

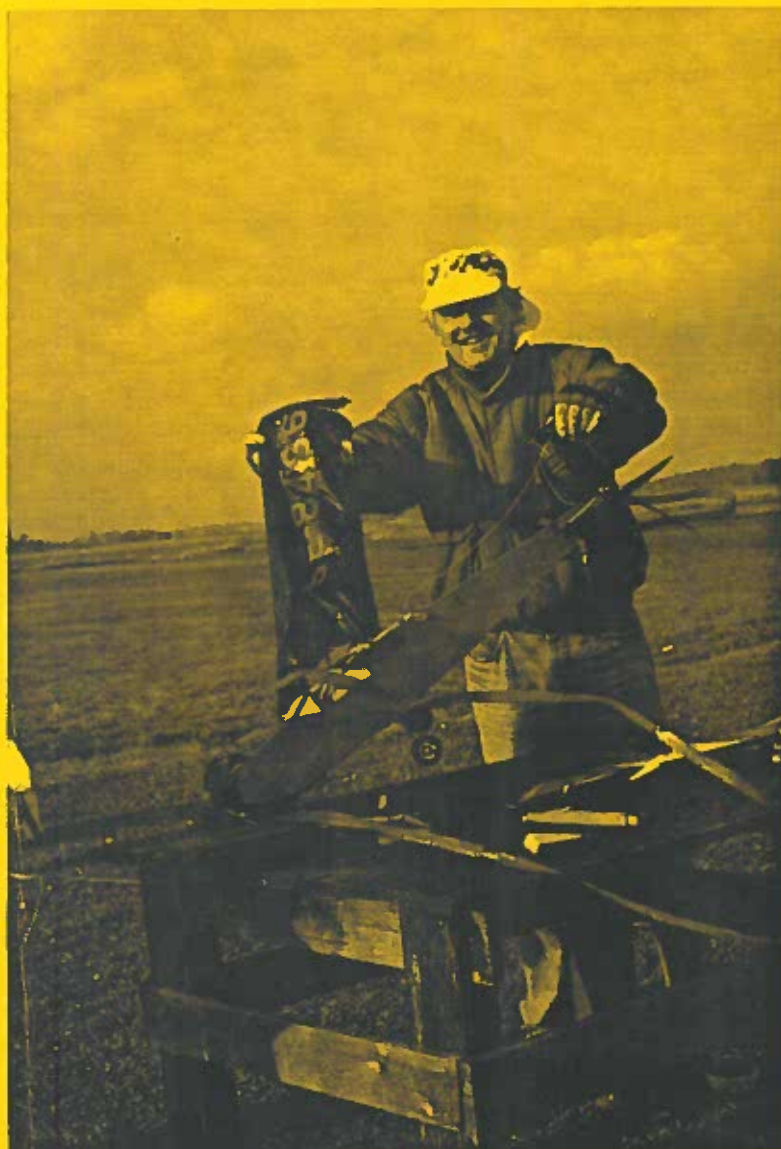
NMK



NYTT

Nyköpings Modellklubb MAJ 1996, ÅRG. 24

STORA VÅRNUMRET !



ÄNTLIGEN ÄR VÅREN HÄR !

Å med den det STORA vårumret av
NMK-nytt ! Med bl.a:

- Nyårsköret !
- Årsmötet !
- Årsmaten !
- Biltävlingar !
- AMA-cub på Skavsta !
- Fika kvällar !
- Byggtips !
- Bakom fem blad och 2200 hästar !
- Tävlingskalender (bilaga) !
- SÄK-rutan !
- Annonser !
- Utställning på Konserven !
- CUP 96 !
- Snobben, så klart !

Omslagspojken detta nummer är
Christer Svensson, som visar lite av
det roliga vi har att se fram mot i
sommar !



7 311540 003905



SOMMAREN ÄR KORT, DET MESTA FIKAS BORT!

TOMAS LEDIN



NYKÖPINGS MODELLKLUBB

Ordförande:

Ingvar Claesson tfn. 218595

Vice ordförande:

Christer Landberg tfn. 267217

Sekreterare:

Gunnar Wolving tfn. 281792

Kassör:

Thomas Johansson

Ånsta Gård

611 91 Nyköping

Tfn. 243182

Redaktör NMK-nytt:

Christer Landberg

Granvägen 85

611 56 Nyköping

Tfn. 267217

Medlemsavgifter 1996:

Junior(-20år) : 100:-

Senior : 200:-

Familj : 300:-

Postgirokonton (NMK):

36 99 39 - 4

TILL SALU
RC BIL TÄVLINGSKLAR
BOSS CAT 4 WD
MED MYCKET DELAR OCH DÄCK
TEL 283989

NYÅRSKÖR PÅ SNÖ !

Lördagen den 6 januari firades det nya året in på NMK-vis, dvs ut till Radiolanda och flyga ! I år var det riktigt vinterflyg väder då hela Radiolanda täcktes av snö, var det därför så få dök upp? De som kom flög desto mer, både med skidor och hjul.

Vackraste flygningarna gjorde Roland Eriksson med sin fd dubbeldäckare New Old med skidor. Infästningen till övervingen "hade gått av" vid en landning varför Roland resolut tog bort den och förlängde undervingen istället. Flög charmant med snösprut vid start och landningar !!!!

Björn Enell flög som vanligt en massa. Patrik Andersson imponerade med sin egenkonstruerade modell, Psyko 10A heter den. Jan Petterson försökte köra in motorn i den nya Cuben, men den tjurade i kylan. Rikard Eriksson hade problem med Spiten i det snötäckta gräset, liksom Daniel Holm hade med Acromastern.

Övriga tunnisar på fältet satt huttrande i stugan. Fikade och drömde om kommande sköna dagar på Radiolanda.



Ovan mekar Jan Petterson och Daniel Holm så gott det går i kylan.

Till vänster Erikssons från Nävekvärn, Roland hjälper Rikard med Spitfiren. I förgrunden den fd dubbeldäckaren New Old.

PROTOKOLL FÖRT VID NYKÖPINGS MODELLKLUBBS ÅRSMÖTE 27 JAN 1996

1. Mötet öppnades av Ingvar Claesson inför 15 beslutsmässiga medlemmar.
2. Mötet förklarades behörigen utlyst.
3. Dagordningen fastställdes.
4. Ingvar Claesson valdes till mötesordförande. Christer Landberg till sekreterare för mötet. Daniel Holm och Bengt Höglund valdes till justeringsmän tillika rösträknare.
5. Föregående årsmötesprotokoll godkändes.
6. Ordförande föredrog styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat- och balansräkning för 1995. Tre påpekanden gjordes av ordföranden:

1. Större omsättning på bilsidan än budgeterat, men i slutändan ändå en vinst på 800:-.
2. Under slutet av 1994 inbetalades många medlemsavgifter för -95. Motsvarande har inte gjorts under -95 för -96.
3. Matrielkostnaden för Brandholmen blev högre än beräknat. Men genom Nyköpings kommuns Arbetscenter har mycket arbeten gjorts på Brandholmen, insatserna på Brandholmen är dessutom en investering. (Arbetscenter utför arbetet gratis, vi håller med materiel.)

Det hela betydde att NMK 1995 gick minus 16300:-.

7. Carl-Olof Carlsson föredrog revisoremas berättelse vilka rekommenderade ansvarsfrihet för styrelsen.
8. Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för klubbens förvaltning och räkenskaper för 1995.
9. Ordföranden redogjorde för NMK:s verksamhetsplan och budget för 1996.
RADIOLANDA måttligt underhåll. Södra gaveln blev utbytt i höstas (Tack Ingvar, Bengt, Pära och Carl-Olof).
BRANDHOLMEN: Arbetscenter avslutar jobb: målning, takrännor.
KLUBBLOKALEN: Ytterdörren behöver fixas.
BILTÄVLINGAR: 24 feb Mittcupen, 15 juni Tvärcup och 10-11 aug SM !!!
FLYGTÄVLINGAR: 14-15 sept helikoptertävling på Radiolanda (F3C UT).

Niclas Holmgren hade några anmärkningar på budgeten. Budgeten var på minus 5600 kr. Färre medlemmar? Intäkter och utgifter på försäljningen 1995 var "plus-minus-noll", varför inte 1996? Varför 2500 kr mer från förbundet -96 än -95?

Ordföranden kunde inte i detalj redogöra för summorna (kassören låg sjuk hemma).

10. Ordföranden berättade att i framtiden får vi nog betala vår egen verksamhet, istället för att förlita oss på bidrag. En bit på väg är vi redan med kravet på 60 % juniorer. Budgeten för 1996 visar också på ett underskott.

Anders Jonsson: Höj senioravgiften till 300:-, det har vi råd med.

Niclas Holmgren: Vi kanske också skulle höja åldersgränsen för seniorer, tex till 25 år. Runt 20 år har man dåligt med pengar (går ut skolan, vämplikt etc).

Roland Nygren: Pengarna till klubben är en bråkdel av det man lägger på hobbyn i sig.

Jan Petterson: Betalar 250:-/termin på judo (de flesta unga), varför inte junior 150/senior 250:-.

Christer Svensson: Inflikade att det kostar 700kr/termin på kommunala musikskolan.

Bengt Höglund: En stor del av junioravgiften går till juniorens SMFF-avgift (60kr).

Tre förslag på medlemsavgifter fanns och röstningen gav ett beslut enligt följande:

Medlemsavgifter för 1997:

Junior (-20år) : 150 kr

Senior : 300 kr

Familj : 400 kr

11. Styrelseledamöter och övriga funktionärer 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 Christer Landberg och sekr Gunnar Wolving i förening.

13. Styrelsen hade inkommit med ett förslag om stadgeändring, vilken lyder: "Föreningen skall aktivt arbeta mot våld och droger." Bakgrunden är krav från Nyköpings kommun, vilka är kopplade till bidragen. Mötet röstade ja till förslaget. (Ytterligare en omröstning måste ske för att förslaget skall träda i kraft, sker vid allmänt möte/nästa årsmöte.)

14. Representant till SMFF:s årsmöte valdes Ingvar Claesson, med Christer Landberg som bisittare.

15. Övriga frågor:

Bengt Höglund: Jag är en av de ständiga medlemmarna i NMK och har inte behövt betala medlemsavgift på 10 år, men har nu börjat betala FRIVILLIGT. Jag får så mycket genom klubben och uppmanar övriga ständiga medlemmar att göra likaså. (Ständigt medlemskap uppkom vid ett kristillfälle när klubben snabbt behövde pengar, de som betalade en större summa blev ständiga medlemmar.)

Ingvar Claesson: Har varit hos Bo Zenk och tittat på trimmer, inget köp aktuellt då dessa var för dyra. Roland Nygren erbjöd sig "hyra" ut sin egen mot bensinkostnaden ! (Putsning på Radiolanda behövs kanske två gånger om året.)

Ingvar hade också kollat ett inbyte av vår åkgräsklippare. För vår befintliga plus 16000 kr (klipparfonden) skulle vi få en ny. Vår egen var då värderad till 6000 kr. Utbytet är kanske inte aktuellt just nu, men Per Nordström påpekade att ett sådant bör göras innan vår klippare blir för sliten (mindre värd). Till Brandholmen ska en handklippare inköpas under året (budgeterat).

16. Nästa årsmöte fastställdes att genomföras lördagen 25 januari 1997.

17. Gratifikationer:

Till våra klippare (gräs-) Anders Jonsson och Henrik Edefur utgick arvode och tacksamma applåder från mötet.

Blommor till vår än en gång svenske mästare i helikopter (F3C) Per Nordström.

Blommor till Roland Nygren, avgående vice ordförande, som nu lägger ner hela sin energi på bilsidan.

Bland de (få) som betalat sin medlemsavgift före 31 december 1995 drogs Roine Åhrberg som vinnare, pris gratis medlemskap i NMK 1997.

18. Mötet avslutades.

Vid protokollet

Justeringsmän

Christer Landberg

Daniel Holm

Bengt Höglund



NMK:s STYRELSELEDARMÖTER OCH ÖVRIGA FUNKTIONÄRER VERKSAMHETSÅRET 1996- (1997)

	Tel	Mandattid	
<u>Styrelse:</u>			
Ordförande: Ingvar Claesson	218595	1995 - 1996	kvar
Kassör: Thomas Johansson	243182	1995 - 1996	kvar
Sekreterare: Gunnar Wolving	281792	1996 - 1997	omval
Vice ordförande: Ch. Landberg	267217	1996 - 1997	nyval
<u>Sektionsledare:</u>			
Bil : Roland Nygren	283989	1996	omval
Båt : vakant			
Flyg : Ingvar Claesson		1996	omval
<u>Ansvarig för drog - och våldsfrågor i ungdomsverksamheten.</u>			
Per Nordström	283571	1996	nyval
<u>Anläggningsansvarig Radiolanda:</u>			
Byggnader : Karl-Olof Carlsson	215317	1996	nyval
Banskötsel : Anders Jonsson	242150	1996	omval
reserv d:o: Daniel Holm	286857	1996	nyval
<u>Anläggningsansvarig Brandholmen:</u>			
Byggnader : Billy Ståhl	289624	1996	omval
Banor m.m: Henrik Nygren	283989	1996	nyval
<u>Ansvariga för klubbmatriel och klubblokal:</u>			
Byggnader : Billy Ståhl		1996	omval
Lokalvård, lokalvård klubblokal, lokalvård av toa vid Hamnmagasinet 1sept - 1 maj , bibliotek , Klubb-radio/kärror, Nycklar och nyckelregister :			
Jan Pettersson	287773	1996	nyval
<u>Säkerhetsansvarig :</u>			
Flyg : Ingvar Claesson		1996	omval
<u>Tävlingsledare:</u>			
Flyg : Jan , Daniel och Patrik		1996	nyval
Bil : Roland Nygren		1996	omval
<u>Redaktör :</u>			
Christer Landberg		1996	omval
<u>Klubbmästare:</u>			
Majlis Nygren	283989	1996	omval
<u>Revisorer:</u>			
Björn Enell	283511	1996	omval
Karl-Olof Carlsson		1996	omval
<u>Inresserade av att ställa upp som byggledare :</u>			
Torgny Engstrand	281355	1996	omval
Gunnar Wolving	281792	1996 v.t	omval
assist Daniel Holm	286857	1996	omval
assist Jan Pettersson	287773	1996	omval
assist Patrik Andersson	283980	1996	omval
<u>Valberedning:</u>			
Bengt Höglund	218770	1996	omval
Per Nordström		1996	omval

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR NNMK VERKSAMHETSÅRET 1995

När detta skrivs ligger dimman tät över Nyköping med omnejd, så tät som det påstås att den gjorde vid Lützen en gång. Men tider skall komma då solen tittar fram och värmer landet. Inneboende att dammet från MR-bilarna på Brandholmen står i högan sky och termiken står som spån i backen på Radiolanda.
Ja, så var det 1995. En kort resumé av -95 kanske? Historiskt sett är ju det som är idag imorgon igår.

Vi kan börja med Flygsektionen.

"Nyrsköret" kunde genomföras på R-landa utan snö på mark eller i luft. Många vackra flygningar samt någon spektakulär markkännning! Winternuts gick på Brandholmen. Lektidare var denna gång Mats Ceder som med bravur upprätthållde ordningen på all leklystna. Särskilt omtänksamt bör Daniel Holm ha, som gjorde flera bejublade flygningar med S29 i wellpapp!
Helikopter: För tredje året i följd tog Per Nordström hem SM-titeln vid det gemensamma SM:et på gamla F13 i Norrköping.

GRATTIS!

Så var det då NNMK-cup-dags igen. Start 1. Maj och avslut 7. Okt. Två priser var uppsatta: ett för Närvaruvärsting och ett för bästa resultat av tre deltävlingar. Värsting -95 blev Anders Jonsson och bästa resultat av tre uppnådde Henrik Edefur. Per Nordström kom på andra och Christer Landberg tog tredje plats. CU AGN 1996!

KM motor: samlade bara sju deltagare, förmodligen beroende på vädret som var blåstigt. Christer Landberg tog första pris (han var tävlingsledare häpp! förr. ann). Per N. blev tvåa och Ingvar CLA trea.

Uppvisningar. På förfrågan från Björkviks LRF ställde NNMK upp i Björkviks Folkets park den 15 Juli och visade upp såväl bilar som flygplan. Kvällen var vacker men blåsig. Uppvisningen var uppskattad av publiken, vilken fick sitt både vad gäller häftiga flygningar som ett och annat haveril. Inslaget med "ratta själv" visades stort intresse inte minst av det unga gardet.
Modellens Dag frös (blåste) inne detta år. Dessutom var tillgången av piloter skriande dålig den dagen. Vi tar nya tag -96.
Dog-fight: destruktureringsverksamhet, till glädje för hobbyhandlare och de som gillar att tillbringa tid vid byggbordan. Den 27 maj samlades ett antal få för att kämpa. Christer är ännu ensam om titeln ACE i NNMK. Men visst skall vi ta honom! Bygg lätt, billigt och enkelt. Vi har många ungdomar som aspirerar på titeln ACE. Så guys - på't igen!

Övrigt i NNMK -95: anläggningen på Brandholmen har under året ytterligare förbättrats bl a genom färdigställning av väggar målning m m. Detta med hjälp av bl a Nyk kommun arbetscenter. Anläggningen är nu en av Sveriges bästa MR-anläggningar. Detta har bekräftats av tävlande från stora delar av landet samt även av nationella domare och funktionärer. I NNMK är vi stolta och gladda att kunna anordna bra tävlingsarrangemang för i första hand våra ungdomar.

NNMK styrelse har under året haft ett antal protokollförda möten med inriktning på verksamhet, ekonomi osv.
Antalet medlemmar under -95 har varit c:a 150 st.

NNMK styrelse tackar alla som bidragit med insatser under 1995. Vi inväntar den efterlängtnade sol som väcker nya andar till livs i NNMK. - Gamla och nya: VAL mött i NNMK 1996!!

Ingvar Claesson
ordf NNMKs styrelse

Bilsektionen.

Vi inom Bilsektionen har under det gångna året varit hårt engagerade i egna tävlingar och tävlat flitigt på andra ställen i Sverige.

Egna Tävlingar. Klubben har under året arrangerat fyra tävlingar, tre inomhus i Gripenhallen och en utomhus på Brandholmen. Det bör nämnas att samtidigt som tävlingen den 4 Mars ordnade klubben en **modellutställning** för både flyg och bilsektionen. Även båtar fanns att titta på. De andra två tävlingarna inomhus kördes i Februari (11e) och **November (4e)** båda på. Tävlingsarna ingick i Mircupen. Resultaten har varit publicerade i NNMKs egen tidning NNMK nytt. Klubbens största biltävling någonsin gick av stapeln den 3-4 Juni och var en av tre uttagningstävlingar som går varje år i landet och hade namnet **EM kval**. Alla klubbens aktiva förare (8st) deltog med blandade resultat, bäst lyckades klubbens för närvarande yngste förare, Niklas Nygren han placerade sig på en artonde plats totalt, tvåa bland B förarna.

Uppvisningar. Bilsektionen gjorde två uppvisningar under året. Vi deltog i Björkviks Folkets park den 15e Juli som blev väldigt uppskattat av Björkviksborna, ca 35 ungdomar provade klubbilen under eftermiddagen och kvällen. En liknande uppvisning ordnades i Tystberga på IP den 29, samtidigt med den årligen återkommande Tystbergadagen.

Uppvisningen blev mycket lyckad, det var många som provade att köra Radiostyrd bil under den fina eftermiddagen.

Modellens Dag. som tyvärr frös inne 95, men ändå infann sig sex bilåkare på Brandholmen för att träna.

Träningar. Träningsarna har under okt-mars bedrivits i Gripenhallen Lör, Fre inomhus. Och utomhus på Brandholmen torsdagar 18-21.

DM (Distriktmästerskap) och KM (Klubbmästerskap) ställdes tyvärr in 1995.

Aktiva. Klubbens aktiva har tävlat flitigt, från Mitt, Tvärs, Vinter, cup, EM kval, SM, totalt femton tävlingar har NNMK förare deltagit i under året.

SM. Årets Svenska mästerskap gick detta år i Trelleborg i Skåne den 4,5,6 augusti. Tre förare från klubben startade och gjorde mycket bra insatser i tre dagar. Henrik Nygren blev totalt 23a, Dennis Nygren 32a och Niklas Nygren 33 plats. Antalet startande i årets SM var något mindre än 94, sextio st.

Tvärsrupen 95. 1995 års upplaga av Tvärsrupen blev en stor framgång för NNMK. Mikael Andersson segrade totalt i C förarrupen 4 wd, och Niklas Sjöström slutade fyra, Gustav Ohlsson femma. I cupen för A-B förare i 4 wd tog NNMK storslam genom en totalseger för Henrik Nygren, och en andra plats för Niklas Nygren. Dennis Nygren slutade på en sextonde plats.

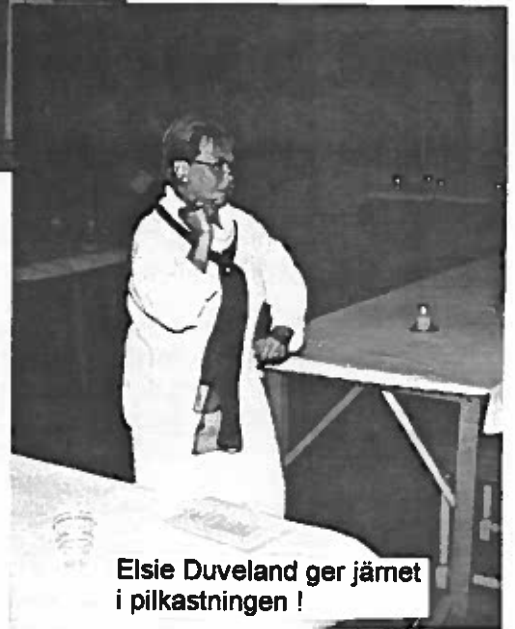
Nyköpings Modellklubb har fått sin första A förare i **Miniacing** det blev Henrik Nygren, som under året tränat, tävlat och lagt ner mycket tid för att få det att fungera perfekt. **GRATTIS!**

ÅRSFESTEN !

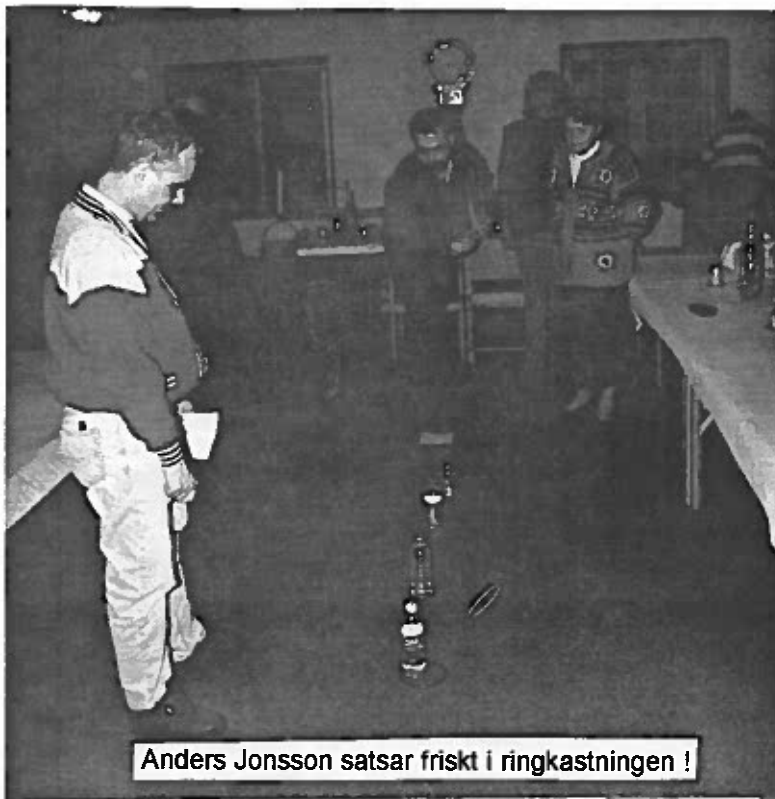
Några timmar efter Årsmötets avslutande träffades vi åter på St.Anne hus för Årsfesten. En ny trevlig tradition sen tre år !
Knyttis ! Välljudande (?) sång ! Historier ! Cuptävlingar ! Mat i massor !
Tipspromenad ! Fika ! Urtrevligt ! Det här gör vi väl om nästa år också ? Och då får ni som inte kom i år MYCKET gärna hänga på !!!!!

Härefter följer NMK-nyttets utsända "vimmel-fotografs" resultat !





Elsie Duveland ger järmet i pilkastningen !



Anders Jonsson satsar friskt i ringkastningen !



Daniel Holm i "titta i lådan"-momentet. Efter det skulle man försöka minnas så många saker som möjligt som fanns i lådan !

SUCCÉN MED FIKA- KVÄLLAR FORTSÄTTER !

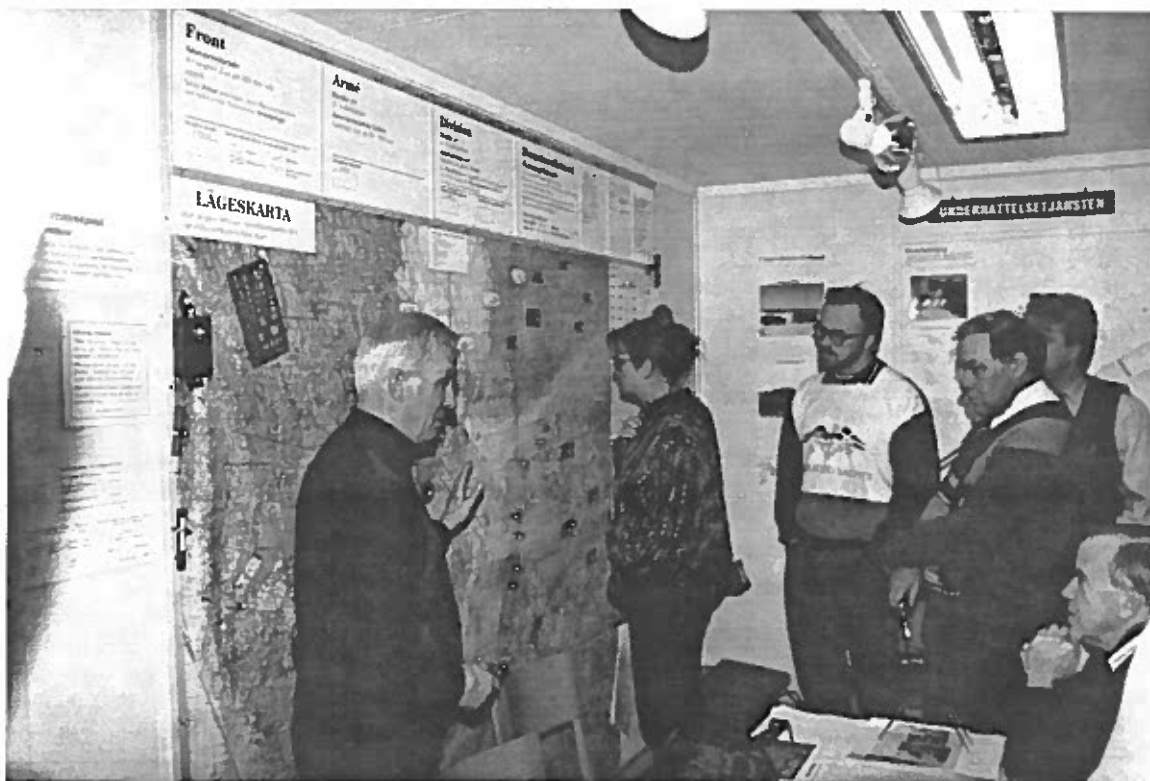
Liksom förra vintern har det i år också fikats, snackats och diskuterats nere i klubblokalen i hamnen. Torsdagar efter klockan 18 har gällt och oftast har det varit välfyllt till sista plats. Något annat än succé kan man inte kalla det, vi fortsätter väl nästa vinter ???

Två torsdagar har det varit speciella evenemang. Fikakväll på F11-museét och diabildsvisning av Stig Tomland.

15 februari samlades en hel drös NMK-are ute på museet. Fyra stycken Leijon hade åkt ända från Stockholm för att vara med !!! Totalt var vi ett tjugotal personer !!! Under saklig ledning av ordförande Ingvar Claesson (fd navigatör/telegrafist på B3, S18 och S32) visades de fina samlingarna. Ibland hoppade sekreterare Gunnar Wolving (fd pilot S28, S29, S32, S35 mm) in med kommentarer och egna minnen. Museet har sen NMK senast var på studiebesök för några år sedan byggts ut till nästan dubbla ytan. Trots att det "bara" finns tre flygplan utställda, finns det mycket annat att titta på. Det är inte svårt att få timmarna att gå på F11-museét. Du som ännu inte varit ute GÖR DET vid nästa tillfälle. Man har öppet sista söndagen i varje månad (annons i SN). Tack Ingvar och Gunnar för en jättelyckad kväll utropar alla !!



Ingvar Claesson omringad av frågvisa NMK-are.



Gunnar Wolving berättade hur spaningsuppdragen gick till, naturligtvis mot den lede fi i öster.....

En torsdagskväll i mars bjöd Stig Tomland på "flygplansidentifieringstävling" när han visade diabilder i klubblokalen. Far Stig och sonen Anders är två ny ansikten som dykt upp i vinter, VÄLKOMNA ! Stig med förflutet som flygare i sin hemstad Kiruna visade vackra bilder från flygningar på skidor (vinter) och pontoner (sommar) i fjällen. Bilder även från Malmen i början av sextiotalet. Modellflyg och flyguppvisning på Kiruna flygplats av samma årgångar. Stig hade mer bilder som vi inte hann se, FÅR VI SE DOM I HÖST ????



Till vänster Stig Tomland, diabildsvisare.

1:10 OR BIL TÄVLINGAR

28/12 Örebro RBC (Mittcupen)

Mittcupens tredje deltävling avverkades i Örebro mellan Jul och Nyår och från NMK startade fyra förare i 4 wd. Örebroklubben som denna gång körde sin tävling i en gammal industrilokal, banan som hittills i cupens historia är den klart minsta. Det blev nu än utslagsgivande bana där den tekniske förberedde föraren på kortare banor hade fördel. I AB lyckades Henrik N ta en fjärde plats, Niklas N en sjunde. I C förarklassen blev Mikael A fyra och Gustav O sju.

27/1 Kristinehamn (Mittcupen)

Den första tävlingen för året kördes i Kristinehamn samtidigt som NMKs årsmöte, samma gång som till Örebro men den här gången i en bil med en stor takbox. Den här tävlingen blev Niklas bästa NMKare med en fjärde plats i AB klassen före Henrik som kom femma. I C klassen slutade Micke A femma och Gustav sju.

24/2 Nyköping (Mittcupen)

Klubbens andra tävling för säsongen (den första i November) lockade ungefär lika många deltagare som den första. I den här tävlingen hade bilsektionen arrangerat ett pausprogram som bestod av en mycket uppskattad uppvisning utav våra två flygaräss i klassen gummimotor ultralätt, det var Ingvar och Bengt som svarade för den. I tävlingen upprepade Henrik andraplatsen från förra hemmatävlingen, Niklas slutade sexa. I C förarklassen blev Micke trea och tog en uppklassningspoäng till B förare (nu fattas det bara två) det var endast tre förare från klubben den här gången.

NMK har en väldig fördel vad det gäller inomhus hall, den klart bästa i hela cupen, och denna gång var det också en hel del publik som hittade till Gripenhallen.

23/3 Degerfors (Bofors MRK Mittcup final)

Mittcupfinalen kördes även denna säsong i Degerfors Folkets Hus, en fin gammal byggnad som än en gång utnyttjades på ett bra sätt, bord och stolar fanns. Prisutdelningen kunde hållas i den fina biosalongen med plats för fem hundra personer. Nu blev det inte riktigt fullsatt men nästan. NMK ställde den här gången upp med fyra förare och tillsammans med MK Eskils två deltagare blev det en samåkning i en minibus. Totalt åtta personer var med i den buss som satte kurs mot Bofors Fredag em. Övernattningen skedde i Bofors MRKs nyrenoverade klubbstuga i Karlskoga. I tävlingen tog Henrik sin tredje andra plats för säsongen och Niklas sin tredje fjärde plats. I C klassen slutade Micke fyra och Gustav sju. I den totala Cupen tog Henrik den första bronsmedaljen i cupens historia och Niklas hamnade utanför pallen den här gången med en fjärde plats. I C förarcupen tog Micke den historiska bronsmedaljen och Gustav slutade på en fin femte plats.

Tävlingskalender Miniracing 1996 (Utomhus) 1:10 OR

27	April	Vårracet	MHF Skarpnäck.
18-19	Maj	EM uttagning	Varbergs MK
25	Maj	Tvärscup 1	Laxå MK
8-9	Juni	EM uttagning	Örebro RBC
1	Juni	Tvärscup 2	Bofors MRK
15	Juni	Tvärscup 3	Nyköpings MK
6	Juli	Tvärscup 4	MK Eskil
10-11	Aug	SM 4 wd	Nyköpings MK
17	Aug	Tvärscup 5	Täby MK
24-25	Aug	RM 2 wd	MFK Fenix Rättvik
7	Sept	Tvärscup 6	Västerås MS
14	Sept	Tvärscup 7 Final	Örebro RBC

SM 1:10 4wd
NYKÖPING
BRANDHOLMEN
9-10-11 Augusti

TÄVLINGAR PÅ BRANDHOLMEN I SOMMMAR
TVÄRSCUPEN 96 15 JUNI
SM 1:10 4 WD 10-11 AUGUSTI

NYKÖPINGS MODELLKLUBB

MOT SM OCH 2000 TALET

SM = Svenska Mästerskapet. SM i miniracing 1:10 or har körts varje år sen 1991, premiären kördes i Bofors. Arrangörer sen 1991 Bofors MRK, 1992 MHF Skarpnäck, 1993 Tomelilla MK, 1994 MK Eskil, 1995 Trelleborgs MK.

SM är stort , det är då eliten skall göra upp om vem som är bäst i landet, och den här gången på våran bana på Brandholmen. Årets SM på Brandholmen blir naturligtvis klubbens största tävling hitils. Tävlingen pågår i tre dagar 9-10 -11 Augusti Fre, Lör, Sön. Fredagen är träningsdag, och på Lördagen körs det kvalificering, för att sen avsluta på Söndagen med Finalheat och en förlösande prisutdelning med pompa och ståt. Klubben räknar med ett deltagarantal på ca 60-100 förare från hela landet.

Vad är då miniracing frågar sig många. Jo det är helt enkelt riktig motorsport i förminskad skala. Det ingår i samma förbund som alla andra bilsportgrenar. Dvs Svenska Bilsportförbundet. miniracing är den grenen i SBF som tävlar med de minsta bilarna , men har näst efter Rally och Folkrace största antalet licensierade förare ca 800 st . I vårt fall kör vi här i skala 1:10. Det vill säga att bilarna som kommer att tävla är 10 gånger mindre än vanliga rallycrossbilar. Det finns tre skalaklasser i miniracing, och det är 1:12, 1:10, 1:8. Bilarna är 4 - hjulsdrivna med s.k diff både fram o bak. Individuellt fjädrade på alla fyra hjulen. Kraftöverföringen sker via remmar, och kraftkällan består av en elmotor som gör ca 30 - 35.000 varv per minut

Nyköpings Modellklubb Historik och Hur det började

Nyköpings Modellklubb är en förening med ca 160 medlemmar och har förnärvarande två sektioner, en flygsektion och en bilsektion. Klubben bildades 1972 och då på den tiden fanns det en aktiv båtsektion för att senare bli enbart en flygsektion. Bilsektionen bildades i slutet av 80 talet, då början till en bana grundlades på Brandholmen . Naturligtvis kunde man då inte tänka sig den utveckling som skulle bli på banan och att NMK 1996 skulle stå som arrangör för ett Svenskt Mästerskap.

Det började den 19 Maj 1991 då den första tävlingen på Brandholmen arrangerades och sen har det rullat på med minst en tävling per säsong ibland två tävlingar .Statusen på tävlingar har också ökat, från första DM tävlingen 1992 och ytterligare en DM tävling 1994,och sen blev det en EM uttagningstävling med hela Svenska eliten 1994 och ännu än EM uttagningstävling 1995 för att nu 1996 får klubben förtroendet att arrangera Svenska Mästerskapet i Miniracing i Augusti.

Klubben har i området på Brandholmen ett fantastiskt fint område som inte många klubbar i landet har, det finns gott om plats för bilparkering och husvangsuppställning. Vatten och el är framdraget till anläggningen Det finns möjlighet att köra på tre banor med RC bil, grusbana, gräsbana ,och en asfaltbana som är uppritad på gamla flygbanan, där det går att köra med 1:10 el och 1:8 förbränningsmotor,den asfaltbanan går även att använda till modellflyg, det finns också en gräsbana för lite större bilar 1:8 OR och sen har vi den 1:10 OR bana som alla tävlingarna hitils har avverkats på. Beträffande 1:10 anläggningen så har klubben i den en av landets bästa.

Varvräkningsutrustning

Inom bilsektionen har vi en längre tid diskuterat möjligheten att införskaffa en varvräkningsutrustning som dels kan användas på banan vid Brandholmen och dels i Gripenhallen (vintertid).

Vi vet att många barn och ungdomar i Nyköping har RC bilar. Det gäller att få dessa ungdomar intresserade av modellklubben och få dem att söka sig till banan vid Brandholmen och våra träningstillfällen i Gripenhallen. Varvräkningsutrustningen skulle då vara en tillgång eftersom bilåkandet blir mycket roligare när man exakt kan mäta sin körskicklighet mot sig själv och andra.

Ett annat inslag för att nå ovanstående ungdomar är att vi till sommaren planerar att ordna en miniracingskola för nybörjare på Brandholmen. Miniracingskolan skulle bestå av skötsel tips för bilen, radion och "accarna", körtips samt praktisk tillämpning. (Detta gör vi oavsett varvräkningsutrustning)

Under årens lopp har modellklubben hyrt varvräkningsutrustning av t.ex MK Eskil och MHF Skarpnäck när vi arrangerat tävlingar. Totalt vid 15 tillfällen. Eftersom vi betalat ca. 2.300 kr vid varje tävling har klubben lagt ut ca. 35 000 kr sedan första tävlingen 1991. Har vi en egen utrustning behöver vi inte hyra i framtiden utan kan i vår tur hyra ut till andra tävlingsarrangörer och på så sätt få in pengar till klubben.

En komplett varvräkningsutrustning består av en dator (PC 386), Transpondrar (för att identifiera varje bil), huvudenhet och programvara. Utrustningen kan köpas från Holland och kostar ca. 30 000 kr. Styrelsen har nu beslutat att inrätta en fond som har som ändamål att finansiera en dylik utrustning. Som grundplåt i fonden avsätts överskotten från RC tävlingarna under 1995 och hittills 1996 ca. 7 000 kr. Ev överskott från framtida tävlingar kommer också att avsättas till fonden.

Styrelsen vädjar nu till klubbens medlemmar att om möjligt **ge ett bidrag** till fonden för att så snabbt som möjligt bygga upp den till erfoderlig nivå. Alla bidrag oavsett storlek är mycket välkomna. Om någon känner att han/hon vill låna ut pengar till fonden är det också möjligt. Räkna dock inte med att få någon ränta på pengarna. **ANVÄND GÄRNA DET BIFOGADE INBETALNINGSKORTET.**

Vi hoppas att detta skall ge klubben en möjlighet att ytterligare utöka verksamheten till glädje för alla medlemmar.

Tack på förhand !

Bilsektionen

**TRÄNINGSTIDER PÅ
BRANDHOLMEN
TISDAGAR 18 - 21
TORSDAGAR 18 - 21**

VI VISADE VÅR HOBBY !!

Den 30-31 mars arrangerade Nyköpings Hembygdsförening en utställning under parollen "Visa din hobby". Naturligtvis skulle NMK vara med på ett hörn.

Ett tiotal NMK-are ställde upp med diverse modeller, stora som små, bilar som flygplan i Konservkompaniets lokaler. Några medlemmar fanns alltid på plats för att informera intresserade besökare, infoblad delades ut. Bengt Höglund charmade besökarna med att då och då flyga med sin inomhus-modell som lugnt flög under taket.

Totalt lär ca 5000 personer besökt mässan, tyvärr var många i "fel" åldersgrupp (50år-) för att vara intresserade av att börja med modellflyg/bil. Men det är väl aldrig fel att visa upp oss, alltid är det väl någon som blir sugen ! NMK SYNS OCH HÖRS !!!



NMK:s monter i all sin prakt !



Fyra av klubbens bilstjärnor satt beredda att svara på all frågor.



I ett annat hörn av lokalen ställde vår broderklubb Kondoren ut modeller. För du vet väl att det finns TVÅ modellklubbar i Nyköping ? På inget sätt konkurrenter, flera är medlemmar i båda klubbarna. Kondoren har återfötts efter tiotals år bortavaro, man flyger nämligen bara friflygande oldtimer modeller. Arne Andersson var en av ynglingarna som försökte påskina att "gräddan av modellflygare var med i Kondoren". Hmm..

CUP - 96

Hur har vintern varit? Har du klarat dig från brutna armar, ben eller lårbenshalsar? I så fall grattis! Cup-ledaren har tänkt på dig under sina promenader där han försökt att tänka ut de mest +%&E\$"E\$ och intressanta inslagen i kommande Cup-evenemang. Det har varit halkigt. Inte bara på gångstigarna utan också fastmer (vits!) i vindlingar som sitter i de övre våningarna hos nämnde ledare.

Således: vi kör CUP igen under -96. Tider finns med i detta nr av NMK-nytt. Reglerna som vanligt: start 1 MAJ. Flyg Lörd eller Sönd minst 30 min. Detta ger 300p. Skulle du glömt att ladda (usch och fy!), så kom till R-landa och skäms. Ta med fika så kanske du får 100p för den prestationen.

Den som samlats mest närvarupoäng erövrar den alltmer prestigefyllda närvaruvärstingtrofen.

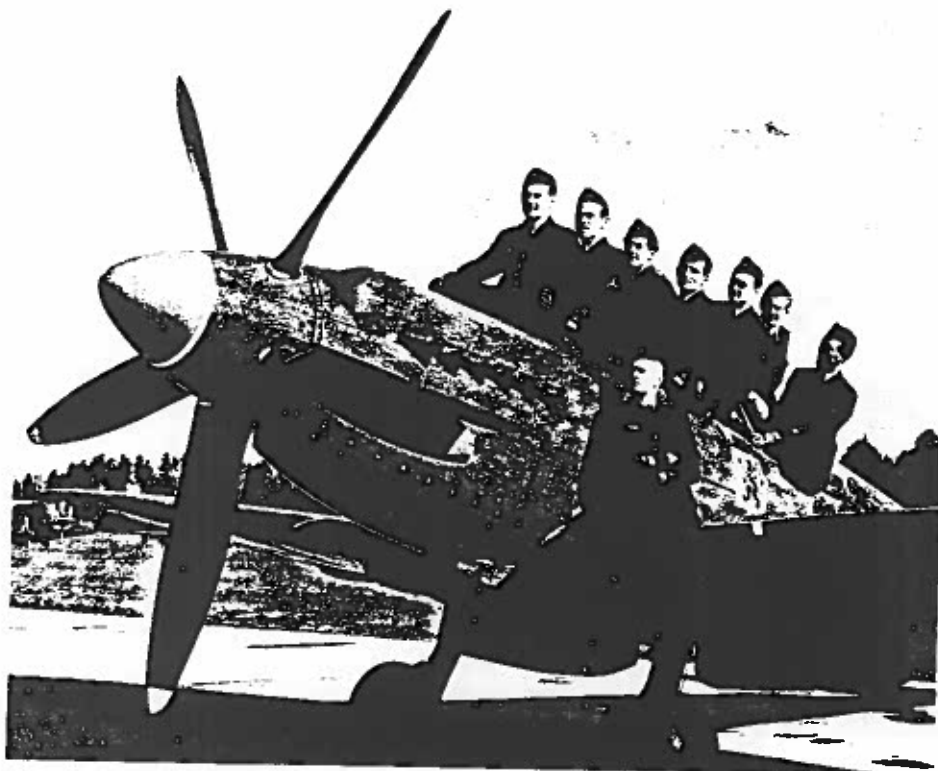
Och så gäller det att samla poäng för varje deltävling. Mest poäng där blir årets **CUP-WINNER**.

ALLA välkomna till RADIOLANDA. Nya ,nog så gastkramande moment, utlovas! He He.

AND HAPPY LANDINGS

Lufticus CLA

CUP-leader



Bakom fem blad och 2200 hästar

Häng med Kjell W. Ahlberg på hans första flygning i S 30, alias Spitfire Mk XIX. Året var 1950.

Flygflottiljen i Nvköping, där jag tjänstgjorde, hade lagt en lågflygbana bland gärna ute i Bråviken. Här skulle det hända många gånger att jag susade fram i en ljusblå krigsmaskin. Den skönaste av dem alla. Spitfire.

I nosen satt en tolvcyldrig Rolls-Royce Griffon 66, som gav 2200 hästkrafter. Den hade tvåstegskompressor, vatskeylning med övertryck, fembladig trapropeller och tolv korta avgasror som hämningslöst släppte bullret rakt ut i luften. Decibel nämndes inte i sammanhanget på den tiden.

Jag var 22 år. En av dem som Flygvapenchefen kallade "gräddan av Sveriges ungdom". Tackar och bockar!

Flygvapnet hade köpt Spitfire Mark XIX från England och jag och mina kamrater skulle lära oss flyga dem. Det lät utomordentligt spännande. Minnet uppfylls av sommar och solken, ett drömligt flygplan i blått med en stor röd propellerspinner, ett mullerknatttrande motorljud och flygmanövrer som mest var fantasifulla krumelurer i labyrinterna mellan gulvita blomkålsliknande stackmoln under en himla blå kupol.

Eftersom flygplanet var ensitsigt kunde inte någon lärare följa med. Vi fick hjälp med det teoretiska, men det praktiska måste vi lära oss själva. Den dagen det praktiska skulle övas för första gången, var vi alla spända och oroad inför hur det hela skulle avlöpa. Flottiljchefen hade i egen hög person fattat postu vid sidan om startbanan för bästa tänkbara överblick av situationen. Spelet kunde börja.

Rep och gördel runt bakkroppen

Spitfirens ursprungliga motoreffekt hade under aren mer än fördubblats. Det hade naturligtvis påverkat egenskaperna och därmed

handhavandet av flygplanet, såväl i luften som på marken. Magnetkontrollen, som vanligtvis utförts omedelbart före starten, måste ske på speciella parkeringsplatser utanför hangarerna, där flygplanet stod med stjärtpartiet förankrat i betongplattan med kraftiga rep och en gördel runt bakkroppen framför fenan. Därmed förhindrades stjärtpartiet från att lyfta när motorn rusades, så att propellern undgick markkontakt. Frigangen mellan propellerspets och mark med flygplanet vågrätt var endast 28 cm.

Från förankringsöglan gick två kraftiga vajrar till bromsklossarna framför huvudhjul. Mellan klossarna fanns en kraftig plank. Det var således väl sört för att inte flygplanet ofrivilligt skulle kunna ge sig iväg upp i luften.

Jag klev upp på vänster vingeförd flygmundering typ Sommar, bestående av en tunn flygverall, 1:a divisionens röda hälsduk av fallskärmsiden, tyghuva med inbyggda hörlurar, syrgasmask, stora goggles, strupmikrofon, karta, visselpipa, tunna vita skinnhandskar, flytväst och en sittfallskärms. Sittdynan på den var ersatt med en väl förpackad emnans libbå.

Mekanikerna hjälpte mig ner i den tränga sittbrunnen. Behövde jag komma ur den i luften, krävdes en särskild procedur, som måste följas för att inte slå sig fördärvat mot stjärtpartiet vid uthoppet:

Först nödutlösa huven, som därmed blåste bort. Sedan trimma flygplanet framtungt men tills vidare hålla det kvar i planflykt. När detta var klart, rolla över på rygg, frigöra centrallåsningen för midje- och axelremmar, släppa höjdroderspaken och ramla ut.

Hundraett, hundratvå, hundratre, Ryck!

Flygplanet förutsattes då påbörja en utvändig looping, vilket skulle underlätta för mig att komma loss. Så långt kommen, rekommenderades man att börja räkna hundraett, hundratvå, hundratre och därefter rycka kraftigt i fallskärmens utlösningshandtag. Efter detta borde man kunna förvänta sig att kontakten med marken eller vattnet blev uthärdlig, med endast något litet benbrott eller därmed jämställd malör.

Mekanikern gjorde honnör där han stod på vingen. Sedan hjälpte han till att spanna fast mig och lämnade av flygplanet såsom varande i flygdugligt skick, fulltankat och klart för flygning. Han hoppade ned på marken och avvaktade tecken att ta bort bromsklossarna. Därefter var man överlämnad åt sig själv. Sittbrunnen var trång och rörig. Instrumentdesign, -läsbarhet och -placering lämnade mycket övrigt att önska. Liksom färgsättning. Det var ömsom svart, ömsom grått, ditkladdat utan närmare tanke.

Min mascot, Bimbo, en liten träfigur, hängde jag upp på handtaget för nödfällning av huven, så att jag skulle komma ihåg att ta honom med när jag hoppade. Mekanikern flinade brett. Men ingen visste när bamsemotorn därframme kunde gå sönder.

Jag gav starttecken, höll spaken i magen och tryckte på knappen. Det puffade till. Propellern vred sig i trög vända – och stannade. Krutpatronen, med vilken man sköt igång motorn, hade gjort sitt. Jag drog i handtaget nere till höger och matade fram en ny patron från det roterande magasinet. Ny startsignal till mekanikern, som kvitterade. Skott igen. Propellerbladen ryckte till och motorn mullrade igång.

Där satt jag nu som en rädd mus bakom detta helvetiska maskineri vars rastyrka jag bara anade. Så smaningom kom jag mig för att leta igenom och kontrollera alla detaljer som ingick i checklisten.

Tittar rakt in i avgasrören

Syrgasmasken satt som den skulle och gav mig livsviktigt syre. Den skulle sitta på under hela flygningen, för att man inte skulle bli koloxidförgiftad. De korta avgasrören mynnade alldeles tramför huven och hur avgaserna spred sig därifrån var det nog ingen som riktigt visste. Att man blev blandad av avgasflamorna under mörkerflygning var dock klarlagt. Detta begränsade flygplanet användning till dagtid.

Jag vinkade bort bromsklossarna och begrade tillstånd på radio att taxa ut till bana 16. Försiktigt fram med gasreglaget. Spitfiren rullade villigt iväg över hangarplattan. Högervang. Sidorodret räckte inte till. Bromsar höger, genom att föra fram höger fot och trycka in pyshandtaget på höjdroderspaken. Därmed fördelades tryckluften till höger hjulbroms.

Hupp! Litet för häftigt. Tillbaks igen. Ser inte hur jag kör. Nosen är hög och skymmer sikten framåt. Upp med huven. Jag taxar i S-kurvor den långa vägen till banändan. Väl framme behärskar jag tekniken ganska bra.

Jag ställer upp för start och går på nytt igenom checklisten. Flottiljchefen tittar oavtlåtligt på flygplanet, som om han helst skulle önska att det tvek stanna på marken. I handen har han flygprogrammet, där han kan se att det är jag som sitter här. Vagar han släppa mig? Det känns väl som en milionsatsning för varje Spitfire som ger sig iväg med en färsk pilot.

Starttillståndet knastar i mina hörlurar. Ingen återvando nu. Sidorodret rull fullt vänster. Fullt vänster sidorodret. Höjdroderspaken neutral. Jag kramar gasreglaget och för det långsamt framåt. Flygplanet rullar. Det dovt mullrande motorljudet okar, blir ettrigare och till slut oronbedövande. Kompressorviner. Farten okar.

Som på en bädd av dun

Kompressortryck +12, varvtal 2750. Inte mer gas nu. Jag gör några snabba korrekitioner med fotbromsarna innan sidorodret tar. Nosen drar kraftigt åt höger och jag kämpar för att hålla flygplanet kvar på banan. Stjärten lutar och framåtsikten blir bättre. För att inte propellerspetsarna ska slå i marken tar jag hem något på höjdrodret. DÅ LATTAR HON!

Mjukt som på en bädd av dun förs jag uppåt. Jag byter hand på spaken och faller in landslället. Handbytet syns som en liten vingtippling från marken. JAG FLYGER SPIT-FIRE!

Miss Spitfire steg lätt och obehindrat. Upp på ett par tusen meters höjd lade jag henne i planflykt, ställde in marschvården på motorn och trimmade. Nu skulle jag börja lära mig hur hon egentligen var. Först i små svängar. Sedan brantare åt höger med direkt övergång åt vänster. Fölsamheten var otrolig. Jag behövde bara tanka sväng, för att hon redan skulle ligga i sväng.

Man kunde dyka och striga utan att ändra motorinställningarna. Hon lydde genast, utan att låta ansträngd. Jag kopplade in andra kompressorsteget, vilket fick henne att hoppa till. Motorljudet ändrades och ett antal nya friska hastkrafter trängdes under motorhuven. De tillät mig att stiga brant, innan jag drog av gasen och lät den stora tunga nosen doppa.

Från att ha varit ett flarn i en stormvind, började jag mentalt hinna itatt situationen och fick ett fastare grepp om tillvaron bakom Spitfirens spak. I min hogst personliga plan för detta äventyr, var Steg Ett att komma så högt upp att jag kunde hoppa fallskärm, om jag inte skulle klara av situationen. Detta visste inte flottiljchefen och ingen annan heller.

Eftersom jag klarat Steg Ett, gick jag över till Steg Två: att lära mig manövrera flygplanet tillräckligt bra för att hellre göra ett landningsförsök, än att välja att gå hem med fallskärmskalotten under armen. Valet skulle bli akut först om fyra ummar, baserat på tankvolymen ställd mot att motorn sprölade i sig ungefär en gallon i minuten.

Studs och gå på moln

Molntopparna låg på omkring femtonhundra meters höjd. Himlen ovanför var klarblå. Nedanför mig, till vänster, fanns ett molnmöråde med nagorlunda jämn ovasida. Det fick bli "flygfältet". Jag gick ner på "trafikvarvs-höjd", drog ner farten, lade mig i vänstervarv och gick igenom checklisten. Eiter tre "touch and go", var jag mogen för Steg Tre i min utbildningsplan, ett riktigt landningsförsök.

Jag gick ner mellan några molntussar. I skuggan av dem fick jag syn på Täckhammars bro. Jag flög vidare mot Tista slott, svängde vänster till parallellkurs med banan och kom fram till fältet i motvind, vid sidan av bana 16. Jag fumlade med checklistan:

Huvudbränslekran - ON. Tankpumpar - Main ON. Fart - 150-160 mph. Lufintag - Filter. Propellervarv - 2400. Kompressor - MS. Axelremmar - Spända.

Jag sköt huvet bakåt för att få bättre sikt. Det gav mig plötslig närkontakt med tillvaron runtomkring och nedanför. Känslan av att vara ett med en stor metallfågel, som på minsta vink från mig kunde släppa loss en mångfald hästkrafter och pila iväg eller tumla runt, okänslig för vad som är upp och ned, förstärktes. Det var som om tyngdkraften inte riktigt fick grepp om det formsköna skrovet.

Vänstersväng i lovart om banan. Jag steg något under svängen, men tryckte ned nosen när jag passerade kanslihuset. Landstället gick ut och låste i läge DOWN. Farten bromsades något, men trimläget var oförändrat. Strupmikrofonens fästband runt halsen tryckte på en pulsåder. Jag kände hjärtslagen öka, när jag började Spit-svängen, in på finalen. En sjunkande sväng, som avslutades i fältgränsen.

Landa med rumpan

Jag såg banan åt sidan och försökte bedöma sjunket jag behövde för att komma in på lagom höjd. Vingklaffspak i läge ner, vilket fick flygplanet att hoppa till när klaffarna hastigt gick ut och ställde sig tvärs färdvinden. Nosläget sänktes, så att jag såg bättre framåt. Propellerreglaget framåt så långt det gick, för att snabbt kunna få ut full effekt, om jag skulle behöva gå om.

Farten var nere i 120 mph. Alla omställningar klara. Fart 100 mph när jag kom in över banan med motorn på tomgång. Här släppte jag instrumentövervakningen. Nu gällde andra referenser: Bankanten till vänster framför vingen, för kurshållning och höjdbedömning. Flygsinnet i byxbaken, för att tala om ifall stolsitsen sjunker undan i lagom takt.

Vinden var svag och jämn. Inga kytt oroad. Jag vantade på gnället från gummi mot asfalt, med vänstra handen i högsta beredskap

på gasreglaget. Sekunderna var långa - men sköna. Jag gjorde ingenting annat än kände och vantade. Kände hur väl allting stämde, tills hon satte sig i en härlig trepunktslandning.

Några lärta korrigeringar med fotbromsarna avslutade utrullningen. Det hela var över. Flygningen hängdes undan i minnas garderob på en krok reserverad för handlinger som aldrig bleknar.

VÄRLÄSNING UR MACH 46 !
Speciellt för Jan Petterson, nybliven "Spit"-ägare. Check your six ! hälsar en FW 190-ägare....
PS ! Som ALLA NMK-are vet hade Spitfren beteckningen S31 i svenska flygvapnet och ingenting annat.

SÄ-RUTAN

Hej än en gång!

I Modellflygnytt har relaterats förslag, från främst klubb/ar i Skåne, vad gäller obligatoriskt RC-cert. Nu, vid SMFF:s årsstämma kommer frågan upp igen genom bl a motion från Skånes Modellflygförbund. I skrivande stund är det fem dagar kvar till stämman och jag vet inte om Christer hinner att få med vad beslutas på stämman. Hoppas att vi får med den senast rykande färsk informationen.

Oavsett beslut från stämman och som säkerhetsansvarig i NMK vill jag få följande framfört:

- Inventering av vilka inom NMK som har RC-cert, olika dicipliner (motor, segel, heli). Talong för ifyllande av resp. följer med på lösbladet för de olika evenemangen inom NMK under 1996. Du kan också ringa mig och berätta vad du har, eller inte har, och om du i så fall vill checka ut för certet under -96. Detta med RC-cert är ju en del av flygsäkerheten för oss RC-flygare. Målet är ju, att alla har detta välsignade cert. Har du frågor - kontakta mig eller Pära Nordström, så fixar vi det formella, d v s teori, uppflygning osv. Gör slag i saken. TAG RC-CERT! Det är inte alls så märkvärdigt.
- Oavsett om du har cert eller inte, flyg enligt de regler vi har inom klubben. Gäller såväl Brandholmen som Radiolanda. På Radiolanda kommer våren en reviderad flyginsruktion att tas fram. Se anslag!

/Ingvor

AMA-CUB PÅ SKAVSTA !

En söndagseftermiddag i slutet av mars begav sig vinterns byggelever ut till Skavstahallen med egenbyggda AMA-cubar och byggledare.

Dagens uppgift var att flyga en enkel tävling med riktiga regler. Första timmen gick åt att trimma in modellerna enligt konstens alla regler. Därefter flög man tre omgångar var. Många fina flygningar gjordes, den tillresta redaktören var djupt imponerad. Denne har aldrig fått en friflymodell att flyga mer än 10 sekunder !

Efter avslutad flygning var det prisutdelning med chokladkakor och byggsatser till kommande skapelser !!

KLASS BYGGELEVER:

1. Joakim Ruda 62,5 sek
2. Daniel Figueroo 58,5 sek
3. Christian Noesseth 47,0 sek
4. Carl-Hampus Sandén 46,0 sek

KLASS JUNIORBYGGLEDARE:

1. Patrik Andersson 115 sek
2. Daniel Holm 96 sek

KLASS SENIORBYGGLEDARE:

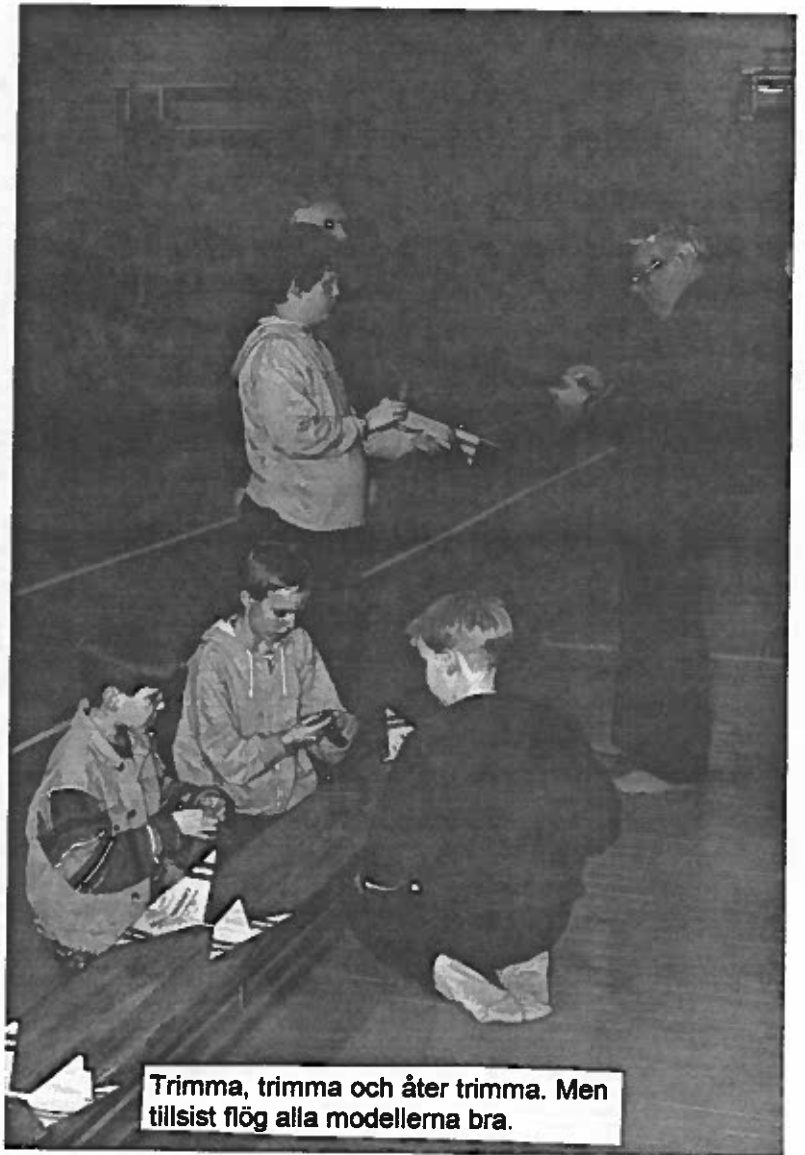
1. Ingvar Claesson 72 sek
2. Torgny Engstrand 49 sek



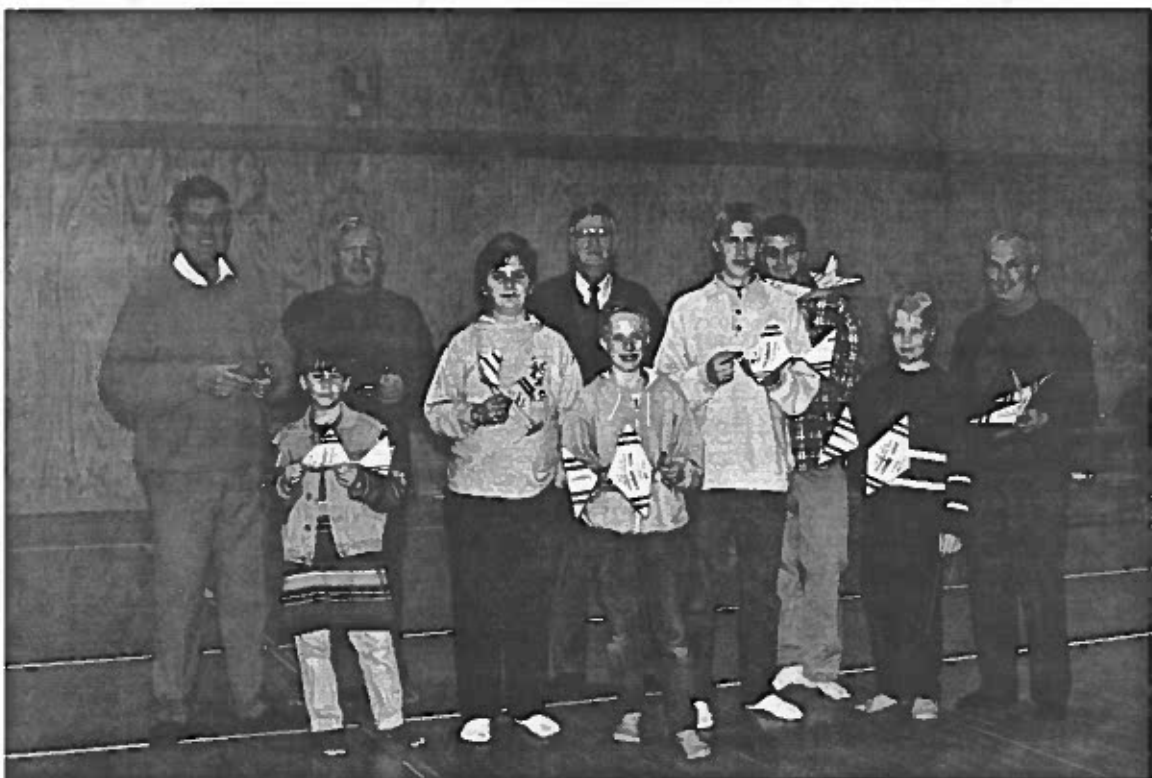
Joakim och Daniel får hjälp av Bengt Höglund med att veva upp gummimotorn.



Christian Noesseth med sin AMA-cub.



Trimma, trimma och åter trimma. Men tillsist flög alla modellerne bra.



Hela gänget samlat !

Natans Hobby

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

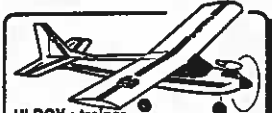
■ ■ ■ Byggsats från engelska Aerotech Int. med svensk bygginstruktion.

□ Byggsats med färdig vinge

P Byggsats från engelska Precident



FLAIRS SUPER CUB
spv 1.850 mm, f. 2,5-6,5 CC 2T, 5,0-6,5 CC 4T, 4-kanal • PRIS 1.065:-



HI BOY • tränar
spv 1.570 mm, för .32-.40 2-T (5-6,5 cc), 4-5 kanal • PRIS 625:-



AVRO LANCASTER
spv 2.590 mm, för 4 x .20 el 2 x .60-motorer • Vikt 6,5-8 kg • PRIS 3.195:-



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



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



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



LO BOY • tränar
spv 1.420 mm, för .32-.40 2-T (5-6,5 cc), 4-5 kanal • PRIS 725:-



MESSERSCHMITT BF 110
spv 1.830 mm, för 2 x .40-motorer • Vikt 3,5-4 kg • PRIS 1.850:-



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



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



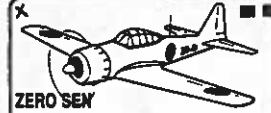
FLAIRS PUPPETEER
spv 1.525 mm för .30-.60-motor 4-kanals radio • PRIS 1.045:-



TURBO • tränar
spv 1.520 mm, för .32-.45 2-T (5-6,5 cc), 4-5 kanal • PRIS 725:-



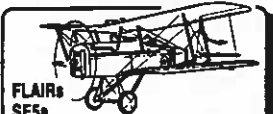
B-25 MITCHELL
spv 1.830 mm 2/40 2T el 4T, min 4-kanal, Vikt 3,5-4,0 kg • PRIS 1.850:-



ZERO SEN
spv 1.525 mm, för motor .40 2T, .60 4T, 4-kanals radio • PRIS 1.195:-



DH-98 MOSQUITO • skala 1:8
spv 1.803 mm, för 2x40 cc 2T, min 4-kanal vikt 3,5-4,0 kg • PRIS 1.830:-



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



FUN FLY
spv 1.370 mm, f. 1,25-.40 2T (4-6,5 cc), 4-kanal • PRIS 575:-



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



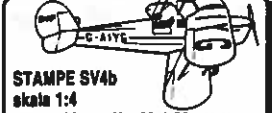
P-51D MUSTANG
spv 1.410 mm, vikt 2 100 gram, färdig vinge, för .40-motor • PRIS 1.195:-



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



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



STAMPE SV4b skala 1:4
spv 2.090 mm för .60-1.20-motor • 4-kanals radio • PRIS 1.450:-



REPUBLIC P-47 THUNDERBOLT
spv 1.320 mm, f. 1,30-.46 • 4-kanals radio • Vikt 2,3-2,6 kg • PRIS 1.195:-



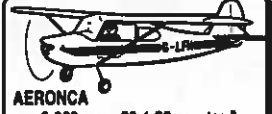
LOCKHEED P-38 LIGHTNING
spv 1.895 mm, 2 x .25/40, 2-takt • 4-kan radio • PRIS 1.850:-



SUKHOI SU-29M skala 1:5
spv 1.525 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.950:-



FLAIRS LEGIONAIR
Spv 1.320 mm, för .25-.40 2-takt 4-kanals radio • PRIS 960:-



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



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



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



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



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



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



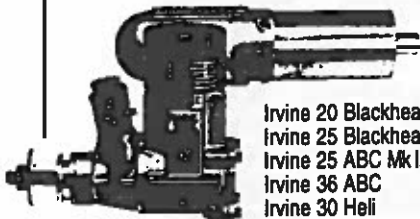
HAWKER SEA FURY
spv 1.320 mm, för .40 2-takt, färdig vinge, 4-kan radio • PRIS 1.195:-



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

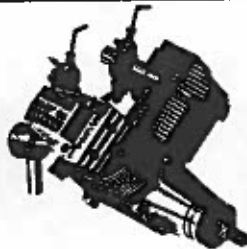


EXTRA 300 S skala 1:5
spv 1.727 mm, .60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.950:-



IRVINE 2-taktare
Lev med ljuddämpare (utom 120 & 150) • Dubbla kullager (utom "Blackhead").

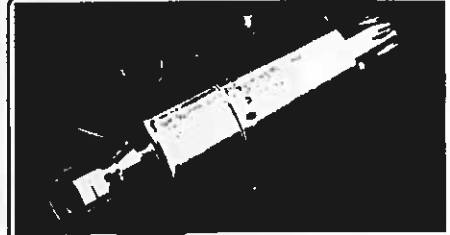
Irvine 20 Blackhead 565:-
Irvine 25 Blackhead 595:-
Irvine 25 ABC Mk III 865:-
Irvine 36 ABC 945:-
Irvine 30 Heli 945:-
Irvine 36 Heli F1 1.475:-
Irvine 40 ABC 875:-
Irvine Q40 tyst 1.050:-
Irvine SP40 pylon 1.175:-
Irvine 46 ABC 975:-
Irvine Q72 tyst 1.350:-
Irvine 120 1.695:-
Irvine 150 1.845:-



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

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:-

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



Svensk gasturbin TN75

Dragkraft 7,5 kg
Vikt 3,0 kg
Längd 425 mm
Diameter 148 mm
Bränsle dieselolja
Smörjmedel syntetolja
Pris 22.000:- + moms

SKA DU MED PÅ FLYGDAG ? FLYGDAGAR I VÄSTERVIK !

I samband med SMFF:s årsmöte träffade undertecknade två killar från Västerviks MFK, som bjöd in oss till deras två flygdagar med anledning av klubbens 25-års jubileum. Under namnet "ALLT SOM FLYGER" firas den 13-14 juli jubileet på Mommeåls flygplats (asfaltsbana). Inga tävlingar, bara ett meeting !
Möjlighet till att ställa upp husvagn eller tält finns i anslutning av flygplatsen. Under helgen pågår Västerviks festivalen, så följer den icke modellflygintresserade familjen med så finns det gott om alternativ !

FLYGDAG PÅ F5 LJUNGBYHED !

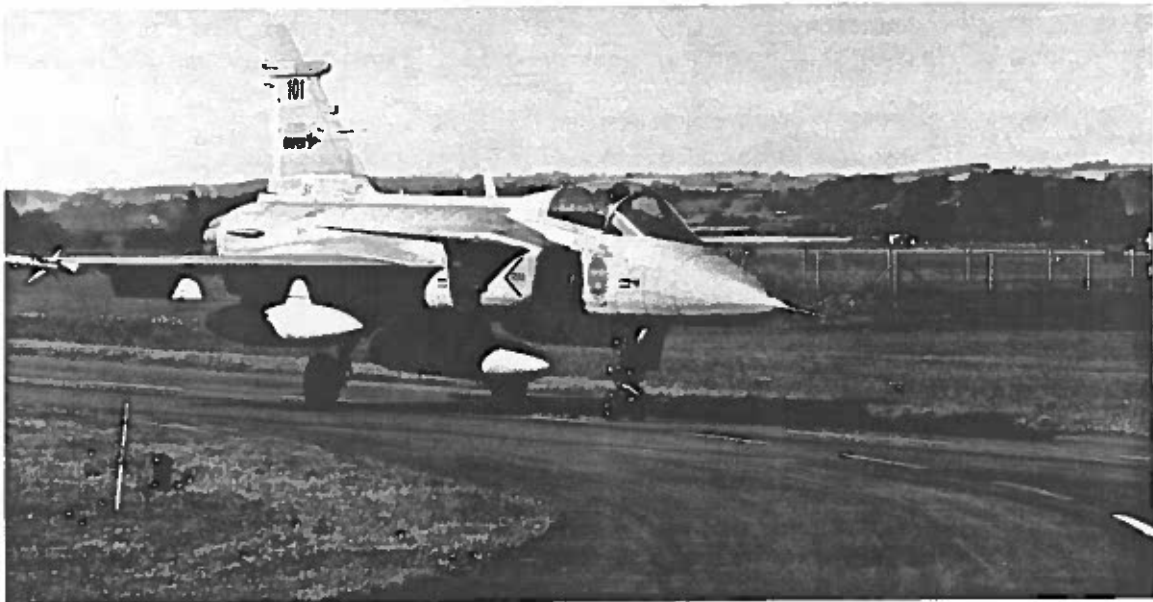
Svenska flygvapnet fyller i år 70 år och firar det med stora flygdagar. Den 25 augusti går en på F5 Ljungbyhed och vad sägs om att resa ner och titta. Visserligen långt att åka, men säkert värt mödan. Vi fem NMK-are som var på uppvisningen på F10 Ängelholm förra året minns det som årets höjdpunkt. Det här kan inte bli sämre ! Vad vi känner till nu så kommer bla Patrouille de France och JAS 39 Gripen utan uppvisningsförbud !

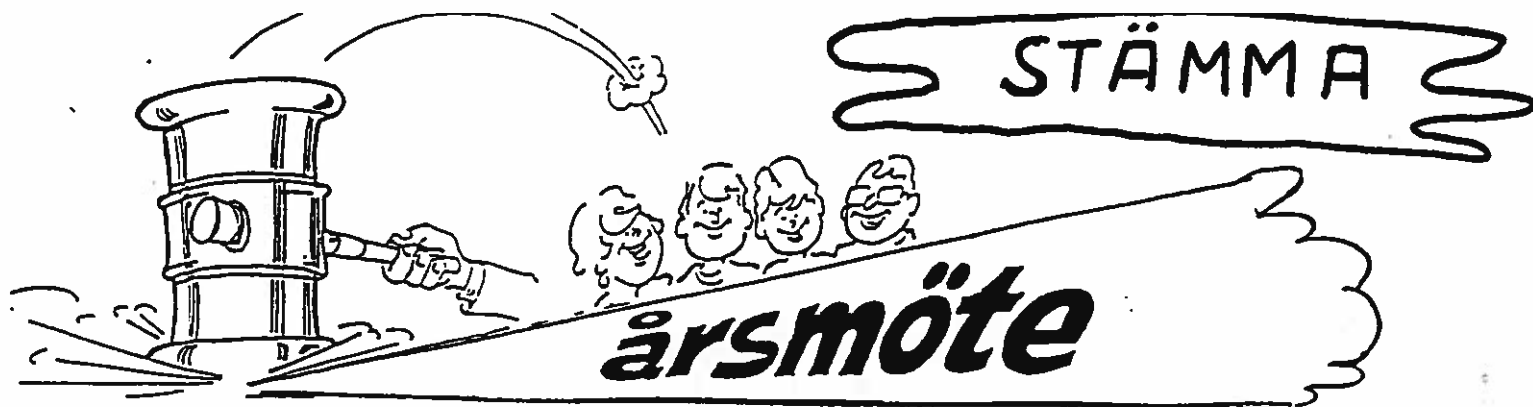
INTRESSERAD ?

Hör av er till undertecknade i "god" tid så kan vi samordna det hela. Vi har även mer info om Västerviks meetinget på papper.

Med förhoppning om en skön hobbysommar !

Christer Landberg tfn 267217
Ingvar Claesson tfn 218595





På årsstämmor och d:o möten sägs många saker. En del kloka, endel mindre kloka. Så var väl fallet på SMFF:s årsstämma förleden helg (13-14 april). Jag tyckte dock, att stämmans hela anda hölls på ett högt och välbalanserat plan. Kortfattat vill jag här redovisa beslut som togs och som kan vara av intresse för oss i NMK.

Ev delning av SMFF -(ett ungdoms- och tävlingsförbund resp ett sportflygförbund)

Beslut: SMFF blir kvar i sin nuvarande utformning. Utredning skall göras för formerna för en trolig anslutning till Svenska Sportflygförbundet (SFF). Ingen delning således.

RC-certat.

RC-grenens styrelse har tidigare beslutat: för tävlande tas ett nytt, inplastat cert fram. Ikraftträdande: 1. jan 1997. Pris 50:- Tävlande skall alltså ha ett sådant, men det är fritt för alla att förse sig med detta cert. Under 1996 gäller övergångsbestämmelser: man löser antingen den gamla typen eller den nya.

Frågan om obligatoriskt cert var uppe: Beslut: inget obligatoriskt cert. Distriktsförbunden får i uppdrag att genomföra utbildning av certifikatkontrollanter under 1996 så att det finns minst en inom varje klubb. (torde vara OK vad gäller NMK?)

SMFF skall snabbt ta fram utbildningsmateriel, samt utbilda minst en utbildningsledare inom varje distrikt före 1996-07-01. (torde vara OK i Sörmlandsdistriktet?)

Beslutades: att först år 2000 kan frågan om obligatoriskt cert återupptas. Detta med tanke på tiden att genomföra utbildning till RC-cert.

Tävlingsavgifter

En sk tävlingslicens kommer att införas i radiogrenen. Varje licens kommer att kosta 100:- för den tävlande. Därmed befrias klubben som arrangerar tävlingen att inbetala viss del av tävlingsavgiften till SMFF.

Sportskala

En ny förenklad skalaklass kommer att införas. Här går det att delta med synnerligen enkla skalamodeller. Mer info kommer.

Märkestagning

Nya regler för märkesprov införes. De nya föreslagna reglerna antogs för märkestagning i friflyg och linflyg, medan föreslagna regler för radioflyg återremmitterades.

179000



NYKÖPING WINTERNUTS DÅ ???????

NÄ, DET BLIDDE INGET.
FÖR FÖRSTA GÅNGEN SEN STARTEN.

VARKEN TOMAS LEIJON ELLER MATS CEDER



KUNDE ARRANGERA.
OCH INGEN ANNAN HELLER.....

Å, VAD VI SAKNAR DET !



MEN VI KÖR VÄL NÄSTA ÅR,
SNÄLLA NÅGON.

BYGGTIPS

från Christer Svenssons verkstad !

På lite äldre modeller, eller om man har fått en skada på balsan, letar det sig lätt in ricinolja som alla vet. Det bästa är naturligtvis att ersätta med nytt material, men ibland kan det vara svårt på vissa ställen.

Gör då så här: Karva och fila bort så mycket som möjligt av den oljiga balsan, tag sedan tunnflytande snabblim och dränk in det skadade området. När det är torrt är balsan stenhård och det går att limma med t.ex ARALDIT på den lagade fläcken. Snabblimmet tycks få olje-spridningen i balsan att stanna upp!

Har Ni problem med flexande rörstötstänger i flygplanskroppen? Svårt att komma åt i efterhand? Stämmer!

Gör då så här: Skär till en cellplast-skiva med samma tvärsnitt som på mitten av kroppen (flygplanskroppen förstås) och gör två passande hål för stötstångsrören. Trä på biten på rören och stryk på vitlim runt kanten av cellplasten och för försiktigt in den i kroppen tills det tar stopp. Voila! Du har just löst ett problem. Tips! Låt stötstängerna sitta kvar i rören under tiden, så blir det inga kinkar.

Vi som använder tre urtag från tanken i modellflygplanet får ju ett hål över så att säga. Ett går ju till förgasaren och ett går till tryckmatningen, ja det vet Ni ju redan, men påfyllningsslangen är ju kvar. Vad brukar man se i den då?

Jo, vassa skruvar, balsapinnar, spikar och gud vet vad. Inte bra för slangen eller annat smuts i tanken. För att få ett snyggt avslut på påfyllningsslangen: Gör då så här: De flesta har väl några plastmodeller hemma eller delar och rester därav. Det är gjutstammarna vi är intresserade av. De finns i alla tjocklekar vi är i behov av. På lämpligt ställe sågar man ut en bit i form av ett T, rundar av kanterna och vips har man fått en perfekt bit att stoppa i slangen. Tips! Matcha färgen på plastbiten med färgen på flygplanet!

Christer Svensson
U.S. NAVY

HÄMTAT FRÅN "MODELLFLYGETS GRUNDER".

OMVANDLING AV ENGELSKA MÅTT

Ett av de vanligaste bekymren modellbyggaren får då han skall läsa engelska och amerikanska ritningar och beskrivningar är att måttssystemet är så främmande för oss som räknar i millimeter, gram o s v.

Här följer några tabeller, som kan vara till god hjälp.

Engelska Tum (inches) till Millimeter.

(Inch förkortas ofta med tecknet ", 2" betyder alltså två inches.)

Längdmått

1	inch = 25,4 mm	3/8	= 9,53
15/16	= 23,81	5/16	= 7,94
7/8	= 22,23	1/4	= 6,35
13/16	= 20,64	3/16	= 4,76
3/4	= 19,05	5/32	= 3,97
11/16	= 17,46	1/8	= 3,18
5/8	= 15,88	3/32	= 2,35
9/16	= 14,29	1/16	= 1,56
1/2	= 12,7	1/32	= 0,79
7/16	= 11,11		

1 foot (skrivs 1') = 12 inches = 304,8 mm

1 yard = 3 foot = 36 inches = 914,4 mm

Ytmått

1 square inch (skrivs ofta sq. in.) = 654,2 mm²

1 square foot (skrivs ofta sq. ft.) = 929 cm²

Rymdmått

1 cubic inch (förk cu. in.) = 16,39 cm³

1 cubic foot (förk cu. ft.) = 28,32 dm³

1 gallon (USA) = 3,785 liter

1 Imperial gallon (England och samväldet) = 4,546 liter

1 quart (USA) = 0,946 liter

1 quart (Engl) = 1,136 liter

1 pint (USA) = 0,473 liter

1 pint (Engl) = 0,568 liter

1 quart är detsamma som en fjärdedels gallon

1 pint = en åttondels gallon

Vikt

1 ounce (skrivs oz) = 28,35 gram

1 lb (uttalas pound) = 453,6 gram

Trådmått

Diåmeter på pianotrådar och liknande brukar anges med de mystiska bokstäverna S.W.G. samt en eller ett par siffror. S.W.G. är en förkortning för Standard Wire Gauge. Det är ett standardiserat nummersystem, ur vilket några för modellflygaren vanliga storlekar följer:

S.W.G.	8 = 4,064 mm	20 = 0,914
	9 = 3,658	21 = 0,813
	10 = 3,251	22 = 0,711
	11 = 2,946	23 = 0,610
	12 = 2,642	24 = 0,559
	13 = 2,337	25 = 0,508
	14 = 2,032	26 = 0,457
	15 = 1,829	27 = 0,417
	16 = 1,626	28 = 0,376
	17 = 1,422	29 = 0,345
	18 = 1,219	30 = 0,315
	19 = 1,016	31 = 0,295

Gunnar Wolving har tipsat om ovanstående ! Mycket matnyttigt, och jag som alltid undrat vad det där j-drans SWG betyder, NU vet jag !
RED.

LEKSAKSAFFÄREN

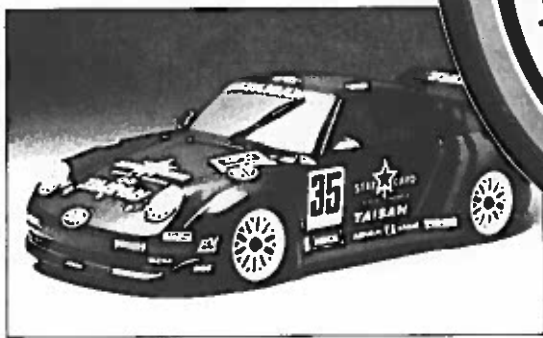
V.TRÄDGÅRD SGATAN 14
TEL. 210196

SPECIALBUTIKEN FÖR LEK & HOBBY

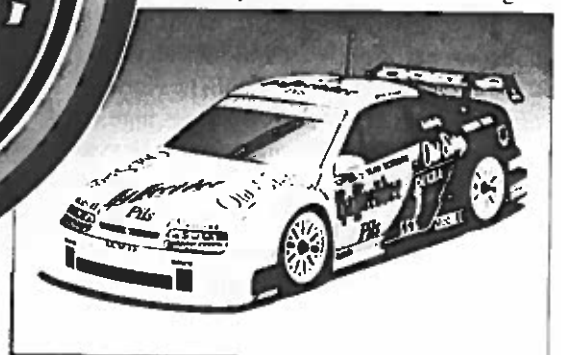
NY TÄVLINGSFORM I MINIRACING:



Porsche R2 Taisan Starcard



-95 Opel Calibra Keke Rosberg



VI HAR MODELLERNA I LAGER.

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

MEDLEMMAR I NMK HAR

10% RABATT!

(RC-MODELLER OCH TILLBEHÖR)

VÄLKOMNA !