

FLYGBLADET

NOVEMBER 1986

K. Stenbom 21291

NÄSTA MÖTE

Nu är det dags för ett nytt klubbmöte. Tidpunkten är TISDAGEN den 9/12 kl. 19.00 på Ektorps Fritids-gård.

På programmet den här gången står det inte mycket, men en sak som vi kan ägna oss åt är planeringen av nästa säsong, tävlingar meetings m.m.

Till nästa möte var det tänkt att vi skulle upprepa det lyckade SWAP-MEETINGET som vi hade förra året. Något datum för detta är dock inte bestämt än, men det lär bli i Januari efter helgerna.

ÅRSMÖTET

Det har varit Årsmöte i klubben, om man nu kan kalla det för årsmöte när det inte kommer fler än ca: 25st medlemmar (mindre än 30% av det totala antalet). När allt kommer omkring så är i alla fall årsmötet det högsta beslutande organet i klubben. Om man dessutom konstaterar att av dessa 25, så är 10st mer eller mindre tvingade att närvara, i egenskap av styrelseledamöter, blivande dito, valberedare m.m., så gör ju inte det saken bättre.

Man hör ibland att en del är rädda för att dom ska få något uppdrag om dom går på årsmötet. Ni kan vara helt lugna, ingen tvingas på något uppdrag, det är helt frivilligt.

Visst, jag håller med om att det inte är för att gå på några larviga möten som man går med i en klubb av det här slaget, men lite intresse kan man faktiskt visa för hur det kommer sig att det finns ett fält att flyga på, det finns gräsklippare, trädgårsmöbler m.m. Det är nämligen på våra möten (alla möten, inte bara årsmötet) som sådana saker diskuteras och i viss mån beslutas. Det är på våra möten man har chansen att påverka vad som skall hända i klubben, allt i god demokratisk ordning.

Förutom de administrativa sysslorna så ska vi ju också träffa varandra och ha lite roliga aktiviteter för oss, och den saken ska vi återkomma till i nästa Flygblad.

För er som missade årsmötet i år, kan jag tala om att det gick bra att få ihop'en frivillig styrelse, och ett antal funktionärer i år också. Protokoll från årsmötet finns med som separat bilaga.

Vi skall passa på att presentera den nya styrelsen: Ordf. Sture Karlström tel: 011/88216
Skr. B-E Söderström tel: 011/60558
Kassör Gert Johansson tel: 011/69274
Led. Sune Axelsson tel: 011/69769
Jan Berckhan tel: 013/70757

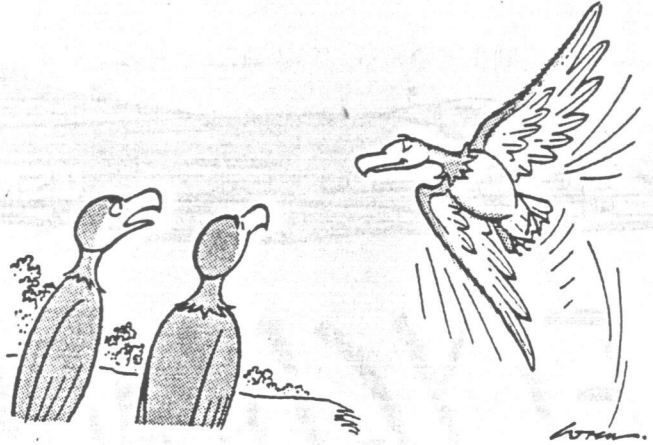
Lycka Till!

STYRELSEN HAR ORDET

Tanken är att styrelsen ska få sin egen lilla "spalt" i Flygbladet där styrelsens funderingar och beslut kan redovisas fortlöpande så att eventuella missförstånd på möten osv. kan redas ut.

Till den första spalten har Ordföranden Sture Karlström begärt ordet.
-Det ska bli kort det lovar jag. Först och främst så vill jag tacka för det gångna året, och så hoppas jag att det blir, om inte ett bättre, så åtminstone ett lika bra år det som kommer. Det vore fint om vi kunde få ännu bättre uppslutning på fältet och på mötena i fortsättningen. Det gäller nu för oss i styrelsen, och för alla andra med för den delen, att försöka hitta på något som lockar fler deltagare till Ektorpskvällarna. Vi i styrelsen återkommer med mer information om aktiviteterna i den här spalten i nästa Flygblad.

Tack för ordet/Sture



-Jo du vet, sen han fick se den där Tornado, eller vad den nu heter, har han varit helt hopplös.

HÖRT PÅ FÄLTET 1.

*Tjo-Doff.....J____r, det måste ha varit en radiostörning.

VEM SOM HELST HAR ORDET.

Eller ska den kanske heta "Tyckarhörnet" eller "Insändarspalten" eller vad tycker ni?

Tyck till! Här är chansen ni väntat på, här kan ni komma till tals i Flygbladet. Här kan man fritt orera om precis vad som helst, garanterat helt ozensurerat, rakt ut i luften. Här kan till och med fruar och sambos tala om vad dom tycker!

Anonymt eller signerat spelar ingen roll. Full diskretion garanteras*.

Jag tycker att vi ska: Hålla låda
Hålla klaffen
Hålla planen i luften
Hålla ihop
Hålla stugan fin
Hålla gräsklipparen i trim
Hålla handen när det går dåligt
Hålla mötena igång
Hålla i kompisens radio när det behövs
Hålla tungan rätt i mun
Hålla ut

HÖRT PÅ FÄLTET 2.

*Jaså, det är därför ni har dom där fåniga klädnyponerna på sändarna.

FRIGOLIT-SKÄRARKURS I LINKÖPING.

Lördagen den 8/11 hölls en kurs i frigolitskärning i LEN:s klubblok i Linköping. Kursen var upplagd som en teoretisk presentation av olika tekniker, med praktiska övningar som avrundning. Anslutningen var bra, med fler deltagare än väntat (ca: 28st).

Den teoretiska delen inleddes med en genomgång av lämpliga material till kärnor och plankning, limsorter och lämpliga hjälpmedel gick också igenom. Eftersom kunnandet bland deltagarna var så gott så kom det fram många bra tips under genomgången.

När det gäller materialet till vingkärnorna så kan man använda i stort sett alla typer av cellplaster, det enda som man kanske bör se upp med är att man inte väljer en sort med för hög densitet. Nästa punkt var plankningen, balsa, plywood, glasfiberväv, papper här kan man välja fritt, det mesta går bra. För att sätta ihop kärna och plankning behövs det också någon form av lim. Kontaktlim är ett sätt, men då ska man se till att väl den vattenbaserade typen, annars kommer märkliga saker att inträffa. Tunn epoxiplast, vitlim och tapetlim är också användbara limmer, polyesterplast är däremot inte lämpligt.

Sen kom vi till skärutrustningen. Det var väl tur att inget skyddsombud var närvarande, för då skulle säkert övningarna avbrutits p.g.a. brister i säkerheten. Skärutrustningarna bestod av allt från billaddare med spikoch klämma till indianernas pilbågar. Med andra ord sättenär många, men bäst är nog om man har en fulltrafo före skärtråden. En liten påminnelse, gaserna från cellplasten är giftig och kan ge huvudvärk. Tänk på det och ventiler ordentligt.

Kursavgiften, som var blygsamma 80:-, inkluderade en komplett materialsats till en Quickie 500, mat och fika. Alla deltagare fick innan kursen avslutades tillfälle att skära en egen sats kärnor. Som slutkläm gick man igenom hur en Quickie 500-tävling går till.

Ett stort tack till kursledarna Johan Bagge och Sven-åke Nilsson som genomförde kursen på ett utmärkt sätt.

Förhoppningsvis kommer det att dyka upp 28st. nya Quickie 500 på våra fält till våren.

Flyg väl/C.L.

TÄVLINGSDAX

Sporrade av det enorma gensvaret på förra tävlingen, så har vi totat ihop en ny uppgift för era geniknölar (ni vet väl var dom sitter?). Den här gången gäller det att para ihop så många flygplan som möjligt av namnen i dom två spalterna här nedanför. Tag ett namn från den vänstra spalten och försök para ihop det med ett ur den högra. Svaren vill vi ha före 20/2! Skicka svaret till Christer eller Kjell! Fairey Mosquito

Grumman	Hamilcar X
Curtiss	Bearcat
Boeing	Monitor
Miles	Baker MB5
DH 98 SEA	Firefly
Nakajima	SB2C-4 Helldiver
Martin	Frank I
General Aircraft	Shetland I
Bristol	Judy 2

LYCKA TILL!

Undrar vad Tem-pest är för sorts sjukdom?

Messerschmitt, det går säkert att äta!



FLYGHISTORIA

Min flygarkompis Ingvar, som bor i Dalarna, var överlycklig för sin Q500 och dess fina flygegenskaper. Men för att vara på den säkra sidan bestämde han sig för att träna lite med nybörjar kärran först. Sagt och gjort. En förmiddag i somras åkte han till fältet innan han skulle börja jobba (han jobbar skift). Han startade upp gamla "Betan" och började flyga, när han flugit runt i 2 minuter stannade motorn. Nödlandning, upp igen. När han hade upprepat proceduren 3-4 gånger bestämde han sig för att byta stift. Start igen och den här gången fungerade allt som det skulle. Det började bli dags för hemfärd och Ingvar påbörjade landningsvarvet men när han skulle trottla ner, fortsatte kärran lungt med samma gas och började en svagt stigande cirkelrörelse. Ingvar rattade förtvivlat på radion, men till ingen nytta. Tillsammans med en nyanländ modellflygarkollega stod han och såg på när kärran lugnt tuffande försvann ur sikte, tillsammans med en OS-35MAX, komplett radioutrustning och en massa arbete. Vad kan man då lära av detta. Jo, att man ska hålla reda på ackarnas kondition och att man kanske borde märka modellen med namn och adress. Man kan ju aldrig veta, det kan ju vara en vänligt sinnad person som en dag hittar kärran.

CL

Zero, kan det vara han Broberg?

VINNARE I FÖRRA TÄVLINGEN

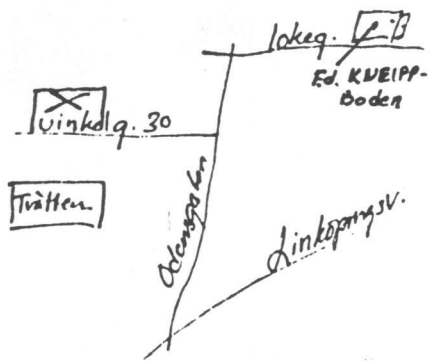
- 1:a pris Jimmy Frogsjö, han får en Kavantank.
- 2:a pris Lars Stjernström, han får en tub balslim.
- 3:de pris Lars Nandorf, han får en "Chicken-Stick."

Det innebär att alla inskickade svar belönas denna gång! Svaret på tävlingsuppgiften var: Fram: Hawker Tempest eller Thyphoon Mitt: Mitsubishi Zero A6M5 mod 52 Bak: Messerschmitt Bf109 G5

NY HOBBYAFFÄR

Det har kommit en efterträdare till Kneippboden! Efter det att Bagge slagit igen har det öppnats en ny affär alldeles i närheten. Den nya affären heter HB KNEIPPENS MODELLHOBBY och ägs av två killar vid namn Håkan Lindström och Göran Åberg. Adressen är Vinkelgatan 30, och öppettiderna är Mån-Fre 16.00-20.00, Lörd 09.00-13.00. När jag besökte dom så höll dom på med diverse jobb i lokalen som ännu inte var riktigt klar, men dom hade ändå lite tid över för att snacka med mig. Dom ville gärna ha tips från oss utövare om vad vi anser att dom skall ha för varor i sortimentet, så nog verkar det vara en ambitiös satsning alltid. Så gör ett besök hos dom, och kolla in affären. Så här tar ni er dit.

CL



HB KNEIPPENS	
MODELL	HOBBY
HÅKAN LINDSTRÖM 011-189317	GÖRAN ÅBERG 011-105849
VINKELGATAN 30 602 36 NORRKÖPING	



Grattis!

Ni har just läst FLYGBLADET.

Det skall erkännas att det varit lite väl kallt under Januari, men det har vid gynnsamma väderleksförhållanden varit, och kommer att vara, en livlig aktivitet på Norrvikens is varje helg framöver. Det är många som passar på och utnyttjar de stora ytor som isen erbjuder för att hålla spakkunskaperna vid liv under vintersäsongen. Med lite tålamod och en del tricks så kan man få grejorna att fungera alldeles utmärkt även när kvicksilvret kryper nedåt en bit. Ett tips är att använda vanlig startgas, det ska enligt uppgift fungera ypperligt.

Så plocka fram grejorna ur garderoben och kom ut på isen, det finns förresten en gångväg i ordningjord från parkeringen.

BYGGNYTT

Haine håller på med ett tävlingsbidrag till den 1 Allt om Hobby utlysta tävlingen om vem som bygger den minsta radiostyrda flygande modellen i Sverige.

NOTISER

Norrköpings Polytekniska förening fick besök av tre av NREFK:s medlemmar vid ett möte den 11/12-86. Det var Kent Enzell, Raymond Nilsson och Jan Stern som ställde upp och demonstrerade sina modeller för dom teknikhungriiga polyteknikerna. Modellerna som dom hade med sig var Kents Viggen, Raymonds JAS39, och Jannes Catalina.

Dallas på Ektorps fritidsgård har frågat oss om vi skulle kunna ställa upp och visa lite modellflyg på gården under februarilövet. Det skulle vara på torsdagen den 19/2 kl. 18.00-22.00 och eventuellt även lördagen den 21/2.

Vi hoppas på att några kan ställa upp med modeller, och att några eller några även kan vara närvarande.

Om du inte får vara ifred, läs in dig på muggen och läs FLYGBLADET.

TORGET

Torget är stängt i väntan på SWAP-MEETINGET 11/3.

RADIOAKTIVITET

Alla kommer väl ihåg Tjernoby1?

Om man sysslar med en hobby som vår, då är det väl meningen att man skall vara aktiv, eller hur?

Är man en aktiv radioflygare, innebär det då att man är radioaktiv?

Om man är en radioaktiv modellflygare, borde kanske STI göra provmätningar för att se om gränsvärdena överstigs?

Om gränsvärdena överstigs, är den aktive radioflygaren i så fall farlig för sin omgivning?

Om radioflygaren är farlig, kanske han måste spärras in i ett bergum någonstans?

Det kanske är tur att man inte hinner med att flyga så mycket!

LANDNINGAR

Skämtanmt säga det inom flygarkretsar att "alla landningar som man kan gå ifrån på egna ben kan anses som lyckade". Detta borde innebära att vi modellflygare i princip aldrig misslyckas med våra landningar. Tänk vad vi e' bra!

Jag tycker att förra numret av Flygbladet var jättebra. Men samtidigt kan jag inte låta bli att tänka på hur mycket bättre det skulle kunna bli om det kom in lite rapporter om vad ni sysslar med!

Man skulle kunna tänka sig en liten notis om något bygge som är på gång, eller något bra tips som dyker upp i bygghörnan. Eller varför inte en rolig historia med flyganknytning.

Jag tycker en massa annat också! Jag tycker att ni är skitdåliga på att känna igen flygplan! (tre svar!) Och så har jag hört ni inte ens läsa det som Christer och jag sltit med minst fyra hela kvällar, varav några ganska sena.

Jag tycker att NI ska skicka in material till Flygbladet!

Jag tycker trots allt att det är roligt att göra Flygbladet. Jag tycker att det är synd att ingen talar om vad dom tycker om Flygbladet, varken ros eller ris.

Jag tycker att det är bra att styrelsen har fixat en ny klippare till fältet.

Jag tycker att vi ska göra en satsning på att få klubbstugan riktigt fin i vår.

Sist men inte minst tycker jag att det är konstigt att ingen annan har tagit chansen att tycka till här.



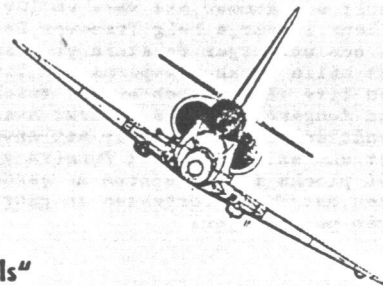
När allt har gått snett ta en paus och läs FLYGBLADET.



RÄTTELSE

För alla er som läste om A-4:an i förra bladet och tyckte att upplysningen om att A-4:an är ett flygplan "som tomt väger mindre än dess maximala startvikt." var ganska onödigt, kan jag tala om att det skulle ha stått: "som tomt väger mindre än hälften av dess maximala startvikt." Så var den saken utredd.

★ ★ ★ BLUE ANGELS ★ ★ ★



US Navy Flight Demonstration Squadron "Blue Angels" NAS Pensacola, Florida, 1984

När man hör namnet Blue angels förs tankarna direkt till svindlande flyguppvisningar med snabba jetflygplan. Vad man däremot inte tänker på är att samma namn för 40 år sedan framkallade sinnebilder av en helt annan karaktär. På den tiden användes dom då moderna flygplanen som vi betraktar som relativt långsamma och kanske lite klumpiga idag.

Man kan väl säga att alltihop började 1928, när det bildades ett team inom US NAVY som kallade sig "THREE SEA HAWKS". Dom flög ett flygplan som hette Boeing F2B-1. Premiären gick av stapeln under RENO AIR RACES i september 1928. I början av 30-talet bildades ytterligare en grupp, "THE HIGH HATTERS", som också flög F2B-1. Ungefär samtidigt kom "THREE FLYING FISII" med Curtiss F6C-4 men den gruppen upplöstes redan i april -31. En annan kortlivad grupp var "THREE GALLANT'LS" som flög F6C-4, F4B-loch F2B-1, som upplöstes 1932.

Fram till krigsutbrottet -41 hände inte speciellt mycket på uppvisningsfronten men efter kriget 1946 började tankar på en officiell uppvisningsgrupp att vakna till liv inom US NAVY. En grupp unga entusiastiska piloter valdes ut och under ledning av Admiral Chester W Nimitz började en period av förberedelser och testflygningar av olika flygplanstyper ur US NAVY:s inventarium. Slutligen beslutade Roy "Butch" Voris, som utsetts till ledare för teamet, att Grumman F6F-5 Hellcat skulle bli den första typen som BLUE ANGELS använde för sina uppvisningar.

De fyra flygplanen målades i den välkända märkningen, marinblå grund med gul text.

Efter flera veckors träning, då bland annat den täta Diamond-formeringen anammades, så var teamet klart för premiäruppvisningen den 15 Juni 1946. Det blev givetvis succé, och det har det varit överallt där gruppen visat sig sedan dess.

Genom åren har BLUE ANGELS använt sig av ett flertal olika flygplanstyper. Redan två månader efter premiären var det dags för det första bytet, då gick man över till en annan Grumman, nämligen F8F-1 Bearcat.

I augusti 1947 utökades gruppen till fem flygplan, fyra för formationsflygning och ett för solonummer. Under samma år kom två nya formationsmanövrer, Diamond-Barrel-roll och Diamond-Loop. Nya manövrer infördes sedan fort-löpande under följande år.

Nästa stora förändring i teamet kom den 11 juni 1949 då omskolningsprocessen inför gruppens insteg i jet-åldern började. Efter 10 flygtimmar på Lockheed TV-1 SeaStar, reste piloterna till Grummans fabrik på Long Island för att flyga in sig på det nya planet F9F-2 Panther, som blev BLUE ANGELS första jetflygplan.

Den 5 augusti flögs det första jet-programmet på Naval Air Station, Pensacola och två veckor senare visades programmet upp för allmänheten med stor framgång.

Under tiden mellan juli-50 och oktober-51 låg gruppen i tröda eftersom piloterna kommanderades till tjänstgöring i Korea-konflikten, men den 25 oktober återgick piloterna till sina gamla sysslor, att göra PR för USA:s marinflyg.

Vid ny premiären 19 juni 1952 hade gruppen utökats med ytterligare ett flygplan, för att erhålla den uppsättning som den har än idag, sex stycken. Formationerna flygs antingen med alla sex planen eller med fyra i formation och två som ägnar sig åt egna halsbrytande nummer.

Det är väl kanske just på grund av de snäva, täta och snabba manövrerna som BLUE ANGELS blivit så populära och alljämt anses som en av de absolut bästa uppvisningsgrupperna i världen. Trots att de flyger väldigt snålt så har gruppen varit lyckosamed få allvarliga olyckor.

Ni som såg videosnutten kommer säkert ihåg att det såg ut att vara ganska trångt mellan A-4:orna ibland. Mellan A-4 Skyhawk som nu används på det fjortonde året (sedan-73) och det första jetflygplanet F9F Panther, har det funnits, förutom versioner, ytterligare ter typer, F9F-6, -8 Cougar, F11F-1 Tiger och F-4J Phantom.

Om och när A-4 Skyhawk skall bytas ut blir det sannolikt mot McDonnell Douglas F/A-18 Hornet.

Det blir en lækker grupp det!
Skulle ni få en chans att se BLUE ANGELS, så missa inte den, för allt i världen!



Om sanningen ska fram, så bryr han sig inte om mig ett dugg sen han började leka med den där fåniga träpippin.