

NMK NYTT



Nyköpings Modellklubb MAJ 1995
NR 1, ÅRGÅNG 23

Tag inte livet alltför allvarligt. Du
kommer i alla fall aldrig från det levande.

(E Hubbard)



STORA VÅRNUMRET

Fullspäckat nummer med bla:

- Nyköping Winternuts -95
 - Åschmötet
 - Åschmaten
 - Nyårsköret
 - SÄK-rutan
 - Tävlingskalender
- och mycket, mycket mer !

LÄS OCH NJUT !!!

Omslagsbild:

Ska du på en längre utlands-
vistelse ? Gör som Pontus
Svensson och meddela red-
aktionen din tillfälliga
adress. Pontus fick sin
NMK-nytt nersänt till
Makedonien (fd Jugoslavien),
där han gjorde FN-tjänst !



7 311540 003905

UTSTÄLLNING!



I samband med biltävlingen Super Oval Cup den 4 mars anordnades en modellutställning. Eftersom tävlingen gick i Gripenhallen utnyttjades den lilla hallen. Många modeller av alla de slag, från fiskekuttrar, modellflyg och bilar till värstingbåtar! Tyvärr ingen publikanstormning, men idén var god. Resultat från tävlingen på annan plats i detta nummer.

NYKÖPINGS MODELLKLUBB

Ordförande:

Ingvar Claesson tel. 218595

Vice ordförande:

Roland Nygren tel. 283989

Sekreterare:

Gunnar Wolving tel. 281792

Kassör:

Thomas Johansson

Ånsta Gård

611 91 Nyköping

Tel. 243182

Redaktör NMK-nytt:

Christer Landberg

Granvägen 85

611 56 Nyköping

Tel. 267217

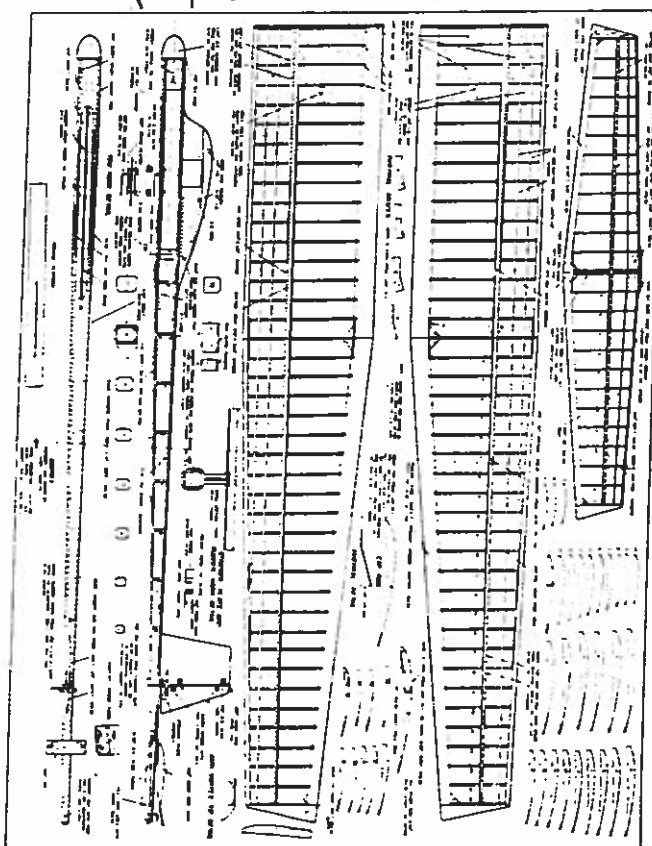
Medlemsavgifter 1995:

Junior (-20år) : 100 kr

Senior : 200 kr

Familj : 300 kr

Bygg den i kväll! 82 spryglari
vingen, 2b i stabben!!!



NYÅRSKÖRET !



Den 1 januari 1995 firades det nya modellflygåret in med traditionen NYÅRSKÖR ! Dvs kom och flyg som du är ! Ingen äcklig snö på marken gjorde att vi höll till på Radiolanda och ett tiotal pajlåts hade mött upp. Något färre än vanligt, hårt firande ? De som kom flög desto mer.

Till vänster:
Kungen är tillbaka. Calinge Lindberg visade hur en slipsten ska dras. Efter mycket skruvande ylade motorn i 15000 varv/min (utan ljuddämpare så klart), men behagade lägga av efter take off, med hårt nos islag. Aldrig en tråkig stund när Kungen är på fältet !



Ovan Patrik Andersson med Cub efter lyckad provflygning. Övriga är Daniel Holm, Jan Pettersson och Kungen.

Till höger NMK:s Mandomsprov:
Dra upp vältuslingen som "rullat" ner i diket. Sju atletiska NMK-are klarade det utan en svettpärla på näsan.



ÅSCHMÖTET!

PROTOKOLL FÖRT VID NYKÖPINGS MODELLKLUBBS ÅRSMÖTE 28 JAN 1995

1. Mötet öppnades av Ingvar Claesson inför 27 beslutsmässiga medlemmar.
2. Mötet förklarades behörigen utlyst.
3. Dagordningen fastställdes.
4. Ingvar Claesson valdes till mötesordförande. Christer Landberg till sekreterare för mötet. Christer Svensson och Tomas Leijon valdes till justeringsmän/rösträknare.
5. Föregående årsmötes protokoll godkändes.
6. Ordförande föredrog styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat och balansräkning för 1994. Dessa fanns även skriftligen för alla mötesdeltagare.
Lars Strömberg: Det har varit mycket aktiviteter, positivt ! Från ett budgeterat underskott till överskott och detta är mycket bilsektionens förtjänst. Djup tillfredsställelse.
7. Björn Enell föredrog revisorernas berättelse, vilken godkändes av mötet.
8. Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för klubbens förvaltning och räkenskaper för 1994.
9. Ordföranden redogjorde för NMK:s verksamhetsplan 1995.
RADIOLANDA: Uppfräschning (målning, kittning), byggande av mekbänkar. Sedvanliga cup- och klubbmästerskaps tävlingar kommer att arrangeras.
KLUBBLOKALEN I HAMNEN: Löpande underhåll.
BRANDHOLMEN: Fortsatt puts på byggnaderna, förbättrade banor. Man kommer ligga lite lågt pga uteblivet anläggningsbidrag från kommunen. Totalt kommer fyra tävlingar att köras (2 inne och 2 ute).
Verksamhetsplanen och budgetförslaget godkändes av mötet.
10. 1996 års medlemsavgifter fastställdes att vara oförändrade.
Junior (-20år) 100:-, senior 200:- och familj 300:-.
11. Styrelseledamöter och övriga funktionärer för 1995 valdes enligt valberedningens förslag (bifogas protokollet).
12. Mötet beslutade om behörighet att för klubben teckna firma enligt följande: Ordf Ingvar Claesson enskilt, kassör Thomas Johansson enskilt samt vice ordf Roland Nygren och sekr Gunnar Wolving i förening.
13. Inga motioner eller förslag förelåg.
14. Övriga frågor:
 - Ingvar Claesson informerade om Bingolotter, ger bra med pengar. Man kan tex "prenumerera" på ett visst antal i veckan från klubben. Problemet är att få någon som ansvarar för försäljningen.
Lars Strömberg: Jag betalar hellre en summa till klubben vid behov, än står på stan och säljer lotter. Bengt Höglund undrade om det inte fanns krav som ex minimi försäljning ? Styrelsen forskar vidare.

- Thomas Cedergren meddelade via Ingvar om en Amiga 500, monitor och modellflygsimulator för 3300:- som var till salu. Efter diskussioner som "vi har ju klubbkärror", "inget går upp mot verkligheten", "behov före inköp" enades mötet att inte köpa utrustningen.

- Tomas Leijon berättade att han inte har tid att arrangera Winternuts i år och undrade om klubben ville arrangera själva. Därvid reste sig Mats Ceder i sin fulla längd och utbrast: JAG STÄLLER UPP !! Datum meddelas via djungeltrummorna och i klubblokalerna.

- Bibliotekarie Bengt Höglund försöker samla in ett exemplar av varje NMK-nytt som getts ut. Har du gamla ex. är Bengt mycket intresserad av dessa, kopior går bra.

- Ingvar Claesson påminde om Åschfesten senare på kvällen.

- Roland Nygren berättade om biltävlingen i Gripenkolan 4 mars. Samtidigt arrangerar vi en MODELLUTSTÄLLNING !

- Bengt Höglund påminde bilträningen som kombineras med inomhusflygning varje fredag efter kl 18 i Gripen hallen.

15. Nästa årsmöte fastställdes att genomföras lördagen 27 januari 1996.

16. Prisutdelning:

Bland dom som betalat medlemsavgiften 1995 före 31 jan 1994 drogs Ingvar Claesson som vinnare, pris gratis medlemskap 1996.

Pokaler delades ut till NMK-cup trean Anders Jonsson. Pokaler även till topptrion i Elsegel-KM 1994: Per Nordström, Christer Landberg och Bengt Höglund.

Blommor och applåder till vår svenske mästare i F3C helikopter Per Nordström.

Blommor och ett stort tack till Sven Ohlsson som fixar så vi fick vara i SE-Bankens lokaler.

17. Mötet avslutades.

Vid protokollet

Christer Landberg

Justeringsmän

Tomas Leijon
Tomas Leijon

Christer Svensson
CHRISTER SVENSSON

**FÖRSLAG TILL NMK:s STYRELSELEDAMÖTER OCH ÖVRIGA FUNKTIONÄRER
VERKSAMHETSÅRET 1995-(1996).**

		Tel.	Mandattid	
Styrelse:				
Ordförande:	Ingvar Claesson	218595	1995-1996	omval
Kassör:	Thomas Johansson	243182	1995-1996	nyval*
Sekreterare:	Gunnar Wolving	281792	1994-1995	
Vice ordf.:	Roland Nygren	283989	1994-1995	
Sektionsledare:				
Bil:	Roland Nygren	283989	1995	omval
Båt:	vakant			
Flyg:	Ingvar Claesson	218595	1995	omval
Anläggningsansvarig Radiolanda:				
Byggnader:	Billy Ståhl	289624	1995	omval
Banskötsel:	Anders Jonsson	283616	1995	nyval
	Henrik Edefur	08/6471434	1995	omval
Anläggningsansvarig Brandholmen:				
Byggnader:	Billy Ståhl	289624	1995	omval
Banor:	Sven-Erik Nygren	286158	1995	omval
Ansvariga för klubbmatr. och klubblokal:				
Byggnader:	Billy Ståhl	289624	1995	omval
Klubb-radio/kärror lokalvärd och bibliotek:	Bengt Höglund	218770	1995	omval
Anläggningsansvarig för båtbanor vid Vattensportstadion:				
	Vakant		1995	
Säkerhetsansvarig:				
Flyg:	Ingvar Claesson	218595	1995	omval
Tävlingsledare:				
Flyg:	Ch.Landberg m.fl.	267217	1995	omval
Bil:	Roland Nygren	283989	1995	omval
Redaktör:	Christer Landberg	267217	1995	omval
Klubbmästare:	Majlis Nygren	283989	1995	nyval
Revisorer:	Björn Enell	283511	1995	omval
	Carlsson Karl-Olof	215317	1995	nyval
Intresserade att ställa upp som byggledare				
	Torgny Engstrand	281355	1995	nyval
	Gunnar Wolving	281792	1995	nyval
assist.	Daniel Holm	286857	1995	nyval
assist	Jan Pettersson	287773	1995	nyval
assist	Patrik Andersson	283980	1995	nyval
Valberedning:				
	Bengt Höglund		1995	
	Per Nordström		1995	

*med reservation

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR NMK VERKSAMHETSÅRET 1994.

I dag den 17 jan -95 tar jag en titt i dagens avisa och finner, att dagen är hela 19 min längre än vid motsvarande tid förra veckan. Härligt! Vi kan åter skönja ljuset på vår färd genom tunneln. Vi är på väg ut ur den!! Men hur det nu är, kan vi inte låta bli att bli en aning bländade av det kvarvarande ljuset i backspegeln från 1994. Låt oss därför titta i denna spegel en stund och se vad den har att berätta om året som gick.

Bilsektionen

-94 blev ett rejält lyft för bilsekt. och NMK. Anläggningen på Brandholmen blev en högklassig anläggning för modellbilsporren. Detta genom välvillig hjälp från Nyk. kommun samt icke minst genom många timmars arbetsinsats av bilsektionens "arbetsmyror". Tack alla som jobbade där! En del "finish touch" återstår, men det bör väl kunna ordnas under -95.

Sektionen har varit flitigt igång under -94. Förutom arbetet på anläggningen har man arrangerat fyra st tävlingar, varav en var EM-ut-tävling. Dessutom har grabbarna själva förtas varit verksamma i tävlingar bl a i SM för bilar i skala 1:10 offroad där fyra förare deltog. Dennis Nygren lyckades bäst på 49:e, Jocke Nikkilä 53:e Niklas Nygren 54:e och Henrik Nygren på 65:e. OBS, detta var en tävling där man möter svenska eliten!

Egna tävlingar: Nr ett var en deltävling i den s k mittcupen (in-omhustävling) som avhölls i Gripenhallen. Sju förare deltog. Marcus Ståhl vann klass 2WD för C-förare. Tävligen nr två var avsedd att bli en endagstävling lörd. den 18 juni (deltävling i tvårscupen). Efter förfrågan från Svenska Bil-sportförbundet (SBF) om inte NMK kunde åta sig en EM-ut-tävling i stället för annan klubb som backat ur, tackade NMK ja härtill. NMK fick mycket beröm för hela arrangemanget. Antalet deltagare var på lörd. 80 st och på sönd. 65 st. Rekord på vår bana! Bäst lyckades NMK:s Jocke Nikkilä som på lörd placerade sig som tvåa i 4WD C-fö-rare. Sju förare deltog på lördagen. På söndagen (EM-ut) deltog endast Dennis Nygren som slutade på 62:a plats.

Den tredje tävlingen som NMK anordnade var DM-tävling den 20 aug. Det blev ett mycket biött arrangemang. 25 förare kom till start i två klasser NMK erövrade tre medaljer, två silver och en brons. Silvret till Henrik Nygren i 4WD och Tomas Johansson i 2WD. Brons till Niklas Nygren 4WD. Vidare i 4WD: Gustav Olsson NMK 6:e plats. I 2WD gjordes följande insatser av NMK: Mikael Andersson 7:e, Jocke Nikkilä 8:e, Niklas Sjöström 10:e och Dennis Nygren 11:e plats. Samtidigt avgjordes Klubbmästerskapet. Där blev Henrik Nygren klubbmästare i 4WD och i 2WD tog Tomas Johansson motsvarande titel. Ökningen av förarlicenser har inte varit så stor, men två st har i alla fall börjat under säsongen. Tio år unga Jocke Nikkilä har kört så bra under året så det räckte till en B-licens -95. GRATIS Jocke! Dennis Nygren har haft en bra säsong. Vid sista tävlingen i Mitt-cupen fattades det bara en poäng till A-förare. Även Niklas Nygren hade otur och missade sista uppklassningspoängen precis före jul för att bli B-förare.

I Tvårscupslutställningen -94 blev det fina placeringar för grabbar-na: Jocke 1:a i 4WD för C-förare, Niklas Nygren 3:a, Mikael Andersson 6:a och Niklas Sjöström 7:a i 4WD. AB tog dennis 4:e Henrik Nygren 13:e.

I Mittcupen (inomhus) kom Niklas Sjöström bäst med 2:a plats i 4WD C-förare

Bilsektionen har under -94 fått tre nya förare. Vi ber att få hälsa dessa välkomna i klubben. Det är Gustav Olsson, Jocke Nikkilä och en lite mer rutinerad: Niklas Johansson från Oxelösund. Träningskörning har som vanligt pågått på fredagskvällarna. F n tränar förarna i Gripenhallen varje fredag mellan 1800 till c:a 2100. Träningskvällarna har väckts stort intresse hos alla aktiva. En och annan presumtiv förare tittar in för att kolla verksamheten.

Flygsektionen

Insnöade är inte sektionens piloter, däremot var det insnöat på Radiolanda den 1. jan varför Nyårsköret försiggick på Brandholmen. Ett tjog flygare mötte upp. Många livgivande flygningar kunde beskådas!

Wintertext!! Sällan har så många haft så mycket att flyga med så lite. I en klass var idealtid 10 sek. Faktum är, att mycket lite flyger i mer än 10 sek. Om man undantar Ch. Landbergs skapelse med park-keringsklocka på 2 tim! Dock hade han lagt i för lite. Mer skall inte sägas. Tänk på Lappisornall Wintern. Trophy till Cr. Svensson. Helikopter: Ännu ett år har Per Nordström satt svenska eliten på plats. Han blev svensk mästare andra året i följd. Dessutom placera-de han sig fint på EM-tävlingen i Polen. 13:e plats bland c:a 60 startande. Sverige som lag hamnade på 7:e plats. Fint jobbat, GRATIS!

Som vanligt har KM flugits i segel och motor samt även, för första gången i Elsegel. Att det skall vara så svårt att få fram ett större gäng segelflygare. Plast (även plats) finns, balsa finns och termik finns i massor. Varför låta den stiga i tomme? Nåväl, 5 startade i KM-segel -94. Efter ett något gnetande i blåsorna kunde Ingvar CLA ta hem segern. Därefter kom uppstickaren Henrik Edefuhr med Blue Phönix. (han får till det mesta. Brail), 3:a Per Nordström, 4:a Bengt Höglund och på 5:e Gösta Leijon med en Måsvingad seglare. Ståligt att se i start och flykt.

Samma dag avverkades EL-segel. 15 min skulle flygas. Därefter land-ning i cirkel. Här är det frågan om "fisklikr" samt också bra driv-celler. Samt "klös" i modellen. Alla kriterierna uppfylldes av Per N. 1:a, Crister L. 2:a, och Bengt H. 3:a. Ingvar på 4:e, obra driv-celler samt Arne Fridén 5:e, svagt klösi!

KM i motor avflögs den 10 sept. Där framkom bl a att de som tidigare varit lite av mästare på landningar blev helt förskuggade av den nye KmMästaren Bengt Höglund som avgick med segern denna dag. Klubbmästaren Bengt har låtit meddela att vi får säga DU till honom när inga andra hör! Fullst. prislista i NMKNytt 94/3.

NMK-cup. De där Edefuhr, Åhrberg och Jonsson skall vi, bör vi, må vi skuffa ner från de höga höj/häst/tar/na. Cupen vanns åter av Henrik E med Landberg på 2:a och Christer S på 3:e plats. Starten var som brukligt i Maj med tre deltävlingar och avslut c:a sept-okt. Drygt 35 NMK:are deltog -94. Mycket kul och inspirerande tycker uto-dertecknad som tror sig kunna hitta på lite dj--skap även -95.

Välkomna då!! Dog-fight. Var det premiär på -94 för NMK-piloter. A few hade mött upp. -95 kommer att bli kraftansamlingens år. Otalet Kobroz/vecka håller på att framställas. Tally-Ho! Dessutom: Modellens dag kördes på höstkanten. Många modellintresserade kom till Brandholmen och åsåg vad modellhobbyn i Nyköping kan erbjuda. Antalet besökare var något mindre än -93 sannolikt beroende på andra evenemang i området. Vi kör väl -95 igen! Biltävlingar och Mod Dag ger en hel del klirr i kassan, vilket stad-gar upp NMK:s ekonomi. Tack alla som hjälpt till här!

Antalet medlemmar -94 har varit totalt c:a 160 st

NMK styrelse tackar alla som bidragit med insatser under 1994. Snabbt ut ur tunneln! Vid in focus på 1995! Vi ses!

Ingvar C/olsson

ordf Nyköpings modellklubb

ÅSCHMATEN!



Den 28 januari, efter Årsmötet, samlades ett trettio-tal NMK-are med familjer för ÅSCHMATEN ! Det är nu för andra året vi samlas för en gemensam fest på St Anne hus. Festen var knytis och pågick framåt midnatt. Skojtävlingar anordnades och segrare blev Patrik Andersson. Vi ser alla fram mot nästa år och ett stort TACK till klubbens alla damer som vanlig hade dukat och fixat !

Radiocert Teori

1994 blev inget höjdarår vad gäller radiocert i klubben. Endast 1(ett) certprov avlades! 1993 avlades 11 certprov. Nog måste det väl finnas flera i klubben som inte har tagit sitt cert. Du behöver inte vara första klassens radioflygare för att fixa ditt cert. Vad du bevisat vid avlagt prov är, att du behärskar din modell i olika situationer. Tänk också på att vissa klubbar fordrar cert för att få flyga på deras fält. I Skåne t ex kräver vissa klubbar obligatoriskt cert. Detta tycker jag dock personligen är att gå lite för långt. Nåväl, jag har ett förslag.

Vi samlas en kväll i klubbstugan och har lite teoretisk genomgång av vad man bör veta som radioflygare samt orientering om vad certprovet innehåller. Alltså samling vid hamnen

TISDAGEN DEN 9 MAJ KL1800

Och du - du som redan har cert är också välkommen. Vi har säkert värdefulla erfarenheter som vi kan utbyta: Dessutom har en del nytt beträffande säkerheten tillkommit

VÄLKOMMEN till ett par timmars genomgång och flygsnack!!

Ingvar

WINTERNUTS - 95!



Arne Andersson startar. Arnes blygsamma placering i standardklassen beror nog på att hans modell flög alldeles FÖR bra !

Det var med viss bestörtning vi fick höra att Tomas Leijon, allas vår lekpappa, meddelade att han inte hade tid att arrangera Nyköping Winternuts i år. När detta togs upp på Årsmötet reste sig dock Mats Ceder och utbrast: "Jag ställer upp som lekfarbror, det är ju så j-kla roligt det där Winternuts"

Så den 5 mars avkraschades ytterliggare en upplaga av världens galnaste modellflygmeeting på Brandholmen. Och i år i ett strålande vårväder !



Daniel Hartstein svingar iväg sin Fluga.

STANDARDKLASSEN var i år enligt utskickad inbjudan " nu mera EU-anpassad, och därför kraftigt förenklad. Du tar bara kvadratroten ur vingkordan och multiplicerar med grannens katt. Delar katten med materielpriset på din modell. Sim sala bim så har du nu fått fram den maximalt tillåtna vingbelastningen."

Tävlingsmomentet gick sen ut på att göra 3 flygningar om vardera exakt 10 sekunder.

Lätt som en plätt kan tyckas, haha ! Fenomenal segrare blev dock Ingvar Claesson med endast 2 straffsek.



The Lions, Gösta och Solveig, under wind-up av gummimotor.



Roland och Rickard Eriksson hade en hel kasse med fyrverkerier med sig. Modellerna de satt i exploderade hellre än flög, SUCCÉ !!



Familjen Carlsson, dvs Maria, Pia och Björn under en av många fina starter under dagen.



Jan Petterson med sin wellpapp F 117 Stealthfighter. Vann utan konkurrens klassen "Värsta skapelse."



Att Winternuts är något man går och funderar på hela året visade Anders Jonsson. Sin katapultdrivna Viggen hade han nämligen inhandlat förra sommaren i Trosas leksaksaffär under en båtutflykt.



George och Birgit Törnkvist med canardmodell med en skjutande och en dragande propeller. Birgit kom också trea i standardklassen !!

Patrik Anderssons "Mördarmodell" ville allt annat än att flyga. Men det är ju inte flygningar vi vill se på Winternuts utan krascher. Patrik gjorde flera bejublade flygförsök !





Sen omsider dök Tomas Leijon och Jonas Romblad upp på Brandholmen. Men vad hade dom på biltaket ????
En windsurfingbräda ? Flytbrygga ? Eller hade de konstruerat den osänkbara bilen ?

När de började plocka ur bilen och plockade ihop alla cellplast sektioner visade det sig bli en friflygande cellplast modell i jätteformat. Modellen blev färdig först vid sextiden på morgonen innan Winternuts !

Efter mycket riggande för att stadga upp vingarna gjordes ett startförsök i den tilltagande vinden. Vingarna vek sig tyvärr som de berömda kaninöronen. Konstruktörerna lovade att återkomma vid senare tillfälle när modellen omkonstruerats. DET SER VI FRAM MOT !





Med en bra flygning kommer man långt,
med en fin muta kommer man längre.

V.S.B



Vinnaren av Winternuts Trophy blev Daniel Holm med sin stora profilskala modell av S29 Flygande Tunnan. Trots sin enkelhet i wellpapp flög den otroligt fint efter intrimming. Till vänster en av starterna, Gunnar Wolving i förgrunden förevigar det på video.



Daniel Holm tar mot den så åtrovärda pokalen som segrare av Winternuts Trophy 1995. GRATTIS DANIEL !!

Ett stort tack till årets lekledare Mats Ceder för att han erbjöd sig fixa Winternuts. Må alltid våren förgyllas med Nyköping Winternuts !

Tack även till alla sponsorer av priser: Nathans Hobby, Akus, 3F och Leksaksaffären !!

STANDARDKLASSEN

1. Ingvar Claesson
2. Gösta Leijon
3. Birgit Törnkvist
4. Björn Carlsson
5. George Törnkvist
6. Henrik Edefur
7. Christer Svensson
8. Anders Jonsson
9. Maria Carlsson
10. Daniel Holm
11. Rickard Eriksson
12. Tomas Leijon
13. Karl-Olof Carlsson
14. Daniel Hartstein
15. Lennart Strand
16. Arne Andersson
17. Christer Landberg
18. Pia Carlsson
19. Patrik Andersson
20. Mikael Landin
21. Jan Pettersson
22. Roland Eriksson

UNLIMITED KLASSEN

- Winternuts trophy: DANIEL HOLM
- Best rekitting: Ingvar Claesson
- Snurrigaste flygning: Björn Carlsson
- Bästa blodvite: Maria Carlsson
- Bästa släkting: K-O Carlsson
- Bästa muta: Christer Landberg
- Bästa junior: Pia Carlsson
- Lättaste kvadd: Mikael Landin
- Värsta skapelse/
worst flying performance: Jan Pettersson
- Best rocketral
propulsion: Roland Eriksson
- Största modell: Tomas Leijon o.
Jonas Romblad

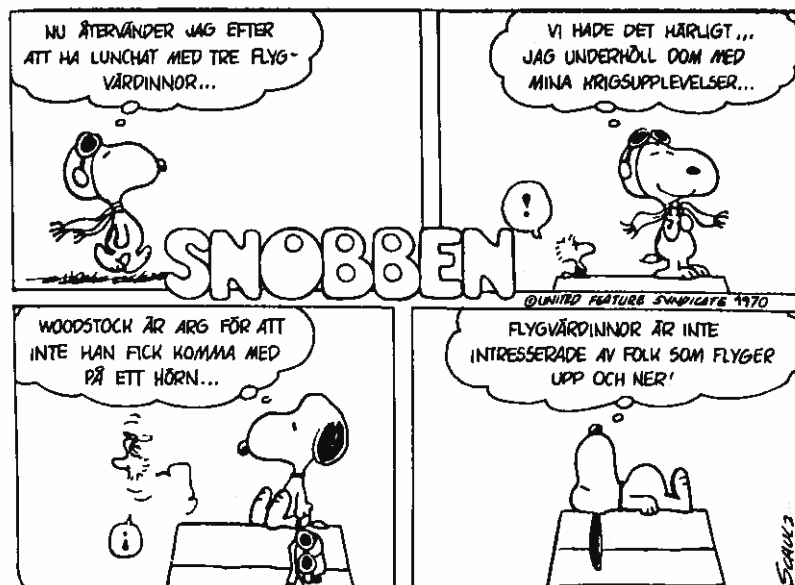
FIKAKVÄLL!



Vinterns utan tvekan populäraste aktivitet har varit att bege sig ner till klubblokalen i hamnen på torsdagskvällar.

Torsdagar blev fikakvällen när man träffade klubbkompisar över en mugg kaffe och en kaka. Tittade igenom senaste Allt om Hobby och Model Airplane News. Frågade om någon kunde lösa ens byggproblem. Minnas förra sommarens flygningar och drömma om kommande. Helt enkelt ha j-kligt trevligt tillsammans !

Ovanstående bild togs på skärtorsdagen, så helgen och det fina vädret gjorde att få kom ner. (Fr.v. Anders Jonsson, Fred Brihagen, Mats Edefur, Thomas Johansson och Henrik Edefur). Tidigare kvällar har det varit fullt, upp mot 20 man !



BILTÄVLINGAR!

DM tävling 20 aug 94

Den 20 augusti i höstas arrangerade NMK sitt andra DM för 1:10 off road senast det begav sig var 1992. Vädret var tyvärr inte på klubbens sida den här augusti lördagen, det regnade nästan hela dagen, trots det dåliga vädret så kom det ca 25st till start. från klubben startade nio förare två st i 2wd sju i 4wd

Resultat 4 wd

1. Peter Utas MK Eskil (Mästare)
2. Henrik Nygren NMK
3. Niklas Nygren NMK
6. Gustav Olsson NMK
7. Mikael Andersson NMK
8. Joakim Nikkilä NMK
10. Niclas Sjöström NMK
11. Dennis Nygren NMK

Resultat 2 wd

1. Håkan Arvidsson MHF Skarpnäck
3. Niklas Johansson Oxelosunds MSK (Mästare)
6. Tomas Johansson NMK
11. Markus Stål NMK

Samtidigt kördes KM . Klubbmästare blev Henrik Nygren i 4wd och i 2wd blev Tomas Johansson Klubbmästare.

Mittcupen 94-95

Cupen den här säsongen har avverkat sju tävlingar två i Örebro två i Eskilstuna. Västerås. Vår egen tävling den 11 feb i Gripenhallen, och finalen i Bofors den 25 mars

Resultat från tävlingen i Gripenhallen 950211

4wd A B förare

1. Kristoffer Norborg Örebro RBC
10. Henrik Nygren NMK
11. Dennis Nygren NMK

2 wd A B förare

1. Jonas Nyren Insjöns MRC
6. Niklas Johansson OMSK (NMK)
8. Mats Johansson OMSK (NMK)

4wd C förare

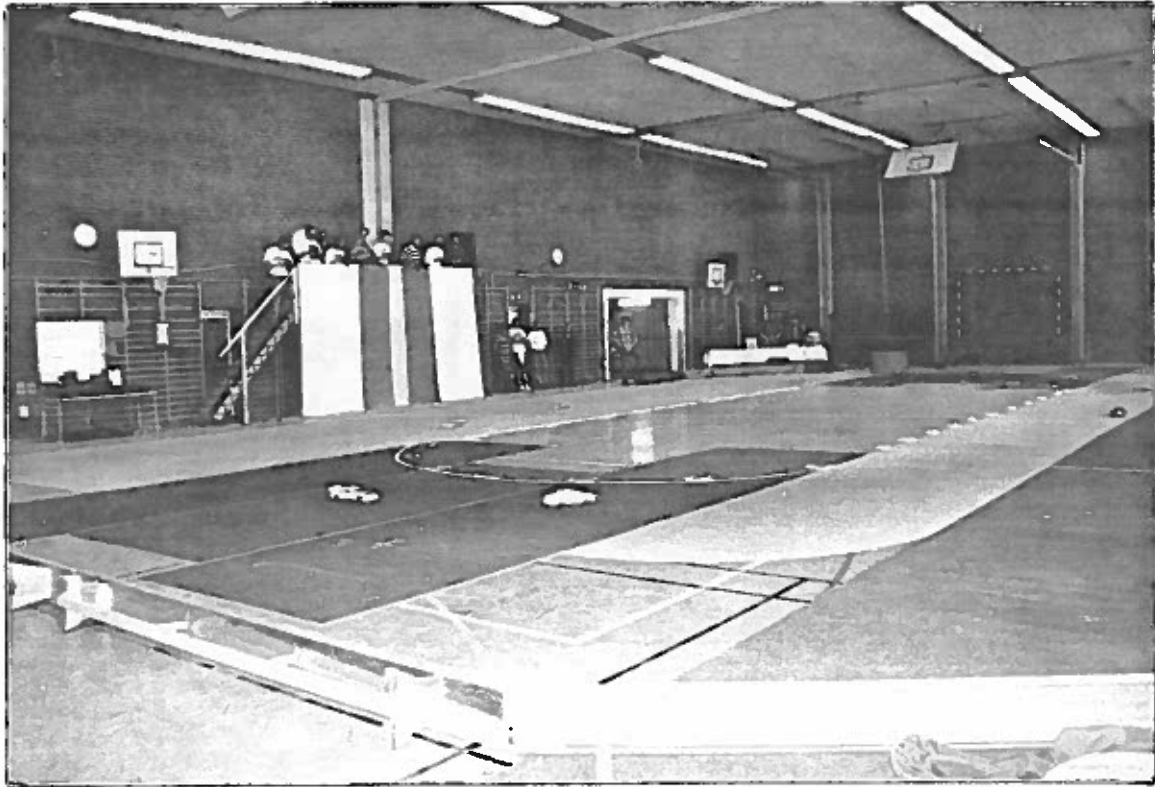
1. Niklas Nygren NMK
2. Joakim Nikkilä NMK
4. Niclas Sjöström NMK
7. Mikael Andersson NMK
8. Gustav Olsson NMK

Slutställning och en sammanfattning av Mittcupen 94-95 kommer i nästa nummer av NMK NYTT.

Super Oval Cup 94-95

För första gången arrangerade NMK en tävling på Ovalbana i Gripenhallen den 4e Mars. Super Oval Cup är en tävling som körs på en bana byggd som en oval, och man tävlar i två klasser Nascar, F I, 1:10. Tävlingen hade lockat ca 25 förare.

Enda tävlande från NMK blev Niklas Nygren som tävlade i F 1 klassen och lyckades bra, Nicke tog en hedrande 5e plats.



Super Oval Cup

EM UTTAGNINGSTÄVLING 3-4/JUNI 1995 (Pingst)

För andra gången skall NMK arrangera en uttagningstävling 1:10 OR
Den här gången i två klasser 2wd 4wd

SM 1996 PÅ BRANDHOLMEN

I dagarna blev det klart att NMK för första gången får stå som arrangör för ett Svenskt Mästerskap. 1996 års SM 1:10 OR 4wd den 10-11 Augusti.

Tävlingskalender 1995

29 April Skarpnäck
14 Maj Västerås Tvärscup
10 juni Bofors Tvärscup
17 juni Nora Tvärscup
5-6 Augusti SM Trelleborg

12 Augusti Linköping Tvärscup
19 Augusti Eskilstuna DM Tvärscup
16 September Skarpnäck Tvärscup
9 December Gripenhallen Mittcupen

ROLAND NYGREN

(Wow ! Rolle har köpt PC. Red.arm.)
















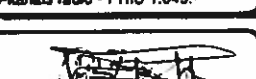

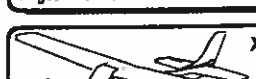
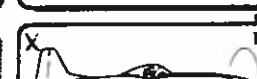



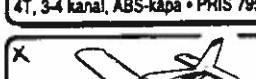

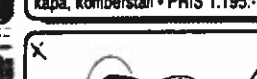

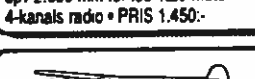

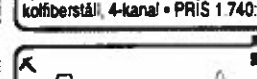

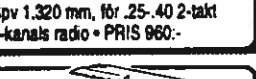
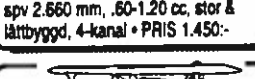
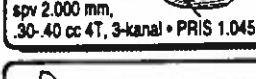
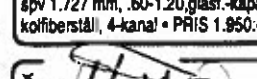
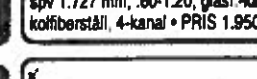
Natans Hobby

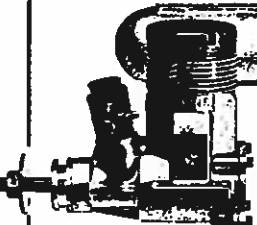
Sveriges närmaste butik- aldrig längre bort än Din telefon!

Telefon 0340-66 00 66

Bygginstruktion på svenska medföljer byggsatserna märkta med Byggsatser med färdig vinge

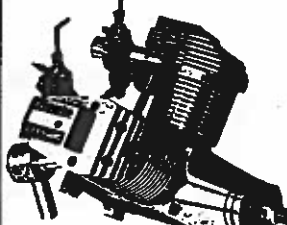


 <p>FLAIRs SUPER CUB spv 1.850 mm, 1.25-6.5 CC 2T, 5.0-6.5 CC 4T, 4-kanal • PRIS 1.065.-</p>	 <p>HI BOY • trainer spv 1.570 mm, för .32-.40 2-T (5-6.5 cc), 4-5 kanal • PRIS 625.-</p>	 <p>T 180 & 240 • spv 1800 mm resp 2400 mm • PRIS 795.- & 1.550.- T 180 färdig vinge 950.-</p>	 <p>CORSAIR spv 1.320 mm för .40 2T, .60 4T-motor, 4-kanals radio • PRIS 1.195.-</p>	 <p>SPITFIRE Mk IX spv 1.420 mm, för .40 2T, .60 4T-motor, 4-kanals radio • PRIS 1.195.-</p>
 <p>FLAIRs HOOLIGAN spv 1.370 mm, för .40-.60 2-T 4-kanal • PRIS 850.-</p>	 <p>LO BOY • trainer spv 1.420 mm, för .32-.40 2-T (5-6.5 cc), 4-5 kanal • PRIS 725.-</p>	 <p>CUSTOM CRUISER spv 1.600 mm, för 4-6.5 cc 2T, 6.5 cc 4T, 4-kan radio ABS-kåpa • PRIS 790.-</p>	 <p>FW-190 spv 1.420 mm, för .40-.45-motor, 4-kanals radio • PRIS 1.195.-</p>	 <p>MESSERSCHMITT BF-109 spv 1.320 mm, för .40 2T el .60 4T • 4-kanal • PRIS 1.195.-</p>
 <p>FLAIRs PUPPETEER spv 1.525 mm för .30-.60-motor 4-kanals radio • PRIS 1.045.-</p>	 <p>TURBO • trainer spv 1.520 mm, för .32-.45 2-T (5-6.5 cc), 4-5 kanal • PRIS 725.-</p>	 <p>MAULE M-5 spv 1.676 mm, för .40-.60, färdig vinge, 4-kan radio • PRIS 1.130.-</p>	 <p>Sk16 HARVARD spv 1.525 mm, för .40-.45 2T el .40-.60 4T • 4-kanal • PRIS 1.195.-</p>	 <p>VULTEE VALIANT spv 1.525 mm, för .40-.45 2T el .40-.60 4T • 4-kanal • PRIS 1.195.-</p>
 <p>FLAIRs SESa spv 1300 mm för .30-.50-2T el .45-.61 4T • 4-kanal • PRIS 1.015.-</p>	 <p>FUN FLY spv 1.370 mm, 1.25-.40 2T (4-6.5 cc), 4-kanal • PRIS 575.-</p>	 <p>CESSNA 40 spv 1.600 mm, 6-7.5 cc 2T/6.5-8 cc 4T, 3-4 kanal, ABS-kåpa • PRIS 795.-</p>	 <p>P-51D MUSTANG spv 1.410 mm, vikt 2.100 gram för .40-motor • PRIS 1.195.-</p>	 <p>SUKHOI SU-26 spv 1.143 mm, för 6.5 cc, glasfiber-kåpa, kolfiberställ • PRIS 1.195.-</p>
 <p>FLAIRs FOKKER D VII För .48-.80/4-T el .40-.61/2-T 4-kanals radio • PRIS 1.250.-</p>	 <p>STAMPE SV4b skala 1:4 spv 2.090 mm för .60-1.20-motor 4-kanals radio • PRIS 1.450.-</p>	 <p>ROBIN TIARA spv 1.525 mm, 1.40-mot, ABS-kåpa, 4-kan radio • PRIS 1.185.-</p>	 <p>EXTRA 300 • skala 1:5 spv 1.727 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.740.-</p>	 <p>SUKHOI SU-26M skala 1:5 spv 1.525 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.650.-</p>
 <p>FLAIRs LEGIONAIR Spv 1.320 mm, för .25-.40 2-takt 4-kanals radio • PRIS 960.-</p>	 <p>AERONCA spv 2.660 mm, .60-1.20 cc, stor & lättbyggd, 4-kanal • PRIS 1.450.-</p>	 <p>FLAIRs TAUBE spv 2.000 mm, .30-.40 cc 4T, 3-kanal • PRIS 1.045.-</p>	 <p>EXTRA 300 S skala 1:5 spv 1.727 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.950.-</p>	 <p>CAP 231 skala 1:5 spv 1.727 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.950.-</p>
 <p>FLAIRs BARONETTE spv 1.245 mm, för .25-.40 2-takt 4-kanals radio • PRIS 1.015.-</p>	 <p>BI-FLY 25 & BI-FLY 60 • 4-kan, spv 910 mm resp 1.220 mm PRIS 595.- & 915.-</p>	 <p>FLAIRs ATTILA spv 1.170 mm, 15-.25 cc 2T/20-.30 cc 4T, 3-4 kanal • PRIS 550.-</p>	 <p>GLOSTER GLADIATOR • J8 spv 1.650 mm, 10 cc 2T/20 cc 4T Glasf.kropp • färd vinge • PRIS 2.600.-</p>	 <p>COSMIC WIND skala 1:4 spv 1.525 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ • 4-kanal • PRIS 1.950.-</p>



IRVINE 2-taktare
Lev med ljuddämpare & kullager (utom 20 RC & 25 RC • Irvine-motorer finns även i marinversioner & diesel.

Irvine 25 ABC Mk III	865.-
Irvine 36 ABC	945.-
Irvine 40 Sport	795.-
Irvine 40 ABC	830.-
Irvine Q40 tyst	1.050.-
Irvine SP40 pylon	1.175.-
Irvine 46 Sport	850.-
Irvine 46 ABC	920.-
Irvine Q72 tyst	1.350.-
Irvine 120	1.695.-
Irvine 150	1.845.-



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

Encylindriska 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 150SRC	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.-



DIGIFLEET RC
Leveras alltid med 4 selvon, ackar till mottagare + sändare + laddare.

4-kan, XPiFM 2.600.-	6-kan, XPiFM 2.750.-
7-kan, XPiFM 2.950.-	7-kan, PCM 3.550.-
7-kan, PCM 3.900.-	7-kan, aeroheli 4.200.-

Flyg hjältarna och deras taktik

I och för sig är det litet perverst att ha folk som dödar andra människor som idoler. Men det går inte att komma ifrån att just i kampen mellan de ensamma männen i sina flygmaskiner finns ett sportsligt tävlingsmoment som kittlar fantasin. Det är en kamp på lika villkor, till skillnad från bombplanens operosliga massmordande.

Hans-Joachim Marseille

Marseilles ansågs av de flesta inom Luftwaffe som den bästa jaktpiloten någonsin. Det räckte även de rivaliserande kollegerna Hartmann, Galland och övriga Experten.

Hans-Joachim Marseille föddes 1919 i Berlin och hade just blivit underlöjtnant när anfall mot Frankrike började i maj 1940. Han flög på västfronten till april 1941, då han blev förflyttad till Afrika. Där skulle han fram till sin död i september 1942 skjuta ned 158 allierade plan, främst Hurricane och Curtiss P-40 men också Spitfire.

Bara under sin sista månad i livet sköt han ned 57 jaktplan. Som mest under en dag 17 stycken fördelade på tre pass. I samtliga fall bekräftades segrarna av rotelkamrat och andra piloter. Hans överordnade undrade ur i h-e karlin bar sig åt och beslöt att flyga med för att ställa sin nyfikenhet.

De parkerade sig på första parkett, högt över krigsskådeplatsen och fick se något de inte trodde var möjligt: "Cirkus Marseille", där en enda jaktpilot dominerade totalt. Efter detta ifrågasattes aldrig hans resultat och ryktet om övermanniskan spred sig inom Luftwaffe. Marseille var också mycket friskostig med att lära ut sin teknik.

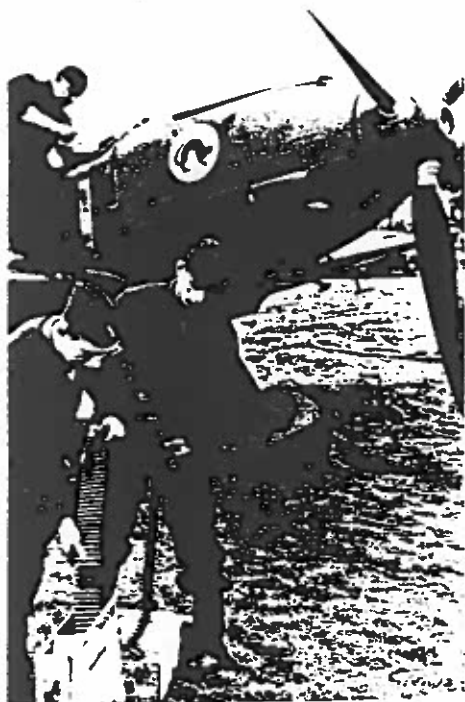
Hård på brudar

Marseilles Me 109 blev aldrig träffad och kollegerna var övertygade om att han skulle släppta Hartmanns rekord om han fått leva. Men det var nära att Marseille aldrig blivit jaktpilot.

På flygskolan ansågs han vara litet knapp. Han hade svårt att lyda order, både inom och utom tjänsten. Han gillade jazzmusik, vilket var nästerna var en symbol för förfall. Han var hård på brudar.

En gång landade han på Autobahn, bara på kul. I fält så skramde han vettet ur en överordnad han inte gillade, genom att gora ett flyganfall mot hans tält och skjuta skarpa skott i marken utanför öppningen.

Sådant brukar inte vara bra för karriären, men Hans-Joachim Marseille hade en högste överordnad som insåg hans talang och var förtäande.



Marseilles grundtaktik var enkel. Han anföll alltid aggressivt, oavsett läge. På sätt och vis kan man säga att de allierade jaktpiloterna hjälpte honom på traven. De agnade sig nämligen åt en idiotisk defensiv försvarstaktik som hade utvecklats av amerikanen Raoul Lufbery under första världskriget. Den gick ut på att jaktplanen cirklade 60-70 meter över varandra för att skydda varandras stjärtar, medan man hoppades på hjälp från högre makter, exempelvis att fienden körde soppartorsk.

Lättplockad hönsgård

Det enda som hande var att planen i Lufbery tappade höjd tills de kom så lågt att de måste bryta cirkeln innan vingen tog i marken. Ofta blev dom själva soppartorsk, eftersom de tyska jaktplanen kunde avlösa varandra medan man väntade ut dem. Med Lufberytaktiken kunde man lika gärna stanna hemma.

En som inte väntade var Hans-Joachim Marseille. Han renodlade en taktik att snabbt gå in och ut i Lufbery och skjuta ned planen, ett efter ett. Ibland flög han med i Lufbery under några sekunder. Hans grej var att skjuta på känn, utan att se målet, för att försäkra sig om tillräcklig framförhållning. Det fungerade. Fienden flög ofelbart rätt in i kulkarven.

Denna teknik finslipade han dag efter dag. Ammunitionsåtgången blev minimal.

Den 6 juni 1942, över Bir Hakeim, sköt han ned sex P-40 på raken under ett uppdrag. Det tog elva minuter och ammunitionsåtgången var bara 10 skott från 20 mm automatkanonen och några hundra skott sammanlagt från de två 7,9 mm kulsprutorna.

Vid anfall mot en stor V-formering så nöjde han sig inte med att skjuta ned någon "Tail-end Charlie", utan flög rätt fram till chefen i spetsen på formationen. Med ledaren nedskjuten, så blev det oftast en lättplockad hönsgård av resten.

Efter en beordrad semester i två månader då Goebbels propagandamaskin använde Marseilles segrar på hemmaplan, återvände flygaräset. Den första september sköt han ned 17 fiendeplan under tre uppdrag.

Den 30 september, bara några dagar efter sin 158:e seger, var det dags för reträngen. Efter en dag utan strid fick han motorfel med rökutveckling över de britiska linjerna, försökte glidflyga hem men förgiftades av röken och störtade.

Saburo Sakai

Saburo Sakai är den mer kände av de japanska assen. Han tog 70 segrar. I sin bok Samurai berättar han hur den japanska flottan tränade inför anfall på Filippinerna.

Eftersom det endast fanns tre mindre hangarfartyg tillgängliga, så beslöt man sig för att

anfälla direkt från Formosa. Avståndet är cirka 1.200 km.

Amerikanerna ansåg att sträckan var för lång för ett jaktplan, att oeskorterade bombplan inte var att räkna med och att eventuella hangarfartyg skulle upptäckas i tid av patrullerande Catalinaflygbåtar.

Vad man inte räknade med var att Zero kunde ta stora extratankar och förlänga räckvidden till 2.200 km. I veckor före anfall på Filippinerna (8 december 1941) tränade Zero-piloterna långflygning. Resultatet blev ett nytt Pearl Harbour. Jänkarna tagna på sängen igen.

Japanerna mötte inget flygande motstånd. Allt amerikanskt flyg stod prydligt parkerat på flygbaserna. Baserna bombades. De få försvarare som kom i luften tillintetgjordes av Zero-planen och Filippinerna intogs utan större japanska förluster.

Sakai berättar också om sitt livs misstrag. Han smyger sig på en formation amerikanska flygplan som han tror är Grumman Wildcat. Grumman är rätt, men Wildcat, som var ett lätt byte för Zero, är fel.

Enögd

Formationen består av det nya attackflygplanet Grumman Avenger, som hade två bakåtskjutande 12,7 mm kulsprutor. Plötsligt befinner sig Saburo Sakai mitt i en spårled från ett stort antal tunga kulsprutor. Hans plan blir näst intill sönderskjutet och själv skadas han i huvudet. Med nöd och näppe tar han sig hem till basen. Förtlorar sitt ena öga och ligger på sjukhus i över ett år.

Han fick naturligtvis flygförbud, men lyckades ändå tjata sig till att få börja flyga Zero igen. Men nu har krigslyckan vänt. Hans berättelse om hur han lyckas klara sig från ett 20-tal Hellcat i juni 1944 är legendarisk.

Efter att ha skjutit ned en Hellcat, finner han sig beskjuten, klarar sig med en halvroll åt vänster. Enögd har han begränsad sikt. Som kompensering måste han vrida mycket på huvudet. Han lossar säkerhetsselet för att underlätta.

Sex Hellcat jagar honom. Sakai rollar vänster igen lagom för att undkomma en eldskur. Lyckas skjuta ned ytterligare en Hellcat. Inser övermakten och flyr. Hittar några kompisar att ta skydd bland, tror han, tills han upptäcker att det också är Hellcats. Det är svårt att se detaljer på långt håll med bara ett öga.

Amerikanerna attackerar. Sakai svänger undan snamt. Flera bander av Hellcat hänger med. I den tätaste svang han kan åstadkomma har han 15 Hellcat strax utanför sig i varvet!

Flög helt enligt boken

De bryter upp och amerikanerna går till anfall i grupper om fyra. När de skjuter rollar Sakai sin Zero och klarar sig. Han har tur. De amerikanska piloterna är tärskingar som förtvå sig. Japanen kan vingelida och rolla undan för elden varje gång de skjuter.

Så häller de på, tills Sakai, trots och sliten, dyker för att komma ifrån. Naturligtvis med hela svärmen efter sig. Dansen fortsätter på lägre höjd. Japanens smala lycka är att amerikanska flyger helt enligt boken. Hade en enda av dem tänkt lite och sikat ut i luften åt det håll japanen hela tiden manövrerade undan, hade han själv flugit in i kulkarven.

Men de tankar som spårsvagnar och Sakai fortsätter att vingelida och rolla vänster tills deras ammunition är slut. Jänkarna vänder hemåt, utan att ha fått honom. Luftduellen har ägt rum över Sakais hemmås Iwo Jima, där han landar helskinnad.

40 andra Zeros tvek bita i gräset samma dag, den 24 juni 1944, samtliga flygna av gröna jaktpiloter.

David McCampbell

Denne amerikan flög Hellcat och vann 34 luttsegrar. McCampbell kom in sent i kriget, trots att han sökt in i US Navy's flygskola redan 1933. Flottan krävde att flygspårer måste ha varit till sjöss i två år innan de kunde bli antagna. Och det blev krångel i första försöket att bli uttagen till flyget, med en läkare i Honolulu som påstod att McCampbell hade tel på ögonen.

Så smaningom blev det i alla fall flygskolan i Pensacola, följt av tjänst som pilot på F-2F och F-3F. Grumman dubbeldäckare med indragbart landställ. Alla sina luttstrider utkämpade han dock i F-6F Hellcat.

Första segern kom så sent som 11 juni 1944, över en Zero. Den 19:e samma månad anfaller hans förband en grupp torpedplan och McCampbell lyckas skjuta ned fem stycken, vilket gör honom till Ace. På eftermiddagen plockar han ytterligare två segrar.

24 oktober anfaller han tillsammans med sin wingman några Zeros som kommer på hög höjd. De japanska piloterna är nya och oerfarna och lägger sig genast i en Lufbery. McCampbell plockar ned två av dem ur skyv, innan han rotnar. Han tar upp sin rote på höjd, där de tar sig en rök (växelvis syrgas och rök) i väntan på att japan ska tröttna och bryta den skyddande cirkeln.

De gröna piloterna försöker fly hem i snygg formation, som de lärt sig. McCampbell och hans wingman skjuter ned dem två och två. Tillsammans får de 15 färska "sittning ducks" innan ammunitionen tar slut och de återvänder hem innan också soppan tar slut.

David McCampbell blev aldrig nerskjuten, men det var nära en gång. Han fick för sig att han skulle anfälla en Zero utan att först kasta extratanken. Bränsle är ju alltid bra att ha. Oturligt nog var detta inte en farskning, utan ett av de få kvarvarande ässen.

Hellcaten kunde följa Zeron i svängen, trots nasten full extratank, men hängde inte med i Immelmanen, utan blev tvungen att dyka undan. Några kompisar kom som väl var till undsättning.

McCampbell slapp också nodlanda sitt flygplan på vattnet. Men hans förband tvingades överge hangarfartyget Wasp när det sänktes. Han var simhoppare och tänkte göra en och en halv baklängesvolt med skruv från bryggan. Men slagsidan ökade så snabbt att han måste hoppa med fötterna före som alla andra. Denna gång var han glad för att landa i vattnet.



David McCampbell, amerikansk Ace.

19-CUP-95

UTEFTER STUGVÄGGEN SÅG JAG HÄROMDAGEN FLERA GRÄSSTRÅN STICKA UPP. JAHA, TÄNKTE JAG, DAGS FÖR GRÄSKLIPPAREN IGEN. (undrar om den startar?). KOM SAMTIDIGT ATT TÄNKA PÅ KLIPPAREN PÅ RADIOLANDA (den skulle väl ha ett nytt batteri, eller hur var det nu?)

RADIOLANDA !! Våren är här --- lärkan är här -- termiken är här -- luften som har gått i tomme hela vintern är här --!! Denna luft som bara väntar på att bli använd som bärare av av de vingar som vilat i vinterdvala. Med andra ord det är

TIME

ATT STÄLLA TILL EN CUP FÖR -95

SALEDES: Se efter i skrubben om den finns kvar, den där skeva modellen där solartexen hänger lite slött här o där och motorn, som skulle haft en overhaul under vintern. Den orkade ju knappt upp från moder jord -94. Lite fixning så går den nog en säsong till! Till glädje för Cupmakaren som vill se så många på fältet som möjligt.

EFTERSOM: Nu kör vi igång CUP - 95, Välkommen till denna i NMK prestigsfyllda tillställning.

REGLER: Du tar dig ut till R-landa Lörd- eller Söndag under cup-säsongen. Den prestationen ger dig **100 p.** Tar du med dig ovan rubr. modell och dessutom tar upp den i luften får du dig tillräknat hela **300 p,** förutsatt att du flyger totalt **30 min.** Indeed very simple!!

De hele begynner den 1. maj!

Och vi kör till fram i oktober. Se medföljande aktivitetskalender!

SA HAR VI SOM BRUKLIGT 3 ST DELTÄVLINGAR UNDER SÄSONGEN.

NYTT FÖR I ÅR: Du kan satsa på att **antingen** bli årets närvaruvärsting eller att bli värst genom att samla totalpoäng från de tre deltävlingarna.

Preldatum för deltävlingarna: 20 Maj, 12 aug. samt 7 okt.

Kl 1100 första start. Please: kom i tid!!!!

Som vanligt siktar vi på god uppslutning i cupen i stort och icke minst vid de bittra sammandrabbningarna tävlingsdagarna.

På Valborgsafton sjunger vi den gamla visan: Glad liksom fågeln i morgonstunden, pumpar jag cykeln o far in till stan, köper en pilsner o dricker i lunden, osv!!

Vi ses på Radiolanda (där närvarolista finns)

Happy landings!

The Sqdr leader

PÅSK MEETING!

Den 17 april, Annandag påsk, samlades vi på Radiolanda för att tillsammans damma av våra kära modeller. Solsken och vindstilla väder var perfekta förutsättningar när de flesta gjorde årspremiär. Motorerna var lite svårstartade, det knakade lite i fingerlederna och kanske hade man inte fått med sig tillräckligt med matsäck. Men var lugna, efter några flygningar är allt lika bra (?) som i höstas. YIPPEE !! VÅREN ÄR HÄR !



Åskådarna ser beundrande på Mats Ceder när han startar Daimler-Benz i nosen på sin 109:a. Mats flög lugnt och säkert på 2 meters höjd hela dagen.
OBSERVERA de nya mekbänkarna, inga onda knän och ryggar mer !



Två av NMK:s energiska juniorer:
Jan Petterson och Patrik Andersson.

Säkrutan

I kväll är första kvällen efter första dagen på Radiolanda. Mao flygsäsongen har gått igång och det är annandag påsk. Något som kanske kan bli tradition vad gäller flygningen alltså!

Jag tycker man kan notera god kvalitet på flygarna och flygningarna. Inga haverier denna första dag.

Dock kunde man notera att vissa flygpasager var lite väl nära depåområdet. Alltså, lite skärpning här. Inga flygningar på det "streckade" området. Se skiss på anslagstavlan!

Så en varning: Många av oss har ju Graupners radio modell 314. Jag har upptäckt en svaghet med den och en detalj att vara observant på. Båda gäller sändaren. Svagheten: Antennfästet utgörs av en "låda" i plasthöljet. Plasten är ganska tunn och skör dessutom. Vid utdragning av antennen - håll i den nedre delen av ant. med ena handen och ej i höljet. Sedan kan du dra ut som vanligt. Jag vet, jag fick hela antennarrangemanget i näven. Inte alls någon lustig effekt!!

Observandat: Vid vändning av servoriktning måste man ju vända på pluggarna från potentiometrarna. Efter flitigt vändande kan det inträffa att stiften i den tryckta kretsen lossnar. Resultat: avbrott i den tryckta kretsen **som kan vara sporadiskt**. Kolla gärna att stiften sitter fast genom att trycka på dem. Försiktigt förstås. Om du har frågor, hör av dig till mig!

/ Ingvar

VISSTE DU ATT...

- Världens första dokumenterade fågelkollision inträffade 1910 då en mås fastnade i stagen.
- Höjdrekorde för fågelkollision ligger på 37 000 fot (12 300 meter). Det är inte känt om fågeln medförde syrgas.
- I Alaska finns ett dokumenterat fall av kollision med en lax. Nej, det var inte ett fall av extrem lågflygning, den var troligen tappad av en stor rovfågel.
- De stora flygplanstillverkarna testar rutorna till cockpit för fågelkollisioner medelst en tryckluftsdreven kanon som skjuter iväg en broiler i hög hastighet. Vid en demonstration inför några dignitärer gick dock projektilen rakt igenom rutan och bakre väggen till cockpit. Man hade glömt att tina kycklingen...
- Vilda fåglar kan släppas ut från flygplan. I USA har man på detta vis gjort en lyckad inplantering av en tidigare utrotad fågelart i ett svårtillgängligt vildmarksområde.

KUL VID STRUL !

HÄLSNINGAR
TOMAS LEIJON