

Hur ser Du?  
Styr stegen till...



# FLYGGBLADET

HELSINGBORGS MODELLFLYGKLUBB

Nr 4 2000



MEETINGET - BILDREPORTAGE

RAKA BESKED OM KURVIG FLYGNING

CHECKLISTA - KOLLAR DU VERKLIGEN ALLT?

SVARET PÅ DETEKTIVFRÅGAN

VAR LIGGER VÅRT FÄLT?

 **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

## ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Hej alla vänner.

Nu är det vecka 30 och meetinget är i full gång. Jag har en massa att göra denna vecka som alla andra medlemmar som har tagit sig tid med meetingveckan. Har varit lite dåligt med folk denna veckan så det måste till en rejäl uppräckning om vi ska fortsätta med meetingträffar. Jag förstår om man inte alltid har tid men det finns dom som offerar två veckor av sin semester för just meetinget. Och ni vet hur viktigt det är med meetingen för våran förening och att vi ska få hit lite flygare från andra klubbar.

Beträffande flygtider på fältet så är det ingen förändring av det, vi ska flyga som vanligt mellan Kl 9:00-21:00 tills vidare, men tänk på att inte ta ut den värst dånade maskinen framåt kvällningen fast den klarar våra gränser så kan vi visa lite hänsyn.

Vår lilla hustomte är till baks på fältet och då pratar jag om Sixten. Sixten och Bengt har börjat rustat stugan både på utsidan och insidan och det ser genast bättre ut. Innanför har väggen slagits ut så stugan har blivit lite rymligare nu, meningen är att vi ska försöka få in en soffa i klubbstugan. Det gick inte tidigare för dörrhålet var inte tillräckligt brett. Så håll utkik efter en soffa och hör av er till någon i styrelsen om ni hittar något lämpligt. Nu till hösten så ska vi dra igång med bingoletto så ta och läs igenom pappren som går med i utskicket

och ta chansen och teckna er på någon eller några lotter så kanske ni blir miljonärer vem vet?

Sist men inte minst så vill jag tacka alla som har kunnat ställa upp för meetingveckan.

Vi ses bakom spakarna!

**Micke**

## REDAKTÖREN HAR ORDET

Som vanligt blir det alltid lite stress när tidningen skall ges ut. Till detta nummer hade jag planerat ett stort bildreportage. Då behövs det inte så mycket andra artiklar. Jag fotograferade slutet på en rulle som satt i kameran efter semesterresan och framkallade den. Nästa rulle sattes i och jag fotograferade en hel del som jag ville ha i tidningen. Men ack kameran gick sönder och drog inte fram filmen och det märktes inte förrän bilderna framkallades och filmrullen var blank. I all hast fick det då bli en del andra saker som fick fylla ut tidningen. Hoppas att den förnöjer i alla fall. Jag hoppas också på att ni medlemmar kan maila bilder till mig när ni har framkallat era filmer så kan vi kanske få lite mer meetingbilder i nästa nummer. Till dess fåtöljflyg lugnt, sakta och bara njut.

Thomas

**OBS! Jag har ny mailadress:**

[thomas.g.jacobsson@swipnet.se](mailto:thomas.g.jacobsson@swipnet.se)

## Styrelsen 2000

### Ordförande

Micke Råå 042-335216

Svanelundsv 5  
263 91 HÖGANÄS  
[mpx@telia.com](mailto:mpx@telia.com)

### Sekreterare

Stefan Blomqvist 042-160409

S Hunnetorpsv 62d  
256 62 HELSINGBORG  
[blomqvist@helsingborg.se](mailto:blomqvist@helsingborg.se)

### Kassör

Pontus Claesson 042-146085

Ärtsångareg 20  
254 50 HELSINGBORG  
[pontus.claesson@skf.com](mailto:pontus.claesson@skf.com)

### Ledamot

Mikael Jönsson 042-148248

Fäladsg 24  
254 54 HELSINGBORG  
[mikael.jonsson-hbg@swipnet.se](mailto:mikael.jonsson-hbg@swipnet.se)

### Ledamot

Leif Persson 042-296413

Bogesundsg 32  
256 55 HELSINGBORG

### Suppleant

Peter Schmidt 042-142346

Stampgatan 17  
254 41 HELSINGBORG

### Materieförvaltare

Claes Johansson 042-77559

Sälgg 4  
260 51 EKEBY  
[dennisj77@telia.com](mailto:dennisj77@telia.com)

### Tävlingskommitté

kontaktman

Thomas Jönsson 042-226002

Kaprifolg 24  
253 75 BÅRSLÖV

### Certifikatkontrollanter

Micke Råå 042-335216

Stefan Blomqvist 042-160409

Kaj Malmkvist 042-77114

Jan Lilja 042-221551

## BESÖK VÅR HEMSIDA !

[www.hmfk.dot.fm](http://www.hmfk.dot.fm)

Telefon till Klubbstugan:  
042-157928

### Redaktör och Layout

Thomas Jacobsson  
Annelundsv 130 LANDSKRONA  
Tel. 0418-24601, 0708-750998  
[thomas.g.jacobsson@swipnet.se](mailto:thomas.g.jacobsson@swipnet.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

29/8 19.00 Klubbmöte i Klubbstugan

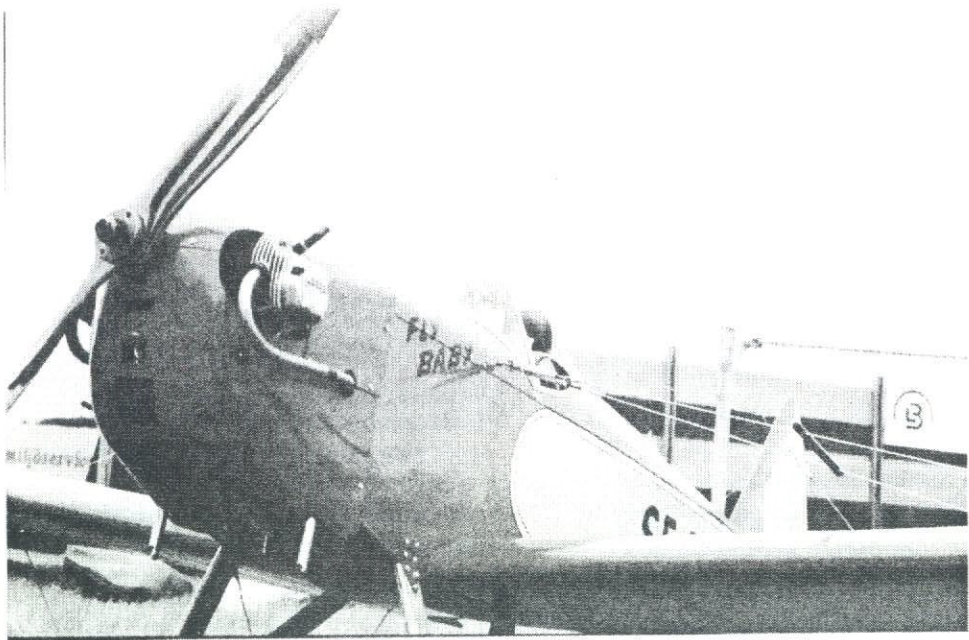
10/10 19.00 Styrelsemöte

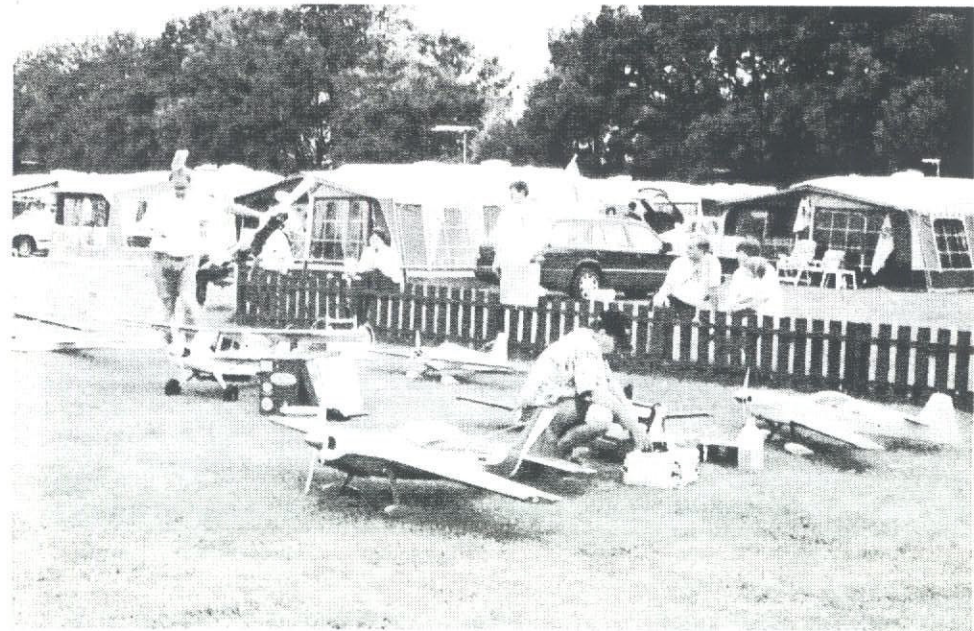
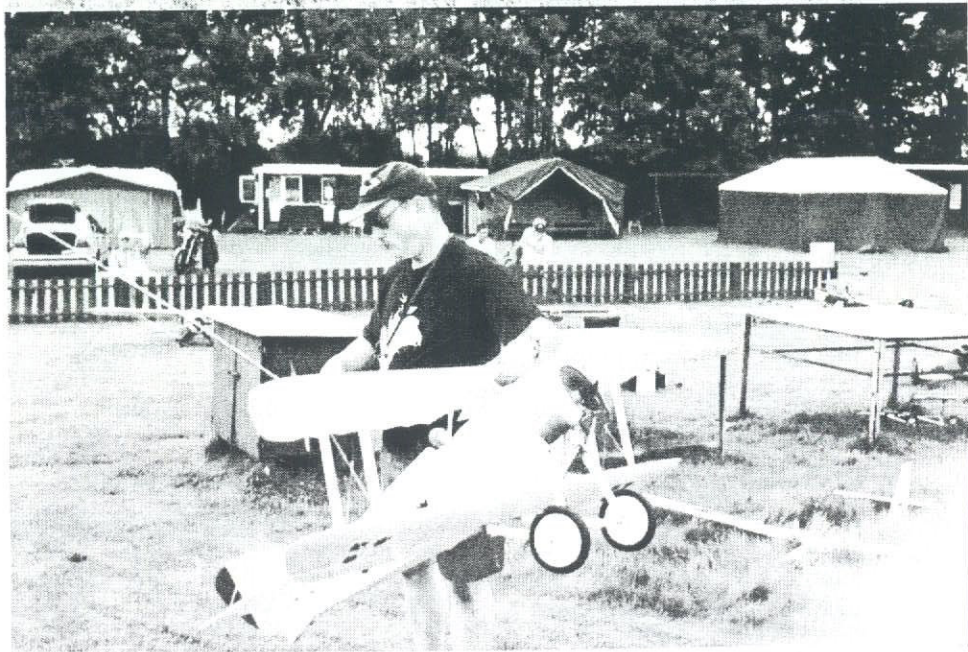
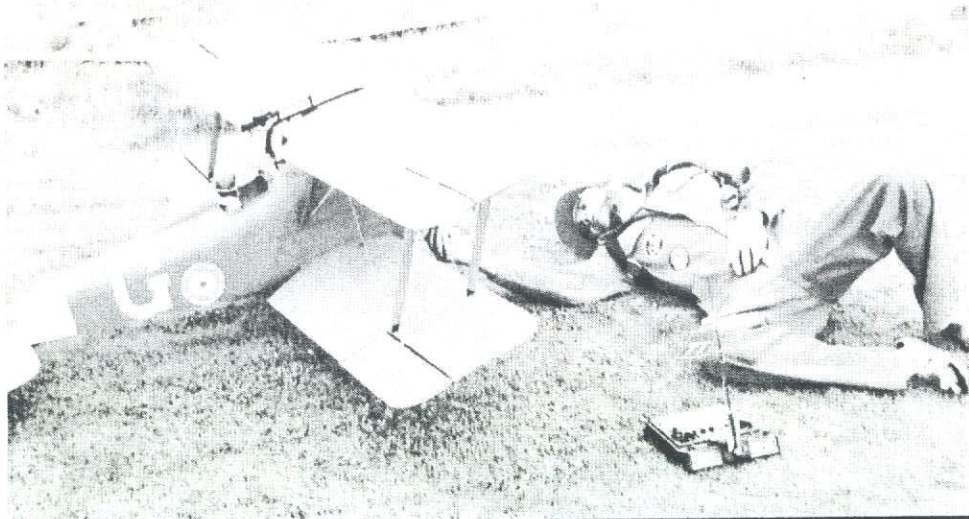
16/10 Manusstopp FLYGBLADET

7/11 19.00 Årsmöte på JME

## Omslagsbilden

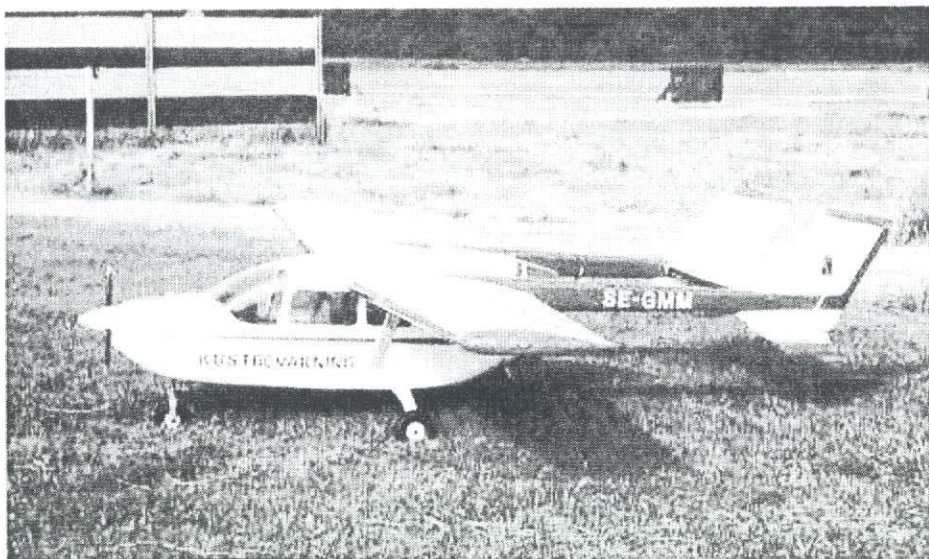
Kan väl ingen ta fel på att det är det svenska flygvapnets SK-16





#### MEETING 2000

Detta Meetinget får betraktas som en succé. Till och med vädermässigt blev det bra. Det var mulet den första helgen men sedan klarnade det upp och solen sken från sin bästa sida både på måndagen och tisdagen. Även onsdagen var bra då det var dags för WWII-temadagen. Ett dussintal plan ställde upp i tävlingen och vann gjorde en PIKA-Mustang byggd av Stig Andersson från rfk Skilling. Två blev fjolårets vinnare Rickard Larsson med sin Thunderbolt (se omslagsbilden på Flygbladet nr 2/2000). Trea blev fjolårets två Anders Brandt med sin Spitfire. Det drogs lott bland de röstande och Kjell Wahlqvist vann den utlovade resan i Rolls-Royce till klubbens restaurang där han fick välja en middag för två. Kjell valde att ta med klubbkompisen Lennart Larsson på middagen. Torsdagen och fredagen bjöd på fint flygväder med svaga vindar och jämt ljus i det svagt mulna vädret. På lördagen var det så dags för "Modellflygets dag" som inleddes med två jaktviggen från F-21 som gjorde en överflygning och bankade runt och kom över flygfältet en gång till. Flygprogrammet var fullspäckat och det var inte några pauser i det fyra och en halv timme långa programmet vilket de ca 500 åskådarna uppskattade. Det bjöds på plan från alla tidsepoker och alla olika slags plan. Mest bejublade blev nog blott 16-åriga Johannes Meléns uppvisning med helikopter. Han gjorde massor av manövrar som ingen trodde var möjligt över huvud taget. Ett framtidslofte i världsklass hoppas vi.



Bildsviten visar:

- 1) Fly Baby startklar. Piloten väntar på att mekanikern skall dra runt propellern!
- 2) En bild från norra sidan i depån. Palle Arvidsson från skall strax flyga sin Mustang.
- 3) Har en pilot (klubbordf) glömt vilket håll fältet ligger på? Nej, han segelflyger helt enligt reglerna.
- 4) Sven Larssons vackra SE-5 som har besökt meetinget åtskilliga gånger.
- 5) Det är så här vi brukar se Sven Larsson strax före start.
- 6) Kjell-Åke Jönsson med sin Tummelisa. Någon påpekade att i år var där fler tummelisor på meetinget än Tiger Mothar. Är det en trend?
- 7) En bild från södra sidan i depån. Jörgen Davidsson med sin Katana i förgrunden.
- 8) Thomas Jacobssons Cessna Skymaster som fick motorstopp på den bakre motorn i starten men som flög nått och jämt på bara en motor tillbaka till fältet.

## BESÖK DANMARKS FLYGMUSEUM I HELSINGÖR

Danmarks flygmuseum i Helsingör har 30 flygplan utställda vilka avspeglar den historiska och tekniska utvecklingen inom flyget.

Från Ellehammers tidigaste konstruktioner till deras vackert renoverade Catalinaplan och den legendariska DC-3 visas propellerflygets utveckling såväl i Danmark som i världen övrigt.

Genom jetåldern visas plan såsom den engelska Meteor, den amerikanska Starfighter och den franska Caravellen sett ur både civila och militära synvinklar.

I museihallen öppet för åskådare restaureras olika flygplan till nya utställningar.

Ett flertal flygplan kan beses även inifrån och genom olika flygsimulatorer kan man provflyga olika plan.

Du kan ta dig till museet antingen genom att du kör egen bil. Är ni fem personer är det billigast att ta bilen på färjan. En endagarsbiljett kostar ca 220:-. Med bil kör du mot Köpenhamn. Vid den första rondellen kan du ta till höger på Klostermosevej och därefter är det strax skyltat till vänster in mot museet på Fabriksvej. Missar du den första rondellen kan du även ta den andra. Sväng då in på Støberivej och sväng sedan in till höger på Fabriksvej.

Föredrar du att åka kollektivt kan du ta tåget till Espergårde och där ta buss 805. Den stannar precis utanför museet. Du kan även åka buss från Helsingör. Ta du någon av bussarna 801, 802 eller 353. De stannar alla på Klostermosevej och sedan är det ca 400 meters promenad till museet.

Museet har öppet Tis-Sön kl. 10-17. Entré 40:-vuxna 20:- barn

## RAKA BESKED OM KURVIG FLYGNING

Flygplan kan egentligen bara flyga på två sätt genom luften: antingen rakt eller i kurvor. Svängen är den vanligaste av alla former av flygning i kurva, och alla piloter kan göra svängar, på många olika sätt. Men det är få som kan förklara själva mekaniken bakom. Och tyvärr händer det att piloter råkar i verkligt kritiska situationer just för att de inte riktigt förstått vad som händer när flygplan svänger. Att förlora kontrollen över planet i en sväng är en av de vanligaste orsakerna till krasch, och därför är det viktigt att veta vad som egentligen händer när planet svänger.

Jämna, plana, väl koordinerade svängar blir det när den lodräta delen i lyftkraften balanserar planets tyngd. Utan att använda klaffar kan vi bara ändra på lyftkraften på två sätt: genom att ändra hastigheten och genom att ändra anfallsvinkeln. Båda kan regleras genom ändringar i tippel.

Den totala lyftkraften, som består av både en lodrät och en vågrät del när planet bankar, verkar vinkelrätt mot fartvinden och mot vingytan. När vi drar styrspaken bakåt ökar vi dels G-belastningen, dels den totala lyftkraften. Det är den växande lodräta delen i lyftkraften som tvingar planet bort från den raka flygningen. När flyglinjen böjs vrids nosen så att den hela tiden pekar i färdriktningen genom det luftmotstånd som orsakas av stjärtpartiet, och resultatet blir en mjuk svepande rörelse.

- Skevroderen kan inte själva ändra flygriktningen. Däremot bidrar de till att planet kan göra många olika svängar, genom att de riktar den totala lyftkraften åt olika håll. Eftersom tipp rörelsen bestämmer anfallsvinkeln och därmed också storleken på lyftkraften, så är det hur vi använder höjdroderen som bestämmer hur tvär och bra svängen blir.

När vi svänger ökar anfallsvinkeln, vilket ökar luftmotståndet, vilket i sin tur minskar planets hastighet. Eftersom den ökade anfallsvinkeln också ökar lyftkraften, så kan man trots den minskade hastigheten behålla sin höjd i svängen. Man kan alltså säga att när vi drar in i en sväng byter vi energi i hastighet mot bibehållen höjd. Men om både den relativa hastigheten och höjden ska hållas konstanta, fordras det mer drivkraft från motorn. Man kan säga att det egentligen är med höjdrodret vi svänger. Vi blandar rörelse i roll-, gir- och tippel med motorkraft för att komponera våra svängar. När vi kombinerar dessa ingredienser i olika proportioner ger vi varje sväng dess speciella karaktär. Låt oss kolla receptet i några svängar. Men kom ihåg att den exakta mängden roll, gir, tipp och motorkraft som behövs varierar från plan till plan.

### SVAGA SVÄNGAR

Svaga plana svängar är sådana där bankningsvinkeln är mindre än 20 grader. De kännetecknas av att den ökade G-lasten knappast märks och att den naturliga stabiliteten hos många flygplan får dem att rolla vingarna tillbaka till plané igen.

De svaga svängarna börjar med att skevroder och sidoroder vrids samtidigt åt samma håll. Så snart planet fått den önskade bankningen, måste trycket på skevroderen släppas så att rollen stoppas; men det kan hända att man måste behålla ett litet skevroderutslag i svängningsriktningen för att hålla bankningen konstant. Sidorodret måste också justeras en smula för att understödja svängen. Sedan behövs det bara ett lätt, ofta nästan omärkligt tryck på höjdrodret för att få planet att plana ut på den nya kursen.

Vi brukar kompensera mindre höjdändringar i svaga svängar med att justera höjdrodret i stället för att justera anfallsvinkeln eller motorns pådrag. Men kom ihåg att en höjdroderjustering genast påverkar farten och den motorkraft som behövs för att flyga en plan kurva. Det handlar om att byta en parameter mot en annan: fart mot höjd och tvärtom. De små ändringarna i höjdroderutslag vid svaga svängar påverkar G-lasten minimalt.

### MEDELSNÄVA SVÄNGAR

I medelsnäva plana svängar är bankningsvinkeln mellan 20 och 45 grader, och G-lasterna något högre, men fortfarande ganska små. Den inbyggda stabiliteten hos många plan gör att bankningen hålls konstant. Vi startar dessa svängar på samma sätt som de svaga: samtidigt tryck på skev- och sidoroder och drag bakåt i styrspaken för att få en fin kurva på flyglinjen.

I ett välbalanserat plan ska skevroderen tillbaka till neutralläge så snart planet intagit den rätta bankningsvinkeln. Samtidigt med skevroderändringen justeras sidodret, eftersom det mesta av den motsatta giren försvinner när skevroderen går tillbaka. Om du har trimmat rätt skall planet alltså ligga kvar i det läge du ställde det i utan att du rör skevroderspaken.

### SNÄVA SVÄNGAR

Snäva svängar är sådana där bankningsvinkeln är mer än 45 grader. Vid så snäva svängar ökar G-kraften snabbt ju brantare svängen blir. Många plan vill då banka litet för mycket, eftersom yttervingen rör sig snabbare

än innervingen och därmed får något större lyftkraft (och samtidigt lite större luftmotstånd, som måste justeras med roderutslag).

Så snart bankningen fått rätt vinkel måste skevroderen dras tillbaka och till ett utslag åt motsatt håll för att bibehålla bankningen. Bankningsvinkeln måste också justeras för att motverka höjdändring. Snäva svängar visar ofta med stor tydlighet att den som försöker hålla höjden med tipp rörelser bara gör svängen tvärare. Precis som när det gäller höjdroderutslag i den svaga svängen, gör tipp rörelsen svängen ännu brantare och kan orsaka så dramatiskt ökad G-belastning att planet bryts itu. Har du svårt att hålla konstant höjd i en snäv sväng, behåll då trycket bakåt i spaken, men minska bankningsvinkeln och öka trycket på spaken ytterligare. Så snart du återtagit höjden kan du öka bankningen igen. Om du försöker ta tillbaka förlorad höjd i en snäv sväng genom att trycka spaken hårdare bakåt innan du minskat bankningsvinkeln, kommer det troligen att resultera i en snäv nedåtgående spiral. Precis motsatsen till det du ville åstadkomma och en stor påfrestning för flygplanet, vilket aldrig är särskilt bra.

#### SLADDSVÄNGAR

Det typiska för sladdsvängar är att planet gör en överdriven gir i svängens riktning. Sådana svängar är dåligt koordinerade. De beror oftast på att piloten använder för mycket sidoroder i svängen. Både innervingen och sidodret pekar mot marken när planet sladdsvänger.

För mycket gir skapar en extra roll i svängriktningen och ökar då bankningsvinkeln. Giren tvingar också nosen neråt mot marken. Att hantera detta kräver full uppmärksamhet av piloten.

Skulle piloten dessutom försöka häva sladdsvängen med motsatt skevroderutslag och extra tryck bakåt i spaken för att hålla nosen "uppe" så kan man hamna i ofrivillig spinn. Om det inte är så att vi verkligen vill hamna i spinn, då på hög höjd, med ett plan så finns över huvud taget ingen vits med sladdsvängar. Låt bli sladdsvängar, de kan orsaka mycket svårhanterliga situationer.

#### GLIDSVÄNGAR

Det typiska för glidsvängar är för mycket gir i motsatt riktning mot svängen. Och precis som vid sladdsväng är glidsvängen exempel på dålig koordination av flygplansrörelserna. I en glidsväng pekar innervingen mot marken, medan sidodret pekar upp i skyn, åt motsatt håll mot själva svängen.

I en glidsväng måste skevroderen trycka på att samma håll som svängen för att bankningsvinkeln ska hålla sig konstant. Detta tryck motverkar den roll som det felställda sidodret åstadkommer. Men det finns ingen direkt koppling mellan gir och roll, som i den farliga sladdsvängen. Utan här verkar gir och roll åt olika håll och minskar risken att gå i spinn. Men man måste göra mjuka spak och roderrörelser och gå försiktigt ur en glidsväng för att inte övergå till en sladdsväng i stället.

Glidsvängen blir långsammare än en normal sväng, medan en sladdsväng blir snabbare. Vid glidsvängar förlorar vi snabbt höjd, vilket ibland kan vara något användbart. Det är en effektiv manöver vid landning i kraftig sidvind, och kan vara nödvändig för den som råkat ut för fel på klaffar, skevroder eller sidoroder.

#### SPIRALER

Om man helt släpper spaken, brukar de flesta plan börja banka och svänga av sig själva. Det kallas spiralinstabilitet. Spiralen blir allt snävare om piloten inte tar itu med den . men försöker piloten stoppa den nedåtgående rörelsen genom att lyfta upp nosen förvärrar det bara spiralrörelsen och ökar belastningen på planet. Och om man drar häftigt i spaken då farten går upp för mycket kan planet brytas itu. Eftersom ofrivilliga spiraler snabbt ökar farten neråt, är det bara att dra av motorn till tomgång. Det minskar farten neråt och hindrar att motorn övervarvar. Lätta också på höjdrodertrycket så du får ner anfallsvinkeln, minskar G-belastningen på planet och löser upp spiralen. Råta därefter upp vingarna till planläge med skevroder och sidoroder. När vingarna nått planläget kan du ta itu med tipp rörelsen och ta upp planet ur dykningen med styrspaken – men försiktigt om farten är hög.

#### NÅGRA TIPS

Svängar kräver samordning och balans mellan anfallsvinkel, fart och G-last, som alla måste komplettera varandra. I svängarna måste vi också hela tiden stötta rörelserna med små ändringar i tipp, gir, roll och motorkraft. När du övar svängar kom ihåg detta:

Rollen ut ur en sväng kräver mer än rollen in i svängen. Detta på grund av den lägre farten och större anfallsvinkeln. Det krävs vanligen mer sidoroder för att rolla ur en sväng än för att rolla in i den. Och använd skev- och sidoroder samtidigt när du ändrar bankningsvinkeln.

Och framför allt, när du hamnat i en dålig sväng, dra inte mer i spaken, utan lätta på höjdrodet. Och minska bankningsvinkeln så att du minskar planets stallfart och det motorpådrag som du behöver för att hålla höjden.

## Checklista

### Ak inte hemifrån utan:

Fulladdad sändare- och mottagarbatterier

Modellen, inklusive vingar och övriga tillbehör

Rätt kristall i sändare och mottagare

Fulladdat batteri i startboxen

Bränsle och starttillbehör

Frekvensflagga

Reservpropeller och verktyg till att byta

Reservglödstift

Trasa och rengöringsmedel

### Före flygning kolla:

Att du har rätt frekvensklämma

Att modellen är rätt hopmonterad

Att modellen är väl förankrad före motorstart

Att propellermuttern och motorskruvar är väl spända

Att räckvidden är tillräcklig före dagens första flygning

Att du har tankat fullt

Att alla roder rör sig åt rätt håll

Att åskådare håller sig på behörigt avstånd

Att glödklämmans kabel och sändarens nackrem inte kan komma in i propellern

Att du har ett fingerskydd om du handstartar

Att alla justeringar görs när du är bakom propellern

**Flyg säkert, Flyg tyst och ha kull!**

## VAR LIGGER VÅRT FÄLT??

Ja frågan verkar kanske lite dum. De allra flesta skulle svara Österleden 101 i Helsingborg. Men med modern teknik och efter att USA:s försvar har slutat störa GPS signalen kan vi med mycket stor precision pejla in exakt var fältet ligger på jorden. Rätt plats är : Nord 56 grader 03,144 minuter Öst 12 grader 45,802 minuter enligt WGS-84. Detta är mätt mitt på viramattan.

RÄTT SVAR PÅ  
DETEKTIVFRÅGAN  
"BORTA MED VINDEN" I NR  
3/00

Nej så enkelt var det inte som en del trodde att segelplanet hade motor och att det var felet.

Dr Söderberg och Olsson märkte att deras vän Benjamin Carlsson uppenbarligen kände till en del om segelflygplan. Han letade ju efter moln och fåglar som inte behövde flaxa, för att se var det fanns uppvindar. Och även segelflygplan har ibland små motorer som hjälp i starten, så det var inget konstigt. Men Benjamin Carlsson sa att "nosen pekade uppåt" när han fortsatte att stiga. Det är ju fel. Segelflygplan fortsätter att peka svagt nedåt, även när de använder sig av uppvindar för att stiga.

Vi gratulerar **Stig Krampe** som var den som först kom in med det rätta svaret. Det utlovade glödstiftet kommer snart.

## TILL MINNE

Gösta Löfgren är död.

Gösta var en av vår klubbs mest framgångsrika modellflygare. Många av oss i Helsingborgs modellflygklubb har känt Gösta i många år och vi har haft nöjet att ha honom som med- och mottävlare på många tävlingar.

Sina största triumfer firade Gösta som representant för Gripens modellflygklubb i Klippan, där han vid ett flertal tillfällen tävlade som landslagsrepresentant i F4C.

Det var först på senare år som Gösta blev medlem i vår modellflygklubb. Detta efter att ha flyttat in till Helsingborg.

Många i HMFK har känt Gösta under alla hans modellflygarår och då fått ta del av hans generositet som medmänniska och kamrat. Många gånger har vi frågat honom till råds när det gäller modellflyg och han har alltid delat med sig av sitt stora kunnande.

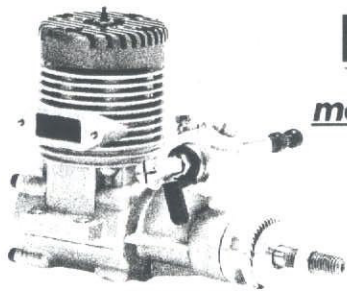
Klubbkamraterna sänder deltagande tankar till Göstas fru och barn, vilka har mist sin livskamrat och pappa.

Helsingborgs modellflygklubb saknar en kamrat och modellflygare.

Jan Lilja



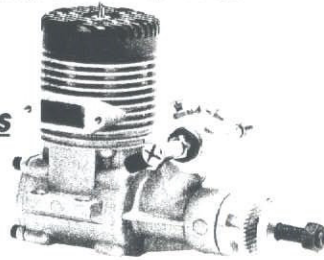
Som medlem i Helsingborgs Modellflygklubb får du 10% rabatt på alla dina inköp hos oss.



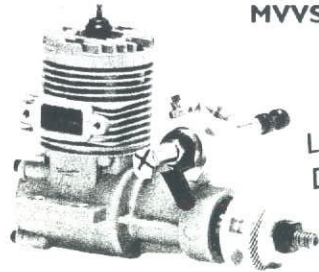
MVVS 45

**MVVS**  
**model engines**

Since 1952

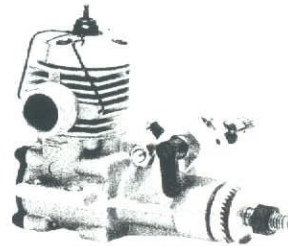


MVVS 40



MVVS 21

Legal for  
Dogfight!



MVVS 15



Säkerhetsbränslenål  
för valfri placering till  
din 15 - 45 motor



**GOLA & CO.**  
MODELL-HOBBY

**Kompletta Motorer**

MVVS 15 med dämpad pipa	715:-
MVVS 21 med std dämpare	775:-
MVVS 21 med dämpad pipa	865:-
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 d:o	150:-
Kortpipa till Twin (2 st.) komplett	750:-

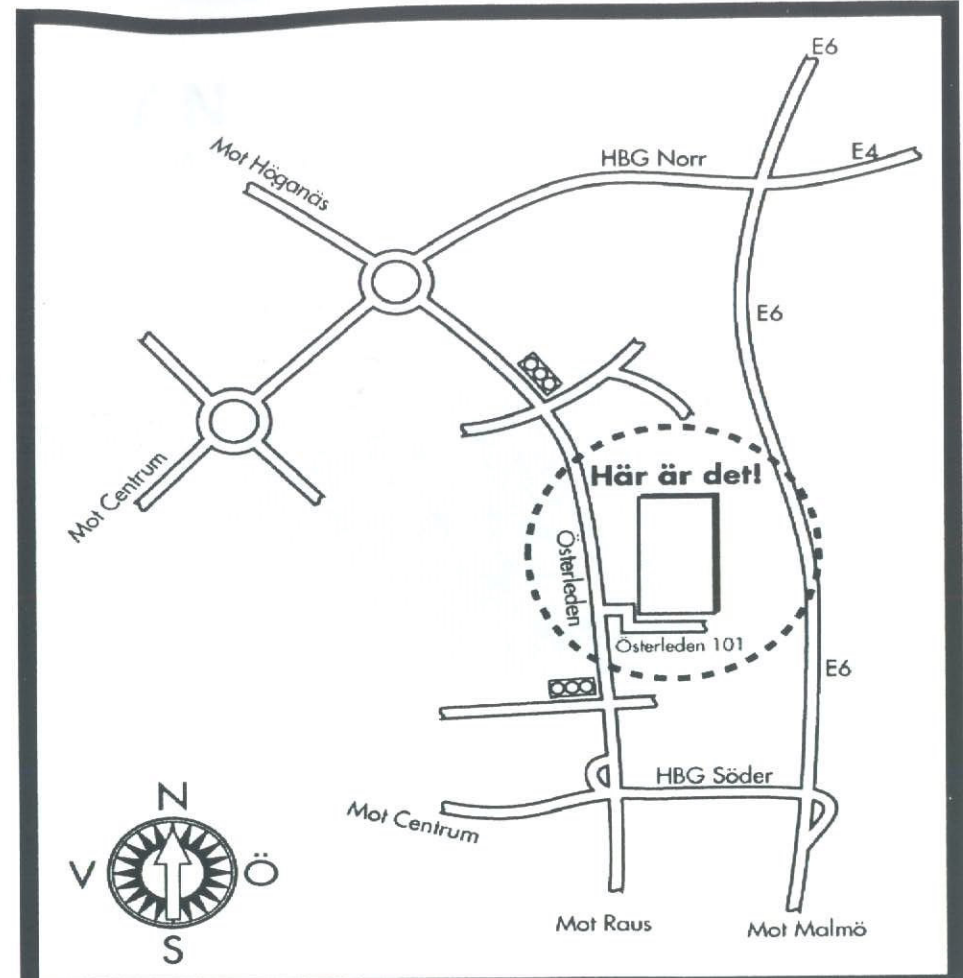
**Tillbehör**

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

Våra priser gäller till utgivning av nästa nummer av Flygbladet.



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



**Ansökan om medlemskap i Helsingborgs modellflygklubb**

Namn.....

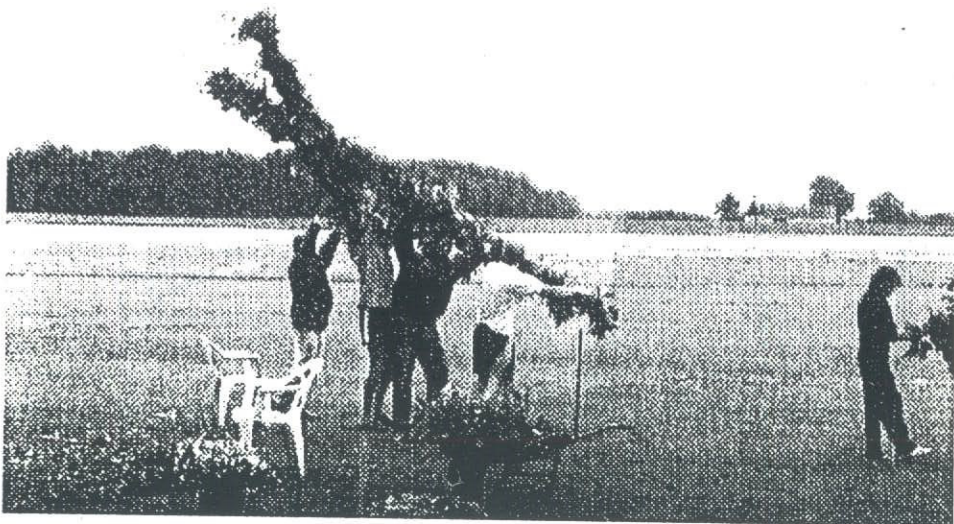
Adress.....

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

Födelsedata.....Telefon.....

Helsingborgs modellflygklubb      Box 9123      250 09 HELSINGBORG

Blankett för anmälan finns även på vår hemsida: hmfk dot tm



### Midsommarfirande på fältet

En hel del medlemmar, ca 30 stycken, hade samlats för att fira midsommar på fältet. En del hade gjort det i många år medan en del var där för första gången. Hangartältet utrymdes på prylar och i stället dukades det långbord. Traditionenligt åts det sill och potatis med gräslök och gräddfil och så naturligtvis en liten nubbe som hör till. Men allt detta avåts inte förrän midsommarstången var både klädd och rest. På bilden ses en del medlemmar hjälpa till med detta. Stort gemyt rådde trots att någon kanske hade ätit lite för mycket gräslök och inte mådde så bra. Men det hör kanske till midsommarfirandet i Sverige. Tur var att en hel del medlemmar hade sina husvagnar med sig då det blev tämligen sent innan festandet tog slut.

# 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.

Annonsmanus kan skickas till redaktören:

Thomas Jacobsson Annelundsv 130, 261 91 LANDSKRONA  
eller E-mail: [thomas.g.jacobsson@swipnet.se](mailto:thomas.g.jacobsson@swipnet.se)

Glöm ej att ta med ditt namn och telnr.

Glöm inte heller ett pris på grejerna om de skall in under "säljes"

Har du en ljus idé

Hör av dig till styrelsen

Har du något du vill berätta?

Hör av dig till redaktionen

Vill du klaga på något?

Skriv en insändare!

Du kan vara anonym när du vill framföra något i tidningen. Din anonymitet är skyddad genom lag! Du måste dock uppge namn och adress till redaktören för att få din insändare publicerad.

