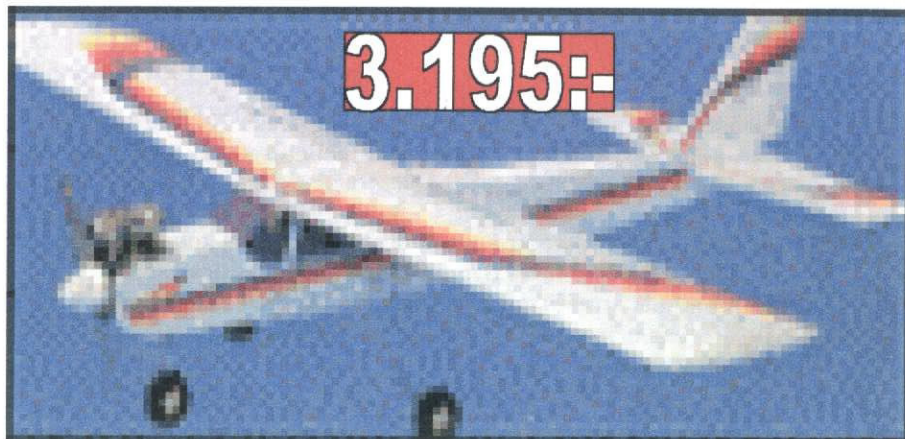


Välkommen till...

Köper - Byter - Säljer
Nytt & Begagnat



Trainer 400

Spännvidd 1620mm, färdigmonterad och klädd.

Focus 4 kanalsändare, 4 servo, accar till sändare och mottagare samt laddare.

Välj mellan **MDS** eller **SC** motor på 6,5cc

Pris: Endast 3.195:-

Vi finns i nya lokaler mitt emot de gamla.
Vi hälsar alla hjärtligt välkomna.
Du hittar oss i Flädie by bredvid järnvägen.

Hemsida: www.skanehobby.se
Tel: 046-247 114 Fax: 046-247136
Öppet: Mån-Fre 12-18 Lör 10-13
info@skanehobby.se

FLYGBLADET

HELSINGBORGS MODELLFLYGKLUBB

Nr 3 2000



GÖR DINA EGNA VAKUUMFORMADE DETALJER

HUR DUKTIG DETEKTIV ÄR DU?

ETT LYFT FÖR LANDNINGEN !

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Hej på er alla.

Just nu snurrar det ganska bra i kupan på mig...ja mer en vanligt. Det har startat ganska turbulent i år, jag tänker på klagomålen vi fått från vår granne på fältet. Och alla dessa skrivningar vi fått göra till miljö-kontoret och kommunstyrelsen, det ska Bengt och Börje ha ett stort tack för! Ja det skulle vi aldrig få ihop så fint utan deras hjälp.

ETT STORT TACK!

Ni har säkert läst tidningen. Jag fick ett telefonsamtal från en tjej på HD, hon ville ha ett foto till artikeln så det var bara hem och damma av prylarna och ut på fältet. Läste senast idag i HD om modellflyget och helikopterservice i hamnen så nog har det väckt känslor hos många.

Som många kanske vet så har det varit punktering på stora klipparen i vinter. Det var ingen lätt match att få bort däckets men vi som var ute på vårstämningen fixade till det efter mycket besvär. Det var inte bara att slänga in däckets där bak i bilen och köra iväg. Nej det var ett stöddigt däck på dryga 100 Kg. Men efter att det körts ner till JME, och vår chaufför körde upp det till Bilringen så fick de börja med att beställa slang. Jag borde nog ha kollat upp innan, att det inte var någon lagervara på någon däckfirma i HBG. Ja så kom då slangen och det var bara att sätta igång för gräset bara växer och växer i detta sommarväder som vi fick lagom till påsk. Däckets skulle fyllas med 70 liter vatten och 30Kg salt som skulle lösas upp, och det här tar tid och jag blir mer och mer nervös när jag tänker på att gräset växer.

Nu bestämde vi oss för att hämta däckets på fredagsmorgon istället för på torsdags kväll och tack för det. För på fredags morgon så ringer telefonen och det är Håkan på Bilringen som ringer. Jo

du-e-e-e jo du behöver inte komma och hämta däckets för allt vatten har runnit ut i natt. Ventilen hade löst upp sig av saltlösningen och släppt.

DÄCKET ÄR PLATT!

Vad gör vi? Pumpa upp däckets utan vatten för vi måste klippa idag? En dag till sen är det kört med vår klippare, då får bli slaghackan.

Kl 10:00 så är Claes och jag på plats. På med däckets och sänk ner den på marken. Vrid på nyckeln Claes. Klick klick vad är detta? nyladdat batteri och det klickar bara. Till traktorn och ut med batteriet och åter till klipparen, nytt försök - den går! "JUBEL" Kl 10:50 så klipper Claes så det yr om det, härligt. Så nu är det bara att se till att serva traktor och klipparen för vi måste vara rädda om våra inventarier.

Nej nu får jag avsluta med något mer trevligt. Jan har ju byggt två fina skolkärror i vinter till skolflyget och dom är jätte fina.

Nu när gräset är klippt och Bengt kan hålla efter med klipparen så hoppas jag att det kommer bli många fina flygtimmar den här sommaren.

Vi har fått kapat upp lite träd efter stormen som var i höstas, så det har bildats en stor rishög norr om fältet. Den ska eldas upp vid första bästa tillfälle.

I påsk så höll Ripa modellflygklubb ett vår-meeting och där var jag med familj på plats på Skärtorsdagen. Claes, Lotta och knuttarna i klubben dök upp på Långfredagen. Det var en hellyckad vår-meeting och som vanligt bra arrangerat. Det är viktigt att visa sig ute på andra klubbar både till tävling och meeting. På tal om meeting så har det blivit fel datum i Modellflygnytt 24-30 juni ska vara juli. Försök sprida det till så många som möjligt att det är V30.

Vi ses bakom spakarna.
Mvh/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

Thomas Jönsson kontaktman
042-226002

Certifikatkontrollanter

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

BESÖK VÅR HEMSIDA !

www.hmfk.dot.tm

Telefon till Klubbstugan:
042-157928

Redaktör och Layout

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

Annonspriser

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

UTGIVARE

Helsingborgs modellflygklubb
Ansvarig utgivare: Micke Råå

KALENDERN

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 en O.S. 40 LA vilka vi har i våra nya klubbkärror.
Motorn är på 6,5 cc. Observera säkerhetstänkandet med tillbaka-flyttad bränslenål vilket är standard på denna motor.

BYGGTIPSET

BRUNPAPPERSKLÄDSEL

Att klä med brunpapper har blivit modernt. Allt fler och fler provar. Vågar du inte prova på ett helt plan så tag en bit balsaflak och öva på det. Blanda ut vanligt vitlim med lika mycket vatten och pensla ut det på planet eller brunpappret vilket du tycker är lättast. Vänta en stund och lägg sedan på brunpappret och låt torka. Överlappa gärna för skarvarna går lätt att slipa. Du kan med fördel använda en tunnare sort av brunpapper som finns på varuhusens pappersavdelning. Observera att du endast kan klä konstruktioner som är "täta" det vill säga inga öppna sprygelkonstruktioner.

SÄKERHETSBRÄNSLENÄL

Nästa plan du bygger så tänk på att redan från början bygga in en säkerhetsbränslenål. Det skyddar dina fingrar och du kommer säkert inte att ångra att du byggde in en säkerhetsbränslenål.

RAKA SNITT

Ibland kan det vara svårt att skära raka snitt i balsa på grund av träets struktur. Använd en ställinjal och håll den på plats med ett par tvättklämmor. Fäst den på den sidan så att fibrerna löper in mot injalen så styr fibrerna kniven längs med injalen.

SKURIT DIG PÅ PROPELLERN?

Många har fått djupa skärsår i fingrarna av att ha vridit runt en propeller. Bakkanterna är oftast mycket skarpa. Slipa bakkanten lite rund så skär du dig inte. Det påverkar inte propellerns verkningsgrad. var försiktig när du vrider runt någon annans propeller. Denne har kanske inte slipat ner bakkanten.

MOTORKÅPOR MM AV PLAST

Många saker kan göras av tomma PET-flaskor. Botten brukar duga till motorkåpor för .15 - .25 motorer. Den böjda delen upp mot halsen kan bli en huv och plasten på "långsidan" blir plan när man klippt ett snitt rakt upp.

BÖJD BALSA

Balsa böjs lätt om man först blöter bägge sidorna och sedan formar det och låter det torka i den form det skall ha. Skall du böja det mycket skall du ta i lite ammoniak i vattnet.

FUNKTIONÄRER

Klubben behöver ett antal funktionärer till F5B-tävlingen den 3-4 juni. Intresserade kan höra av sig till Tävlingskommittéen

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

DET DRAR IHOP SIG TILL MEETING

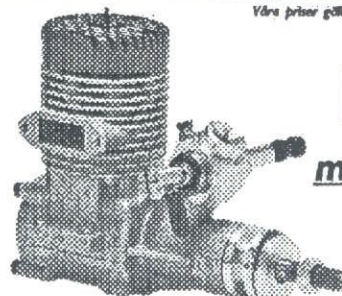
Sommaren är kort sjöng Tommas Ledin tror jag det var. Det gäller även oss som är engagerade i HMFK. Hursomhelst börjar det att bli dags att på allvar ta itu med alla praktiska detaljer. Personal behövs som vanligt till många olika uppgifter och jag vore tacksam om ni som har för avsikt att ställa upp för klubben även i år hör av er till mig. Det är ju viktigt att vi har läget under kontroll och kan fördela arbetet på ett sådant sätt att ingen behöver jaga livet ur sig. För min egen del känns det bättre om tillräckligt många hör av sig frivilligt det är nämligen en ganska tung uppgift att behöva ringa runt och be om hjälp. Visserligen har jag tillgång till arbetsschema från föregående år, men namnuppgifterna består enbart av förnamn en del för mig kända andra okända. Detta gör ju inte uppgiften lättare men med gemensamma ansträngningar rör vi väl det hela i land eller hur? Det är alltså bara att höra av sig gärna så snart som möjligt på telefon 042/130018 eller 010/6707164 alternativt skicka ett mail till lofberg.harald@telia.com.

Tisdagen den 30 maj har vi ju som bekant klubbmöte, det sista innan meetinget, jag hoppas då att alla arbetsvilliga kommer så att jag får grepp om personal situationen.

Under vecka 29 kommer jag att vara på fältet måndag och onsdag kl 19-troligen sent och då här vi möjlighet att klara ut eventuella problem, då finns ju också möjligheten att anmäla sig till arbete för klubbens fromma. Anledningen till att jag gärna vill ha denna ordningen är att jag ursprungligen planerade min semester så att jag skulle vara ledig både före och efter meetingveckan, det finns ju en del efterarbete också, men tyvärr så gick min arbetsgivare i konkurs och där sprack den planeringen. Eftersom jag nu står utan arbete så har jag börjat att titta lite på möjligheten till utbildning och det visade sig att dom var goda. Detta kan nu få den effekten att jag inte har möjlighet att arbeta med meetinget på dagtid som det ursprungligen var tänkt.

Med hopp om en fin sommar och ett som vanligt väl genomfört meeting.

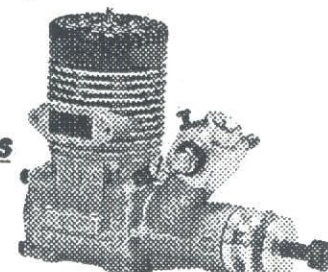
Harald Löfberg
Meeting General



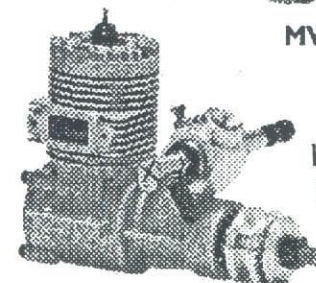
MVVS 45

MVVS
model engines

Since 1952

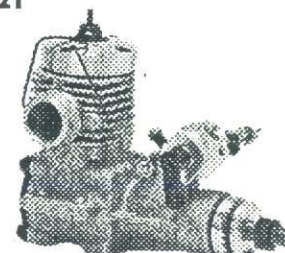


MVVS 40



Legal for
Dogfight!

MVVS 21



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

Kompleta Motorer

MVVS 15 med dämpad pipa	715:-
MVVS 21 med std dämpare	775:-
MVVS 21 med dämpad pipa	965:-
MVVS 40 med std dämpare	875:-
MVVS 40 med dämpad pipa	1015:-
MVVS 45 med std dämpare	970:-
MVVS 45 med dämpad pipa	1105:-

Motorer

MVVS 61	1220:-
MVVS 77	1425:-
MVVS 120 Walbro	2815:-
MVVS 150 Walbro	3125:-
MVVS 144 Twin	3865:-

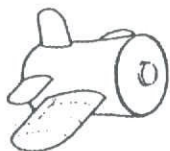
Dämpare och Pipor

Standarddämpare till 61 & 77	150:-
Kortpipa till 61 & 77 komplett	375:-
Långpipa till 61 & 77 komplett	470:-
Skaladämpare till 61, 77 & Twin	290:-
Långpipa till 120 & 150	715:-
Krök till do	150:-
Kortpipa till Twin (2 st.) komplett	750:-

Tillbehör

Säkerhetsbränslenål till 15 & 21	150:-
Säkerhetsbränslenål till 40 & 45	150:-
Bränslepump 12 V	165:-

Elspalten



med eller utan amering beroende på funktion.

Elvisparl

Nu är jag tillbaks efter att ni sluppit mig ett nummer!

Mycket har hänt, den i julas stundande provflygningen med en Ikarus ECO Piccolo inomhus helikopter (eldriven, givetvis) har utvecklats till att vi nu mig veterligen är minst 6 st i klubben som har införskaffat denna lilla pjäs. Mycket att läsa om den finner ni på www.ikarus-modellbau.de

Mitt egna omdöme om det hela kommer här.

Byggsatsen

En föredömligt trevlig byggsats som man smäller ihop på några timmar. Allt mycket trevligt förpackat i en låda med handtag och lås. Lådan rymmer den färdigmonterade helikoptern också, tillsammans med en verktygssats och ett antal ack-paket. Verktygssatsen medföljer byggsatsen, likaså tejp och lim (som dock var hoptorkat). I byggsatsen för ca 1900:- ingår komplett mekanik och huv och de två motorerna. Stjärtrorotorn har alltså en egen motor. Stjärtrorbom, paddelstång och landställsben är av kolfiber, resten av formgjuten plast,

Picco Board

Till Piccolon är det utvecklat en speciell elektronikenhet, som i mitt tycke, är ett måste för att få Piccolon att fungera för en rimlig peng och med minsta möda. Det är en enhet som innehåller mottagare (6 ch), piezo-gyro, 2 st fartreglage och en elektronisk mixer som ser till att stjärtrorotorn följer huvudrotorn. Priset är ca 1800:-. Detta är mycket för pengarna jämfört med att köpa alla funktionerna som lösa komponenter.

Bygge och trimning

Bygget är enkelt. Det ända man behöver är tejp och superlim plus de medföljande verktygen. Två servon behövs för att bli komplett, Hitec HS-50 eller GWS/Graupner eller Ikarus egna 6 gr servon är lämpade. Alla utom Hitec är samma servo med undan-tag av etiketten och ev. priset. Servona kostar 250 - 300:-/st. Servona monteras genom att de limmas eller tejpas fast. Min rekommendation är att linda servot med en tejpbit och sedan limma det med medium superlim, en droppe

räcker. Då det inte används några gängade linkar är det dock noga att servot kommer i rätt läge från början! Det finns ett antal kulleder i mekaniken, allt är plast. För att få det hela att löpa lätt men med minsta glapp behöver dessa linkar klämmas till med en flackstång så att de plattas till något och blir lite större. Så som de levereras går de en aning för trögt. Nästa lite pillriga jobb är att få roderhorn och paddlar i rätt läge på paddelstången. Dessa delar kläms fast med hjälp av M2 skruvar. Övrigt mekaniskt finlir är att få ett lagom spel i kuggväxlarna. Som vanligt gäller, ett så litet spel som möjligt men absolut inte för spant. Detta kostar en massa energi. Kolla att det finns glapp på hela varvet av kugghjulen, helt absolut runda och centrerade är de aldrig!

Nästa grej är balansering. Min erfarenhet är att rotorbladen kan man strunta i till att börja med, de är mycket lika i vikt. Paddelstången däremot kan lätt orsaka obalans, det är mycket beroende på hur noga man varit vid monteringen. En första justering görs innan rotorbladen är påskruvade, rotorhuvudet är lagrat i två kullager så även en liten obalans märks snabbt. Finlir med balansering får göras när helikoptern är färdig och man kan köra rotorn. Dock vill jag påpeka att det är inte särskilt viktigt att få denna lilla helikopter helt vibrationsfri och det är nog inte heller möjligt. Lägg inte för mycket jobb på detta! Den sista trimdetaljen är potentiometrarna på Picco Boardet. Där kan

gyrokänslighet och mixerverkan justeras. Gyrot ställs lämpligen i maxläge. Mixpoten brukar vara grundinställd vid leverans, justering görs i samband med flygning. Helt perfekt blir det aldrig, verkar vara något beroende av drivspänningen.

Ackar till Piccolo

Här finns det lite varianter. 7 eller 8 celler NiCd är lämpligt. Originalpaketet med 7 celler och 250 mAh, vikt 80 gr, OBS! märke Sanyo ska det vara, fungerar utmärkt och ger en ganska låg flygvikt. 7 eller 8, 270 mAh Sanyo går också bra (denna storlek är numera ofta på 350 mAh). Vikten är 88 respektive 105 gr. Försök med NiMh har gjorts men trots betydligt större märkkapaciteter på samma vikt ger de inte nämnbart bättre flygtider, köper man "no name" ackar blir man garanterat besviken. Genomgående för ovanstående varianter är att flygtiderna ligger på 4 - 5 min. Vill man ha längre tider måste man gå på laddningsbara Lithium celler. Detta är dock en investering på över 1000:- inklusive special laddare. Flygtiden blir dock över 15 min. men det tar minst 4 timmar att ladda! Om Tadiran 800 mAh används (Johan Bjurling, WES-teknik) blir ack vikten bara 50 gr. Detta gör märkbar skillnad på flygegenskaperna. Ett billigt alternativ som fungerar bra är att flyga med kabel från ett vanligt 7 cells pack på 1400 - 2000 mAh. Ger över 1 timme flyga! Vanlig batterikabel till mottagarackar kan användas, en 5 - 6 meter verkar gå

bra. Helikoptern bör dock tyngas när man kör med kabel, dels blir den FÖR lätt, dels blir tyngdpunkten fel utan ack.

Flygning!

1. Gör (eller köp) ett träningsställ av 2 st korslagda 2 mm kolfiberstänger, längd 450 mm. Sätt pingisbollar i ändarna. Detta kommer att spara mycket meck och trasiga delar!

2. Kan du flyga helikopter, bered dig på att detta är något svårare!

Har du inte flugit helikopter, har jag bara ett par råd.

3. Fega inte! Det är nästan omöjligt att hovra på några centimeters höjd. Upp på minst 3 - 5 dm höjd och det blir mycket lättare. Du kommer att haverera ofta, men, det fina med Piccolon är att den tål detta mycket bra. De flesta delarna i mekaniken är ju bara att snäppa ihop igen!

4. Koncentrera dig mycket på pitchen (gasen). Dra aldrig av gasen tvärt, detta är en reflex som är svår att jobba bort om man är modellplansflygare. Drar man av gasen, trillar man ner, oftast för fort!

5. Få inte panik om du inte lyckas hålla stjärtrotorn i läge i början, det är bara att dra ner försiktigt på pitchen tills du är nere på marken. Justera mixern lite i taget tills stjärten sköter sig nästan själv.

6. Nick och roll (höjd och skev) manövreras med höger spak. Använd pulsande, ganska stora, styrukslag för att korrigera läget i

luften. Långsamma, mjuka styripulser ger "ketchupeffekt". En jämförelse är hur man kör labyrintspel, den typen av reaktion och aktion behövs.

Konverteringstips

Vissa delar går förr eller senare sönder. En del reparationer vi alla som har Piccolos har gjort, kan jag rekommendera att utföra från början.

1. Pinnen som hindrar swashplattan att rotera med, den håller inte för en krasch. Skär bort den och limma dit en 1 mm pinne av pianotråd eller kolfiber. Lossnar den kan man snabbt limma dit den igen.

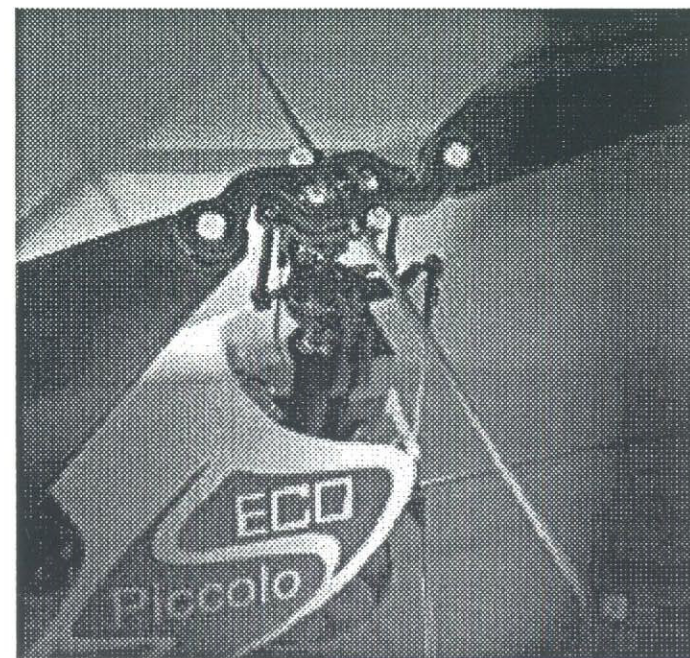
2. Kulorna på swashplattan bryts av om man får markänning med rotorn och den flyger av. Vi har borrar 0,5 mm hål rätt igenom kulorna och satt i en nål. Fungerar utmärkt.

3. Rotomavet är snäppt på 2 st kullager. Mycket smart i händelse av krasch. Dock brukar lagren försvinna all världens väg! Tips! Limma fast dem på pinnarna, bäst resultat har jag fått med en liten klick kontaktlim. Superlim är för sprött, det lossnar gärna.

Till sist

Glöm inte det övriga elflyget nu, vi har F5B tävling Kristi Himmelsfärds helgen, där behov för övrigt funktionärer! Sedan kommer El-Populär tävlingen strax efter.

Pontus



Gör dina egna vakuumformade detaljer

Möjligheten att tillverka vakuumformade detaljer öppnar nya möjligheter att göra modeller med komplicerade former och dubbelkrökta ytor på ett enkelt sätt. Genomskinliga delar såsom kabinhuvar, kanontorn och bombsiktesutrymmena imiteras ofta med målade ytor vilket resulterar i minskad skalarealism. En vakuumformad plastdetalj ökar inte bara realismen utan minskar oftast också vikten. En annan viktig sak är att de detaljer som går att köpa är begränsade samt att det är svårt att få tag i reservdelar till byggsatser. Nu kan du göra dessa själv. Att själv tillverka sina vakuumformade delar är både enkelt och billigt.

Vad som behövs är en låda avsedd för vakuumformning, en modell eller plugg som plasten skall formas efter samt ett lämpligt plastark som går att forma. Dessutom en lämplig värmekälla eftersom vakuumformning är en kombination av vakuum och värme.

Enkelt uttryckt tillgår det så att ett uppvärmt plastark placeras över pluggen i lådan. Sedan sugs luften ur lådan som skall vara lufttät. Då formar sig plasten efter pluggen och när det hela har svalnat så har plastarket antagit pluggens form. Vissa saker påverkar resultatet såsom: storleken på vakuumlådan, typ och tjocklek på plastarket, kraften i dammsugaren, för det är en sådan vi använder, värmekällan, formen och komplexiteten på pluggen samt möjligheten att placera plastarket lufttätt mot lådan.

Om vi börjar med plastarket så finns dessa i tjocklekarna 0,2 till 1,0 mm. Den tunnare plasten är lättare att forma men behåller inte värmen så länge. Tunnare plastark går att forma finare detaljer med men eftersom plasten sträcks i formningen kan ett för tunt ark bilda ett hål vilket resulterar i ett totalt misslyckande. För tunn plast ger ett resultat som blir så skört att det inte duger

för normal användning. Använd plastark i tjocklekarna 0,2 till 0,75mm. Plastark som är tjockare än 1,0mm används bara till mycket stora detaljer.

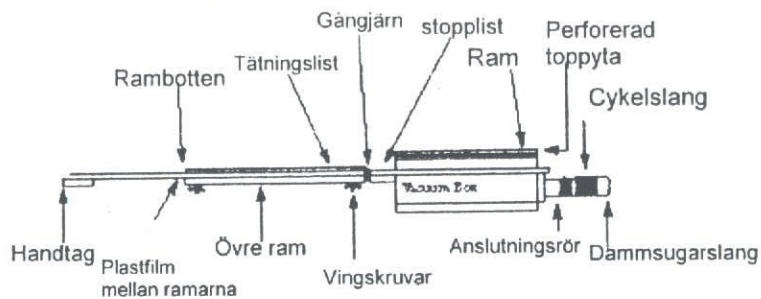
Inte alla sorters plast är lämpad för vakuumformning. För genomskinlig plast är butyrat eller en PETG-plast vanligtvis bäst. Viss cellulosa-film och PVC går också bra. ABS och Polystyrene är de vanligast använda. Men eftersom plasten är relativt billig är det bästa rådet att experimentera sig fram till vad var och en tycker är bäst. Det går att få fatt i relativt billig plast genom någon lokal plastindustri och som sista utväg går det att använda uppklippta engångsplastflaskor vilka ju från början är just vakuumformade.

Till vakuuemet går det alldeles utmärkt att använda en vanlig dammsugare med någorlunda kraftigt sug. Tänk bara på att vakuumlådan måste vara lufttät och det gäller inte minst anslutningen. Gör därför lådan med en liten röranslutning i samma diameter som dammsugarslangen och sätt en bit cykelslang på rörbiten som du sedan trär över dammsugarslangen för att få det hela absolut tätt.

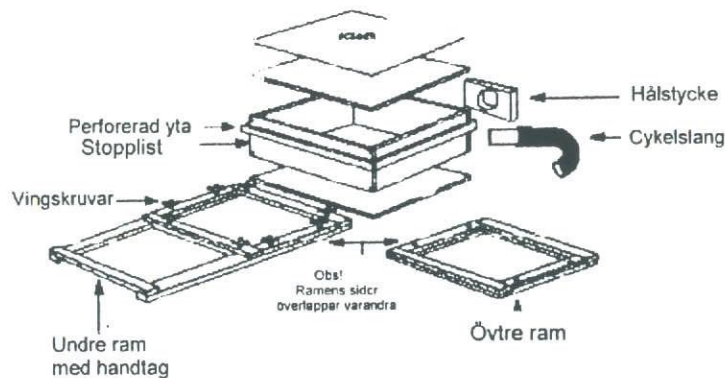
Bygg en vakuumlåda enligt bilden på nästa sida anpassa måtten efter de plastarks mått du får fatt i. Materialet till den perforerade ytan går det utmärkt att använda vanlig perforerad masonit. Pluggen som du formar efter kan du då lämpligen förse med några stift som passar i hålen i masoniten så står den stadigt. Och än en gång: förutsättningen för att lyckas är att lådan är tätt och att du inser att du måste göra några misslyckade vakuumformningar innan du behärskar tekniken och materialvalet.

Lycka till med en ny dimension inom hobbyen!

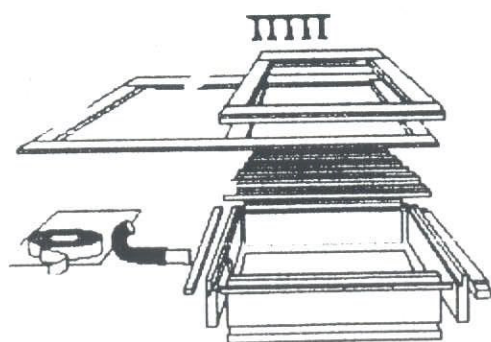
Från sidan



Överblick



Överblick



Hur duktig detektiv är du? - Även när det gäller flyg.

BORTA MED VINDEN

"Men vad hade de hamnat i för knipa som de ville att du skulle hjälpa dem med?"

Olsson tittade frågande på Benjamin Carlsson med Dr Söderberg, assistent Rudolfsson och Anna Bengtsson fortsatte att smutta på sitt kaffe. Själv höll Olsson på att avsluta sin milkshake av det större formatet.

"Jag kan inte säga vart CIA förde mig, men jag fick använda ett segelflygplan för att göra en ljudlös leverans, om du förstår vad jag menar. Jag fick flyga en bra bit, över tio mil. Det var ett gammalt segelplan och de hade svårt att starta motorn så att jag kunde lättas från marken. Men väl uppe i luften stängde jag av motorn och gled fram alldeles ljudlöst genom luften. Det var en härlig upplevelse.

Jag spanade efter moln och fåglar som steg uppåt utan att flaxa med vingarna, för där fanns det uppvindar som jag kunde använda mig av. Jag såg en liten stad och styrde planet uppåt så högt jag kunde, så att ingen skulle kunna upptäcka mig och hindra mitt uppdrag. Nosen pekade uppåt och jag fortsatte högre och högre tills jag var säker på att jag bara var som en liten prick för människorna på marken. Jag flög alldeles tyst, precis som en fågel."

Fick du lämnat över vad du skulle? Frågade assistent Rudolfsson.

"Visst", svarade Benjamin Carlsson. "Inga problem."

Olsson sköt undan milkshakebägaren och tog sig om hakan. Så tittade han frågande på Dr Söderberg.

Dr Söderberg såg likaledes förvånad ut; som vanligt var det något konstigt med Benjamin Carlssons spännande berättelse. Dr Söderberg blinkade till Olsson, men ingen av dem sa något när Benjamin Carlsson fortsatte med sin nästan otroliga skröna.

Vad var det Dr Söderberg och Olsson kommit att tänka på? Vad hade gjort dem förbryllade? Lösningen är kanske inte så enkel som du tror. Skicka ett E-mail till redaktionen (högst ett svar per person) så vinner första rätta svaret en snilleblix till sin motor (Ett glödstift).

ETT LYFT FÖR LANDNINGEN

När man skall lära sig flyga stöter man på en hel rad underliga termer. Och bland de underliga är säkert de som hör ihop med övergången från glidbanan snett neråt tills planet rör sig helt plant längs rullbanan på flygfältet. Här blandar man friskt tal om lyft, ballonger, finaler och att hålla emot.

Hur som helst, att landa på ett snyggt kontrollerat sätt är nog något av det värsta för många elever under den del av utbildningen som läraren är med. Vid ungefär tredje eller fjärde lektionen brukar alla elever säga: "Jag klarar nog det mesta med flygningen, men att landa...det klarar jag nog aldrig!" De flesta människor tvivlar på det vid det här stadiet i utbildningen och att landa egentligen är att göra samma handgrepp som när man flyger fast lite snabbare.

När du har svårt med landningen är det ingen idé att du övar samma sak om och om igen. I stället måste läraren hitta vad det är som du har svårt för och öva det på lite höjd. Övning i låg fart ger till exempel en bättre känsla för hur du skall sköta höjdrodret,

och långa glidsvingar ger handlaget när det gäller att anpassa farten till manövern.

Tyvärr finns det saker som inte kan övas vid datorn i ett flightsimulator-program som när du först skymtar landningsbanan i ögonvrån eller plötsligt får syn på andra plan som dyker upp från olika håll. Därför går mycket av flygningen med lärare ut på att öva in mönster för hur du skall handla i olika situationer. Men det lönar sig knappast att öva starter och landningar en hel timme i sträck. Nya elever orkar sällan med en så koncentrerad övning. Därför är det bättre att blanda start- och landningsövningarna med annan flygning.

Dit visar sig också att det här med inlärningsnivåer märks mer tydligt vid landningar än kanske någon annan del av flygningen. Du måste räkna med att traggla om och om igen men samma lite tafatta turer mot landningsbanan utan att klara det mycket bättre än du gjorde flera lektioner tidigare. Men så plötsligt en dag kommer det – allt på en gång – och du kan landa! Och egentligen betyder det ingenting hur mycket du har fått öva med att få planet lugnt ner

till marken. Huvudsaken är att du blir en bra och säker pilot.

Det är lika bra att börja öva landning från första stund. Du måste ju ändå ner någon gång, och då kan det vara bra att du har fått förklarat för dig vika steg som skall tas och varför de måste göras på ett visst sätt, även om du inte styr så mycket själv första gången. Lektionerna därefter får du spaka närmare och närmare banan tills du är mogen för "mästarprovet" – att sätta planet på banan. Sedan återstår ju förstås övningen att sätta hjulen precis där du har tänkt det – det som är pilotens adelsmärke.

Man brukar säga att en bra inflygning ger en enkel landning. Och tvärtom. Du kan visserligen rädda en dålig "final" med en hyfsad landning, men då måste du jobba en del. Ska det bli något bra måste du sikta in dig längs banan, med en jämn sjunkhastighet och en fart som stadigt ligger cirka 30 procent över stallfarten. Och planet skall vara så långt nere att du kan landa inom den första tredjedelen av banan, men inte så långt ner att du måste stiga innan banan börjat. Om planet kommer in på stadiga vingar är landningen

egentligen bara en fråga om att dra av gasen, lyfta upp nosen och vänta på att hjulen skall snudda vid banan. Fast det är kanske lättare sagt än gjort? Men tricket är att plana ut från glidningen neråt så mycket att hjulen inte smackar i banan, men inte för mycket så att planet får en lyftkraft som tar upp det en bit i luften igen innan tyngdkraften tar kommandot och ger dig en pinsam påminnelse om dess befintlighet. Övergången från glidbanan till planläge och uppbromsning innebär att "lyfta" och sedan "hålla emot", och är den del av landningen där det lilla överskottet i fart som du använder som försvar mot en stallning gradvis försvinner tills vingarna inte längre har lyftkraft nog att hålla planet "flytande". Märkligt nog tycker de flesta nybörjare att de inte landar planet; det landar sig självt, sedan piloten placerat det i en situation där det inte kan göra något annat än att landa. Att naturliga krafter tar över när piloten väl fått planet dit det ska.

För att få sättningen så mjuk som möjligt, utan vare sig krängning eller duns, är det nödvändigt att minska farten till nära stallning. Då kan det vara

bra att använda klaff, om man har någon, även om det sker på bekostnad av att planet verkar framtungt.

De flesta elever missar landningspunkten därför att de ger upp för snabbt. Fortsätt att dra höjdroderspaken bakåt tillräckligt länge för att få upp nosen till en långsam sättning. Om du måttar in banan kanske hundra meter i förväg och sedan hela tiden håller blicken en bit framför planet, så får du bättre känsla för var du är i landningen, speciellt när du "lyfter" för sättningen av hjulen i banan.

Den bästa höjden för utplaningen är omkring en halv meter. Om planet lyfter i stället för sjunker på väg in över banan, måste du sticka håll på "ballongen", som beror på att du överstyr. Men skjut inte fram spaken; när planet reagerar på den åtgärden är det säkert ändå på väg ner i banan och resultatet blir i bästa fall bara en hård landning. Lätta i stället på draget i spaken så att tyngdkraften planar ut i "ballongen" och öka sedan draget igen när flygplanet sjunker på nytt, och håll på så tills hjulen tar tag i banan.

Du måste göra på samma sätt om du får studs så att planet

lyfter en liten bit igen. Om du genast släpper trycket i spaken, blir dunsen ganska liten och din "andra" landning blir så mycket bättre. Om du får en stor "ballong" eller studsar högt så att du riskerar en stallning är det säkrast att dra på fullt igen och göra en ny inflygning.

Kan du "lyfta" så att nosen kommer upp lagom innan då när banänden, kommer landningen att bli acceptabel. Då är det bara att fila på detaljerna. Har du ingen sidvind skall vingarna ligga plant, fast de flesta elever brukar få till lite ofrivilligt skevroder när de drar höjdroderspaken bakåt. Övning ger färdighet. Kom också ihåg att styra rakt fram så att du inte vrider planet innan noshjulet tar i och rätar upp rullningen igen. Tänker du på att ligga plant och komma in blir landningen bättre.

När du landar handlar det alltså om att ha en god bild av hur det skall se ut i varje skede av landningen. Och om du sedan övar så att din spakhantering passar ihop med de goda bilderna så kommer allt att falla på plats.

Varje nybörjare går igenom detsamma och brukar så småningom bli fullgoda flygare om de inte ger upp för tidigt.

Inbjudan

Till Meeting-vecka i Helsingborg

Som vanligt så är det meeting i Helsingborg vecka 30, dvs. 24/7-30/7. För att ni inte ska missa denna trevliga modellflygvecka skickar vi den här inbjudan.

Programmet för veckan är ännu inte spikat, men vi kommer att ha ett WWII tema, så ta nu fram flygmaskinerna från andra världskriget och få en fin möjlighet att få flyga dom tillsammans med andra likasinnade. Förutsättningen är att förebilden har varit i aktiv tjänst i någon form under krigsåren 1939-1945.

Lördag den 29/7 kommer vi att ha modellflygets dag för allmänheten. Då ska vi försöka plocka ihop några trevliga flygmaskiner, så att det blir ett brett program att visa upp.

Naturligtvis ska vi spela brännboll med barnen någon eller några kvällar. Vi börjar efter 21.00 och håller på så länge vi ser bollen.

Vi erbjuder naturligtvis i vanlig ordning el för laddning och kaffekokare, dusch, vatten, servering och många glada miner.

Kontaktperson är vår "Meeting-general" Harald Löfberg, som ni når på telefon 042-130018 . 010-6707164 eller E-post : lofberg.harald@telia.com

Vi är tacksamma om ni ringer, skickar E-mail eller skriver och talar om att ni kommer.

Varmt välkomna

Helsingborgs Modellflygklubb/Styrelsen

P.S. Glöm inte att ta med paraplyet det är bra att ha som skydd mot SOLEN. D.S.