

NMK-NYTT



Nyköpings Modellklubb

DEC 2006
ÅRGÅNG 34

STORA JULNUMRET!



INNEHÅLLET:

KLUBBINFO

BÅT KVÄLL

KALLELSE ÅRSMÖTE

F11

EFTERLYSNING

MEDLEMSAVGI FT

MINI-Z

BYGGTIPSET

TOMTERACET

JENS MINNE



GOD JUL!



NMK-NYTT

ÄR MEDLEMSTIDNING FÖR NYKÖPINGS MODELLKLUBB

Huvudstyrelse

Ordförande:

Pontus Svensson

Tfn. 0155-26 71 64, 073-038 39 60

Vice Ordförande:

Mikael "Ippa" Österberg

Tfn. 0155-374 49

Sekreterare:

Thomas Wulff

Tfn. 070-600 22 41

Kassör:

Björn "Nalle" Thomander

Tfn. 070-535 74 60

Sektionsstyrelse Båt

Ordförande:

Sören Holmgren

Tfn. 0155-925 99

Ledamot:

Bengt Höglund

0155-21 87 70

Sektionsstyrelse Flyg

Ordförande:

Richard Adolfsson

Tfn. 070-311 79 11

Ledamot:

Patrik Andersson

070-424 87 17

Sektionsstyrelse Radiostyrd Bilsport

Ordförande:

Tony Adam

Tfn. 0155-570 30

Ledamot:

Dan Trygg

070-544 14 80

Redaktör NMK-nytt:

Huvudstyrelse

Medlemsavgifter 2006:

Junior (-20 år): 150kr

Senior: 300kr

Familj: 400kr

Plusgirokonto (NMK):

36 99 39 - 4

NMKs hemsida:

<http://www.nymk.se>

Första sidan:

Bild från modellutställningen på Sörmlands

Museum. Utställningen pågår tom 28 jan 2007.

Den 7 jan håller NMK tillsammans med Kondoren i en aktivitetsdag på museet mellan kl 11-17. Kanske en lämplig dag för ett besök på museet. Välkomna!

Hej!

Året går fort, redan "time" för det stora julnumret av NMK-Nytt. Ett fullmatat nummer som förhoppningsvis ska ge Er trevlig läsning. Årets upplaga kan förutom klubbens egna förmågor, stoltsera med skribent utanför klubben, ett reportage från Tomteracet signerat Daniel Tengvall (kika gärna på www.tengvall-racing.se)

God Jul & Gott Nytt År! /Pontus Svensson

Information från Båtsektionen

Hej alla intresserade av båt!

Vi ska ha en båt-infokväll i början på 2007, närmare bestämt tisdagen den 30:e januari kl 18:30 i klubblokalen. Det är då som vi kommer att diskutera gemensamt inköp av lämpliga båtar och form av träffar för att prata båt, sjömanskap, väjningsregler osv. (t.ex. i form av studiecirkel).

Välkomna!

/Sören Holmgren

Kallelse till NMK årsmöte 2007

Kom ihåg att inte glömma bort kommande årsmöte för NMK nu i februari 2007.

Alltså...

När: Kl 15:00, 2007-02-18
Var: Klubblokalen
Hur: Årsmöte

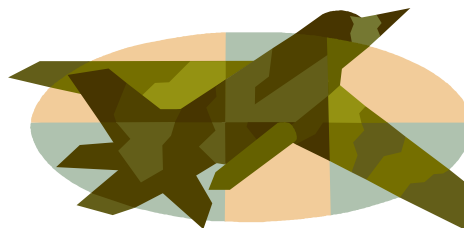
Besök på F11-museum!

Torsdagen den 25 januari kl 18:30 anordnar flygsektionen ett besök på F11-museet på Skavsta för alla sektioner i NMK. Då museet öppnar endast för oss denna kväll så är det ett inträde om 30 kr/person som går till museets verksamhet.

Välkomna hälsar Ingvar & Pontus!

"Efterlysning!"

Finns det några händiga inom NMK som under 2007 skulle kunna ta sig an vår lackbox i klubblokalen och färdigställa den? Hör av er till huvudstyrelsen!



Medlemsavgift 2007!

Äntligen tid för att betala in medlemsavgiften till NMK för år 2007!

Som alltid, så har vi en morot till Er medlemmar. För att klubben skall få in likvida medel, så deltar de NMK-medlemmar som betalar avgiften innan **2007-01-01** i en dragning på årsmötet, där vinnaren får fritt medlemskap år 2008! Vinnare av ett fritt 2007 blev Thomas Cedergren.

Ni som även vill vara medlemmar i SMFF (Sveriges Modellflygförbund) betalar den avgiften samtidigt. De som önskar att lösa en tävlingslicens i SMFF kan göra det samtidigt. Glöm ej att ange klass.

Medlemsavgifter NMK 2007:

- Junior 150 kr (tom 20 år)
- Senior 300 kr
- Familj 400 kr (obegränsat antal familjemedlemmar, men de bor på samma adress)

Medlemsavgifter SMFF 2007:

- Junior 100 kr (tom 20 år)
- Senior 330 kr
- Familj 330 kr (boende på samma adress)
- Licens 150 kr (för att få lösa tävlingslicens måste man vara medlem i SMFF)

Fyll i följande uppgifter på inbetalningskortet:

- Namn
- Födelsedatum
- Fullständig adress
- Telefonnr.
- E-mail adress
- Intresse (flyg, bil, båt)
- Ev. innehav av klubbnyckel, i så fall vilket nummer

Plusgiro nr. för NMK: 36 99 39 - 4

Har Ni frågor, ring gärna mig på något av följande tel.nr; 0155-26 71 64 (hem)
073-038 39 60 (mobil)

Med vänlig hälsning/Pontus



RB-bana i klubblokalen! Du måste vara tokig!

Nja det är inte så tokigt som det först kan låta men skala 1:10 kan det ju inte vara frågan om men dock 1:27.....



Racing i skala 1:27

Jag ska villigt erkänna att när jag för första gången såg en Mini-Z så gav den ett minst sagt plastigt intryck. Och detaljer som man lägger märke till om man har kört lite RB är att fartreglage och mottagare sitter ihopbakat på ett kretskort. Vilket man känner igen från leksaker man hade när man var liten. Men tiden har gått och bilarna har följt med, fokus på körbarhet och precision märks tydligt. Och trots den "lilla" skalan så har man i många fall fått till ett väl fungerande styrservo vilket leder till stor precision i körning och bejublade fajter hjul mot hjul vid racing på klubben eller i rikstäckande cup.

Styrning och gas är helt steglösa. Och har man en radio där det går att ställa exponentiell styrning så kan man ta hjälp utav det för att få bilen lite mindre känslig. Jag vill definitivt jämföra denna racing med andra klasser, samma möjligheter till täta fajter utan att det blir okontrollerat.

Att köra RB bygger på reaktionsförmåga, känsla och konsekvent körning. Inga nyheter förstås men ändå. Längre har skala 1:12 varit den klass man "skall" skolas i för att det är en klass med längre körtid och snabbare tempo. Skala 1:27 liknar 1:12 när det gäller köregenskaperna, men det är snabbare tempo, längre körtider och ställer därmed högre krav på reaktions- och koncentrationsförmågan. Bli därför inte förvånad om morgondagens skickliga "storfräsare" har börjat sin bana med en god dos 1:27.

Varför är skala 1:27 viktigt för klubben?

Givetvis för att kunna få fler medlemmar som kan kliva in i den radiostyrda världen. Känner vi igen att föräldrar med barn kommer och tittar när vi kör och det ser givetvis kanonkul ut. De frågar första bästa person "vad kostar det" och man försöker då linda in att "du behöver inte köpa allt på en gång" och "man kan köpa begagnat som är bra o billigt". Prislappen hamnar på omkring 3000-5000 spänn, snällt räknat. Mycket för någon som funderar på att prova RB.

För mellan 700-1500 kr kan man få ett så kallat readyset och komma igång och köra. Det har visat sig vara en acceptabel summa pengar för många nya intresserade. Vilket har resulterat i att det har "poppat" upp anläggningar runt om i landet. Alltså billigt att prova och när bilarna inte är så stora så behöver ju inte heller banorna vara det. Det räcker med ca 8x4m för en fullgod bana som går att tävla på.

Hur ser bilarna ut och var kan jag köpa och köra?

Bilarna på bilderna är av märket KYOSHO och är exempel på bilar som man kan köra i 1:27. Det finns även andra tillverkare. Bilar och tillbehör kommer att finnas att köpa hos våra trogna vänner på KH's Bilshop. Ta ett besök för mer info!



Var ska du köra då? Jo i skrivande stund så håller vi i klubben på att bygga en eminent anläggning i klubblokalen för denna aktivitet. Så är du sugen på att se vad detta är för påhitt kom och kolla om det är något för dig.



Pojkar, flickor, pappor, mammor, och självaste Ordföranden. Precis alla kan ha kul! God Jul! /Niklas Nygren

Hur jag gör när jag lägger glasfiber på en träyta.

Detta är en kort förklaring på hur jag lägger glasfiber och laminatepoxy på en träyta. Att glasa (som det populärt kallas) är ett hyfsat enkelt sätt att få en bra ytfinish. Sedan att det ger en ökad styrka är bara en bra bonus.

Ytan som skall kläs måste ha fått ALLA ojämnheter utplanade på ett eller annat sätt. De måste bort då glasningen följer den underliggande ytan väldigt bra och avslöjar mycket av "slarvet". Mindre tryckskador kan fås att försvinna genom att man fuktar stället och när fibrerna reser sig upp och det har torkat så slipar man ytan jämn. Är det repor eller till och med riktiga hål så kan man använda s.k. lättspackel. Alla har vi nog våra favorit metoder för att få bort ojämnheter. Så det är bara till att göra det på det sätt som du trivs med.

Vidare måste ytan vara noggrant slipad med sandpapper i olika finhetsgraderingar. Den sista omgången brukar jag köra med antingen 240 eller 320 torrslippapper. Jag har märkt att den här hobbyn kräver att man "gillar" slipning om man vill bygga från ritning eller byggsats. Det är fördelen med ARF, man slipper slipa så mycket!

När slipningen är klar så gör man ren ytan mycket noga. Gärna med en klibbduk som drar åt sig allt det där fina som ligger löst på ytan. Detta är viktigt för att man skall få en så bra vidhäftning som möjligt och för att ytan skall bli jämn och fin när glasningen är klar.



Detta är vad jag använder: engångs handskar, Z-poxy laminerings epoxy, blandpinnar, mixmuggar, engångspensel och uttjänta kredit/plastkort. Att inte använda skyddshandskar när man jobbar med epoxy är bara dumt då det är starkt allergi framkallande och innehåller inga nyttigheter överhuvudtaget!!! Jag gör inga epoxy arbeten utan att använda dem.

Hur är rumstemperaturen? Den bör ligga på runt 20-21 grader som lägst. Kallare än detta gör att epoxyn härdar mycket långsammare.

Z-poxy har den fördelen att den blandas 50-50 vilket underlättar blandningen. Det finns andra laminerings epoxy som blandas på andra sätt, men då måste man väga upp den.

Sedan så behöver man givetvis även glasfiberväv. Det finns många olika viktklasser på dessa och när det gäller ytfinish så använder jag näst intill alltid 25gr/m² väv. Och rådet som jag har fått är att använda detta på modeller upp till ungefär 2,5 meter i spännvidd. Är modellen större så används lite tyngre väv i 50-60gr/m² klassen.

Det första som man gör vid själva glasningsarbetet är se till så att arbetsytan är ren. Det skall ju vara dammfritt mellan väven och träytan! När den detaljen är klar så är det dags att klippa till väven i lämpliga bitar.

Jag måste även tala om att jag växlar friskt mellan de olika projekten jag har på gång just nu för att få bra bilder.



När väven klipps till skall den vara ett par centimeter större än ytan som skall täckas. Det går att skarva väven om det behövs. Se bara till att du får en överlappning på ett par centimeter så att de inte ligger kant mot kant.

Försök även att inte fransa upp kanterna. Detta kommer bara till att göra jobbet en aning mer besvärligt än vad som är nödvändigt. Använd en skarp sax utan tänder så kommer det att gå bra. Tänk även på att få väven att ligga rakt och plant när du klipper till bitarna.



Om du är nöjd med väven som du har klippt till är det dags att blanda epoxyn. Så på med handskarna och tappa upp en liten mängd av epoxyn och en lika stor mängd (om det skall blandas 50-50) av härdaren. Och blanda mycket noga. Det är mycket viktigt att det blandas omsorgsfullt. När du har blandat Z-poxyn har du cirka 10-12 minuter på dig att få lägga det på väven. Känn ingen stress, det är inte så att epoxyn är sluthärdad efter 10.12 minuter utan det är då härdningsprocessen går igång på allvar. Den är sluthärdad efter cirka 24-48 timmar! Men den går att bearbeta efter 7-8 timmar beroende på rumstemperatur. Om du har blandat en liten mängd är det bara till att blanda en liten omgång till. Och ännu en liten blandning om du behöver ytterligare lite till. Det är bättre att blanda till flera små än en stor.



Och nu börjar "kladdandet"! Håll ut en tunn sträng mitt på väven, längs med hela biten du skall glasa. Tag sedan plastkortet och börja stryka ut epoxy mot kanterna men stanna cirka en centimeter innan kanten. Det är meningen att den här första omgången skal i princip bara "fukta" fast väven mot det underliggande träet. Så du skall inte mätta väven. Och du ser när det är tillräckligt med epoxy på väven. Den blir matt då. Har du fått för mycket blir den blank. Du skall även kunna se den underliggande ytan klart och tydligt. Om du inte gör det så har du en luftblåsa där. Ta då pensel och fukta den lätt med mer epoxy och stöppla på bubblan så att den försvinner.



När hela ytan är "fuktad" men inte kanterna så tar du penseln och tar lite epoxy på den och penslar över kanten så att den fäster mot träytan. Om du håller på att klä en vinge och skall ha väven runt exempelvis framkanten så kan det ta ett par rundor innan den har fäst ordentligt. Tappa inte tålmodet. Bakvingen på min Henschel Hs126 här ovan tog mig 5 minuter att klä med glasfiber och då tillbringade jag ungefär 2 minuter med framkanten.

Den del av väven som hänger över kanten låter du bli att försöka ta bort. Se bara till så att du har fått ett tunt lager epoxy hela vägen ut till kanten med penseln. Kom ihåg att det skall bara vara så att du precis har fuktat väven och den är matt. Den skall INTE vara fylld. Skulle du få för mycket på ett ställe kan du skrapa bort det med plastkortet alternativt badda bort det med lite hushållspapper.

Nu får du låta detta vara ifred och härda cirka 6-7 kanske 8 timmar.

Nu är det dags för den andra omgången med epoxy. Och det är dags att fylla väven med en ny blandning. Men först skall du ta ett 120 slippapper med en slipkloss och slipa försiktigt över ytan för att ta bort eventuella knoppar och grova ojämnheter. Var försiktig så att du inte slipar igenom väven. Om du skulle göra det är det bara till att lägga på lite epoxy där. Om du har någon väv som hänger ut över någon kant så kan du ta bort den genom att slipa av väven med slipklossen och 120 pappret. Skär inte bort det. Risken finns att du skär in i träkonstruktionen. Gissa hur jag vet att man kan göra det!

När slipandet är klart, kör en ny omgång med städpatrullen så att du får bort dammet.

När du har blandat en ny omgång epoxy (det kommer att gå åt ännu mindre nu) så gör du på samma sätt som innan. Håll ut en liten sträng över ytan och jämna ut den med plastkortet fram till cirka en centimeter innan kanten. Fyll ut den sista biten med penseln och det är klart!

Nu har ytan klätts med epoxy och glasfiber. Det är viktigt att du använder lamineringsepoxy till väven. Vanlig limnings epoxy är för tjock för detta ändamålet och det blir bara en massa kladd av det. Gissa hur jag vet det med!

När ytan har härdat klart så är det dags att förbereda för primern. Det behövs alltid i mer eller mindre omfattning. Men slipa den glasade ytan med 180-240-320 papper så att du känner att ytan är fri från knoppar, grova ojämnheter osv. Och använd alltid slipkloss. Det blir bättre med det. Det finns annars en stor risk att om du håller pappret i din hand att du har lite för högt tryck på ett finger och slipar fram en grop. Ja, gissa det med..... ;-)

Jobbet är inte riktigt klart än om man vill ha en riktigt, riktigt bra yta för målning. Det skall som sagt primas, slipas, spacklas, primas, slipas o.s.v.

Det låter som om det är mycket arbete med att glasa. Och det trodde jag med innan jag provade på det första gången. Jag våndades i flera dagar innan jag satte igång. Och det var stabilisatorn på Henscheln 126. Och som jag sa tidigare, det tog mig fem minuter att lägga på epoxyn. Totalt tog det mig cirka 1 timme att glasa ovansidan på den inklusive slipandet. Och det var första gången. Nu går det något snabbare. ;-)

Jag anser även att det är värt det här lite extra arbetet med att glasa då grunden för ytfinishen blir mycket hög och ger en mycket bra grund för det kommande målningsarbetet.

Det sätt som jag har beskrivit ovan är hur jag gör det. Men jag säger inte att detta är det rätta sättet att göra det på. Det finns många sätt att glasa en yta på. Det är bara så att det är så här jag har lärt mig och jag trivs med det. Och jag hoppas att ni förstår vad jag menar, annars är det bara att fråga mig så skall jag försöka röra till det ännu mer! ;-)

Jag kommer att återkomma med hur jag gör när jag genomför arbetet mellan glasningen och målningsarbetet i ett kommande nummer om intresse finns.

Tack för mig,
/Sotaren

Tomteracet är en tävling som årligen körs i Nyköping. Det är en tävling som inte går i lika allvarlig anda som de traditionella racen. Det gör inget om du kommer med en vinge som är två millimeter för hög eller om bilen väger fem gram för lite. Tanken är mer åt att man tar vad man har. Eftersom denna tävling inte går i SBF´s regi är det heller inget krav på licens. Tidigare år har detta lockat många nybörjare att komma och prova på hur det är att köra under tävlingsliknande förhållanden. I år var det två nybörjare med i tävlingen och totalt var vi tio stycken.

Jag var på plats i Nyköping med mina vänner vid åttatiden och hjälpte till att rulla ut mattan och tejpa koner. Eftersom vi hade ont om både tid och material blev banan rejält ojämn och med tejpade skarvar i körriktningen såg det ut att bli en riktig utmaning. Men det var lika villkor för alla så det var spännande att se hur det skulle sluta.

Under förmiddagen körde vi en friträning som även skulle fungera som ett kval. I tomteracet brukar det nämligen inte vara traditionellt tidskval utan istället räknas bästa varvid. Redan när jag körde första rundan för dagen märkte jag att detta skulle bli en udda upplevelse. Skarvarna var ibland nästan en centimeter höga och det var tejpningar mitt i idealspåret. Bilen studsade och hoppade fram och tillbaka och man fick vara noggrann med att inte komma med lite sladd in i en kurva för då högg bilen i skarven och man voltade direkt. Jag höjde min bil till sex millimeter både fram och bak, men bibehöll min setup i övrigt. Det var hemmaförarna som visade redan på träningen att det skulle bli tight om topp tre. Patrik Österberg som vunnit de senaste två åren körde snabbt och stabilt på träningen men snabbast var nog den gamla buggyräven Thomas Ek från Stockholm som körde RC för andra gången i år. Åter visade det sig att gammal är äldst. Det är bara att konstatera att rutin lönar sig. Vi andra låg på ungefär lika varvtider och det skulle bli mycket spännande att köra en touringtävling där tankarna gick åt offroadhållet.

Vid tolvtiden stack vi alla iväg till en närliggande pizzeria och såg till att magen var fylld inför eftermiddagens racing. Där kom vi fram till att det roligaste skulle vara att köra med "reedy-race" eller liknande format. Vi skulle alltså köra fyra finaler där alla omgångarna räknades.

Vi delade upp oss i två grupper med dom sju lite snabbare i ena och de tre inte fullt så snabba i den andra. Mikael "Ippa" Österberg körde först i den snabbare gruppen men valde sedan att gå ner ett steg för att därefter åka runt med ett konstant leende på läpparna. Mina första tre omgångar gick bra och jag kom på tredje plats alla gånger. I slutet av tredje omgången började min bil rassla misstänkt och nu for mina tankar tillbaka till Jens Minne helgen innan. Bilen höll ihop heatet ut men det var bara att inse faktum att ännu en rem hade gått av. Efter lite provande med andra remmar visade det sig att varken jag eller någon annan hade en rem som passade. Det var alltså färdigkört för mig denna helg. Lite synd med tanke på att vi var fem som alla kunde stå som vinnare. David Larsson som har gjort otroliga framsteg denna säsong missade slingan ett par gånger varje heat och Patrik Österberg hade motorer som krånglade och slutade snurra. Jag själv var ute ur leken med tanke på min rem och Daniel Trygg hade fått upp farten med sin Xray. Nu drog inte helt oväntat Thomas Ek längsta strået och vann sista finalen med stor marginal. Resultat efter fyra omgångar med ren tomteracing:

1. Thomas Ek
2. Daniel Trygg
3. Patrik Österberg
4. Daniel Tengvall
5. David Larsson
6. Fredrik Svärd
7. Mikael Österberg
8. Dan Trygg
9. Pontus Hultman
10. Jan Gideland

Tävlingen var klar vi sextiden på kvällen och alla verkade nöjda med årets tomterace. Personligen vill jag se mer av denna typ av race. Jag tror att det lockar fler att prova hur det är att tävla med RC-bilar. Det är alltid en lagom nivå på Nyköpinggängets tävlingar och man åker alltid därifrån och undrar när det är dags för nästa gång. Nu pratade alla om att det vore kul med ett påskrace så jag hoppas att jag snart kör radiostyrd bil i Nyköping igen!



Bilden som kännetecknar stämningen i denna tävling. Dan Trygg ler trots att han befinner sig i ett moln av rök från ett nyligen brunnit brushless reglage.

Text & foto
/Daniel Tengvall (www.tengvall-racing.se)

JENS MINNE 2006

NMK-medlemmar i vimlet på Jens Minne 2006.



Foto
/Dan Trygg