

Hur ser Du?
Styr stegen till...



 **DIN**
optiker
LILJA

LEG. OPTIKER JAN LILJA
Drottninggatan 62 • Box 1404 • 251 14 Helsingborg
Telefon: 042-13 50 65, 13 56 35 • Telefax: 042-13 10 60

FLYGBLADET

HELSINGBORGS MODELLFLYGKLUBB

Nr 1 2000



Tack BÖRJE - Välkommen MICKE
ÖRESUNDSFLYGNINGEN
ELSPALTEN!!!
KRONMÄRKNING
METANOL, EPOXY MM --- VAD ÄR FARLIGT?
TACKA VET JAG MODELLFLYGANDE KARLAR

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Nu sitter jag här första dagen i nytt millennium och som ordförande i HMFk. Vilket jag inte riktigt har förstått än.

Ja det ska bli både spännande och en utmaning för mig, jag har i alla fall något att vara stolt över och det är just HMFk för, utan att vara för blygsam, så måste jag säga, att det är en toppen förening vi har.

Tänk bara det här med meetinget så stort det har blivit, och nu när vi kör det till sommaren så tror jag att vi är inne på 10:e året. Så vi får ta och slå ihop våra kloka huvuden och kanske komma på något extra till meeting 2000.

Sen vill jag berätta att Bengt Fredriksson som har klippt gräset åt oss under sommaren kommer att finnas på fältet den här säsongen också. Så någon klipplista blir det inte i år heller "det är bar och flyg" Han ska känna sig välkommen tillbaka efter vinteridet.

Vi har fått första svaret från miljökontoret angående ljudnivån som var ganska bra fast vi var och naggade i överkant vid ett par tillfällen. Det var bl.a. min YS 120 som sitter i dubbeldäckaren som fick stå i skamvrån den kvällen. Så vi får se över våra ljuddämpare och titta på vad vi flyger med för propellrar, för där har vi mycket att hämta när det gäller det störande ljudet.

Miljökontoret vill jämföra vår verksamhet med en motorbana och följa deras riktlinjer. Så nu har vi

svarat. I brist på nationella regler och med hänsyn till omgivningens trivsel och välbefinnande, jämfört oss med i dag gällande riktlinjer för buller från motorsport och bilprovningssbanor. Så vi får se vad det blir av det.

Som ni har märkt så har det blåst en del i december och det har medfört lite extra arbete på fältet. Det är några träd som har fallit omkull men klubbstugan, tältet och viran är kvar på sina platser. Det ska vi vara glada för. Och träden som har gått åt får nog Bengt börja värma upp sig med på vårkanten, det blir också bränne till korvgrillningen....inget ont utan att det för något gott med sig.

När ni läser detta så har halva januari gått, men jag tänker på inomhusflyget som var den 3/1. Fler sådana idéer tycker jag är både skoj och viktigt, så vi kan träffas under den mörka årstiden.

Jag skulle verkligen behöva träffa fler medlemmar under vintertiden för att få lite inspiration till bygget. För det är som vanligt, segt på byggfronten. Hoppas inte ni har samma problem.

För snart står vårsolen och bankar på dörren och då är det lite sent att börja tänka på bygget. Nej det är då vi ska ses upp på fältet.

Vi ses på mötet.
Micke

I Styrelsen 2000

Ordförande

Micke Råå 042-335216
Svanelundsv 5 HÖGANÄS
mpx@telia.com

Sekreterare

Stefan Blomqvist 042-160409
S Hunnetorpsv 62d HELSINGBORG
blomqvist@helsingborg.se

Kassör

Pontus Claesson 042-146085
Wrangelsg 4 HELSINGBORG
pontus.claesson@skf.com

Ledamot

Mikael Jönsson 042-148248
Fäladsgr 24 HELSINGBORG
mikael.jonsson@helsingborg.se

Ledamot

Leif Persson 042-296413
Bogesundsg 32 HELSINGBORG

Suppleant

Peter Schmidt 042-142346
Stampgatan 17 HELSINGBORG

Materieförvaltare

Claes Johansson 042-77559
Sälgg 4 EKEBY
dennisj77@telia.com

Tävlingskommitté

Jan Lilja kontaktman
042-221551
jan.lilja@mbox302.swipnet.se

Certifikatkontrollanter

Stefan Blomqvist 042-160409
Jan Lilja 042-77114
Kaj Malmkvist 042-159630
Micke Råå 042-335216

BESÖK VÅR HEMSIDA !

www.hmfk.dot.tn

Redaktör och Layout

Thomas Jacobsson
Annelundsv 130 LANDSKRONA
Tel. 0418-24601, 0708-750998
thomas.g.jacobsson@mail.svkyrkan.se

Annonsspriser

1/1 sida 200:-
1/2 sida 110:-
1/4 sida 60:-
Färgsida enligt överenskommelse

UTGIVARE

Helsingborgs modellflygklubb
Ansvarig utgivare: Micke Råå

KALENDERN

25/1 19.00 Klubbmöte i Klubbstugan
13/3 Manusstopp FLYGBLADET
14/3 19.00 Styrelsemöte
4/4 19.00 Klubbmöte i Klubbstugan
15/4 Vårstädning på fältet
3/5 18.00 Skolflyget börjar
8/5 Manusstopp FLYGBLADET
9/5 19.00 Styrelsemöte
27-28/5 Storskala + Arestitävling
30/5 19.00 Klubbmöte i Klubbstugan
3-4/6 F5B 10-celler
vecka 30 MEETING
7/8 Manusstopp FLYGBLADET
8/8 19.00 Styrelsemöte
29/8 19.00 Klubbmöte i Klubbstugan
10/10 19.00 Styrelsemöte
16/10 Manusstopp FLYGBLADET
7/11 19.00 Årsmöte på JME

Omslagsbilden föreställer:
Nya ordföranden Micke Råå med sin
Smith Miniplane

TACK BÖRJE

Namn:
Börje Sebring

Aktuell:
Avgående ordförande efter 11 år.

Helsingborgs modellflygklubb hade en ordförande som hette Olof Penborn och som hoppade av jobbet mitt i en period. Börje som var suppleant fick då plötsligt ta över ordförandeklubban. Under åren har mycket hänt. Våren 1993 planterade parkförvaltningen träd på fältets norra sida och satte upp staket för det skulle bli ett rekreativsområde. Parkförvaltningen hade inte tagit kontakt med klubben och de förstod nog inte vad de ställde till med. Tidningen ARBETET ställde frågan till klubben om hur det nu skulle gå att flyga på vårt fält och det fick Börje till att ta kontakt med parkförvaltningen. Flygklubben fick lov att ta bort träden och staketet och fältet var åter i användbart skick.

Börje har hela tiden tyckt att klubbens medlemmar har varit jättefina människor att jobba med såväl som styrelse som medlemmar. Målsättningen för Börje har varit att ha en styrelse som är beredd att jobba aktivt. Med det menar Börje att styrelsemedlemmarna inte bara sitter och bestämmer utan själva är beredda att ta och genomföra besluten eller se till att det blir utfört. Till en början var det mycket bråk om husvagnarna på somrarna men

när alla hade förstått att det bara var till klubbens bästa och grannarna hade accepterat det så har det fortgått och är nu ett naturligt inslag på vårt fält inte minst under meetingveckan.

1993 började första rondan angående (o)-ljudet. Det blev mycket arbete för Börje med skrivelser och överklaganden ända upp till Kammarrätten som till sist beslutade att ljudet var OK men att klubben ändå fick betala 3125:- för ljudmätningarna.

Högt upp på Börjes önskelista står en asfaltbana. En sådan kommer att kosta ca 300.000:- och eftersom vårt arrende bara löper på ett år i taget är en sådan stor investering alltför riskfylld.

Meetinget är en av Börjes stora glädjeämnen. Det har dock inte varit utan bekymmer. Uppställning av husvagnar, spillvatten mm. gjorde att miljökontoret blev inkopplat, men efter att klubben ordnat allt gavs tillstånd till verksamheten. Att klubben har så god ekonomi som vi har beror också på meetinget påpekar Börje. Men syftet med meetinget är inte att klå besökarna på så mycket avgifter som möjligt utan att vi skall hålla humana avgifter vilket ger oss fler besökare. Vårt fina fält och många fina kringarrangemang lockar många. Intäkterna från meetinget har gjort att vi har kunnat investera år från år. ALU-folket är ett bidrag men som också krävt en insats av Börje med att administrera ALU-projektet. Att vi

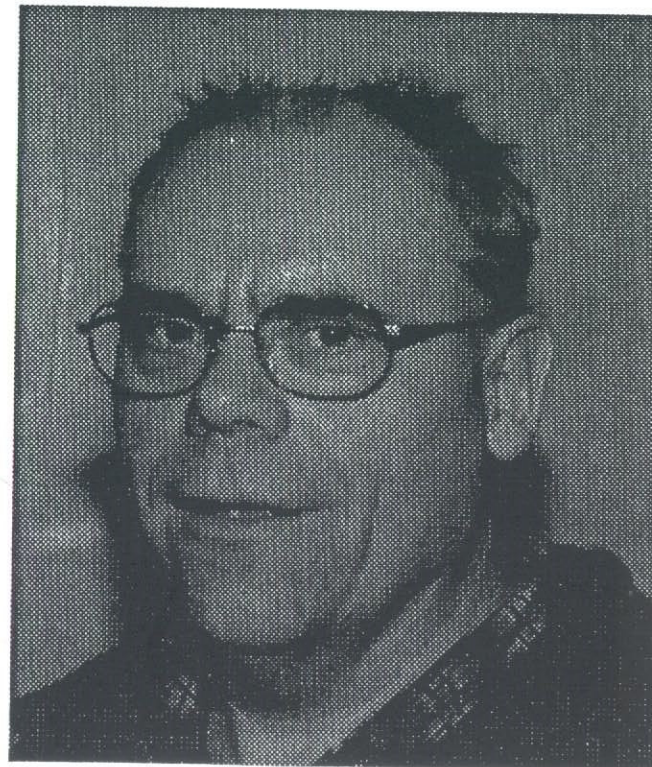
har haft en ALU-arbetare har underlättat för medlemmarna som då har haft mindre jobb med fältet och fått mer tid till att flyga. Roligast tycker Börje att det har varit när alla problem har löst sig på ett positivt sätt.

En nygamal uppgift för Börje nu när han lämnar ordförandeklubban är att bli säkerhetschef, en uppgift som han innehade innan han blev ordförande. En uppgift som ligger honom varmt om hjärtat. Börje har sett många incidenter och olyckshändelser både på vårt fält såväl som på andra ställen och vet vad han talar om. Helst vill Börje att

ALLA använder "snöret" så att alla maskiner är fastsurrade när motorerna startas. En annan viktig sak är certifikattvånget för att få flyga ensam. Börje påpekar att det INTE är ett bevis på att man kan flyga utan ett bevis på att man förstår vad man sysslar med och dess risker.

Till sist önskar Börje att allt fler provar på att tävla och få känna känslan av tävling och spänningen därmed.

Vi tackar Börje för hans insats för HMFK.



VÄLKOMMEN MICKE

Namn:
Micke Råå

Aktuell:
Ny ordförande i HMFK

Rena fakta om Micke är att han är 36 år, gift med Lene sedan 1993 och de har två flickor 13 år och 9 år.

Mickes modellflygbakgrund är att han började flyga linstyrt vid 7 års ålder. Radiostyrning kom han i kontakt med via båt och bil och i 13 årsåldern kom det första flygplanet en Graupner "Dandy" med en 3-kanalsradio. Micke stod på Tunavallen i Eskilstuna och kastade seglaren och ville inte syssla med motorflyg. Micke höll sig till sina bilar, men köpte ändå en Graupnerseglare K8B viken han sålde på hösten -84 och fortsatte att köra bil.

Den 25 januari 1985 flyttade Micke till Helsingborg och började på JME hösten samma år. Där kom han i kontakt med Stefan Blomqvist som tog honom med ut på vårt fält när Kaj Malmkvist skulle vinterflyga sin UFO. Micke köpte en Futabaanläggning på Hobbycenter och byggde en Blue Phoenix-seglare som Kaj Malmkvist skolflög honom med. Då upptäckte Micke att detta var "skitskoj". Så blev det en Multiplex Commander radio och en begagnad ACE 20 modell som han lärde sig flyga motorflyg med. En maskin som flera lärt sig flyga med.

Sedan har det bara accelererat för Micke. Han har lika roligt med en liten enkel kärra som en stor avancerad. Micke har också upptäckt att det alltid finns utmaningar vilket gör hobbyn ständigt roligt. Favoritkärnan idag är hans Smith Miniplane som många av oss har sett på fältet. Drömkärnan är en Ultimate med så stor motor att det går att loopa på knivegg!

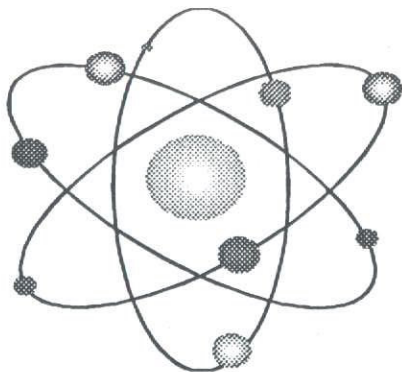
När det gäller ordförandeskapet i HMFK var Micke inte så säker på att han ville bli ordförande men han förstod att många ville att just han skulle bli ordförande. Många tankar snurrade i huvudet på Micke innan han tackade ja och han har väl inte riktigt fattat det ännu. Vad Micke nu främst anser att han behöver är stöd och hjälp av medlemmarna, inte bara styrelsen. Uppgiften att vara ordförande är en ny erfarenhet för Micke men han ser det som en utmaning.

Micke har inte hunnit skaffa sig några framtidsplaner ännu, men vill få in fler ungdomar och då genom vår nya satsning på skolflygverksamheten.

Ekonomi är viktig tycker Micke med all rätt och han vill att klubben skall försöka få fler sponsorer. Men han tycker också att klubben är välskött och har en god ekonomi.

Vi önskar Micke lycka till som ny ordförande i HMFK.





VÅRA KEMIKALIER

FLYGBLADET har pratat med Lars Nilsson mera känd som "Cuba-Lasse" som förutom att han är medlem i klubben också driver företaget Miljökemi MIKAB AB (se annons i Nr 3/99). Eftersom han säljer Metanol, nitro och lim så frågade vi om hans rekommendationer om hur vi skall handskas med de olika sorterna. Här är hans svar:

Vad vi skall vara medvetna om är att metanol är klassat som gift och vid hudkontakt skall man tvätta noga med tvål och vatten.

Cyanlim skall man använda med försiktighet och god ventilation.

Tunnflytande får aldrig användas i samband med aktivator eftersom det då bildas cyanvätegas vilket är väldigt giftigt. En sådan gasutveckling kan även ske av de andra limmerna typ trögflytande, gelé, elastiska om man lägger på för tjock innan man aktiverar limmet. Det bästa sättet att undvika problemet är att på ena ytan först applicera aktivator och därefter

limmet så att en härdning sker underifrån.

Vad vi oftast slarvar med är att när vi fått lim på fingrarna så biter eller skrapar vi bort överskottet eller låter det sitta tills det trillar bort av sig själv. Vad man skall göra är att ta remover och därefter tvätta noga med tvål och vatten. Har man andats in gasen så skall man omedelbart gå ut i friska luften och andas ut alltså försiktig inandning och kraftig utandning. I de mängderna som vi får i oss så kan man få huvudvärk och illamående vilket går över, men man skall ändå använda dessa med försiktighet.

Epoxilim är också mycket allergiframkallande och skall hanteras varsamt. Att rekommendera är att använda tunna gummihandskar eller en bra handskyddskräm. Här gäller också tvätt med tvål och vatten vid hudkontakt.

Vitlim är det som är ofarligast men även här gäller tvätt med tvål och vatten.

Har du limmat ihop fingrarna med cyanlim så tag en vanlig blyerts eller kulspeppenna och stick in den mellan fingrarna och snurra den samtidigt som du drar kraftigt mot limningen. Limmet släpper efter ett tag och tag därefter limborttagare, applicera och gnid fingrarna mot varandra tills allt lim släppt. Tvätta därefter noga med tvål och vatten. Använd aldrig kniv för att skära dig loss!

Lars N

FLYGBLADET har också talat med Giftinformationscentralen som sa att cyanolim och epoxilim inte utgör någon större förgiftningsrisk om det förtäres eftersom cyanolimmet har hunnit stelna innan det kommer in i kroppen om man sväljer det. Men de sa att det i större mängder utvecklar värme och att det kan ge brännskador. För att få bort lim rekommenderar de tvål och varmt vatten och att det tvättas noga och i flera timmar samt att det inte brukas våld för att få av limmet. Vegetabiliska oljor eller vaselin går också bra och i vissa fall aceton, men då måste man använda tvål och varmt vatten efteråt. Om man får lim i ögonen eller råkar ut för en större sammanlimning så gäller det att söka akutvård vid sjukhus. (De berättade att det hänt att någon förväxlat cyanolim med ögondroppar) Om du får cyanolim i ögat så spola ögat med ljummet vatten i minst 15 minuter och lägg sedan på en fuktig kompress och uppsök därefter läkare eller sjukhus

För epoxilimmet gäller att speciellt härdaren kan vara irriterande eller frätande och även här gäller tvål och varmt vatten. Om man får en frätskada skall man under läkarvård. Epoxilim som har härdat är däremot helt ofarligt. Och som alltid gäller att ha god ventilation vid arbete med kemikalier.

Giftinformationscentralen påpekar att endast Metanol är klassat som gift av våra kemikalier samt att det inte bildas cyanvätegas vid användning av cyanolim.

Nästa instans som FLYGBLADET talade med var Yrkesmedicinska kliniken, Malmö Allmänna Sjukhus som sa att ur allergisynpunkt så var Metanol helt ofarligt. Värme var det med epoxilim. Industrin har gått över till högmolekylär epoxi vilken har större molekyler som inte så lätt kan tränga sig igenom huden medan den epoxi som finns i handeln är av lågmolekylär typ som lätt tränger igenom huden vilket gör den till den mest allergiframkallande. Epoxilim är av typ4 när det gäller allergityp vilket innebär att den ger senare reaktioner av typen exem (rodnader, små knottor och små blåsor) Det tar ca 1-2 dygn innan exemen uppträder. För den som arbetat på sådant sätt med epoxi att den blivit allergisk uppträder allergin alltid vid kontakt med epoxi. Yrkesmedicinska gav rådet att ALLTID använda engångsgrejer vid blandning av epoxi. Använd plastmugg och plastsked som kastas direkt efter användningen och skulle du behöva lite epoxi till efter en liten stund så använd nya engångsgrejer då också. Får du epoxi på dig så avbryt arbetet och tvätta ordentligt med tvål och vatten och ev. tvätta av med lite sprit.

Cyanolim ger mera sällan allergi beroende på att det härdar så fort. Det kan vara irriterande för ögon och luftvägar på grund av sin torrhet. Allergierna är även de av typ4. Även här rekommenderades tvål och vatten för att tvätta av cyanolimmet från fingrar m.fl. ställen

ÖRESUNDSFLYGNINGEN

Jag skall berätta om en dråplig flyghistoria som en av våra medlemmar varit med om. Han skulle försöka flyga över Öresund med sin radiostyrda modell. Det var friskt vågat, på den tiden. Med dåtidens radioutrustning var det en omöjlig uppgift tyckte jag då. Han sa till mig: "Kunde Charles Lindberg flyga över Atlanten så kunde han flyga över Öresund."

Året var 1956. Radioutrustningen var av engelsk tillverkning, ED Boomerang. Pris 190:-. Modellen var en semi-skalamodell, Skyskooter, med en spännvidd av 1220mm. Motor till modellen var en 2,5cc Frog 249B. Det var mycket som måste ändras på hans modell. Vingen fick han förlänga för att få plats med allt bränsle som erfordras för en flygning över Öresund. Han byggde modellen hemma på köksbordet, jag var hemma hos honom en gång för att se när han byggde sin modell. Det var en syn som jag aldrig glömmer, det var balsa överallt i köket, det liknade inget kök, där fanns allt "bra-att-ha" till hans modell. Där var byggda delar till hans flygplan över alla bänkar i hela köket. Jag fick röra mig mycket försiktigt för att inte stöta emot någonstans. Han var snart färdig med sitt bygge. Han skulle ut och handla Zaponlack och codlodium nästa dag. Det var inte lätt att använda

dessa två kemikalier när man bor i en lägenhet. Den starka lukten och zaponlacken gör att man inte kan vistas i rummet någon längre tid.

En dag på vårkanten var hans modell klar för premiärflygning på Bergafältet. Modellen blev mycket tung tack vare allt bränsle i vingarna. Det gick att tanka fullt. Han sa till mig att det var lika svårt för Charles Lindberg När han flög över Atlanten 1927. Han kallades förresten för Pippi-Stork eller den flygande professorn. För honom var ingenting omöjligt.

I början av November, året var 1956 var det dags att göra det stora lyftet till andra sidan sundet. Han skulle starta på Strandvägen. Han är nog den ende som har fått stopp på all trafik där. Jag önskar ibland att jag kunde vrida tiden tillbaka så fler hade fått se den stora händelsen som Lennart Palm och jag hade fått uppleva när en så liten radiostyrd modell skulle besegra Öresund. Starten skulle ske på söndagsmorgonen kl 10:30. Pippi Stork var där en timma innan starten skulle ske. Jag minns det var många journalister på platsen den där morgonen. Det var inget vidare flygväder. "Det var samma för Charles Lindberg", fick alla de som frågade Pippi Stork, till svar. Det låg ett lätt dimbälte mitt ute i sundet. Jag minns det så väl. Den brukar lätta längre fram mot förmiddagen. Dimman började nu

försvinna. Det samlades många flygintresserade åskådare runt startplatsen. Skulle ännu ett flyghistoriskt vingslag lyckas denna dag genom att flyga över till andra sidan sundet. Pippi Stork jämförde att hans modell var lika tung som originalet var. Enda skillnaden var att han inte satt i kabinen, utan han stod med fötterna på marken.

Nu äntligen var det dags att göra hans modell startklar för det stora lyftet till Helsingör. Det var många som undrade om hans modell skulle lätta från marken. Jag minns att jag frågade han själv om den skulle lyfta. Han svarade mig då: "Det är klart att den gör". Så kom det stora ögonblicket när motorn startades av en medhjälpare från Ängelholm vilken hade hjälpt honom hela sommaren att trimma in modellen för denna öresunds-flygning. Han var den ende som hade en likadan radioutrustning som Storken. Det fanns en liten motorbåt 300meter ut i sundet och i den båten skulle piloten sitta med sin sändare och vara beredd att ta över radiokontakten när modellen närmade sig följbåten.

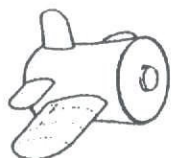
Det var något som inte stämde där uppe i luften, plötsligt började motorn gå ojämnt och motorvarvet var oroväckande lågt. Tänk om motorn stannar var det många av åskådarna som sa. Det kunde inte vara bränslebrist för han hade full tank när modellen lyfte från

marken. Han får nog nödlanda om inte motorn vill gå bättre. Modellen var alldeles för långt ute i sundet för att vända tillbaka till land. Det hände som inte fick hända. Motorn stannade. På ca 200 meters höjd när man inte land med en så tung modell. Det enda han kunde göra var att nödlanda på vattnet. Det var så de flesta atlantflygarna slutade sina dagar innan Charles Lindberg lyckades med sin flygning år 1927. Det var en tråkig avslutning på denna öresunds-flygning, att se modellen ligga i vattnet. Man hoppades att modellen skulle hålla sig flytande på vingen till någon hinner fram och plockar upp den innan den sjunker till botten. Nu var det frågan om följbåten skulle hinna fram i tid. Det såg oroväckande ut. Vattnet var inte så varmt i november. Bara ca 8 grader – buu så kallt. Men det var ingenting för Storken. Han tog av sig skorna och vadade ut för att hämta sin Skyskooter. Han var den ende som badade med kläderna på den dagen.

Det blev aldrig något nytt försök att flyga över Öresund för hans del.

Kjell Wahlqvist

Elspalten



Julen har varit och nytt år är några timmar bort när detta skrivs!

På schemat står inomhusflyg i B-hallen på IH, den 3/1 2000. Hoppas det var många som kom och tittade!

Som ni vet, är det nu ultralätt RC-flyg med eldrift som gäller för denna typ av lokaler!

En styck ny Deltastar 500 och en Ikarus Piccola elhelikopter ska premiärtygas! Särskilt helikoptern ska bli mycket intressant att se. Dessutom ska några nybyggda elektronikenheter upp i luften. Mikael Jönsson har gjort ett eget fartreglage med högfrekvenspulsning. Han lär också ha en egen radiostyrning för inomhusflyg på gång som inte ska kräva frekvensklämmor, bara att slå på och flyga!

Ja, det är ju en elspalt så jag tänker som vanligt dränka er med lite teori. Vad menas med högfrekvensreglage? Vad är för och nackdelar? Jo, det syftas på med vilken frekvens som strömmen till motorn "hackas" med för att erhålla önskat varvtal. De första generationen reglage hackade strömmen med samma frekvens som servona uppdateras från sändaren, ca 40 ggr/s, 40 Hz. Senare började man öka frekvensen till allt mellan 1 till 5 kHz. Detta kallades då för HF-reglage. De var för motorer i normala storlekar, dvs. 400 och upp.

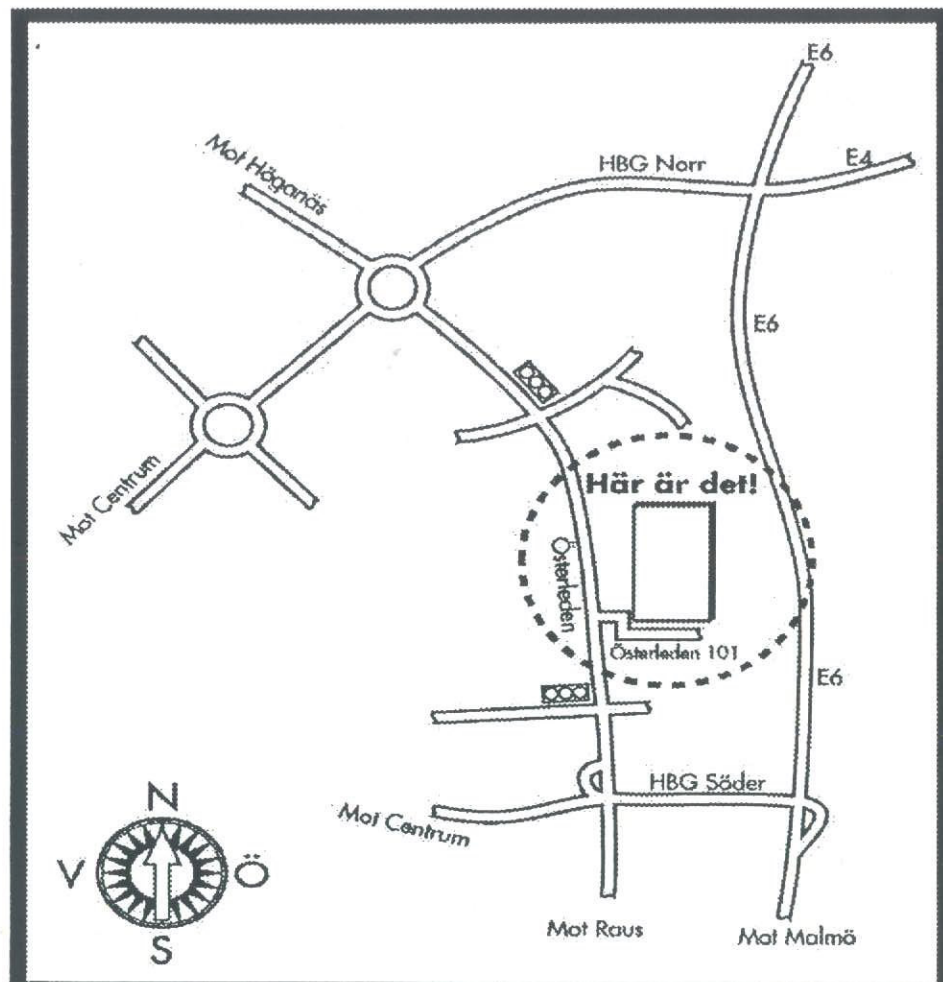
Allt är ju relativt. Inomhusflygarens motor är väldigt liten och för en sådan motor "upplevs" inte några kHz som HF. Det har att göra med motorns strömtröghet eller som det egentligen heter, induktans. En stor motor har oftast större induktans och motorn jämnar därför ut strömmen själv vid några kHz. En miniatymotor har visat sig kräva åtminstone 20 kHz och ett 60 kHz reglage finns att köpa.

Fördel HF är att en jämnare ström ger jämnare gång, bättre reglering och framför allt, när det gäller inomhusflyg, motorns borstar håller mycket längre. Även verkningsgraden i motorn höjs.

Nackdel HF är något större och dyrare reglage och lite större förluster i reglaget, vilket dock uppvägs helt eller delvis av bättre verkningsgrad i motorn.

Vid mätningar på en miniatymotor som reglerades med ett 1 kHz reglage visade det sig att strömmen pulsade med toppvärden på upp till 5 A. Detta är mycket skadligt för en motor som egentligen är gjord för max 0.5 A. Det är borstarna som tar smällen, de brinner upp efter kort tid!

Pontus



Ansökan om medlemskap i Helsingborgs modellflygklubb

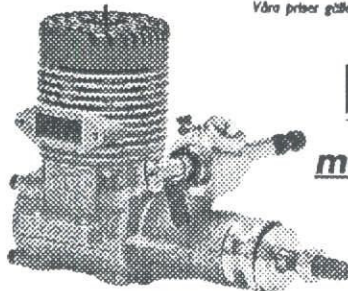
Namn.....

Adress.....

Postnummer.....Ort.....

Födelsedata.....Telefon.....

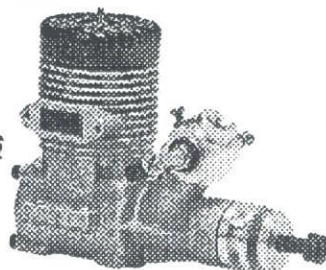
Våra priser gäller till utgåvan av nästa nummer av Flygbladet.



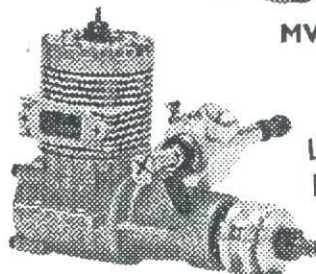
MVVS 45

MVVS
model engines

Since 1952

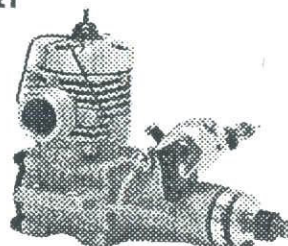


MVVS 40



MVVS 21

Legal for
Dogfight!



MVVS 15

Säkerhetsbränslenål
för valfri placering till
din 15 - 45 motor

Finns alltid hos:

HOBBYGÅRDEN
Klippan

Telefon: 0435 103 22

e-mail: hobbygarden@swipnet.se



GOLA & CO.
MODELL-HOBBY

Tel 042-24 48 05, Fax 042-18 13 95, E-post info@gola.se
Kvarnstensgatan 19, SE-252 27 Helsingborg

KRONMÄRKNING

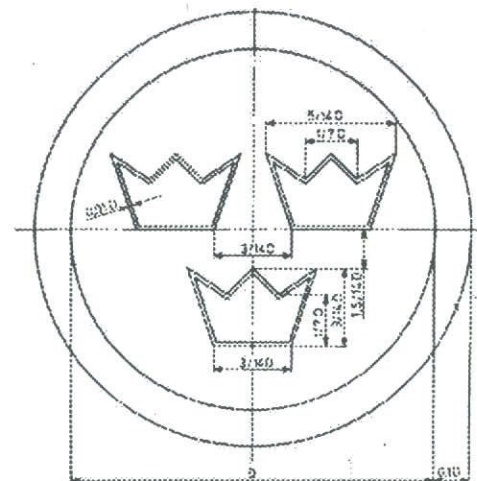
Det spelar ingen roll hur välbyggt och fint ett flygplan är, om märkningen inte stämmer överens med originalet. Det går inte heller att ha en aldrig så regelrätt märkning om originalet aldrig har haft just den märkningen. Ingen kommer väl på idén att sätta modern märkning på ett plan från flygets barndom eller tvärtom. Men även mindre avvikelser kan störa intrycket av modellen.

Det har genom åren förekommit många märkningstyper och det skulle ta för mycket spaltutrymme, för att inte säga flera tidningar fulla, för att berätta om alla. Vi kan konstatera att svenska flygplan tidigt erhölet ett kronmärke för igenkännings skull.

Det var 1915 som lilla riksvapnet "Tre kronor" infördes. Då var det tre svarta kronor på vit botten. I den första bestämmelsen handlade det bara om märkning på ovanvingens översida samt på undervingens undersida (vid monoplan å vingarnas båda sidor). 1916 bestämdes att nationalitetstecken skulle föras på flygkroppens båda sidor.

Det var först 1937 som det kom ett märke som liknade det vi är vana att se (se bilden) I 1937-års bestämmelse sades inget om måtten utan bara: "tre gula kronor, omgivna av en smal bård, på blå botten; botten skall vara

cirkelformigt begränsad. Nämnda färger skola i enl med lag ang rikets flagga av den 22 juni 1906, vara resp guldgul och ljus mellanblå." Vid 1940-års bestämmelse tillkom att märket skall vara omgivet av en gul ring och då kom också måttangivelsema. Observera att på ritningen så utgör måttet D = den inre cirkeln.



Kronmärke enligt go nr 248/1940 (ZD-ritn nr 9023) "D" var vid införandet 500mm (skolflygplan, mindre), 800mm (på de flesta typers kropp), samt 1100mm och 1500mm (båda på vingarnas undersida). Senare har tillkommit flera storlekar.

ÅRSMÖTET 1999

Tisdagen den 9:e November var det årsmöte i JME:s lokaler på Bergavägen. Ett tjugotal medlemmar hade mött upp. Efter den obligatoriska kvarten öppnade ordföranden Börje Sebring mötet.

Bland punkterna på dagordningen stod verksamhetsberättelsen för det gångna flygåret. Det konstaterades att medlemsantalet uppgår till 126 varav 36 är under 26 år. Det har hållits 5 medlemsmöten, lika många styrelsemöten samt en hel del informativa möten via telefon.

Föreningen har fått bidrag från Helsingborgs kommun vilket har gått till arrendet samt underhåll av anläggningen, maskiner, ungdomsverksamhet och bygglokalen. Viramattan har införskaffats under året och det konstaterades att den var såväl medlemmar som gästflygare nöjd med. I bygglokalen har verksamheten minskat något.

Klubbmästerskap har genomförts med tre deltävlingar och vann gjorde Börje Sebring, tvåa kom Stig Krampe och trea blev Mikael Jönsson.

Meetinget vecka 30 var välbesökt med inte bara klubbens eget folk utan det kom gäster från hela Sverige samt Norge och Danmark. Totalt 75 husvagnar och tält. Alla var nöjda med arrangemangen.

Klubbmedlemmar har medverkat på div. tävlingar mm i andra klubbars regi och har där gjort goda resultat.

På Adolfsbergsskolan var vi med på en hobbyhelg med plastmodellbyggarna, modelljärnvägarna och bilåkarna. Hobbyhelgen var välbesökt och ger förmodligen några nya medlemmar till oss.

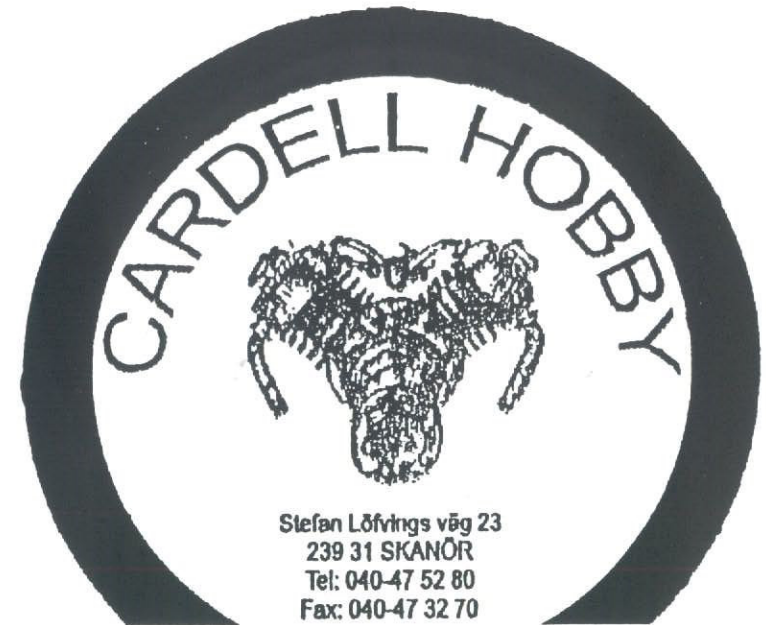
Tidningen FLYGBLADET har utkommit med 5 nummer och trycks numera med färgomslag.

Klubben har haft Bengt Fredriksson som ALU-arbetare under säsongen. Han har skött anläggningen med bl.a. gräsklippning och allmänt underhåll.

Det blev några ommöbleringar på de förtroendevalda posterna. Till Ny ordförande efter Börje Sebring som hade av sagt sig omval, valdes Michael Råå. Ny ledamot blev Leif Persson och som suppleant efter Leif Persson valdes Peter Schmidt. Börje Sebring valdes till säkerhetschef och till meetinggeneral för år 2000 valdes Harald Löfberg.

Klubben kommer att stå som värd den 3-4/6 då det hålles 10-cellers internationell tävling.

Börje Sebring avtackades för sina elva år som ordförande av Mikael Jönsson och Jan Lilja, varav den förstnämnda höll ett fint tacktal med jämförelser om elva år gamla bilar. Nyvalde ordföranden "Micke" Råå avslutade mötet varefter de församlade avnjöt smörgåstårta mm.



När det gäller modellmotorer

Just nu har vi Amerikanska Magnum motorer till kanonpris

i. 40. 46. Och 53. storlek från 400 kr

Vi har många begagnade motorer

Ring 040/475280

Tacka vet jag modellflygande karlar

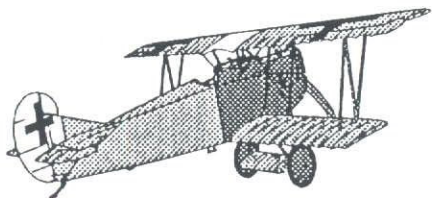
Jag säger bara en sak, Tack gode Gud för modellflygande karlar!

Kvinnor är tråkiga, alltid ska dom släda, laga mat och ta hand om barnen. Inte kan dom sitta stilla en sekund.

Nej, tacka vet jag karlar. Dom kan det här med avkoppling. Dom kommer hem från jobbet, kastar sig i soffan och rör inte ett finger förrän efter maten då hobbyrummet intages.

Kvinnor är trångsynta. Dom bryr sig bara om bagateller, var man skall bo, lägenhet eller villa, hur många barn dom skall ha...

Tacka vet jag karlar. Dom engagerar sig i de stora frågorna. Kommer Sverige med i VM, vilken modell dom skall bygga till vintern, hur stort hobbyrummet skall vara.



Kvinnor är oförståndiga. Dom inser inte att man är sjuk när man har 39 graders feber, nej dom skall upp i alla fall och laga frukost och se till

att barnen kommer till skolan eller dagis.

Tacka vet jag karlar, dom hostar en gång och ligger sedan däckade i sängen en vecka och kan bara tänka på modellflyg och blir dessutom ompysslade.

Kvinnor är oekonomiska. Dom kan inte handskas med pengar, dom sätter in dom på banken, köper mat och kläder till familjen eller nya gardiner.

Tacka vet jag karlar, dom vet vad dom kan. Dom tar pengarna och går ut och roar sig med grabbarna eller köper ett nytt radiostyrt flygplan.

Kvinnor inser inte sina begränsningar. Först går dom ut och jobbar i 8 timmar, sen går dom hem och jobbar i 8 timmar till och sen ska dom leka med barnen och hinna vara vackra och kanske sova en stund också.

Tacka vet jag karlar, dom vet vad dom kan och låter bli saker dom inte klarar av, som att fälla ner toalettringen, duka av efter middagen eller torka av bordet från balsadamm.

Vilken tur att kvinnor är så bra på att uppfostra våra söner till modellflygande karlar!

(travestering från okänd källa /red.)

F Y N D M A R K N A D E N

Här kan HMFK:s medlemmar annonsera gratis med grejer ni vill sälja, byta eller köpa. Även efterlysningar etc. passar in här. Material kan skickas till redaktören:

*Thomas Jacobsson Annelundsv 130, 261 91 LANDSKRONA
eller E-mail thomas.g.jacobsson@mail.svkyrkan.se*

Glöm ej att ta med namn och telnr, glöm inte heller ett pris på grejerna om de skall in under "säljes".

Till Salu:

SAITO 4-taktare FA-56 (9,2 cc)

Körd en säsong, nyskick.

Med förlängd avgasslang av metall,
bra om extra dämpare ska anslutas!

Pris, endast 900:-! (nypris över
2000:-)

Pontus,

042-14 60 85, 0705-25 35 20

Säljes:

SAITO FA-91S

Gått ca 2 timmar 1500:-

O.S. FS-70

Gått ca 4 timmar 1400:-

ASTRO 25 FAI 750W

Lite använd 600:-

KELLER 22/9

Lite använd 500:-

Stefan Blomqvist

042-160409, 070-6587500

blomqvist@helsingborg.se

Efterlysning:

Jag saknar några nummer av

FLYGBLADET som du kanske

har dubletter av eller inte vill

ha kvar. Det är: 4/88, - 2,5/95,

4,5/97 och 3/98

Hör av dig till

Micke

042-335216 eller

mpx@telia.com

Ett stort tack till HMFK för den
överraskande gratulationen med de
fina blommorna på min 60-årsdag.

Lars Rosdahl