

NMK NYTT

Nyköpings Modellklubb



MAJ 1994
NR 1, ÅRGÅNG 22

Skillnaden mellan pojkar och män
är priset på deras leksaker !

STORA VÅRNUMRET !



LITE UR INNEHÅLLET: Winternuts, Åschmötet, Åschmaten, Byggtips, Tävlingskalendern -94, Nyårsköret, Korsordstävling, NMK Dogfight plus väldigt mycket mer !!!

Omslagsfoto: Vinnaren av Winternuts Trophy, Christer Svensson, tar emot den vackra (?) vandringspokalen ur lekledare Tomas Leijons händer !



7 388152 700706

NYÅRSKÖRET !



Den 2 januari samlades ett tjugotal NMK-are för att fira in det nya modellflygåret. Pga/tackvare den snörika vintern fick meetinget flyttas till Brandholmen, då Radiolanda var totalt insnöat. Dagen inleddes med ett hårt motionspass med att skotta banan fri, men sånt lär öka aptiten (bra ursäkt för att trycka i sig en extra macka..)



Henrik Edefuhr och pappa Mekaniker kollar motorn innan flygning med Kobra på skidor. Till höger Per Nordström och Roine Åhrberg. Per GICK ut till Brandholmen, men hade välfyllt ryggsäck..





Många söndagsflanerande nyköpingsbor stannade till och tittade intresserat. Här är det Björn Enell inför en av många starter under dagen.



Överst Daniel Holm med Stick.
Under Bengt Höglunds beundrade Viking med elmotor, flög charmant !

Till vänster Niclas Holmgren inför provflygning av Kobra.



Mikael Landin får starthjälp av Anders Jonsson.



En del tunna personer gick knappt ut ur stugan, utan satt inne i stugvärmen och vräkte i sig mackor, bullar, glögg och choklad. Allt medans dom genom fönstret kritiserade kompisarnas bristande flygningar.

SLUT!

TANKAR VID KONSTRUKTIONSBORDET :

VARFÖR ÄR ARMERINGSJÄRN OCH HARDOX 400 SÅ TUNGT ?

(Mats Ceder)

ÅSCHMÖTET!

Den 29 januari avhandlades NMK:s årsmöte 1994 i SE-Bankens fina lokaler (Tack Sven!).

I år något annorlunda upplagt då ÅSCHMATEN skulle ta vid senare på kvällen. Ingen fika efter förhandlingarna, men Bengt Höglund visade video från Winternationals -93.

På de närmaste sidorna årsmötesprotokollet, årsberättelsen, NMK:s styrelse/övriga funktionärer. Samt lite bilder.



OBS ! För att undvika sprängattentat etc mot redaktionen, skall det påpekas att tankebubblorna i detta reportage INTE har någon verklig hetsanknytning.

PROTOKOLL FÖRT VID NYKÖPINGS MODELLKLUBBS ÅRSMÖTE 29 JAN 1994

1. Mötet öppnades av Ingvar Claesson inför 26 beslutsmässiga medlemmar.
2. Mötet förklarades behörigen utlyst.
3. Dagordningen fastställdes.
4. Ingvar Claesson valdes till ordförande för mötet, till sekreterare valdes Christer Landberg. Bengt Höglund och Lars Strömberg valdes till justeringsmän/rösträknare.
5. Föregående årsmötes protokoll godkändes.
6. Ordförande föredrog styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat och balansräkning för 1993. En speciell ekonomisk redovisning för bilsektionen redovisades enligt beslut på 1993 års årsmöte.
7. Revisorernas berättelse godkändes av mötet.
8. Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för klubbens förvaltning och räkenskaper för 1993.
9. 1995 års medlemsavgifter fastställdes av mötet att vara oförändrade. Juniorer 100:-, seniorer 200:- och familjer 300:-.
10. Ordförande redogjorde muntligen NMK:s verksamhetsplan för 1994. Utbyggnaden på Brandholmen fortsätter med flyttning och målning av byggnader samt framdragning av el (med ekonomiskt bidrag från kommunen). På Radiolanda mindre underhåll som målning att göras. Bilsektionen har tre planerade tävlingar under året: Mittcupen, Tvårscupen och DM.
I flygsektionen kommer cuptävlingar och klubbmästerskap i motor- resp. segelflyg att genomföras.
En glädjande nyhet är den åter upplivna båtsektionen med Fred Brihagen i spetsen, kanske blir det 1 maj-regattor igen ?
Kassör Niclas Holmgren föredrog budgeten. På fråga hur NMK kunde ha en planerad ökning av tävlingsverksamheten utan att det avspeglades i budgeten, informerade Niclas att många investeringar av engångsköp gjorts under 1993, som vi kan använda även i fortsättning. Calinge Lindberg meddelade att han har ett lite lager av remmar till gräsklipparen hemma hos sig.
Verksamhetsplanen och budgetförslaget godkändes av mötet.
11. Styrelseledamöter och övriga funktionärer för 1994 valdes enligt valberedningens förslag (bifogas protokollet).
12. Mötet beslutade om behörighet att för klubben teckna firma enligt följande: Ordf Ingvar Claesson enskilt. kassör Niclas Holmgren enskilt, vice ordf Roland Nygren och sekr Gunnar Wolving i förening.
13. Inga motioner eller förslag förelåg.



14. Under övrigt:

- Lars Strömberg uttryckte sin glädje över hur bra bilsektionen hade fungerat under året. Nya fina anläggningar, bidragit till många nya medlemmar, ett ekonomiskt överskott (1200:-) och inte minst det stora arbete många frivilliga lagt ner.

-Med bidrag från SMF (Södermanlands Modellflygförbund) finns förslag på att införskaffa någon typ av "sågverktyg" (tex bandsåg) till klubblokalen. Per Nordström påpekade att dessa maskiner är farliga och måste kunna låsas på något sätt för obehöriga. Styrelsen + Per utreder om lämplig maskin enligt "bästa möjliga maskiner till lägsta möjliga pris".

-För att kunna handikappanpassa Brandholmen har bidrag begärts från kommunen.

-Ingvar informerade om vårt försök att ansöka om helikopter-EM 1994. Pga dåligt med tid för förberedelser hade vi inte fått svar från ev sponsorer eller förlustgaranti från SMFF när sista anmälningssdag närmade sig. En regelrätt anmälan kunde därför inte göras, utan en "brasklapp" med intresseanmälan skickades in. EM -94 gick nu istället till Polen. Mötets fråga var om vi redan nu skulle förbereda för en ev. ansökan till EM -96. Lars Strömberg: Krav för EM är en sund budget, förlustgaranti och en positiv klubb bakom. Thomas Cedergren gav en elogé till de som lagt ner ett stort arbete på EM -94 ansökan. Mötet enades om att en arbetsgrupp utvärderar under året och ett ev. beslut om ansökan görs på årsmötet 1995.

- Tomas Leijon informerade att Winternuts hålls på Brandholmen den 19 mars 1994 kl 11.11. Tomas överlämnade även att större antal NoCal-scale ritningar som kommer att finnas i klubblokalen. Berättade även om NMK:s framgångar under inomhus-SM där Gunnar Ulvfot kom 10:a i peanut skala och Birgit Ulvfot 2:a i NoCal-scale (inofficiell klass).

-Styrelsen föreslog att klubben skulle bjuda på festen senare på kvällen (lokalhyra på 500:-). Mötet enades om detta.

-Anders Jonsson tackade för det fina mottagande han fått som nyinflyttad till Nyköping och NMK.

15. Nästa årsmöte fastställdes att genomföras 28 januari 1995 kl. 15.

16. Prisutdelning !:

Blommor överlämnades till våra fantastiska helikopterflygare Per Nordström och Thomas Cedergren för deras frmgångar, speciellt första och andra platsen på SM 1993.

Blommor även till Sven Olsson som åter igen fixat så vi fick vara i SE-Bankens lokaler. Arne Andersson avtackades för förtjänstfullt arbete som bygg och flygledare för våra juniorer. Vår klippare Roine Åhrberg som ser till Radiolandas gräs erhöll sitt arvode. Pontus Svensson drogs som vinnare av gratis medlemskap 1995 av de som betalat -94års avgift före 31 januari 1993.

17. Ordf avslutade mötet.

Vid protokollet

Christer Lundberg

Justerinsmän

Bengt Höglund
Juro Frimberg

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR NMK VERKSAMHETSÅRET 1993.

Det känns som om det var igår jag skrev förra överskriften för NMK:s verksamhet. Men nej, det har gått ett år och många solvarv sedan dess. M a o tiden är inne för styrelsen att avge 1993 års verksamhetsberättelse.

Flygsektionen.

Flygtidsuttaget för allmän flygträning har varit synnerligen högt. Det har flugits livligt på såväl Brandholmen som på Radiolanda. Framför allt R-landa har varit väl använt, detta mycket beroende på den fina standarden på fältet. Tack Roine Åhrberg för de fint trimmade banorna och gräsytor i övrigt! Sedvanliga KM i segel- och motorflyg har avhållits, dvs segel blev i stort sett bara ett meeting. Endast 4(1) deltagare. Bengt Höglund utgick som segrare efter dagens flygningar. KM-motorflyg hade bättre tillströmning. 11 deltagare startade där. E. a. sågs en del nya juniorer delta. Den gamle ordf. blir varm om hjärtat att se dessa nya uppstickare agera och dessutom placera sig bra. Vidare sätter de oss sk veteraner på plats! Nämnas bör Henrik Edefuhr på 4. plats samt Daniel Holm på 5. Bravo grabbar!! Två kom Christer Landberg 5 poäng efter segraren Ingvar CLA.

Årets CUP-tävling inleddes som brukligt den 1 Maj samt med tre deltagningar under året. Det verkar som denna tävlings- och meetingform är populär. Således har 32 flygare samlat poäng under säsongen. Vid de tre deltagningarna har deltagandet varit mycket gott. Vid t ex finalen den 9 okt kom 15 combatanter ut till R-landa. Årets "närvaruvärsting" blev Henrik Ederuhr. Fjölårets dito Roine Åhrberg kom tätt efter och fick känna sig slagen i år. Henrik blev dessutom totalsegrare i Cupen. Han är som sagt junior. Snyggt jobbat! Hur blir det -94?

93 års Winternuts avverkades(?) på ett blåsigt Brandholmen med den alltid lekfulla Tomas Leijon som lekledare och Hittapåare. Winternuts har ju, som kanske hörs på namnet, inte så mycket med modellflyg att skaffa. Men - otroligt roligt ändå. Tänk att en hel dag få betrakta så många försök till modellflygning! Och alla dessa olika klasser som är tillåtna. Muta t ex. Val! Efter många startförsök av deltagarna kunde Tomas slutligen utse årets segrare av Winternuts Trophy: Mattias Bergström för en gnistrande och raketomsu-sande uppvisning. Bäst in show: Arne Friden. Hur gör du? Storslam i Helikopter blev det -93 för Pär Nordström. Han vann tre uttagningsflygningar av tre möjliga. Och inte nog med det, han gick också Åstad och vann SM. Thomas Cedergren tog andraplatsen i två av UT samt andra i SM. Som tidigare nämnts brukar de ju bytas om belägga tätplatserna. Bra gjort - ni håller stilen. GRATTTIS!! Dessutom knep Thomas 20e och Pära 21e på VM i Österrrike. 63 startande där.

Bilsektionen har varit mycket aktiv detta år. Sju st förare har tävlat flitigt och placerat NMK på MR-kartan för en ej överskådlig tid framöver. De har tävlat både inomhus och utomhus och från Uppland ner till Småland samt på de flesta banor i Mellansverige, med mycket bra resultat. Det har varit Mittcup och Tvårscup. Två hemma-tävlingar har arrangerats, den första i Sporthallen den 17 april. 42 st förare hade kommit till Nyköping för att köra finaltävlingen Mittcupen -93. Bäst lyckades Henrik Nygren som blev 11e av A-Bförare. Niklas Nygren och Dennis Nygren lyckades bäst i C-förarklassen där de blev 12e resp 13e.

Micke Andersson slutade på 17e plats, Niklas Sjöström på 19e Marcus Stål på 24 samt Kjell Pettersson på 25e.

Andra tävlingen för klubben -93, den sjunde i ordningen sedan starten 19 maj -91, arrangerades på Brandholmen den 12 juni. Nu var det dags för deltagning i Tvårscupen. Tävligen hade lockat många elitförare. Totalt startade 43 förare i två klasser. Bäst lyckades Dennis Nygren i 4 WD med en 4e-plats i B-finalen och blev bästa C-förare! Henrik vann C-finalen före brorsan Niklas. Mikael Andersson knep 4e platsen och Niklas Sjöström tog 6e. I 2 WD segrade Mats Johansson i B-finalen. Totalt i Tvårscupen för C-förare placerade sig Dennis på hedrande 2a plats. Med sina fina placeringar blev han den tredje i NMK med B-licens. Ett hjärtligt GRATTTIS till er alla grabbar!

Ungdomsverksamheten.

På flygsidan fortsätter verksamheten som vanligt med Arne Andersson som påhujare och instruktör. Flera av de tidigare deltagarna i byggkurserna har återkommit och satsar nu på lite mer avancerade modeller. Genom att skolflygningen under -93 varit nog så intensiv har grabbarna utvecklats och därmed befast sitt intresse för hobbyn. Ett antal nya ungdomar har under höstterminen deltagit i byggverksamheten.

Tack Arne för dina insatser på ungdomssidan, och tack Christer Landberg, Pär Nordström och Billy Ståhl för jobbet med flygskolningen! Bilsekt. ungdomar har, förutom ett intensivt tävlande, tränat körning i gamla tennishallen. Varje fredagskväll lånar NMK hallen där man även har bedrivit en del inomhusflyg. Hallen är tillgänglig även under våren -94.

För övrigt (en hel del)

Stapp två i utbyggnaden av Brandholmsanläggningen påbörjades hösten -93. Det återstår mycket arbete innan allt är färdigt. Målet är att anläggningen skall stå klar till vårsäsongens start. Effektivt drivande krafter kommer från bilsekt. Rolle, Sven-Erik, Billy, Hans-Erik med flera: Tack för ett utomordentligt bra jobb! I sammanhanget kan väl också nämnas att några NMK-are har deltagit bl a Allebergstävlingen, Oldtimertävlingen på Rinkaby i Skåne samt flugit inomhus i Blå Hallen Sthlm. Inga topplaceringar precis men vi hänger med (ungefär i listornas övre del dock)! Styrelsen har under året haft flera styrelsemöten varav två st protokollförda.

Styrelsen för NMK vill till slut framföra ett stort TACK till ALLA som på olika sätt bidragit med insatser för NMK. Nu lägger vi "locket på" för 1993 och öppnar en ny godisask som det står 1994 på. Vi är övertygade om att även den har en strykande åtgång för oss alla i NMK.

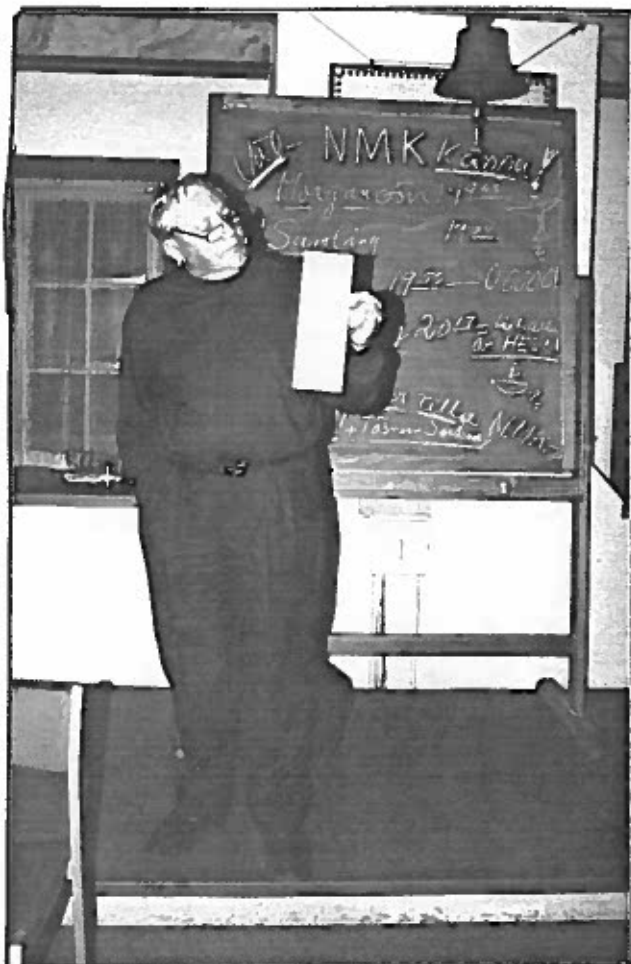
Handwritten signature

ordf Nyköpings Modellklubb

NMK:S STYRELSELEDAMÖTER OCH ÖVRIGA FUNKTIONÄRER
VERKSAMHETSÅRET 1994.

<u>Styrelse:</u>		Tel	Mandattid	Anmärkning
Ordförande:	Ingvar Claesson	218595	1993-94	
Kassör:	Niclas Holmgren	214090	1993-94	
Sekreterare:	Gunnar Wolving	281792	1994-95	omval
Vice ordf.:	Roland Nygren	283989	1994-95	omval
 <u>Sektionsledare:</u>				
Bil:	Roland Nygren	283989	1994	omval
Båt:	Fred Brihagen	219254	1994	nyval
Flyg:	Ingvar Claesson	218595	1994	omval
 <u>Anläggningsansvarig Radiolanda:</u>				
Byggnader:	Billy Ståhl	289624	t.v.	omval
Banskötsel:	Henrik Edefuhr	08/	1994	nyval
(reserv)	Pontus Svensson	267164	1994	nyval
 <u>Anläggningsansvarig Brandholmen:</u>				
Byggnader:	Billy Ståhl	289624	t.v.	omval
Banor:	Sven-Erik Nygren	286158	1994	omval
 <u>Ansvariga för klubbmatr. och klubblokal:</u>				
Byggnader:	Billy Ståhl	289624	t.v	omval
Klubb-radio/kärror lokalvärd och bibliotek:	Bengt Höglund	218770	1994	omval
 <u>Anläggningsansvarig för banor vid Vattensportstadion:</u>				
	Fred Brihagen	219254	1994	nyval
<u>Säkerhetsansvarig:</u>				
Flyg:	Ingvar Claesson	218595	1994	omval
 <u>Tävlingsledare:</u>				
Flyg:	Ch.Landberg m.fl.	267217	1994	omval
Bil:	Roland Nygren	283989	1994	omval
<u>Redaktör:</u>	Christer Landberg	267217	1994	omval
<u>Klubbmästare:</u>	Gun-Britt Enell	283511	1994	omval
<u>Revisorer:</u>	Björn Enell	283511	1994	omval
	Arne Fridén	269787	1994	omval
 <u>Intresserade att ställa upp som byggleddare</u>				
	Roine Åhrberg	228049	1994	nyval (en kväll i veckan)
 <u>Valberedning:</u>				
	Bengt Höglund	218770	1994	omval
	Per Nordström	283571	1994	omval

ÅSCHMATEN!



Det hela började med en lysande idé från vår klubbmästare Gun-Britt Enell. Varför inte fixa en stor NMK-fest där även "respektive" fick hänga på? Träffa andra NMK-are och deras modellflygankor (som alltid får höra: "Jag sticker ut en sväng till fältet". För att vara borta i sex timmar och komma hem luktandes illa..)

Så några timmar efter ÅSCMÖTET samlades vi på St Anne hus, där långbord var vackert dukade, med flaggor och ljus. Allt fixat av bla klubbens damer Gun-Britt, Inga-Märta och Elsie, tack säger vi alla !!

Som vanligt på NMK-fester/möten/tävlingar höll cuppgeneralen Ingvar Claesson briefing. Kvällens program var:

Samling	19.30
Morgonbön	19.45
Matrast	19.55-00.00
Aftonsång	20.17-alla är hessa





Jag har blivit ombud av gotländsk radio att framföra en dikt:

" Traktorn plöjer,
Sven är ledsen.

Traktorn plöjer,
Sven gråter.

Traktorn plöjer,
sönder maskarna. "

Tack !

En fest med så många NMK-are kan inte bli annat än lyckad ! Glädjen stog högt i tak, liksom den välljudande sång som fyllde lokalen.

Det åts och dracks.
Det pratades och skrattades.
Det sjöngs och diktades.

Allt på sörmlännska, gotländska och västgötska. Internationella som vi är ! En av kvällens höjdar dikter lästes av Thomas Cedergren, återges till vänster med svensk översättning.



Jan Petterson i kastar tagen. Till vänster Kjell Cedergren, Gotland, och Inga-Märta Nordström, Granvägens stolthet !



CUPTÄVLING!

Naturligtvis skulle det cupas oxå. Nya grenar för kvällen:

1. Bollkastning i hink.
- B. Vik papperssvala och precisionslanda på märke !

Några av kombattanterna i vimlet syns på denna sida. Suverän vinnare blev Björn Enell !

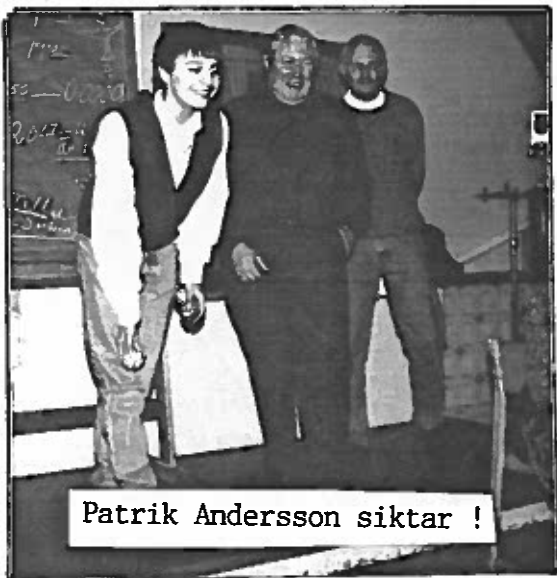
KLUBBMÄSTAR`N
GUN-BRITT !!



Lågflygande Ingvar.



Patrik Andersson siktar !



Rolle Nygren med många
bollar i luften.



Per Nordström mäter noga !





Framåt midnatt, när maten var uppäten, glasen tomma och alla lyckliga vandrade vi ut i januarinatten.

Med hesa röster tackade vi för ikväll och alla var ense om att:

DET HÄR MÅSTE VI GÖRA OM !



Vi har det.

ROINE TIPSAR!

NMK:s meste flygare Roine Åhrberg berättar om något han provat.

Klädseln Solartex som är vävburen, påmålningsbar och av "strykfilmstyp" har många fördelar, men en stor nackdel. Den vill gärna "bubbla" sig på helplankade ytor. Det finns ett lim, Balsarite, att köpa och stryka på, men det blir inte 100 % bra ändå.

Ta Roines tips och lacka konstruktionen med BECKERS PANELLACK 20 (vattenspädbar och nästan luktfri, härligt!). Låt torka ett par timmar, och putsa av med fint sandpapper (träfibrenna reser sig lite). Fram med Solartexen, värm fast den i kanterna på det du ska klä, ordentligt sträckt och naturligtvis rynkfritt. Spänn upp resten med varmluftspistol (helst) eller med strykjärnet. Lacken löser upp sig av värmen och klädseln sitter stenhårt! Arbeta gärna efter genom att stryka med handen över det område du nyss värmd fast. (Aj, varmt! Använd grillvante eller de speciella man kan köpa för just detta.)

Har du gjort allt ordentligt sitter nu Solartexen utan att bubbla sig, prova på en spillbit först om du är osäker.

LYCKA TILL !

PS ! Ännu ett tips, från Niclas Holmgren: Har du en gammal modell som är Solartex klädd, målad och har bubblat sig ? Använd en bit smörpapper mellan strykjärnet och Solartexen när du värmer ut bubblorn, så smälter inte färgen !

DS



DOGFIGHT - PREMIÄR 4 JUNI PÅ RADIOLANDA!



Vem döljer sig under hatten ?
Adolf Galland eller Erich
Hartmann ? Kom ut till NMK:s
första dogfight tävling 4 juni
så får du se, om du törs...

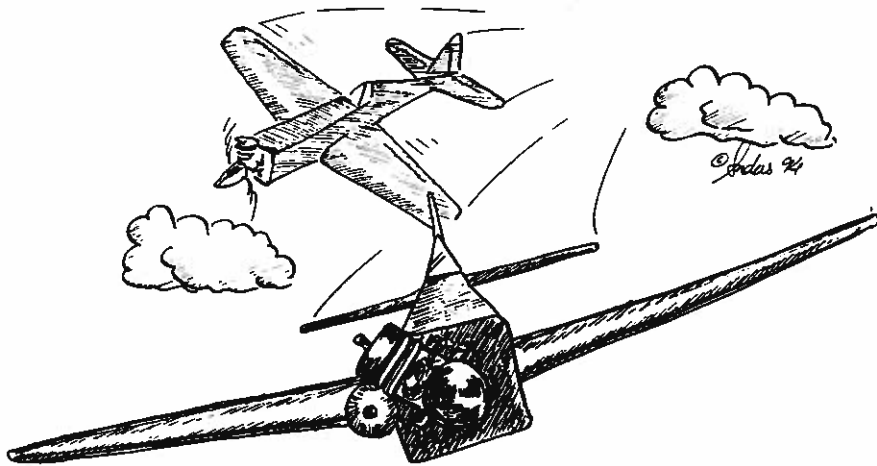
Frågor ? Mats Ceder tfn 36763
Christer Landberg
tfn 267217

Det intresse som växer i Sverige för dogfight har nu även spridit sig till NMK. Dogfight som de "galna" norrmännen började med för snart tio år sen. De flyger små radiostyrda modeller av jaktplan från andra världskriget, där det gäller att klippa (med den egna propellern) en pappersremsa (streamer) på motståndarens plan. Ja, i bästa fall krocka med honom så han kraschar och man själv klarar sig !

På våra cuptävlingar har vi fått prova på lite dogfight när vi jagat svansen på klubbkärnan Stig. Många har tänt till på denna spännande gren, så undertecknade har spånat fram lite regler. De flesta tagna från originalreglerna men mycket förenklat, för att det inte ska behövas så många domare. Även modellkravet är fritt, med en begränsning på motorstorleken för att vi inte ska få några "missiler"

En perfekt modell att börja med är Kobra 20B med en .25 motor i nosen, närmare tio Kobror har byggts/håller på att byggas i NMK ! Många har gjort sina modeller lite personliga, ändrat om kroppsformen och utseendet på stjärtpången mm. Med sen en någorlunda autentisk målning har man nästan fått en skalaliknande modell. För tillfället finns amerikanska, engelska, tyska, svenska och ryska Kobror. Du bygger utan problem en träfärdig Kobra på ett par kvällar, vi lovar ! (Christer har ritning till utlåning).

Men som sagt: allt är tillåtet, från din gamla trainer till en äkta dogfighter !

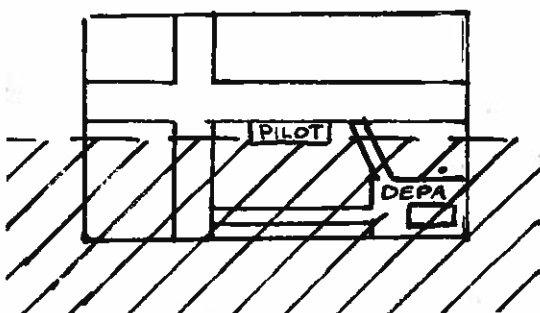


NMK DOGFIGHT REGLER 1994

- Modell: Valfri modell, gärna med kamouflagemålning och nationalitetsbeteckningar.
- Motor: Max 6,5 ccm (.40)
- Flygtid: Sju minuter efter första plan lättar i heatet. Obegränsat antal startförsök under sju minuters tiden.
Landningen SKALL annonseras.
- Heat: Max 6 piloter/heat.
Minst 3 heat (beroende på antal startande).
- Final: De 6 bästa möts i en final, bäst under finalen vinner tävlingen.
- Poäng: Streamerklipp 50 poäng
Kollision, båda kraschar 50 poäng
Kollision, homing o fiende kraschar 100 poäng
Flygtid 1 poäng/5 sekunder
- Homing= landning på fältet framför baslinjen.
Streamer= 10 meter lång, tillhandahålls av tävlingsledningen.
- DISKVALIFICERING av heatet vid passering över/bakom baslinje.
- Ace(Äss): Fem segrar (kollision med fiendekrasch).

Tävlingsledningen tar inget ansvar för modeller som havererar, alla tävlande ställer upp med insikt att man kan krascha. Flyg därför med en enkel modell eller något du inte är rädd om. Det är dock väldigt osannolikt att några kollisioner kommer att inträffa, det är svårare än det ser ut ! Men MYCKET spännande !!!

BAS-
LINJE



PÅ NÄSTA SIDA:

Lite spännande läsning om Robert S Johnson, amerikanskt flygaräss under 2:a världskriget. Får vi uppleva något liknande den 4 juni på Radiolanda ? Från MACH 56.

Robert S Johnson

Bob Johnson föddes 1920 och var en av USA's första Aces (fem luftsegrar). Han fick fortsätta strida tills han hade 28 segrar. Då skickades han hem för att göra reklam för statsobligationer att finansiera krigsindustrin med och för att lära ut taktik till nyutbildade piloter.

Jänkarna gjorde så för att så snabbt som möjligt skaffa fram en bred kader av strids-piloter. Till sorg för de piloter som blev äss och ville ha så många segrar som möjligt.

Bob bedömdes av skolan som en skaplig flygare, men han blev inte godkänd i skjut-övningarna. Han ansågs därmed som en given bombplanspilot, men blev av en slump tilldelad en jaktflottilj. Närmare bestämt den 56:e, som skulle bli US Air Force' bästa.

Bob försökspilot var Johnson med och utvärderade den nykomna kolossen Republic P-47 Thunderbolt. Han utsattes för många av flygplanets barnsjukdomar, men klarade sig med livet i behåll. Det var krånglande motorer. Opålitlig hydraulik, som gjorde att klaffarna gick ut och in litet som de ville och sällan intog symmetriska lägen. Det var ovanan vid den höga vingbelastningen, som fick flygfäl-ten med 1.000-metersbanor att kännas farligt korta.

18 piloter omkom under Thunderboltens flygutprovning och den taktiska utvärderingen.

De som överlevde, lärde sig maskinens för-och nackdelar i detalj. Bland fördelarna uppskattades särskilt möjligheten att överleva en nödländning praktiskt taget var och hur som helst. Det gällde bara att hålla nosen högt vid sätningen.

Tail end Charlie

Vid stridsövningarna lärde de sig också att vända planet ansenliga tyngd (7 ton) till en fördel i form av snabb acceleration i dykning. Redan i november 1942 hade Thunderbolt-piloter varit uppe och sniffat på ljudvallen. Till skillnad från P-38, som bröts sönder i sådana färter, klarade den robustare P-47 påfrestningarna.

På nyåret 1943 överskeppades 56:e jaktflottiljen till Storbritannien och en månad senare gjorde förbandet sina första flygningar i Europa. De första drabbningarna hade man i april och de medförde bara förluster för de oerfarna förarna.

Vid Robert S Johnsons första stridskontakt i maj flog han Tail-end Charlie, den mest utsatta platsen vid ett anfall. Mot sig får man de gulnosade planen som flygs av Luftwaffes mest erfarna piloter, som fått öknamnet The Abberville Boys.

Oerfarna piloter förväxlade ofta P-47 och Fw-190 i stridens hetta. Johnson blir ensam i röran och försöker flyga formering med ett par fiender innan han upptäcker misstaget. Genom ren tur lyckas han ta sig hem, ensam och sist av alla.

Han är redan rapporterad som saknad.

Polarna började slå vad om hur länge han skulle överleva. Man flog fortfarande i snygga formationer och detta var nära att kosta Johnson livet några dagar senare. Med sin P-47 träffad halvrollar han, dyker och lyckas smita undan. Efter ytterligare några uppdrag börjar han tillsammans med en gammal kompis från flygskolan ifrågasätta den använda taktiken.

De kommer överens om att skita i reglerna och att den som ser fienden först anfaller direkt, varvid den andre följer efter som ~~svaret~~ två.

Nästa dag, den 13 juni 1943, sätter de sin plan i verket. De ska egentligen vara toppskydd i formationen och Johnson flyger sist. Men han är den som först upptäcker 12 Fw-190 under dem. Han anfaller direkt och kompisens ansluter som de kommit överens om. Det resulterar i Johnsons första luftseger. Men det kommer snart efteråt. Han blir inkallad till chefen, får en utskällning och kompisens skyller ifrån sig.

På luckan blir han tråkad för att han bara vill spela hjälte på andras bekostnad, med taktiksnacket som svepskal.

Snäll Pojke

Vid nästa stora uppdrag den 26 juni är han tröt på mobbingen och bestämmer sig för att flyga snäll pojke. De är 48 Thunderbolt från hans division och Johnson flyger bland de sista.

Han är först att upptäcka de 16 Fw-190 som anfaller bakifrån, från hög höjd. Runt om honom flyger P-47:or som taget, lugnt och stilla rakt fram. Han varnar i radion men håller sin plats. Ingen rör en fena. Han skriker igen:

- Sexton banditer klockan sex!

Fortfarande ingen reaktion. Han skriker varningen en tredje gång och tänker på sitt löfte att hålla formationen. När han skriker en fjärde gång, exploderar glaset i huven och hela instrumentbrädan sprängs i bitar. Han trycker sig bakåt nära pansarskyddet medan han känner hur kulorna daskar i pansaret.

Planet har börjat brinna och han har bara en tanke i huvudet, att komma ut så fort som möjligt. Medan maskinen faller försöker han öppna huven för att hoppa, men den fastnar med en springa på bara 12 centimeter. Med olja sprutande, eld och rök i kabinen och utan syrgas i masken fortsätter planet falla medan Bob allt mer desperat försöker ta sig ut.

Han försöker t o m klättra ut genom den sönderskjutna rutan. Det går nästan. Han står med hela överkroppen ute i fartvinden, men fallskärmen tar emot. Han kryper in igen och eftersom han inte har något att välja på lugnar han ned sig och kontrollerar om planet fortfarande går att flyga. Motorn låter hemsk men elden verkar ha avtagit.

Den läckande oljan smetar ned vindrutan men han koncentrerar sig på att försöka flyga hemåt. Drar av gasen något, vilket får motorn att låta bättre. Med bästa ekonomifart glider han västerut. Upptäcker en 20 mm blindgångare från Focke-Wulfens kanon i väggen nära knät men kan inget göra åt det. Syrebristen på 6.000 meter gör honom lummig och han har svårt att koncentrera sig.

Honnör före "avrättning"

Hydraulsystemet är skadat och han har kläbig hydraulolja överallt i cockpit, i ansiktet och i ögonen. Ser inte mycket utan flyger mest på känn.

Ju lägre han kommer, desto mer klamar det i knoppen och på 3.000 meter börjar livsandarna återvända.

Precis när han närmar sig Engelska Kanalen, på 2.000 m höjd i 250 km/t, blir han upptäckt av en ensam Fw-190.

Det är inte mycket Bob kan göra annat än att trycka sig mot pansaret när det tyska jaktplanet sakt och lugnt går in bakom och brassar på. Med kulorna visslande runt öronen på piloten fortsätter P-47:an sin envisa lunk hemåt.

Bob vingglider lätt höger och vänster och försöker få in en salva när tysken förivrar sig och flyger förbi. Tysken går åter in nära och flyger perfekt formation medan han intresserat studerar den sönderskjutna Thunderbolt. Han skakar på huvudet: Hur i h-e kan ett så skadat flygplan fortfarande hålla sig i luften?

Tysken gör honnör, går runt och brassar på ytterligare en gång. Turligt nog verkar han ha slut på 20 mm skott, så det blir kulspruteeld för hela slanten. De glider in på 1.200 meter över de tyska kustbatterierna, men luftvärnet håller igen tack vare Focke-Wulfen.

Tysken går upp jämsides, gör ny honnör, går runt och brassar på med kulsprutorna igen. Den här gången är han noggrann och går nära. Bob trycker sig mot pansaret.

Näsan sönderskjuten

Det blir en tredje förbiflygning med huvudskakning. Varpå tysken vinkar adjö och sticker hemåt. Slut på ammunitionen?

Bob är nere på 700 meters höjd när han hör svaga anrop från den engelska räddningstjänsten. Han lyckas väcka liv i motorn igen och strettar sig upp till 2.000 meter. Det tar honom ända hem.

Turen håller i sig. Det är bara klaffarnas hydraulsystem som är sönderskjutet, landställets fungerar. Han lyckas sätta ned maskinen nästan utan sikt, i för hög fart, och undviker med minsta marginal att kvadda en grupp parkerade Spitfire och Hawker Typhoon. Bromsarna är borta.

Blödande klämmer han sig genom den sönderskjutna sidorutan, drar fallskärmen med sig och undersöker skadorna. Själv har han granatplitter i ben och armar och näsan sönderskjuten. P-47:an ser ut som ett säll med håll överallt. Ett 20-tal hål från 20-mm automatkanonen och hundratals kulsprutehål. Överallt, i flygkroppen, vingarna och stjärten. Pansarskyddet har bucklats till av tre 20-mm granater, fem har träffat högervingen och fyra vänstervingen. En granat har exploderat i cockpit.

Med fyra egna plan nedskjutna och sju skadesjutna, så börjar Johnsons idéer diskuteras på allvar, även av hans chefer. Men allt blir vid det vanliga. Under juli är han fortfarande snäll gosse, men ber på sina bara knän sin gruppchef att få anfalla de tyska jaktplan han ser. Det blir nobben.

Zemkes Pack

Under denna relativt inaktiva period får Johnson tillfälle till en fingerad luftstrid med en sprillans ny Spitfire IXB. P-47 flyger lätt ifrån Spitfiren i planflykt och stiger till en början snabbare. Men i rak stigning blir han frånäkt. Han vet att det inte är någon idé att ge sig in i kurvstrid utan ger sig in i rollar, höger-vänster, oupphörligt.

Thunderbolten avverkar två rollar under tiden som Spitfiren fullbordar sin första. Detta hindrar engelsmannen att komma på insidan och skjuta. Bob dyker ifrån Spiten, bygger upp fart och zoomar upp till högre höjd. Därifrån kan han dyka på Spiten med överlägsen fart och komma i skortläge. Det är en rätvis luftduell som Johnson vinner i sin dubbel så tunga och klumpiga maskin!

Någon riktig stridskontakt äger inte rum igen förrän den 19 augusti, då Johnson tar sin andra bekräftade seger.

Under september har 56:e under fem veckor skjutit ned 43 tyska jaktplan med åtta egna förluster. Begreppet Zemkes Pack myntas, men cheferna glör fortfarande snett på Johnson för hans egensinniga idéer. Under oktober blir Robert S Johnson ett äss.

Vid nyåret 1944 utrustas divisionens flygplan med den nya bredbladigare propellern. Den ger störsnärmande som överträffar motståndarnas jaktplan. 6 mars 1944 flygs eskortuppdrag till Berlin, möjliggjort med två extratankar i papp. Johnson tar sina segrar nummer 16 och 17.

Efteråt skriver Johnson en lång rapport med förslag om bättre eskorttaktik. Han föreslår lösare jaktförband, längre ifrån bombplanen, så att man kan angräpa de tyska jaktplanen innan de kommer i närheten av bombarna.

Den 15 mars är han den bäste amerikanske stridsflygaren i Europa med 22 luftsegrar. Han blir kapten och hans förslag om ny taktik accepteras.

För sin egen del har han utvecklat en helt ny taktik att kurva ut motståndare som egentligen kurvar bättre. När det framförvarande jaktplanet drar av gas (syns på avgasröken) vet Bob att tysken ska svänga. Han tar då spaken i magen. Om tysken svänger vänster, vingglider han åt höger (med nosen åt vänster, rollar till vertikalläge och kan få iväg en snabb salva med tillräcklig framförhållning).

Han har nu chefernas medhåll och tur med vädret, så han kommer upp i 25 segrar i april. En månad senare beordras han, efter 225 flygtimmar i strid och 28 segrar, att åka hem till USA för att tillsammans med Richard Bong åka runt och göra reklam för statsobligationer, vilket kanske inte var det slut på kriget som en flyghjälte önskade sig.

CUP-94!

I KVÄLL DEN 11 APRIL ANNO 1994 HÖRDE JAG TYDLIGT EN KOLTRAST SOM SJÖNG UT SITT REVIR ALLDELES INTILL HUSET DÄR JAG BOR.

Grannen sa till mig: Hör hur han sjunger ditt lov. Du har ju matat honom hela vintern. Han framför sitt tack. Kanske det, sa jag. Och, tänkte jag, tack och lov att vintern är över - förhoppningsvis.

TY:

NU ÄR DET VÄL DAX I ALLA FALL FÖR - VADÄ ???

Jo återigen samling för de som är sugna på att leka med modeller. Hänger du med? Jag tror väl det.

Alltså: Vi försöker enträget att damma av den där modellen som tycks vara omöjlig att få så fin att den kan anses vara representativ på skalatävling typ F4C.

MEN - den duger till något så prestigefyllt som **1994 ARS CUP!!** Som naturligtvis går på Radiolanda Airport.

REGLER: du infinner dig på R-landa lörd- eller söndag under säsongen. Ger **100p.** Kanske du rent av har kommit ihåg att ta med en modell. Om du då också kommer ihåg hur man gör när man flyger densamma kan du skrapa ihop hela **300p!!** Is'nt it fantastic? Du skall då flyga flera starter och samla ihop minst **30 min** total flygtid. Ditt samvete, som förutsetts vara synnerligen smalt, får avgöra om du uppfyllt stipulerade krav!

VI KÖR IGÅNG DEN 1 MAJ!

Sedan pågår säsongen till i början av oktober. V G se medföljande tävlingskalender!

SOM VANLIGT ÄR TRE ST DELTÄVLINGAR INPLANERADE AV THE KVADING CRAZY AND HATEFUL SQDR LEADER.

Preliminärt gäller följande datum för dessa deltävlingar:

11 juni, 13 aug. samt 8 okt. Kl 1100 första start. Kom i tid!!!

Under -93 var det god uppslutning såväl totalt i CUP-en. Och roligt hade vi. Ställ upp även -94 på det att glädjen må stå som spön i backen och våra modeller som kors på himlavalvet.

Och du! Före flygning: starta först och mot vinden!

/
Dan cupmakaren


WINTERNUTS-94!



I en vecka före Winternationals hade vi glatts åt ett underbart vårväder, men på morgonen på dagen D (D=Dagen du helst skulle velat sova över) vaknade vi med ett två dm täcke av nysnö ! Men vad bryr sig NMK:s tuffa modellflygare om detta, här skulle ~~kvaddax~~ flygas !!!

I årets standardklass gällde det att flyga med vad som helst, men eländet skulle landa efter exakt 10 sekunder. Det var lättare sagt än gjort, antingen flög modellerna nästan bort eller så flög de knappt alls. Suverän segrare blev Jonas Romblad med endast fyra straffsekunder, tätt före Ingvar Claesson på fem sekunder.

Till vänster en väl påklädd (det gick åt) Ingvar Claesson med sin andra-platsmodell. Tyvärr gick inte vingen av i år som den brukar för Ingvar...



Mats Ceder förklarar för lekledaren Tomas Leijon de tekniska innovationer hans konstruktion har. Byggt av en 1,5 l drickaflaska (i detta fall sockerdricka) med vinge, stabbe och fena uti balsaträ. Farkosten skulle sen startas med hundapult enligt bilden nedan. Flygegenskaperna var nog inte de konstruktören avsett, en titt i resultatlistan visar att bästa flygningen varade i hela två sekunder !



Tre unga herrar ur NMK:s the coming generation. Fr v Jan Petterson, Patrik Andersson och Daniel Holm. Två av Patriks modeller syns på bilden. I handen en tvåmotorig gummitormodell (P-38 inspirerad?) och på backen en uppförstorad Tre kronor (en tiekrona ?) Till höger Mattias Bergström med elmodell.



Gösta Leijons cell-plastmonster Islander gjorde en bejublad andra flygning. Efter startlinan kopplade ur neg den till och la sig i en perfekt planflykt. Flygningen avbröts abrupt av ett elakt träd som stog i vägen några hundra meter bort!



Två Antoinette-flygare i standard-klassen, Anders Jonsson och Henrik Edefuhr snackar taktik innan flygning. Bra placeringar, fyra resp. trea.

Till vänster Mikael Landin med hem snickrad katapult modell. Byggs under kökslampans sken natten innan Winternuts, och hade bla. förstärkningar i form av nålar !

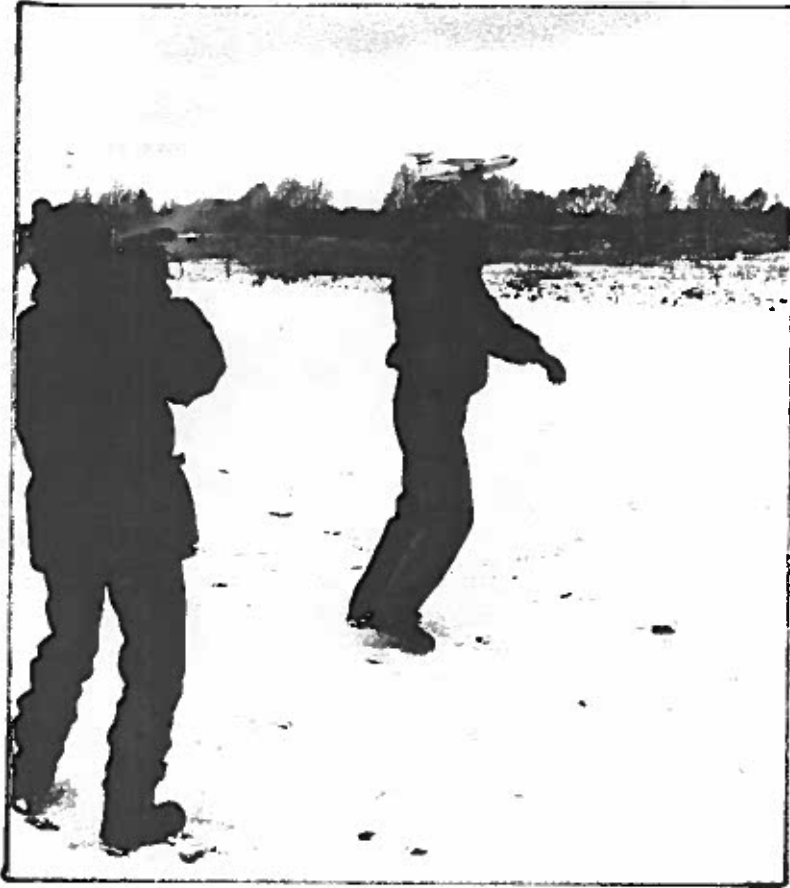
Till Winternuts har det ofta kläckts enastående idéer som sen löser många problem för resten av modellflyg världen. En sådan var Christer Landbergs friflygande skalamodell av en F-20 Tigershark med parkeringsautomat som termiktimer. Var ej avgift erlagd hade modellen fullt höjdroderutslag. Lades en krona i automaten och vreds om ställdes rodret neutralt och en flygning på 20 minuter kunde förväntas innan avgiften löpte ut. Max flygtid på denna prototyp var två timmar (dvs 6 kronor). Nu gick det inte som väntat utan efter avslutad flygning, som nog bara blev några sekunder, började konstruktören frysa och lät hela härligheten gå upp i rök...



Till höger:

Ett vackert svenskt vintermotiv. Ett snöigt landskap, en C-5 Galaxy och en bagare !

Läs den skakande fortsättningen på nästa sida !



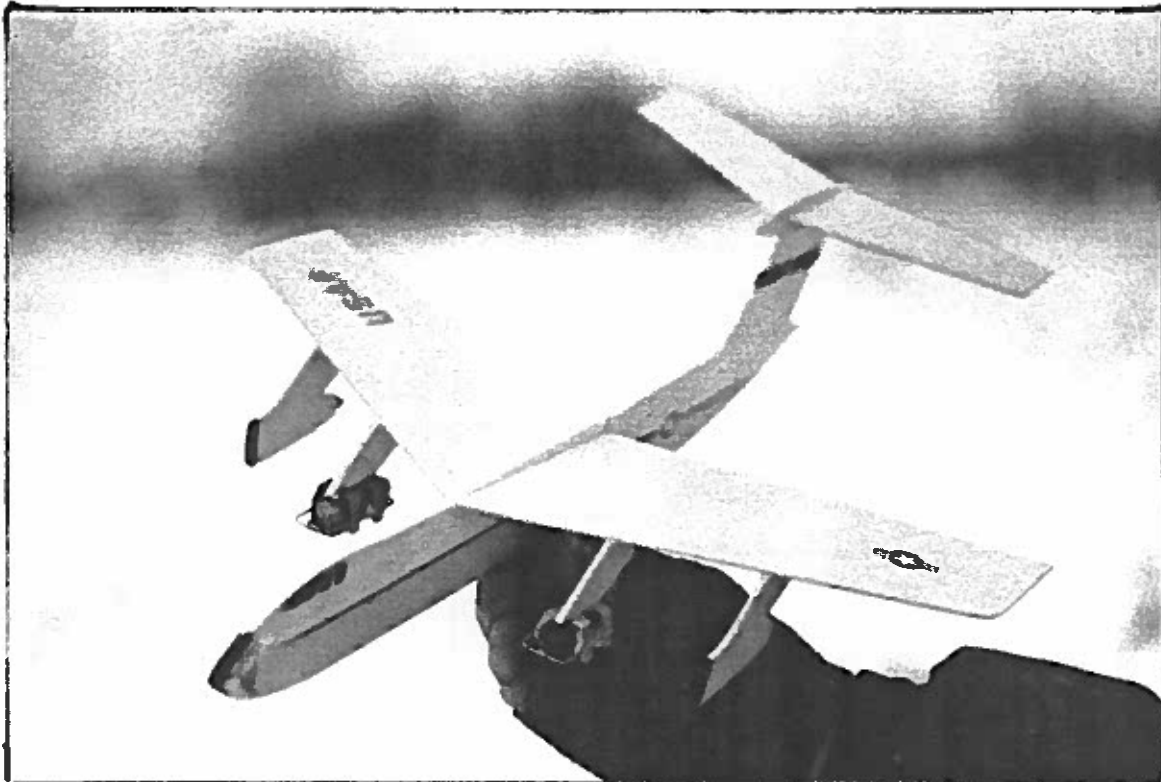
När dagens flygningar nästan var avklarade stegade Jetexens mästare Christer Svensson fram med en profilskala modell av en C-5 Galaxy med TVÅ jetex-motorer.

Med ett fräsande startade motorerna. Christer väntade till båda drog och kastade sen modellen elegant mot vinden.

Med två vita avgasstrimmor steg Galaxy'n stadigt upp mot skyn, vände till medvind och flög ett femtiotal meter för att åter ta mark !

Ett öronbedövande vrål och kraftfulla applåder fyllde luften från åskådarmassorna. Och den som tittade riktigt noga kunde se en liten glädjetår rulla ner för lekledare Tomas rosiga kind. Han snörvlade lätt och sade med osäker röst:

- Sånt här har man bara läst om, inte trodde jag att jag skulle få uppleva något så vackert !



KLASSEGRAR:

KLASSEGRAR:

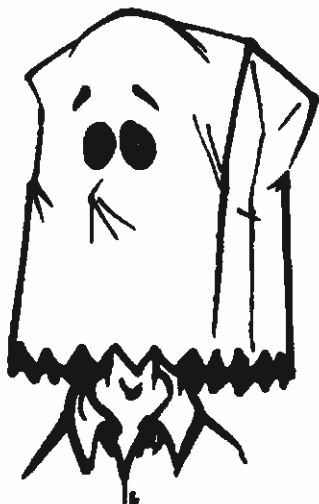
WINTERNUTS TROPHY:	Christer Svensson
LADIES CUP:	Birgit Törnkvist
STANDARDKLASSEN:	Jonas Romblad
BEST IN SHOW:	Christer Landberg
TJUSIGASTE ROTE- FLYGNING:	Henrik Edefuhr Sven Pontan
STÖRSTA MODELL:	Gösta Leijon
MINSTA MODELL:	Birgit Törnkvist
BÄSTA GLIDARE:	Daniel Holm
TRÖTTASTE MOTOR:	Birgit Ulvfot
MOST CIRKULAR FLIGHT:	Niclas Holmgren
BÄSTA FÖRBRÄNNINGS- MOTOR:	Jonas Romblad
ROCKETRAL PROP- ULSION:	Christer Svensson
BÄSTA JUNIOR:	Patrik Andersson
BÄSTA MUTA:	Georg o Birgit Törnkvist
WORST FLYING PERFORMANSE:	Mats Ceder
LONG DISTANCE PRICE:	Georg o Birgit Törnkvist
BÄSTA SKALA:	Lars Strand

STANDARDKLASSEN:

1	Jonas Romblad
2	Ingvar Claesson
3	Henrik Edefuhr Niclas Holmgren Sven Pontan
4	Anders Jonsson
5	Jojje Törnkvist Mattias Bergström
6	Gösta Leijon Arne Fridén Lennart Strand
7	Christer Landberg Birgit Törnkvist
8	Mikael Landin
9	Gösta Leijon
10	Mats Ceder

Som vanligt vill vi deltagare tacka Tomas Leijon som fixar Winternuts åt oss varje vår, när det är mörkt och kallt värmer det att få komma ut och toka sig. Lite manfall i år pga den plötsliga vinter som drabbade oss just på tävlingsdagen, men nästa år....

TACK LEKLEDAREN !



Vågar DU visa dig på flygfältet utan att ha betalat medlemsavgiften??

AVGIFTER:

Junior	(-20 år):	100 :-
Senior	:	200 :-
Familj	:	300 :-

NMK:s postgiro : 36 99 39 - 4

Är du osäker om du betalat, ring kassör Niclas (tfn 214090), så får du höra den hemska (?) sanningen !

Sedan kan du ta av påsen- och sova med gott samvete oc'så !

SÄKRUTAN

Hej igen alla som säkert vill flyga och som och som dessutom vill flyga säkert. Här kommer en liten grej som kanske kan komma till nytta för flygsäkerheten.

Idén är Henriks. Tack skall du ha för den!

Alltså: på Radiolanda kommer att finnas ett formulär i vilket du kan fylla i diverse uppgifter efter en ev. kvadd. T ex pilotfel, radio-störning, mtrl-fel m m. Man lär sig nästan alltid något efter en krasch. Så varför inte dela med sig av kunskapen? Observera: du behöver nu inte medvetet gå i backen för att få något lärorikt att berätta för övriga klubbkompisar!!

För övrigt: gör en extra koll på grejerna före första vårflygningen. Hur är det beställt med ackarna t ex?

/Ingvar

RADIOCERT TEORI

Under 1993 var det inte mindre än 11 pers som tog radio-radioflygcertifikat i NMK. Ett bra resultat, vilket renderade klubben en premie på 1500:- från SMF, Södermanlands Modellflygförbund. Tänk om vi kunde få ihop en ny "bunt" certinnehavare under -94! Jag tror, att det fortfarande är många som är redo att jobba till sig ett cert. Nå, så särskilt jobbigt är det de fakto inte. Du skall kunna flyga ett visst program samt ha övat in säkerhet att landa. Med eller utan motor.

Dessutom kan du behöva en del teoretisk vetskaper. Den vetskaper kan jag tänka mig att bibringa hugade. Därför har jag förslaget att vi träffas i klubblokalen vid hamnen

TISDAGEN DEN 3 MAJ KL 1800

Vidare tycker jag att även övriga, dvs ni som redan har cert, kommer till träffen. Ju flera vi är desto mer kloka tankar kan dryftas. T ex har vi fått en del nya bestämmelser för bl a storskala och övriga skalamodeller (F4C). Så varför inte vika kvällen i flygsäkerhetens anda och tjänst?

Genomgången tar ett par timmar. **VÄLKOMNA !!**

/Ingvar