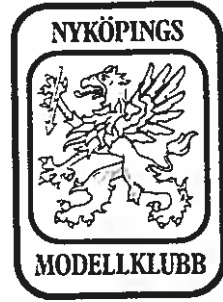


# NMK NYTT



Nyköpings Modellklubb

Maj 1990  
Nr 1, årgång 17

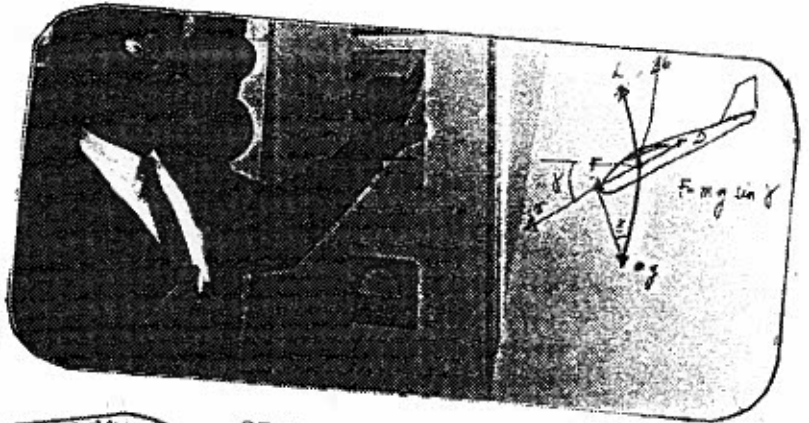
Redaktör Gösta Leijon

## STORA VÅRNUMRET!

Ur innehållet:



ÅRSMÖTET  
sidan 854!



CIVILINGENJÖRERNAS JULAFTON  
sidan 860!

WINTERNATIONALS  
sidan 865

OCH  
MYCKET, MYCKET ANNAT!



DET STOD I PAPPEREN ATT ÅRS-  
AVGIFTEN SKULLE VA 185 KR,  
MEN PÅ MITT INBETALNINGSKORT  
VAR DET IFYLLT 190 KR!

DET BEROR PÅ ATT NMK  
FÖLJER MED SIN TID OCH  
HAR INFÖRT TVÅNGSSPARANDE!



Detta festliga replikskifte återges dels för att visa vilken kvickhet och slagfärdighet som återfinns hos NMK-arna, dels för att belysa den trivsamma anda som rådde - som vanligt - under

## ÅSCHMÖTET

som i år avpratades och avåts på Konditori Princess (ÄT DERAS BULLAR OCH TÅRTOR, GÖR DET!) med början den 27 januari 1990 och avslutning den 3 mars. Ett långt möte således, men däremellan gjorde man förstås en liten paus och skrattade sig bland annat igenom NYKÖPING WINTERNUTS - se reportage om detta på annan plats i denna tidning och i andra tidningar.

Orsaken till avbrottet var den genomgripande ändring av stadgarna som var nödvändig för att få in alla våra nya bilåkare i Bilsportförbundet.

En skänk från ovan till en jäktad redaktör är det föredömliga protokoll från mötet, som Gunnar Wolving presterat. Det är bara att trycka av det, så är allt sagt som behöver sägas! Och mellan sidorna strör vi in lite bilder från detta årliga evenemang

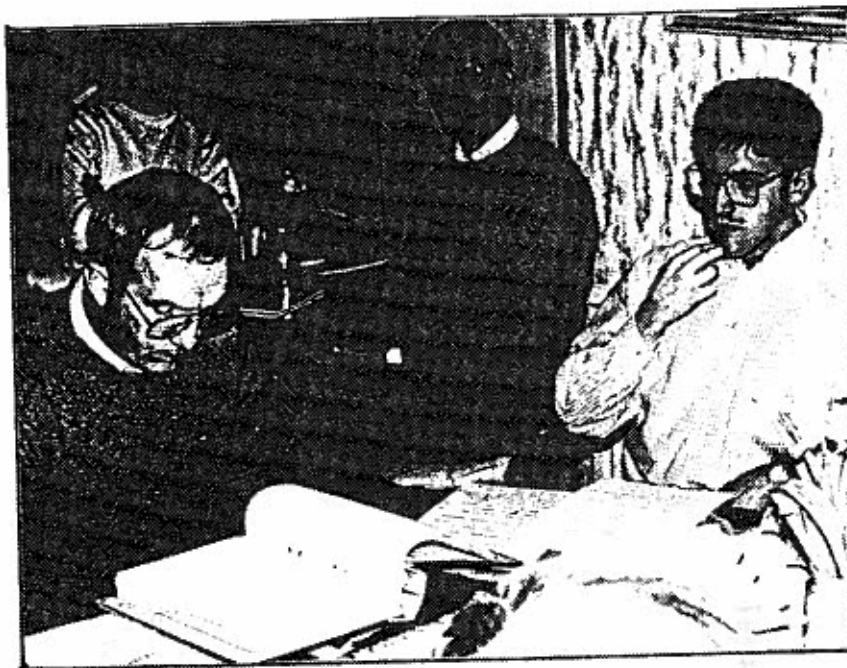


Protokoll fört vid Nyköpings Modellklubbs årsmöte  
1990-01-27 kl.15.00.

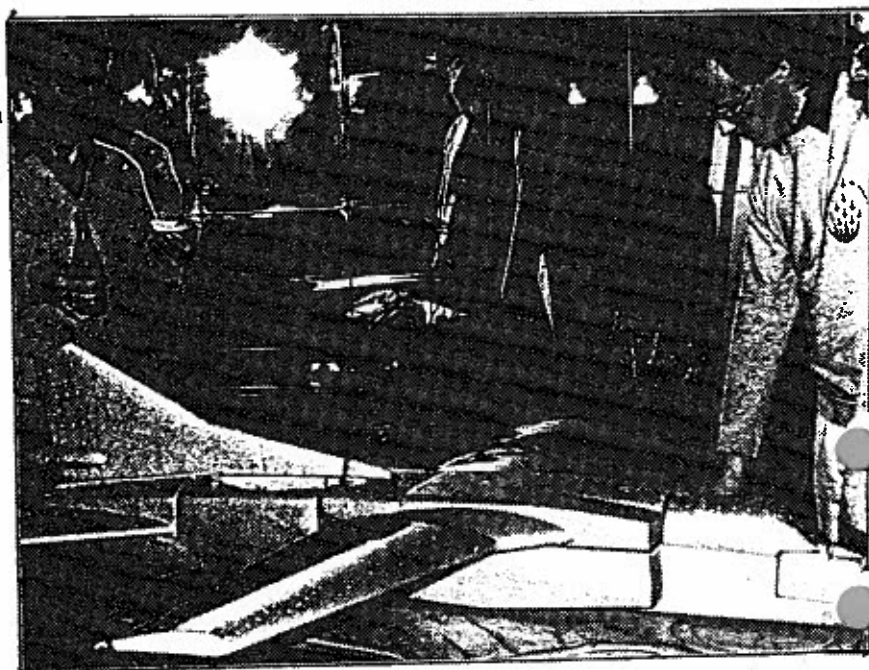
Lokal: Konditori Princess ( i bankkonfliktens skugga fick mötet flyttas från SE-bankens lokal som ej var tillgänglig.)

1. Thomas Cedergren öppnade, för första gången som NMK ordförande, årsmötet och hälsade 50 närvarande medlemmar välkomna.
2. Mötet förklarade årsmötet behörigen utlyst.
3. Till ordförande för mötet valdes Thomas Cedergren.
4. Till sekreterare för mötet valdes Gunnar Wolving.
5. Till justeringsmän och rösträknare valdes Tomas och Solveig Leijon.
6. Utsänd dagordning fastställdes med ändring att punkt 13 (fastställande av årsavgifter) och 15 (frågan om anslutning av bilsektionen till SBF. Resp. anslutning av ungdomar till SMFF och/eller SBF.) bytte plats och att ny punkt 12a infördes omfattande modifiering av NMK stadgar.
7. Sekr. sammanfattade besluten i föregående års protokoll. Protokollet godkändes i sin helhet utan uppläsning då mötesdeltagarna förklarade sig ha tagit del av det på annat sätt, bl.a. genom NMK-nytt.
8. Ordf. läste upp verksamhetsberättelsen för 1989 och densamma godkändes av mötet.
9. Revisorn Sven Ohlsson, läste upp revisionsberättelsen som godkändes av mötet.
10. Kassören, Stieg Ingvarsson, föredrog kassarapporten som godkändes av mötet. Dessutom redovisade han årets budget som också godkändes.
11. Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet.
12. Bengt Höglund presenterade valberedningens förslag till styrelseledamöter och övriga funktionärer. Mötet valde utan ändring av förslaget enligt bilaga 1.
- 12a. Sekr. redovisade att klubbens stadgar inte uppfyller Svenska Riksidrottsförbundets normer för klubbstadgar vilket krävs inför NMK:s förestående ansökan om medlemsskap i Svenska Bilspportförbundet, SBF.  
Ett utkast till nya stadgar redovisades av sekr. Efterföljande diskussion drog ut så långt på tiden att mötet beslutade att behandla kvarstående punkter på dagordningen och därefter ajournera årsmötet till den 3 mars 1990. Det uppdrogs åt styrelsen att då lägga fram ett bearbetat förslag till stadgar.

Sekreteraren Gunnar Wolving  
till vänster och ordföranden  
Thomas Cedergren till höger.



Tomas Leijon t.h. visade upp den  
hiskliga cellplastskapelse han  
inköpt från Natans Hobby och  
som han hotade med att visa  
upp på Barkarbytävlingarna  
den 9-10 juni.  
Det är en amerikansk så kallad  
dron, alltså ett motordrivet  
radiostyrt miniflygplan som  
används för riktövningar och  
skjutövningar med robotar  
och luftvärn. Men det duger  
fint som något-så-när-skala-  
modellplan också.




13. Frågan om anslutning av ungdomar till SMFF och SBF, som bl.a. tagits upp av Bengt Höglund, diskuterades och mötet beslutade att styrelsen tar fram ett förslag till den 3 mars.
14. Bengt Höglunds inkomna förslag om anslutning av ungdomar till SMFF och SBF behandlades i samband med punkt 13 ovan.
15. Årsavgifterna för 1991 diskuterades varvid mötet ställdes att välja mellan oförändrade avgifter eller en mindre höjning. Mötet fastställde oförändrad avgift för juniorer och en höjning med 10 kronor för seniorer och 15 kronor för familjer vilket innebär:
- \* Juniorer 60 kronor
  - \* Seniorer 180 "
  - \* Familjer 200 "
16. Övriga frågor:
- \* Vid utlottning av fri årsavgift för 1990 (bland dem som inbetalat avgiften före årsskiftet) drogs fam. Tore Berglund som vinnare.
  - \* Mötet fastställde att rätt att teckna klubbens firma har ordföranden Thomas Cedergren, kassören Stieg Ingvarsson eller vice ordföranden Ingvar Claesson och sekreteraren Gunnar Wolving i förening.
17. Tid för nästa årsmöte fastställdes till 26 januari 1991. Årsmötet ajournerades till den 3 mars 1990.

Fortsatt årsmöte 1990-03-03 kl. 15.00 i klubblokalen.

Ordföranden öppnade mötet som besöktes av 17 medlemmar.

14. Frågan om anslutning av ungdomar till SMFF och SBF utreds vidare av styrelsen när ytterligare underlag erhållits från SBF. Beslut fattas senast vid nästa årsmöte.
- 17a. Efter kort diskussion fastställde mötet NMK:s nya stadgar enligt styrelsens förslag. Stadgarna bifogas protokollet (bilaga 2).
18. Ordföranden avslutade 1990 års årsmöte.

Vid protokollet

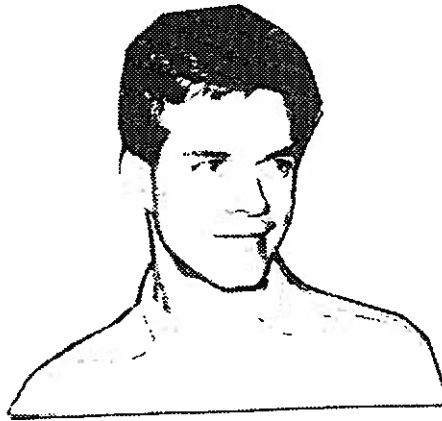
  
Gunnar Wolving

Justeringsmän:

  
Tomas Leijon

  
Solveig Leijon





Vår nye flyg-  
sektionsledare  
Mikael Rintala



Kjell Cedergren,  
ordförandefar och  
delaktig i tryck-  
ningen av denna  
förnämliga tidning.

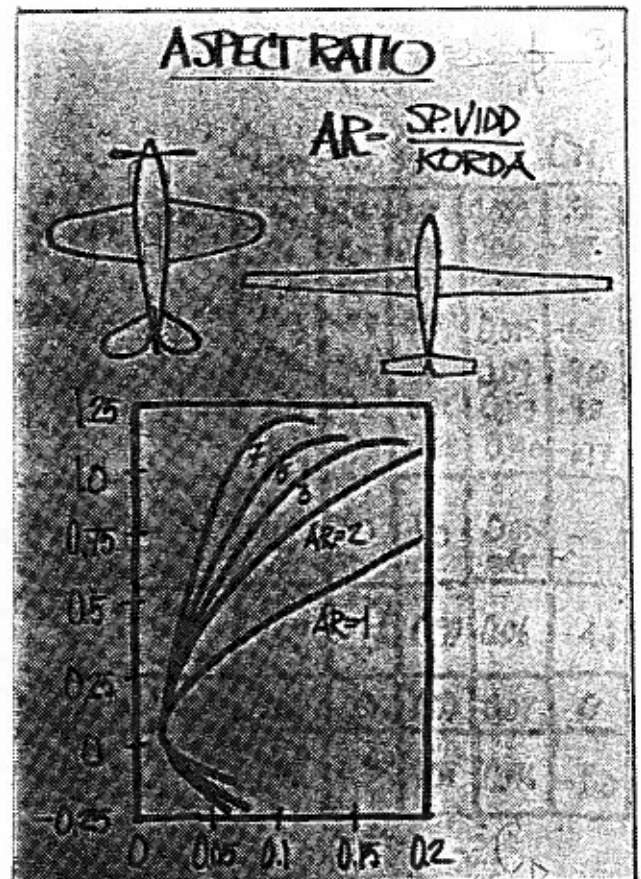
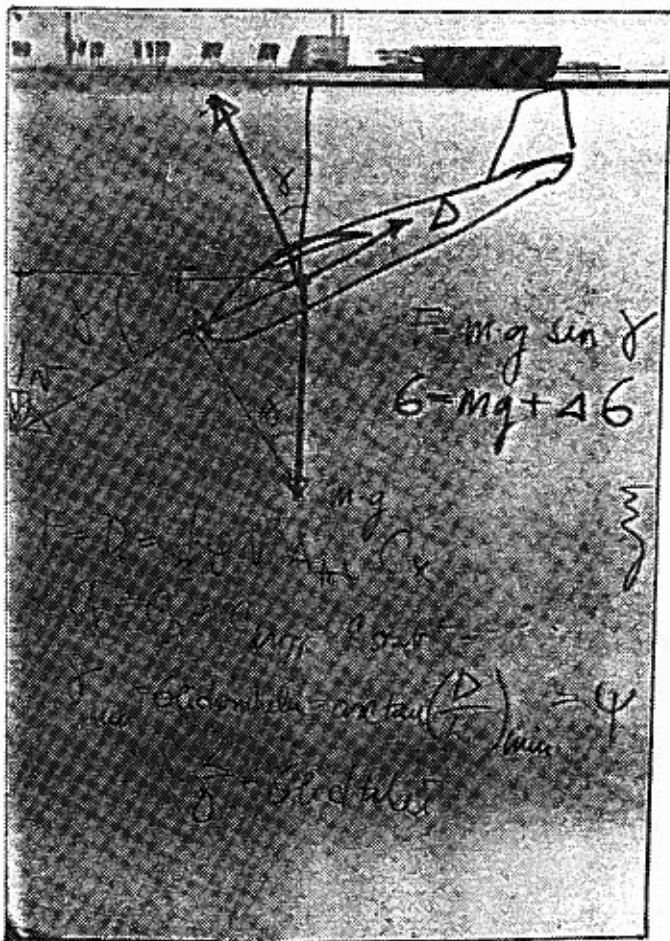


Gun-Britt Enell,  
som svarade både  
för de goda mackorna  
och den festliga  
repliken till Zäta  
i början av detta  
reportage. Det är  
klös i NMK:s  
tjejer!

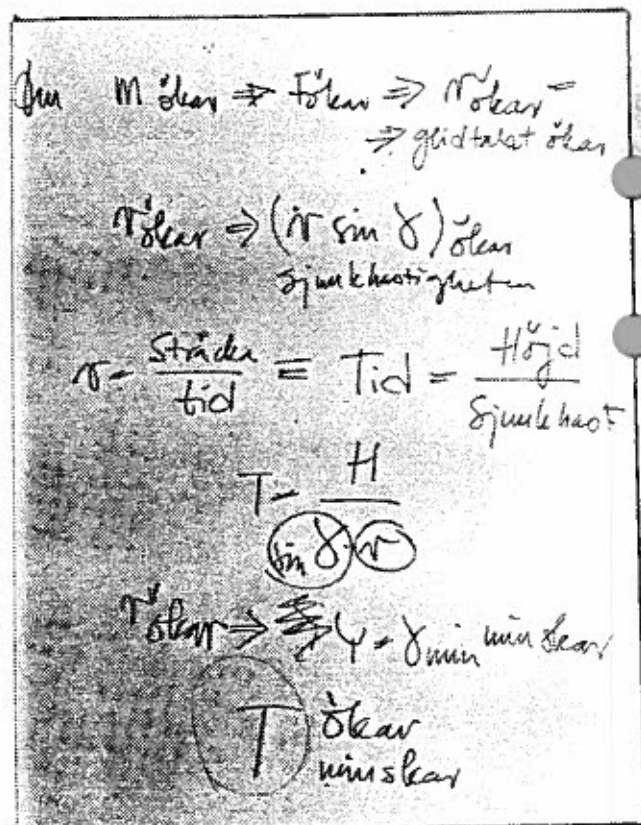
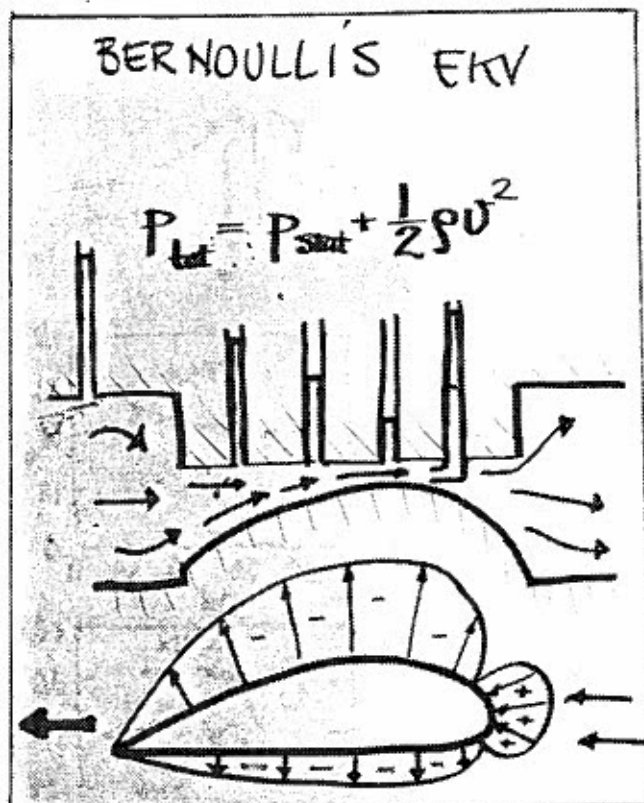
plats för mer. Men å la Ben Hur, sa skolchefen, luftvärnet MÅSTE ha mer befäl, och därför utgick jag i sinom tid som en av nämnda vapenslags okunnigaste fänrikar vad gäller ballistikens högre sfärer. Men Sverige hade tur och undgick krig de närmaste decennierna. Annars vet man aldrig hur det hade gått. För flygvapnet. Det svenska.

Detta var en lång utveckling, men den tjänar det goda syftet att förklara varför det i stort sett saknas bildtexter till de avancerade bilderna här, direkt tagna från Lasses blädderblock...

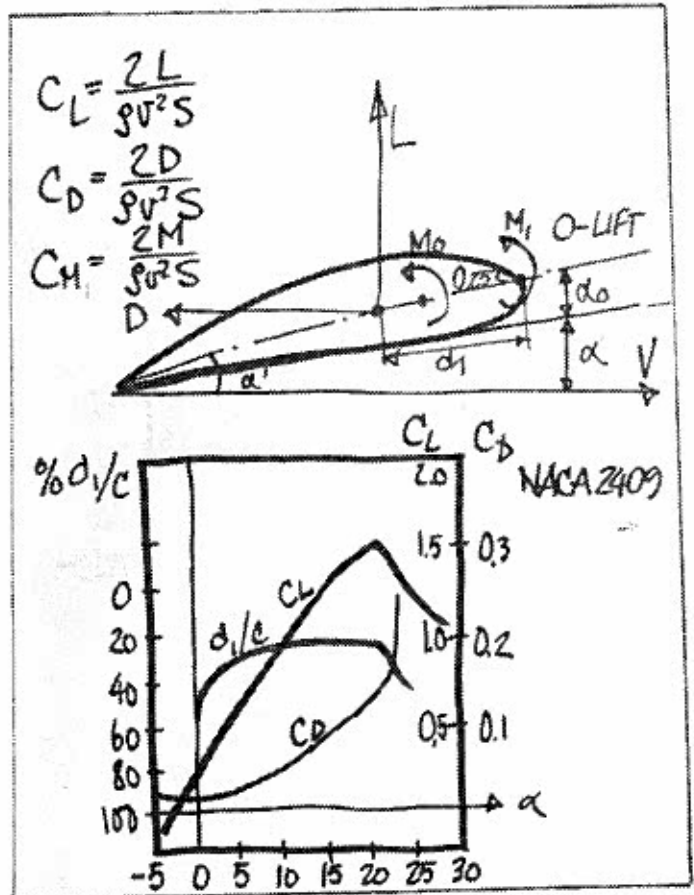
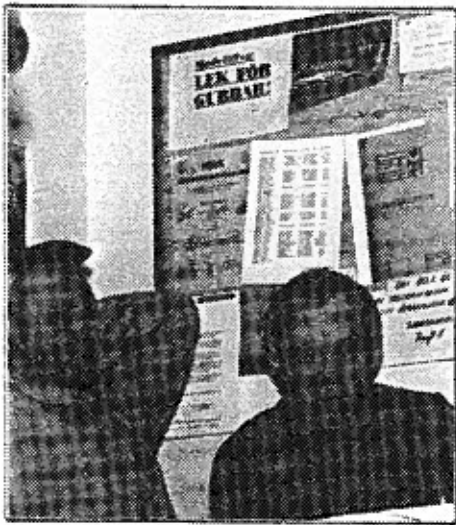
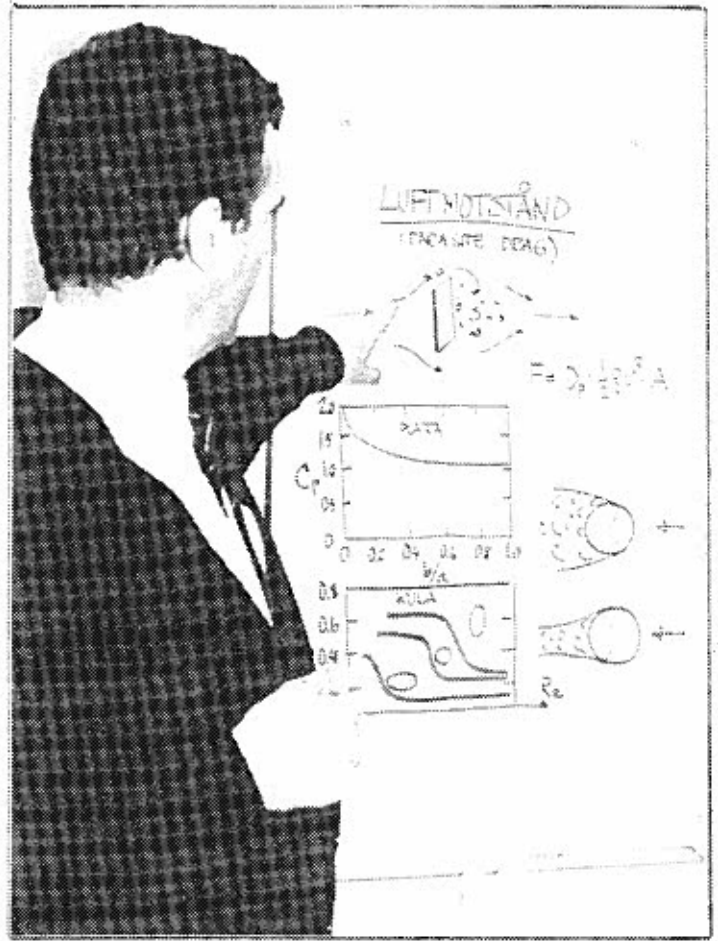
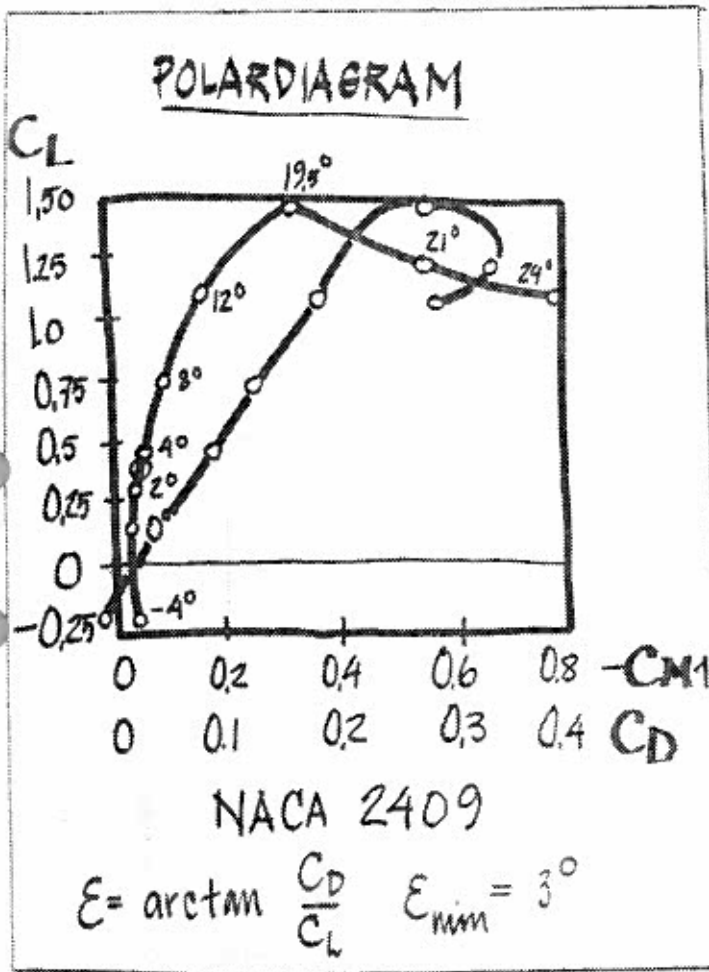
TILL SIST: Ingen må anklaga NMK för att plåga ihjäl sina medlemmar med mycket utbildning, men NÄR klubben bjuder upp till dans, då är det NIVÅ på det hela!

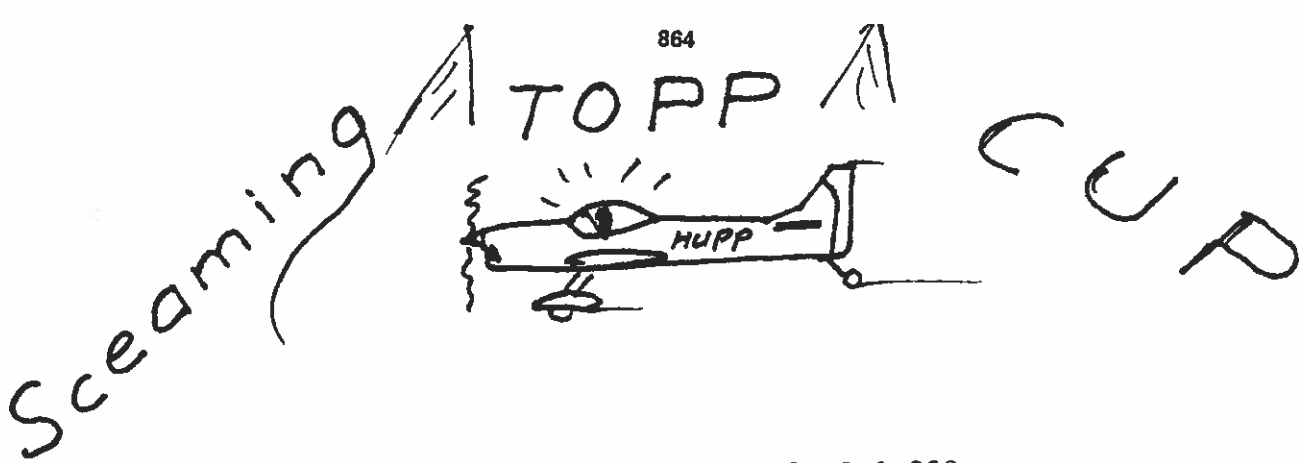


KLART SOM  
KORVSPÅD!









BLIR DET CUP 1990 ???

Svaret är: JA -- om vi bjuder till. 1989 var det nitton (19) NMK:are som bjöd till. Glädjande många tycker jag. 1990 skall vi bli ännu fler ELLER HUR? Kom ut och flyg och ha kul och trevlig samvaro!

Reglerna för verksamheten är enkla. Om möjligt ännu enklare än tidigare. Följande gäller:

Varje Lörd- eller Söndag åker du ut till Radiolanda. För det får du som vanligt 100P. Om du sedan också flyger får du ytterligare 200P. Ett fantastiskt erbjudande! Kravet är dock att du gör minst två starter om vardera 5 minuter pr styck. Då kan du alltså notera dig för 300P i poäng och deltagarlistan som finns i klubblokalen på R-landa.

Utöver detta kommer vi att samlas till tre (3) st deltävlingar.

HÄR GÄLLER ATT ALLA SLUTER UPP TILL FULLO. NYA OCH HELT OTROLIGA (läs omöjliga) TÄVLINGSMOMENT KOMMER ATT PRESENTERAS: HETS, LAGANDA, INDIVIDUELLA INSATSER, MATRATER, BARNSTORMING mm. mm.

En Liten Brasklapp: kom ut och flyg på övriga lörd- och söndagarna. Det är alltid bra att vara vältränad när det GÄLLER! Men ALLA kan vara med.

Någon kommer att vinna cupen även i år. Var så säker! -89 var det Gösta. Hans förklaring var: "det är inte viktigast att flyga bäst, det viktigaste är att flyga mest!" Var får han allt ifrån? FLYG! och just du vinner.

SÅLEDES

SCRAMBLE RADIOLANDA 1990 !

Under CUP-perioden kör vi deltävlingar enligt följande:

16/6 (17/6 Reserv), 18/8 (19 R), 22/9 (23 R)

Kom ihåg att anteckna din närvaro på närvarolistan på RADIOLANDA!!

FLYG SNYGGT =====och===== HAPPY LANDINGS !

Your SQDR-ledare /Ingvar

# Winternationals -tokigare för var- je år!

Det började ganska stillsamt 1987. Några medlemmar samlades på Yngarens is (det fanns sådan det året) och flög med lite av varje. Ett tema fanns dock: Oldtimermodeller. Men där fanns också nyare skapelser, även radiostyrda modeller. Men mest friflyg.

1988 var inte isen vad den borde vara på Yngaren (när var den det sist?) så vi drog in på Skavsta, alltså ett riktigt flygfält, tack vare flygfältsledningen generositet. Tack Pelle Pettersson! Temat det året var

friflyg, om jag minns rätt. Tanken bakom detta var att eftersom klubbens medlemmar till 99% sysslar med radioflyg i vanliga fall, så skulle denna tävling, som ville vara lite annorlunda, påbjuda allt utom RC. Det året var Winternationals fortfarande en ganska lugn och städad tillställning, idémässigt sett.

Men året därpå, 1989, blommade fantasirikedomen ut för fullt. Mest minnesvärt var väl Calinge Lindbergs fantastiska raketplan, som gjorde en formidabel 400 meters looping på 3 sekunder. Samma år lanserade Gösta Leijon postal fjärrstyrning och sprängning i luften.

Men detta var ju lappri jämfört med årets begivenheter! Och det är ingen tillfällighet att bilden här bredvid föreställer Bengt Höglund i full fart med att demonstrera sin akustiska fjärrstyrning medelst visselpipa. Bortsett från det komiska i det hela - och Bengts miniföredrag i ämnet var mycket, mycket roligt - så var det en teknisk prestation att få det hela att fungera så pass bra som det faktiskt gjorde.

Visserligen gjorde linstyrningsuppfinnaren Jim Walker försök med akustisk fjärrstyrning på 50-talet, men han kunde bara få planet att svänga höger och knappt det - och bäst lyckades det när han sköt med



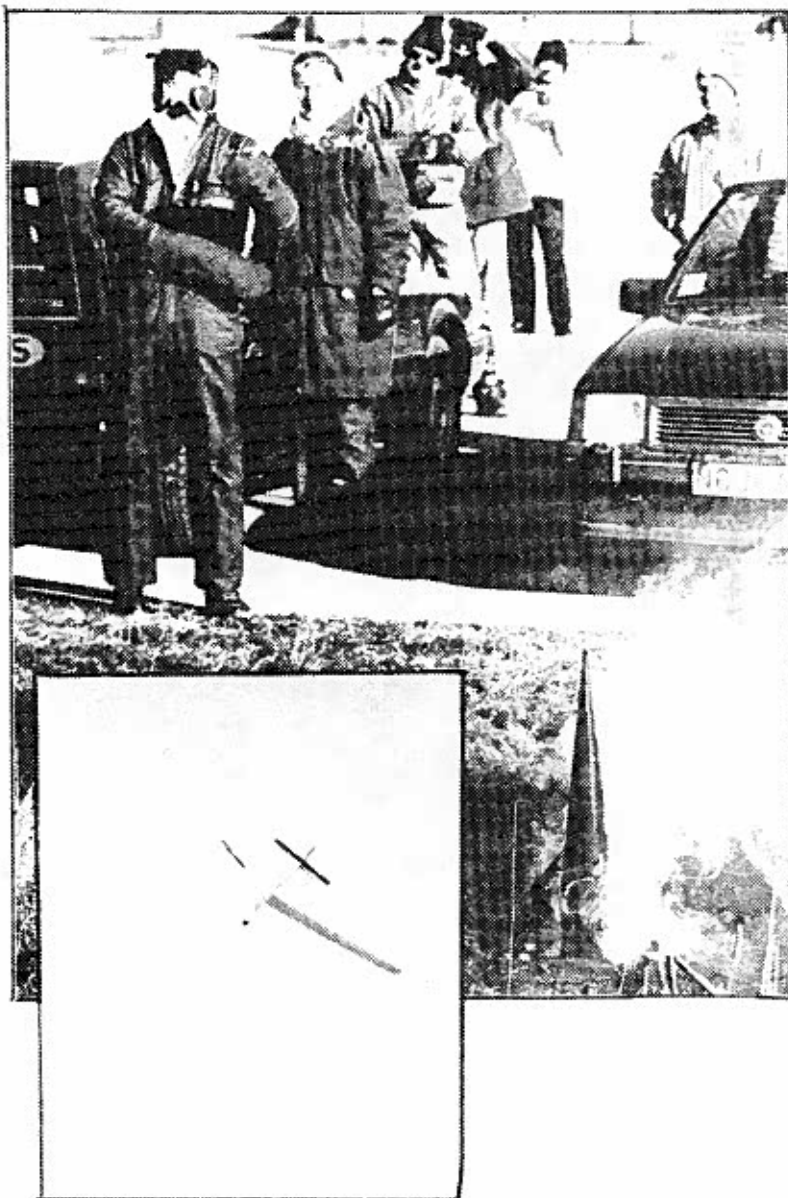
pistol! Så Bengt visselpipsstyrning var ett stort framsteg. Hans plan kunde svänga både åt vänster och höger och dessutom vifta på svansen som tack för publikens applåder!

För dem som inte var med lämnas här en kort beskrivning av Bengts uppfinning. Sändare var alltså en visselpipa. Dess signal togs emot av en liten mikrofon på segelplanets undersida och leddes vidare till en mottagare, som i sin tur aktiverade en rodermaskin av typ hick-hack. En sådan drivs av en uppvirrad gummisnodd och "släpper" ett hack för varje signal från mottagaren. I tur och ordning blir det alltså högerroder - neutralroder - vänsterroder - neutral -högerroder osv - vilket alltså kräver ett visst förutseende från pilotens sida.

Sveriges bästa hobbytidning i resten av Sverige, vår ärade kollega Allt om Hobby, har ett färgreportage om Winternationals - opublicerat när detta skrivs med förmodligen avnjutet av dig när du läser detta. Därför blir detta reportage ganska kortfattat. Varför ta vinden ur seglen för AoH?

Winternationals upphovsman och överste lekledare Tomas Leijon ställde själv upp med ett avancerat överljudsflygplan. Pilotens skyddsutrustning var som synes magnifik. Så var också den rökutveckling som började. Med ett muntert plupp lättade sedan apparaten tio centimeter från plattan, vilket var ungefär tio kilometer mindre än avsett. Men vad sjutton, dom misslyckas väl på Cape Kennedy också ibland, va? Och huvudsaken är i alla fall att man har snygga kläder!

På lilla bilden går Bengts akustiska fjärrstyrning mot skyn med hjälp av höjdstartlinan. Den kopplade ur svängde höger, svängde vänster, och avslutade det hela med en magnifik ground loop i en grantopp på tio meters höjd. En superinnovation det också!

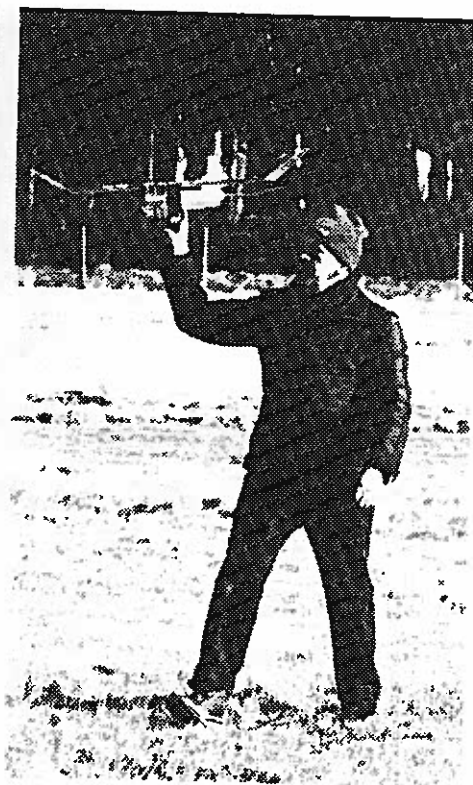




Nedan till vänster: Vid Winternationals är mutor till domaren (T Leijon) inte bara oförbjudna, de är till och med anbefallda och resulterar i extra höga poäng. Bortsett från detta är dock utsikterns till klassvinst utomordentligt goda i denna tävling som inte är någon tävling, eftersom man inrättar en ny klass så snart någon tävlande dyker upp med en originell skapelse. Alla blir därmed först i sin klass och blir väldigt glada, vilket är precis vad som är avsikten. Här är det Ingvar Claesson som frambär sina offergåvor, en vindvisare, en marin pilsnerkylmaskin samt en försvarlig bunt furupinnar.

Ned till höger: Gösta Leijon presenterade MultiHobby Mackapär: Ånglok där fram, tankfartyg där bak samt flygplan däremellan. Dessutom instruktion i argentinsk tango på vingen, tillika med frimärkssamling och modern pesi. En klar klassegrare.

Längst ned: När så många flyger bort som här var fallet så är det bra att i skaran (inte i Skara) ha en medlem med eget sökflygplan. Ingvar bordar sin Rallye.

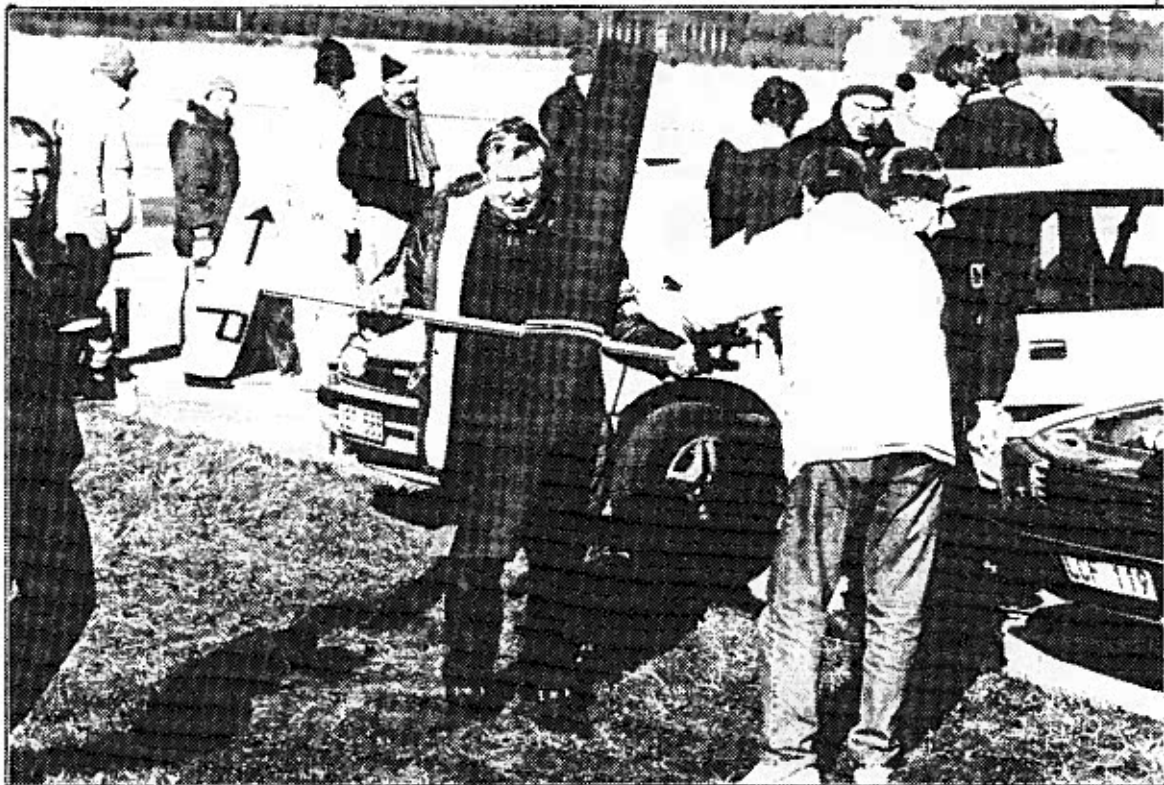
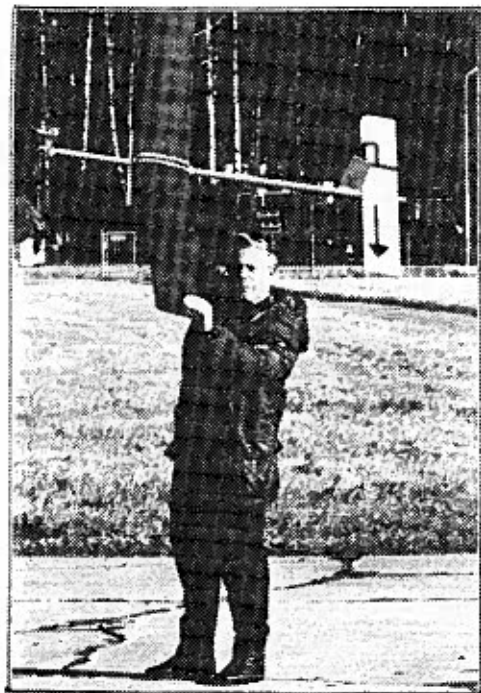


### THE INGVAR CLAESSON STORY!

Ingvar dök upp med en flygande anka, alltså en sån som flyger med stabben först; se vänstra övre bilden. Ingvar provkastade och provkastade, men den flög urdåligt - vilket i och för sig brukar ge höga poäng i Winternationals, men Ingvar hade andra planer.

Med några raska handgrepp ändrade han konfigurationen till en vanlig sådan (högra bilden), alltså i ordning framifrån: motor, vinge, stjärt. Och nu flög den bättre!

På stora bilden förbereds den flygning som skulle bli modellens sista. Nyckelpersonen i detta ödesdrama är hjälpsamma kompisen till höger, en viss C-l-ng- L-ndb-rg, som tyckte att "Nu när du skall flyga inför så stor och tacksam publik så skall du flyga rejält - i med mera soppa!" Och så tankade han FULLT i Ingvars plan, trots dennes lamma protester. Up Up and Away - just det, planet försvann i riktning NYköping och har aldrig återfunnits! Vilket kom Ingvar att författa de goda råd som återfinns på nästa sida!



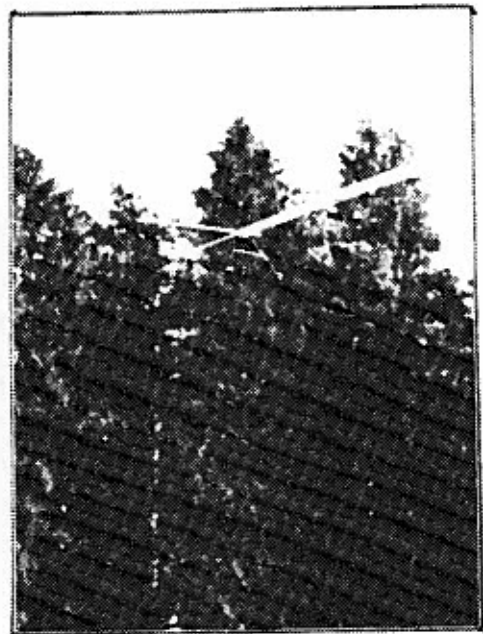
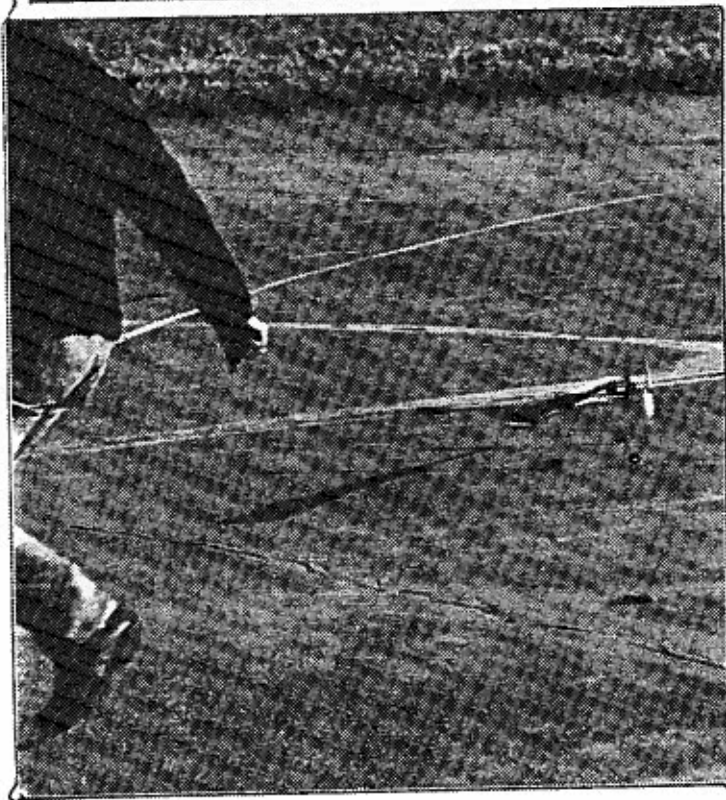
F A I - REGLER för FRIFLYGARE

- Konstruera o bygg modellen c:a 4-5 dagar före tävling
- Provflyg modellen 10 min före start.
- Om den inte flyger - ta inte upp modellen i luften.
- Bygg i stället om den till en raketdriven båt, helikopter el. dyl.
- Gör 1 (ett) provkast för att kolla glidet.
- Är modellen utrustad med explosionsmotor (Otto-motor), starta denna.
- VIKTIGT: se till att du har en assistent som ser till att planet är fulltankat före start.
- Kolla att modellen inte är försedd med namn o adress på ägaren.
- Starta modellen och du kommer att glädjas av det friluftsliv som följer i form av skogsluffning i sällskap med påhejande och muntra klubbkompisar.
- FRIFLYG ÄR TOPPEN!

footnot: F A I= Federation Aeronotical  
w)International m a o  
Fria Aktiviteter In-  
ternet.

/KLantskalleaspirant

PS Somliga friflygare försör sina modeller med anordning så att modellen återvänder? när Husse visslar på den !!!! DS



Överst: Bengt Höglund vevar upp (och ned) gummisnodden i sin akustiskt styrda maskin. Lekpappan Tomas Leijon håller i.

Under: Per Nordström kom med en fenomenal flygande pinne: En dieselmotor i ena ändan, ett slags stabbe i den andra - och ett trehjuligt landställ mitt under! Jag har sett såna här pinnar flyga bra på Old Varden i England, men de snubbarna gjorde det lätt för sig genom att starta från en spik i toppen på en stång. Pers markstart är många strån vassare! Till vänster har pinnen börjat rotera och Per försvinner skräckslagen ut till vänster. På nästa bild är pinnen på väg bort över skogen. Den flög bort två gånger men återfanns dess bättre.



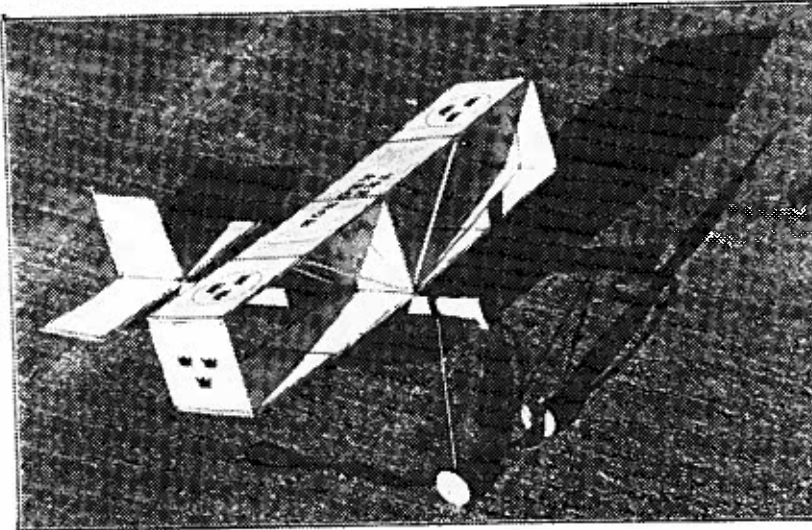


Calinge Lindberg hade försett en liten eldriven cellplast-Cessna med en glödstiftsmotor Pee Wee i stället - a bit too much, skulle det visa sig, för den for omkring som en berusad sjöman, till publikens hörbara förtjusning.

Janne Stern tittar på. Janne slog också sönder ett alldeles eget plan med hög originalitetspoäng, ett slags flygande bikaka.

Tillsammans avfytrade dessa båda herarr också ett antal raket-och katapultapparater, som i tur och ordning pulvriserades mot asfalten. Heder åt sådana pionjärer - Otto Lilienthal hade det inte heller så lätt!

Bilden t v visar dock något helt annat, nämligen ett av dessa små "vanliga" plan som många närvarande, i alla åldrar, roade sig med. Det är just det som är det fina med Winternuts - var och en piper efter sin näbb.



Även Lasse Strömberg roade sig med en ankmodell, men han kastade inte in handduken som Ingvar gjorde. Lasse framhärddade med canardkonfigurationen. Under hans bästa flygning gjorde planet tolv starter och landningar under en och samma flygning...

De framsynta ledarna för två av landets hobbyfirmor, Ackus och Nathans Hobby, hade insett att man skall satsa på kreativ ungdom (nåja...) och skänkt massor av fina priser. De fördelades av enväldige domaren Tomas Leijon så här:

<u>Pristagare</u>	<u>Motivering</u>	<u>Pris</u>
Bengt Höglund	Best in Show	Penniplane
Ingvar Claesson	Best Flight Performance (flög bort)	Ladybird
Calinge Lindberg	Best Rocket Propulsion	Gannett
Birgit Ulvfot	Ladies' Cup	Pennicopter
Lars Strömberg	Markstarttrofé	JAS
Jonas Romblad	Best Circular Flight (bumerang!)	Modela Jas
Gösta Leijon	Best father	Knott
Per Nordström	Spin off	Modela CO2
Svenssons	Deepest Hole Digging	JAS
Sven Ohlsson	Minsta kvadd (Isacson Auster)	JAS
Jan Stern m.fam	Long distance Prize	Helikopter
Niklas Holmgren	Rotorpris (flög Pennicopter i blåsten)	JAS
Niklas+Henrik Nygren	Bästa juniorer	Kamera + JAS

Dessutom fick alla deltagare (och en del åskådare) några av Leijons gamla flygtidningar (fullskala) (Är inte alla flygtidningar i full skala? Sätt. anm.) och en ritning till ett litet glidplan som kan flyga både framlänges och baklänges ("Baggis" sa Claesson).

Detta glidplan bildar alltså en ny enhetsklass vid 1991 års Winternationals - i god Winternuts-tradition; flyga fram- och baklänges, jo jag tackar jag. Törs man gissa att segraren dessutom kan få sitt plan att flyga åt sidan...?!

Den här träffens godbitar videofilmades av Gunnar Wolving och Bengt Höglund. Den filmen blir säkert en höjdpunkt på nästa årsmöte, om inte förr. Tyvärr var det fel på kamerans ljuddel, så det blir inte mycket till live-ljud. Men känner vi Bengt rätt så fixar han nytt ljud som blir bättre än det ursprungliga.

På nästa sida avslutas reportaget från 1990 års Winternationals med en artikel ur lokalpressen. Allt som står där är sant, utom uppgiften att Ingvars omvända anka skulle ha återfunnits. Det är tyvärr en...  
.....anka!

VAD LYCKLIGA VI ÄR SOM I VÅR KLUBB HAR SÅ MÅNGA BEGÅVADE OCH ROLIGA KNÄPPSKALLAR! VÄLKOMMEN TILL 1991 ÅRS WINTERNUTS - SÄTT IGÅNG OCH BYGG!

# Winternationals – ett udda möte i det blå



Per Nordströms roterande vinge fungerade överraskande bra.

Ingvar Claessons modellplan seglade iväg mot Nyköpings stadskärna.

Per Nordströms roterande vinge (!) landade på en åker någon kilometer från tävlingsplatsen på Skavsta-området.

Ingvar och Per var två av knappa hundratalet personer som på lördagen samlades i Winternationals – Sveriges mest udda modellflygmöte.

Med icke radiostyrda flygande modeller av alla de slag kom folk från Stockholm, Norrköping, Oxelösund samt från arrangörsklubben Nyköpings modellklubb.

Linstyrda och segelflygande modeller. Bumeranger och styrbara drakar. En roterande vinge och ett modellplan med akustisk styrning.

Det mesta flygbart fanns representerat på Skavsta.

## Världsnighet

Bengt Höglund från Nyköping visade upp en akustikstörd flygplansmodell. Enligt honom själv antagligen den första i världen.

Bengt fick upp sin stolthet i luften, styrde den fram och tillbaka med visselpipa under några minuter, innan planet störtade i skogen.

Bengt vann naturligtvis en jordskredsseger, sade enåbblige domaren Tomas Leijon som, precis som övriga närva-

rande, var starkt imponerad av att konstruktionen fungerade.

## Helikopterprincipen

En annan nyköpingsbo, Per Nordström, provade något som skulle fungera enligt helikopterprincipen och rotera fram i luften.

En liknande modell hade enligt Per stigit 1 200 meter på sju minuter och Pers bygge fungerade även det bra. En nöjd konstruktör fick se sin roterande vinge med dieselmotor försvinna bakom skogskanten och sedermera landa på en intilliggande åker.

Men alla lyckades inte lika bra. Flera deltagare fick se sina fantasifyllda modellbyggen kraschlada och totalförstöras, något som hör till, och konstruktören själv var oftast lika road som medtävlarna.

## "Tillåter mutor"

Tävlingsmomentet i Winternationals har en underordnad roll. Vi har inga speciella tävlingsklasser och tillåter mutor, sade Tomas Leijon som föredrog benämningen lekppa framför tävlingsledare.

Första gången (-87) genomförde vi Winternationals på Yngarens is. Året efter var det ingen is och då flyttade vi till Skavsta. Och där har vi fortsatt under allt lättare former.

Jonas Romblad från Hanninge har ett officiellt svenskt rekord i bumerangkastning. Vid Jonas tidsrekord var bumerangen i luften hela två minuter och fjorton sekunder innan han åter fängade den.

## 50 bumeranger

På lördagen visade Jonas upp några av sina femtio bumeranger och Hanninge-killen använde även en styrbar drake med framgång.

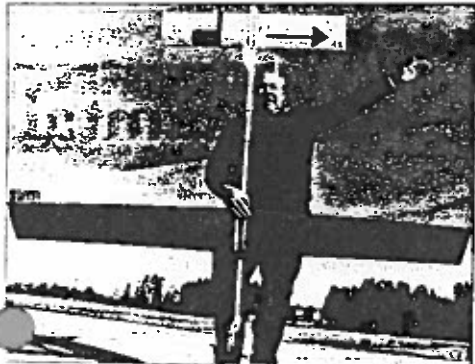
Hur gick det då med Ingvar Claessons flygande P-skylt som flög iväg mot Nyköpingshället?

Efter någon timmes letande återfanns modellen nära korsningen mellan Stigtofta-vägen och vägen mot Skavsta.

MAGNUS LINDELL



Får jag följa med upp i luften? Anna Lindberg på huvan till en S 35-a med en Cessna i handen. Foto: LASSE SKOG



Ingvar Claessons flygande P-skylt försvann långt bort från Skavsta-området.



**Himla rolig tävling!**

Flera plan kraschladdade och totalförstördes.

Bengt Höglund visade upp en akustikstörd flygplansmodell.

Per Nordström fick se sin roterande vinge försvinna åt Nyköpingshället.

Helgens Winternationals på Skavsta utanför Nyköping levde mest udda upp till omdömet "Sveriges mest udda modellflygmöte".

Mats Johansson och Bengt Åke Fällgren med sina handkastglidare

Foto: LASSE SKOG

- Sidan 13

# SÄKRUTAN

Flygsäsongen har så smått dragit igång efter vinterstormarna. Har du kollat upp din flygande materiel? Här kommer en enkel checklista. Det tar bara några minuter att göra denna "preflight check". Plus ev åtgärder förstås. 1) kolla att motorn sitter fast med alla bultar. Använd alltid mutter med plaststopp. 2) propellerns kondition och fastsättning. 3) är alla gångjärn OK? 4) inga sprickor vid vingfastsättningen och stabfästet. 5) fenans fäst-anordning. 6) på segelmodellen aktu. koll plus startkrokens kondition och fäst-anordning.

Så är det radioutrustningen och då närmast accarna. På sändaren har du som regel en mätare för uteffekt samt sändaraccens spänning, så det håller vi koll på under flygningen. Alltid? Javisst! Mottagaraccen är det lite svårare att hålla ordning på. Har du accvarnare, ja då är det inga problem. Men vi andra då? Jo, vi får ordna så att vi laddar ur en fulladdad acc med c:a 500 mA. Efter 45-60 min skall accen hålla 4,3-4,4 volt. Detta gör man då och då. Märker man en försämring av värdena, ja då är det allra bästa att byta ut accen. Hur gör man då en sådan uppmätning? Svar: man skaffar sig en acctest-utrustning. Har du ingen sådan kan du ringa PÄRA tel 835 71 eller INGVAR tel 185 95 så hjälper vi till med test av dina mottagaraccar. Men kom ihåg att de måste vara fulladdade när testet påbörjas.

/ Ingvar



## Tack Tomas !

Säger vi alla som var med och hade kuuul på senaste

### W I N T E R N A T I O N A L S

En lek för alla åldrar, flickor såväl som grabbar och där vi fick möjlighet att slå sönder en del av våra alster, till båtnad för ökat utrymme i våra garderober så att vi där fortsättningsvis kan inhysa nya, otroligt fantastiska skapelser, avsedda för nästa Winternats till vilken vi ser fram emot med tillförsikt, förväntan och redan nu med skrattet i gipan.

/ en som var där.