

"SMFF blir vad DU och JAG beslutat om!"
-Fan tro't....

SPITN



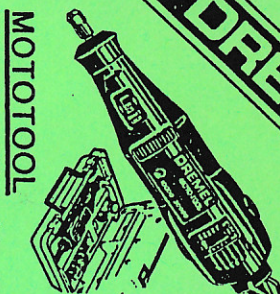
VÄSTERÅS FLYGKLUBBS MODELLFLYGSEKTIONS
December 1992
MEDLEMSBLAD



Precisionsverktyg

Made in U.S.A.

DREMEL
SKIL

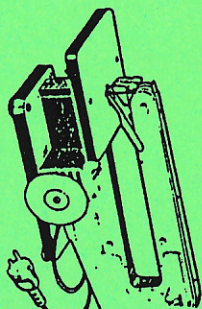


889.-

599.-

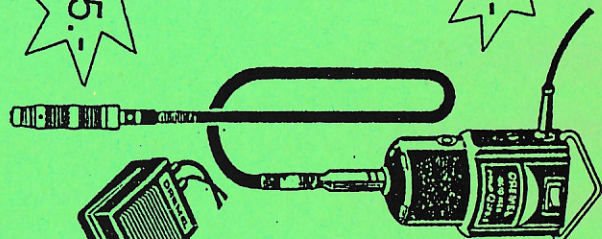
MOTOTOOL

- högt varvtal 30.000 varv/min • 220 Volt
- 125 Watt • exakt centrerad verktygshållare
- spindelåstäng • Varitronic hastighetskontroll
- 10.000-30.000 varv/min • 0,4-3,2 mm chuckkapacitet
- i låda + 15 verktyg



1585.-

1195.-



2840.-

1895.-

NYHET

MOTO-FLEX

- professionell kvalitet • kraftig motor 250 Watt
- hög maxhastighet (22.000 varv/min)
- fotpedal med hastighetskontroll (1.000-22.000 varv/min)
- bøjlig axels längd 113 cm (inkl. nosdel)
- dubbel kullagrad nosdel med 3,0-3,2 mm
- och 6,0-6,4 mm chuckar
- dubbelisolerad och radiofry avstör
- inkluderar nyckel och låsprime för byrte av tillbehör

KONTURSAĞ

- 100 Watt • 30 mm kapacitet vid 90° i mjukt trä
- 5.750 slag/min • 6 mm slaglängd • 2.675 varv/min obelastad
- 125 mm slipindell Ø • mycket smalt och fint sågsnitt 0,4 mm

Zetterlunds
LESAKER & HOBBY
STORA GATAN 33, 722 12 VÄSTERÅS TEL. 021-13 14 81

25%

Rabatt på verktyg
och tillbehör till
Dremel maskiner

Gäller tom 921231. Mot uppvisande av denna kupong!

J U L E X T R A !!!

	Har kostat	Nu
Irvine 61 ABC RC	1.390:-	950:-
OS 61 VF ABC	1.495:-	950:-
ST G61 H ABC Beg.	1.690:-	1.000:-
MYSTIC	1.339:-	900:-
Star Duster A.R.T.F.	1.679:-	1.000:-
Sun Fish	520:-	300:-
T-2 Blue Impuls	1.098:-	600:-

CONCEPT EP (Begagnad)
kompl. med fartreglage, radio gyro, acc,
laddare och träningsställ

Pris: 5.000:-

NORWEGIAN MODELLERS AB katalog 92/93

Pris 50:-



**NORWEGIAN
MODELLERS AB**

Box 188 • 721 05 Västerås
Butik Kopparbergsvägen 25
Telefon 021-18 77 35



AROS HOBBY & LEK AB
Kopparbergsvägen 25
Box 206, 721 06 Västerås
Telefon 021 - 13 10 60

TACK FÖR HJÄLPEN!

Många resor i arbetet står tillvaron för redaktörn, och bland annat känner jag att tiden inte riktigt räcker till som den borde för Spinn.

Men då är det roligt att kunna konstatera att det kommer en jämn ström med bidrag. Några killar är flitiga, som Sven-Eric Hallin och Bengt Alenfelt, andra kommer med enstaka bidrag.

Det är kul, alla bidrag är naturligtvis välkomna och vår klubbttidning blir definitivt bättre av att fler medlemmar skriver artiklar. Även bilder är naturligtvis välkomna, det blir faktiskt också hyfsat resultat med färgkopior så det är inte nödvändigt att bilderna är svartvita.

SMFF, DET ÄR DU OCH JAG!

Inhäftat i mitten sitter foldern SMFF --- det är DU och JAG. Den kom med som bilaga i novemberupplagan av meddelanden från SMFF. Uppenbarligen är det någon som tycker att den rätta känslan för allvaret och solidariteten som det innebär att ha modellflyg som fritidsintresse saknas bland medlemmarna.

Läs och begrunda, och känner du att storebror har knäppt dig på näsan så delar du den känslan med Spinns redaktör.

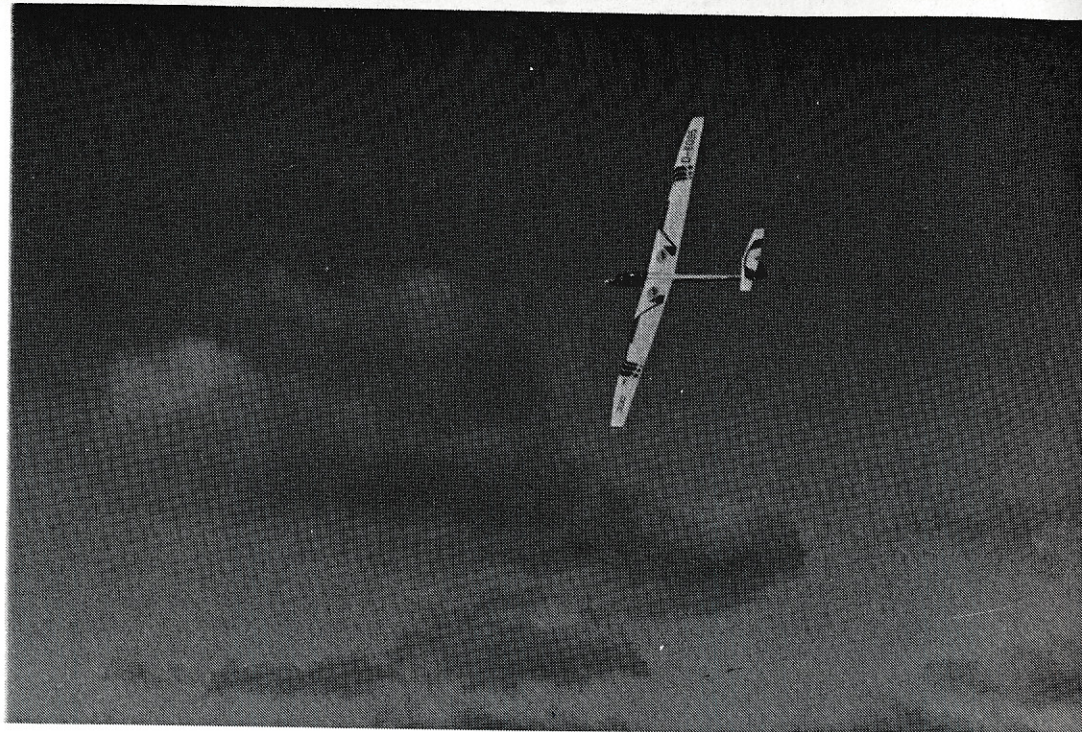
Och se absolut till att du inte har roligt när du modellflyger, då den sortens primitiva egoistiska känslorvallningar menligt kan inverka på vårt förbunds seriösa förhållande till myndigheter...

Kristian B.

BYGGLOKALEN UPPSAGD!

Det är en märklig kommun vi bor i, bygger man inte 25 våningars vansinnesmonument över Hillmans pott så ska Luttrap knäcka ideella föreningar med "marknadsanpassade" hyror.

Hur en marknadsanpassad hyra i ett läge när var och varannan lokal i stan är utan hyresgäst kan vara så hög som den som läggs oss är en gåta vars lösning förmodligen förtjänar ett nobelpris. Vi har i vilket fall sagt upp vår bygglokal, ett möte om vad vi ska göra hålls medan detta nummer ligger hos tryckeriet.

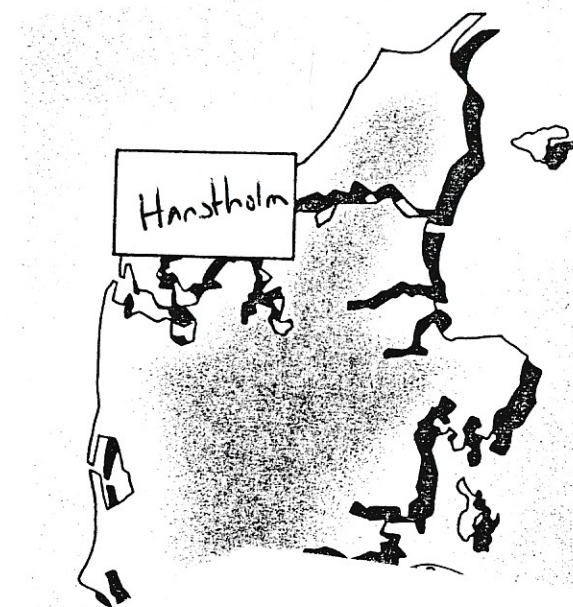


SEMESTERFLYG I DANMARK

Danmark är ett mycket trevligt land att semestra i och då speciellt Gylland med god mat superb öl och många fina campingplatser. Jag stuvade ner en seglare i bagaget vilket senare visade sig vara en utmärkt idé. Jag hade hört att det skulle finnas många fina hangställen efter Gyllands västkust så vi styrde kosan mot Hanstholm. Vi hittade en fin camping där vi stannade en hel vecka och gjorde trevliga dagsutflykter. Nu började jag bli sugen på det här med hangsegling som jag aldrig tidigare provat på. Men var ??? Till min stora förtjusning såg jag två husvagnar på campingen som hade vindstrutar upphissade. Det visade sig vara semestrande modellflygare precis som jag. Jag skulle vilja sända en hälsning

speciellt till en av modellflygarna nämligen Torben Damm i Kolding som förhoppningsvis också läser Spinn. Torben tipsade mig om var det fanns fina hangställen. Det första stället jag provade var ovanför hamnen (A). Lite pirrigt var det första gången att bara kasta seglaren rakt ut över stupet, tänk om det inte bar men jag hade elmotor också utifall men den fick jag ingen användning för mer än som ballast. Det var en underbar känsla att kunna flyga utan motor och fort gick det också. Dessutom hade man kärran i ögonhöjd och det kändes också lite märkligt att kunna se planet ovanifrån när man flög det. Jag provade två hangställen till, det ena vid campingen, (B) vilket anses vara ett av nordeuropas finaste hang. Det andra hanget är ett västhang beläget vid en transformatorstation (C). "C hanget" provade jag på när det blåste ca 16-18 sekundmeter enligt de Tyskar med vindmätare som också var där. Det var en upplevelse. Jag fick flyga med rejält dykroder för att hålla konstant höjd, helt fantastiskt och att rolla och göra loopingar var inga som helst problem. Vill du prova på hangsegling och har Danmark som resmål tveka inte att ta med kärran

Göran Olsson





VEJVISER

1. Klitmøller

Café Conrad
Discotek
Hausgaard Camping
Indkøbsområde
Klitmøller Kro (hotel)
Klitmøller Sommerhus-
udlejning
Nordsø Camping
Nystrup Camping
Restaurant Niels Juul

2. Hanstholm

Se bykort side 2

3. Røhr

Indkøbsområde

4. Vig

Indkøbsområde
Pension Vigsø Bugt
Vigsø Feriecenter
Feriekroen

5. Frøstrup

Frøstrup Kro (hotel)
Indkøbsområde
Industriområde
Læge

6. Lildstrand

Indkøbsområde
Lildstrand fiskerleje

MER TÄVLINGSFLYG TACK!

De enda modellflygare i klubben som verkar ha ett intresse av att tävla är helikopterflygarna. Förutom någon enstaka dammig skalaflygare förstås.

Man måste naturligtvis inte tävla, men det ger faktiskt en hel del i utbyte. Man måste träna, man utvecklas både på träning men framförallt på tävlingar där man efter hand förbättrar sina resultat tack vare ökande rutin. Rutin som betalar tillbaka i det att du blir en betydligt säkrare och omdömesgillare pilot också på klubbflyg.

En annan positiv del är att du får åka runt och träffa likesinnade från hela landet, modellflygSverige är inte stort, och efterhand får man många goda vänner.

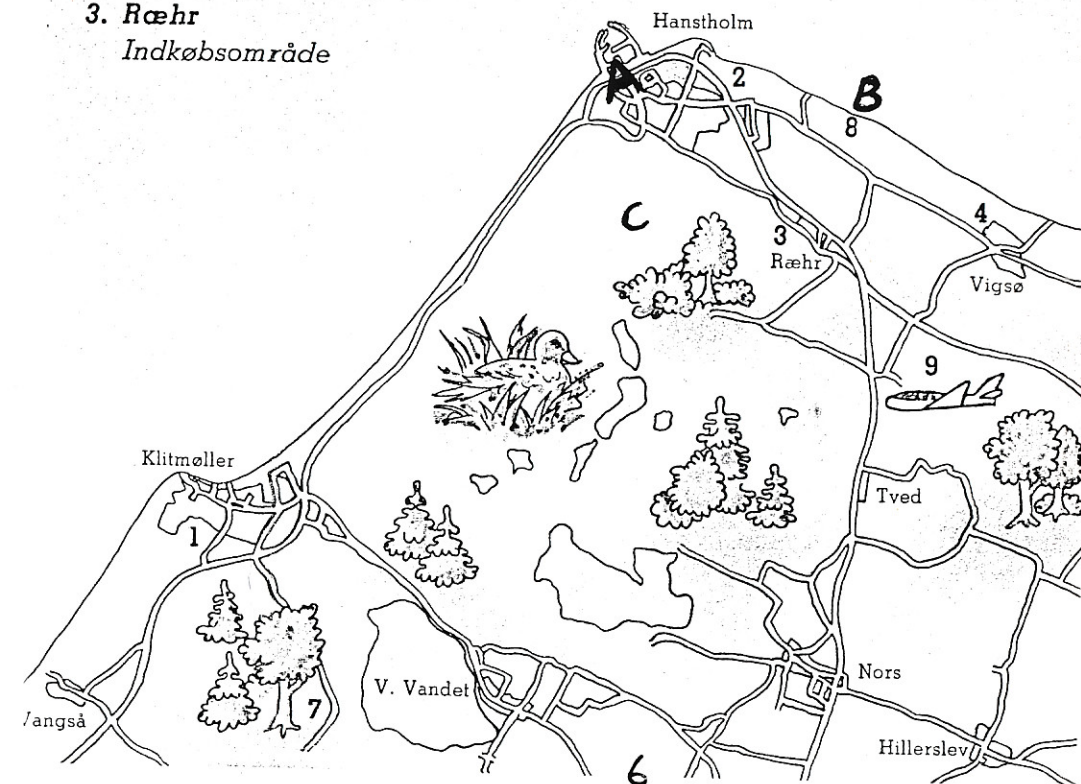
SA LAT 1993 BLI DET AR DA VFK SYNS I ALLA RESULTATLISTOR!

Vad det gäller tävlingsverksamheten 1992 befäster VFK sin position som en klubb med ovanligt många kompetenta helikopterpiloter. I år har Stefan, Håkan, Kaj, Zdravko och redaktören varit med och tävlat. Speciellt Stefan och Håkan tillhör nu Sveriges bästa helikopter populärpiloter och bägge var med och kändes på segern i riksmästerskapet. Både fick dock se sig knappat slagna av Lars Lundin från Enköping, men en andra plats för Stefan och tredje för Håkan bland 15 deltagare är mycket hedervärda resultat! GRATIS!



Ovanstående fula fejs återfanns i tyska Modell:s reportage från helikopter-EM. Vi känner nog igen dig Kaj, men vad sjutton, har du skaffat peruk?

Obwohl die Schweden ihre furchtbarsten Wikinger nach Salzburg schickten, blieb der Erfolg aus



The A-bomb!

Jag har ett spännande jobb, som dessutom emellanåt för mig till spännande platser. Ett flertal besök har jag gjort i norska Rjukan, en plats där tyskarna försökte få fram tungt vatten till sin atombombsutveckling. Det förhindrades av bombningar och en serie sabotage utförda av norska motståndsmän.

En käck film om det hela med Kirk Douglas "Hjältarna från Telemark" spelades in på plats.

Lite perspektiv på atombombens fruktansvärda egenskaper fick jag i höstas vid ett besök i Hiroshima. War Birds har man vant sig att se som läckra maskiner på färgbilder från Texas, där överstarna i Confederate Air Force går och sprätter.

I Hiroshima är det många människor som fortfarande mår dåligt i sviter från den 6 augusti 1945.

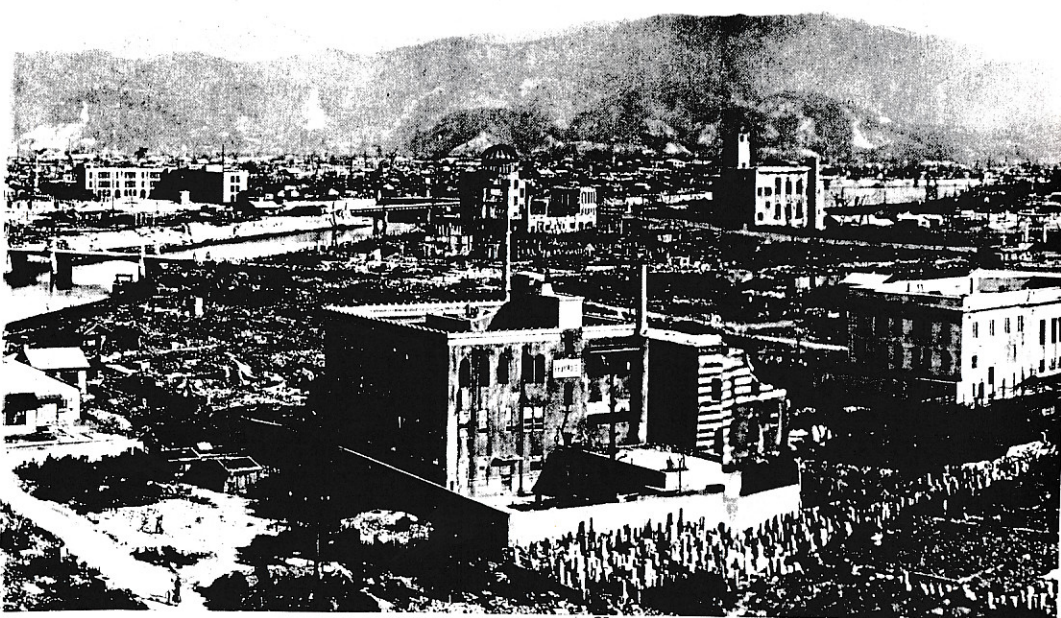
Man blir lite vilsen, dels är det fruktansvärt med en bombning som mer eller mindre var ett led i utprovningen av atombomben.

Hiroshima var utvald som en lämplig testplats, bebyggelse och omgivande berg lämpade sig väl. USA undvek att bomba Hiroshima innan för att rätt kunna bedöma atombombens verkningar...

A andra sidan vet man att Japans galna ledare hade förklarat att Japan skulle försvaras till siste man, alla deltog i försvaret. Barn som var så små att de inte orkade bära gevär fick istället vara med och röja brandgator. Ett konventionellt slut på kriget hade säkert varit ytterligare kostbart, räknat både i amerikanska och japanska liv.

Men Byrons radiostyrda jätte-B29:a känns inte längre lika frän.

Kristian B.



LÄTTVIKTARE!

De flesta människor tänker väl någon gång på vikten. Staffan Algell är en av dem.

Han är smärt, jovisst, men det jag sett vid ett besök i hans hobbyrum är mer prov på en utstuderad teknik att få till lätta modellflygplan.

På hyllorna och hängande från taket finns nära nog alla de modeller som Staffan byggt under åren.

Han har egentligen bara kraschat riktigt ordentligt med en modell. Det var i radioflygets barndom när roderutslagen bara kunde fås i max läge eller inte. Den gången sålde Staffan hela rasket och skaffade en bil för pengarna!

Konsten att bygga lätt börjar redan med valet av motor. Staffan har en Coxmotor, en OS .20 tvåtakt och en OS .26 fyrtakt. Små lätta motorer drar lite bränsle och man kan således välja en liten tank.

Staffan håller ofta utkik efter byggsatser i mindre format för den modell han vill bygga och sätter ihop dem som prototyper. Ibland monterar han in Coxen för få en hum om flygegenskaperna. I de flesta fall kommer dock prototyperna aldrig upp i luften utan Staffan utnyttjar dem för att klura ut lösningar för den modell han vill anpassa till OS 26:an.

Staffan har funnit att 1,5 m är en lämplig spännvidd och att flygegenskaperna blir de bästa om vingbelastningen håller sig kring 50 - 55 g/dm². För att klara det sista går Staffan ofta ifrån originalritningen och tullar på skalriktigheten genom att förstora vingytan. Andringar i kroppslängd kan också komma ifråga för att få tyngdpunkten rätt.

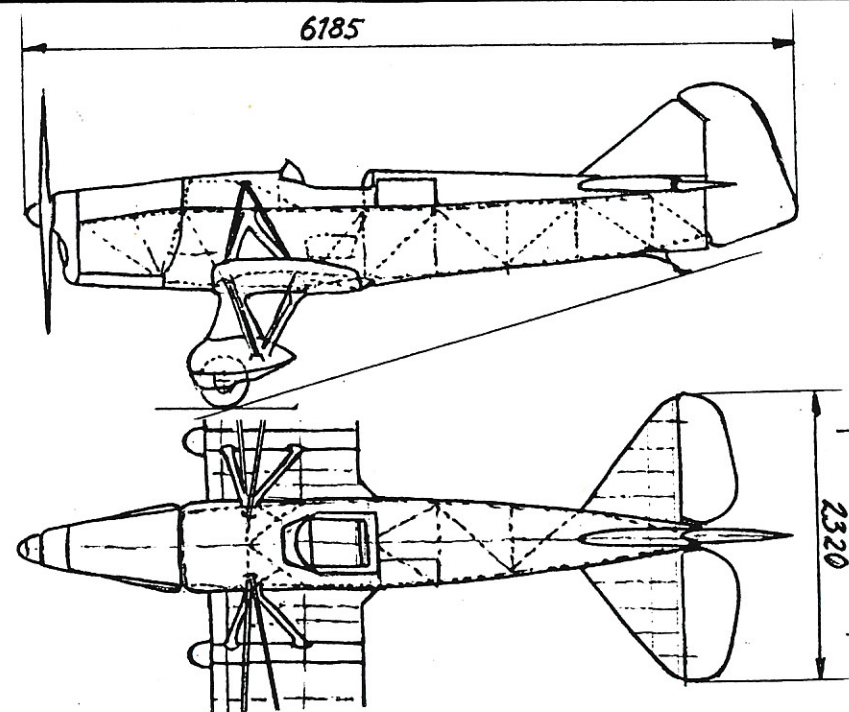
Piper Cub, Hellcat och Sparmann jagare är exempel på modeller som Staffan åstadkommit för OS .26:an. Modellerna kommer trots den lilla motorn kvickt upp från gräset men rör sig i luften så som Staffan önskar. Han vill nämligen att planen skall flyga långsamt och röra sig litet trögt precis så som de verkliga maskinerna gör.

Sparmannjagaren har fått sitt namn efter österrikaren Sparmann som kom till Sverige 1932 och började bygga flygplan i stockholmstrakten. För Staffans del kom jagaren till på begäran av Jaråker. Modellen har under sommaren funnits till beskådan i flygmuseet ute på Hässlö i väntan på den fullskalemodell som Jaråker håller på att bygga.

Staffan går inte till hobbyhandlarna med våg i näven, utan han väljer på känn normalhård balsa och satsar på 5 x 5 mm för alla erforderliga lister till longeronger och stöttor.

För en spantbyggd modell åstadkommer han "virke" till spannten genom att limma balsa mellan 0,4 mm plywood.

Överhuvudtaget använder han så litet material som det överhuvudtaget går. Hela tiden ser han till att förstyyva konstruktionen på utsatta ställen. I tvära dimensionsövergångar och vid kritiska korspunkter mellan stöttor lägger han in trianglar av plywood. Kroppen kaan behöva förstyyvas endera med hjälp av diagonalstag i 5 x 5 balsa eller genom att göra utsatta partier dubbelväggiga med 0,8 mm plywood på insidan.



Helplankning med balsa är främmande för Staffan. Han klär alltid sina modeller med siden, som naturligtvis måste lackas för att få yta. Att begränsa antalet färgskikt på undersidan av modellen spar vikt. Vingar, stabilisator och fena kan många gånger ha omålade fält, dels i dekorativt syfte men framför allt för att hålla vikten nere.

Staffan snålar för den skull inte med detaljer. Luckor, fiffiga lås, dekorativa öppningar, instrumentering etc förhöjer modellernas yttre.

Landningsställ tycks vara en annan av Staffans passioner. Med pianotråd finns tydligen ingen begränsning i möjligheten att få till de mest "konstifika" utföranden. Som fjädrande element finns nästan alltid en rakdel som tar upp vridning.

Jag tror Staffan skulle ha mycket att inspirera oss andra modellbyggare med, om han blev inbjuden att vid en gemensam träff få presentera sina modeller och få visa vad de duger till med hjälp av videofilm.

Vid pennan

Bengt Alenfelt

skattad underhållning av fröken Skogström och hr Karl Eriksson med sång samt av hr Sahlgren vid pianot.

Avestabandyn till Västmanland. Avesta BK har vid sammanträde med Dalarnas bandyförbund framfört missnöje med det uppgjorda serieförslaget. Förningen önskar i stället överföras till Västmanland och där inrangeras i den serie där bl.a. Västanfors, Fagersta m. fl. föreningar deltaga.

Fria norrmen aktiva i idrott.

Stora tävlingar hållas i England.
Jörgen Juve ledare.

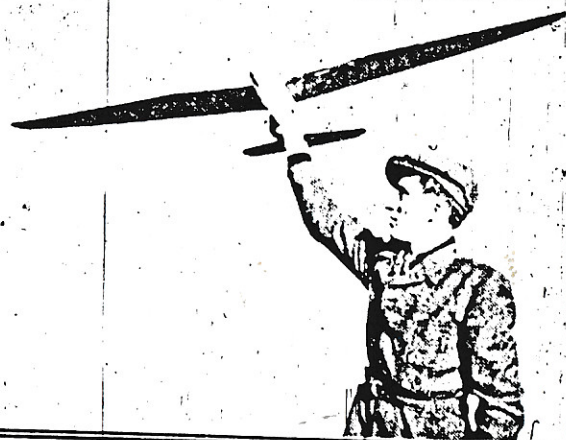
— Enskilt till Länstidningen —

Den kände norske fotbollspelaren och sportjournalisten Jörgen Juve, som för en tid sedan anlände till England, har i den norska Londonradion talat om idrottsarbetet bland de fria norska stridskrafterna. Medan idrottsfolket hemma kämpar sin tyng kamp, yttrade han, har det kommit så många duktiga idrottsmän från Norge, att man kan tala om en idrottsfrönt också utanför hemlandets gränser.

Nyligen höll i Skottland en idrotts-tävling för norrmen med 203 deltagare. Inomot tusen soldater singo permission för att övervara sammankomsten, och till råle en stämning, som bjöd kund- de jämföras med den som hävade under de stora idrottsfesterna i Norge för i tiden.

Vid idrottsämman i Skottland för- rättades också uttagning till de inter- nationella idrottskon-

Modellflygarnas mästerskap.



Karl Erik Landegren, trefaldig klubbmästare.

Västerås flygklubbs modellsektions klubbmästerskaptävlingar höllas i söndags. Vädret var kyligt, det blåste besvärligt, och det fanns rikligt med luftgropar och nedvindar. Detta kunde dock inte nedsätta tävlingshumöret hos de tjugo mästerskapsaspiranterna, och det bjöds också på ett flertal vackra starter trots att många misslyckades. Det be- sannades än en gång att det är en svår konst att vinsa segelmodeller i hård vind. De bästa resultaten blevo:

Motormodeller, klass M 1: 1) Rolf Landegren 1.41,7 min.
Klass M 2: 1) Karl-Erik Landegren 3.59,3. 2) Rolf Landegren 1.20,8.
Segelplansmodeller, klass F 1: 1) K. E. Landegren 3.08,8. 2) S. E. Zellert 2.18,9. 3) Harold Johansson 1.40,3. 4) Stig Jonsson 1.08,0.
Klass F 2: 1) Nils Akerman 1.40,7. 2) Nils Andersson 1.28,1. 3) Boris Thoren 1.12,1.
Klass F 3: 1) K. E. Landegren 1.44,7.

MODELLFLYGPRYTTTELBÖRSEN:

Gratis redannonser.

sänd in din annons till redaktörn.

Säljes:

FUTABA FF7 Programmerbar Helikopterradio
med 4 servon ackar och PCM-mottagare 3.500:-

OS 91 Surpass fyrtaktsmotor 1.800:-

Elektroniskt fartreglage FUTABA MC 112B, 300:-

Gyro JR NEJ100, 700:-

Helikopter Schlüter Junior 50 med Enya 50, 3.500:-

Kaj Johansson tel. 207 83



-DÅ FICK JAG STÅPÄLS

SOM GUNDE SKULLE HA SAGT.

I sommar har redaktörn haft tre modellflygupplevelser utöver det vanliga. Jag vill gärna berätta om dessa, för att stimulera fler medlemmar till att variera sitt modellflygande. Att flyga modellkärran i en ny miljö, kanske med lite backar och träd är spännande och dessutom bra träning. Men det är viktigt att inte åsidosätta säkerheten, flyg inte nära folksamlingar eller stora vägar utan välj öde platser. SMFF:s försäkning gäller dessutom inte när du flyger på annan plats än modellfältet.

Hos Hobbyträ i Gnarp

Ett värbesök hos Gränsfors Bruks Yxsmedja förde oss till Gnarp utanför Sundsvall. Vi passade på att hälsa på Göran på Hobbyträ. Att flyga på modellfältet gick inte pga att vägen dit var ofarbar. Istället startade vi motorn på den medhavda Rättan på gårdsplan utanför Görans balsasåg. Den ligger i en skogsbacke på baksidan om en fullskaligasåg. Start i utförsbacke på den smala vägen mellan träd, diverse skrot och en fabriksvägg. Ett program med avancerad flygning bland grantopparna och en landning på den smala vägen i uppförsbacke. Man häpnar över de tekniska möjligheterna att manövrera ett modellflygplan så exakt.

I gruvhålet

På andra sidan byn från sommarstugan räknat finns ett gruvhål. En cykeltur med ungarna övertygade oss om att miljön var spännande för att pläta modellhelikoptern med pontoner.

Sagt och gjort, in med grejorna och pappa med kamera i bilen. Vi startar upp helikoptern, sändaren räcks över skyddsstängslet till pappa som redan klättrat över. Raskt över själv, sedan lätta helikoptern och flyga in över gruvhålet. Med pontonerna är koptern verkligen "Rock steady", jag följer pappas anvisningar för bästa fotovinklar. Känslan att hovra in koptern med rotorspetsarna klippande en halvmeter från en vertikal klippvägg är verkligen häftig. Ner i gruvhålet, upp igen ut och in bland stenar och klippor. Helikoptern ser verkligen realistisk ut. Filmen slut, hovra upp och ut över staketet. Landning på startpunkten, en av de få från stora stenar rena ytorna på området.

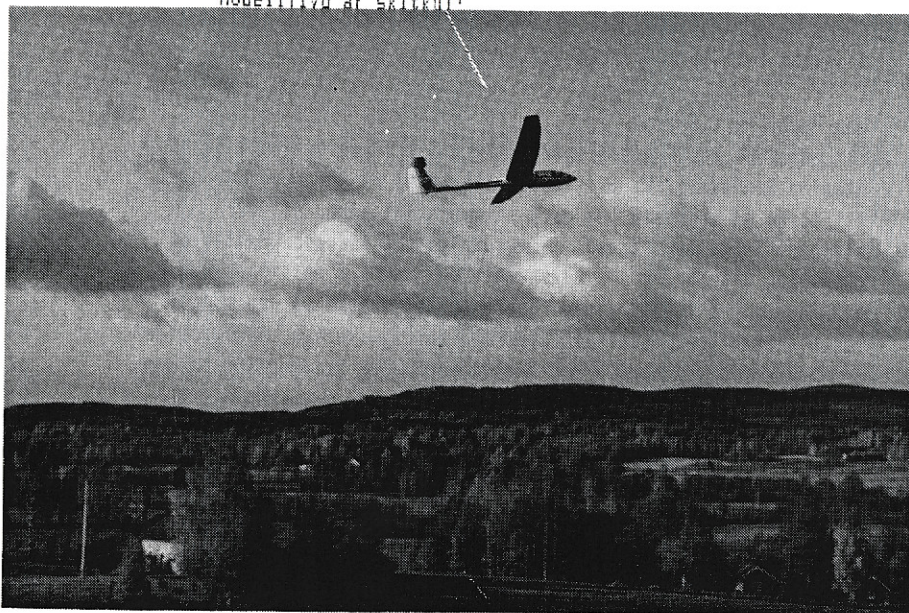
Oppå skogsbacken

Det roligaste är nog ändå hangflyg, läs Görans utmärkta berättelse från Danmark. Vi har en skogsbacke vid stugan som har dugt till hangflyg med den lätta Blue Phoenix-termikseglaren ett par gånger om året.

Dan före älgjaksstarten är vi lovade starka nordliga vindar, så vårt 3,3 meters glasfiberskepp från Graupner packas med. Vi har inga förhoppningar om att det ska funka och första försöket slutar med en spräckt huv. Tejpning och sedan går det bättre. Hanget bär Discusen, åter skall det fotograferas och jag får lägga tryckare efter tryckare i hög fart längs hangkanten framför pappas kamera. Plötsligt bär det bättre och vi får plötsligt god höjd som räcker både till roll och looping. Vilken lycka, det är bara att vråla rakt ut över dalen:

YYYYIIIIIPPPPPPPPPPEEEEEEEEEEE!!!!

Modellflyg är skitkul!



Med hälsning
från nomen-
klaturan i
Norrköping!



--- det är DU och JAG.

Ofta får man höra - **DOM** och **VI**, som om SMFF och dess styrelse är något annat än medlemmar som tagit på sig olika uppdrag som medlemmarna (**du** och **jag**) beslutat om på SMFF:s förbundsmöten eller grenkonferenser.

Du och **jag** kan genom ett aktivt föreningsarbete inom ramen för SMFF:s stadgar påverka vad vi vill att förbundet (**det är du och jag**) skall satsa på.

SMFF:s stagar innebär att du och jag har :

1. Förslags-, yttrande- och rösträtt på klubbmötet.
2. Yttranderätt på förbundsmöte och grenkonferenser.
(rösträtt endast som ombud för din klubb)
3. Rätt att inlämna motioner till förbundsmötet och grenkonferenserna.
(Det skall ske via din klubb som får yttra sig, men du avgör om motionen skall sändas in)

Du och **jag** kan enskilt aktivt påverka och föreslå hur verksamheten inom SMFF skall utformas. Tillsammans beslutar vi på förbundsmötet eller grenkonferenserna om de satsningar som SMFF (**du** och **jag**) skall göra.

Det är alltså DU och JAG som är:





SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

SMFF:s stadgar i ett nötskal:

FÖRBUNDETS MÅLSÄTTNING:

- att utveckla och bredda svenskt modellflyg;
- att verka för bildandet av klubbar och distriktsförbund för bedrivande av modellflyg och stödja klubbarna och distriktsförbunden i deras verksamhet;
- att bedriva ett intensivt och brett ungdomsarbete;
- att företräda modellflygets intressen i förhållande till myndigheter, allmänhet, massmedia och intresseorganisationer;
- att arbeta för ökade kunskaper om modellflyg och ökad säkerhet vid utövandet av modellflygverksamhet;
- att ge modellflygare i Sverige möjlighet att delta och hävda sig väl i internationella tävlingar;
- att verka för internationella kontakter och utbyten.

MEDLEMSKAP:

Medlem i SMFF är klubbar och dess i förbundet registrerade medlemmar samt enskilt anslutna personer som samtliga erlagt fastställd avgift. Medlemskap gäller kalenderår. Klubb har genom insändande av registreringsansökan också erkänt SMFF:s stadgar.

MODELLFLYGKLUBBAR:

Modellflygklubb skall ha minst 5 medlemmar som betalt avgift och registrerats till SMFF. Modellflygklubb skall så långt möjligt inom sitt verksamhetsområde arbeta i enlighet med förbundets målsättning.

Antager klubb andra stadgar än SMFF:s normalstadgar skall dessa delges förbundsstyrelsen för yttrande.

Modellflygklubb skall hålla möte minst en gång per år och ha en styrelse med minst 3 ledamöter som får väljas på högst 2 års mandattid.

Alla medlemmar som bedriver modellflygverksamhet skall registreras till SMFF.

Minst 60% av klubbens medlemmar bör vara i åldern 7-25 år.

Modellflygklubb skall årligen insända registreringsansökan för klubben till SMFF.

DISTRIKSORGANISATIONER:

Distriktsförbund har till uppgift att vara ett sammanhållande och impulsgivande organ för distriktets modellflygverksamhet. Där Distriktsförbund finns tillhör klubb detta automatiskt och avgiftsfritt.

AVGIFTER OCH RAPPORTER:

Avgifter till förbundet fastställs av förbundsstyrelsen.

Anslutna klubbar skall till förbundet inge de rapporter om medlemskap och verksamhet samt de uppgifter i övrigt, som förbundsstyrelsen beslutar eller förbundsstyrelsen kräver. Förbundets verksamhets- och räkenskapsår är kalenderår.



-- det är DU och Jag

FÖRBUNDSMÖTE och GRENKONFERENSER.

FÖRBUNDSMÖTET:

Förbundsstyrelsen är SMFF:s högsta beslutande organ och genomförs varje år.

På förbundsstyrelsen väljs förbundsstyrelse, ordförande i utbildningsstyrelsen och PR- och rekryteringskommittén samt beslutas om budget samt om inkomna motioner och styrelsens förslag.

Inom ramen för förbundsstyrelsen genomförs Grenkonferenserna.

GRENKONFERENSEN:

Grenkonferensen (en för vardera fri-, lin- och radioflyget) är respektive grens högsta beslutande organ och genomförs varje år. På respektive grenkonferens väljs grenstyrelse, arbetsutskott för tävlingsgrenar, ledamöter i utbildningsstyrelsen och PR- och rekryteringskommittén samt beslutas om bl.a grenbudget, tävlingsregler och klasser.

FÖRBUNDETS STYRELSE OCH KOMMITTÉER:

FÖRBUNDSSTYRELSEN

Förbundsstyrelsen är beslutande och verkställande organ i övergripande frågor mellan förbundsårsmötena.

UTBILDNINGSTYRELSE

Utbildningsstyrelsen har hand om förbundets utbildningsfrågor och består av ordförande och en ledamot från vardera grenarna.

PR- och REKRYTERINGSKOMMITTÉEN (PREK)

PR- och rekryteringskommittén har hand om PR- och rekryteringsfrågor och är rapporteringsskyldig till förbundsstyrelsen. Kommittén består av ordförande och en ledamot från vardera grenarna.

GRENSTYRELSENA

Grenstyrelsen är beslutande och verkställande organ i frågor som rör grenens verksamhetsområde mellan grenkonferenserna.

FÖRBUNDSEXPEDITION, FUNKTIONÄRER:

Förbundsexpeditionen handhar löpande ärenden som t.ex medlemsregistrering och adressregister, MFN- prenumeranter, utskick av tävlingsinbjudningar och månadsmeddelanden m.m. Förbundsexpeditionen inrymmer också förbundets förlagsverksamhet. Förbundsstyrelsen äger engagera personal eller funktionärer för expeditionens drift. Förbundsexpeditionen lyder under förbundsstyrelsen.

SAMMANFATTNING AV FÖRBUNDETS VERKSAMHET:

SMFF:s centrala och administrativa verksamhet omfattar styrelse och expedition, modellflyggrenar (Friflyg, Linflyg och Radioflyg), representanter inom utbildningsstyrelse, PR- och rekryteringskommittén och enskilda medlemmar FAI-, KSAK, och Nordiska samarbetet. Deras gemensamma språkrör är SMFF:s Månadsmeddelande och Modellflygnytt som sänds till alla klubbar och prenumeranter anslutna till SMFF.

SMFF ÄR INTE DOM OCH VI UTAN DU OCH JAG.

En titt på SMFF:s stadgar säger :

1. Förslag skall vara SMFF:s exp tillhanda senast den 7 jan det år förbundsmötet hålls.

(Kan ställas av förbundsstyrelsen, grenstyrelserna, distriktsförbundsstyrelser, revisorer och förbundscommitteer.)

2. Motioner skall vara SMFF:s exp tillhanda senast den 7 jan det år förbundsmötet hålls.

(Motioner får inlämnas av klubb och enskild medlem. Motioner från klubbmedlem skall behandlas av den klubb som medlemmen tillhör, vars klubbmöte av- eller tillstyrker den. Om klubben avstyrker motionen kan motionären begära att den ändå insänds genom klubbens försorg.)

3. Varje registrerad medlem i SMFF har yttranderätt vid förbundsmöte och grenkonferens.

4. Rösträtt till förbundsmötet har endast de av klubbar/distrikt valda ombuden. Fullmaktsröstning tillåts ej.

(Klubb får sända ett ombud för varje påbörjat 25 tal registrerade klubbmedlemmar.)

5. Rösträtt till grenkonferenserna har endast av klubben valda ombud.

(Klubb har dels en röst för varje påbörjat 50-tal medlemmar, dels en röst för varje påbörjat 10-tal tävlingsaktiva i av SMFF sanktionerad tävling i grenen. Klubb har rätt att delta med ett ombud för varje 3-tal röster enligt ovan. Varje ombud får högst ha tre röster. Fullmaktsröstning är ej tillåten.)

6. Senast 14 dagar före förbundsmötet skall behörighetshandlingar vara förbundsexpeditionen tillhanda.

7. Förbundsstyrelsen skall senast 2 veckor före förbundsmötets öppnande till klubbarna distribuera inkomna förslag och motioner kompletterade med förbundsstyrelsens / grenstyrelsens yttrande.

Som DU ser av ovanstående ger SMFF:s stadgar stora möjligheter att påverka vad SMFF skall satsa på eller hur t.ex DU tycker att en tävlings regler skall utformas.

SMFF blir vad DU och JAG beslutat om !



..det är alltså DU och JAG .

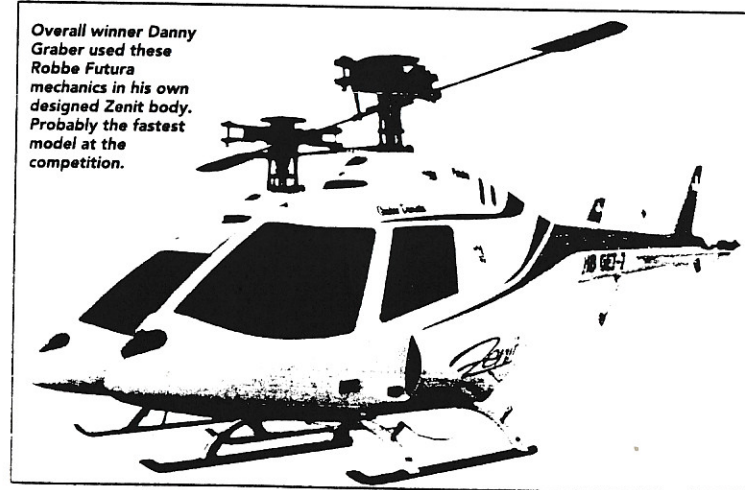
SPINN BEVAKAR EM FÖR RADIOSTYRDA KOPTRAR I ÖSTERRIKE, F3C

Em i F3c i Österrike, kan det vara något?
Vi fyllde en bil med suportrar från västerås, rem leffe från stockholm fyllde upp sista platsen. I Linköping medan vi njöt av ett provflygningspass av jas 39, kom 2/3 av vårt team Per Nordström och Tomas Cedergrén från Nyköping. Lördag morgon gick vi i land i norra Tyskland på kvällen var vi på hotellet i Salzburg Österrike.

Söndagen bestog av invägning fri flygning, kontroll av radio samt handskakning med både kända och okända. Tävlingsplatsen låg bland alptoppar mycket vackert strax utanför saltzburg. Ett suportergång från Göteborg fanns på plats. Nu väntade vi bara på 3:e mannen i laget, Lars Bexander från stockholm som anlände på kvällen. På tal om anlant så fanns ett gäng från gottland redan på plats när vi kom, och sist men inte minst Herr Lindberg (lagledaren).

Intressant vid invägningen var alla uppgifter om modellerna. Den tyngsta modellen vägde *5,7 kg* och tillhörde *Marelli*. Den lättaste var *fransk, vägde 4,5 kg*. Bland radioapparaterna var FUTABA FC 28 populärast med 18 st Sedan kom GRAUPNER MC 20 7st FUTABA 1024 4st MULTIPLEX 3030 3st FUTABA FC18 2st JR PCM 10 2st WEBRA SPACE 2st GRAUPNER 347 1st JR ? 1st. På modulationssidan var PCM vanligast med 25st PPM 15st. Servona som användes var 23st FUTABA S9201 GRAUPNER 4421 4st FUTABA S9302 3st GRAUPNER 4021 3st, JR 4031 1st. Rawski från polen hade gjort sitt gyro själv, övriga använde FUTABA 23st, GRAUPNER 16st. Varvtalsregulator var inte så vanligt som vi trott, 2st använde WEBRAS resten var ROBBE CSC 4. På bränsle fronten finns det mesta, alla använde syntetisk olja (utom en av polakerna). Vanligaste fabrikaten var AERO SYNTH och CARBOLIN inblandningen var mellan 15-20% Nitrometan fanns mellan 3-35% 10-15st flög utan nitro.

Overall winner Danny Graber used these Robbe Futura mechanics in his own designed Zenit body. Probably the fastest model at the competition.



Som stjärtrotor var SITAR vanligast TG näst vanliga resten blandat. Alla utom norrmännen (concept) polackerna en engelsman och en finländare hade medroterande stjärtrotor.

På huvudrotor sidan var SITAR åter vanligast med 18 st 5 st VARIO, 4 st TG, 1 st schluter, 1 st gp 9 Bladvikten var mellan 180-200 gram.



Drei Wochen lang täglich fünf Liter Spirit, und Josef Brennstener beherrschte seinen neuen Heli. Der 2. Platz war sein verdienter Lohn

Bland avgassystemen var HATORI vanligast

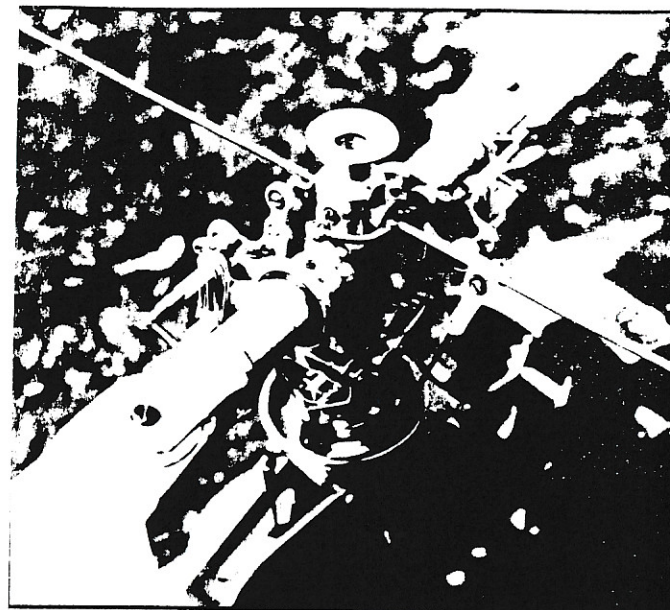
med 18 st ROSSI 5 st resten blandat

Motorsidan dominerades av OS med 14 st, 7 st WEBRA, 7 st ROSSI 6 st PICCO, 3 st OPS, 1 st JAMADA, 1 st MVVS.

Hovringsvarvtalet låg mellan 1100-1600, flygning 1400-2000. Polackerna hade samma oavsett flygtillstånd. På kroppsidan var någon form av JET RANGER vanligast 11 st men dom nya spacade mindre kropparna är på väg, ex SITAR speedy copter eller VARIOS ORCA.

Mekanikerna var mycket blandat 6 st HEIM, 6 st egna, 5 st VARIO 4 st SITAR, 4 st X-CELL, 3 st CONCEPT, 3 st HIROBO, 2 st FUTURA 2 st CD, 1 st KALT, 1 st MAGIC, 1 st FUTURA/MAGIC.

Måndagen var officiell träning och inställning av motorerna på den lite högre höjden än dom var vana vid. Vi tillbringade mesta delen av den på ett träningsfält Bexander fick flyga in sig på sin helt nybyggda ROBBE FUTURA Det var mycket starkt gjort av Lasse att komma ner med så kort varsel, och prestera ett så pass bra resultat.



Man beachte die große Anzahl verschiedener Kugelhöpfe am Eigenbau-Hubschrauber des Polen Aleksander Rawski

Polackerna höll också till på träningsfältet. Oj vad dom saknade prylar, så vi gjorde lite affärer med dom mycket sympatiska pojkarna från öster. Dom hade funderingar om att ansöka om VM nästa gång, så vi får väl se.

På tisdagen var det bläst och regn så flygningarna blev inställda. Vi åkte till Munchen och handlade helikoptrar.

Onsdagen bjöd på toppenväder helt vidstillat och Len Mount från england var först till start. Andra starten Graber från schweiz, då var alla mycket nyfikna, han fick 211 poäng Strax efter flög Gasser från samma land och alla svenskar var överens om att han fått till en toppflygning bättre än Graber. Men inte han fick 198 och vi började ana vad vi hade för herrar på dommarstolarna. Håkan skulle filma polacken Piotr, men han inte starta kameran, helikoptern smällde i ready boxen.

Dansken Kaj Nielsen fick till en fin flygning med 192,5 poäng Brennstiner från Österrike gjorde sin första flygning med den nya

prototypen av Sitar helikoptern. Med tanke på att den bara var 3 veckor gammal, flög den mycket bra. Helikoptern har ett vinande ljud som enl Sitar själv kommer från stjärtrotorn. Den stora skillnaden från dom tidigare modellerna som ex. Cedergrén och Nordström har är en ny kropp i space modell.

Några piloter senare startar sonen Franz Brennstiner, med en SCHLUTER MAGIC som han ärvt av fadern, och i Franz fall har inte äpplet fallit långt från trädet. Han presterar en mycket bra flygning på 167 poäng.

I programmet står att fadern varit österikisk mästare mellan 1979- och frammåt vilket säger en del om denna familj som har ett 25 tal flyklara helikoptrar hemma i källaren.

Första svensken inhopade Lars Bexander som flög den enda SCHLUTER FUTURA helt i original (utom bladen som var SITAR)

han började mycket lungt och fint, en av piruetterna i topphatten blev helt perfekt. Det hade blivit helt vindstilla till lasses flygning, och för att vara reserv till reserven gör han en toppenflygning efter bara 2 år som helikopterpilot.

Lasse fick 154,5 poäng i sin första start. Som tvåa bland svenskarna startade Pärre Nordström. Det är fortfarande vindstilla, och pärre som flyger SITAR, med bra fart har ett toppenläge till bra poäng. Hovringarna gick bra, och enda stora missen blev i roling stallturn. Autorotationen blev toppenfin (vi har den på video) men domarna dömda högsta 8 poäng, lägsta var nere på 4 poäng alltså inte godkänt. Mycket konstigt och hela publiken stönade när poängen efter flygningen kommer upp. Totalt fick Pärre 160,5 poäng. Tomas Cedergren flög sist första dan och enligt hans personliga mekaniker brukar hansla till under tävling (vi supportrar hade klagat på flygningen under träningen) Precis som mecken sa så slog han till med dagens bästa svenska resultat på 169 poäng. Hovringsmanövrerna var mycket bra, men han flög lite för högt och för långt ut i flygmanövrerna vilket drog ner poängen.

Torsdagen började med lite regn, men tävlingen kom igång i skaplig tid, det blev lite jagande efter paraplyer och sändare skydd. Vi hade Lasses flygning från SCHLUTER cup i färskt minne hans sändare la av i regnet. Detta fick inte hända på ett EM. Lasse som tränat med ny nitro soppa hela natten, för att få bättre fart i sin tunga FUTURA, var först till start. Under nattträningen hade Lasse tappat en magnet till sin varvtalsregulator så han fick problem med varvet och höjdhållningen i hovringen. Flygningen blev bättre med nitrosoppan, och totalt ökade han med 5,5 poäng till 160 i andra omgången. Pärre andra start började i helt lungt väder och något kallare än första dan, så nu hade han bättre fart i SITARN. Bästa manövrar blev nosin och loping totalt fick han 171,5 poäng.

Senare på dagen flög polacken Aleks Rawski och gjorde först hovrande m och sedan en hygglig nosin efter detta en tophat som var mycket speciell, till slut blev det en autorotation ner i ett dike så man bara såg röken från motorn. Dom är mycket tappra polackerna och fick tävlingens längsta aplåder.

Dansken Mikael Nygård låg på 5:e plats med 199 poäng efter första flygningen, en mycket fin start med en helikopter som är mycket egna konstruktioner. Andra flygningen gav 184 poäng, alltså inte lika bra, men åter igen en dommare på 3,5 för autorotation och en annan på 8, detta var inte klokt.

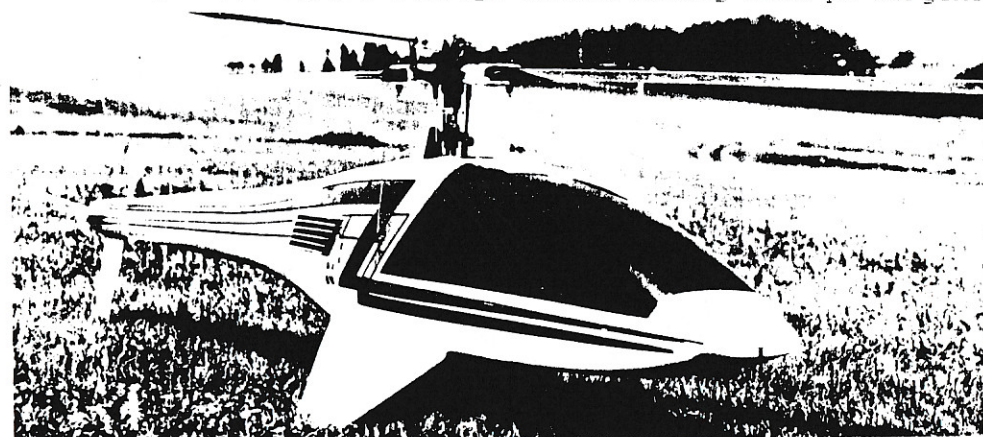
En av finländarna Porokka gjorde en lugn och fin flygning med sin schluter magic, var inte själv så nöjd den var hans reserv och hade tränings bom utan kropp. Men det gick bra han fick 156,5 i första 162 i andra.

Daniele Graber gjorde sin andra flygning, mycket elegant, man lägger märke till att han flyger sakta genom hovringsmanövrerna Detta ser mycket tjuvigt ut men enl. expertisen är detta flygsätt

är mycket svårt och kräver ett evigt spakande. Graber knapade ihop 213,5 poäng Gassers andra flygning blev åter en toppflygning på 200 poäng, han fick från 4-9 poäng på autorotationen Svenskarna är besvikna då deras största diff "bara" är 4 poäng, även där är dom slagna

Jag hade ett samtal med ordföranden i CIAM F3c komittén Horace Hagen han var helt förtvivlad över dommarnas agerande och sa att dom lysnar inte på vad folk säger, helt horibelt. Det får inte uppstå några liknande tendenser i sverige bland dommar kären detta skulle ta förstöra en trevlig sport, där domarna måste följa regelboken och dömma mot den faktiska flygningen som piloterna presterar.

På fredags morgonen regnade det igen så västerås bilen som var tvungen att vara i sverige senast söndag åkte på morgonen.



En tredje omgång som lyckades genomföras på fredagen innehöll endast en av mistag stulen meklåda som efter mycket letande hittades hos fransmännen som blev djupt ångerfulla och skamset bar ut lådan till readyboxen igen så svenskarna kunde göra sina sista starter. Som slutord kan sägas att det är en enorm upplevelse att vara med dom stora pojkarna ute på kotinenten, och få prata med Heim, Vario, Sitar och alla andra kändisar är något som räcker ända fram till nästa höst för då är det VM i Österrike och jag är övertygad om att ett lass med västeråsare finns på plats.

Kaj Johansson

Plats	Namn	Poäng	Helikopter	Radio	motor	land	vikt	Bränsle
1	Graber	433	Macio/futura	FUTABA	Picco	CH	5085	Carbolin 1
2	Brennstiner	418,5	Sitar	Webra	Webra	A	5600	Coolpower
3	Parisot	412	Heim	Multiplex	OS	F	4875	Tornado
4	Gasser	402,5	Sitar	Futaba	Webra	CH	5490	Synth 0% r
5	Daeppen	398	Vario	Futaba	Webra	CH	4895	Synth 0% r
6	Roessner	395,5	Macio	Graupner	OS	D	5355	Carbolin 1
7	Schulz	395	Heim	Graupner	Webra	D	5240	Aerosynth
8	Heine	394,5	Futura	Futaba	Picco	D	5570	Carbolin 1
9	Marelli	390	CD	Futaba	OS	I	5735	Carbolin 5
10	Nyegaard	383	Egen	Futaba	Rossi	D	5040	Aerosynth
24	Cedergren	338	Sitar	Futaba	Picco	S	5230	Carbolin
25	Nordström	334	Sitar	Graupner	Picco	S	5430	Carbolin
33	Bexander	314,5	Futura	Multiplex	Picco	s	5630	Aerosynth

Bygga modeller (knåpgöra som många pojkar gilla.

Flygklubbens modellsektion i Västerås utställer
modeller på Björnön om söndag



Bilderna visar: Övre raden, fr. v.: Jörgen Hedström silar på en "nos", Nils Akerman impregnerar en vinge, Undre raden: Arnold Johansson, och Nils Andersson samt (i. h.) Harold Johansson i arbetstagen.

I samband med friluftsfolkets dag om söndag 14. Västeråsarna tillfälle att stifta närmare bekant- skap med modellflygning. Väster- ås flygklubb modellflygningsssek-

tion kommer att i en monter visa prov på olika modeller, och blir det lämpligt väder kommer även en uppvisning i modellflygning att an- (Forts d. sid. 11: Modellflyg.)

SEGELFLYG.

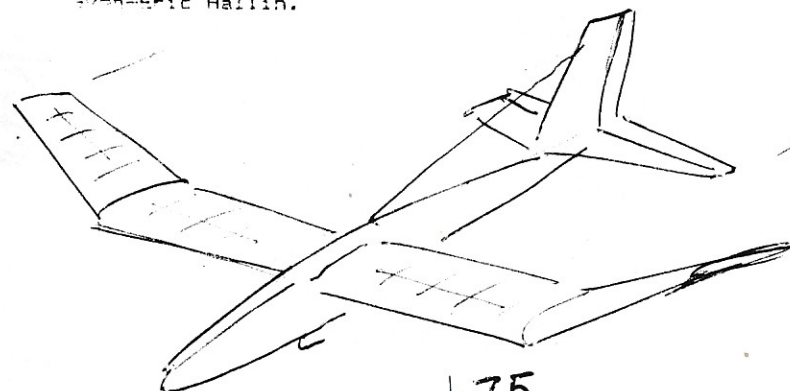
TVÄ segelflygtävlingar har vi genomfört i höst. Först länsmästerskap i R/C-segel som i år arrangerades av Arboga Modellklubb lördag 12 september med Dick Tomasson som tävlingsledare och primus motor. Min tävlande hade mätt upp, fem från Västerås och fyra från Arboga Modellklubb, därav två juniorer. Meteorologen hade förutspått både sol och moln, men det blev mest moln, bläst och regn. Vi hann faktiskt bli lite våta innan sista perioden var färdigflugen. Ivar försvarade mästerskapstiteln från fjolåret, och ny juniormästare blev Kaj Ammesmäki Arboga Modellklubb. Den andra junioren i tävlingen Andreas Savebro, han var juniormästare året innan, han fick se sig slagen av kaj med 32 poäng i år.

RESULTAT:	1 Ivar Eriandson	VFKmfs 878 p	länsmästare
	2 Jan Asplund	816 p	
	3 Jan Eriksson	796 p	
	4 Kaj Ammesmäki Arboga m	763 p	junior
	5 Andreas Savebro	731 p	
	6 Mats Olesson	706 p	
	7 S-E Hallin	VFKmfs 680 p	
	8 Bertil Winblad	616 p	
	9 Dick Tpmasson Arboga m	599 p	

Vår egen tävling R/C-segel blev i år "Stummeumskonkurrensen" den posttävling som en dansk segelflygklubb hade inbjudit alla SMFF-anslutna klubbar till. Reglerna var i det närmaste identiska med våra egna med undantag för mera landningspoäng och att modellens spännvidd fick vara högst 2 meter. Tävlingen omfattade fem flygningar i fyra rundor. Med sex tävlande blev det 30 starter i varje runda. Flygtiderna var satta till 3, 4, 5, 6, och 7 minuter. När klatchan var fyra hade vi bara hunnit med tre rundor och det fick räcka. Alf Vallin var tvungen att avbryta tävlingen redan efter två rundor. Sammanställning och beräkning av poäng var något oklar från min sida så jag skickade iväg resultaten som de var till Danmark. Vi får väl se vad det kan bli.

RESULTAT:	1 Stefan Ramnell	4341 p	genomsnitt 1447 p
	2 S-E Hallin	4285 p	1428 p
	3 Bertil Winblad	4057 p	1352 p
	4 Jan Asplund	3388 p	1129 p
	5 Bengt Carlen	3067 p	1022 p
	6 Alf Vallin	1410 p	705 p

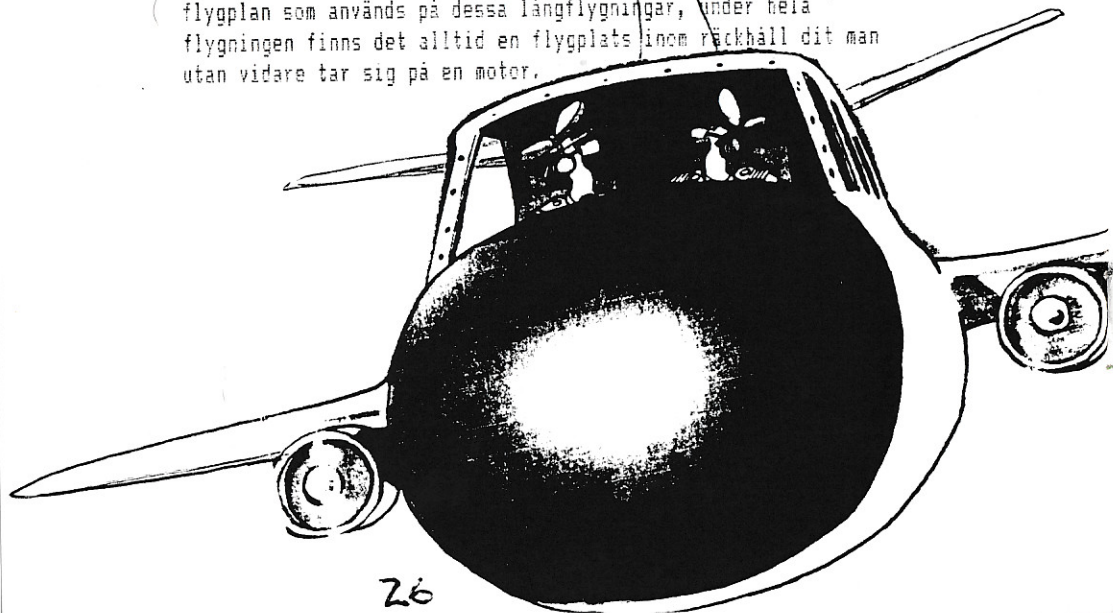
Sten-Eric Hallin.



Från VLT
6/11
1947
(50 år sedan!)

SPINN SYNAR: BOEING 767

Det var ett tag sedan vi hade anledning att berätta lite mer ingående om något fullskala flygetyg, men en tjänsteresa till Hiroshima förde oss ombord på en modern passagerarkärre. Vi flög SAS Boeing 767 från Tokyo, linjen opererar man tillsammans med All Nippon Airways varför man får både vanliga bestick och chop sticks till krubbet. Att alla ombordvarande emellanåt blir magsjuka är inte så konstigt, hur sjutton vågar man servera rå fisk på ett flygplan? Näväl, man får ju medel att skölja ner eländet med så det går ganska bra. Efter maten gjorde vi slut på resterande Yen genom att köpa Toblerone. Trevliga värdinnan Berit Astrup hjälpte oss och det vart ett överväldigande stort antal Toblerone, tills vi gjorde Berit uppmärksam på att hon förväxlade Venkursen med isländska dinarer. Eftersom SAS nu stod i tacksamhetsskuld till oss dealade vi till oss ett besök i cockpit. Något vi misslyckats med på nerresan, möjligtvis pga att vi då slog oss i slang med ett par SAAB-killar över ett antal gröggar. Utanför cockpit möts vi av flightens befälhavare, kapten Finn O Westblom. En imponerande damas med ett långt flygarliv bakom sig som nu introducerar oss i handhavandet av en Boeing 767. På dessa långflygningar, flygtiden är ca 11 timmar finns det fyra piloter ombord. Man turas om i cockpit, där det alltid finns minst två piloter. 767:an är det första tvåmotoriga flygplan som används på dessa långflygningar, under hela flygningen finns det alltid en flygplats inom räckhåll dit man utan vidare tar sig på en motor.



767:an är ett passagerarflygplan med ovanligt vackra långa smäckra vingar, aerodynamiken känns sund och man funderar lite på om den inte skulle duga till termikflygning...

Utsikten från cockpitens klara rutor är helt fantastisk, vi blickar ut över den sibiriska floden Lenas frusna vindingar. Utsikten genom passagerarkabinens rutor är för övrigt inte lika klar, de senaste årens höga vulkaniska aktivitet har påverkat rutornas yta.



Vi spekulerar lite över gamla Sovjetunionens bristande respekt för miljön, Finn blev chockad när han efter flera år åter flög över Aralsjön och inte kände igen sig då vattenytan sänkts flera tiotals meter.

Det är skönt att det sibiriska flodvänningsprojektet gick i graven tillsammans med Sovjetunionen.

Miljön i 767:ans cockpit är lite förbryllande, uppenbarligen är ergonomi inte något värderat ord i Seattle. Det är högt i tak som i en gammal jordkällare och ganska trångt. Datorskärmar blandas med reglage som har ångloksstuk. Spaken, eller kanske riktigare styrpedistalen är av samma kaliber som en parkeringsmätare. Det är Boeingfilosofi, kan man inte röra sig utan att stöta till någon spak glömmar man inte heller att slå om den. Därför är switchen! för att fälla in stället av en design som verkar plagierad från växelspaken i en Trabant. Boeing har en hel del att lära från hur europeiska radiostyrningstillverkare arrangerar en styrenhet!

(Denna bedömning av cockpitens utförande är redaktörns egen, och inte kapten Westbloms)

Vi växlar några ord med en norsk styrman, tyvärr har vi tappat bort namnet. Det är första gången han flyger tillsammans med Finn, vilket är SAS filosofi. Förmodligen mycket säkert då ingenting kan tas för givet mellan olika besättningsmedlemmar, och risken för långtgående samarbetssvårigheter mellan piloterna är liten.

(Något som för övrigt vår värdelösa svenska haverikommission skyllde olyckan i Oskarshamn på, fastän olycksorsaken

uppenbarligen var ett tyngdpunktsfel. Tyngdpunktsläget beräknas, bl.a. baserat på Luftfartsverkets angivna genomsnittsvikt per passagerare som vid den tidpunkten var över 10 kg lägre än den verkliga. Det är uppenbarligen lättare för haverikommissionen att sparka på de som inte längre kan försvara sig än att kritisera bröderna på verket.)

Vi kommer in på ämnet genomsnittsvikt då vi pratar konsekvenserna av tungt lastade flygplan. Inte nog med att extra bränsle behövs för att bära den extra lasten, det behövs dessutom extra bränsle för att bära det extra bränslet, osv. Själva har vi med oss 27 kg övertvikt i bagaget och får lite dåligt samvete...

Vi blir förvånade då vi erfar att den angivna genomsnittsvikten per pax bara har ändrats på inrikesflyget, fortfarande är beräkningsunderlaget ca 10 kg fel vid utrikesflygningar. 250 passagerare gånger 10 kg är ett fel på 2,5 ton!

Problemet är inte så stort vid flygningar från Tokyo med mycket japaner ombord, men är förmodligen betydligt större vid flygningar från Tyskland och USA....

Vår norske styrman har flugit åtta år som helikopterpilot på Nordsjön, med gummidräkt i en bullrig och skakig kopter.

Han säger att han trivs bättre med att sitta i skjortärmarna i en SAS-kärra och serveras kaffe av söta flygvärdinnor.

ANA har erbjudit SAS-piloter jobb i Japan, men då krävs en tre månaders kurs på marken för att lära sig hyfs, vett och bugningar på japanskt vis.

På datorsidan är 767:an dock mycket bra. Nödvändiga informationer presenteras överskådligt och man kan enkelt växla bild till önskad information. Kartor och radarbilder ritas snabbt upp, en grön pil som indikerar riktningen mot nästa radiofyr svänger så smält hela tiden och vi undrar om kärran småvagnar lite omärkligt hela tiden. Det är dock inte fallet, det är signalen som fadar, förmodligen har ryssarna köpt sina sändare från samma tillverkare som levererade Radio Luxemburgs.

Annars börjar också de här kärrorna bli individer, en smula snedtrim på sidrodret behövs för att hålla den här rätt i luften. En annan bildskärm visar motorernas värden, trycken på in- och utloppssidan liksom inloppsturbinens och kompressordelens varvtal. Utloppstemperaturen är en mycket bra indikation på om något är fel i motorn.

Kapten Westblom berättar att han flög höghöjdsflygningar med Draken i flygvapnet, man tog fart riktade upp nosen och kunde nå 25.000 m höjd. Då började motorn hosta, trycket i cockpitens sjönk varför det kändes som om ögonen ville hoppa ur sina hålor. Det gällde då att inte tappa koncentrationen utan försöka hålla kärran på rätt köl tills man åter nådde lägre luftlager. Känslan för hur ett flygplan ska behandlas börjar saknas bland yngre piloter, vid start ska kärran rotera och upp när angiven hastighet är nådd, vill den inte drar man bara spaken en bit till. Även om landningen kan ske helt automatiskt, tycker kapten Westblom att det är betydligt trevligare att själv landa flygplanet.

Vi är lite småfula och kollar om kapten känner till hur lyftkraften alstras. Det vet han, de senaste årens skrivelser har inte gått obemärkt förbi och SAS undermåliga utbildningsmaterial får nu vika åt sidan.

Vi tackar kapten Westblom för den långa och mycket informativa stund vi fått i cockpit. Han berättar att ett arv ryssarna fick av Sovjetunionen var en fullständig radartäckning varför flygningarna över Sibirien går mycket smärtfritt.

-Över Indien är det omöjligt att ta emot besök i cockpit, allt är en enda röra, och man måste hela tiden slåss för sin position och för att få gå på rätt kurs. Emellanåt får man cirkla långa stunder medan trafikledarna funderar på vad som skall göras.

ÄNNU FLER NYA MEDLEMMAR! Vi har fått följande nya medlemmar:

Magnus	Angantyr
Joakim	Axelsson
Krister	Bjermert
John	Dahlin
Torbjörn	Dahlin
Joel	Ericsson
Mikael	Forslund
Urban	Forslund
Kurt	Hedman
Erik	Henriksson
Johan	Henriksson
Lars	Henriksson
Jan	Johansson
Kenneth	Johansson
Daniel	Larson
Tom	Liljeroos
Kaj	Nilsson
Jonas	Sjögren
Andreas	Wallenström
Anders	Wele'n

Ni hälsas varmt välkomna till VFK:s modellflygsektion och som vi hoppas en mycket givande fritidssysselsättning!

SPINN är Västerås Flygklubbs modellflygsektions medlemsblad.		
Redaktör: Kristian Berggren, tel. 021-302116 Gransångargatan 137, 724 71 Västerås		
Utgivningsplan: SPINN Utkommer: Material och annonser bör vara red. tillhanda:		
Nr 1	mitten av april	15 mars
Nr 2	mitten av september	15 augusti
Nr 3	strax före jul	15 november



MODELLFLYGSEKTIONENS	STYRELSE	1992
Ordförande	Stefan Gustavsson	354945
Radioflyggrenschef	Bengt-Olov Carlén	301746
Helikoptergrenschef	Håkan Gustavsson	332765
Linflyggrenschef	Per Stjärnesund	114234
Sekreterare	Holger Johansson	20409
Rassaförvaltare	Börje Björk	118874
Ledamot	Kaj Johansson	20783

NYA MEDLEMMAR !

Nedanstående anmälan sändes till medlemsregister-
förare Göran Olsson, Adolf Zethelius gata 11, 724 73
Västerås. Tlf. 350510.

Glöm inte att även anmäla adressändring vid flytt.

Till Västerås Flygklubb, modellflygsektionen.
Undertecknad ansöker härmed om medlemskap i Västerås
Flygklubbs modellflygsektion.
Jag deltar i klubbens verksamhet på egen risk.
Jag förbinder mig att följa klubbens regler.

Västerås den..../....19

Mälsmans underskrift för den som ej fyllt 18 år:

Namn

Uppgifter att lämnas av den som söker medlemskap.
Senior ☐ Junior ☐ Gästmedlem ☐

Namn.....Personnummer.....

Adress.....

Tel bostad.....Tel arbete.....

Har RC-frekvens.....MHz
Jag är intresserad av Friflyg ☐, Linflyg ☐, Radio-
flyg ☐, Raketflyg ☐, Skalaflugg ☐, Helikopter ☐

Har varit/är medlem i MFK.....reg.ar.....

SMFF medlem ar