

# NMK



# NYTT

Nyköpings Modellklubb DEC 1995, ARG. 23

Jag älskar arbete. Jag kan sitta och studera det i timtal.  
(Jerome K. Jerome)

## STORA JULNUMRET I



NMK:S ORDFÖRANDE MED SINA BILÅKARE VID TÄVLINGEN I  
GRIPENHALLEN 4 NOVEMBERI STORT REPORTAGE I DETTA NUMMER I



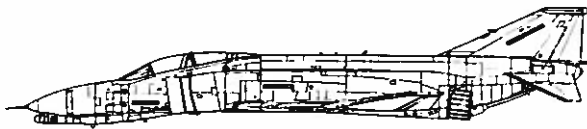
# TOMTEN KOM TIDIGT TILL REDAKTIONEN I ÅR

Ja, så kan det gå om man är riktigt snäll ! Som du kanske redan sett är större delen av denna tidning skriven på PC, detta underverk som "tar över" mer och mer. Nu har även NMK-nytt's redaktion försetts med en dylik apparat. Kanske det blir snyggare att läsa och titta på, men tyvärr skriver inte datorn själv reportagen... Därför är det på sin plats att framföra ett STORT tack till alla som lämnat bidrag, stora som små, under året. Fortsätt lämna, tidningen blir mycket roligare då !!

Den som varit nere i klubblokalen en torsdagskväll (fikakväll) har kanske märkt att det numer pratas minst lika mycket om datorer som om modellflyg. NMK-are har alltid varit intresserade av den senaste tekniken, många har själva datorer hemma. Kanske med RC-flyg simulator, några är ute och "surfar" på nätet. Kopplar upp sig mot datorer i USA eller Japan. Snart behöver man inte åka utomlands, man sätter på sig en hjälm med visir kopplad till sin dator så ÅR man där. Virtuellt Reality kallas det visst.

En av NMKs datagurus Anders Jonsson resonerade en kväll att snart kanske man kopplar upp sig mot en dator på Radiolanda hemifrån, och sitter i arbetsrummet och modellflyger. Allt känns och ser ut som när du var ute och flög sommaren 1995 på Radiolanda. MEN kan man fika eller träffa klubbkompisarna i Virtuellt Reality ???

## REDAKTÖREN



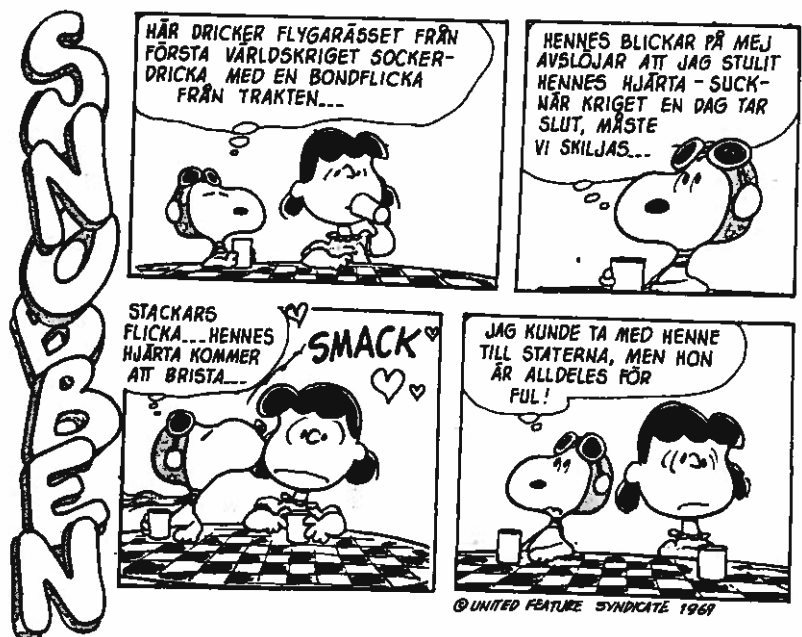
PS ! Redaktörens enda nyårslöfte för 1996 blir att försöka få ut NMK-nytt i tid, sorry !

## NYKÖPINGS MODELLKLUBB

Ordförande:  
Ingvar Claesson tfn. 218595  
Vice ordförande:  
Roland Nygren tfn. 283989  
Sekreterare:  
Gunnar Wolving tfn. 281792  
Kassör:  
Thomas Johansson  
Ånsta Gård  
611 91 Nyköping  
Tfn. 243182

Redaktör NMK-nytt:  
Christer Landberg  
Granvägen 85  
611 56 Nyköping  
Tfn. 267217

Medlemsavgifter 1996:  
Junior (-20år): 100:-  
Senior : 200:-  
Familj : 300:-  
Postgirokonto (NMK):  
36 99 39 - 4



# KM I MOTORFLYG- 95

För första gången i manna minne fick vi flytta på en tävling i NMK. Den 16 september när KM 1995 i motorflyg skulle köras stormade det å det värsta. Tävlingen flyttades till dagen efter, det blåste då något mindre.

Tävlingsledare Christer Landberg hade satt ihop följande program för de sju piloterna som trotsade vädrets makter:

Moment 1: Start, förbiflygning, liggande åtta och landning.

Moment 2: Start och "2 x precisionslandningar" (Genomsnittet av de två landningarna blev resultatet).

Moment 3: Bedömningslandning.

Vid samtliga moment gällde det att vara i luften inom 2 minuter efter att föregående pilot landat, det gav ytterligare 50 poäng. Allt för att få fart på de tävlande !

Allt gick bra fram till landningsmomenten. I precisionslandningarna gällde det mycket poäng. Gjorde man en bra första och en usel andra landning blev snittet inte mycket.

I bedömningslandningen lyckades endast tre piloter ta poäng till ett pris av två avbrutna propellrar och ett "uppvikt" landningsställ.....

Slutresultatet blev att tävlingsledaren själv (hmm...) blev klubbmästare 1995. Per Nordström och Ingvar Claesson hamnade på samma poäng, och en fly-off fick ske. Per lyckades bättre i den (bedömningslandning) och tog andra platsen. MYCKET glädjande var Jan Pettersson som kom på en hedrande femte plats, hade han lyckats bättre i precisionslandningen hade det kunnat bli en topplacering.

## RESULTAT KM I MOTOR -95:

1. CHRISTER LANDBERG	670 p
2. Per Nordström	500 p
3. Ingvar Claesson	500 p
4. Roine Åhrberg	460 p
5. Jan Pettersson	400 p
6. Christer Svensson	380 p
7. Thomas Johansson	240 p

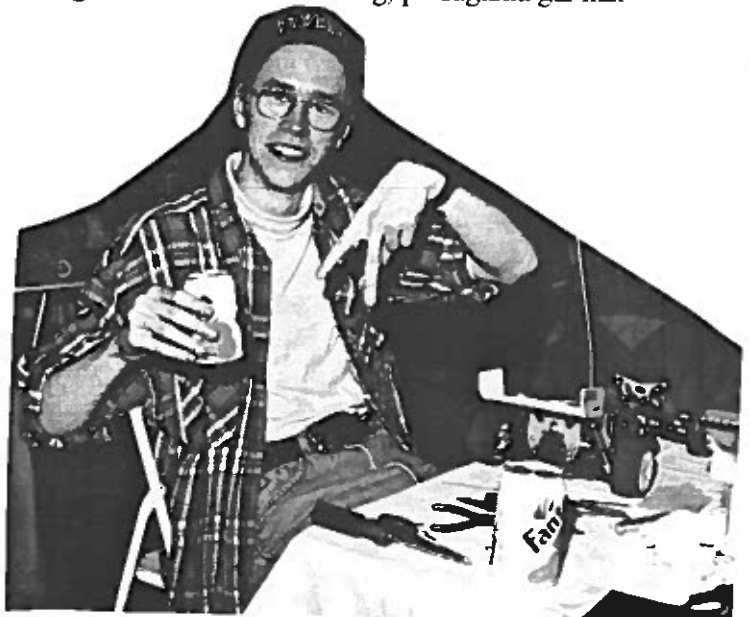


**Henrik Nygren**

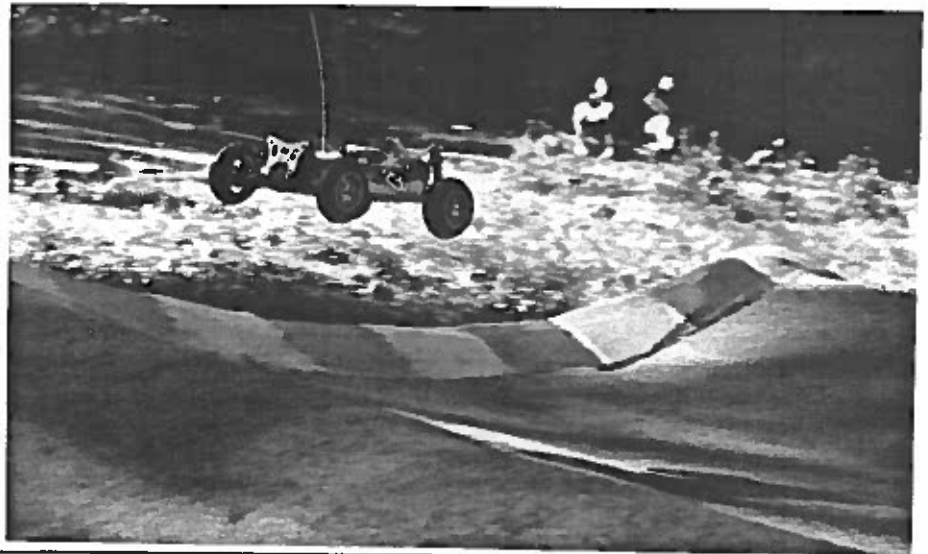
**C** 1991 1992 1993 1994 1995 **A**  
**FÖRARE**

**E**fter fem säsonger har NMK fått sin första tävlande licensierade A förare i miniracing, en lång satsning som började 1991, har han nått sitt första mål som miniracingförare, lagom till nästa års SM som går på Brandholmen. Att vara A förare har sina fördelar b.l.a. i kvalheaten, alla A förare lottas mot varandra och på så vis blir det jämnare heat. Henrik som fyller arton år i Mars har enda sedan han slutade med Hockeyn i NH 90 för ett och ½ års sen ägnat all fritid åt miniracing, på dagarna går han andra året Data-Elektronik på Gripenskolan.

**N**MK har den här säsongen träningar i Gripenhallen på Lördagar 0900-1400 på en matta som läggs ut vid varje tillfälle. Det går naturligtvis bra att flyga Gummi-motor där mellan heaten när inte bilarna kör på banan. Några har redan provat och det gick bra. **Men du som läser det här, om du har en bil eller ett litet flygplan och skulle vilja prova, så är du välkommen till Gripenhallen på Lördagar mellan 0900-1400. Aktuella Datum följer Här nedan.**



**December. 16. 23.**  
**Januari. 6. 13. 27.**  
**Februari. 3. 10. 17.**  
**Mars. 30.**



**NÄSTA TÄVLING 24 FEB**  
**MITTCUPEN 95-96**

# 1:10 OR . TÄVLINGAR

## 12/8 Täby MK (Sommarcupen)

När Tvärscuptävlingen i Linköping blev inställd (pga för lite anmälda) hittade tre NMK:are till Stockholm (Täby) för att prova en annan cup. Det finns tre cuper i landet på sommaren att välja på Sydcupen, Tvärscupen, Sommarcupen, (kanske en för mycket) Totalt hade ca 40st letat sig till Täby MKs bana en bit in i den stora Täbyskogen. Från NMK Henrik o Niklas Nygren och sen deras klubbkompis som fortfarande tävlar för OMSK Niklas Johansson. Henriks SM form sen Trelleborg satt fint kvar, efter att ha varit totalsnabbast och startat i pole position i de tre finalerna slutade han på en fin fjärde plats och blev bäste B förare, och tog sin tredje poäng för att bli A förare. Niklas som också tog sig till A-final slutade på en sjunde plats. Niklas Johansson blev fyra i B-finalen i 2 WD. (Täby MK har för övrigt anmält intresse av att arrangera en deltävling i Tvärscupen 1996)

## 16/9 Skarpnäck (Final i Tvärscupen 95)

Årets final kördes i Stockholm och på MHF Sarpnäcks fina gamla SM bana (1992) dock nu lite omgjord. Klubben hade gjort ett fantastiskt bra arbete med ca 30% astroturf (konstgräs) på banan och nygjutna kurvs (kantmarkeringar) har man fått en bana som är värd större arrangemang. Finaltävlingen hade lockat ca 30 st startande i två klasser (det var årets näst bästa väder) varför så lite folk?

Från klubben startade sju medlemmar, NMK tog nästan storslam i 4 WD, Henrik Nygren segrade totalt med bronsan Niklas på tredje plats, Mikael Andersson fyra (Bästa C förare) Niklas Sjöström femma, Gustav Ohlsson sexa. I 2WD placerade sig Niklas Johansson bäst på en femte plats, Mats Johansson sexa. Totalt för hela cupen betydde det att i A B förare 4WD tog NMK en dubbelseger genom Henrik & Niklas Nygren. Dennis Nygren slutade på en sextonde plats totalt. I 2 WD A B slutade Mats Johansson trea totalt och Niklas Johansson hamnade på en åttonde plats. I 4 WD C förare totalsegrade Mikael Andersson Niklas Sjöström blev fyra, och Gustav Ohlsson femma.

(Skarpnäck är inte med och arrangerar Tvärscupen 1996)

## 21/10 Eskilstuna (Mittcupen 95-96)

Den här säsongens inomhuscup inleddes i Eskilstuna, i Hällbyskolans idrottshall. Ett stort antal förare hade i sista stund letat sig till Eskilstuna totalt 51st. Äntligen inomhus igen oberoende av väder och vind, fast problem inomhus finns naturligtvis också, luft, ljus, ljuset i Hällbyhallen var väl bra men luften? ett stort problem. (allt p.g.a. 1:12 s däckoppa som aldrig går ur mattan). Tävlingen avverkades enligt gällande tidschema. NMK ställde upp med sex tävlingssugna förare. I 4wd startade 21st och bäst placerade sig Henrik på en sjunde plats, före Niklas Nygren åttonde, Mikael Andersson blev femma i B-finalen, och Gustav Ohlsson tvåa i C-finalen och till slut Niclas Sjöström femte plats i samma final. I 2wd startade 30 st och våran klubbmedlem Niklas Johansson körde till sig en sjunde plats i B-finalen.



Niklas Nygren, Niklas Johansson och Henrik Nygren

#### 4/11 Nyköping ( Mittcupen 95-96 tävl 2 )

Vår egen tävling gick som vanligt i Gripenhallen. ( f.ö. tredje tävlingen där i år) Förutsättningarna för att få ett stort startfält var ljusa, ingen mer 1:10 tävling så långt ögat kunde se. Men hobbymässan i Stockholm och Allhelgonahelgen bidrog till att många inte kom till start. Nu fick de lyckliga som kom uppleva en bra tävling som vanligt i Gripenhallen, ( Hallen är klart den bästa i hela Mittcupen) Och än en gång hade klubben lyckats få en av landets absolut bästa domare " Dallas" Mathiesen Från Norrköping ( nybliven sekreterare i EFRA) Varvräkningen inhyrdes som vanligt från MK Eskil. Hemmaklubben ställde den här gången upp med sex förare, fem st i 4 wd och en i 2wd. Vi kan väl hoppas att det blir fler på nästa hemmatävling den 24 Februari. NMKarna gjorde fina insatser, bäst gick det för Henrik som i 4wd tog en fin andra plats efter Peter Utas MK Eskil. Henke blev därmed bästa B förare och tog sin fjärde A poäng ( det fattas fortfarande 1p) Resultat följer nedan.

#### 4 wd Afinal

1. Peter Utas MK Eskil
2. Henrik Nygren NMK
4. Niklas Nygren NMK
8. Mikael Andersson NMK

#### 2wd Afinal

1. Fredrik Mathiesen Norrköpings MK
2. Arvid Stenberg Upplands Väsby
8. Niklas Johansson OMSK ( NMK)

#### 4wd Bfinal

1. Erik Rolén Christinehams MK
2. Gustav Ohlsson NMIK
7. Niclas Sjöström NMK

#### 2wd Bfinal

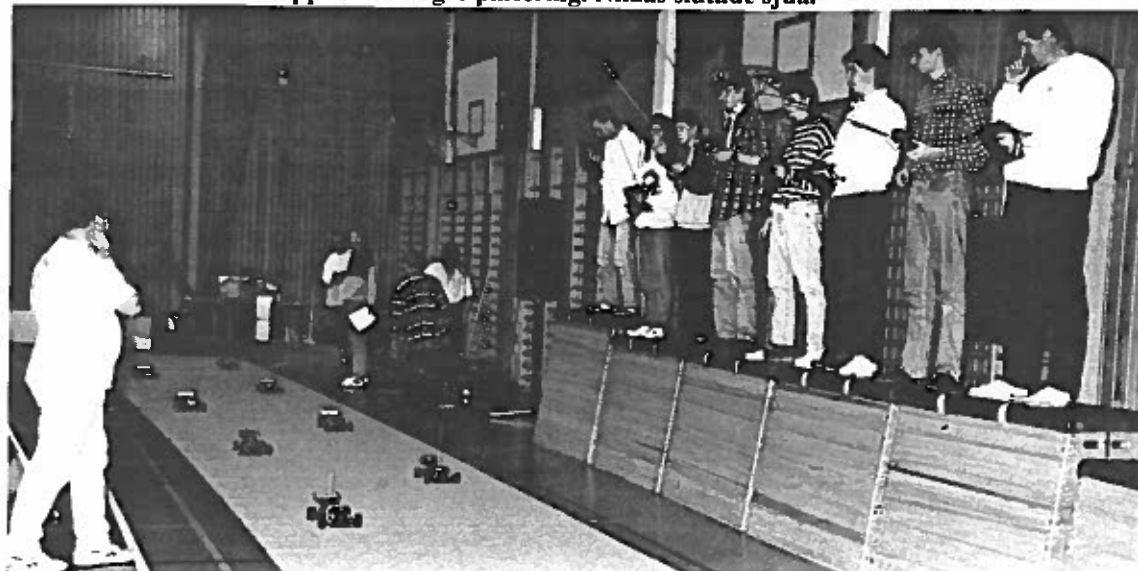
1. Anders Hedgren Miracl
2. Marcus Berglund Uppsala BKC

Totalt deltog 30 st 15 i var klass. ( 30st är minimiantalet för att arrangera tävling)



#### 25/11 Hudiksvall ( Vintercupen 95-96 )

För andra gången det här året gjorde Henrik & Niklas en tripp till Glada Hudik för att tävla i Vintercupen Den cupen har ju blivit känd för att alltid ha stora startfält, så även den här gången. Cupen är ganska lik våran Mittecup, en utav skillnaderna är att det körs en Standardmotorklass. Man kan alltså använda samma bil ( bara byta motor mellan heaten) det går då att tävla i två klasser. ( d.v.s. om man hinner med). En annan ändring är att det körs bara tre kval. Det kan ju vara ett måste om det kommer 90 startande vilket har hänt. NMK arna den här gången lyckades väldigt bra. Av A finalens åtta startande var bröderna Nygren två av dem (enda B förarna i A finalen) Henrik lyckades efter en hård fight komma femma och bli bästa B förare och tog sin sista A poäng för i att klassa upp sig till A förare. Lillebror Niklas var inte många centimetrar efter men en tappad vinge i en av finalerna satte stopp för en högre placering. Niklas slutade sju.



## RESULTAT TVÄRSCUPEN 95 4WD A/B-FÖRARE 1:10 OR

Plac.	Namn	Klubb	Tävlingplats:			MIRaCl	MK Eskil	Skarpsäck	Total	
			Datum:	Lic	Poäng					
			Västerås 950514	Bofors 950610	Nora 950617	950812	950819	950916	Poäng	
1	Henrik Nygren	Nyköpings MK	B	21	17	15	4	5	6	74
2	Niklas Nygren	Nyköpings MK	B	12	15	17			21	61
3	Peter Utas	MK Eskil	A	13	21	21			17	55
4	Peter Johansson	MK Eskil	B		13	14			27	19
5	Magnus Lundgren	Örebro RBC	B	19					19	19
6	Peter de Carro	MIRaCl	A		19				19	19
7	Johan Ginning	MIRaCl	A			19			19	19
8	Fredrik Johansson	Örsundsbro MK	A						19	19
9	Per Fernström	Täby MK	B	17					17	17
10	Anders Axelsson	Örebro RBC	B	15					15	14
11	Tomas Ohlsson	Örebro RBC	A	14					14	14
12	Maria Törnblom	Marstads MRK	B		14				14	13
13	Andreas Brots	MK Eskil	B			13			13	12
14	Marcus Landén	MK Eskil	B		12				12	12
15	Fredrik Ohlsson	Örebro RBC	A			12			12	11
16	Dennis Nygren	Nyköpings MK	B			11			11	0
17									0	0
18									0	0
19									0	0
20									0	0

## RESULTAT TVÄRSCUPEN 95 4WD C-FÖRARE 1:10 OR

Plac.	Namn	Klubb	Tävlingplats:			MIRaCl	MK Eskil	Skarpsäck	Total	
			Datum:	Lic	Poäng					
			Västerås 950514	Bofors 950610	Nora 950617	950812	950819	950916	Poäng	
1	Mikael Andersson	Nyköpings MK	C	19	21	19	4	5	6	80
2	Mikael Gustavsson	Bofors MRK	C	21	17	17			14	69
3	Johan Ode	Bofors MRK	C		15	15			15	45
4	Niklas Sjöström	Nyköpings MK	C			21			19	40
5	Gustav Ohlsson	Nyköpings MK	C		19				17	36
6	Daniel Larsson	Bofors MRK	C			14			14	13
7	Göran Dahlquist	MiracI	C						13	13
8									0	0
9									0	0
10									0	0

## RESULTAT TVÄRSCUPEN 95 2WD A/B-FÖRARE 1:10 OR

Plac.	Namn	Klubb	Tävlingplats:			MIRaCl	MK Eskil	Skarpsäck	Total	
			Datum:	Lic	Poäng					
			Västerås 950514	Bofors 950610	Nora 950617	950812	950819	950916	Poäng	
1	Peter Forsling	Nora MK	A		21	21	4	5	6	61
2	Janne Lundin	Laxå	B	14	11	14			17	56
3	Mats Johansson	Oxelösunds MSK (NMK)	A	15	15				13	43
4	Kristofer Nohrborg	Örebro RBC	A	19	10	10				39
5	Mikael Larsson	Täby MK	A	13					21	34
6	Mikael Brant	Västerås MS	A	21		12				33
7	Jan-Erik Karlsson	MIRaCl	B	17	9	4				30
8	Niklas Johansson	Oxelösunds MSK (NMK)	B	12	3				14	29
9	Peter de Carro	MIRaCl	A		14	13				27
10	Jonas Eriksson	Norrköpings MK	A		19	7				26
11	Magnus Lundgren	Örebro RBC	B		11	11			12	24
12	Fredrik Ohlsson	Örebro RBC	A		5	17				22
13	Magnus Persson	Norrköpings MK	B			6			15	21
14	Anders Axelsson	Örebro RBC	B			19				19
15	Åke Andersson	MIRaCl	A		17					17
16	Marcus Pettersson	Örebro RBC	B		7	9				18
17	Tomas Ohlson	Örebro RBC	A			15				15
18	Jonas Nordmark	Norrköpings MK	B		6	8				14
19	Johan Ginning	MIRaCl	A		13					13
20	Osten Andersson	Laxå MK	B		12					12
21	Fredrik Johansson	Örsundsbro MK	A	11						11
22	Anders Hedgren	MiracI	A						11	11
23	Niklas Olsson	Täby MK	B	10						10
24	Jonas Ahnlund	MIRaCl	A		8					8
25	Bo Norberg	Örebro RBC	B		4	3				7
26	Per Anders Björn	Örebro RBC	B		2	5				7
27	Fredrik Engman	SMK Söderhamn	A							0
28										0
29										0
30										0



Mats Johansson  
Tredje Plats 2 WD



Mikael Andersson  
Segrare 4WD C

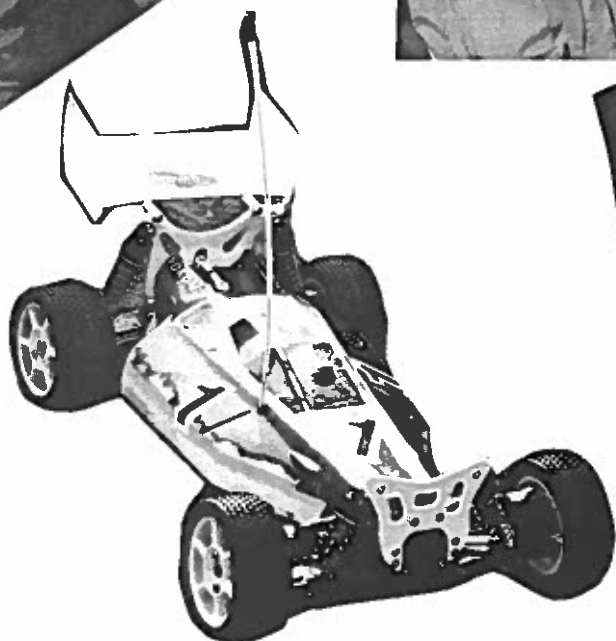


Henrik Nygren  
Segrare 4 WD AB



Niklas Nygren  
Tvåa 4WD AB







# LEKSAKSAFFÄREN

V. TRÄDGÅRDSGATAN 14  
TEL. 210196

**SPECIALBUTIKEN FÖR LEK & HOBBY**

**NU UTÖKAR VI VÅRT SORTIMENT  
PÅ HOBBY !**

**BALSA, FURU, PLYWOOD  
MOTORER OCH BYGGSATSER  
BRÄNSLE TILL BRA PRISER**

**STORT SORTIMENT PÅ  
KYOSHO !**

**HITEC FLASH 5  
ENDAST 1995 KR**

**MEDLEMMAR I NMK HAR  
10% RABATT !  
(PÅ RC-MODELLER  
OCH TILLBEHÖR)**

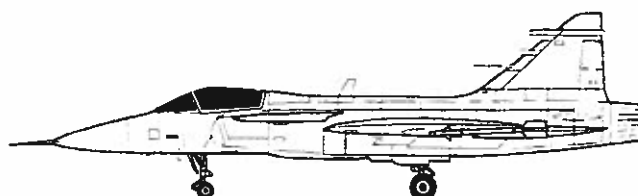
**VÄLKOMNA !**

## RC-Definitioner.

Anfallsvinkel	Den riktning du får smockan ifrån efter att ha arrangerat en snygg mid-air med din klubbkompis nya flygplan.
Autorotation	Det är vad din bil gör på en isiga väg.
Balsa	Vad drömmar är gjorda av.
Krasch	Snabb metod att ta bort radion och motorn ifrån ett flygplan för att sen använda i din nya modell.
Krasch	Också synonym med att göra modellen till byggsats igen.
Tyngdpunkt	Det ställe på planet där g-kraften, avsedd att separera vingen från kroppen, gör sitt jobb.
Canard	Ofta sedd vid dammar. Villig motståndare vid dog-fight
Computer	Apparat som tillåter dig göra misstag i ljusets hastighet.
CA-lim	Speciellt lim, avsett att blixtnabbt limma fast fingrarna till balsan.
CA-lim	Också ett speciellt lim som torkar blixtnabbt när delarna är felplacerade, men aldrig när delarna sitter rätt.
Dead stick	Två av dessa kan du finna på din radio efter att ha misslyckats att ladda batterierna ordentligt.
Dead stick	Också den Yucca-palm, din faster gav dig för att rena luften i ditt hobbyrum, efter tre månader utan vatten.
Motor	Apparat avsedd att göra oljud. Slutar ofta göra oljud när man är så långt bort att man inte kan glida tillbaka.
Epoxi	Det ämne som har ersatt balsa efter flygsäsongen.
Fail safe	Funktion på PCM-radioapparater som tillåter piloten att välja mellan att krascha långt bort eller nära.
Flygande vinge	Kan ses efter en för tight loop.
Bränsletank	Plastig flaska, konstruerad att läcka när den är oåtkomligt placerad.
Landningställ	Konstruktion avsedd att skilja kroppen från landningsbanan efter landning. Lyckas inte alltid med att göra det.
Propeller	Användbart verktyg att skära bort överflödigt hud på knogarna med.
Termik	Mytiskt fenomen med stigande luft - vanligen där ens segelflygplan inte är.
Sjunk	Icke-mytiskt meteorologisk fenomen, stimulerad av segelflygtävlingar.

Upphittat på internet och fritt översatt av mig (Henrik Edefur).

Adressen för intresserade är: <http://www.xs4all.nl/~hdebruin/rcdef.html>



# GÅ PÅ BYGGKURS NU !!!!

Vinterns byggkurs blev inte den succé vad gäller deltagarantalet , fortfarande finns det platser kvar. Kursen är för alla mellan 10-15 år och hålls nere i klubblokalen i hamnen på tisdagskvällar efter kl.18. Mellan byggpassen kör vi enkla tävlingar med modellerna vi byggt, åker på studiebesök på t.ex. Skavsta och kanske flyger vi på "riktigt" i vår !  
Så är du eller någon du känner intresserad att vara med i NMK:s byggkurs ring och prata med någon av överbyggledarna Gunnar Wolving (tfn 281792) eller Torgny Engstrand (tfn 281355) Eller helt enkelt kom ner en tisdagskväll

## VÄLKOMNA TILL TREVLIG SAMVARO !



Karl-Hampus och Gunnar vill att fler kommer ner och bygger !

### S Ä K - T R Ä F F =====

Ett litet förslag; i samband med fikakvällen den  
**22 februari**

kan vi väl ta ett allmänt snack om hur vi skall flyga säkert och hur vi skall flyga så tyst som möjligt kommande säsong. Vi har ju ett klagomål på oss om buller. Kom till lokalen kl 1830. Fundera själv över vad vi kan göra för att bli så säkra och tysta som möjligt. Du som ämnar ta cert kommande vår, får också nu chansen att ta del av den teoretiska biten för certet.

*Ingvar*

# GRAND FINALE PÅ CUPEN -95

Den 7 oktober var det avslutning på NMK-cupen 1995. Tävligen där du får poäng varje helg du är på Radiolanda och flyger under sommar halvåret. Chans till extra poäng vid tre tillfällen, sk Cuptoppar; där Cupfinalen är en av dom. Nytt för i år är två "klasser". Dels NÄRVAROVÄRSTING (endast närvaropoäng) samt CUPTOPPSVÄRSTING (de tre Cuptopparna tillsammans) !!

Cupgeneralen Ingvar Claesson hälsade alla välkomna i det fina höstvädret, det var nog den sista innan vintern kom. Gamla omtyckta moment blandat med nya våldsamma, huga !!

**MOMENT A** var nytt och kallades "45 sekunder över Radiolanda" (minns 30 sekunder över Tokyo). Det gick ut på att starta och därefter beräkna 45 sekunder under vilka man skulle göra så många loopingar som möjligt. Bäst på att räkna sekunder var Patrik Andersson (sju sekunder fel). Flest loopingar gjorde Henrik, Ingvar och Per som alla hann med hela 13 stycken. Sämst var Christer L som bara gjorde 6 stycken med sin nya, heta Sukhoi SU-26 som glatt gick i spinn på nervägen i varje loop.... Christer gav upp med modellen och leasade in sig på Patriks modell istället.....

**MOMENT 2** var "Touch and go med därpå-följer-helst-en-bättre-landning". En hel del klarade momentet charmant, coolest var Bengt Höglund som gjord sin andra landning endast 20 cm bättre än den första.

Därefter **MATRÄST** som samlade alla till bords för att avnjuta diverse kulinariska rätter. Under tiden bjöd Ame Fridén på ögongodis när han gjorde flera flygningar med sin 2-kanals Skyskooter. Lugnt och säkert flög han modellen och landade framför fötterna varje gång trots endast gas- och sidroderkontroll. Även loopingar kunde utföras !! HUR undrar du kanske ? Modellen var trimmad att hela tiden stiga. Ame går alltså upp på höjd, tar fart genom att göra en störtspiral, ratar upp modellen och modellen utför en looping tack vare fart överskottet !!!!!

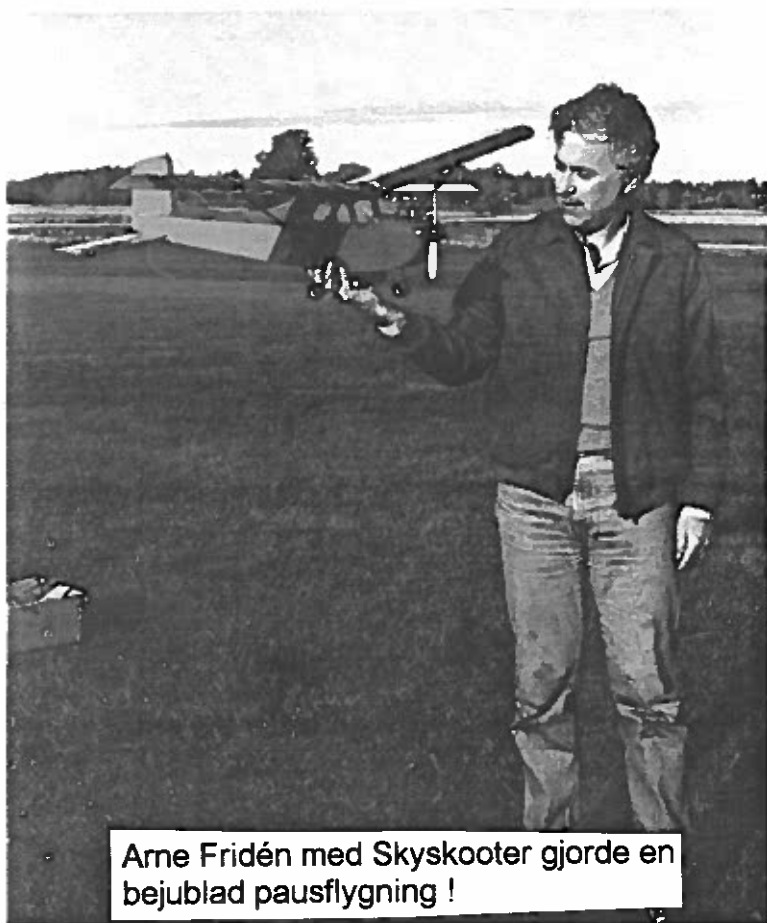
**MOMENT C** var den otroligt busenkla bedömningslandningen, de flesta gjorde riktigt bra ifrån sig. Fortsätt träna !!!

Som allt rolig tar även flygåret 1995 snabbt slut. Något mindre flygande har det varit i år och de kan ses i den totala Cupen, men vi alla som varit med och flugit önskar bara en sak av Ingvar Claesson i julklapp:

**VI VILL KÖRA NMK-CUP 1996 OCKSÅ, SNÄLLA INGVAR !**

## RESULTAT CUPTOPP 3/CUPFINAL 1995:

NAMN	POÄNG	ANMÄRKNING
1. Christer Landberg	1196p	Lånad modell....
2. Henrik Edefur	1120p	Utan hjul, vett och sans
3. Bengt Höglund	1080p	Smekare till landningar
4. Gösta Leijon	739p	Snygg start
5. Roine Åhrberg	685p	Fortare kan du !!
6. Christer Svensson	659p	Fin finnich
7. Ingvar Claesson	645p	Träna landningar !
8. Per Nordström	612p	Kort start
9. Anders Jonsson	593p	Kul start
10. Patrik Andersson	403p	Försök igen !



Arne Fridén med Skyskooter gjorde en bejublad pausflygning !



Henrik och Mustang.  
(Sitter inte stjärnorna på fel vinge, Henrik ?)



Det gäller att hålla tungan rätt i mun på Cup-tävlingarna. Gösta Leijon fick kämpa hårt i looping momentet med oldtimermodell.



Patrik Anderssons flygning granskas kritiskt av Cupgeneralen i bakgrunden.

## RESULTAT NMK-CUP 1995:

(DELTÄVLINGAR)

1. HENRIK EDEFUR	3180p	10. Pontus Svensson	1060
2. Per Nordström	2874	11. Anders Jonsson	993
3. Christer Landberg	2640	12. Joakim Dahlqvist	950
4. Roine Åhrberg	2456	13. Bill Gill	924
5. Bengt Höglund	2254	14. Billy Ståhl	823
6. Thomas Johansson	1850	15. Jan Petterson	735
7. Ingvar Claesson	1848	16. Hans Gustavsson	690
8. Christer Svensson	1667		
9. Daniel Holm	1375		

## NÄRVAROVÄRSTING -95:

1. ANDERS JONSSON	3500p	15. Bill Gill	300
2. Roine Åhrberg	2900	Thomas Cedergren	300
Per Nordström	2900	Dan Jonsson	300
4. Christer Landberg	2800	Gunnar Wolving	300
5. Thomas Johansson	2600	Pontus Svensson	300
6. Ingvar Claesson	2200	Björn Enell	300
7. Henrik Edefur	2000	Paul Alexandroff	300
8. Daniel Holm	1800	22. Nils Börjesson	200
Jan Petterson	1800	23. Calle Zettersten	100
Patrik Andersson	1800	Niclas Holmgren	100
11. Christer Svensson	1500		
12. Gösta Leijon	1000		
13. Tomas Leijon	600		
Mikael Landin	600		





# Natans Hobby

Sveriges närmaste hobbybutik —  
aldrig längre bort än Din telefon!

Telefon 0340-66 00 66



Byggsats med bygginstruktion på svenska



Byggsats med färdig vinge



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



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



**ELECTRA FLY**  
spv 2.200 mm, inkl 540-motor för 6 cell 7,2V, 2-kanals radio • PRIS 620:-

**T 180 & 240** spv 1800 mm resp 2400 mm • PRIS 795:- & 1.550:-  
T 180, färdig vinge 950:-



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

**FW-190**  
spv 1.420 mm, för .40-45-motor, 4-kanals radio • PRIS 1.195:-



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

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



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



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



**ROBIN TIARA**  
spv 1.525 mm, f. 40-mot, färdig vinge, ABS-kåpa, 4-kan radio • PRIS 1.185:-



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



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



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



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



**B-25 MITCHELL**  
spv 1.800 mm 2/.40 2T el 4T, min 4-kanal, Vikt 3,5 - 4,0 kg • PRIS 1.850:-



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



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



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



**FUN FLY**  
spv 1.370 mm, 1.25-40 2T (4-6,5 cc), 4-kanal • PRIS 575:-



**Ju 87 STUKA**  
spv 1.350 mm, för .30-.46 • 4-kanals radio • Vikt 2,3-2,6 kg • PRIS 1.195:-



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



**SUKHOI SU-26**  
spv 1.143 mm, för 6,5 cc, glasfiber-kåpa, kolfiberställ • PRIS 1.195:-



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



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



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



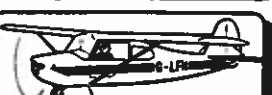
**LOCKHEED P-38 LIGHTNING**  
spv 1.895 mm, 2 x .25/.40, 2-takt • 4-kan radio • PRIS 1.850:-



**SUKHOI SU-29M** skala 1:5  
spv 1.525 mm, 60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.650:-



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



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



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



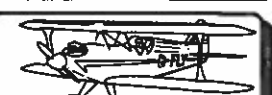
**GRUMMAN BEARCAT**  
spv 1.270 mm, för .40 2-takt, färdig vinge • 4-kanal • PRIS 1.195:-



**EXTRA 300** • skala 1:5  
spv 1.727 mm, 60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.740:-



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



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



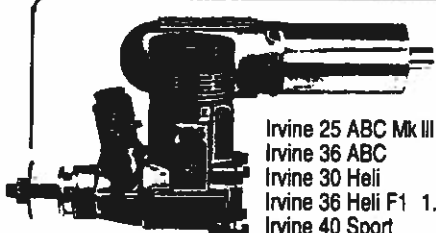
**HAWKER SEA FURY**  
spv 1.320 mm, för .40 2-takt, färdig vinge, 4-kan radio • PRIS 1.195:-



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



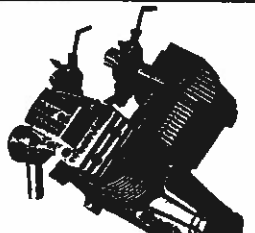
**EXTRA 300 S** skala 1:5  
spv 1.727 mm, 60-1.20, glasf.-kåpa, kolfiberställ, 4-kanal • PRIS 1.950:-



## IRVINE 2-taktare

Lev med ljuddämpare & kullager (utom 20 RC & 25 RC • Irvine-motorer finns även i marinversioner & diesel.

Irvine 25 ABC Mk III 865:-  
Irvine 36 ABC 945:-  
Irvine 30 Heli 945:-  
Irvine 36 Heli F1 1.140:-  
Irvine 40 Sport 795:-  
Irvine 40 ABC 830:-  
Irvine Q40 tyst 1.050:-  
Irvine SP40 pylon 1.175:-  
Irvine 46 Sport 850:-  
Irvine 46 ABC 920:-  
Irvine Q72 tyst 1.350:-  
Irvine 120 1.695:-  
Irvine 150 1.845:-



## LASER

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

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

**LASER 160 V-twin**,  
26,2 cc • 6.300:-  
**LASER 200 V-twin**,  
32,8 cc • 6.500:-  
**LASER 300 V-twin**,  
50,0 cc • 8.800:-



## DIGIFLEET RC

Leveras alltid med 4 servon, ackar till mottagare + sändare + laddare.

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

# ÅRSMÖTE Å ÅRSFEST !!

Gemensamt för Årsmötet och Årsfesten är att i år hålls dom på samma plats, St Annehus !!

**ÅRSMÖTET** börjar som vanligt lördagen den 27 januari kl. 15.00. Sedvanliga mötesförhandlingar, diskussioner, debatter och val kommer att avhandlas. Se för övrigt styrelsens förslag på stadgeändring i denna tidning. Kanske det blir någon rolig video också ?!!

**ÅRSFESTEN** börjar samma dag fast kl. 19.00. För tredje året anordnar NMK denna mycket populära tillställning. Festen är modell KNYTIS. Medtag egen mat, dryck och glatt humör ! Naturligtvis får alla dina familjemedlemmar följa med. (Om du nu vill visa dom vilka du är ute och leker med på Brandholmen/Radiolanda.....)

För att veta hur många det ska dukas för vill vår klubbmästarinna Maj-Lis Nygren (tfn. 283989) ha en anmälan senast 20 januari ! RING REDAN NU !!!

VÄLKOMNA TILL EN HELDAG PÅ ST. ANNE-HUS MED  
NYKÖPINGS MODELLKLUBB !!!

---

## DAX ATT BETALA AVGIFTEN !!

Då har den tidpunkt på året kommit när det är dax att dra sitt strå till stacken ! Din viktigaste inbetalningen på året, din medlemsavgift till Nyköpings Modellklubb. Oförändrad avgift sen 1993, vilken förening har det ? Betalas enklast på bifogat inbetalningskort (pg konto 36 99 39 - 4).

### AVGIFTER FÖR 1996:

JUNIOR (-20 ÅR) : 100 KR

SENIOR : 200 KR

FAMILJ : 300 KR

(Familj): Obegränsat antal, men samma adress !)

## LOTTERI !!

Den som betalar sin medlemsavgift senast 31 december 1995 är med i lotteriet på ÅRSMÖTET ! Första, och enda pris, men inte vad som helst, GRATIS MEDLEMSKAP I NMK 1997 !!!

---

## FLYGA I GRIPENHALLEN !

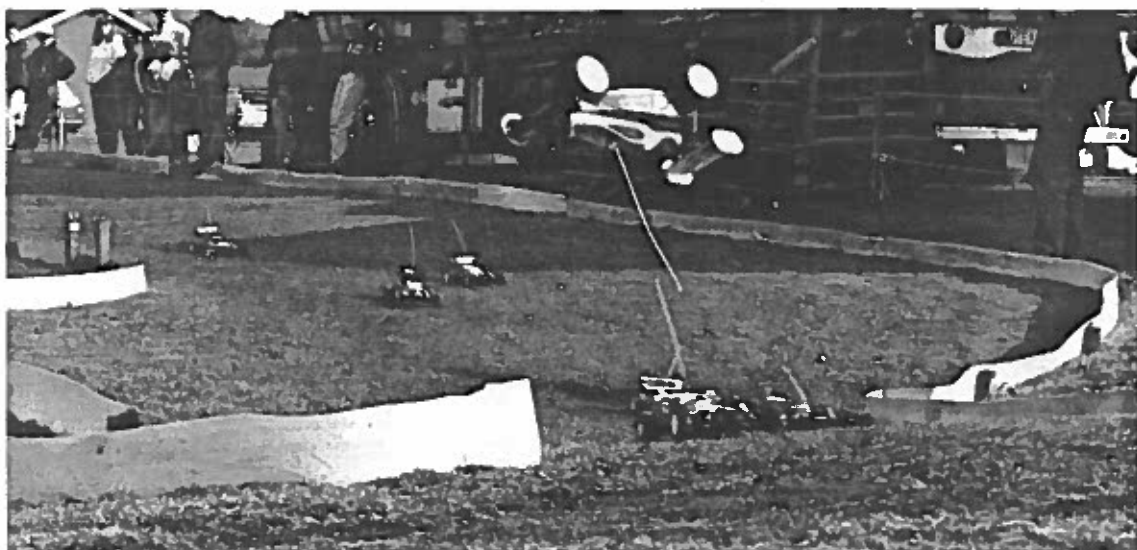
Jo, det går för sig ! Om någon klubbmedlem vill lyfta sin inomhusmaskin kan han få göra det när bilsektionen har köning och tillgång till Gripenhallen. (Tider:se annan plats i denna tidning.)

MEN !! Naturligtvis samordnat med bilverksamheten.

STYRELSEN

# BIL ACTION !!

FOTO: ROLAND NYGREN



## Haverirapporter - Resultat

Som en del av er läsare nog minns började jag förra året föra statistik i klubben över de haverier, som hade inträffat med modellplan. För dig som inte minns eller som är ev. ny klubbmedlem så var det så att jag hade tagit fram ett formulär som man fyllde i ute på Radio-landa, efter att man hade råkat ut för en händelse där flygplanet hade blivit skadat. Det här föll bra(?) ut med hela 24 stycken inrapporterade händelser det året. Årets skörd är inte fullt så stor vilket kan bero på två saker; den ena är att vi har blivit mycket bättre piloter, och den andra är att vi inte har flugit lika mycket som förra året. Välj själv vad som passar bäst.

Åter till årets händelser. Det första redovisade haveriet skedde redan den första januari 1995, på nyårsköret, och den sista som skedde innan jag fick rapporterna skedde den första oktober samma år. Totalt har jag fått in 12 st rapporter, men jag kan med 100% - säkerhet säga att det har skett ett par stycken orapporterade händelser också.

När man tittar till orsaken till de olika haverierna kan man se att majoriteten ligger bland pilotfel (6st), mer eller mindre allvarliga, och tekniska fel (6st). Vi har även haft två haverier i samband med tävling (dogfight).

Om vi börjar med att bedöma de haverier som skett p.g.a. pilotfel ser vi att i stort sett alla kunde ha undvikits med träning och hjälp från mer erfarna piloter. Nämnas kan också att man bör hålla sig på höjd när man utför aerobatic-flygning.

Om vi sen tittar på de haverier som beror på tekniska fel så är det svårare att se något mönster. Vi har två rapporter där motorn har stannat med krasch som följd. Vi har även en olycka där flygplanet troligen var för snabbt för rodrena, som inte hängde med utan gick sönder, med fatal följd för flygplanet. En annan rapport anger ack-bortfall till mottagaren som orsak. Det är viktigt att hålla koll på ackarna och vara uppmärksam på störningar.

Och så har vi den sista kategorien, tävlingar, och i det här fallet dog-fight. Ger man sig in i leken får man leken tåla, eller hålla sig borta från motståndaren.

Jag har nedan plockat ut några haverirapporter utav intresse:

**Dogfight!** Henrik gjorde en "Memphis Belle". Alltså sära på stjärtpartiet från resten av kroppen. Mycket effektivt. (Min personliga favorit)

**Motorstopp, låg höjd, landning i nyuppgrävt dike, tvärstopp!!** Otur vid SE5ans första flygning i år. (Tur att det ej blev några allvarliga skador)

(Träning) Försökte lopa runt en elledning i en lä-rotor. Sjönk igenom och vä vinge gick av vid magplasket. Massor av epoxi, på'n igen. (Uppvisning) Försöker lopa runt samma ledning igen, men på nytt ställe. Hamnar i en annan rotor istället. Helt utan roderverkan blir det en "90-gradare" på fullgas rakt i backen. Wow! (Ingen kommentar)

För hög fart. Rodren gick sönder i luften. Dykning 45° i backen, ca, 200km/h (Den kraschen skulle man sett)

Dogfight-tävling i Björkvik i skymning. Efter en hård och jämn kamp förlorade jag tillfälligt kontroll över läget på planet, som gick ner i 45° vinkel i skogen. Till motståndarens stora glädje. (I'll be back)

Det här var årets rapporter. Fortsätt fylla i blanketterna efter att du har råkat ut för ett haveri så återkommer jag (förhoppningsvis) nästa år.

God Jul  
och  
Gott nytt år  
önskar  
Henrik Edefur



---

# INFÖR ÅRSMÖTET !

## STYRELSEN INFORMERAR.

Styrelsen har ett förslag till stadgeändring som i all sin enkelhet lyder som följer:  
"Föreningen skall aktivt arbeta mot våld och droger."

Bakgrunden är att Nyköpings kommun ställer krav på föreningslivet avseende drog- och våldsfrågor. Föreningarna skall på ett aktivt sätt i ord och handling motverka uppkomsten av vålds- och drogproblem. Detta krav på föreningarna är kopplat till bidragen på så sätt att de som inte uppfyller de nya kraven, men som i övrigt är bidragsberättigade erhåller inte något bidrag

Kraven innebär att föreningarna till 1997-01-01 skall uppnå följande:

- införa i stadgarna att man aktivt inom föreningen skall arbeta mot våld och droger.
- upprätta en aktivitetsplan som innebär att vålds- och drogfrågor infogas naturligt i det ordinarie arbetet med ungdomar.
- utbilda ledare och funktionärer inom föreningen i drogfrågor i sådan omfattning som kommunen minst kräver.

Vid årsmötet kommer en sådan ledare att utses. Tänk igenom detta och kom med förslag till mötet !!

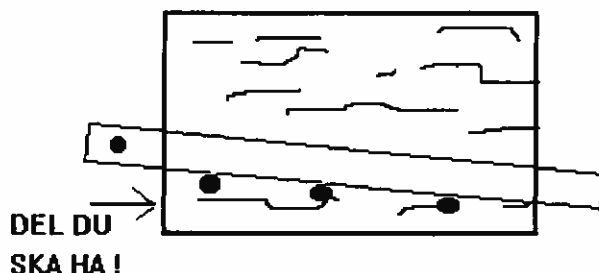
STYRELSEN

# BYGGTIPS!

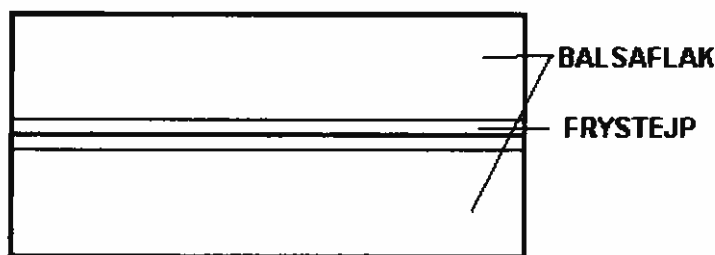
- Tag kopior på spant och spryglar. Lägg kopian med bilden mot balsafliaket. Värm med strykjärn (på bomull). Färgen hamnar nu på balsan! Skär/såga ut delarna. OBS! Kolla att kopian verkligen ger exakta kopior, de flesta förstår något trots att det står 100% på displayen. Välj då 98-99%.

- Märk ut mitten på alla spant. Drag en absolut rak linje på byggbrädan. När kroppen byggs se då till att spantens markeringar ligger över linjen på brädan, garanterat rak kropp!

- När du ska skära längre bitar i balsafliak, sätt 2-3 byggnålar som "stopp" på den sida om linjalen du inte ska skära. Det är ingen risk att linjalen glider. Lägg linjalen så att om kniven skär snett åker ut i den bit du inte ska ha. Tänk på fiberriktningen! (Se skiss nedan)



- För att få snygg plankning på vingar eller att bygga stabilisator och fena av flak, gör så här: Skarva önskat antal flak med långsidan mot varandra och med hjälp av frystejp/maskeringstejp. Antalet flak beror på din vingens korda (bredd), se till att du har några centimeter för mycket. Vänd på flaken och vik försiktigt i skarvarna. Spruta i vitlim, helst slipbart ej Casco, i skarvarna. Placera flaken på en plan yta tex golvet, torka bort överflödigt lim och lägg några böcker eller telefonkataloger på. Låt torka! Riv av tejp och slipa de knappt synliga skarvarna. Skär till ditt breda flak efter vingens mått + lite extra. Limma nu dit det på vingkonstruktionen. Jämn och slät vingyta utlovas!



- Väg dina balsafliak och skriv ner vikten på dom med blyerts. Lätt att hålla koll så att balsa med rätt hårdhet används på rätt ställe i konstruktionen. Tex kroppsidor som ska vara lika hårda för att få en rak kropp.

- Tumregel för "lätta flak" (100 x 1000mm): 10 gram per mm tjocklek (2mm flak 20 gram och 4mm 40 gram osv)

- Servokablar i en enda härva gör ingen glädje. Använd de tunna metalltrådarna (med färgglad plast på) som brukar försluta brödpåsar för att vira ihop dom till snygga kabelstammar. Kan återanvändas i oändlighet.

## HAR DU NÅGRA BYGGTIPS ?

Skicka, lämna, flyg eller kasta dessa till denna tidnings redaktion (adress på sidan 2). Enkel förklaring samt ev. skiss.



# KOKA REN DIN MOTOR !

Nu när det är vinter, kallt och sparsamt med flygning kan det väl vara på sin plats med lite underhåll av materialen. Våra flyg-, och för all del också bilmotorer, ser inte alltid för fina ut. Bruna av fastbränd gammal olja går dom oftast dåligt p.g.a. dålig kylning.

Tips man fått förr är att använda smärgelduk, stålull eller stålborste för att få rent motorn. Men alla som provat vet vilket jobb det är, motorn är sen också full med smårepor.

Det här tipset går ut på att **KOKA MOTORN I VANLIGT TVÄTTMEDEL !!** Från början tror jag att det var Per Nordström som kom med tipset.

## **GÖR SÅ HÄR:**

Demontera motorn så mycket du kan. Delar som inte bör kokas är kolv, foder, förgasare och packningar. Försök även få ur vevstake och lager (kanske ändå dax att byta?), men när jag kokade min OS 46SF fick det sitta kvar.

Fråga din fru/flickvän/mamma var köket ligger, där i ett hörn brukar oftast spisen stå. Det är för övrigt här maten i huset brukar tillagas ! Fyll en kastrull med vatten och några matskedar tvättmedel. Själ

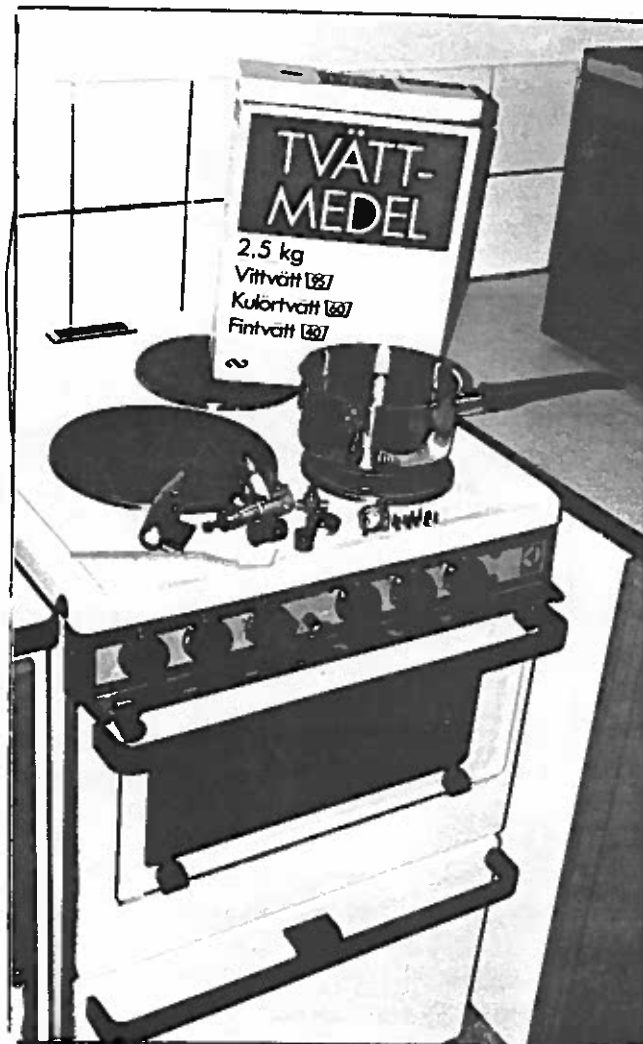
använde jag vanligt Basic-Blåvitt, det går säkert med vilket som helst av alla tusen märken, Ariel Ultra Futur Super Duper å allt vad det heter. Som vid vanlig tvätt blir det inte renare för att du har i mer tvättmedel, bara mer skum. (Gissa hur jag vet...)

Lägg i motordelarna (inkl ljuddämparen), koka upp och låt sjuda i 15-20 minuter.

Efter redan några minuter kommer du att få se något fantastiskt, i stora flagor lossnar det bruna joxet. Ta en tandborste (helst inte din egen) och borsta lätt på delarna, men tänk på att det är kokande vatten du jobbar i.

När koktiden är klar, håll ur vattnet och beskåda de glänsande delarna. Torka noga rent från vatten, själv använde jag WD-40 på lager och resten av motorn för att smörja och skydda mot rost.

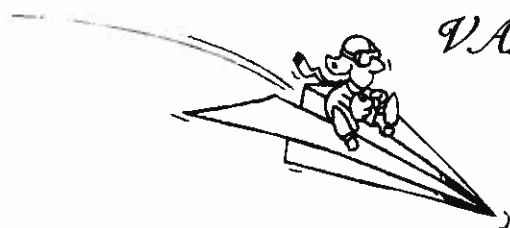
Montera ihop motorn med de ev. nya lagren och rengjorda förgasaren (lägg i metanol ett dygn och blås rent). Sätt tillbaka motorn i modellen och du är redo för våren ! Eller varför inte sticka ut till Brandholmen för en sväng i det fina vintervädret ?!!



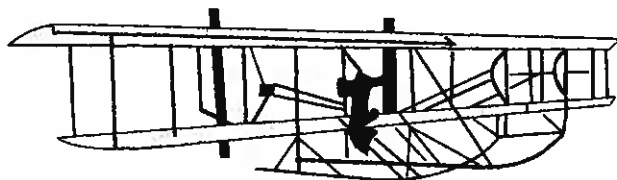
# NYÅRSKÖR !!

Den 6 januari är det dax för 1996 års första meeting, NYÅRSKÖRET !  
Förra året när meetinget gick på självaste nyårsdagen blev det lite manfall, därför är jippet flyttat till första lördagen på året, bra va !!?

TID: Vid kl. 11-tiden.  
PLATS: Beror på snömängden. Går det att ta sig ner till Radiolanda är vi där, annars ute på Brandholmen.  
UTRUSTNING: Vad du vill !!! Allt som flyger, åker, kraschar eller går att äta.  
Medtag gärna dina julklappar och visa för avundsjuka klubbkompisar .  
För övrigt rekommenderas varma kläder och varm dryck !



VÄLKOMNA !!



## Säkrutan

Gråväder, snöslask, yrväder, kornsno, tomte, klappar-----  
det är inte klokt vilken massa spön det står i backen!

Och att flyga är ju inte bara att tänka på. OK vissa trotsar båd kyla och väta. Hårdingar!! Men vi andra då?  
Jo, vi kanske drömmer om kommande tider då vi skall göra de mest avancerade manövrer, de bästa tiderna- och längsta -- vänta bara till 1996! Vi tar det lilla lugna och trynar, drömmer.

Men stopp ett tag! Hur var det nu, kollade jag skeven? Visst hängde den lite på vänster, och hur var det med den där störningen i norr på åkern vid R-landa o det var otroligt vad jag fick öka på nålen sista flygningen osv, osv.

Kanske det är idé att kolla över materielen lite. En koll av linkar, stötstänger, motorfästen, servofästen (min servobrygga satt helt lös!), en titt in i motorn, checka propellrar osv osv. En 100-timmars! Förresten - tänkte du ut o flyga trots kylan? Varför inte då kolla radion. Släng in så mycket av utrustningen som du kan i frysen ett par timmar. Funkar det då, ja då kan man nog förutsätta god funktion på fältet oxo.

En riktigt GOD JUL och ETT GOTT NYTT ÅR tillönskas alla rutans läsare. Och så ses vi -96.

Happy landings

/Ingvor



Vad gör man på Radiolanda när det blåser för mycket för att flyga? Daniel Holm och Jan Pettersson, två av NMK:s energiska juniorer, byggde ihop denna styrbara skärm. Byggt av material som fanns: Plast, snören och tråkäppar!

## APROPÅ HÖSTSTORMAR

Två av de sex mekarborden stod tidigare pall på jorden men vid en storm häromdagen trotsade de tyngdlagen och drog iväg så in i norden

/ Luftikus



## FLYGHISTORIER OCH FLYGHISTORIA FÖR FLYGHYSTERISKA NMK:ARE!

Torsdagen den 15 februari blir det en speciell fikakväll. Då träffas dom som vill ute på F-11 museet på Skavsta för en rundvandring under ledning av Ingvar Claesson. Denna kväll är museet endast öppet för NMK-are med vänner. Efter kl. 18 öppnar portarna.

VI SES DÄR !!!

# GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR

ÖNSKAS  
ALLA NMK-ARE MED FAMILJER  
ANNONSÖRER I NMK-NYTT  
OCH  
BENNY PÅ "TRYCKERIET"

/REDAKTÖREN

# Jakt klockan sex!

Föraren sköt fram spaken för att med en buntrörelse dyka mot lägre höjd och skaka av sig förföljaren. Viktlös seglade signalisten ut ur flygplanet... Arvid Krogh vet vad som sedan hände.

Flygvapenövning sensommaren 1944. 3/F6 med flygplan B17 var baserad på krigsbas i östra Sverige. Förbandet hade bl.a. till uppgift att bekämpa mål på Gotland. Målområdet försvarades av jaktflygplan av typen J20.

Den defensiva beväpningen på B17 var en rörlig kulspruta i baksits, med begränsad rörlighet såväl i sida som höjd. Vapnet var egentligen ett större hot mot det egna flygplanet än mot anfallande jakt. Risken att vid eldgivning träffa stabilisator och fena var uppenbar.

För att kunna manövrera vapnet på ett betryggande sätt vid skjutning mot bogserrat luftmål var det bäst att stå upprätt i sittbrunnen utan hindrande fastbindningsremmar. Lös och ledig kom man lättare till skott. Vid övningar då jakt anföll hade signalisten som uppgift att markera försvar genom att rikta kulsprutan mot det anfallande flygplanet medan föraren försökte undkomma förföljaren genom undanmanövrer.

En dag anföll divisionen ett mål föreställande fientligt flygfält. Med långa täckande serier av övningsbomber var flygfältet snart att betrakta som obrukbart. Anflygningen genomfördes utan störningar, men alla var beredda på att jakten snart skulle visa sig. Efter anfallet skulle flygplanen snarast ner på lägsta höjd för att försvåra för jakten.

Men redan i upptagningen efter dykanfallet svärnade J20 som ilska näbblingar runt förbandet.

I ett av flygplanen hade signalisten, så fort bomberna fällts, svängt runt stolen för att hålla uppsikt bakåt efter eventuell jakt. Frigjord från fastbindningsremmar och med huvudet helt öppet var han beredd att rikta den rörliga kulsprutan mot den lede fienden.

Plötsligt dyker en J20 upp bakom flygplanet.

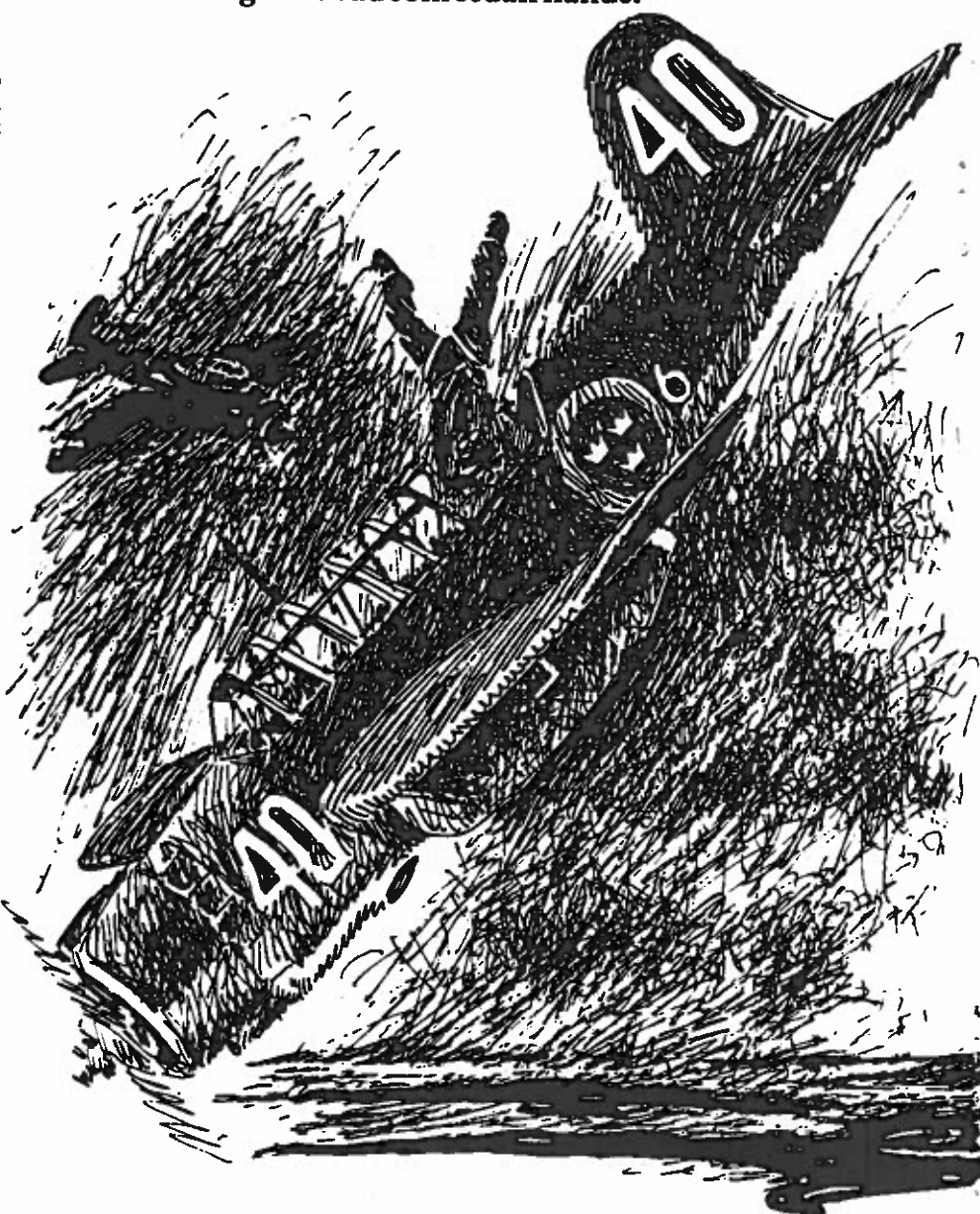
"Jakt klockan sex!" ropar signalisten, reser sig upp och griper tag om sitt vapen. Föraren reagerar omedelbart och skjuter fram spaken för att med en buntrörelse dyka mot lägre höjd, samtidigt som han genom brytsvingar försöker skaka av sig förföljaren.

Då händer det!

Signalisten förlorar fotfästet, förbindelsen med föraren bryts och viktlös seglar han ut ur flygplanet. Han finner sig hängande med huvudet nedåt och benen pekande rakt upp i luften. Med ett förtvivlat grepp om kulsprutan håller han sig kvar medan ekipaget under kraftiga undanmanövrer närmar sig vattenytan.

Han svävar bokstavligen mellan liv och död under några oändliga sekunder.

På absolut lägsta höjd avbryts dykningen. Signalisten fortsätter i samma riktning som förut och går med huvudet före likt en projektil ner i sittbrunnen. Chockad, blåslagen och omtumlad lyckas han, efter en del besvär, få



ordning på sina lemmar, återställa förbindelsen med föraren och berätta om vad som hänt och hur nära han var att ramla ut.

"Ja, jag undrade vart du tog vägen när det blev så tyst", var förarens enda kommentar.

Vid genomgången efter övningen där samtliga förband var närvarande visades en sekvens ur jaktflygplanets kulsprutefilm. Föraren berättade att han kommit i skjutläge bakom en B17 då han plötsligt får se en figur komma upp ur flygplanet. Med huvudet ner och hela kroppen utanför pekade ett par långa ben som ett

V-tecken mot skyn. Gestalten krängde våldsamt när flygplanet med kraftiga undanmanövrer försökte komma undan.

Jaktplanspiloten följde efter och lät kameran gå. Filmen visade silhuetten av ett flygplan med ett V-format bihang.

Signalisten satt i fortsättningen väl fastspänd. Att manövreringen av den rörliga kulsprutan försvarades avsevärt kunde inte hjälpas.

Det har sina risker att låta stridsiver och ambition gå före säkerheten.