

NMK NYTT



Nyköpings Modellklubb

December 1990
Nr 3 * Årgång 18

Redaktör Gösta Leijon

God Jul

Extra stort julnummer



MORSNING & GOOD-BYE!

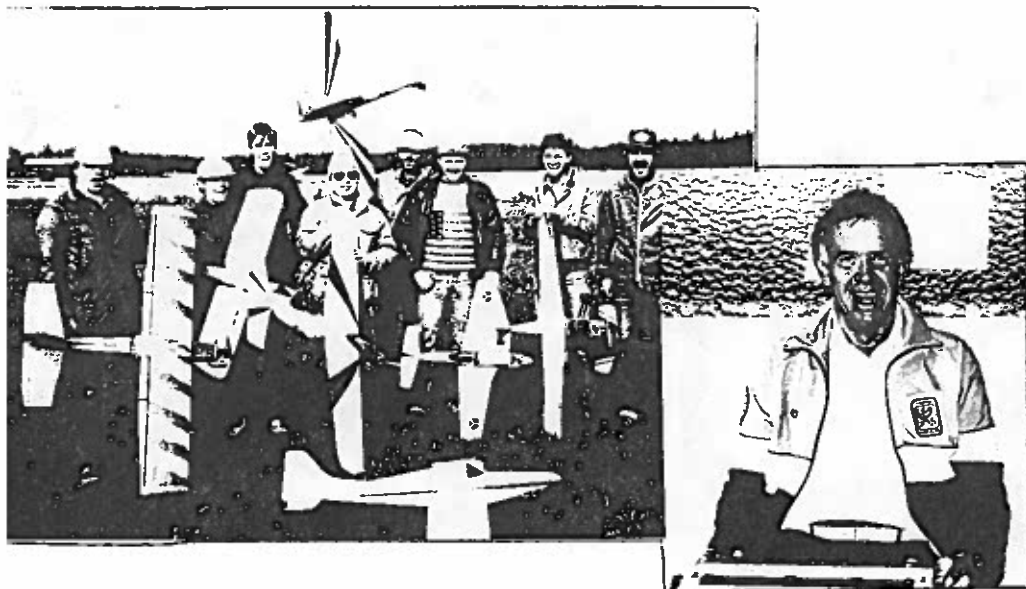
Detta är det sista nummer jag knäpar ihop som redaktör för NMK-Nytt. Vid nyår lämnar jag över till yngre och hung- rigare krafter.

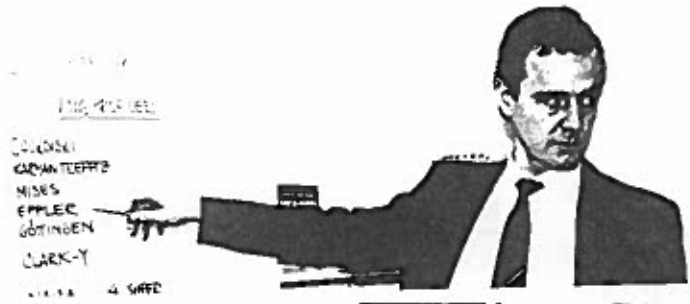
Efter elva år och 36 nummer tycker jag att jag har gjort mitt i redaktörsstolen. Det har varit roliga år. Och vi ses kanske i dessa spalter fler gånger; det kan väl tänkas att jag dyker upp som gästreporter.

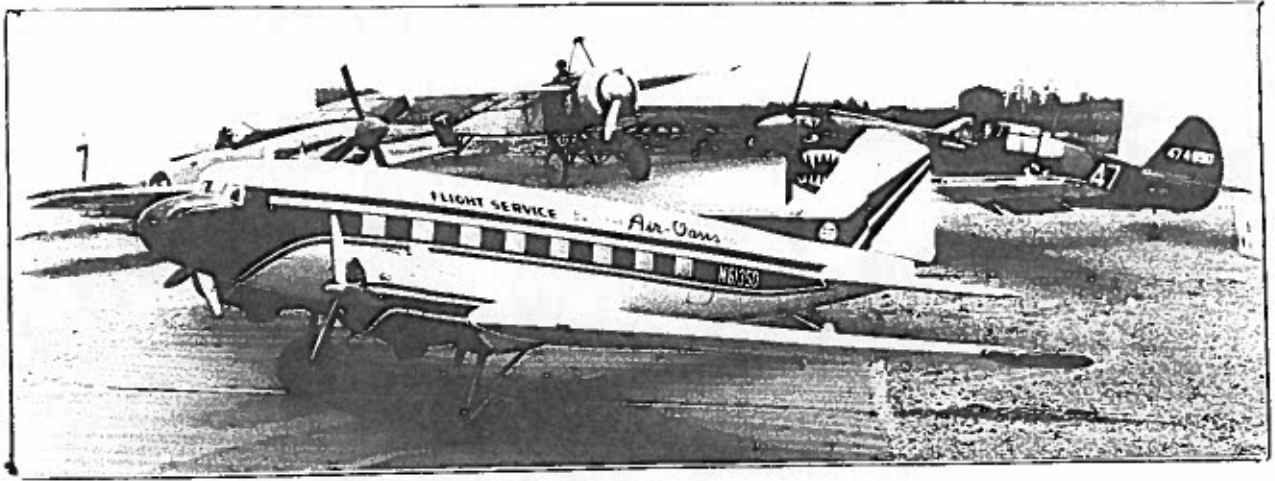
Jag tar mig nu friheten att göra det här numret ganska ego-trippat. Här sitter jag själv på första sidan. Och längre fram finns en artikel om mitt favoritplace Old Warden.

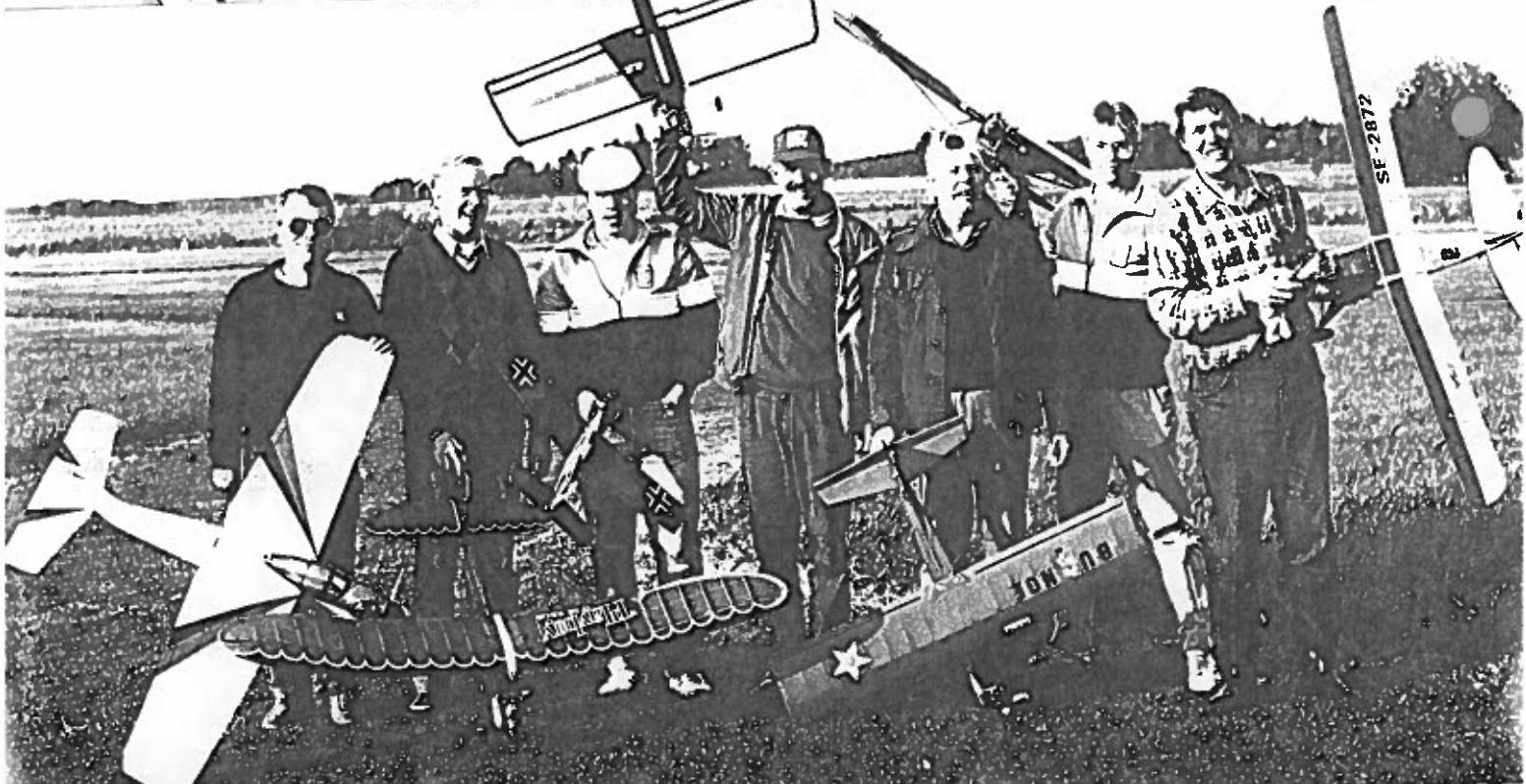
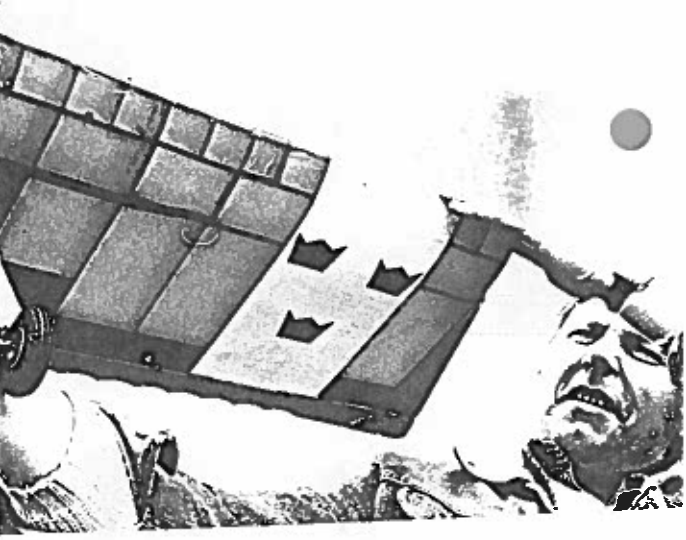
Jag vinkar adjö med en djupdykning i tidningens foto- arkiv, som vid det här laget väger 12 kilo. På denna och följande sidor ser du några kul minnen från de här elva åren.

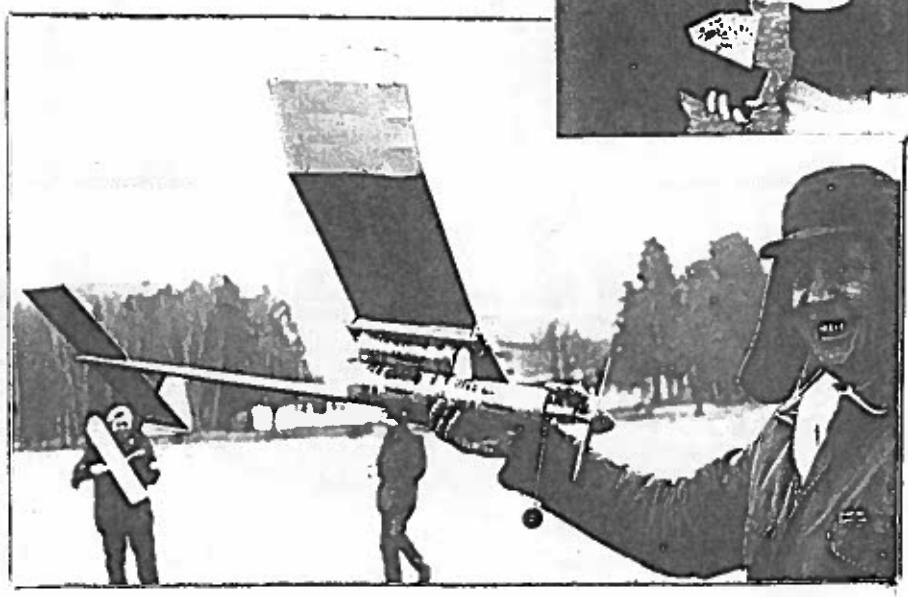
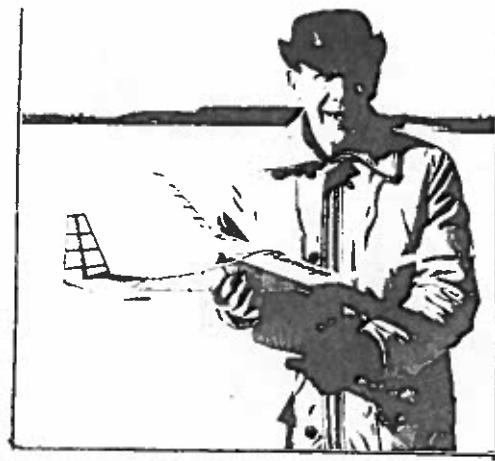
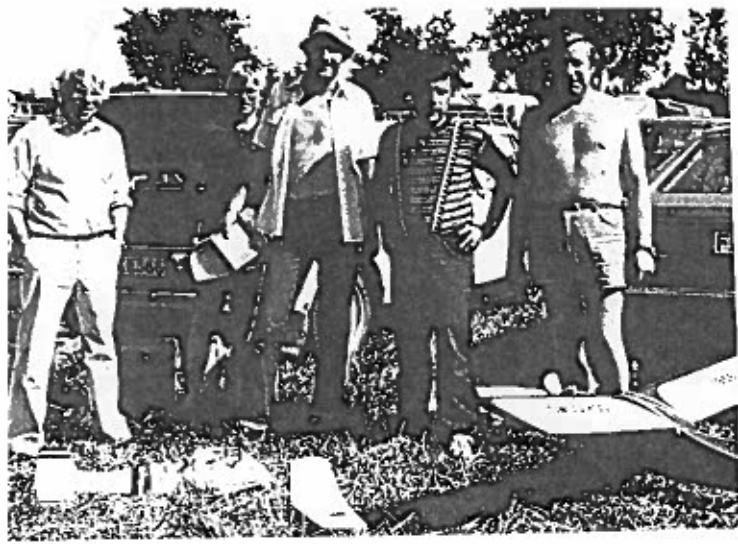
VI SES I LUFTEN!

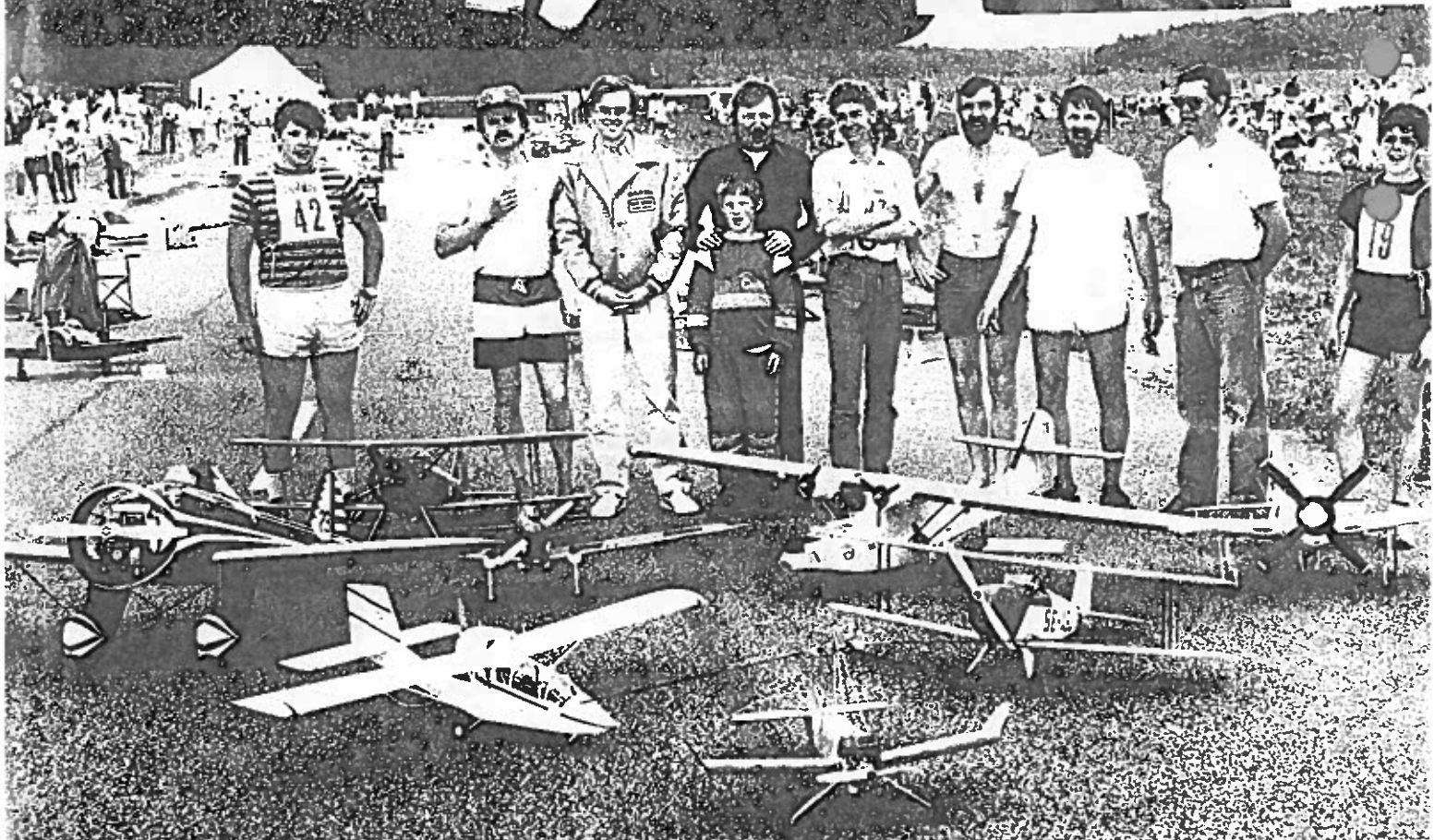














NNU

är det hög tid att lubba iväg till posten eller brevlådan och betala årsavgiften i NMK för hela härliga sköna NITTONHUNDRANITTIOETT! Bara

60 kr för JUNIORER (t o m det år då du fyller 17)
 180 kr för seniorer
 200 kr för familj (då skall ni vara mantalsskrivna på samma adress och tillhöra samma hushåll)

OM DU BETALAR DIN AVGIFT FÖRE 1 JANUARI -

DA

är du automatiskt med i en dragning på årsmötet, som innebär att du kan få det kommande årets medlemskap GRATIS! Vad sägs om det? Inte dåligt, sägs det!

Där fick du ännu ett skäl att dyka in på årsmötet, som kommer

SNART

nämligen lördagen den 26 januari klockan 15. Plats: SE-Bankens schangdobra lokaler, ingång från baksidan (tack, Sven Ohlsson!). Där blir det som vanligt HÄPNADSVÄCKANDE ÅRSMÖTESFÖRHANDLINGAR, LÄCKRA SMÖRGÅSAR & DRECK till obetydliga priser, samt, gott folk, BENGT HÖGLUNDS SENASTE VIDEOSHOW - ett årligt evenemang som får alla att jubla, några att rodna och de flesta att skratta på sig. KOM, KOM, KOM TILL SMÖRGÅSBORDET!

MEDDELANDE

I anledning av den nya medlemsmatrikeln ber Christer Landberg från Tumba få meddela att han inte har någon tvillingbror som heter Christer Lendberg och bor i Tumta (!). Och Leijons i Älvsjö meddelar att deras postnr är ändrat till 125 54 samt telefonnumret till 646 22 79. För in det!

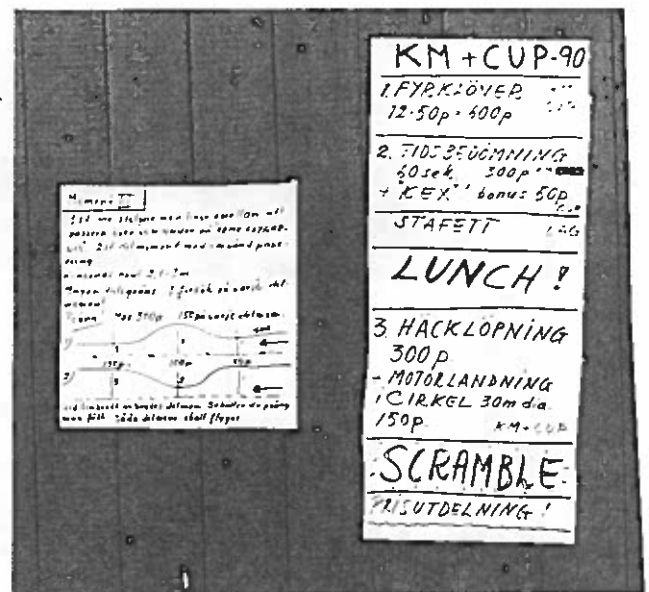
CUPFINAL 1990!

Det var lördagen den 29 september. Småruggigt. Regnade faktiskt lite i början.

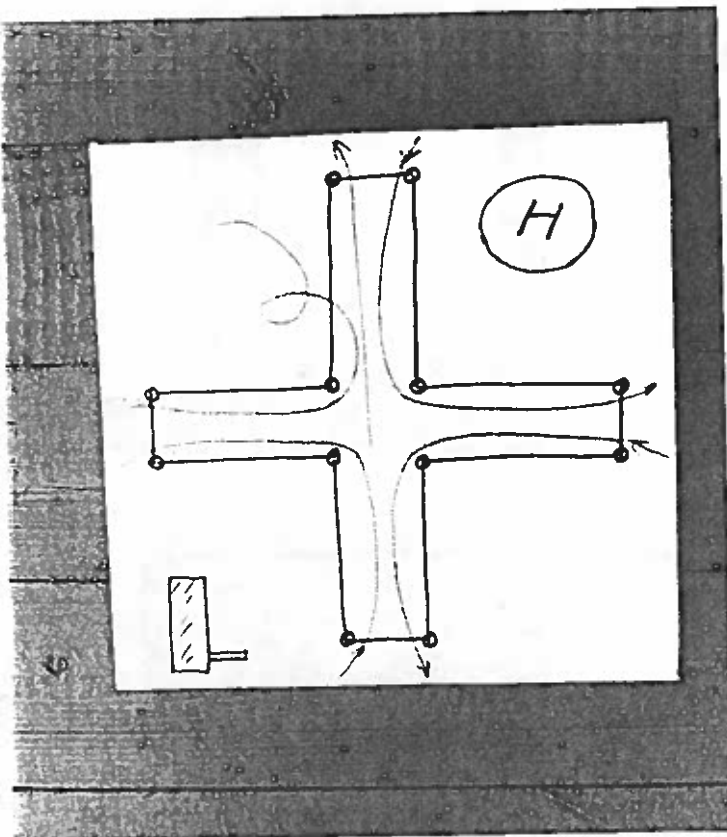
MEN VAD GJORDE DET! För det var ju CUPFINAL, den grandiosa avslutningen på årets prestationer och tillkortakommanden inom ramen för den NMK-specialitet som heter Cuptävlingen. Och där ihärdighet belönas lika mycket som flygskicklighet. För att citera de Coubertin: "Huvudsaken är inte att segra utan att snubbla på mållinjen".

Vi börjar med att titta på dagens grenar, hopkokade av Ingvar och uppspikade på klubbstugans vägg:

Moment III, närmast här intill, bestod av tre rader dubbla stolpar med en lina emellan. Här skulle man först flyga under första linan, över andra och sedan under den tredje. Vid nästa passering över ettan och trean och under tvåan i mitten. Se bilderna - klart som korvspad, eller hur? Här gjorde Gösta en verklig fegisflygning och flög över samtliga linor, vilket då ändå gav 150 poäng. "En extremt taktisk, fulländad flygning" kallade han det själv. Andra voro av annan åsikt.



Vid nyss nämnda lin- och stolp-
passeringar gjorde inte Bengt Hög-
lund det - dvs han dammade in i en
stolpe, med resultat som syns på
bilden - ett ärorikt mensurärr i
vänstervingen. Eftersom groundloopen
skedde i luften (Bengts specialitet,
minns Winternats!) och "landningen",
dvs markkonfrontationen, skedde
efter stolpen, så belönades Bengt
med sina 50 poäng för poseringen,
förlåt, passeringen.



Planschen t h visar moment
I, Fyrklövern. Korset markerar
de klippta banorna på Radio-
landa. Här gällde det att
flyga in och ut som pilarna
visar, dvs göra 180-graders-
svängarna utanför banan men
desemellan hålla sig över
banorna i uppritad turordning.
Detta var mycket svårare än
man kunnat tro!

Den streckade krumeluren längst
ned t h är klubbstugan, det runda
med ett H i är Högen, jordhögen

(Om någon näsvis läsare undrar
om stugan plötsligt fått lig-
gande panel, så svarar jag att
jag sätter bilderna hur sjutton
jag vill!)



Här ses Ingvar exekvera den tidigare nämnda limboflygningen "över-under-över" på ett helt mästerligt sätt.



Gren 2 avslutades med kextuggning och sväljning på tid, med en avslutande vissling som bevis på att proceduren var avslutad. Det är dessa blåsningar som syns på dessa tre bilder.

Den landning på tid, som förgick kexeriet, börjar vi nu bli riktigt duktiga på. Piloten får stiga till valfri höjd och sedan ropa NU. Då startas klockan, och hjulen skall sättas i marken efter exakt 60 sekunder. Obs. piloten får ej veta tiden! Två man, Ingvar och Gösta, prickade de 60 sekunderna exakt, en hade 59 sekunder, en 62, en 58 osv.

BRAVO!





Lagtävlingen STAFETT är ett gripande och stiligt evenemang. Laget radar upp sig så här med motorerna i gång. Förste man startar, flyger ett varv, och när han passerar startlinjen startar näste man osv, tills alla gjort sitt varv. På tid förstås. Från vänster Pontus, Christer, Per, Björn och Christer S i Grupp A, som vann denna gren.

Den berömda MATRASTEN antar alltmer monstruösa proportioner bland dessa goddagspiltar. Kan inte myndigheterna göra något åt detta?



Som alltid fanns Bengt på plats med onda ögat. I NMK skall ingen tro att hans klanterier blir bortglömda. De blir FÖREVIGADE! Kom till årsmötet så får du se!

Om det hände under scramble-tävlingen vill jag låta vara osagt, men Bengt tyckte i alla fall det var lika bra att göra en fjärrkontrollerad (?) geologisk undersökning av den tidigare nämnda jordhögen. Här avläses resultatet.

Scramble ja! Denna dödspopulära gren drog med sig hemska anklagelser och stämplingar. Scramblegrupp B (se uppdelningen i resultatlistan på nästa sida) hördes mumla:

- Dom andra, i grupp 1, har mycket snabbare flygmaskiner än vi. Orättvist! Vi får ju dras med Göstas långsamvinglande parasolldtimer och Bengt nosövertippande, helruttna Cub. Vi borde få kompensation!



Döm om skadeglädjen hos dessa bad losers när sedan en medlem i grupp 1 misslyckades med att få igång sin motor och tvingades kasta in handduken. Då steg mumlet från grupp B till ett hotande dån, som fick den enväldige och rejält uppskrämde domaren att ge båda grupperna samma points i grenen scramble!



R = poäng

NAMN	1			2			3			Totalt P	Tidigare Samlade P	Plac CUP-90	Plac	Totalt P	Tidigare Samlade P	Plac	Totalt P	Tidigare Samlade P	Plac CUP-90
	FQ	P	TID 60	KEX SKL	P	Portor P	L P	Totalt P i dag	Portor P										
1 Christer S	52	550	58	32	290+37 327	150	-	1027	150	-	4244	6	4244	3817	8	4244	3817	6	Grp A
2 Björn	67	600	81	45	195+24 219	250	110	1179	250	110	3379	8	3379	1208	5	3379	1208	8	St 1.40
3 Pär A	19	600	56	27	280+42 322	300	125	1347	300	125	5527	3	5527	4180	1	5527	4180	3	Sc 3.17
4 Christer L	09	600	47	25	235+44 279	300	110	1329	300	110	5923	1	5923	4634	2	5923	4634	1	4.57
5 Pontus	66	500	56	24	240+45 325	300	110	1235	300	110	4320	5	4320	3085	4	4320	3085	5	Grp B
6 Gösta	67	450	60	56	300+13 313	150	-	913	150	-	5730	2	5730	4817	9	5730	4817	2	St 2.21
7 Gunnar	70	450	59	38	195+31 226	300	125	1101	300	125	2476	10	2476	1375	7	2476	1375	10	Sc 3.17
8 CLA B	04	500	60	29	300+40 340	300	145	1285	300	145	4732	4	4732	3147	3	4732	3147	4	5.32
9 Billy	63	600	62	30	290+32 329	100	185	1144	100	185	3717	7	3717	2603	6	3717	2603	7	St=stafett
10 Bengt	98	150	69	19	215+50 305	150	-	605	150	-	2682	9	2682	2277	10	2682	2277	9	Sc=scramble
Anders A											1069	17	1069	900				17	
Staffan Leijon											1500	17	1500	1000				17	
Thomas Leijon											600	16	600	1500				16	
Stig Jansson											1500	18	1500	600				18	
Sven Kjell											1500	15	1500	1360				15	
Lennart Larsson											300	14	300	1755				14	
Thomas Gudrym											300	10	300	300				10	
Chr. Roberg											300	17	300	600				17	
Niklas Holm											600	18	600	1800				18	
Hats Johansson											100	11	100	1800				11	
Göran "											100	20	100	600				20	
Lars Strömberg											600	18	600	600				18	
Sok. Leijon											600	18	600	600				18	
Carl-And											600	18	600	600				18	



Trean, tvåan och ettan
i dagens tävling njuter
framgångens sötma.

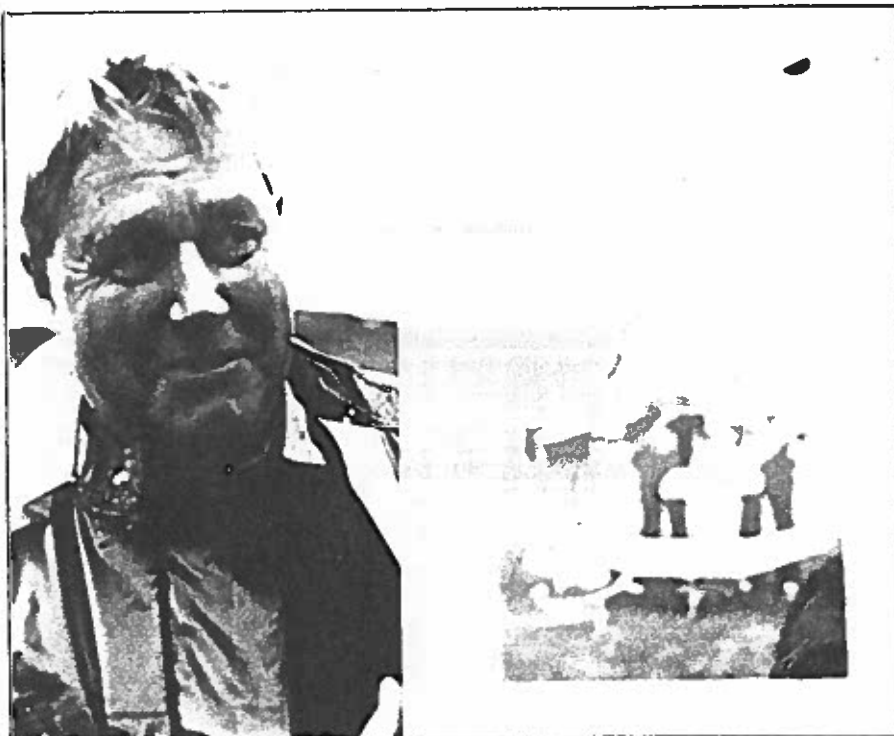
Totalt i Cupen för hela 1990
blev placeringarna:

1. CHRISTER LANDBERG
2. GÖSTA LEIJON
3. PER NORDSTRÖM

Resten - se resultatlistan!



Det segrande laget
i lagtävlingarna
STAFETT + SCRAMBLE
sätter sprut(t) på
segercidern.



Initiativtagaren, ge-
nomföraren, eldsjälén,
domaren och arbetsmyran
Ingvar Claesson belö-
nades med en tavla,
föreställande honom själv
tillsammans med två
tama Leijon på ljuvliga
Old Warden...



Snart är det tajm igen för årets julafton för alla modellflygande tokfransar i Nyköping med omnejd: WINTERNATIONALS! Eller Winternuts, det namn somliga vill smeta på detta irrationella arrangemang!

PLATS: Omnejden

TID : Något mer än hälften av februari i närheten av mars

Se alltså till att hålla dig just där just då. För de ingenjörer och andra petimätrar som alltid skall ha exakta besked om allting vill vi meddela: DET GÅR INTE. Att nu i november säga exakt Var och När. Men fäll upp kapuschongen och håll ögonen öppna. Exakta besked kommer att anslås i alla våra tre klubbstugor. Dessutom framviskas via djungeltelefonen. Och brevledes till de utombys knäppisar som hedras med specialinbjudan.

Årets motto:

CITIUS - ALTIUS - FORTIUS

Detta är klingande latin och betyder "Snabbare - högre - starkare". Vi har hittat på det alldeles själva. Att sedan internationella olympiska kommittén har snott det som motto för sina betydligt mindre spektakulära arrangemang kan vi inte göra något åt.

forts!

Det finns ett undermotto också: "For heavens sake, no R/C!". Detta är inte latin och betyder att radiostyrning får du leka med alla de andra 364 dagarna, men inte på Winternats. För övrigt är ju all elektronik förbjuden på lördagar enligt det nya krispaketet (s).

"Citius! Altius! Fortius!" Sätt alltså igång och slöjda din nya skapelse redan nu. Och gör det KORTSIKTIGT. (Det brukar inte vara några bekymmer med den saken, haha). Till nästa år KANSKE vi vänder på steken och mottoar "Saktare! Lägre! Svagare!" (Det brukar inte vara problem med den saken heller).

Vi har ett tredje motto också, frammumlat av medlemmen V. v. Heidenstam:

"Det är stoltare våga sitt tärningskast
än tyna med slocknande låge.
Det är skönare lyss till en sträng, som brast,
än att aldrig spänna en båge."

Så - välkommen att tyna, spänna och brista! Som näring för din konstruktiva fantasi följer här listan på de extrapoäng som kommer att utdelas resp. indragas:

* Plan med ekologiska subtiliteter	720	poäng
* Källarlösa plan	118	"
* Plan som är en följetong men olik	320	"
* Plan med lösgom	200	"
* Plan drivet av tankekraft	800	"
* Mutor till domaren	1200	"
* Sterlingplan med stirlingmotor	900	"
* Plan Som Saknar Väsentliga Delar	300	"
* Plan som glömts hemma	- 300	"
* Plan som ser ut som en gris	450	"
* Plan som flyger som en gris	550	"
* Plan med vatten & avlopp	50	"
* Plan som provflugits	- 200	"
* Håriga plan	780	"
* Plan med senap & ketchup	180	"
* Plan som luktar särskilt illa	260	"
* Plan som gör sina vänstersvingar åt höger	900	"
* Plan som flyger i en påse	130	"
* Rymningssäkra bunker- eller Junkerplan	750	"
* Plan som kan svära på danska	1300	"

(Den dator som räknade ut dessa koefficienter tog sig för pannan, smälldes av i ett rökmoln och försvann ut i yttre galaxen.)

forts!

OBS OBS Extra enhetsklass 1991 OBS OBS

T W I N W I N G

Enhetsklass är något som i grunden strider mot Winternats'syfte och anda; OCH DÄRFÖR INFÖR VI EN SÅDAN. Ty Winternats är DET OVÄNTADES TUMMELPLATS, förvisso. TWIN WING är den lilla handglidare som i ritningsform bifogas denna tidning lös, av byggpraktiska skäl. Regler:

1. Planet skall byggas i ritningens storlek. Det blir alltså litet!
2. Planet skall byggas exakt enligt ritningen. Enda avvikelserna är att du får slopa vingstöttorna om du så vill, och om du bygger dem så behöver du inte leta upp bambu (Nyköpings kommun har skövat alla sina bambuskogar) utan får bygga dem i furu, kevlar eller armerad betong, valfritt.
3. Flygning kommer att ske två gånger framlänges och två baklänges (gäller planet, inte piloten; försök inte!)
4. Sammanlagda FLYGSTRÄCKAN räknas. Eller FLYGTID. Vi får se!
5. Tvåan kommer att utnämnas till segrare.

Punkt 5 kommer förhoppningsvis att medföra ett nöjsamt taktiskt rävspel på låg nivå.

Den som föredrar att bygga sin Twin Wing utanför reglerna, till exempel monsterstor eller med någon form av propulsions- eller explosionsmotor, gör detta på egen risk, och han/hon får då inte (första gången dessa ord används i Winternationals-sammanhang) tävla i enhetsklassen. Utan då tävlar du i den Stora, Fria, Öppna, Sig-Över-Jorden-Höjande klassen, alltså världens mesta UNLIMITED!

SÄTT ALLTSÅ I GÅNG OCH KONSTRUERA! OCH BYGG! JU OTROLIGARE DESTO ROLIGARE! WINTERNATS ÄR JU INTE TILL FÖR DIN SKULL UTAN FÖR PUBLIKENS! OCH VIDEOKAMERANS! OCH ALLA DE ANDRA KAMERORNAS! OCH SKRATTMUSKLERNAS!

forts
(tar detta
aldrig slut?)

Till de medlemmar och andra bönder, som läst detta med stigande häpnad och sjunkande haka, vill jag bara säga att ALLA är välkomna till Winternationals 1991;

- * antingen som RENA åskådare (kontroll kommer att ske)
- * eller som flygare av beskedliga modellplan, kanske beprövade konstruktioner inhandlade i hobby- eller leksaksbutiken och förvisso flygande bättre än superinnovatio- nerna, låt vara inte lika roligt.

V A R M T V Ä L K O M M E N !

TOMAS LEIJON

domare, lekledare

GÖSTA LEIJON

sekreterare



NMK FYLLER SPALTER VÄRLDEN RUNT!

Har du någon gång i slutet av augusti stött på NMK-are som varit ovanligt lite solbrända, men i gengäld haft något trånande drömskt i blicken - då har du mött en person som bevistat Vintage Weekend på det lilla flygfältet Old Warden i England.

Ty det är så, att den som en gång varit där, han eller hon längtar alltid tillbaka. Och räknar inte dagarna till muck eller julafton utan till nästa gång Englandsbåten lägger ut.

Varför är det så? Jo. Detta meeting (för det är ingen egentlig tävling) är så fyllt av kul människor, kul flygplan och modellflygarförbrödring, att man aldrig glömmet det när man en gång varit där.

Man flyger RC, lina och friflyg. I de första två grenarna flyger man (vi) bara med oldtimers, dvs modeller konstruerade före 1951. Det gör man i friflyg också, men där förekommer dessutom modernare skapelser. Dock inga sådana där konstiga extrema, högpresterande saker som moderna Wakefields eller segelkärror med snurrekrok och sådant. Nej, hit kommer man i stället med originella modeller.

Första gången vi från NMK var på Old Warden flög vi bara RC. Men vi upptäckte snabbt att det roligaste faktiskt var friflyget. RC-flygning kan ju vara farligt för åskådarna (och de är många!), så därför bedrivs denna gren mycket disciplinerat enligt strikta regler. Friflyget däremot är desto mera vildvuxet och bedrivs under...nåja, mycket fria former; Ingvar Claesson skrev lite om detta i förra numret av NMK-Nytt. Och när forts.

HÄR NÅGOT UR NOVEMBERNUMRET AV ENGELSKA RCM&E:



7. Swedish visitor Ingvar Claesson with near OS equipped HG 100.

Fråga inte mig vad "near" skall betyda i detta sammanhang... Fast visst sitter OS-motorn nära HG 100... Men förmodligen avser man "neat". Kanske.

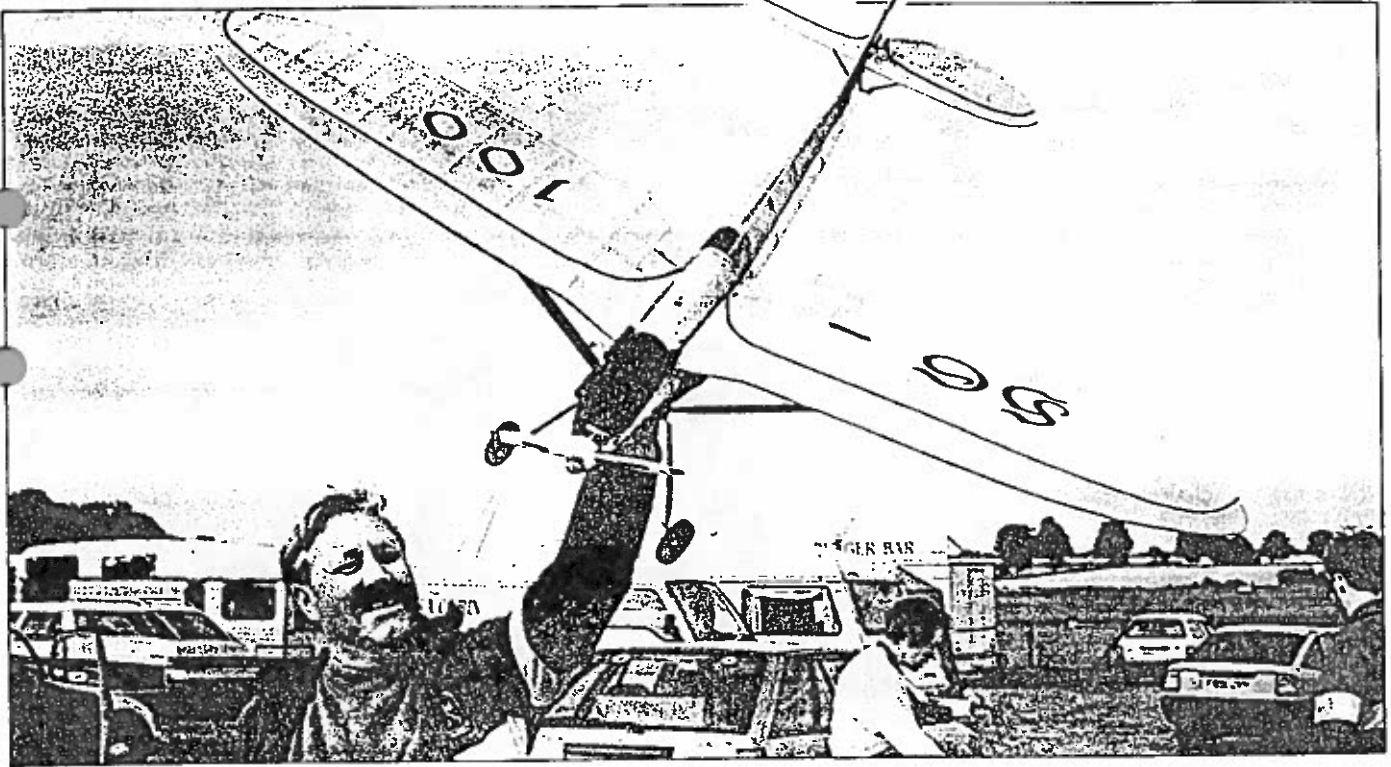


Swedish team of Tomas Leijon, Tore Loodin and Gosta Leijon.

Här har bildtextskrivaren (han var i högform den här dan) inte känt igen Ingvar. Eller är det ett smart sätt att få med fyra svenskar på en bild som bara visar tre...?

A Great Old Time!

Below: R/C elegance with an international flavour—this HS100, a pre-war German design, was the work of Ingvar Claesson from Sweden. OS 40 FS power.



Alex Imrie visits
Vintage Weekend on
18–19th August...

Two well-made models in their original sizes were the HV 450 and the HS 100. Builder of the former is unknown but the latter was with the Swedish group. Both models looked like the free flight article, yet both were in fact radio controlled. ↑

Overseas visitors

For many years now, enthusiasts have come from far and wide to add their accents to those usually heard at Old Warden, and this year there were modellers from Australia, France, Holland, Italy, Sweden and USA; and, I am sure that there were visitors from other countries too that I was not aware of. Dave and Hilda Baker again hosted a large American contingent; it was interesting to meet them and to see Danny Sheelds again (without whom no Vintage Weekend would be complete) who, as is his wont, had brought some choice old engines to sell and whet the appetites of those of us who collect such hardware. A Swedish group brought some engines of more recent vintage that had been made by one of their competent model engineers. A motor cycle enthusiast, 70 year old Karl-Erik Olsryd has produced ten original multi-cylinder model aero engines over the last few years, and some of them were demonstrated during the meeting. The seemingly giant Wright Whirlwind was breathtaking, and had actually been removed from a 1/4 scale model of the Spirit of St Louis in which it flies regularly in Sweden. It is, of course, impossible to make such an engine an exact scale motor. Some things just can't be miniaturised. I noted, for example, that no attempt had been made to fit dummy magnetoes; these are an essential physical

feature of the Wright J5C Whirlwind since they are located on top of the front crankcase, and the engine looked bare without them, although their lack would be of no account when installed in the Ryan NYP since a cowling hides them from view. I was even more impressed by the 1/5 scale Bentley BR 1 rotary which the demonstrator, Thomas Nathanson intends to fit into a Lanzo Record Breaker enlarged to 3.6 metres span, in order to learn how to fly a rotary before the engine is installed in a suitable flying scale model. Thomas realises that he will have his hands full coping with the torque and gyroscopic effects of the spinning Bentley, and initially at least, will fit a modern type R/C carburettor, since trying to control the engine's 'Bloctube' carburettor which has a fuel needle and an interconnected air slide, but also requires an additional control for fuel fine adjustment appears at present to be difficult. However, such is the tenacity of the scale enthusiasts that no doubt this obstacle will eventually be overcome. Thomas had to trade his own HRD motor cycle in order to acquire the engine, for which the drawings have been destroyed; it is thus a 'one-off' which will not be duplicated.

Another model that I had not previously seen was the EJ (Joe) Weathers towline glider. First made in 1933 Joe eventually built four of them since they had a tendency to fly away. Described in the 1938 Zaic Yearbook it also was published in August 1939 Flying Aces, but it was from a reproduction of the plan for this 30 inch model that was in Vic Smeed's compilation 'Model Flying - The First Fifty Years' that Gösta Leijon, one of the visiting Swedish group made his fine performing model.

forts.

man då har lekt friflygare med liv och lust något år så upptäcker man att ännu roligare är nog friflygeriet i miniskala som vi och andra campare ägnar sig åt på kvällarna på den idylliska campingplatsen... Med gummimotor, kolsyre, elplan och glidplan. Samt Old Wardenmästerskapet i stövelkastning, som vi introducerade.

Deltagare från Sverige var i år Reiseführer Thomas Nathanson, Tore Loodin, Ingvar Claesson samt Tomas och Gösta Leijon.

Nathan hade med sig sina två stora stjärnmotorer made by Olsryd och körde dem tappert till åskådarnas förtjusning. Engelsmän vet att uppskatta sådant - se reportaget ur Aero Modeller på förra sidan.

Med var också Rune Svenningsson, som demonstrerade sitt fantastiska tändsystem. Han besökte också MacGregor för att städsla dem som återförsäljare för nämnda tändmanicker.

Eftersom båten hem till Sverige inte går förrän på onsdagen blir det gott om tid för andra aktiviteter. I år hälsade vi bland annat på i det fantastiska flygmuseet i Duxford. Vi gjorde också en tripp till den jättelika luftskeppshangaren i närheten, vilken vi har besökt tidigare. Men i år släppte de inte in oanmälda besökare där längre, bland annat av rädsla för terrorattacker på detta militära område. Men vi fick trycksaker och tips om hur man kan boka en luftfärd med dessa zeppelinare för ca 800 spänn. Det kanske blir av nästa år!

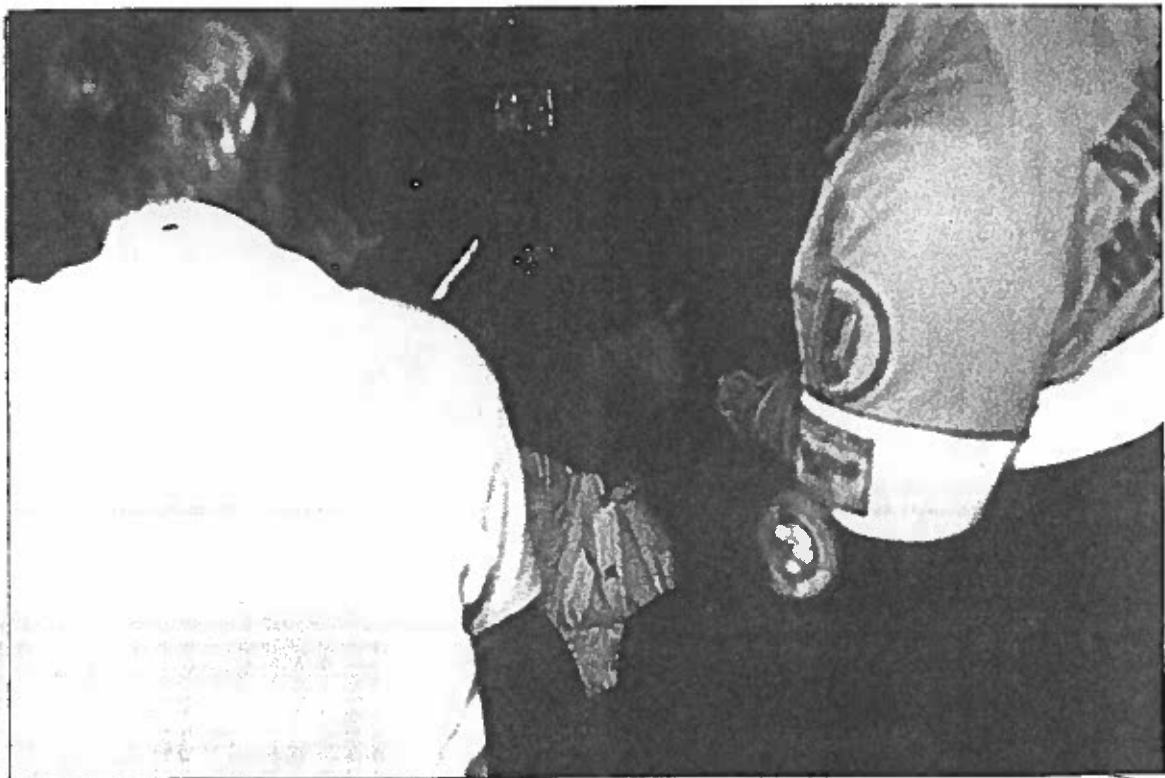


Det svenska lägret på campingplatsen. Gräsytan är ca 100 x 80 meter, det är där vi friflyger på kvällarna. Toaletter och tvättrum finns i museibyggnaden Shuttlewort Collection, som också finns på Old Warden, ca 100 meter från campingplatsen. Där finns också shop och restaurang (på dagtid).





Man kan vara glad även om det regnar, och det gör det som bekant i England, då och då. Från vänster Ingvar Claesson, Tomas Leijon, Thomas Nathansson, Tore Loodin samt - dold bakom Tore - Rune Svenningsson, som tydligen blir mätt av Tore.



Denna besynnerliga bild visar ett arbetsmoment vid framkomsten till den för kvällen utvalda krogen. Vi färdades alltid dit i Ingvars Ascona kombikupé, men eftersom denna ~~löst~~ är femsitsig fick alltid en person fraktas i kofferten där bak. Här är det Rune S som av tjänstvilliga kamrater dras upp ur bagageutrymmets djup.

Det bland svensktruppen genom åren populäraste näringsstället är Den Indiska Restaurangen - av någon anledning kommer aldrig någon ihåg vad den verkligen heter. Kanske kan det bero på att här serveras Kingfisher, ett indiskt öl av sällsynt styrka och smak. Förutom starkt kryddad mat, som får såväl smaklökar som tarmludd att krulla sig och ropa på hjälp.

Indiska krogen ligger i staden med det lämpliga namnet Biggleswade, ca tio minuters högljudd bilresa från Old Warden.

På bilden är Tompa på väg in för att rekognoscera, och inkastaren i full ornat tar till

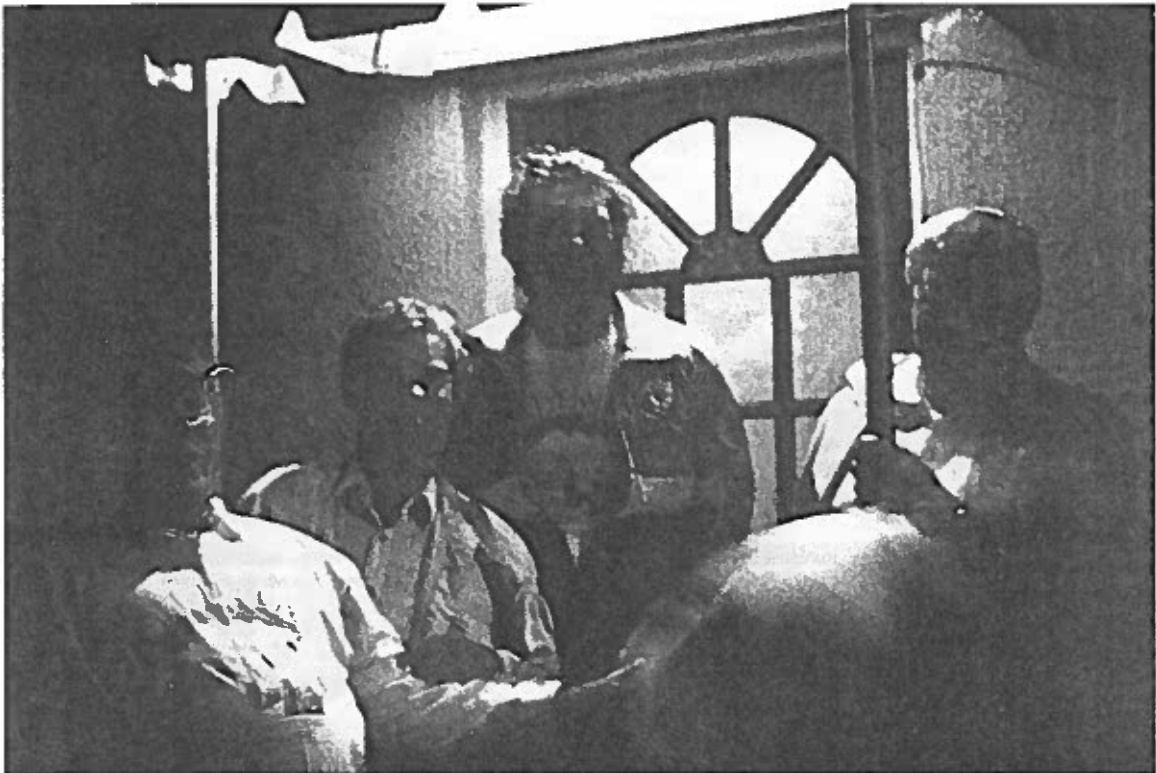
flykten inåt och ropar till sina kamrater " tulla knispi olagh fenko!", vilket är hinduiska och betyder "Nu är dom där tokiga svenskarna här igen, akta er grabbar!".



Här är kamraterna på väg in i "den indiska", fr v Tore, Tomas, Thomas, Rune, Ingvar. Gösta bakom kameran som vanligt. Jämför denna städade bild med motsvarande från uttåget några sidor längre fram. Så här många NMK-jackor har nog aldrig synts samtidigt i Biggleswade tidigare.



Här är kalaset i full gång på "Indiska". När vi bänkat oss brukar hovmästarn börja fumla med listan på dagens rätt, men då avbryter vi honom genom att modigt ropa "Ta in alltihopa!", fast på hinduiska förstås. Då ler han ett snett leende och frågar om rätterna skall vara "medium" eller "hot", och då ropar vi "Hot förstås!". Och när en indier säger hot, då är det hot! Indierns leende betyder "Tack käre Buddha, nu är årets omsättning räddad". På denna bild finns även Gösta med, längst till vänster.

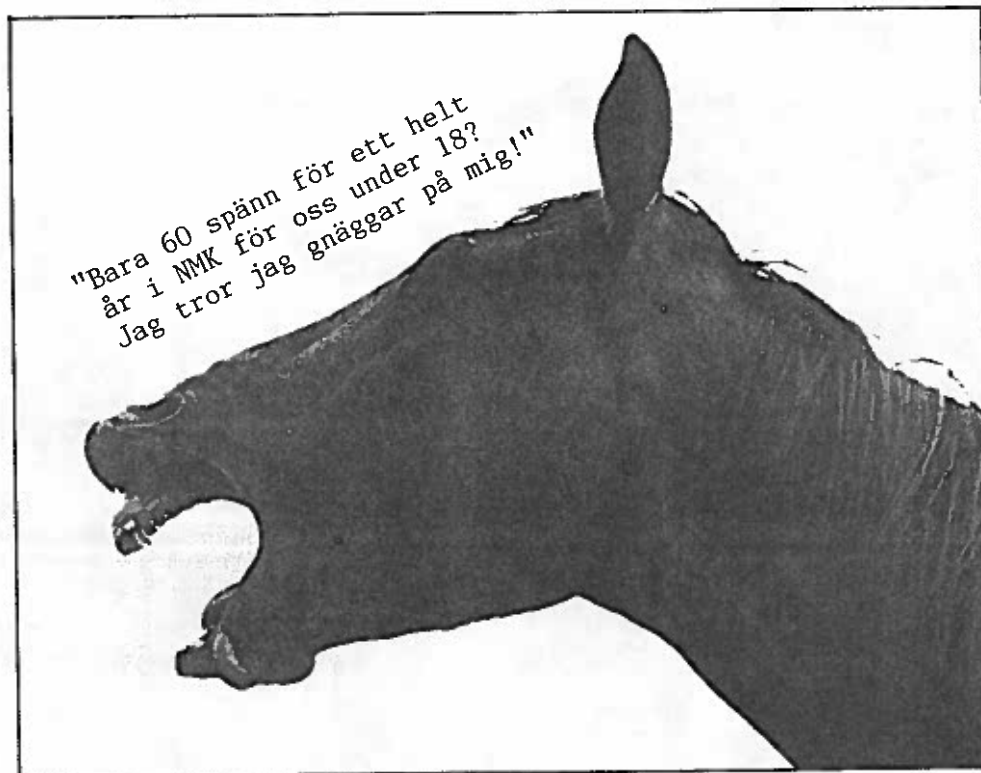


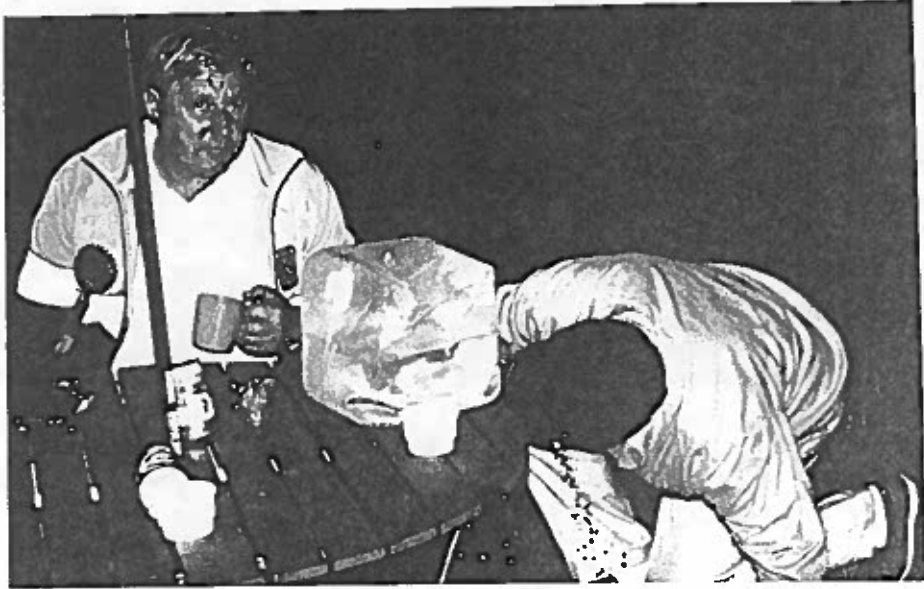
Här har gossarna ätit färdigt och är på väg ut i sommarnatten. Ingvar klamrar sig fast vid balustradstolpen och Tore försöker klamra sig fast vid Tomas, men det har han inget för, ty denne är just på väg ut ur bilden, minsann!



Tillbaka i tältstaden smakar det fint med lite nedvarvning och kanske en kvällsgrogg ute vid det runda bord, som Thomas N alltid har med sig till England i sin stora gula bil.

Förutom Indiskan hann vi också med att besöka en kinakrog i Biggleswade samt en mycket trevlig pub/restaurang i själva byn Old Warden, belägen ca tre kilometer från flygfältet.

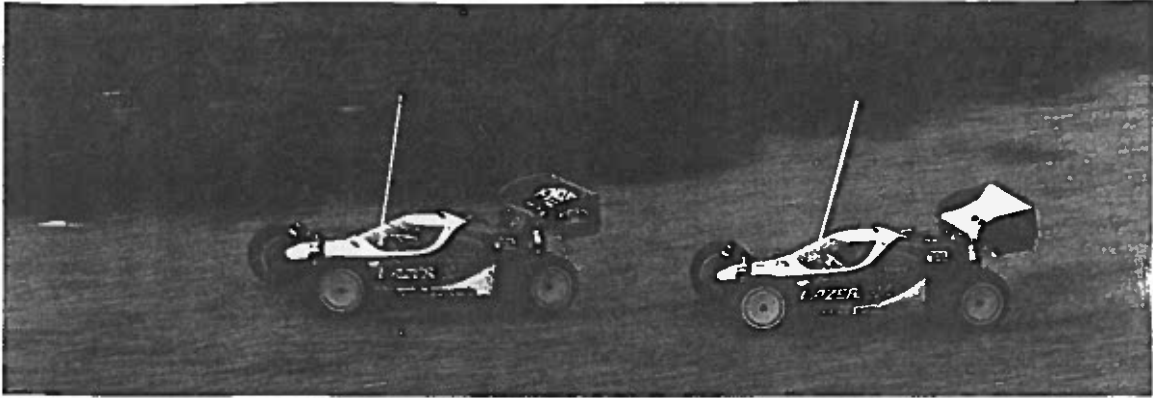




Som tidigare antytts sparar man inte på kryddorna när man lagar mat på den indiska restaurangen, och här försöker Tore släcka branden i halsen genom att - akrobatiskt så det förslår - dricka direkt ur den lejonska vattenhämtaren med kran...



Vi rundar av med att visa denna bild från prisutdelningen. Vintage Days är egentligen ingen tävling, men en del priser delas ändå ut. Till vänster Ron Moulton, tidigare förlagschef för RCM&E m fl hobbytidningar, numera pensionerad, och till höger Geoff Clarke, som basar för Aero Modeller. Lägg märke till det hiskliga amerikanska priset, som Ron beundrar (?). Jänkarna har alltid med sig egna priser, ett bra sätt att alltid få pris. Så gjorde vi också för två år sedan.



FULL RULLE PÅ BIL- SIDAN

Text och foto: Roland Nygren

Vi har kört på vår bilbana hela säsongen. Lite dåligt i september, men det berodde på vädret.

Vi började med en elbilscup i juni, kopierad från Vagnhärad efter ett besök i maj. Faktortiderna gjorde vi om så att de passade vår bana (se längre fram). Vi har haft ca 15 förare med bil samt många intresserade som tänker skaffa.

Tyvärr finns det en del orosmoment i klubben, som inte kan följa bestämda tider och regler. Klubben har väl missat några på det viset, men vi hoppas på en ny vår. Med många nya medlemmar.

Cuptävlingar har vi kört 13 stycken från den 7 juni till sista augusti. Som regel tisdag och torsdag, i augusti dock bara torsdagar.

Kontakter har tagits med Vagnhärad, Norrköpings och Oxelösunds bilsektioner. Det samarbetet kommer att fortsätta under vintern som kommer och hela nästa år, bl a i form av utbyte, träffar och tävlingar.

Samarbetet med Oxelösund går ut på att vi i NMK får köra på deras nålfiltbana inomhus på vintern och de kör på vår grusbana vår, sommar och höst (byte grus mot filt). Vi kör då i Ramdalens sporthalls bordtennislokal, som är ca 17 x 10 meter. Där kör vi fredagar 18 - 21, lördagar 8 - 12 samt ibland i stora sporthallen på en 100-metersbana på 100 meter, nålfilt. Lördagen den 24 november var det det premiär i sporthallen med inbjudna klubbar som Vagnhärad och Norrköping. En skojtävling med fina priser!

Resultaten från våra cuptävlingar kan du se längre fram.

Jag måste skriva lite om våra sponsorer. Det är fyra stycken.

Först är det EKODRILL som bjuder på strömning i en 100 meter lång kabel till "lilla huset på prärien".

Sen har vi BYGGNAJSFIRMA KURT ERIKSSON, som ställer upp med verktyg, svets med mera.

Nummer tre är MARKBYGGARNA som sponsrat med 20 kubikmeter matjord (behandlad jord, ej användbar).

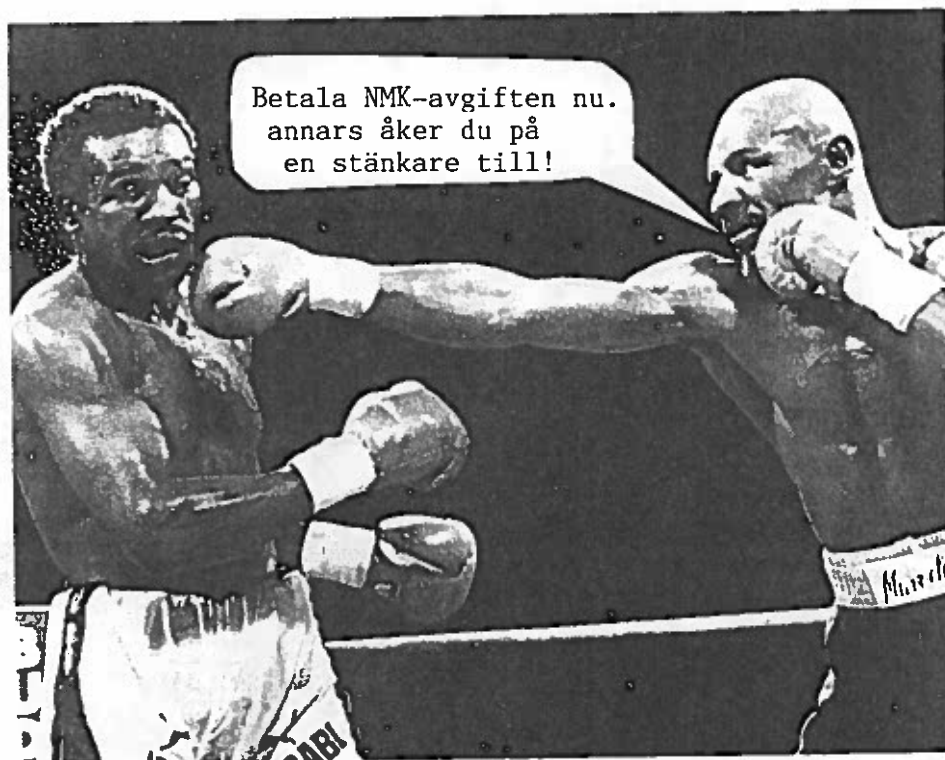
Och sista men inte minst PONTONA, som sponsrat med tryckimpregnerat virke till en blivande trappa upp till körrampen.

Vår tänkta Modellens Dag i höstas regnade bort, men vi hoppas få till den i vår i stället.

Detta är i stort sett vad som hänt. TACK ALLA SOM HJÄLPT TILL ATT GÖRA 1990 TILL ETT FINNT BILÅR FÖR KLUBBEN! OCH VÄL MÖTT 1991!

Rolle

(mer om bil på nästa sida)



SLUTRESULTAT ELBILSCUP 1990

Minsta antal tävlande: 2

	Bil	Tävlingspoäng	Närvaropoäng
1. Henrik Nygren	Lazer ZX	44	+ 500
2. Niklas Nygren	Lazer ZX	34	+ 500
3. Marcus Ståhl	Salut	29	+ 500
4. Mikael Sundberg	Rocky	16	+ 200
5. Niklas Holmgren	Hi-Rider	9	+ 100
6. Johan Beijhoff	Optima	8	+ 75
7. Mikael Andersson	Optima	7	+ 75
8. Svante Nilsson	Optima	5	+ 50
9. Jan Johansson	Optima	3	+ 25
10. Erik Beijhoff	Hi-Rider	2	+ 25
11. Magnus Bengtsson	Tamyia	2	+ 25
12. Sven-Erik Nygren, banchef			1000
13. Billy Ståhl, byggnadsansvarig			980
14. Roland Nygren, tävlingsledare			900
15. Ingvar Claesson, säkerhetsansvarig			800
16. Per Nordström, flyglärare			800
17. Bengt Höglund, videofilmare			650
18. Gunnar Wolving, sekreterare			450
19. Thomas Cedergren, ordförande			250
20. Hans Frykman, elev			250



Ettan och tvåan, Henrik och Niklas Nygren

forts.

ELBILSCUPEN

1990

Kördes på Brandholmen tisdagar och torsdagar kl 18 - 21.

Faktorberäkning

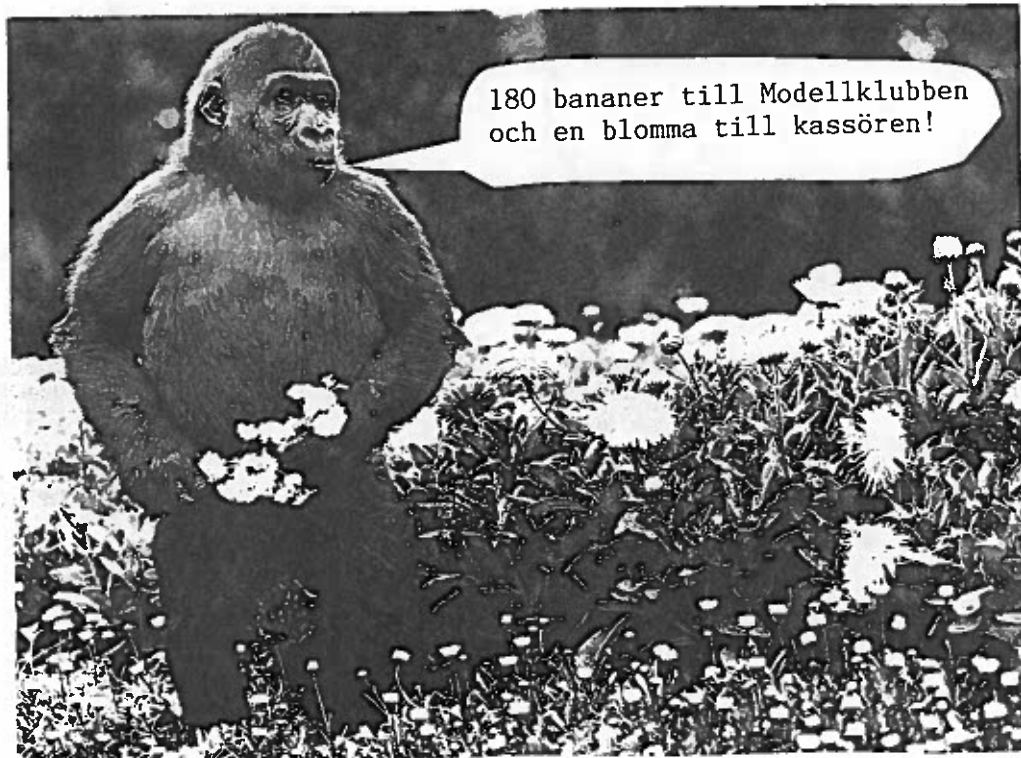
Faktor 1.0 = 23 sek/varv	1.52 = 35 sek/varv
1.04 = 25 "	1.56 = 36 "
1.08 = 25 "	1.60 = 37 "
1.13 = 26 "	1.65 = 38 "
1.17 = 27 "	1.69 = 39 "
1.21 = 28 "	1.73 = 40 "
1.26 = 29 "	1.78 = 41 "
1.30 = 30 "	1.82 = 42 "
1.34 = 31 "	1.86 = 43 "
1.39 = 39 "	1.91 = 44 "
1.43 = 33 "	1.95 = 45 "
1.47 = 34 "	

FUNKTIONÄRER

1 domare, kollar avkörningar, påsättningar + tid.

1 tidtagare och starter (kan begära assistans).

Påsättare och varvräknare, placeras så att de inte skymmer. En per startande.



Elbilsträff³²

24/11

i

Ramdalens sporthall

Text och foto: Roland Nygren

Denna sk skojtävling samlade 34 deltagare från Nyköping, Oxelösund, Vagnhärad och Norrköping - mycket bra! Hemmaklubben Oxelösund var mest representerat med 11 st, Nyköping och Norrköping med 9 var och Vagnhärad med 5 vuxna och barn. Därutöver fanns 10-15 funktionärer och ca 300 (!) nyfikna åskådare.

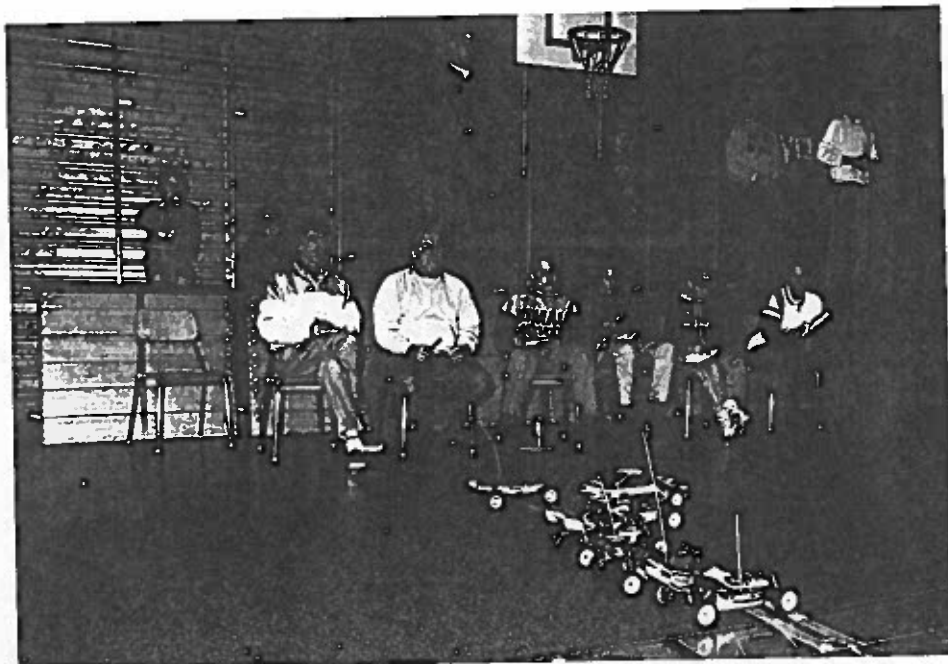
Arenan var perfekt för ändamålet, stor och rymlig, så vad gjorde det denna novemberlördag att det spöregnade ute.

Organisationen fungerade snabbt och rutinerat, först Lasse Strömberg som skötte speakerjobbet strålande, och sen var det tur att det kom så rutinerade killar som Rågga och Knutte från Peking, Kjell Jansson från Vagnhärad och sist men inte minst vår Ingvar Claesson. Ett stort tack till samtliga inblandade!

Tävlingen kördes i två kvalheat och B-final i standardklassen, som hade hade 19 startande, trimklassen elva och storhjuling fem.

Heaten körs i 5 minuter + tidstillägg på sista varvet. Om exempelvis en bil kört 17 varv när det har gått 5 minuter när speakern ropar så startar tidtagaren klockan och knäpper av när bilen passerar mållinjen, t ex på 8.25. Då får han i slutvarv 17 + 8.25. På så sätt går det lätt att skilja bilarna åt om det är mycket jämnt.

Alla var mycket nöjda efter fem timmars intensivt skruvande och tävlande. Vi hoppas kunna genomföra fler sådana arrangemang på samma plats, kanske redan i januari.



B-final Standard

forts.

ResultatFINAL STANDARD; STANDARDMOTORER; 19 startande

	v tid
1. Magnus Persson, Norrköping	20.833
2. Mikael Majala, Norrköping	19.3
3. Mikael Martin, Norrköping	17.7
4. Niklas Nygren, Nyköping	16.10.33
5. Jan Anders Rodas, Oxelösund	16.20
6. Mats Johansson, Oxelösund	15.16

FINAL TRIMKLASSEN; motorer som går att ändra, 11 startande

1. Mikael Lindqvist, Norrköping	19.3.85
2. Tomas Moser, Oxelösund	19.15
3. Daniel Amundsson, Vagnhärad	18.8
4. Henrik Nygren, Nyköping	18.8.84
5. Mikael Majala, Norrköping	18.10
6. Anders Swahn, Nyköping	18.16

FINAL STORHJULING , stora hjul, går inte så fort. 6 startande

1. Daniel Gustavsson, Oxelösund	13.7.63
2. Anders Johansson, Norrköping	12.18.53
3. Mattias Sahlin, Oxelösund	10.9
4. Björn Nilsson, Vagnhärad	10.34
5. Peter Moser, Oxelösund	5.88



Final Standard

Final Trim





Tävlingsledare Jansson och speaker Strömberg



SLUT!

DIAMOND
JUBILEE
MODEL ENGINEER &
MODELLING EXHIBITION
DEC 29 - JAN 6

Radio

MODELLER

HELICOPTERS

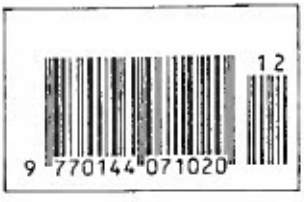


R/C SOARING
SCALE PLANS

MOTOR MISCELLANY



- Another great originaliserades har ännu en engelsk hobbytidning på Old Warden - fr v Tomas Leijon, Ingvar Claesson och Gösta Leijon.
- Pull-out plan for a WW1 warbird!
- RM Plan feature on the ARV Super 2!



för-SÄK-rings - RUTAN

Stick inte ut huvudet för långt! Då kan du få en modellkärra i plytet. Eller oxo kan du som undertecknade säkmannen få myror i som utanför nämnda organ. Alltså - jag lovade i stora ord i förra numret av NMK-nytt att redogöra för försäkringsbiten i vår verksamhet dvs vad gäller modellflygning. Efter en hel del undersökande verksamhet (ofta används här U-båtar) kan jag nu redovisa följande fakta:

SMFF-försäkringen:

- SMFF har tecknat försäkring med SKANDIA för person- och sakskada. Den gäller under förutsättning att du är medlem i SMFF samt: att du flyger på mark/flygområde som styrelsen i resp. klubb, ansluten till SMFF, anvisat. Dvs våra ordinarie fält i NMK samt även fält som du besöker, förutsatt att klubben där är ansluten till SMFF.
- Försäkringen gäller inom Norden och då med samma förutsättningar som ovan.
- Den gäller vid internationella tävlingar till vilka du av SMFF blivit uttagen att representera.
- Den gäller även för icke medlemmar som tillfälligt deltar i verksamhet som arrangerats av SMFF.
- Försäkringen gäller INTE för:
 - . Skada som inträffar när modellflygplanet används utanför område som godkänts för flygning av SMFF eller ansluten klubbstyrelse.
 - . Skada som omfattas av skadevällarens egen hem- eller villaförsäkring. Anmälan skall alltid först göras till eget försäkringsbolag.
- OM DU INTE ÄR MEDLEM I SMFF:
Kolla med ditt försäkringsbolag hur din ansvars- hem eller villaförsäkring är skriven och hur den funkar i händelse av skada! Somliga bolag lär ange i sin skrivning om försäkringen omfattas av modellflyg eller ej.
- Om du deltar i internationella "meetings" dvs arrangemang ej grunda på UT måste du själv se till att du förser dig med en s k F A I SPORTING LICENCE. Detta fixar SMFF i Norrköping om du kontaktar dom. KSAK har gett SMFF mandat till detta.

Ja detta är mycket kortfattat vad som gäller. Det är som synes fördelaktigt att vara medlem i SMFF beträffande försäkringsbiten. Som icke medlem får du ju själv genom egen försäkring ordna med ev skadereglering. Person- och sakskadebeloppet i SKANDIA-SMFF-försäkringen är så högt som 5.000 kkr.

Den bästa försäkringen är dock som alltid att flyga med omdöme så att olyckor undvikes. Så, flyg HÖGRE och VACKRARE än tillförne!!

/ Ingvar

86