

NMK NYTT



Nyköpings Modellklubb

December 1986
Nr 3, årgång 13

Tidskrift för hyfs och hafs samt mer balsaträn i svenska skogar



STORA, FETA JULNUMRET!

	Sid.
Redaktörens julrap	2
Vårtävlingen.....	3
Identifikationstävlingen.....	6
Skala på Brandholmen	8
Klantskalle-olympiaden utlyses	12
KII i motorflyg	14
Konstiga amerikanska bokstäver	17
NMK-are på Oldtimermöte	18
Korvförsäljarens memoarer.....	20
Aresti i önskeväder	22
Vakna.....	23
Radioflyg på 30-talet	24

GOD JUL



Redaktörens rader

Var du med på det årsmöte där det bestämdes att NMK-Nytt skulle utvidgas till tre nummer per år i stället för två? Inför redaktörens stillsamma protester lugnades han med att det gick bra att göra det här extra decembernumret litet och enkelt. Kallelse till årsmötet, påminnelse om avgiften och så där...

SE HÄR HUR DET BLEV. Det här lilla extranumret är ett av de fetaste i NMK-Nytts historia.

Och vad beror det på?

Inte på mig. Mera då på dessa fantastiska klubbmedlemmar, som bara öser material över redaktörens lyckliga huvud. Så kan det gå när man låter bli att tjata om material. Det bara kommer.

Som till exempel Christer Landbergs och Ulrik Rohnes fina tävlingsreferat i det här numret.

Och från Christer Svensson kom med någon veckas mellanrum två artiklar. Den ena av dem, den om korvförsäljningen, är en verklig pärla, full av underfundig humor. Läs den långsamt, lova mig det. Något av det roligaste som stått i NMK-Nytt någonsin.

Och sen damp det ned ännu ett tjockt kuvert i brevlådan. Från Brynolf Nordström. Som grävt i sina verkligt GAMLA gömmor och fått fram en packe oldtimerritningar. Samt en gammal tidning Flygning med en festlig artikel om radiostyrning på 30-talet.

Jag undrar förresten om inte nästa år blir ett stort oldtimer-år i NMK. Åtminstone 5-6 kärror lär vara klara eller på gång i klubben. Än leva de gamla gudar.

God Jul och Gott Nytt 87 önskar
din redaktör

Exakt klockan 10.00 svepte en rote JA 37 Viggen över Radiolanda och skulle på det sättet markera att årets första tävling för motorplan var öppnat, nämligen.

VÅRTÄVLING



De två tävlingsledarna, tillika kockar till dagens tävlingsprogram, blickade upp mot svenska flygvapnets stolthet med ett visst vemod. Trots långa förberedelser med bla klippning av gräset kvällen innan, med handjagare, och utkomst till fältet redan två timmar tidigare för iordningssättande av vissa moment, var de de enda närvarande. Visst är NMK-arna kända för att vara slöa, men så här slöa...

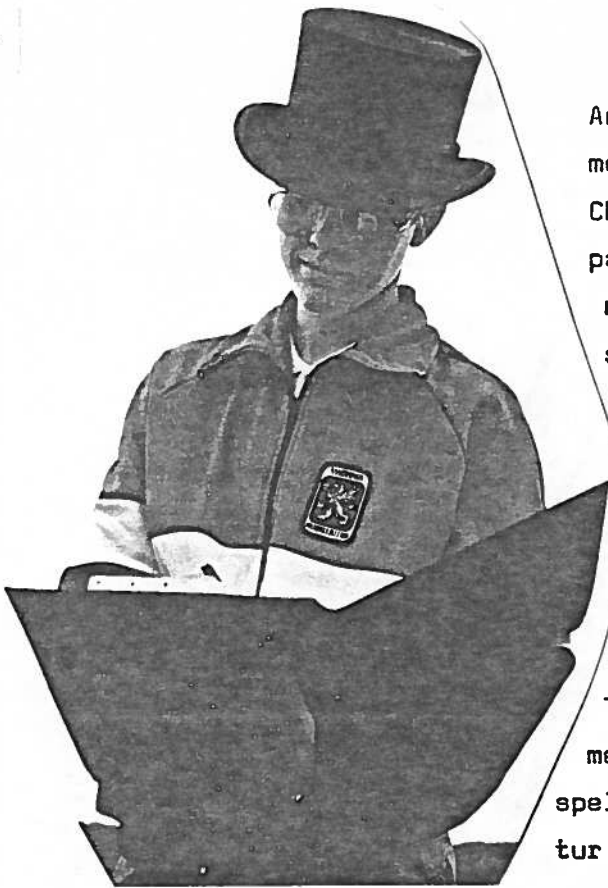
Under förmiddagen och tidig eftermiddag dök några sömngångaraktiga NMK-are upp, de flesta utan plan som vanligt, och vid 14-tiden tyckte tävlingsledningen att nu måste tävlingen starta. Då hade "hela" fyra (4) stycken villiga personer anmält sig.

Första momentet var Barkarby-inspärerat och innehöll de obligatoriska manövrar som flygs där, med undantag att landningen skulle ske på ett förutbestämt märke. Resultatet mellan de tävlande blev jämnt, bara Ulrik blev lite på efterkälken eftersom han missade knappt den innersta landningscirkeln. Det första av två "allvarliga" moment var avklarat och nu skulle dagens skojmoment avgöras.

På de tävlandes begäran lades en frisksportarfylla in innan löpningen av slalombanan och det uppskattades å det väldigaste av den stora publik som strömmat till, nästan lika många som tävlingsdeltagarna, nämligen mor, far och dotter Andersson.

De tävlande sprang vinglande omkring på fältet, några så yra att de satte näsan i det frodiga gräset, allt under jublande tillrop och skratt. Vann momentet gjorde Anders som suveränt klarade av banan och de tre loopingarna på 1.30 minuter. Lika suveränt, trots att han kom sist, klarade Fredrik av det. Han flög ju Tiger Moth med inverterad fyrtaktare och en sån kärra och motor låter sig inte behandlas hur som helst. Tiden blev drygt två minuter.

När alla lugnat sig och ordning åter rådde, nalkades sista momentet. Här skulle tre fria manövrar flygas plus en bedömningslandning på märke.



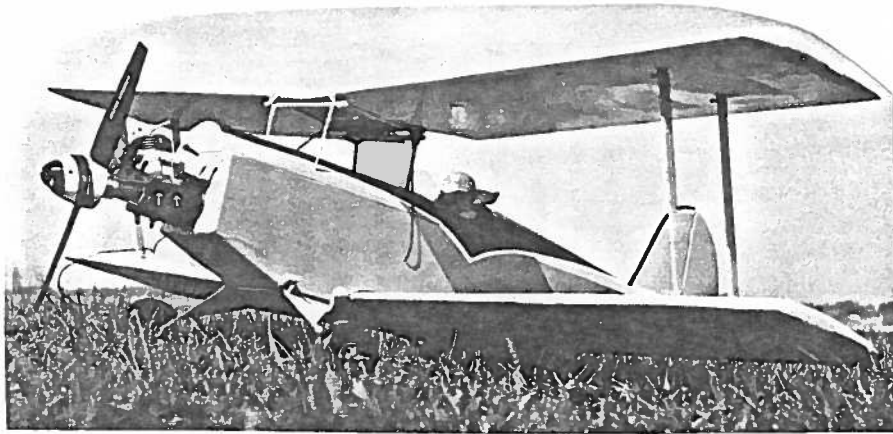
Anders flög säkert sin Kobra genom manövrarna men missade mittcirkeln vid landningen. Christer gjorde dagens längsta flygning. Linken på trottelservot hade lossnat. Sin bästa flygning gjorde Ulrik, prickade mitten på cirkeln som avslutning på tre bra manövrar. För Fredrik gick det sämre som inte fick sin Moth i spinn utan det blev en spiral, och vid landningen kom han lite för högt och ville av naturliga skäl inte "trycka" ner kärran. Resultatet blev en landning utanför de båda cirkelarna.

Tävlingen avslutades och för er som inte var med kan det berättas att tävlingen skickligt spelades in på video av Fredrik, och om ni har tur kanske den visas på årsmötet i januari.

Sammanfattningsvis:

Tävlingen drabbades av den nya NMK-sjukan: "Jag visste inte att det var tävling idag". Fortsätter det på det här viset med dålig uppslutning på motor-KM och ARESTI i höst, så räkna inte käre NMK-are med att det blir några andra tävlingar än KM nästa år. Vart har alla de som tävlade för om åren tagit vägen, då brukade det vara uppåt 15 stycken med. Det är väldigt konstigt att det just på tävlingsdagarna är så lite folk ute. Inte är man väl rädd för att tävla? Tävlingarna är ju till för att vi ska få träffas och ha roligt tillsammans och du... Det viktigaste är inte att vinna utan att delta !!





Den vinnande "Postlådan".

Mom 1 : Start + 2 x 90 svängar, rakflygning, liggande åtta, precisionslandning.

Mom 2 : Frisksportarfylla, spring 3 varv på snittslad bana, start, 3 loopingar och nedkomst.

Mom 3 : 3 valfria manövrar, bedömningslandning.

RESULTAT:

Plac.		Mom. 1	Mom. 2	Mom. 3	Totalt
1	Christer Landberg	390	150	360	900
2	Anders Andersson	410	200	270	880
3	Ulrik Rohne	320	100	370	790
4	Fredrik Vrang	430	50	170	650



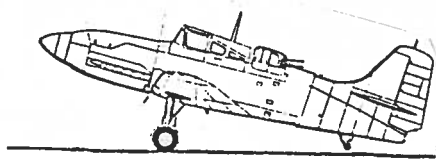
Skrev, plåtade och tyckte

Christer & Ulrik
t.f. tävlingledare

JÄTTESUCCE' I IDENTIFIKATIONS- TÄVLINGEN:

ALLA KOM SIST!

Just det, så här såg det sammansatta plan ut som orsakade stort huvudbry men ändå medförde rekordstort deltagande i förra numrets identifikations-tävling. Svar inkom från denna tappra skara:



CHRISTER SVENSSON CALINGE LINDBERG STIEG INGVARSSON MATTIAS BERGSTRÖM

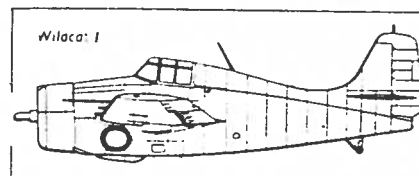
Det lustiga var att av tre möjliga rätt hade alla dessa två rätt - men de missade på olika plan.

Alltså slipper vi dela ut något förstapris - men däremot får alla deltagare var sitt sistapris.

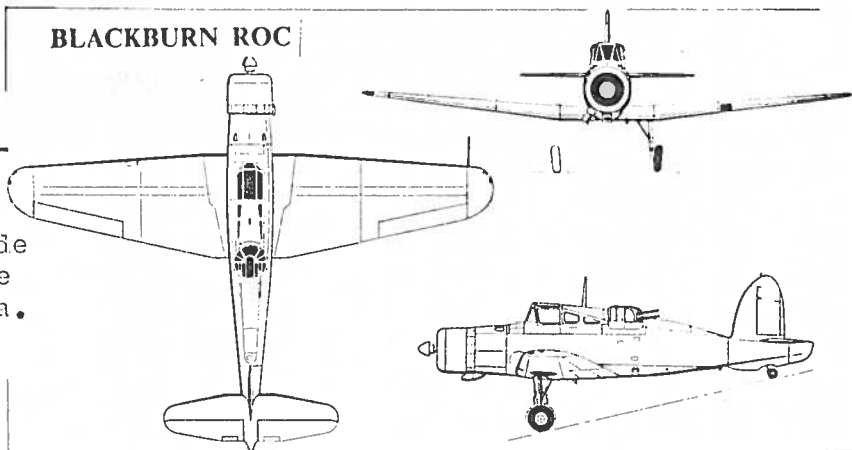
Dessutom ett hedersomnämmande till Calinge Lindberg. Mer om detta senare.

NU TILL DE RÄTTA SVAREN:

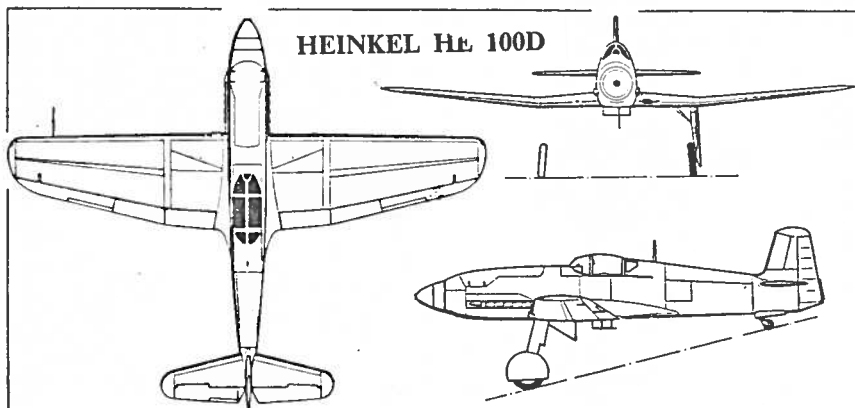
Vi börjar bakifrån, med det lättaste, som alla fyra hade rätt på. Jovisst var det gamla kära Grumman Wildcat. Där uppgavs lite olika bokstäver, F4F3 och F4F och F4F-4, men vi är inte knussliga utan ger alla rätt på detta. Se för övriga Christer Svensson skarp-sinniga artikel om dessa konstiga amerikanska beteckningar på annan plats i detta nummer.



Mellandelen kom från Blackburn Roc, som var en jaktvariant av den lika fula Blackburn Skua. Här hade Christer och Stieg rätt. Övriga gissade på Defiant, som dock inte hade så "stupig" vindruta.



BLACKBURN ROC



HEINKEL He 100D

Till vänster ser du nosplanet - Heinkel 100, även kallat Heinkel 113. Christer tippade Me 309, Stieg Kawasaki Hien (inte dumt, jag tror de var släkt). Mattias svarade rätt.

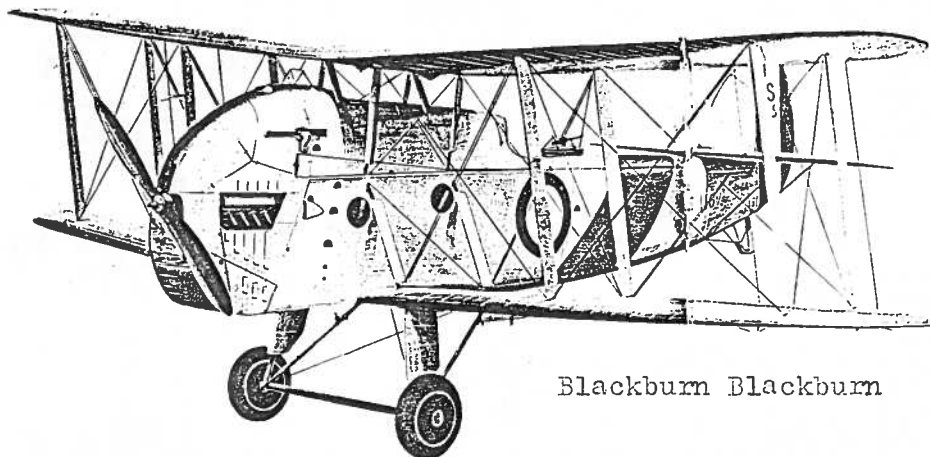
Men Calle då?

Jo, vår käre ordförande ägnade en och en halv sida åt att mycket lärt och mycket sinnrikt tala

om att nosen kanske tillhörde Reggiane Re2005 Sagittario, eller kanske Macchi 202 Folgore, eller kanske Kawasaki Hien.... Efter att ha konstaterat att han kanske inte skall lämna tre svar så slutar Calle med följande harang: "---men om nu redaktören propsar så skriv för h-e HEINKEL He 113." Vilket alltså var rätt. Denna eleganta klackspark på slutet renderar Lindberg ett HJÄRTLIGT HEDERSOMNÄLNANDE!

Nu vilar vi oss från identifieringsmødorna ett tag och ägnar i stället våra tävlingskrafter åt KLANTSKALLEOLYMPIADEN, som utlyses på annat ställe i denna förmämliga tidning!

Vi rundar av med att titta på det superfula flygplan som jag gav som ledtråd förra gången: "fabriksnamnet som både för- och efternamn". Besten heter alltså BLACKBURN BLACKBURN och hör till redaktörens favoritplan. Så ful att den är charmig, inte sant? Obs. pilotens lilla vindruta vid övervingens framkant!



Blackburn Blackburn

SKALA på Brandholmen

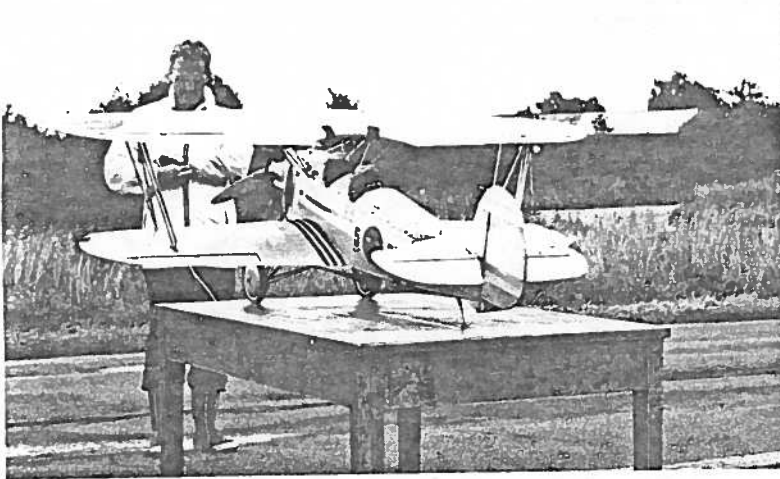


9 deltagare ställde upp i årets upplaga av NMK:s skalatävling. Långt ifrån förra årets 30, men det blev ändå en lyckad tillställning där slutresultatet var ovisst ända in i det sista i både F4C och populärskala.

På bilden ovan: Sune Axelssons Maule M5.

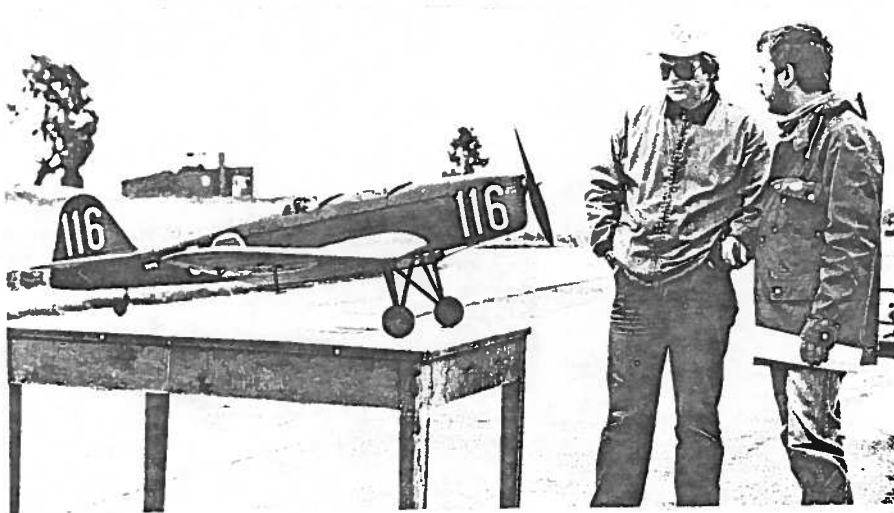
På bilden till höger ses Lasse Strömberg, dagens tävlingsledare, under morgonens briefing.





Tävlingen började som vanligt med den statiska bedömningen. Stig Bergströms Raab-Katzenstein RK 26 TIGER-SCHWALBE/SK 10 (puh !) var en riktig pärla. Vilken finish och detaljering.

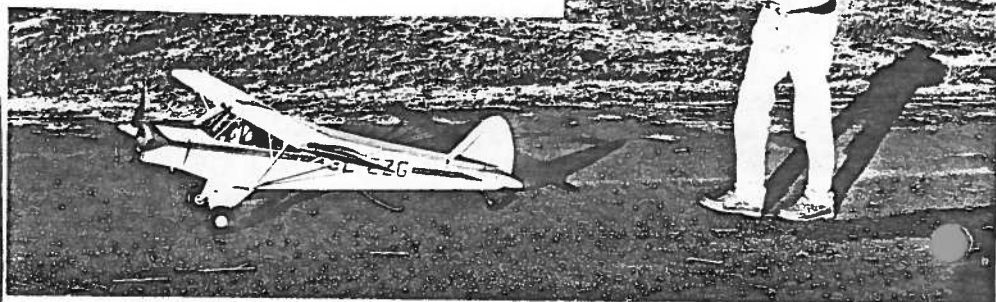
I F4C försvarade Björn Eriksson NMK:s färger med sin VLA Sparrow. Observera den hemstickade tröjan med VLA-motiv under klubbjackan.



Bengt Källström kom med en Klemm 35/SK 15 vilken fick dagens högsta skala-poäng.

Domare Johansson, Axelsson och Stern som dömde F4C.





Piper Cub i olika varianter var
tävlingens vanligaste kärra.

Tommy Christiansson med J-3 Cub (Uppe t.v.)

Jan Stern med Super Cub (T.h.)

Berne Gunnarsson med Clipped Wing Cub (Ovan)

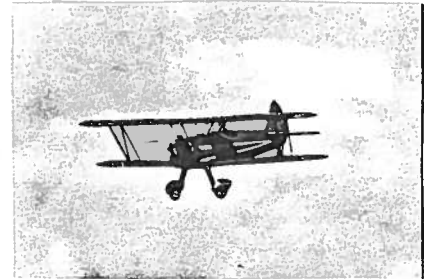
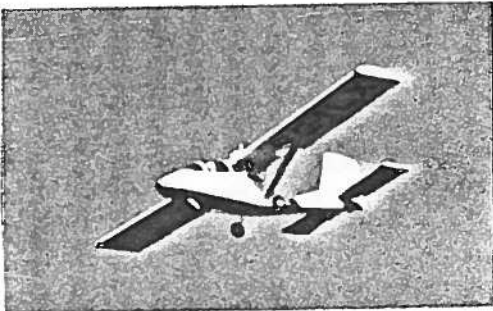


Text & foto:
Christer Landberg

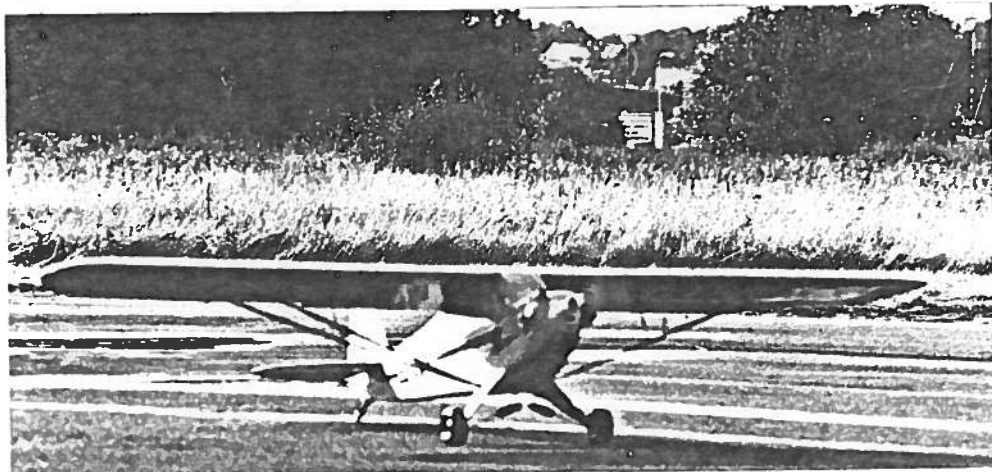
Dagens segrare i F4C, Bengt Källström
(T.h.), "läser" åt tvåan i samma klass,
Sören Fredriksson.

F4C

Plac.	Stat.	Flygning			Tot.	
		1	2	3		
1 Bengt Källström	Falun	1693	1407	1508	1418	3201 p
2 Sören Fredriksson	Trollhättan	1653	1439	1157	—	3092 p
3 Stig Bergström	Malmö	1482	1162	1387	1253	2869 p
4 Berne Gunnarsson	Klippan	1301	1221	1561	1416	2862 p
5 Björn Eriksson	NMK	1406	1102	1172	1261	2667 p
6 Gösta Löfgren	Klippan	1202	1286	1347	1373	2575 p

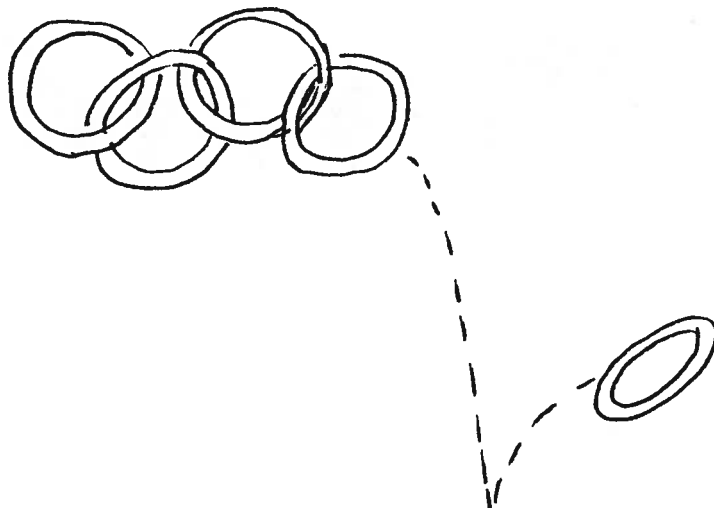
Populärskala

Plac.	Stat.	Flygning			Tot.	
		1	2	3		
1 Tommy Christiansson	Klippan	656	776	(678)	811	1450 p
2 Jan Stern	NMK/NRFK	600	770	746	(651)	1358 p
3 Sune Axelsson	NMK/NRFK	722	(569)	591	625	1330 p



Äntligen en tävling där alla NMK-are har en god chans!

KLANTSKALLE - OLYMPIADEN!



Jag fick idén till denna tävling när jag nyligen skulle tälja en propeller till ett gummimotorplan. Ett sådant snickeri är inte särskilt ~~vårt~~ svårt - för fingrarna. Men för huvudet! Det gäller att tänka sig för när man ritar de olika projektionerna och börjar tälja. Hör vad som hände.

När den första propellern började bli klar upptäckte en av mina vakna söner att den var på väg att bli vänstergående, vilket han påpekade icke utan en viss sarkasm. Nu går det väl i och för sig bra att ha en vänstergående propeller på ett gummimotorplan. Men risken att man någon gång vevar upp motorn åt fel håll är uppenbar, och baklängesflygning är ingen accepterad konstform. Dessutom kan man ju föreställa sig alla spydiga kommentarer på tävlingsbanan. Jag beslöt mig för att tälja en ny propeller.

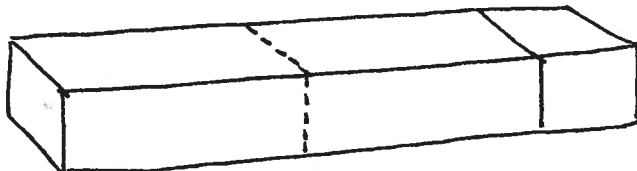
När den nye var nästan färdig upptäckte jag till min oerhörda förvåning att den hade två högerblad och inget vänsterblad, eller hur man nu skall uttrycka saken. Hade jag försökt flyga med den hade ett blad dragit och ett bromsat. Det hade blivit ett flygmönster (eller flygmonster) som påmint om det berömda tillfälle då jag (varför är jag inblandad i allt sånt här?) och en av mina söner flög en linstyrd Lockheed Lightning på Radiolanda. Den drevs av två Babe Bee. Dessa motorer startar understundom baklänges, som bekant. Denna gång gick en framåt och en bakåt. DET blev en konstig flygning!

De som var åskådare till denna spektakulära flygning skrattade ihjäl sig och begravdes på stället (det är den konstiga högen i ena hörnet av Radiolanda).

Minnet av denna remarkabla händelse fick mig att arkivera propeller nummer 2, sedan jag först döpt den till Gas & Broms.

Skam den som ger sig!

Raskt iväg till Wentzels för att köpa ett nytt balsablock. Som vanligt ritade jag upp det så här, med streckad linje för propellercentrum och heldragen linje där jag skulle såga av klossen:



Och så sågade jag. Gissa var. Jovisst - i den streckade linjen... Det var 3:an det.

Sen var det bara att slå upp rockkragen, vänta tills mörkret fallit och så smyga iväg till Wentzels igen.

Den fjärde propellem blev riktig. Och Wentzels blev glada, de fick ju sälja FYRA balsablock à 13 kronor...

Nu undrar redaktören:

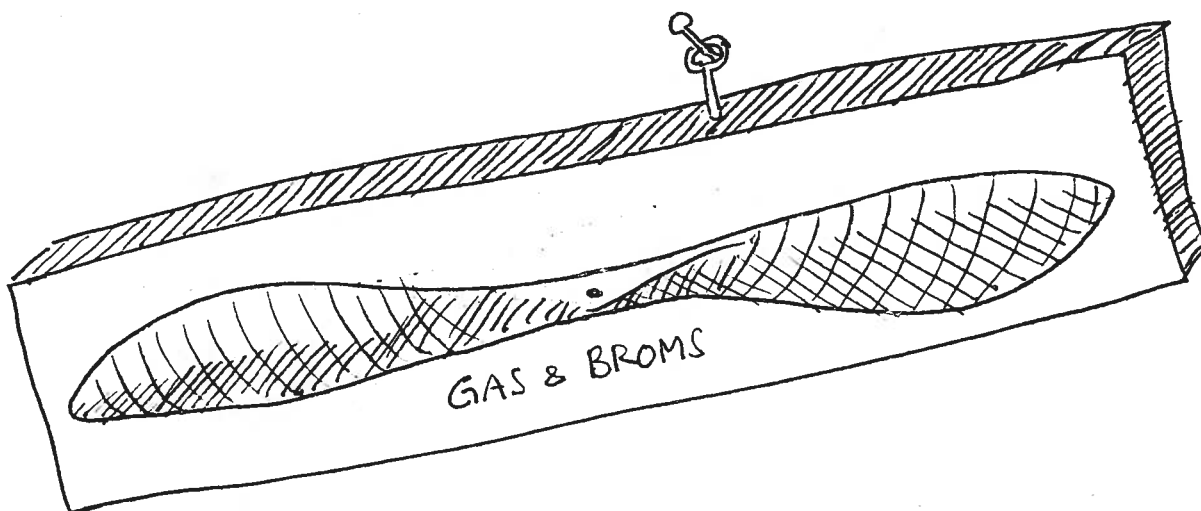
HAR DU ALDRIG GJORT NÅGOT LIKNANDE?

KLANTAT DIG ORDENTLIGT? I NÅGOT SAMMANHANG SOM HAR MED MODELLEFLYG ELLER MODELLBÅTAR ATT GÖRA?

Skriv och berätta! Bjud på dig själv! Gläd dina kamrater!

Med andra ord: VAR MED I KLANTSKALLEOLYMPIADEN 1986/87!

Som första pris utdelas min propeller nr 2, snyggt monterad på (baksidan av) en träplatta med namnskylt:



Andra och tredje pris är lösnäsor. Långa! Skicka ditt bidrag före den 1 mars 1987 till Gösta Leijon, Mickelsbergsvägen 226, 125 32 Älvsjö. GÖR DET!

KM

I MOTORFLYG



1986 års klubbmästerskap i motorflyg flögs i ett fin fint septemberväder. Deltagarantalet blev skapligt också, om man jämför med tidigare tävlingar i varje fall, sju stycken. Egentligen var åtta anmälda, men Henrik Andersson fick lämna w.o. efter fel på skevservot. Tur att det hände på marken och inte i luften.

Momenten som skulle flygas var:

Mom 1:

Start, liggande åtta, looping, låg långsam förbiflygning och landning.

Mom 2:

Start och bedömningslandning.

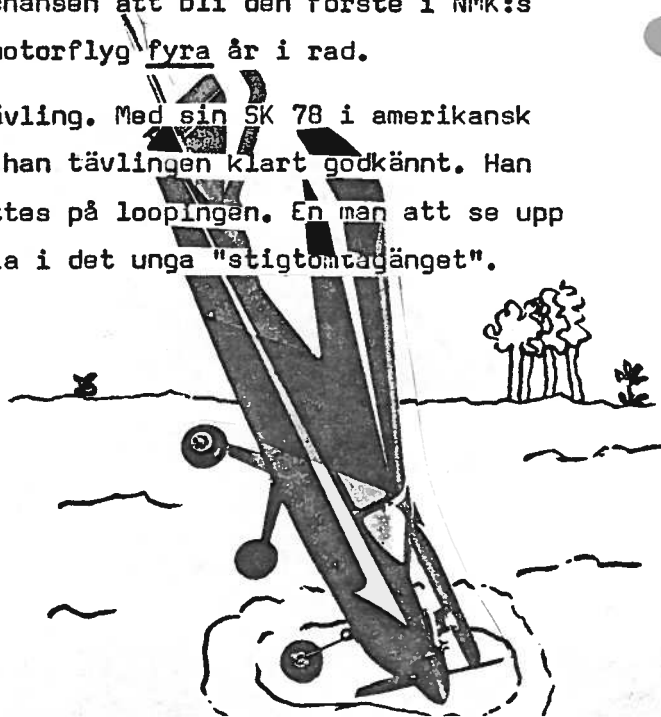
Mom 3:

Limbo.

Bra valda manövrar av dagens tävlingsledare Fredrik Vrang, som dessvärre själv inte deltog och därmed missade chansen att bli den förste i NMK:s historia i modern tid att vinna KM i motorflyg fyra år i rad.

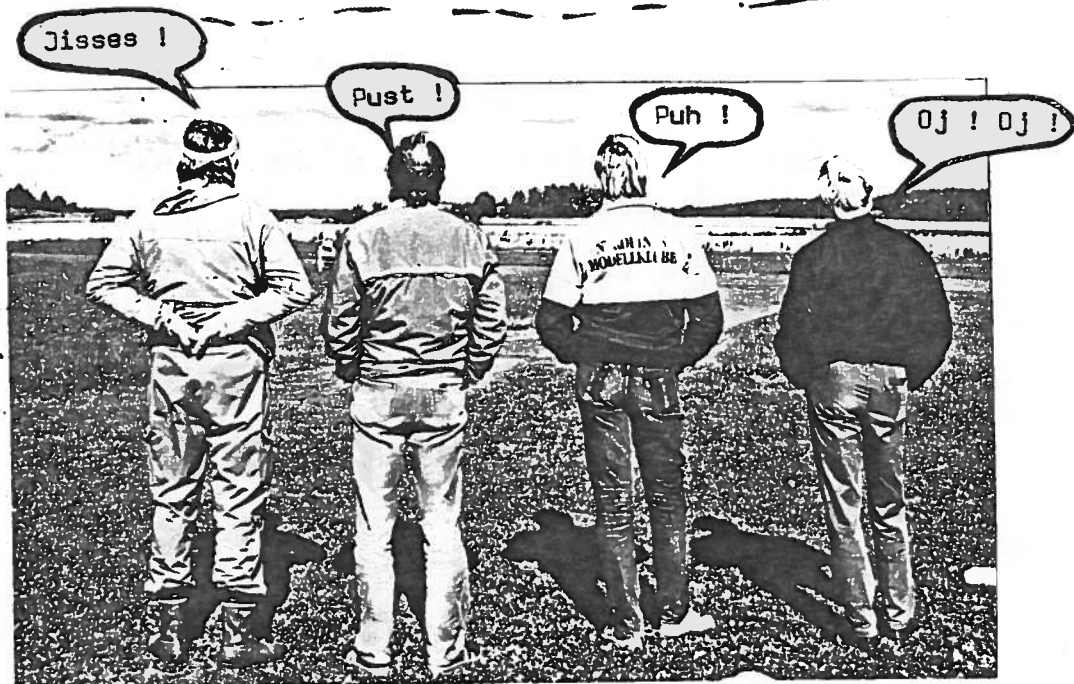
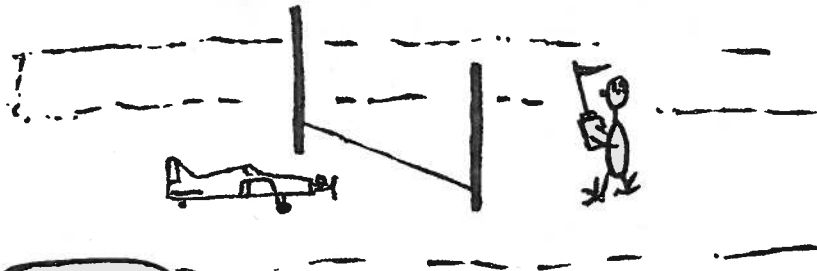
Mattias Bergström gjorde sin första tävling. Med sin SK 78 i amerikansk märkning och D-dags ränder genomförde han tävlingen klart godkänt. Han fick bl.a. näst högsta poängen som sattes på loopingen. En man att se upp för i framtiden, vilket gäller för alla i det unga "stigtomtagänget".

Pontus Svensson flög bättre än någonsin, måste ha tränat mycket den senaste tiden. Tyvärr avslutade han dagen på ett mindre lyckat sätt...



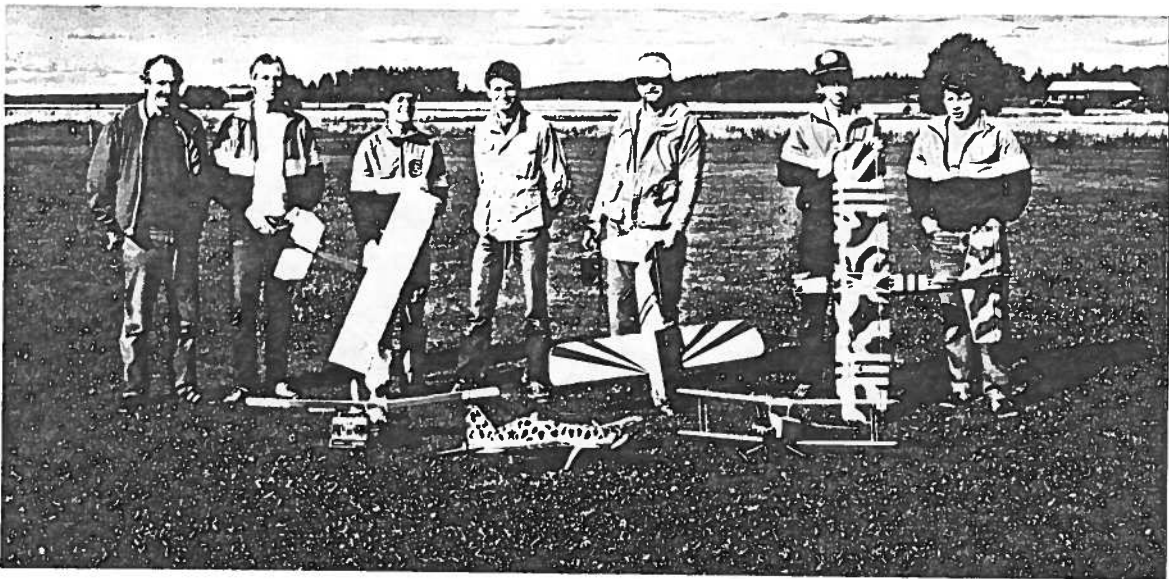


Anders Andersson var dock helt överlägsen i denna tävling. .10-Kobran i Vårtävlingen hade han bytt ut mot en större och MYCKET bättre flygande .25-Kobra. Han flög alla manövrar mycket övertygande och avslutade tävlingen med att i tredje momentet slå Fredrik Vrangs ett år gamla rekord i limbo. Det nya rekordet lyder på 4,5 dm, kärnan är 3 dm hög, alltså så här mycket/lite under och över kärnan. En klart värdig klubbmästare !!



RESULTAT:

	1	2	3	Totalt
1 Anders Andersson	260	210	200	670 p
2 Rolf Annerstedt	255	120	150	525 p
3 Ulrik Rohne	270	170	50	490 p
4 Christer Svensson	245	110	50	405 p
5 Christer Landberg	230	100	50	380 p
6 Pontus Svensson	165	100	100	365 p
7 Mattias Bergström	100	70	0	170 p

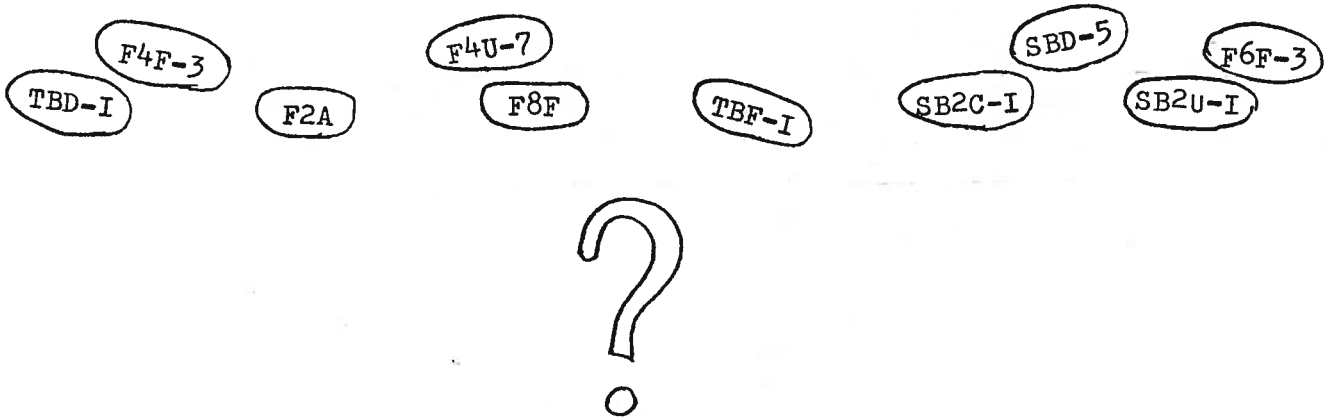


På bilden (fr.v.): 4-, 6-, 3-, 1-, 2-, 7- och 5-an.

Text, foto och klotter:

Christer Landberg

(TJUSIGT HÅR LANDBERG HAR FÅTT.
ELLER ÄR DET ETT TRÄD? GL)



Vad är nu detta för någonting? Jo, det är amerikanska flottans klassificerings-system för flygplan under andra världskriget.

Eftersom NMK:nytt SUPER-identifieringstävling har en amerikansk NAVY-kärra med kunde det kanske vara intressant att veta vad dessa bokstäver och siffror betyder.

Flygplanens beteckning delades in i fyra grupper: Grupp 1 innehöll en eller två bokstäver, som gav flygplanets funktion. Grupp 2 gav ordningsnummret av just den tillverkarens modell av t.ex. en torpedbombare. Grupp 3 gav tillverkarens eller fabriken's namn. Slutligen Grupp 4 visade vilken modifikation det var frågan om.

Om vi då tar t.ex. en F6F-3 Hellcat, står F för fighter. Vidare visar 6 och F att det är den sjätte fightern i ordningen av F= Grumman's tillverkning. Sista siffran visar att det är den tredje modifieringen av den typen.

Här följer koderna för första gruppen: A=Amphibian, B=Bomber, F=Fighter, G=Transport(en motor), H=Ambulance, J=Utility, JR=Utility-Transport, N=Trainer, O=Observation, OS=Observation-Scout, P=Patrol, PB=Patrol-Bomber, R=Transport (flermotorig), S=Scout, SB=Scout-Bomber, SN=Scout-Trainer, SO=Scout-Observation, T=Torpedo, TB=Torpedo-Bomber och till sist X=Experimental.

Så har vi då slutligen den tredje gruppen (tillverkaren): A=Brewster, B=Beechcraft/Boeing, C=Curtis, D=Douglas, E=Bellanca/Piper, F=Grumman, G=Goodyear, H=Howard, J=North American, K=Fairchild, L=Bell, M=Martin/General Motors, N=Naval Aircraft Factory, O=Lockheed, P=Spartan, Q=Stinson, R=Ryan, S=Stearman, T=Timm, U=Vought, V=Vultee och Y=Consolidated.

Med US Navy hälsningar

Christer Svensson



Gösta Leijon, Sigurd Isacson, Tomas Leijon, Arne Andersson

NMK-ARE PÅ OLDTIMERMÖTE

Den 13 september stuvade NMK-arna Gösta och Tomas Leijon samt Nyköpingsbon Arne Andersson (med vakuumdragen berömmelse) in sig i Passaten tillsammans med en försvarlig bunt modeller och byggsatser (Arnes) och körde ned till Ålleberg. Där hölls på kvällen konstituerande möte för Oldtimersällskapet, i vilket samtliga dessa tre är medlemmar. Tillsammans med ca 200 andra kufar, som tycker att modellplanen var trevligare förr - före 1950, ungefär.

På Ålleberg träffade vi flera av De Stora Grabbarna som man läste om när man var liten pojke: Sune Stark, Arne Blomgren, Hans Schmiterlöv, Örjan Gahm och, sist men inte minst, Sigurd Isacson. Sigge var lite av hedersgäst och berättade roligt och livfullt om sin modellflygarbana. Både i ungdomen, när han var med och startade Linköpingseskadern, och nu efter fyllda 60, när han på nytt ombads komma med i dansen och då -ånyo!- blev så himla upptänd av det hela att han gav fan i att jobba i två veckor och bara satt hemma och byggde modeller för att kunna vara med och tävla i Oldtimermästerskapen. En entusiasmerande och stimulerande människa.

Och tävlade gjorde vi, dagen efter på P4:s övningsfält strax utanför Skövde. Ett jättestort gräsfält, dock inte tillräckligt stort skulle det visa sig. Alla vi tre från Nyköping tävlade i klass S1 med ett litet segelplan som heter Tigern II, konstruerat 1946 av Sigurd Isacson. Det är det planet Arne håller i sin hand på bilden ovan.

För mig som knappast sett en friflygtävling tidigare, och ännu mindre deltagit i någon, var det en ovanlig upplevelse. Någon bestämd stamtordning som på skalatävlingar finns inte. Man får sitt startkort med plats att fylla i tiden på. När man sedan tycker tiden är mogen att flyga letar man reda på en av tidtagarna och ber honom eller henne ta tid när man flyger. På den här tävlingen var tidtagarna lätta att hitta, eftersom de alla hade likadana blå mössor. När man flugit får man tillbaka sitt ifyllda tidkort av tidtagaren och bär iväg med det till sekretariatet för registrering. Så gick det i alla fall till vid den här tävlingen. Enkelt och praktiskt. Sedan kunde man trimningsflyga en stund innan man tyckte det var dags för nästa tävlingsflygning med tidtagning.

Huller om buller

För den som är van vid skalatävlingar med säkerhetsavstånd och nästan militära bestämmelser var det här en annorlunda upplevelse av det mer familjära och charmiga slaget.

Alla stod i en enda hög mitt på fältet och slängde iväg sina modeller åt alla möjliga håll. Sin tävlings- och trimningsstart fick man göra var man ville. I synnerhet gummimotorplanen fjongades iväg nästan mitt i folkhopen. Det gjorde att när man stod där i gräset och filosoferade så kunde det fräsa till i gräset en meter bakom en. Då var det en stor Wakefieldkärra som borrhade sig ned i gräset.

En av mina trimningsstarter slutade med att min Tiger prickade en tant i ändalykten. Tompa som kom skenande efter för att hämta planet åt mig försökte slingra sig ur förlägenheten genom att säga "Den är inte min, den är pappas."

Hur det gick? Av klassens 12 fullföljande kom Tomas 7:a, Arne 10:a och jag 11:a. MEN JAG HADE LÄNGSTA FLYGNINGEN AV OSS, 85 sekunder. Det var så länge tidtagaren såg planet. Sedan försvann min Tiger bakom ett krön nära skogsbrynet, förföljd av Tomas i vild karriär. Men det hjälpte inte, Tigern är och förblir borta. Men strunt i det, vi hade KUL. Och det är huvudsaken, inte sant?

GL

KLASS S1 (SEGELMODELLER < 100 CM)					
→	ARNE ANDERSSON	TIGERN II	111	36	72 171 10
	JOHAN BAGGE	KSAK I	111	180	117 115 8
	ARNE BERGLIN	EASY	63	1	
	ÖRJAN GAHM	PIN-UP	105	102	99 306 4
	NILS-OLOF GUSTAVSSON	ALEX	33	51	55 137 12
	PER-ANDERS HOLMBERG	FLUGAN	134	139	126 399 2
	SIGURD ISACSON	SUNNANVIND	125	41	16 182 8
	OVE LARSSON	SUNNANVIND	45	38	85 168 11
→	GÖSTA LEIJON	TIGERN II	49	79	62 170 7
→	TOMAS LEIJON	TIGERN II	84	96	54 234 5
	SVEN-OLOF LINDÉN	SCRAPPY	115	73	180 368 3
	STEN PERSSON	SUNNANVIND			
	SVEN RÅGWALL	REYNOLD 1 (REYN)	81	48	71 200 6
	SVEN RÅGWALL	REYNOLD 2 (N'OLD)	138	134	
	KURT SANDBERG	H.W.	93	66	29 181 8
	HANS SCHMITERLÖW	EGEN KONSTR.			
KLASS S2 (SEGELMODELLER 100 - 200 CM)					
	ARNE BERGLIN	CHARLIE	180	180	180 540 1
	ARNE BERGLIN	SKYWAY	180	180	180 540 2
	KARL-JOHAN EIROFF	SCOUT			
	ROLF HOLM	DIAMOND	161	171	180 512 9

MINA MEMOARER SOM NMK:s KORVFÖRSÄLJARE PÅ 1970-talet.

Det hela började med att jag blev vald till KLUBBMÄSTARE i NMK. Inte anade jag då att bakom den fina titeln gömde sig en liten korvgubbe. Vid de årliga Majregattorna och en och annan Modellens Dag, skulle det prånglas ut VARM KORV i långa banor, åtminstone till kassörens stora glädje. Det var stora tillställningar på den tiden. Folk kom från när och fjärran, även från NORGE och STIGTOMTA. Ofta var det kallt och blåsigt, så förutsättningar för god försäljning fanns tydligen.

Mitt första uppdrag blev att tillhandahålla varm korv på Modellens Dag vid Täckas Udden. Alla uppvisningar med flygplan och båtar tilldrog sig nere vid vattnet. Radiostyrda bilar skulle däremot senare köras precis framför NMK:s klubblokal. Där stod jag med alla mina korvar och bröd i all min ensamhet ty sladden till kokplattan räckte inte längre!

Efter en stund började stadens söndagsflanörer dra sig mot hamnen, följande den goda korvdoften från min gryta. Kön framför mitt stånd blev med ens väldigt lång. Jag tittade oroligt ned bland de spruckna korvarna och undrade om de skulle räcka åt alla. Det blev faktiskt precis lagom! När sedan alla modellintresserade och deltagare i uppvisningarna kom, fanns det tyvärr inga korvar kvar. Mycket pinsamt!

Det var svårt att hålla ordning på alla korvarna i grytan. Kalla korvar till vänster och varma till höger. Det var därför med stor tillfredsställelse jag året därpå fick en spis med två plattor på och ett alldeles eget EL-uttag nere vid vattnet. Nu hamnade man så att säga lite mera i händelsernas centrum. Särskilt kyligt var det ett år vid Majregattan och affärerna gick utmärkt. Alla frös utom jag. Plötsligt körde en bil upp bakom mitt korvstånd. Det visade sig vara Freddy Stenbom från ALLT OM HOBBY. Han frågade om vi även hade DRIVE-IN försäljning. Tro det eller ej, men under dagen åt han hela fjorton korvar med bröd! Inte så lite stolt frågade jag varför mina korvar tydligen smakade särskilt gott? `Nja, sade Freddy, `jag äter mest för att hålla värmen'. HaHaHaHaHaHaHaHa. Mängdrabatt ville han också ha. Inte undra på att han.....

Ibland kunde det faktiskt bli hela korvburkar och lådor med bröd över. Typisk miscalculation, men då skyndade Bengt Höglund och Calinge till undsättning och köpte det som var kvar. TACK grabbar!

Ett år blev det bara en korv kvar, men den åt Arne Perssons hund upp! Norrmännen, som gästade oss varje år, var duktiga korvkonsumerare. De hade kanske smakat hemma i NORGE? Pölse på norskt vis, var som de sade, ett bröd med två pölser i och kämpegott med gul och röd sås på.

Ett år dök det plötsligt upp en mystisk, rödhårig typ i goggles. Han påstod att han var utsänd av NMK-nytt och för att på den fina tidningens räkning testa om mina korvar höll måttet. Det gjorde de tydligen för han kom tillbaka flera gånger sedan.

De flesta kunderna har varit mycket trevliga, men en gång kom en tillbaka och frågade om jag hade affärer ihop med SIMONS GUMMI AB.

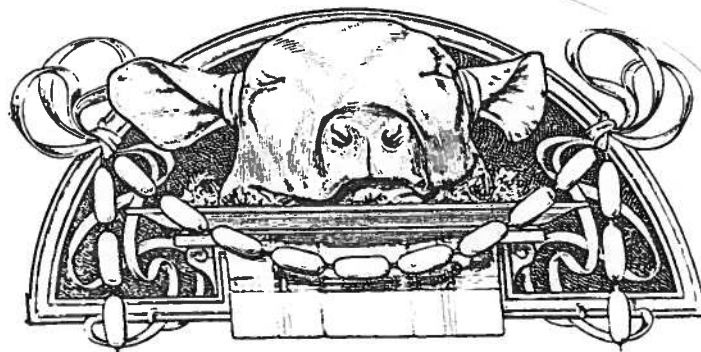
En annan gång stegade en yngling fram och ville köpa korv. 'Ska det vara med eller utan bröd'? frågade jag. 'Nej, utan förstås för jag vill ha den naken' sade han och sneglade skälmskt på min fru, som också hjälpte till ibland. Jag måste nog erkänna att NMK:are har varit trogna korvköpare. När korvarna blev över och Bengt och Calinge inte orkade fler, så sålde jag resten på ett KM ute på RADIOLANDA.

Trots alla roliga episoder och alla trevliga kunder jag haft nöjet att betjäna, så måste allting ha ett slut. Vid ett kommande årsmöte så slog jag näven ganska hårt i bordet och sa: 'Nu vill jag nog inte sälja korv längre!' 'Nejdå, det behöver du inte heller,' sade ordföranden, 'du kan sälja hamburgare istället!' Så det blev ett år till.....

Det verkade vara omöjligt att bli av med jobbet, så till året därpå lovade jag att köpa ut korven (man köper även ut korv), bara någon annan sålde. Vid nästa Majregatta skulle så den nye korvförsäljaren träda till, men det kom aldrig någon. Eftersom alla korvätare genom åren lärt sig känna igen min korvhandlarprofil gick det inte att komma undan när man väl en gång hade kommit dit. Det var bara att hämta ut dom då korvarna från klubblokalen där jag glad i hågen hade levererat dem dagen före.

Allting har en ände men korven den har två, eller flera kan man väl säga i det här fallet. Till slut blev jag i alla fall avlöst av nuvarande klubbmästaren Brynolf. Tack för det!

Christer Svensson





ARESTI | ÖNSKEVÄDER !

Minns i december att ljuv var oktober - åtminstone den 5 oktober, en söndag. Solig, ljuvlig, nästan vindstilla. Den dagen exekverade NMK årets sista Arestitävling - dvs konstflygning i bestämda figurer, lika för alla - som dessutom skall utföras i ett svep, utan andhämtningspauser i form av diverse bondsvängar för att hämta andan. Det är svårt det. Resultat:

SKEVRODERKLASSEN

1. Tomas Leijon, Laser	159 p
2. Rolf Annerstedt, Sportster	139 p
3. Staffan Leijon, Kyosho P-51 Mustang	128 p
4. Björn Enell, SIG Kavalier	59 p

SIDORODERKLASSEN

1. Gösta Leijon, Leisure Playboy	108 p
----------------------------------	-------

Några HAJLAJTS (uttalas "highlights"):

- + Björn Enell bröt i halvtid på grund av hunger.
- + Tomas Leijon var tävlingsledare.
- + Gösta Leijon utförde hjältmodigt samma svåra manövrar som grabbarna i den avancerade skevroderklassen - dock med vissa modifikationer. Så t ex visade sig "en halv kubansk åtta" bli bara "en kvarts kubansk sju" och knappt det.
- + Flera av de tävlande buro långkalsöjer.
- + Ett flertal tillstädeskomna, trevliga åskådare förgyllde tävlingarna medelst smattrande applåder, hänskratt, uppmuntrande tillrop i stil med "höjdrodret är pinnen till höger, klantskalle", ovationer och dolska leenden.

Vakna!

ÅRET ÄR SMART SLUT! Och det är dags att betala årsavgiften för det sagolika 1987. Så här:

Junior (t o m 17 år)	50:-	SMFF-anslutning:
Senior	150:-	T o m 25 år: ingår i NMK-avgiften
Familj	175:-	Över 25 år: 110:-
Ständig medlem	1.500:-	

Inbetalningskort bifogas. Använd det kvickt. Ty:

STORT LOTTERI!

Alla som betalar in sin årsavgift före den 12 januari 1987 är med i dragningen av tre fina priser, nämligen

GRATIS MEDLEMSKAP I NMK HELA ÅR 1988!

Petala NU!
Dragning sker på årsmötet.

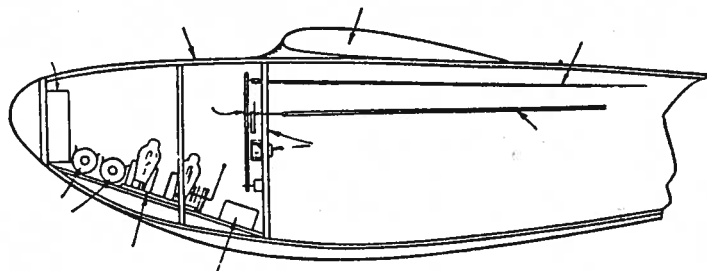
Välkommen till

ÅRSMÖTET!

Tid: Lördagen den 31 januari 1987 kl 15.00.
Plats: Samlingslokalen vid Sparrisgången 42, Arnö.

SEDVANLIGA ÅRSMÖTESFÖRHANDLINGAR!
VIDEO! FILM!
SMÖRGÅSAR & DRECK!

Radiostyrda modellflygplan



En bild ur den amerikanska tidskriften »QST», visande radiomottagarens placering i planet.

Genom pressen har under senare tiden då och då gått meddelanden om experiment med fjärrstyrda flygplan, och de flesta flygintresserade ha väl önskat att få komma i närmare kontakt med detta den moderna teknikens senaste under. Det torde väl inte bli många beskärt att någonsin få se experiment i större skala, men möjligheten att själv få flyga med radiostyrda modellflygplan ligger inte alltför fjärran för den försigkomne modellbyggaren. Är han icke själv radioexpert, får han liera sig med en kunnig amatör, som kan göra de erforderliga radiotekniska konstruktionerna.

Problemet blir alltså dubbelt. För det första gäller det att konstruera en radioanläggning, där mottagaredelen, som alltså skall medfölja modellflygplanet, är tillräckligt effektiv för att kunna påverka roderkontrollorganen. Samtidigt måste vikten nedbringas så långt som möjligt. Till denna mottagare återstår sedan att konstruera ett modellflygplan, som kan bära den extra vikt, som radioanläggningen utgör. Dessa båda konstruktioner måste göras i intimt samarbete mellan modellbyggaren och radioamatören.

Som grund för nedanstående korta synpunkter på problemen har legat dels en artikel i oktobernumret av den amerikanska radiotidskriften »QST» och dels några artiklar i tyska facktidsskrifter.

Det mål man hela tiden måste ha för ögonen vid konstruktionen av radiomottagaren, är största möjliga enkelhet. Men samtidigt måste den fungera oklanderligt. Det vore kanske möjligt att åstadkomma en 1-rörs mottagare, som gäve tillräcklig effekt, men bättre torde vara att redan från början gå in för 2 å 3 rör. Med en sådan mottagare bör vikten inklusive rör

och batterier kunna nedbringas under 0,5 kg.

Beträffande den använda våglängden ha försök gjorts på 80 meter, men det visade sig därvid att störningarna blevo för svåra. Det lämpligaste torde därför vara att utnyttja 5 m. amatörbandet. Därigenom borde det även bli möjligt att utnyttja de nya amerikanska mikrorören, vilka fastlödas på spolsystemet, varvid rörhållarna inbesparas. I slutröret uppgår vilostrommen till 0,4 ma. och signalströmmen till 2 ma. Detta är tillräckligt för att påverka ett känsligt relä. För övrigt kan kopplingen vara högst ordinär. För erhållande av högsta förstärkningsgrad är utnyttjande av transformatorkoppling att förordas.

Det har visat sig att mottagaren på korta distanser arbetar bra utan någon som helst antenn eller möjligen med en kort stump av sådan.

För att uppbära ovan beskrivna mottagare behövs emellertid ett rätt stort modellflygplan. Man får räkna med spänvidder på upp till 3 m. För ett sådant flygplan torde det vara svårt att använda gummimotor, varför det bör utföras som segelflygplan eller bensinmotordrivet plan. För övrigt behöver det ej uppvisa några märkvärdiga olikheter i konstruktionen, blott man tar vederbörlig hänsyn till den förändrade viktsfördelning, som uppkommer genom radiomottagaren och kontrollorganen. Lämpligast placeras mottagaren i nosen på flygplanet. Den behöver ej upphängas i gummi eller dylikt, då det visat sig att även vid fast montage rören ej tagit skada vid hårda landningar.

Genom den enkla reläanordningen kan flygplanet endast påverkas i en led och

bör detta då vara i girplanet, d. v. s. sidorodret göres rörligt.

Kontrollorganen kunna utföras enligt två skilda principer. Den ena har utnyttjats främst av tyskarna men ej givit fullt tillfredsställande resultat. Därvid får ovan omtalade relä sluta en elektrisk ström genom en tråd, vilken då uppvärms och förlänges samt därvid ger rodret en viss inställning. Denna anordning kommer således att venka på så sätt att då reläet är slutet kommer sidorodret att intaga en viss sidoställning. Då ström ej passerar kallnar tråden och sammandrager sig, varvid rodret erhåller en annan inställning.

Den andra metoden använder sig av ett särskilt motordrivet kontrollorgan, där den erforderliga kraften erhålles från en gummimotor eller en elektrisk motor. Kontrollorganet består av en skiva, vilken för varje strömimpuls roterar 1/4 varv. Följden blir då att roderrörelserna måste komma så att efter t. ex. höger sidorodret följer neutralläge. Nästa strömstöt medför därpå vänster sidoroder och sedan följer neutralläge och högerroder. Det kan ju synas mindre ändamålsenligt att göra roderrörelserna i följd men det visar sig att detta endast mycket litet inverkar på flygplanetens jämna gång, und det att konstruktionen av kontrollorganet högst avsevärt förenklas.

Den som önskar närmare sätta sig in i principerna för dessa radiostyrda modellflygplan hänvisas till ovan nämnda tidskrift.

Det är självklart att vill man göra försök på ett så utforskat område, måste man också möta många problem, vilka man själv måste lösa, men detta bör väl endast utgöra en sporre till fortsatta försök. Härigenom har ju också var och en som vill giva sig i kast med problemen möjligheter att uträtta något betydelsefullt, som kanske kan visa sig vara av det största värde i framtiden.

P.-A. Kinnman.

● Vid korrespondens med annonsörerna — säg Ni såg det i

FLYGNING!

Denna fantastiska artikel ur tidningen Flygning nr 11 1937 har insänts av Brynolf Nordström. På den tiden var man glad om mottagare och batterier kunde komma ned under 1 kg!



Model Airplane News

Amerikas och världens största modellflygtidning. 64 sidor laddade med intressanta artiklar.

Utkommer en gång i månaden.

Pris kr. 1:25 vid förskottslikvid.

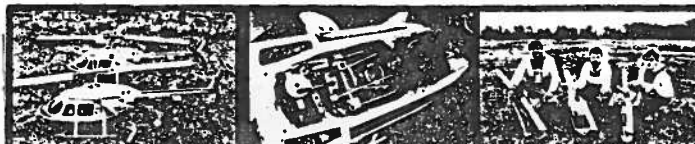
S V E N W E N T Z E L
MODELLPLANSFABRIK

Apelbergsgatan 54

Stockholm

Utomordentlig natt-
likare på grund av den
høga ljusstyrkan.

A-B KRONOMETER
Tel. 10 54 33, 10 54 34
S T O C K H O L M



F3C-EM 86. När bilderna blir stora kommer dessa att tryckas i NHK-nytt troligen nästa nummer. (Truckeriets aam)