

# NMK NYTT



**Nyköpings Modellklubb** SEPT 1995  
NR 2, ÅRGÅNG 23

Den som springer utan att ha polisen efter sig, måste vara i psykisk obalans.

(Dan Waern, har sv.rekord på 1000m)

## STORA SOMMARNUMRET!

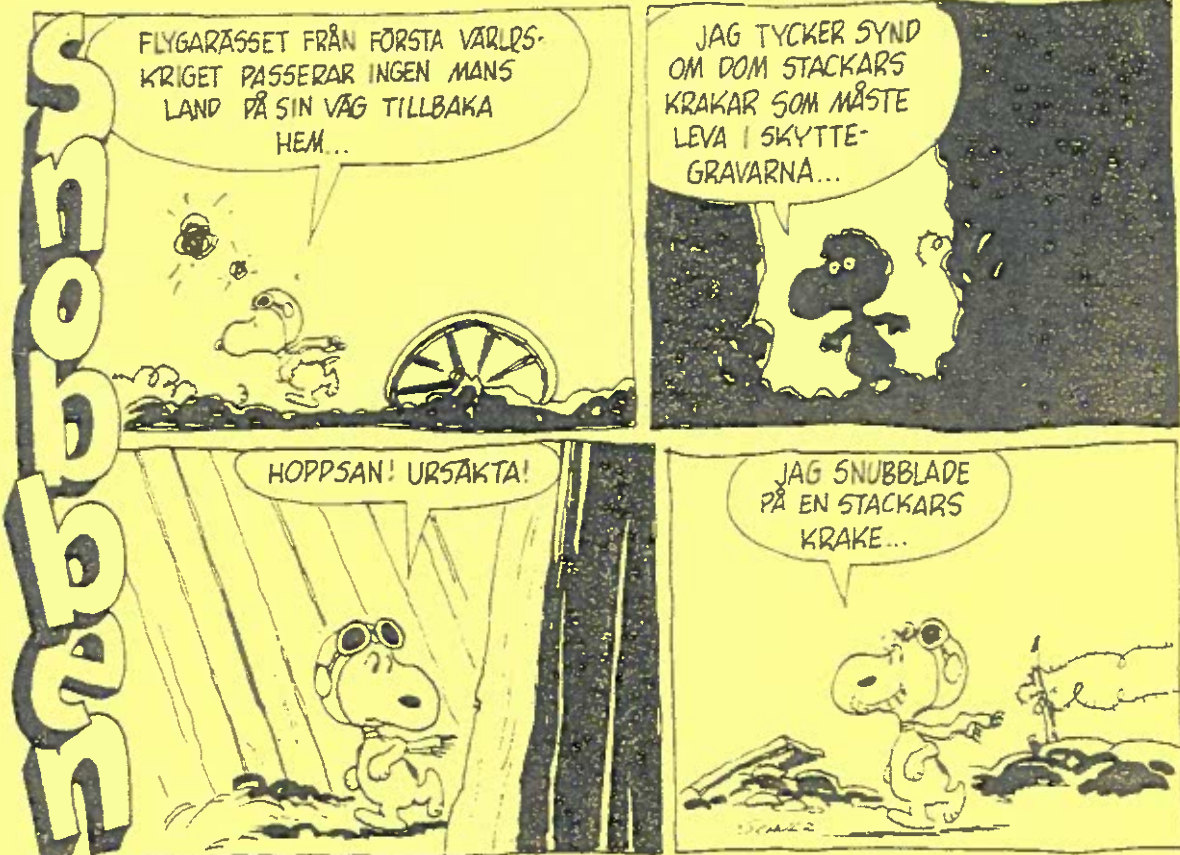


EN SÅN SOMMAR DET VARIT !!!

Omslagsbilden har fångat Bengt Höglunds Viking under en av många sköna kvällsflygningar. Varma, stilla kvällar på Radiolanda. Fika. Låga tryckare där avgasstrimman ligger kvar i den svaga vinden. Något att minnas nu när mörker och kyla närmar sig.



7 311540 003905



©UNITED FEATURE SYNDICATE 1968

NYKÖPINGS MODELKLUBB

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): 100kr

Senior : 200kr

Familj : 300kr

Postgirokonto (NMK):

36 99 39 - 4

GLÖM INTE BORT ATT  
KOMMA IHÅG!

7 OKTOBER CUPFINAL  
21 OKTOBER DOGFIGHT  
PÅ RADIOLANDA!!

ANNONS:

KÖPES: 10cc motor (typ  
OS 60 FP), i god kondition.

Henrik Edefur

tel. 08-6471434 (kvällar)

# UPPLOPP PÅ CUPTOPP !!



Billy Ståhl med sin exklusiva "matsäckskorg" !

20 maj, en efterlängtat dag av många (alla), årets första Cuptävling ! Det är nu för åttonde året som NMK cupen flygs.

Varje helg från 1 maj till ca oktober får man 300 poäng om man flyger på Radiolanda, 100 p om man bara är ute och kikar/äter/hånar/snackar osv. Tre helger är det CUPTOPP med chans att insamla ännu mer poäng.

Nytt för i år är möjligheten att bli CUPTOPPSvärsting (endast de tre del-tävlingarna räknas) eller/och att bli NÄRVARUvärsting (övriga helger tillsammans).

KAMPEN KAN BÖRJA !

MÅ BÄSTE PAJLÅT VINNA !

Glädjande hela 14 flygsugna hade mött upp i det fina vädret.

Ingvar Claesson briefade som vanligt, avsludade med: "Är nu någonting oklrt, utöver det jag sagt ??" OM DET VAR !!



Jan Petterson klar för tejk åff.



Hasse Gustavsson klar för tejk åff.

Att vuxna alltid  
ska bråka.....



Den upphetsade pöbeln samlad runt tävlingsledare Claesson. Åsikterna om hur moment 3 skulle utföras var många, förvirringen var total.

Moment 1 gick smärtfritt. Starta, göra tre manövrar och landa, under det att man (be-)räknade 3 minuter i huvudet ! Resultaten visar att en NMKare inte behöver klocka när han kokar ägg !!

Därefter missbedömningslandning, hujedamej vad mycket nollpoängare. Var man ivrig att få fika rast ???

På gränsen till statskupp var det i moment 3, ALLA hade en egen uppfattning om hur det skulle flygas. Så här var det dock (OBS ! Red:s uppfattning):

Gör en touch and go högst 15 meter från ett märke. Blir de påföljande landningen längre från märket fick man inte mycket poäng. Dvs landningen skulle vara närmare, högt spel på låg nivå !

Avslutande moment var Kortlandning. Snabbt sätta ner modellen efter att ha flugit över ett hinder, för att inte rulla ner i "diket" i banändan. Tävlingsledaren vågar fortfarande inte ställa upp med sin bil som hinder, det tycker vi övriga är FEGT !!



RESULTATET PÅ ÅRETS FÖRSTA CUPTÄVLING BLEV:

1.	Per Nordström	260p	0p	560p	290p	1110 p
2.	Henrik Edefur	285	90	420	280	1075 p
3.	Bengt Höglund	274	60	470	260	1064 p
4.	Pontus Svensson	299	280	260	170	1060 p
5.	Christer Svensson	258	210	340	200	1008 p
6.	Ingvar Claesson	265	190	500	0	955 p
7.	Bill Gill	294	220	110	300	924 p
8.	Tomas Johansson	253	160	200	300	913 p
9.	Billy Ståhl	233	280	110	200	823 p
10.	Hans Gustavsson	290	0	260	140	690 p
11.	Roine Åhrberg	275	0	200	210	685 p
12.	Daniel Holm	293	170	0	200	663 p
13.	Christer Landberg	268	0	250	20	538 p
14.	Jan Petterson	284	0	0	0	284 p

## Säkrutan

### Å... LITE ANNAT DIVERSE...

I modellflygtidning/ar och i motion till SMFF årsmöte har framkastats meningar om obligatoriskt RC-cert. Vi vet ju, att vissa klubbar redan fordrar att flygare ska ha cert för att få flyga på deras fält. För deltagande i tävlingar (de flesta) krävs också cert. Men obligatoriskt..... ?? OK, det är väl fritt fram att tycka vad man vill om förslaget. Vidare: vem skall övervaka att berörda har cert, skall detta förnyas efter ett antal år om man inte varit aktiv osv? Icke SMFF-anslutna? Hur är det med dessa, hur når man dem? Detta är kanske en del av småfunderingar man kan ha när som i det här fallet, ett moln av tvång börjar skönjas vid horisonten.

Som säkerhetsansvarig i NMK är jag verkligen tillskyndare av RC-cert - på frivillig basis - samt förstås obligatoriskt för tävlande. Därför passar jag på att "puffa" för "lappen". Så du som ännu inte tagit ditt cert, hör av dig till mig. Du kan också ta kontakt med Per Nordström. Han ställer nog också upp och hjälper dig. Å du... du får en snygg RC-flagga på köpet!

Tel Ingvar 21 85 95  
" Per 28 35 71

/ Ingvar

# Rock 'N Roll !!



Den 27 maj mörknade himlen över Radiolanda igen, krig rådde. Inte så allvarligt, det var ännu en upplaga av NMK:s Dogfight-tävling. Där det gäller att med sin modell klippa motståndarmodellens streamer. Eller varför inte dennes MODELL ???

Endast tre tuffa och hänsynslösa piloter hade mött upp, men ett tiotal i publiken. Vilka yttrade: "Njea, nästa gång är jag nog kanske eventuellt med...tror jag." Alla tycker det är kul med dogfight, men få vill tävla. Men trot eller ej, det är roligare att flyga än att titta på !

Efter sedvanlig inledning (fanhissning under nationalsångspelande och premiärminister Chamberlain förklarar Tyskland krig) startade tävlingen.



I heat 1 slår Christer Landberg till och får ett klipp på Pontus Svensson, Christer sjunde seger !

Först i tredje heatet kommer nästa klipp. Till allas förvåning, även sin egen, lyckas Pontus klippa Henrik Edefur ! Men Henrik ger igen med ränta. Kör av bakkroppen på Pontus modell som går i backen.

Dagens Ace of Base blir så klart Henrik. Har nu ett klipp kvar till ACE !

Nästa Dogfight blir 21 oktober, plocka nu fram din gamla fula modell och var med !!!

# LEKSAKSAFFÄREN

V. TRÄDGÅRDSGATAN 14

TEL 210196

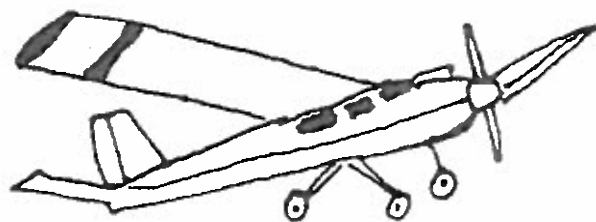
SPECIALBUTIKEN FÖR LEK OCH HOBBY

NU UTÖKAR VI VÅRT  
SORTIMENT PÅ HOBBY

BALSA FURU PLYWOOD

MOTORER BYGG SATSER

BRÄNSLE TILL BRA PRISER



STORT SORTIMENT PÅ

# KYOSHO

# VÄLKOMNA!

# SM-HJÄLTARNA

Som de flesta säkert vet gick ett gemensamt SM/RM för alla modellflygklasser av stapeln i Norrköping 3-11 juli. Om arrangemanget var lyckat eller inte har det stötts och blöts om i andra hobbytidningar, därom inga kommentarer i denna tidning.

Vi som var där tyckte det var kul att titta på andra klasser, såna man inte ser i NMK !



På bilden: Helikopterlandslaget i F3C; Pära, Henrik Nilsson och Lars Bexander. (Bilden är förövrigt sno... lånad ur AoH)

PÄRA GJORDE DET IGEN ! För tredje året i rad blev Per Nordström svensk mästare i F3C-helikopter, ett jättegrattis !!

NMK:s andre helikopterflygare Thomas Cedergren fick tyvärr lämna återbud pga ett värkande knä som omöjliggjorde all flygning. Ställde ändå upp som läsare till Pära.







Elflygets språkrör i NMK ställde upp i RM F5B Pop (Riksmästerskap i El-populär). Det var ingen mindre än vår högt ärade ordförande INGVAR CLAESSION (även känd från Trafikmagasinet och Plankett i SN). Ingvar kämpade till sig en hedrande sjunde plats av fjorton. Med tanke på att Ingvar flög en enkel Challenger och flera konkurrenter var landslagsmeriterade var hans insats strålande. WELL DONE, Ingvar !

---

## VAR RÄDD OM DIN SOPGUBBE!

---

Vicevärden ringde på dörren hemma hos redaktören en kväll. Berättade att en sophämtare hade blivit illa skuren i armen när han burit en säck i huset. Det visade sig vara av ett löst blad från en mattkniv. Som modellbyggare var redaktören på sannolika skäl misstänkt till dådet, men alla misstankar kunde snabbt avskrivas då denne inte använder blad av aktuell typ.

Händelsen manar dock till eftertanke, tänk på detta när du byter blad i din hobbykniv. Litet som stort, vasst eller slött (tycker du) kan det leta sig ut ur soppåsen och skada sophämtaren. Ta därför alltid som vana att exempelvis linda ett par varv med kraftig tejp runt bladet. Eller lägga det i ett tomt ihopvikt mjölkpaket. Varför inte både och !! Även pianotråds och plåtbitar behöver packas ordentligt.

TÄNK EFTER FÖRE ! VAR RÄDD OM DIN SOPGUBBE !

# NMK PÅ FOLK PARKSTURNE!

Ingvar Claesson hade fått en förfrågan från Björkviks LRF om NMK kunde ställa upp med modelluppvisning på deras familjefest. Trots att det var mitt i semestern blev det en lyckad show i Björkviks Folketspark med ett tiotal NMK-are !

Bilsektionen med Rolle Nygren i spetsen hade klippt upp en bana i parken som man rejsade på. Klubbilen fanns på plats, så de som ville prova fick chansen. Förare var duon Niklas och Henrik Nygren samt Mikael Andersson.

Flygsektionen bjöd på diverse flygkonster. De hade det inte så lätt i det blåsiga vädret, turbulent som det också var mellan skogsdungarna. Till på köpet korsades flygbanan av en tele(?) -ledning. En herre vid namn Mats Ceder försökte loopa runt denna två gånger. Efter första försöket var modellen reparerbar, men INTE efter det andra !!! Men publiken jublade.

Övriga piloter var Ingvar, Tomas Johansson, Jan Petterson, Bengt Höglund, Henrik Edefur och Christer Landberg. Världsbäst speaker var Tomas Leijon !

LRFs representant var efteråt mycket nöjd med uppvisningen, att det sen gav klirr i klubbkassan gjorde inte saken sämre !!

TACK ALLA SOM STÄLLDE UPP !

## **Familjefest i Björkviks Folkets park**

**lördagen den 15 juli kl 19.00**

### ***Dans till Löpsjötorparns orkester***

Underhållning av **Bengt Sunesson**

Uppvisning av Modellflyg och Modellbilar

Tipspromenad ✨ Slagmaskin

”Provsmakning av rökt kycklingklubba”

*Alla varmt välkomna!* Björkviks LRF





Här är det ett gäng unga grabbar som kör uppe på kvällens körställning för att få prova klubbilen.



En del av flygdepån. Publiken syns i bakgrunden och speaker Tomas Leijon till vänster.

# KOBRAFEBER!

Modellen Kobra 20B, som den egentligen heter, är ingen ny modell. Konstruerad av Lars Dücker, Skåne, på tidigt 80-tal någon gång, byggs enkelt av 8 st balsaflyg på ett par kvällar. Drygt en meter i spännvidd och med en .25-motor i nosen blir den lätt och välflygande.

Kobra febern började för något år sedan i NMK när Christer Landberg flög med sina Kobror (hmm, är inne på sin FJÄRDE), och välvilligt "lånade" ut ritningar till byggsugna NMK-are. I början byggdes det direkt efter ritningen, men på senaste tiden har de mest fantastiska Kobrorna dykt upp. Några av dessa presenteras här ! Man behöver inte bygga exakt efter en ritning/byggsats utan kan enkelt ge modellen en egen touch. Ändrar man inte allt för mycket flyger den lika bra.

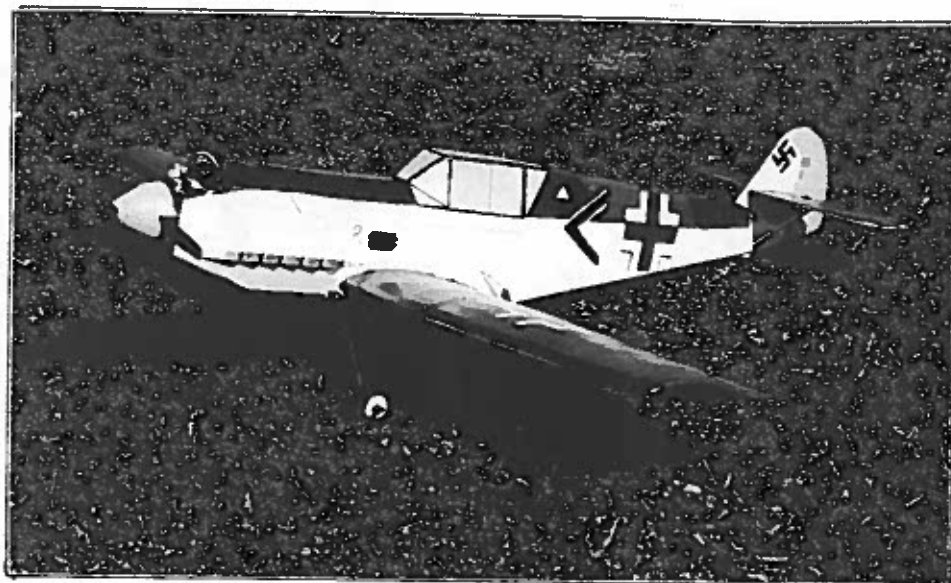
LÅT DIG INSPIRERAS !!!



Patrik Andersson, till vänster, byggde helt efter ritningen, men målade den i ryskt kamouflage med röda stjärnor !

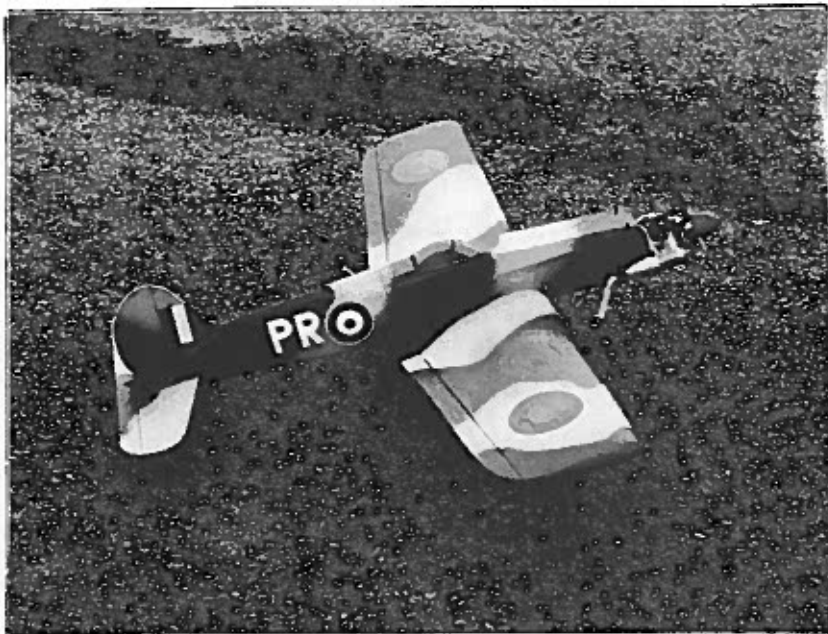
Mats Ceder som är Messerschmitt 109-freak, ja på gränsen till sjuklig, gjorde en rejäl ombyggnad. Hittade en Bf 109 ritning där vingen nästan var identisk med Kobrans i form. Tog 109:ans kroppsspant med böjda sidor och gjorde om dem till raka. En något kantig 109 med Kobra vinge blev resultatet, men mycket lättbyggd och snygg !

Ligger tyvärr numer begravnen i Björkviks folketspark !! (Se separat artikel)





Daniel Holm gjorde en liknande ombyggnad som Mats. Förstorade hela kroppen från en liten 1/72 ritning på en P-47:a. Använde sen Kobravingen. Med snygg målning och märkning fick han en snygg P-47 Thunderbolt !



Ingvar Claesson rundade av översidan på kroppen och tillverkade en ny huv. Ändrade även på sidrodrets form. Very nice indeed, a Spitfire !!

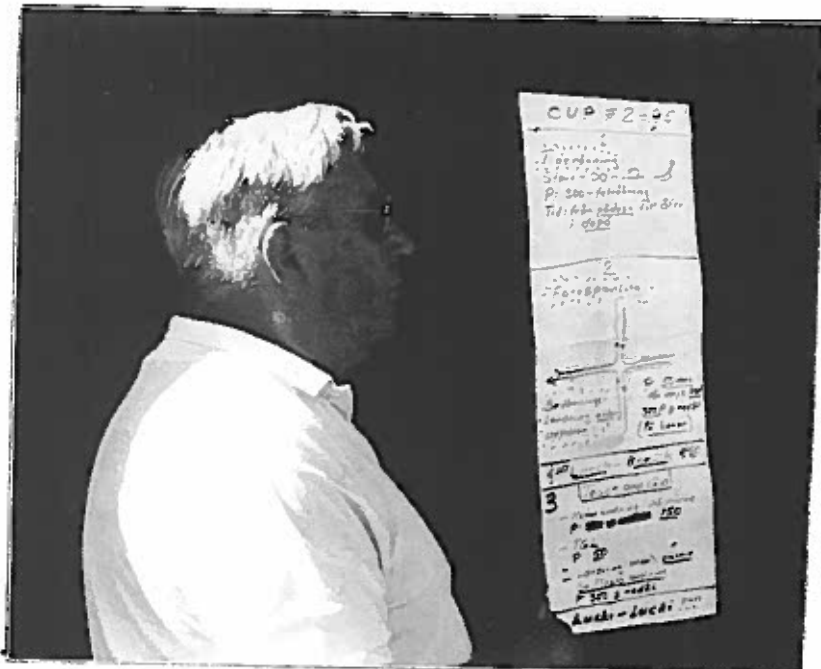


Christer Svensson bygger aldrig en ful modell, har alltid en hög WOW !-faktor på dom. Sin Kobra inget undantag. Christer ändrade ändå inte så mycket: Vingspetsarna, höjdrodret, fenan och huvan. Men detaljerna sen: Cockpit med pilot, antenner, fällbar tank, krok a´la hangarfartyg (se byggtips i NMK-nytt 3/94), och snygga skalahjul från Robart.



Pricken över i:et på Christers Kobra är märkningen. Nationalitetsbeteckningar och "pilar" är handmålade. "135" är utskurna i självhäftande plast. Småtexter som "No step", "Push", pilotens namn mm är Decadrys gnuggbokstäver. (Finns i olika stilar och storlekar, samt siffror. Bla Kullbergs har.)

# CUPTOPP 2 !



Den andra deltävlingen i NMK-cup 95 avflögs 12 augusti.

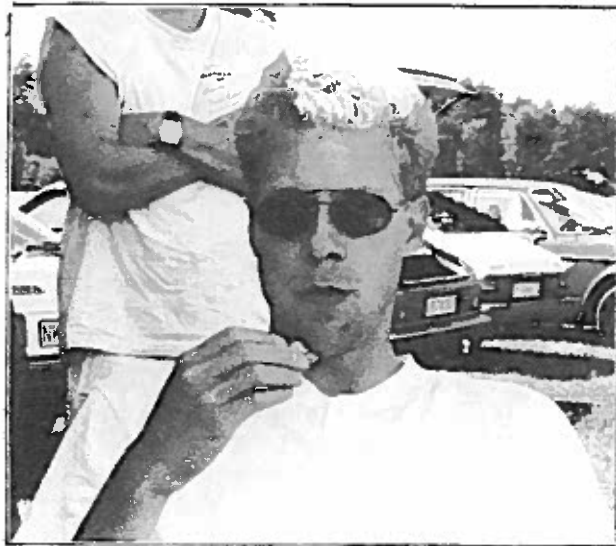
Moment 1 som i Cuptopp 1, men nu skulle tiden räknas från lättning till modellen sattes ner i DEPÅN igen. Joakim Dahlkvist fixade det på sekunden rätt !

Moment 2 var FOTOSPÄNING, 4 bilder skulle knäppas i ban-korset, därefter bedömnings-landning. Som vanligt ynkligt med poäng. Christer Landberg mötes med "vågen" efter sin landning, 14 långa meter från märket, skäms !



Moment 3, den knepiga med touch and go och påföljande landning. Denna gång förstod de tävlande reglerna, men den byiga vinden medförde stora problem.

Tex Ingvar som sakta kom tuffande mot märket i den svaga vinden. I nästa sekund friskade vinden i, med 90 graders kantring. Ingvar "landade" på rygg 50 m från märket !! Stort jubel utbröt från medtävlarna !



Roine Åhrberg taxar ut till tävlingsstart. Till höger tävlingens gäst-ätare, NMK:s X-kassör Niclas Holmgren.



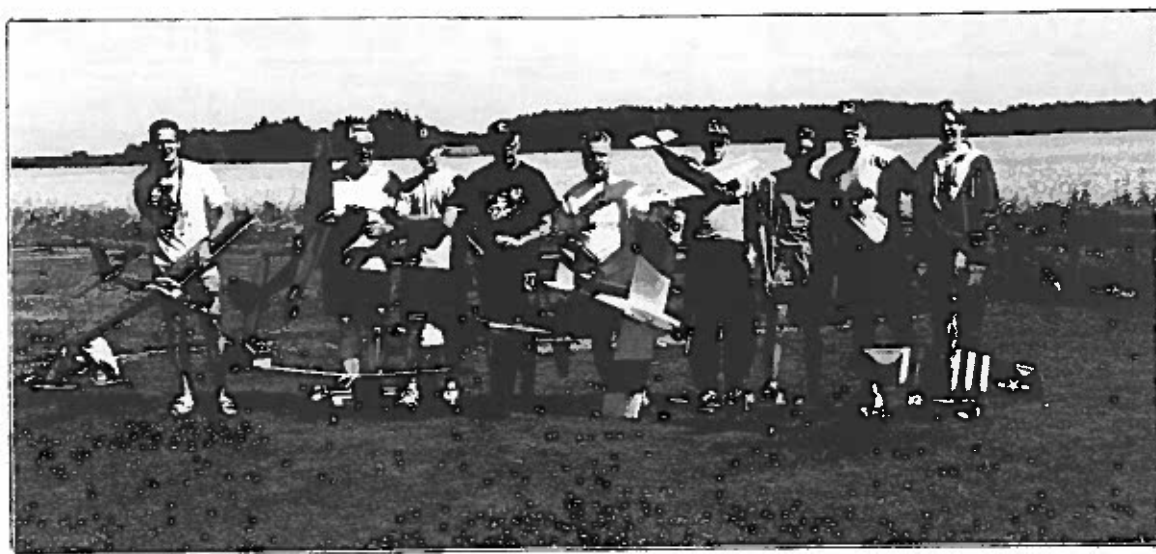
Påra landar något plus med Viper.



En liten bön innan en start kan kanske hjälpa ibland. Dock inte i Ingvars fall, med två klara noll poängs landningar !!!

POÄNG OCH RESULTAT SOM DE BLEV PÅ CUPTOPP 2:

1.	Per Nordström	292 p	420 p	440 p	Tot:	1152 poäng
2.	Roine Åhrberg	296	310	480		1086
3.	Henrik Edefur	290	420	300		1010
4.	Joakim Dahlkvist	300	180	470		950
5.	Tomas Johansson	277	420	140		937
6.	Christer Landberg	296	130	480		906
7.	Daniel Holm	292	420	0		712
8.	Jan Petterson	261	190	0		451
9.	Ingvar Claesson	278	170	0		448



# Natans Hobby

Sveriges närmaste hobbybutik —  
aldrig längre bort än Din telefon!

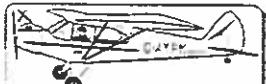
Telefon 0340-66 00 66




Byggsats med bygginstruktion på svenska




Byggsats med färdig vinge



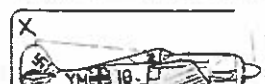
**FLAIRs SUPER CUB**  
söv 1.250 mm, för 2,5-6,5 cc 2T, 5,0-5,5 cc 4T, 4-kanal • PRIS 1.055,-



**HI BOY • trainer**  
söv 1.570 mm, för 32-40 2-T (5-6,5 cc), 4-5 kanal • PRIS 625,-



**T 180 & 240** • söv 1.800 mm resp 2450 mm • PRIS 795,- & 1.550,-  
T 180, färdig vinge 960,-




**CORSAIR**  
söv 1.320 mm för 40 2T, 50 4T-motor, 4-kanal radio • PRIS 1.195,-




**SPITFIRE Mk IX**  
söv 1.420 mm, för 40 2T, 50 4T-motor, 4-kanal radio • PRIS 1.195,-



**FLAIRs HOOLIGAN**  
söv 1.370 mm, för 40-60 2-T, 4-kanal • PRIS 850,-



**LO BOY • trainer**  
söv 1.420 mm, för 32-40 2-T (5-6,5 cc), 4-5 kanal • PRIS 725,-




**CUSTOM CRUISER**  
söv 1.600 mm, för 4-6,5 cc 2T, 6,5 cc 4T, 4-kan radio ABS-käpa • PRIS 790,-




**FW-190**  
söv 1.420 mm, för 40-45-motor, 4-kanal radio • PRIS 1.195,-



**MESSERSCHMITT BF-109**  
söv 1.320 mm, för 40 2T el 60 4T, 4-kanal • PRIS 1.195,-




**FLAIRs PUPPETEER**  
söv 1.525 mm för 30-60-motor, 4-kanal radio • PRIS 1.045,-




**TURBO • trainer**  
söv 1.520 mm för 32-45 2-T (5-6,5 cc), 4-5 kanal • PRIS 725,-




**ROBIN TIARA**  
söv 1.525 mm, färdig vinge, ABS-käpa 4-kan radio • PRIS 1.185,-




**SK16 HARVARD**  
söv 1.525 mm, för 40-45 2T el 40-60 4T • 4-kanal • PRIS 1.195,-



**VULTEE VALIANT**  
söv 1.525 mm, för 40-45 2T el 40-60 4T • 4-kanal • PRIS 1.195,-




**FLAIRs SESa**  
söv 1.300 mm för 30-50 2T el 45-61 4T • 4-kanal • PRIS 1.015,-



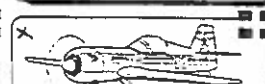
**FUN FLY**  
söv 1.370 mm, 1,25-40 2T (4-6,5 cc), 4-kanal • PRIS 575,-




**FLAIRs TAUBE**  
söv 2.000 mm, 30-40 cc 4T, 3-kanal • PRIS 1.045,-




**P-51D MUSTANG**  
söv 1.410 mm, vikt 2.100 gram, färdig vinge för 40-motor • PRIS 1.195,-




**SUKHOI SU-26**  
söv 1.143 mm, för 6,5 cc, glasfibr-käpa, kolfiberställ • PRIS 1.195,-



**FLAIRs FOKKER D VII**  
För 40-60 4-T el 40-61 2-T, 4-kanal radio • PRIS 1.230,-



**STAMPE SV4b**  
skala 1:4  
söv 2.090 mm för 60-120-motor, 4-kanal radio • PRIS 1.450,-




**FLAIRs ATTILA**  
söv 1.170 mm, 15-25 cc 2T, 20-30 cc 4T, 3-4 kanal • PRIS 550,-




**LOCKHEED P-38 LIGHTNING**  
söv 1.895 mm, 2 x 25-40, 2-takt, färdig vinge, 4-kanal radio • PRIS 1.130,-




**SUKHOI SU-29M skala 1:5**  
söv 1.525 mm, 60-120, glasfibr-käpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.550,-



**FLAIRs LEGIONAIR**  
Söv 1.320 mm, för 25-40 2-takt, 4-kanal radio • PRIS 960,-



**AERONCA**  
söv 2.650 mm, 60-120 cc, stor & lättbyggd, 4-kanal • PRIS 1.450,-




**HAWKER HURRICANE**  
söv 1.420 mm, för 40 2-takt, färdig vinge, 4-kan radio • PRIS 1.195,-




**GRUMMAN BEARCAT**  
söv 1.270 mm, för 40 2-takt, färdig vinge, 4-kanal • PRIS 1.195,-




**EXTRA 300 • skala 1:5**  
söv 1.727 mm, 60-120, glasfibr-käpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.740,-




**FLAIRs BARONETTE**  
söv 1.245 mm, för 25-40 2-takt, 4-kanal radio • PRIS 1.015,-




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



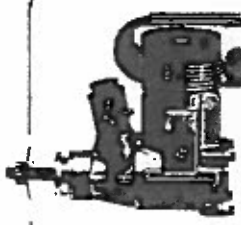
**HAWKER SEA FURY**  
söv 1.320 mm, för 40 2-takt, färdig vinge, 4-kan radio • PRIS 1.195,-



**GRUMMAN HELLCAT**  
söv 1.270 mm, för 40 2-takt, färdig vinge, 4-kanal • PRIS 1.195,-

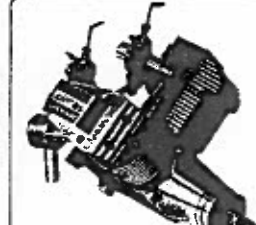


**EXTRA 300 S skala 1:5**  
söv 1.727 mm, 60-120, glasfibr-käpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.950,-



**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 30 Heli 945,-
- Irvine 36 Heli F1 1.140,-
- 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 150S RC 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 servon, ackar till mottagare + sändare + laddare.

- 4-kan, XP/FM 2.600,-
- 6-kan, XP/FM 2.750,-
- 7-kan, XP/FM 2.950,-
- 7-kan, PCM 3.550,-
- 7-kan, PCM 3.900,-
- 7-kan, aeroheli 4.200,-

OBSERVERA! I serien BEROMDA FLYGPLAN FRÅN ANDRA VÄRLDSKRIGET kommer inom kort också B-25 Mitchell, Junkers Ju87 Stuka, Republic P-47 Thunderbolt och Avro Lancaster (söv 2.100 mm för 4 x 25 eller 2 x 50-motorer)



# MRCE BIL TÄVLINGAR

## **29/4 MHF Skarpnäck Stockholm**

Utomhustävlandet för våra NMKare började även den här säsongen på Flatenbanan i Skarpnäck "Majracet" Det som skulle bli en fin vartävling, blev istället en tävling i snöslask. När fria träningen skulle börja 7.30 uppmättes ca 10 cm nysnö runt banan och temperaturen visade 7 grader varmt, men ingenting kan hindra entusiaster, arrangörsklubbens egna och frivilliga fixade snöröjningen. Några åkte hem, några kom inte, men tävlingen kunde börja framåt 9.30. och fram på dagen blev det riktigt hyggligt väder, solen bröt igenom snöbyarna emellanåt

Allt NMKare är bra i snörace fick vi bevisat. Henrik Nygren blev tvåa endast 12 sek före Niklas Nygren som slutade trea. Mikael Andersson slutade på åttonde plats i finalen.

## **14/5 Västerås MS Västerås**

Tvårsceup premiären skulle äga rum i Västerås, allt verkade helt perfekt på Lördagen. Tävlingarna brukar ju alltid vara på Lördagar men tyvärr inte den här gången, den var flyttad till Söndagen. Söndagen började med lite duggregn som vid ca tiotiden började det komma vita stora flingor som ingen kunde stoppa. Trots ett ymmigt snöfall beslutades det att tävlingen skulle genomföras. Bäst lyckades Henrik Nygren som tog sin första seger i karriären, Mikael Andersson kom på en fin femte plats, Niklas Nygren hamnade till slut på en nionde plats.

## **3-4/6 EM Uttagning På Brandholmen i Nyköping**

Förutsättningarna för en riktig MR tävling kunde inte ha varit bättre, äntligen sommar. För andra gången gästades Brandholmen och Nyköping av Sverige eliten i miniracing, till skillnad mot 94 så var det den här gången Uttagningstävling i båda klasserna 2wd 4wd, totalt 98st anmälda.

I 2wd som kördes på Lördagen lyckades klubbmedlemmen Mats Johansson bäst med att komma trea i C finalen, Niklas Johansson som också är klubbmedlem men tävlar för Omsk, hamnade på andra plats i D finalen. Klassen vann Niklas Håkansson Trelleborgs MK. På söndagen blev det 4wd klassens tur, Och där kunde NMK ställa upp med sex förare. 4wd tävlingen kunde man se som en förtävling till kommande SM på Brandholmen 1996. NMK aren Niklas Nygren gjorde en fin prestation, i tredje och näst sista kvalheftet körde han så bra att det räckte till en plats i B finalen. Övriga NMKare, Dennis Nygren och Henrik Nygren till C final, Niklas Sjöström och Gustav Olsson till D final.

**Resultat: Nicklas Nygren totalt 18e plats Dennis N 28e plats Henrik N 29a**

**Niklas Sjöström 34a Gustav Ohlsson 35e plats och Mikael Andersson 42a**

Niklas N. blev näst bäste B förare Nicklas Sjöström bästa C förare.

Segrare i a finalen blev för första gången Fredrik Mathiesen Norrköpings MK.

### **10/6 Bofors MRC Karlskoga**

Tvårs cupens andra tävling för året gick i Bofors, återigen en tävling med fint väder på resdagen (fredag eftermiddag), men så på Lördag morgon regn. Regnet slutade frampå förmiddagen och banan blev perfekt. NMK hade sex förare med den här tävlingen. Henrik Nygren i 4 wd lyckades bäst med en tredje plats totalt följd av brorsan Niklas, Mikael Andersson blev femma, Gustav Ohlsson slutade på sjätte plats. I 2wd klassen kom Mats Johansson fyra och Niklas Johansson hamnade på sjätte plats i B finalen.

### **17/6 Nora MK Nora**

Tredje tävlingen i Tvårs cupen 95 ägde rum i Nora. Nora MK är den enda banan i landet som har gräs som underlag. Till den här tävlingen hade fem Nyköpings grabbar anmält sig till tävlingen. Likt andra tävlingar den här säsongen så var vädret fint ända tills finalheaten började, då kom regnet det började lite fint, och så till finalerna blev det skyfall. Bästa placering den här gången stod Niklas Nygren för, en tredje plats för dagen, storebror Henrik kom den här gången fyra. Niklas Sjöström knep en femte plats, och blev bästa C förare. Mikael Andersson hamnade på åttonde plats och Dennis Nygren blev tia.

### **4 5 6/8 SM 4wd i Trelleborg**

Årets SM skulle komma att avgöras i Skåne, förutsättningarna var utomordentligt fina Sommar, varmt och semester. Från klubben startade den här gången bröderna Henrik och Niklas Nygren, samt kusin Dennis Nygren. En SM tävling i miniracing pågår i tre dagar, Fredag = träning, Lördag = Kvalificering, Söndag = Finaler. Tävlingen blev som vanligt en kamp om sekunder. Henrik lyckades den här gången mycket bra och tog en tredje plats i C finalen, totalt på 23 plats. Dennis hamnade på en 32a plats, och Niklas endast fem sekunder efter på en 33 plats.

### **12/8 Miracl Linköping**

( Inställd)

### **19/8 MK Eskil Eskilstuna**

( Inställd)

### **26/8 Träning Uppvisning på Brandholmen ( Sex NMKare ställde upp)**

**2/9 Tystbergadagen** Uppvisning på en provisoriskt lagd bana på fotbollsplanen (grus) vid Tystberga IP, Sex NMKare gjorde en inprovicerad tävling. Klubbilen provades flitigt av många intresserade.

ROLAND NYGREN

# TRÄNING I GRIPENHALLEN

1995 LÖRDAGAR 0900 - 1400

OKTOBER. 7. 21. 28.

NOVEMBER. 25.

DECEMBER. 2. 16. 23.

1996

JANUARI. 6. 13. 20. 27.

FEBRUARI. 3. 10. 17.

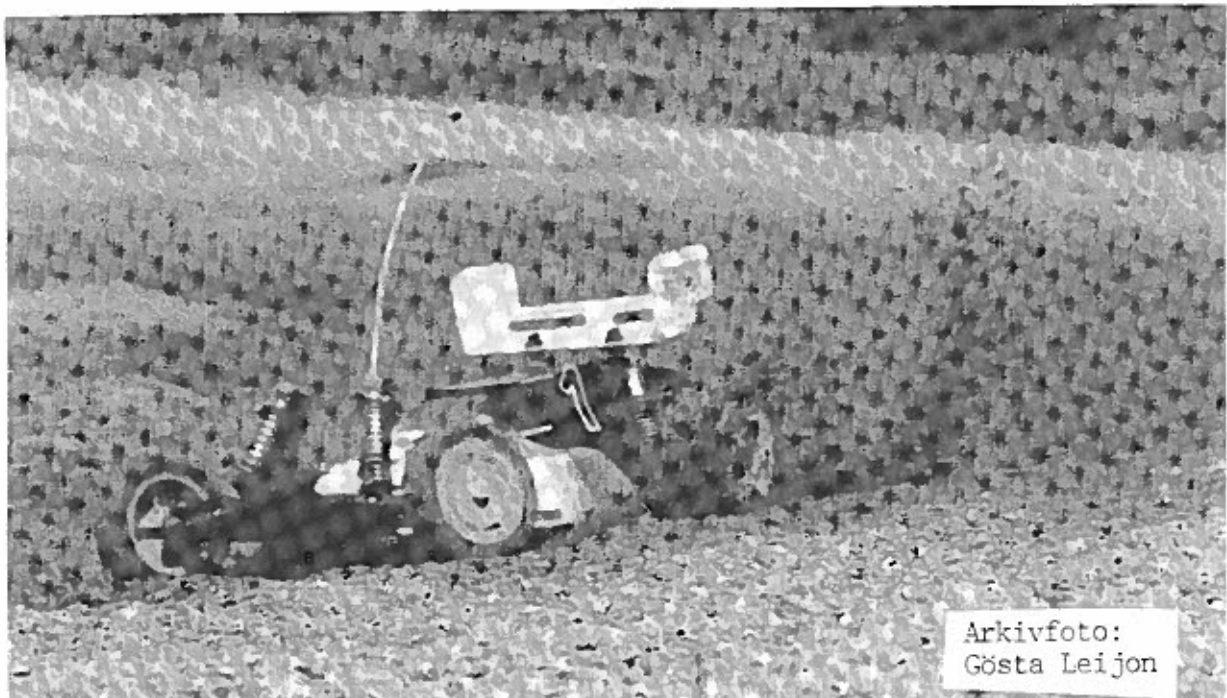
MARS. 30.

## TÄVLINGS DATUM

NOVENBER. 3. - 4. 1995 ? ? ?

FEBRUARI. 23. - 24. 1996 ???????????

MARS. 1 - 2 1996 ???????????



Arkivfoto:  
Gösta Leijon

# TACK, BYGGKURS Å FIKAKVÄLL !!

## RADIOLANDA

Klubbhuset på Radiolanda har fått en liten make upp under sommaren, i det att yttre fasaden målats. Nu återstår byte av panel på södra gaveln. När detta läses är detta förhoppningsfullt redan utfört. Stor tack till alla som ställt upp och hjälpt till här.

En uppmaning: ta det försiktigt vid passage av huset vid infarten till fältet, så att vi inte lägger en dammridå över de boende!

## VINTERAKTIVITETER

Nu gör vi en ansträngning och kör igång med byggkurs för yngre. Byggledare och assistenter skall i dagarna träffas för att planlägga.

Kvällar för fika och allmänt snack slog ju väl ut förra vintersäsongen. Låt oss fortsätta med detta. Lämpligen börjar vi i vecka 43. Vilken kväll får bli beroende av när byggkursen pågår. Närmare tidpunkt anslås på tavlan vid hamnen. Väl mött!

/ Ingvar

---

## INSÄNDARE:

### Modellflyg som terapi

Har genom åren lagt märke till en långsam förändring inom NMK:s flygsektion. Ungdomarna minskar. De åldras och blir äldre, och äldre och ännu äldre för att nu vara JÄTTE GAMLA. För att då kompensera det minskade ungdomsstödet föreslår jag nu att vi ansöker om bidrag hos socialstyrelsen och landsting för att vi bedriver en så framgångsrik åldringsvård.

Undertecknat av

Ung-Frisk och Stark

# SOMMARBILDER !!

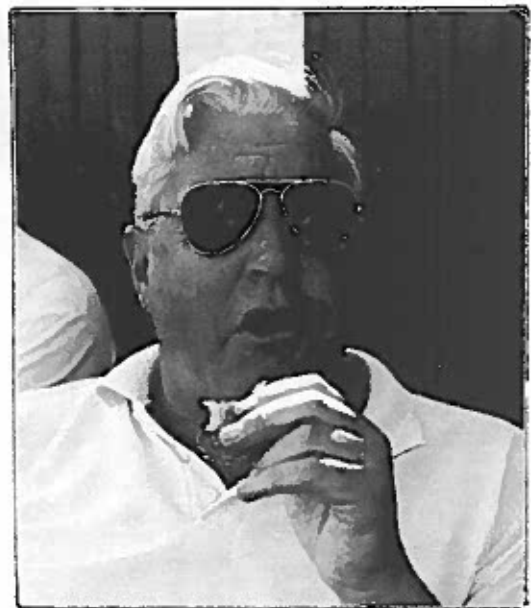
FRÅN DEN UNDERBARA SOMMAREN -95.



Per Nordström och Roine Åhrberg vurmar för Q-500, den enklaste pylonklassen. Lättbyggda och välflygande modeller.



Bygglade Mikael Landin. Köper gärna din kvaddade modell och bygger om vraket till något helt annat.



Ingvar Claesson



Henrik Edefur med Dogfight-Mustang.



Thomas Johansson och Acrostar.



Joakim Dahlkvist



Oldboysen som flyger fortare än de flesta, Roine Åhrberg och Carl-Olof Carlsson. Vem blir först genom ljudvallen ?



Mats Ceder med Bf 109 som "tappat" vingen, en vanlig syn i somras !



Anders Jonsson kör in sin nya MAGNUM....



Christer Landbergs Focke Wulf 190F-2  
har fortfarande inte kommit i luften,  
men i vår då.....



Bengt Höglund provkör motorn (Enya  
fyrtakt) i sin gamla TAXI med pontoner.  
Gunnar Wolving assisterar.



**Vi har det.**

# MODELLENS HALVDAG



Några grabbar tittar intresserat på Henrik Edefurs Dogfighter-Mustang.

Det blev inte mycket till Modellens Dag i år.

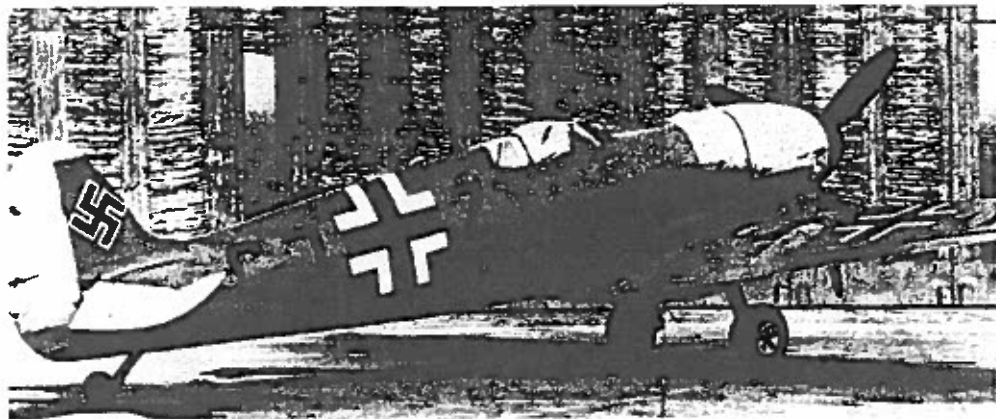
När Ingvar Claesson ringde runt och raggade flygare var det bara ett fåtal som hade möjlighet att flyga. I all hast avblåstes det hela, men eftersom det var affischer på Brandholmen och annonserat i SN:s evenemangstips mötte några bil- och flygförare upp. Ifall några intresserade skulle dyka upp, vilket det gjorde.

Det positiva (?) var att det var blåsigt och regnet hängde i luften. Hade vi dragit igång en jätteapparat hade det nog ändå inte kommit någon jättepublik.....



Björn Enell och Joakim Dahlqvist tankar inför kommande flygningar. De två borde för övrigt bilda en egen avdelning i NMK med namnet "Vi som ALLTID gör snygga landningar"





# Spitfire med DB-motor, det bästa av två världar?

När en nästan intakt Spitfire Mk. V föll i tyskarnas händer 1943 nöjde man sig inte med att locka av den alla hemligheter i original-

Vad man visste sedan slaget om Storbritannien var att Spitfire hade ett litet övertag över Messerschmitt Bf 109 E i kurvstrid. Bland annat steg den bättre. Bland svaghetsstrena räknades i början den kläna beväpningen, åtta finskalbriga kulsprutor (7,62 mm Browning). Detta korrigerade engelsmännen snart genom att byta ut fyra av kulsprutorna mot två 20 mm Hispanokanoner.

Tyskarna hade också fått bevis på Spitfires utvecklingspotential när det gällde fart. Topp hastigheten årop stadigt öpnat för varje ny och starkare version av Merlinmotorn, för att ta ett språng fram och med Mk. XII när den större Griffon-motorn installerades. Spitfire Mk. XIV kunde på 7.922 m höjd pressas upp i snett etroliga 752 km/t. Denna version användes flitigt i jakten på tyska V1-bomber och det var en Mk. XIV som sköt ned den första Me 262 i luftstrid.

22.351 Spitfire byggdes 1937-47. Av det fästa som flögs med tyska rikskorsen av tyska piloter tillhör en Mk. V utrustad med DB 601-motor de mer kända.

Denne flygplan, med serienummer EN 823, föll nästan oskadad i tyska händer sommaren 1943. Det var utrustad med en Merlin 45-motor på 1.475 hk. Efter några enklare repara-

tioner var EN 823 i vedduglig igen och överfördes till en specialavdelning på Forsökscentralen i Rechlin.

Provflygarna i Rechlin hade redan våren 1941 fått tillfälle att vända ut och in på en tidig Spitfire i ett flertalet jämförande prov med deras egen Bf 109 E. När man lockat ut fiendemaschinen alla dess hemligheter kom det på tal att utrusta den med en tysk flygmotor, för vidare försök. Planet skickades till Daimler-Benz flygmotorfabrik norr om Stuttgart.

Jobbet att installera den tilltänkta DB 601-motorn visade sig mer omfattande än tänkt och lades på is. Flygplanet återgick oöförändrat till Forsökscentralen.

När så EN 823 kom till Rechlin dammade motorprojektet av igen och även denna maskin anförtröddes Daimler-Benz. Den hamnade först på deras provflygfält i Echterdingen, söder om Stuttgart. I Echterdingen tanns en brokig skara flygplan som bytte motorer oftare än andra övert olja och tjänstgör. Där lanns He 111, He 130, Bf 109 och 110, Ju 87 och Fi 167. Även en trenmotorig Ju 52/3m ingick i provflygflottan, för tillfälle utrustad med en DB 605 som motmotor.

Den nvanjanda Spitfiren hade berövats sin beväpning på två kanoner och fyra kulsprutor

redan innan den flögs till Stuttgart. Hälften i vingframkanten var noga övertäckta, men bulorna på övert- och undersidorna tanns kvar. Radiorn var urlockad och ersatt med barlast.

I detta utförande fick Daimler-Benz provflygare bekanta sig grundligt med Spitfiren innan ombyggnadsstarten. De hade idel lovord om flygenskaperna.

Med Merlinmotorn urmonterad konstaterades att kroppsvärmsnitet stämde ganska bra med motorgondolen på Daimler-Benz-torsedda tvåmotormaskinen Messerschmitt Bf 110 G. En 1.475 hk DB 605 A-1 inverterad värskevid V-12:a med bränsleinsprutning valdes ut närmare bestämt Werk Nummer 2777/992. Ett nytt motorfäste tillverkades, så som överensspårar mellan Bf 110-kåpan och Spitfire-kroppen.

Instrumenteringen i cockpit byttes mot tyska gre ör av fabriken Jäger. Dessa gick på 27 volt, varför Spitfirens 12-voltssystem fick byggas om och nya kablaget bytas ut.

Smörjsystemet byggdes om så när som på oljekylaren, som fick sitta kvar under vänster vinge. Oljetanken flyttades från sin normala plats under motorn till utsvmmet bakom, på bekostnad av den övre kroppstanken. Systemet trycksattes till 2,3 kg/cm<sup>2</sup> å la Bf 109 G. Det rymde 42 liter olja och på platsen som blev över lades en nyttillverkad 170 liters bränsletank.

Den undre kroppstanken, som rymde 200 liter bränsle, behölls men nivåmåtsystemet måste byggas om till 24 volt.

Tveklutskompressorn till Spitfirens bromsar och landningskärlar tovs från Merlin-motorns kamaxel. Med DB-motor fick det bli via en nedskälning 2,2:l på det lågvarviga kraftuttaget. Hydraulpumpen för landstället byttes mot en tysk av märket Bomag, som köplad till högvarviga kraftuttaget gav 12 l/min.

En trebladig 3,0 m diameter höchöjdspropeller från en Bf 109 G monterades. Den var av märket VDM Typ 9-12 159A, med elektro-mekanisk omställningsautomatik.

Luftuttaget till kompressorn hämtades från Bf 109 G.

En av de viktigaste orsakerna till att man gjorde sig besväret att DB-konvertera en Spitfire var att man ville jämföra motorutvecklingen i realistiska prov. I Messerschmitt Bf 109 G hade de två värskeviderna en sammanlagd yta av 33,6 dm<sup>2</sup>, medan Spitfirens enda kylare var på 17,4 dm<sup>2</sup>. Sällintade i avsett var dock endast 4 procent, bland annat genom att engelsmännen körde med högre värskevidtemperatur. Skulle det fangera med en DB-motor?

En del av förklaring till Spitfirens effektiva kylare, som minskade parasitmotståndet, låg också i inklädnaden.

Det egentliga ombyggnadsarbetet klarades av på några få veckor. Resultatet blev ett flygplan med startvikt 2.730 kg. Samma maskin hade med Merlin 45-motor och full beväpning vägt in på 3.030 kg.

Chefen själv, Flugkapitän Willi Ellensie-

der, var så intresserad av projektet att han själv laide beslag på den första flygningen med den DB-konverterade Spitfiren. Intervjuad i Flug Revue 27 år senare svarade han fortfarande för den engelska-tyska basardnen. Redan vid starten avslöjade den sina goda egenskaper, berättade han. Den hade inte alla Bf 109:ans beryskade instabilitet i loopingplanet.

Steghastigheten upp till 2.400 m höjd uppmättes till i genomsnitt 22,8 m/s. Vid jämförande flygningar med en Bf 109 G steg Spitfiren 5 m/s snabbare, de vis på grund av att den saknade vapen, men även med kanoner och kulsprutor skulle den ha överträtt Messerschmitt med 3-4 m/s, räknades det ut.

Maxhastigheten på låg höjd var på 25 km/t lägre för Spitfire Mk. V/DB 605 än för Messerschmitt Bf 109 G, som har en 5 m<sup>3</sup> mindre värske. Fartskillnaden jämnades ut på 10.000 m och topphöjden, 12.700 m, var i stort sett samma för de två motorerna.

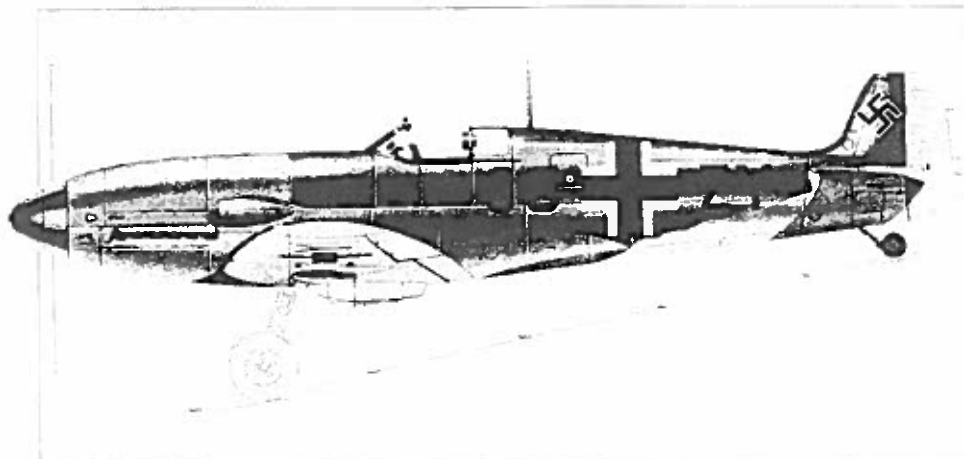
DB-Spitfirens uppträdande under inflygning och landning fick högt betyg av de tvås provflygarna.

Data och pilotomdömen från Daimler-Benz provflygningar bekräftades med en avslutande provserie på Forsökscentralen i Rechlin. Där efter återgick DB-Spitfiren till Echterdingen, där den blev både arbetsnäst i det dagliga motorprovandet och masköt ut flygarna, som helst av alla klättrade in i cockpit på den förtvåkade fiendemaschinen.

Spitfire Mk. V/DB 605 med tyska nationalitetsbeteckningar och igenkänningsmärkenen CJ+ZY slutade sina dagar den 14 augusti 1944 under en bombnatt utlagd över Stuttgart flygfält av USAAF. Vraket demonterades slutförigt hos Klemm i Böblingen.

Text Flug Revue, bilder ur Redemans arkiv

(UP MACH 61)



# BULLER

Vi har fått klagomål från en närboende till Radiolanda. Anledningen är, att man anser att vi bullrar för mycket.

Kontakt har tagits med vederbörande. Därvid gjordes följande "avtal" upp:

## TIDER TILLÅTNA FÖR FLYGNING

MÅNDAGAR - FREDAGAR: KL 0900 - 2100  
LÖRDAGAR - SÖNDAGAR: KL 0930 - 2000

Vidare gjordes överenskommelse att flygning är tillåten endast på de områden som bif kartskiss visar, dvs ingen flygning söder om tillfartsvägen och dess förlängning ut efter diket. Undantag för start och landning på korta banan mot resp från skogen dvs högervarv vid start samt vänstervarv vid landning.

Försök att **inte flyga högre** än du behöver för dina manövrar. Det senare kan ju vara svårt och får naturligtvis inte leda till att säkerheten äventyras.

Ytterligare info kommer att anslås på Radiolanda. Jag har kommit överens med den klagande att vi fortsättningsvis kontaktar varandra då och då för att föra en för alla parter positiv dialog.

I sammanhanget är det nog lämpligt att vi alla tittar över vad vi kan göra för ytterligare dämpa våra motorer. Jag tror/vet att detta med buller är något som vi förr eller senare måste "ta tag i", helst förr, så att vi ligger före i miljötänkandet. Vad kan DU göra för väsnas mindre? Om vi uppträder tystare kan vi hoppas på att fortleva utan att bli störda!!

/ Ingvar



# PRESSTOPP! PRESSTOPP!

## INFORMATION OM BYGGKURS O. FIKAKVÄLLAR!

Nu är det bestämt hur vinterns byggkurs ska läggas upp.

**TISDAGAR** från och med den 10 oktober är det kurs för ungdomar mellan 10 - 15 år. Endast friflygmodeller kommer att byggas denna kväll, alla bygger samma modell.

Information om kursen kommer att gå ut i skolor och ev. SN. Vill du veta mer, kontakta någon av överbyggledarna Gunnar Wolving (tfn. 281792) eller Torgny Engstrand (tfn. 281355).

**TORSDAGAR** från 12 oktober är det FIKAKVÄLL, enligt förra årets traditioner. Träffas å fika å prata sk-t !!! Denna kväll kan även du som bygger någon radiokärra och har problem, ta med den ner och få tips ! Inga byggledare dock denna kväll, men det kommer ändå oftast finnas "kompetent" folk som kan hjälpa !

VÄLKOMNA !!!

### DET BLEV LITE PLATS ÖVER!

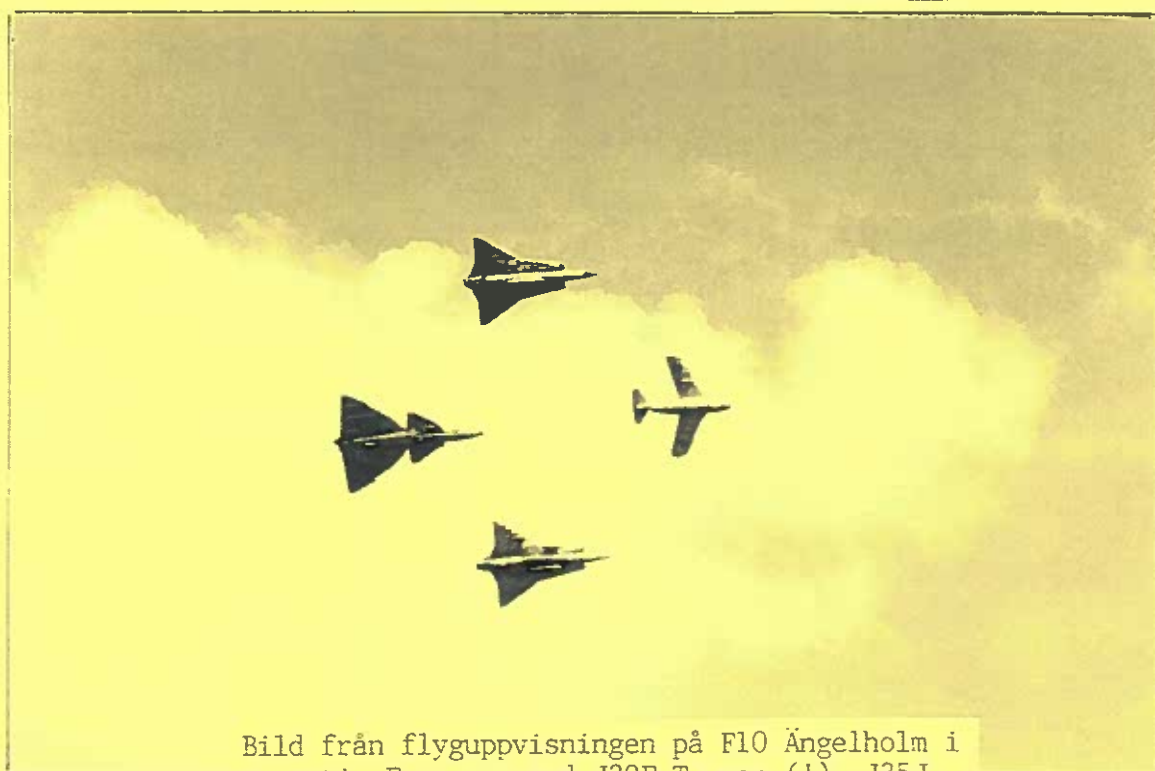


Bild från flyguppvisningen på F10 Ängelholm i augusti. Fyrgrupp med J29F Tunnan (!), J35J och SK35C Draken samt AJS 37 Viggen !! JAS 39 Gripen var där också. och 5 NMK-are !

