Hobbynytt !

Nu har vi nya fräscha modeller på hyllorna ! Några exempel:
Midwest AT-6 Texan spv 2100 mm för 120-160 fyrtakt, en värsting 3574:-
PiperCub färdigbyggd trämodell för 25-32 motor. 1540:-
KnightHawk från U.S.Aircore, den senaste i den framgångrika serien av "wellplastplan" , perfekt som fotokärra, godisbombning mm. 1885:-
Flera fina modeller från Global, bl a P39 Airacobra och Cessna Skylane i bagagerumstorlek.

Alltid många färger på Oracover klädsel: Några nya är Grafitgrå metallic och Pärlemor Vit . Vill du ha ett billigare alternativ har vi 20 olika färger Solarfilm.

Nya lätta hjul i skumgummi från Robbe 45-76 mm Priser från 53:-/par

Nya motorer : Robbe-MDS till toppenpriser ex . 61 Flyg inkl ljuddämpare och glödstift 1159:- och SC65 fyrtakt 2112:- och SC 80 fyrtakt 2382:-

Pactra AeroGloss färger i många "riktiga" kulörer, perfekt för din skalamodell.

Innan säsongen börjar, passa på att hyra vår Robbe MFT apparat för att testa dina accar och servon så du slipper problem när flygvädret kommer.

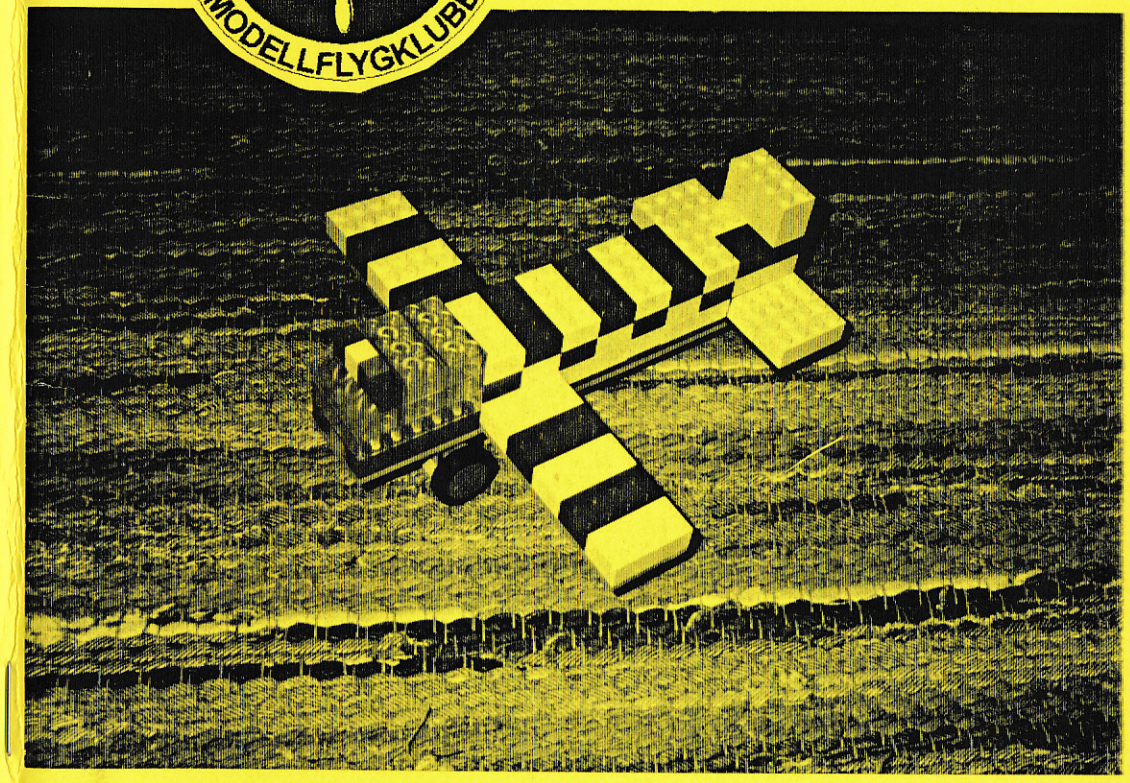
4-pack på standardservon Futaba FP-148 848:- nu 695 :-
Mottagaracc 600 mAh 175:- nu 129:- (passar Futaba, Graupner/JR, Hitec och JR)
Mottagaracc 1000 mAh 295:- nu 229:- (passar Futaba, Graupner/JR, Hitec och JR)
Nyhet ! Graupner VoltSpy, ackvarnare 255:- introduktionspris 219:-
Priserna gäller till 1 Maj 1994 mot uppvisande av giltigt medlemskort i Vmfk.

Zetterlunds
LEKSAKER & HOBBY
STORA GATAN 33, 722 12 VÄSTERÅS Tel 021-13 14 81

SPINN

VÄSTERÅS VMFK MODELLFLYGKLUBB

April 1994



Organ för:

Västerås modellflygklubb

REA

1ST PULSAR Dubbeldäckare för 40-60 2T-Motor
Pris: 1195:- NU: 800:-

1ST TANGO Lågvingad Trainer för 40 2T-Motor
PRIS: 1540:- NU: 1000:-

1ST DAS UGLY STICK ARF.MODELL för 60 2T Motor
PRIS: 1740:- NU: 1200:-

BEG.

1ST SAITO FA-120 inkl.dämp.o prop.
PRIS: 2250:-

1ST HEIM ECUREUIL 2,MOTOR: OS-46 SFH
PRIS: 6500:-

HELICOPTERPAKET !

CONCEPT 30DX, SUPER TIGRE 34H MOTOR,
FOCUS 5H HELICOPTERRADIO KOMPLETT MED
HS422 SERVON OCH GY100BB GYRO.

PRIS: 5555:-

EP CONCEPT ELHELICOPTER KOMPLETT PAKET.

PRIS: 5555:-

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

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

Hej!

Jag heter Tor Berg, är 27 år och blev vald till ordförande vid sista årsmötet. Jag kommer ursprungligen från Norge (OS ni vet).
(Hur gick det i ishockeyn då? Jag bara frågar, hälsningar redaktörn)
Flyttade till Sverige i oktober 89. Bosatte mig först i Västerås men bor numera i Ransta.
Jag är egentligen snickare till professionen men är nu för tiden arbetslös.

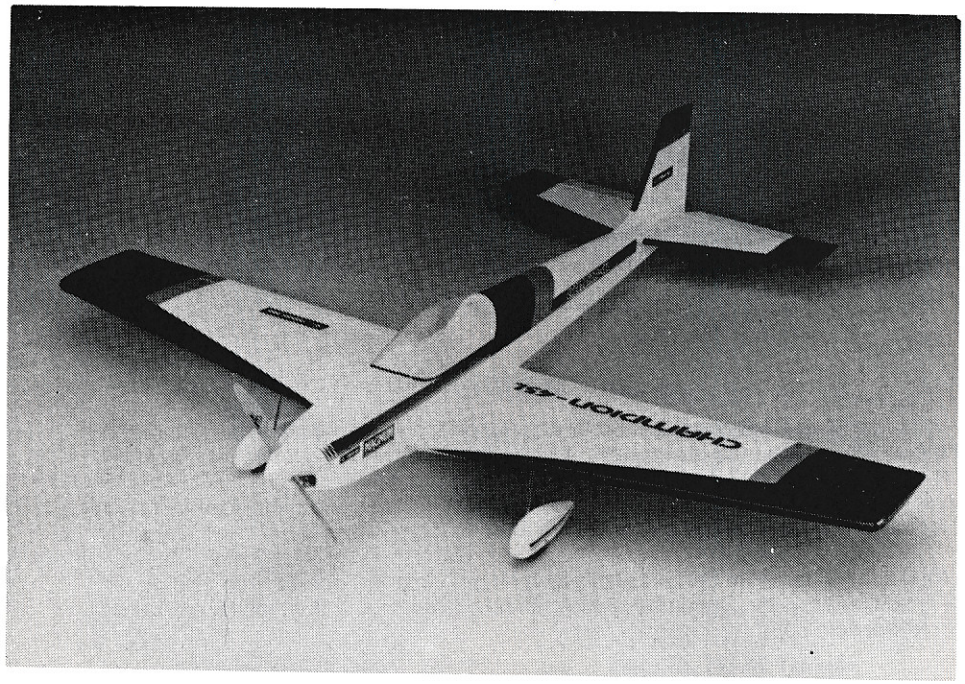
Jag vill först och främst tacka Stefan Gustavsson för det utmärkta jobb han har gjort under sina två år som ordförande. Stefan har valt att lämna posten som ordförande för att hellre ta hand om jobbet som helikoptergrenchef.

Det är en hel del aktiviteter på gång inom klubben i år med. Det första jag hört är flygdagarna på Hässlö där vi i år har fått löfte om en plats i huvudprogrammet. Sen blir det en fun-fly tävling den 4:e eller 5:e juni. Det blir svenskt mästerskap i helikopter och den vanliga sjöflygträffen + posttävlingen i segelflyg kommer också i år. Mera om detta kommer nog att stå i Spinn.

Är det så att du saknar någon tävlingsform så hör av dig till din grenchef, han kan kanske hjälpa dig att få till något, annars är det inte förbjudet att göra någonting på eget initiativ.

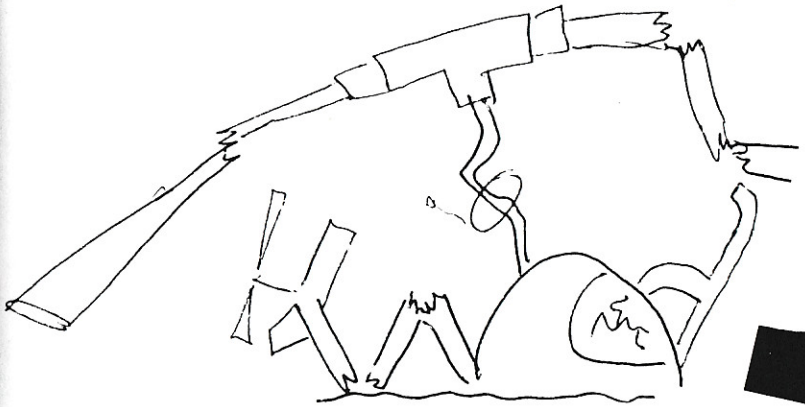
Jag har snackat med Hans Göran "Honta" Johansson från Borås som är medlem i klubben om en eventuell teorikurs + praktik i F3A. Kursen kommer att lära ut hur man balanserar ut en modell för att få ut mesta möjliga ur den.Samtidigt kommer det att varvas med praktik ute på fältet där alla som har ett flygplan får prova och lära sig flyga ett F3A-program. Inte som experter men åtminstone så att alla kan och vet hur dom olika manövrarna ser ut och skall göras. Om man inte har en modell som kan göra alla olika manövrar så kan åtminstone lära sig hur dom skall utföras teoretiskt.Denna kurs rekomenderar jag alla som tycker att flygningen börjar bli lite monoton och tråkig. Får man lite annat att flyga för så blir det genast mycket roligare.Om du tycker det här verkar som om det skulle passa dig så hör av dig till mig så fort som bara möjligt.

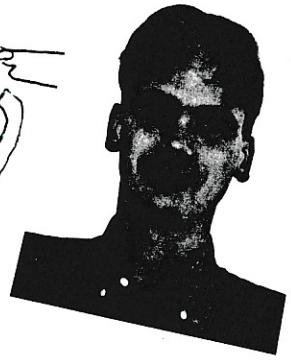
Annars är det inte så mycket att säga, utom att alla aktiviteter pågår som vanligt ute på fältet. Tack och hei.



SPINN, 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





Modellflygglädje!

Att modellflyga ger mycket glädje. Både vad det gäller bygge och flygning.
Att vara redaktör för Spinn ger, för det mesta, stor glädje. Responsen från klubbmedlemmar är övervägande positiv, vilket är roligt. Spinn är till för Er!

Extra roligt har det varit inför det här numret då bidragen inte har strömmat in, de har forsat in som en störtflod! Läs och njut!

Det är ingen dålig tröst efter en sådan här eländig modellflygvinter, flygtillfällena har varit få.

Men det får vi ta igen i vår! Vi ses på fältet,
hälsningar Kristian!

Dates

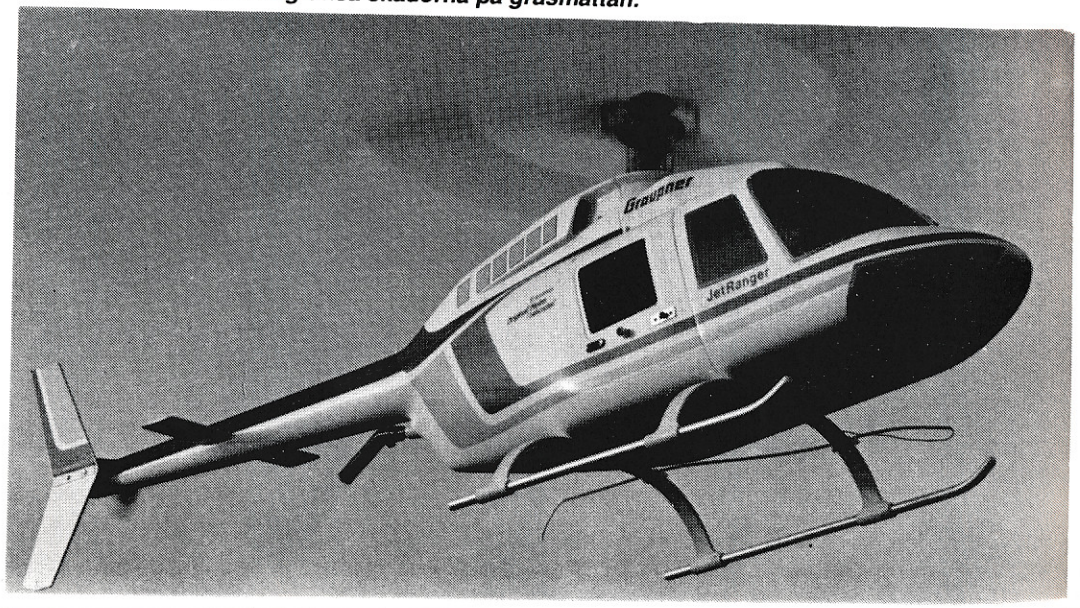
23/4	Q-500 Ryggskottspylon, F3D UT, Sanwa sport 40 Arboga
7-8/5	Flygdagar Hässlö
12/5	Kristiflygarträffen Norberg 10-årsjubileum
12/5	Allmänt möte bygglokalen, nya stadgar.
14-15/5	Allt som flyger, meeting Köping
28-29/5	Skalaflygtävlingarna på Barkarby
30/5	Allmänt möte bygglokalen, nya stadgar.
18-19/6	Helikopter-SM Västerås
23-24/7	Fläktmeeting i Laxå
23-24/7	F3C, Helikoptermeeting Insjön
30-31/7	Schlüter Cup Uppsala
30-31/7	Skala-SM Linköping
14/8	Västeråstävlingen linflyg
27-28/8	HKP alla klasser Göteborg

Kallelse till allmänna möten.

När:	12 maj och 30 maj 1994.
Klockan:	18:30.
Var:	Bygglokalen Björnövägen.
Sak:	Besluta om stadgar till klubben.

Fältet

Nu kommer våren med alla fina dagar och kvällar ute vid Arosängen.
Det kommer som vanligt att bli en hel del vatten på fältet.
Om vi provat att flytta depån och inte alltid går i samma spår kanske vi kan begränsa skadorna på gräsmattan.



GRÄSKLIPPARLISTA 1994

v.19	BENGT-OLOF CARLEN	TOR BERG
v.20	BENGT ALENFELT	KLAUS MEYER
v.21	STAFFAN ALGELL	SVEN-ERIK HALLIN
v.22	JAN ASPLUND	LEIF HEDERSTRÖM
v.23	TOR BERG	PER-OLA JÄDERBERG
v.24	KRISTIAN BERGGREN	LARS HENRIKSSON
v.25	JESPER BERGSJÖ	DANIEL LARSSON
v.26	ANDERS BORG	ESKO HAANPÄÄ
v.27	STEFAN GUSTAVSSON	HOLGER JOHANSSON
v.28	KAJ JOHANSSON	ULF GÖRAN NOREFORS
v.29	CHRISTER ERIKSSON	ANDERS RÅSTU
v.30	BJÖRN BECH	ANDERS WELEN
v.31	ZDRAVKO NADJALIN	LEIF ÅHMAN
v.32	OLA CORNELL	PER HENRIKSSON
v.33	ALF DANIELSSON	STURE NORDANSTÅHL
v.34	HÅKAN GUSTAVSSON	BERNT IDERMAN
v.35	ANDERS FORSELL	MAJID KHODADAD
v.36	RAGNAR ERIKSSON	CLAES KÖKERITZ
v.37	BO GUSTAVSSON	KLAS-GÖRAN NILSSON
v.38	LARS BLOM	GÖRAN OHLSSON
v.39	LENNART PETTERSSON	GUNNAR TÖFTEN
v.40	KALEVI VÄNTILLÄ	INGELA STRANDBERG

GRÄSKLIPPARANSVARIGA FIXAR SJÄLVA ERSÄTTARE VID FÖRHINDER OCH SER TILL ATT DRICKA OCH BENSIN (95 oktan) ALLTID FINNS I KLUBBHUS.

NYTT FÖR I ÅR ÄR ATT ALLA KVITTON FÖR DRICKA OCH BENSININKÖP SKALL SPARAS (MÄRKT BURK I KLUBBHUS), DRICKAPRISET HÖJS TILL 7,50:- OCH EVENTUELLT ATT FIKABRÖD KOMMER ATT FINNAS FÖR FÖRSÄLJNING.

OM PENGAR SKULLE SAKNAS ELLER ANDRA PROBLEM SKULLE UPPSTÅ SÅ KONTAKTA:

STUGFOGDEN: BENGT-OLOF CARLEN 301746
ELLER NÅGON ANNAN STYRELSE MEDLEM

ANGÅENDE SKOLFLYGNINGEN !!!

För att få skolflygningen lite mer effektiv och lätta lite på skolflygningsinstruktörens arbetsbörda har vi i styrelsen beslutat lägga skolflyget på en så kallad "fadderverksamhet".

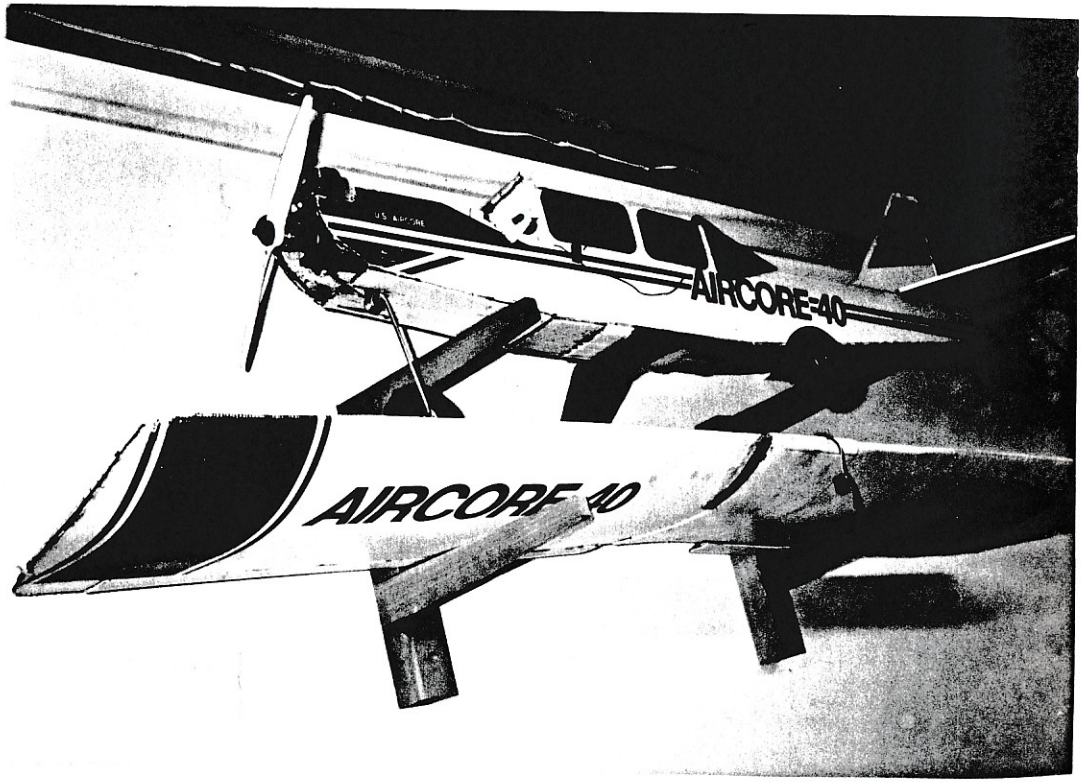
Detta innebär i korthet att de som vill ställa upp och lära någon annan flyga skriver upp sig på en lista.

När sedan en elev från någon av våra byggkurser börjar bli klar för att börja flyga är det bara för kursledaren att välja ledig fadder från listan. Kursledaren lämnar namn och telefonnummer till eleven som sedan får kontakta "sin fadder".

Det är sedan helt upp till fadder och elev att bestämma hur och när man skall träffas, om man vill flyga på fasta tider eller bestämma olika tider från gång till gång.

Det enda som krävs av faddern är att han själv kan flyga
(ett radioflygcertifikat).

Jag har tagit mig friheten att ställa i ordning en lista över några faddrar som gott och väl kan lära andra att flyga.



Om DU har någonting emot att stå på listan så får DU ringa till mig så skall vi styka dig från listan, men kom ihåg det är bara så mycket jobb som du själv väljer.

FADDERLISTA:

Tor Berg	0224 - 203 17
Micke Lindestad	021 - 207 69
Lars Blom	021 - 12 20 83
Bengt-olof Carlén	021 - 30 17 46
Esko Haanpää	021 - 35 55 39
Lennart Pettersson	021 - 35 42 36
Stefan Gustavsson	021 - 35 49 45
Bengt Leidström	021 - 33 19 76
Sture Nordanståhl	021 - 35 52 42

Detta är alla jag kommer i håg i farten, det är fritt fram att ställa sig på listan för alla som vill. För att underlätta för alla kommer det att köpas in utrustning så att vi kan ladda och förvara skolkärran ute på fältet.

Ställ upp på det här nu, om alla drar sitt strå till stacken blir det mycket lättare för alla.

Tack och hei från ordförande.

SVEG 27/1-94

HEJ CRISTIAN B

SKICKAR ETT KORT ATT
DRÖMMA TILL I VINTERMUSKET

HÄLSA FAMILJEN
VI HÖRS ERIK B
SVEG

BRA ATT VETA OM MODELLFLYG

Om du är nybörjare är det en hel del du bör tänka på när du nu har köpt ditt första modellflygplan.

- Det finns en modellflygklubb i Västerås som gärna ser DIG som medlem i föreningen.

  Kontakta Göran Olsson på telefon 021-350 510. Han hjälper dig med ansökan om medlemskap och att få kontakt med någon som kan hjälpa dig att lära dig att flyga (om du nu inte redan kan det).

- Har du köpt Radio?

  Alla radioapparater har en egen frekvens mellan sändare och mottagare. Man kan inte flyga två stycken på samma frekvens samtidigt. Därför har vi frekvensbrickor uppsatta på en frekvenstavla med samma kanalnummer som de tillåtna frekvenser vi får modellflyga på.
  Innan vi slår på vår radioutrustning på modellflygfältet kollar vi först att ingen redan använder den frekvens vår egen anläggning sänder på. Detta gör vi genom att kontrollera att "vår" frekvensbricka finns på frekvenstavlan.
  Därefter sätter vi frekvensbrickan på sändaren. Skulle vår bricka inte finnas på tavlan betyder detta att frekvensen är upptagen vilket innebär att man **ABSOLUT INTE** får slå på radion.

  För att du skall få tillfälle att flyga tar du reda vem eller eventuellt vika som använder samma frekvens och kommer överens med personen i fråga om en lämplig turordning. Ni flyger då i tur och ordning (du lånar brickan när du flyger och lämnar den vidare när du har flugit klart)

- När du sedan flyger skall du flyga på ett sådant sätt att du inte utsätter någon för fara eller riskerar att förstöra annans egendom.

- Det viktigaste du skall komma ihåg är att aldrig vara rädd för att ställa frågor eller att be om hjälp.

- Till vårt modellflygfält hittar du genom att åka riksväg 67 mot Sala tills du kommer passerar förbi avfarten mot Tillberga, strax därefter kommer Näs Vägverksstation och mitt emot denna går det en liten grusväg till vänster genom skogen. Åk in på och följ denna och du kan inte missa.

- Du önskas välkommen till en klubb där alla trivs och har roligt tillsammans!

  Har du några frågor är du välkommen att ringa mig Tor Berg på telefon 0224 - 203 17.

Tidsmaskinen

Ragnar Eriksson, Junkersspecialist.
Här med sin förra Junker, Ahrenbergs F13

Rubriken ovan är ett epitet man givit Junkers Ju 52, tyskarnas 3-motoriga transportmaskin före och under 2:a världskriget.

"Tante Ju" som den också kallas är en skapelse i korrugerad plåt och de flesta av oss vet kanske redan att Ragnar Eriksson skördat lagrar med en enastående skalamodell av denna maskin.

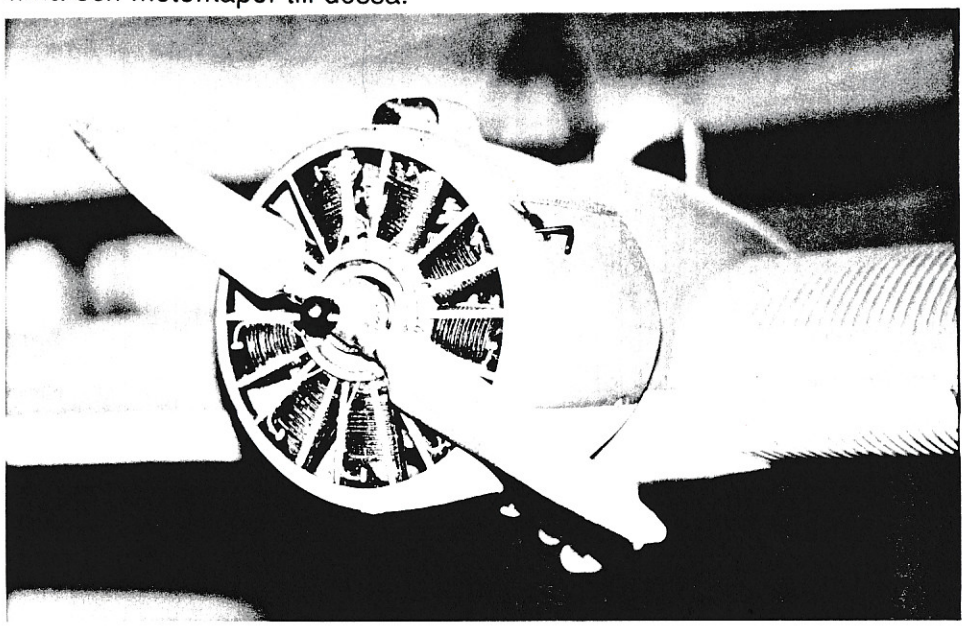
Nu är Ragnar igång igen och den här gången skall det bli en modell med flottörer - målet är ställt på sjöflygträffen i augusti.

Den här gången har Ragnar givit upp tanken på korrugering. Jag minns så väl när han limmade smalskurna balsalister på stabben till sin första maskin, 110 (etthundratio) meter gick det åt bara till den. Därefter kom Ragnar på att man kan blöta loss den vågiga delen från wellpapp och då gick det litet fortare att få Tante Ju i form.

Pontonmaskinen blir från början lackad innifrån och ut och byggs i stort efter ritningarna för skalamaskinen.

Flottörerna - har Ragnar hämtat idéer till från sin instruktionshandbok (Bedienungsvorschrift FI) för Ju-maskinen - en bok i original från 1944.

Flera i klubben är duktiga på att forma glasfiberdetaljer till sina hemmabyggen och jag tänkte bara kort redogöra för Ragnars sätt att åstadkomma sådana - i det här fallet motorgondoler som sitter ute på vingarna och motorkåpor till dessa.



Vingmotor med gondol och kåpa

- Forma en träplugg som avbild av den detalj det är fråga om och ytbehandla den. Ragnar använder lack något uppblandat med microballonger för att fylla upp ojämnheter. Lack och talk påstruket tvärs fiberriktningen fyller t ex porerna i balsa väldigt bra.

  Slipa, lacka igen, slipa och så vidare och slipa till sist med våtslippapper. Ytfinishen hos "pluggen" är nämligen helt avgörande för ytfinheten hos det föremål man vill skapa - det är ambitionsnivån som bestämmer hur mycket möda man får lägga ned på ytbehandlingen.

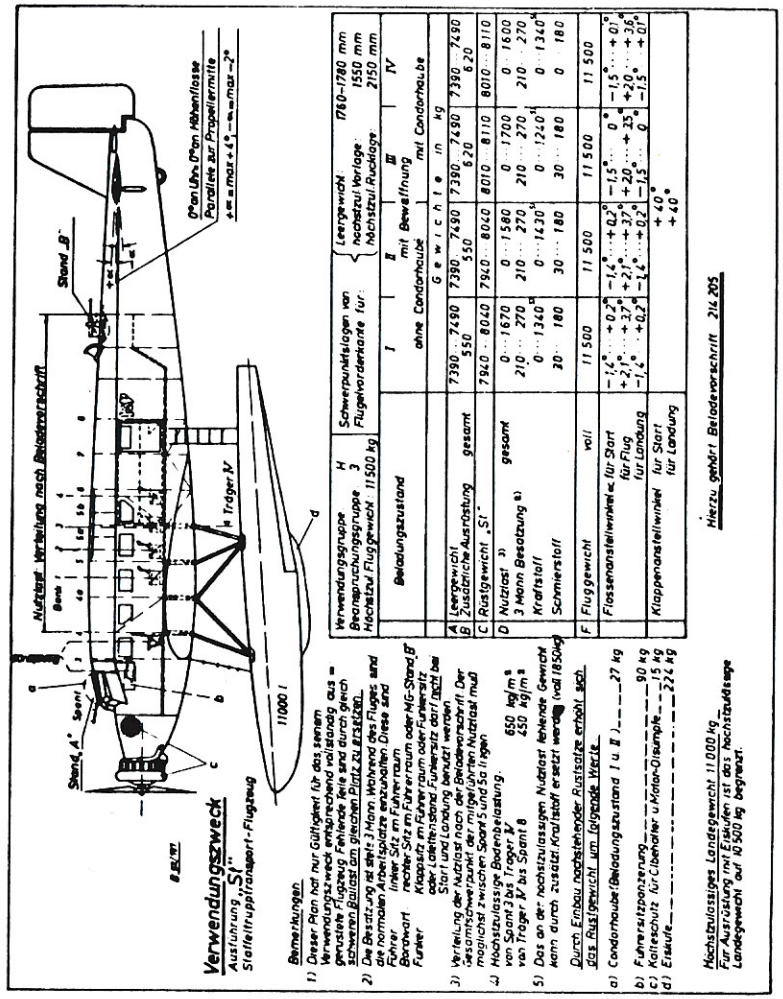
- Nu gäller det att skapa en form att bygga glasfiber i.

  Ragnar delar sina pluggar utefter någon symmetrilinje och gjuter av delarna i gips.

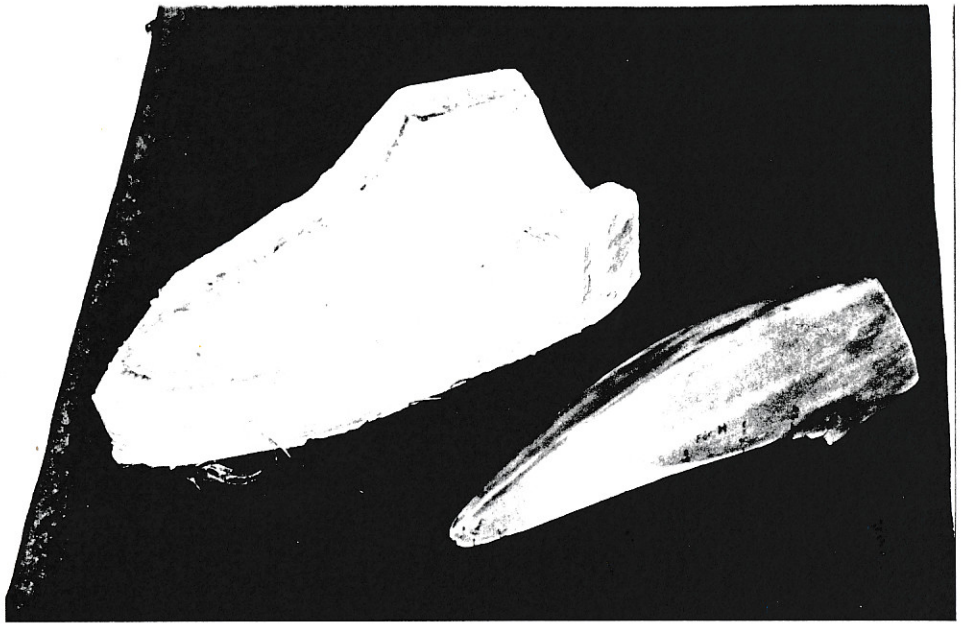
  Formarna kan t ex byggas av papp.

  Gips häls i formen och sedan tvingar Ragnar ned plugghalvan i gipset.

Plugg för gondol och färdig plastdetalj



Ladeplan Ju 52/3 m g5e, g7e und g8e See (79662 b) Blatt: 4



Delad plugg för gondol och gipsavgjutning

Formens kanter måste vara avpassade till pluggens form så att man kan följa pluggens delningsyta med en avstrykare och på så vis ordna så att inget gips skjuter upp över delningsplanet. Slutjustering slipas efter det att gipset stelnat och innan plugghalvan lirkas ur formen.

Formen lämnas att torka ordentligt.

Ev luftporer och håligheter efter dessa spacklar Ragnar med Plastic Padding. Här gäller det att spackla utan överskott - får finishens skull bör ju man helst inte slipa gipset.

- Nu kommer det roliga tempot, slutmomentet med glasfiber och harts.

Formen prepareras med vax och släppmedel - fråga båtfolket till råds efter lämpliga produkter, snåla inte med vaxet. Ragnar vänder sig till Tommy Gullbergs Båt, Trä och Plast (Notudden, tfn 11 12 60) för det han behöver. Tommy är stor expert på plastgjutningar och han har gjort massor av modellsegelbåtar samt en sportbil på Saab-chassi som fick formgivarna på Saab att tappa hakan.

Lämplig bit glasfiberväv klipps till och formas så att den bara skjuter upp över delningsplanets yta med några få millimeter. Det är förresten märkligt hur väl glasfiber formar sig efter dubbelkrökta ytor. För måttligt stora detaljer behöver man som regel inte använda mer än en enda bit per lager.

Blanda till harts och stryk på i formen. Pilla ner väven och skjut den till rätta och i kontakt med formväggen. Lägg på ytterligare lager väv - Ragnar använde tre skikt för sina motorgondoler som skall bära OS 25:or. Se till att mätta väven och var noga med att driva ut all luft.

Låt hartset härda, ha inte för bråttom med att ta loss detaljen ur formen.

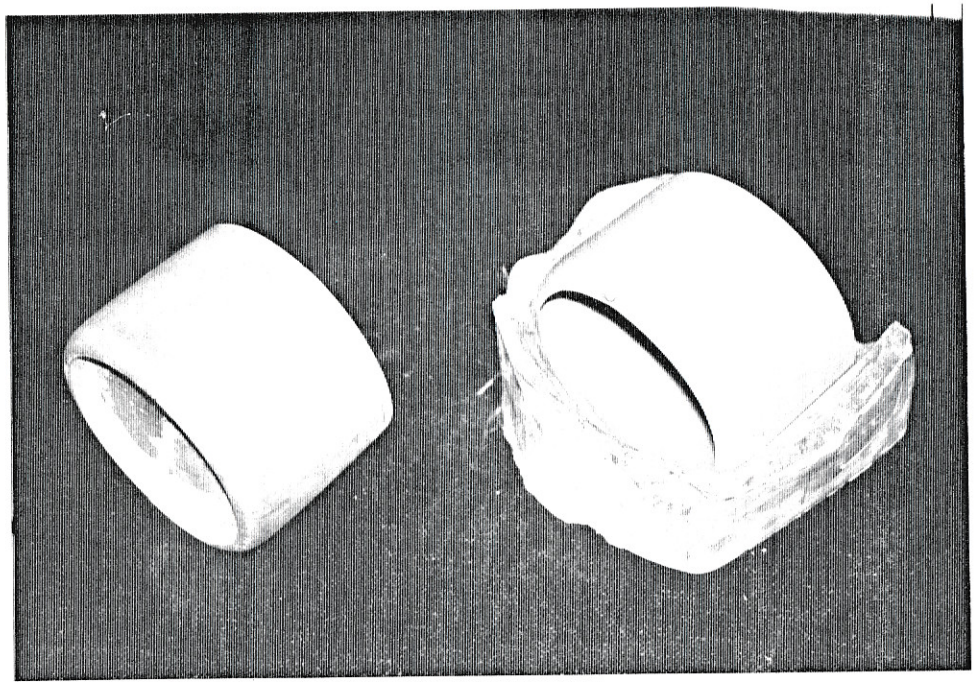
- Markera delningslinjen på föremålet med penna och lirka loss den gjutna glasfiberdetaljen.

Ragnar kapar bort överflödigt material genom att följa delningslinjen med en kaptrissa insatt i en höghastighetsmaskin, typ Dremel. Använd skyddglasögon!

- Nu är saken nästan klar.

De två halvorna passas i delningsplanet och fogas samman med hjälp av glasfiber och harts på insidan över delningslinjen.

- För återanvändning av formen måste rester av släppmedlet avlägsnas. Hör med den du fick medlet av vilket lösningsmedel som kan användas.



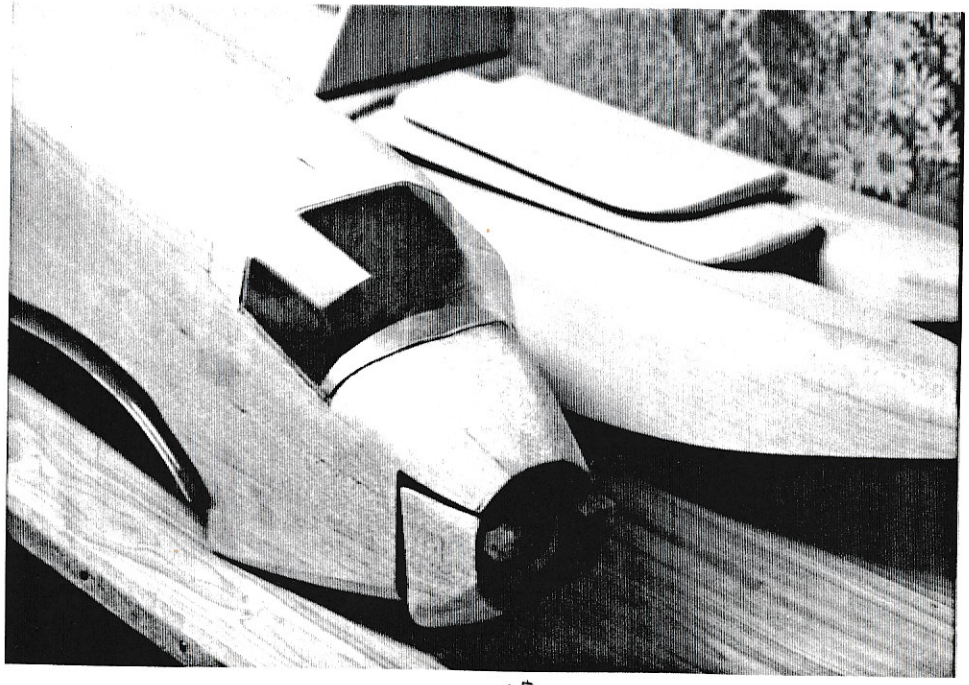
Motorkåpa, träplugg och färdig plastdetalj i gipsform

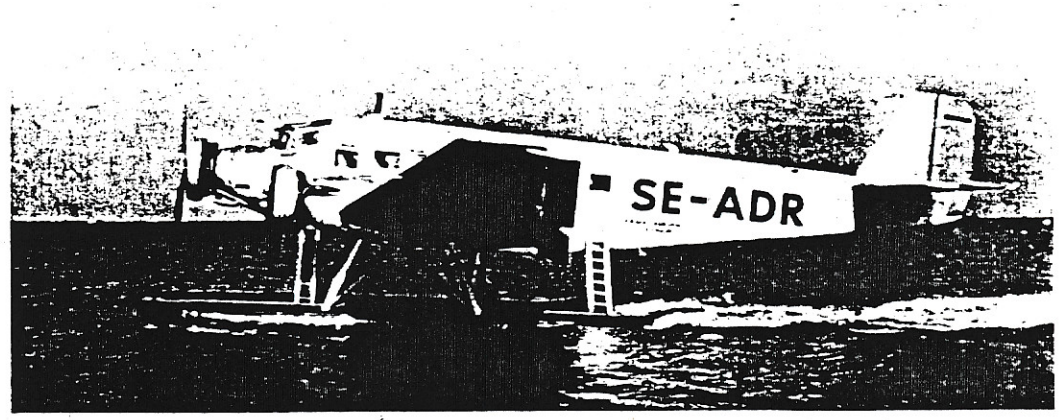
Så där, nu är det bara att sätta igång!

Ragnar har kommit till stadiet ytbehandling och montering, vi önskar honom lycka till.

Vid pennan

Bengt Alenfelt





SE-ADR med flottörer.

Tant Ju — Junkers Ju 52/3 m

Bilder via: Johannes Thinesen, Curt Palmblad, Krigsarkivet och Tekniska museet.

I jämmans med Douglas DC-3 anses Junkers Ju 52/3m att vara världens mest berömda och talrika transportflygplan. Båda från början av 30-talet och med en nästan otrolig livslängd, Ju 52/3m var i tjänst hos det spanska flygvapnet till slutet av 60-talet — och ca 500 DC-3:or flyger fortfarande i regelbunden lufttrafik. Total produktion för Ju 52/3m: 4 835, för DC-3/C47: ca 13 100. Johannes Thinesen berättar här om Ju 52:a svenska historia, speciellt om planets tjänst hos I dagarna 50-årsjubilerande ABA.

■ Tant Ju:s historia började redan under första världskriget med Junkers J1 — världens första helmetallflygplan. Den fribärande monoplan-konstruktionen var även den anmärkningsvärd i en epok som var dominerad av biplan. J1 var byggd av stål och var alldeles för tung. Konstruktören, professor Hugo Junkers, lyckades bättre, då han övergick till att använda korrugerad aluminiumplåt. Tyvärr gick monoplankonstruktionens främsta fördel — det reducerade luftmotståndet — delvis förlorad vid användning av korrugerad plåt. Även då Junkers började tillverkningen av kommersiella trafikflygplan t ex F13 (ett av världens första flygplan konstruerat för lufttrafik år 1919), var hans flygplan endast obetydligt mer effektiva än motsvarande biplantrafikflygplan som flög då.

Men Junkers utvecklade sina trafikflygplan: W33 och W34 var som F13 enmotoriga. G23 och G24 från 1924—25 var tremotoriga liksom även G31 från 1926, den senare byggdes i 12 exemplar. Alla var av samma grundkonstruktion med "stressed skin" kurrugerad aluminiumplåt.

Sista utvecklingssteget var Junkers Ju 52ba (1 st 800 hk vätskekyld Jumo L88 med första flygning 13 oktober 1930), Ju 52ce, flygplan nr 3, överfördes till Sverige som SE-ADM (enligt Profile Publications Nr. 177, The Junkers Ju 52 Series by Richard Smith). Dipl. Ing. Zindel konstruerade den tremotoriga versionen Ju 52/3m (3m står för 3 motorer). Prototypen är icke antecknad, men första kända Ju 52/3m (Werk Nr 4008) levererades till Lloyd Aero Boliviano 1932. Detta flygbolag fick totalt 7 Ju 52/3m. Dessa flygplan fick även en uppmärksammad militär användning (dess senare huvuduppgift) i en konflikt mellan Bolivia och Paraguay 1932—35.

De första Ju 52/3m hade 3 st 9 cyl radialmotorer av typ BMW 132, licensbyggd Pratt & Whitney Hornet. Men även Pratt & Whitney Wasp, Hispano Suiza, Bristol Pegasus och Junkers Jumo L5 dieselmotorer blev använda.

ABA BLAND DE FÖRSTA Ju 52/3m-KUNDERNA

Lufthansa var första flygbolag i Europa, som satte Ju 52/3m i tjänst, nämligen Nr 4013 D-2201 "Boelcke" — Lufthansa hade totalt 231 Ju 52/3m registrerade i sitt namn. De flesta flygplanen var uppkallade efter tyska krigsflygare från första världskriget. D12600 "Immellman" (nr 4021) var den tyske rikskanslern Adolf Hitlers personliga flygplan. De flesta av Lufthansas 231 Ju 52/3m opererade för Luftwaffes räkning under kriget. Högsta antal i Lufthansas tjänst i fredstid var 59 Ju 52/3m.

Ju 52/3m — I LUFTWAFFES TJÄNST

År 1934 blev en militär utgåva, Ju 52/3m g3e, byggd för det då hemliga Luftwaffe. Det var ett efter dåtidens mått tungt bombplan med en besättning på 4 och bestyckad med 2 st 7,9 mm mg. Det blev dock icke Ju 52/3ms främsta uppgift i Luftwaffes tjänst, där den fick sin huvudsakliga användning som transportflygplan. I det spanska inbördeskriget flög 20 st Ju 52 20 000 soldater från Marocko till Spanien. I den tyska Legion Condor (frivilliga ur Luftwaffe på nationalistsidan under Francos ledning) användes Ju 52/3m som bombflygplan till slutet av 1937. Då ansåg man den var föråldrad och avlöste den med He 111 och Do 17.

Under täcknamnet "Weserübung" användes "Tant Ju" till invasionen av Danmark och Norge. Den 9 april 1940 landade armador av Ju-or på Kastrup, Ålborg, Stavanger och Fornebu med tyska trupper.

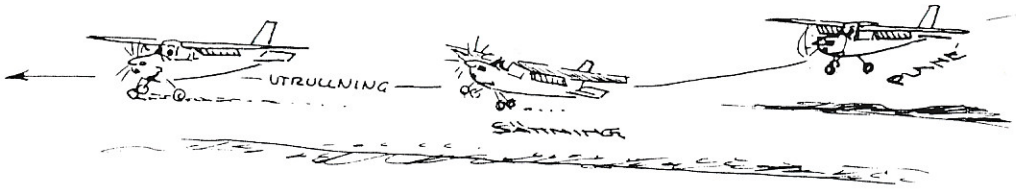
Även under invasionen av Västeuropa maj—juni 1940 användes Ju 52 till transport av trupper och materiel. 493 st Ju 52-or insattes vid invasionen av Kreta 1941. Vid fälttåget mot Sovjet fick Ju 52 stor betydelse som transportflygplan, t ex till det belägrade Stalingrad. Även Portugal, Spanien och Schweiz har använt Ju 52/3m som militärt transportflygplan.

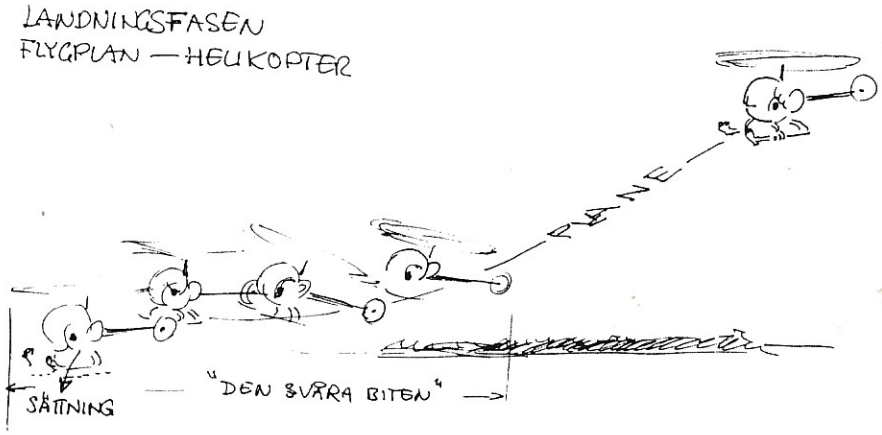
ABA OCH JUNKERS

ABA's primus motor och verkställande direktör sedan bolaget bildades år 1924, Carl Florman, hade ett intimt samarbete med Junkers Flugzeugwerke AG i Dessau. Junkers flygplan dominerade till efter mitten av 30-talet ABA's flotta av flygplan: 9 st F13 var i tjänst 1924—1930, 6 st W33/34 1929—1940, 5 st G23/24 1925—1932, 7 st Ju 52/3m 1932—1947 och 1 st Ju 86 1938—40.

DATA FÖR STANDARDVERSIONEN: (BMW 575 hk Hornet)

Spännvidd: 29,25 m, längd: 18,9 m, vingyta: 110,5 m², tomvikt: 5 346 kg, max vikt: 9 200 kg, vingbelastning: 83,5 kg/m², max hastighet: 290 km/t, marschhastighet: 245 km/t, landningshastighet: 92—98 km/t, startdistans: ca 340 m, tjänstetopphöjd: 5 200 m, räckvidd: 915 km. Enligt ABAs förarhandbok var längden 19,0 m, höjden 5,8 m, spårvidden 4,0 m och max flygvikt för alla (m u av ADR):10 500 kg. Tomvikten: 7 400 kg (ADR: 5 700 kg). Enligt "Flugzeuge in der Geschichte der Lufthansa" avviker följande data: längd: 19,4 m, höjd: 5,65 m, tomvikt: 7 100 kg, max vikt: 10 t, vingbelastning: 91 kg/m², effektbelastning: 5 kg/hk, landningssträcka: 245 m, stigprestanda: 200 m/min, stigtid till 1 000 m: 6 min, till 3 000 m: 23 min, tjänsttopphöjd: 5 600 m, aktionsradie: 1 300 km.





Flyga helikopter – en veteran berättar

INGMAR SCHYLSTRÖM

För att efterkomma redaktionens uppmaning att insända artikelbidrag för tidskriften, beslutade jag ta upp ämnet helikopter, som jag tycker varit dåligt representerat genom åren. "Varav hjärtat är fullt talar munnen" brukar man säga och efter en massa år och timmar i sådana farkoster är jag beredd att missionera idogt för helikoptern.

Under dryga sju år som fältflygare på 40–50-talen genomgick jag en av flygvapnet avlönad, gedigen, utbildning i flygandets konst. En tid fylld av upplevelser tillsammans med kollegor i den bästa av kamratkretsar. I slutet av kontraktstiden svalnade dock geisten då man ju "kört" igenom alla övningar flera gånger.

Övningsprogrammet blev ju inte roligare för att man ibland satt det inom taktisk ram. Med andra ord var det dags att se sig om efter något annat. De flesta kompisarna försvann in i trafikflyget, dit jag inte kände någon dragning - men jag ville om möjligt fortsätta att flyga. Lämpligt och i lagom tid.sökte Ostermans Aero piloter för omskolning till helikopterförare, och jag var inte sen att anmäla mitt intresse, trots att jag som nästan alla pilotkollegor sett på helikoptern med viss skepsis.

Efter lämplighetstest blev jag antagen till helikopterutbildning och i maj månad 1955 åkte jag till Lappland med ett färskt helikoptercert på fickan.

Den sista mars 1989 sköt jag ner helikopterns stigspak för sista gången, efter det rikaste av yrkesliv.

Att börja flyga helikopter blev för mig verkligen, i dubbel mening, ett lyft. Känslan att ha kontroll över detta komplicerade flygtyg gav mig även en kick. Ett luftfartyg som genom åren kom att ta mig till platser och terrängavsnitt jag svårligen annars kunnat besöka. Massor av intressanta och unika människor så vad kan jag annat tycka än att det var ett bra yrkesval. Spontant har jag också kommit många vilda djur mycket nära och många gånger t ex flugit tätt ansluten rote med örnar som aldrig nedlåtit sig att stressas av en närgången helikopterförare, utan lugnt svävat vidare.

Egentligen har helikoptern givit mig upplevelser i sådan mängd att det är svårt att plocka fram något extra spektakulärt att berätta om.

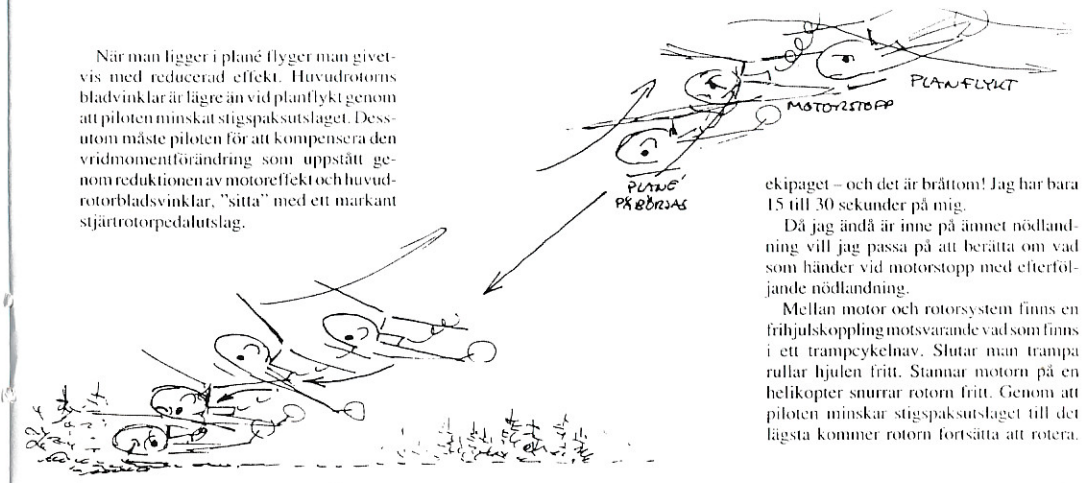
Förutom rena transportuppdrag av människor, utrustning och gods i "busken" har jag ägnat mycket tid åt utbildningsverksamhet. Omskolning av civila och militära flygplanpiloter både i Sverige och i övriga Norden. Även detta har varit en ytterst stimulerande uppgift.

De flesta piloter har en aning om att det är svårare att manövrera en helikopter än ett flygplan. Otaliga gånger har jag fått frågan "Vad är svårast att lära sig? Är det svårast att lära sig hovra/sväva med helikoptern?"

Svaret på denna och andra utbildningsfrågor vill jag ta som tema i min epistel. De som redan vet kan ju bläddra till någon annan, intressantare artikel i tidskriften. Annars kan ni läsa vidare och se om ni har samma uppfattning som undertecknad.

Att det skulle vara svårast att lära sig hovra var nog den allmänna uppfattningen förr men genom förbättrad inlärningsteknik har hovring flyttats ned till en lägre svårighetsgrad. Naturligtvis har alla elever individuella anlag och svårigheter när det gäller olika moment i utbildningen men detta är min klassificering.

Nej det som vållar eleven de största inlärningsproblemen är att avsluta en landningsplané genom att bromsa upp, övergå i hovring och sätta helikoptern. Säger jag sätta helikoptern på en utvald punkt, har jag ökat svårighetsgraden ytterligare.



NÖDLANDNING ELLER SK. AUTOROTATIONSLANDNING MED HKP

När man ligger i plané flyger man givetvis med reducerad effekt. Huvudrotorns bladvinklar är lägre än vid planflykt genom att piloten minskat stigspaksutslaget. Dessutom måste piloten för att kompensera den vridmomentförändring som uppstått genom reduktionen av motoreffekt och huvudrotorbladsvinklar, "sitta" med ett markant stjärtrotorpedalutslag.

Vid den successiva uppbromsning till stopp som nu skall ske måste alla ovan nämnda kriterier förändras till i stort sett de motsatta, med perfekt koordination, för att helikoptern skall stoppa upp på rätt höjd och med bibehållen kurs efter en lagom lång utflytning.

De här övningarna håller nästan på att knäcka eleven - men plötsligt en dag klarnar det, utan ingrepp av läraren. Den kvällen somnar eleven lycklig - men läraren han vet. I morgon är en ny dag, som förmodligen kommer att bjuda på andra vindförhållanden.

Eleven kommer givetvis att göra på samma sätt som vid det senaste flygpasset trots att vindstyrkan ändrat sig lite. Samma he–te börjar igen för nu behövs annorlunda korrektioner, än vid gårdagens lyckade flygpass.

Vid landning med ett flygplan gör ju piloten i grunden samma spakrörelser vid varje "sättning". Utrullningssträckan bestäms sedan av den vindstyrka som bromsar upp flygplanet. Helikopterpiloten skall däremot genom egen känsla känna och genomföra de åtgärder som behövs på aktuell landningspunkt. Vare sig det är på slät mark, i en skogsglänta där det plötsligt befinns vara vindstilla eller i hård turbulent vind på en fjälltopp.

Att genomföra startfasen med helikopter korrekt är heller inte så lätt i början. I början av utbildningen sker ju inte "hovringen" med någon större precision. När eleven "vinglat" upp till lagom hovringshöjd för att påbörja sin startaccelleration börjar nya styrproblem göra sig påminda. Instabilitet som uppstår när man möter luft som spontant strömmar in i rotorsystemet. Kurshållning med en av diverse turbulent luft störd stjärtrotor. Är det i terräng måste man dessutom undvika att kollidera med alla tänkbara former av hinder.

När man väl är färdig helikopterförare är inte svårigheterna över. Lärde jag mig t ex flyga på en amerikansk helikopter och nu istället ska börja flyga en fransk eller rysk finner jag att huvudrotorn snurrar åt motsatt håll. Detta kräver motsatta stjärtrotorpedalutslag, mot vad jag är van att göra, vilkett kan betyda att jag ger felaktiga korrektioner. Gasreglaget har på ryska helikoptrar dessutom haft motsatt på- och avdragsriktning jämfört med västvärldens helikoptrar. Hur det är nu vet jag inte.

När det gäller helikopterflygning är det i huvudsak en fråga om att flyga med känsla och koordination.

Ingen trafikledare informerar mig om den plats jag ser ner på från min "himmel" är användbar för landning.

Det är många informationer jag måste insamla med mina sinnen och mixa dem med vad jag vet om helikopterns vikt, prestanda och storlek. När jag sen kört det hela tillsammans med gamla erfarenheter genom hjärnan är det dags att påbörja inflygningen för landning.

Genom att lära sig flyga på "attityder" som jag vet ger vissa farter kan jag koncentrera mig på eventuella uppdykande svårigheter istället för att sitta och "glo" på instrument. Om motorn "lägger av" t ex på 150 meters höjd är det viktigt att ta in den attityd som ger rätt fart och sen koncentrera sig på att finna en hyfsad sättningspunkt. Göra de handgrepp och manövrer som är behövliga för att det inte ska bli skrot av ekipaget – och det är bråttom! Jag har bara 15 till 30 sekunder på mig.

Helikopter-simulator för pensionerad hkp-pilot.

Då jag ändå är inne på ämnet nödlandning vill jag passa på att berätta om vad som händer vid motorstopp med efterföljande nödlandning.

Mellan motor och rotorsystem finns en frihjulskoppling motsvarande vad som finns i ett trampcykelnav. Slutar man trampa rullar hjulen fritt. Stannar motorn på en helikopter snurrar rotorn fritt. Genom att piloten minskar stigspaksutslaget till det lägsta kommer rotorn fortsätta att rotera. Märkligt nog åt samma håll trots att luften nu går underifrån och upp genom rotorn. Detta kallas att rotorn går i autorotation. Varvtalet stabiliseras vid ett värde som bestäms av helikopterns aktuella vikt och luftvärdigheten. Hög vikt högt vartal. "Tunn" luft ger också högt varv. Grundvartalet blir detsamma oavsett om jag sjunker med eller utan framåtfart. Manövrerar jag i framåtfart varierar autorotationsvarvet genom förändrade g-krafter, som ju är lika med förändring av helikopterns vikt.

Jag kan alltså manövrera normalt men sjunkhastigheten är hög. Det viktigaste är att manövrera så man kan landa med näsan/nosen mot vinden. I vindstyrkor mer än tio knop är det bättre att nödlanda kontrollerat i en ungskog än att försöka nödlanda på en öppen mark i medvind, där man nästan säkert slår runt varvid rotorn kan hacka allt till skrot.

I slutskedet på planén höjer man nosläget markant med en bestämd men avvägd rörelse på styrspaken. Detta för att få slut på framåtfarten och för att med g-krafterna öka autorotationsvarvet. Varvtillskottet används för att med stigspaksutslag göra en så kontrollerad sättning som möjligt samtidigt som jag fört fram styrspaken för att markkontakten ska ske med helikoptern i horisontalläge.

Detta övas flitigt under utbildningen. Varje elev måste kunna det hyfsat inför första ensamflygningen. Detta tränas också i terrängen men då avbryts det hela med hovrande stopp på dubblerad normal hovringshöjd. Man "möter alltså med motor" för att prata utbildningsspråk. Övningen kan te sig svår men i allmänhet lär sig eleven huvudmanövrerna snabbt. Det är bestämda rörelser med spakar och pedaler som utförs efter ett bestämt mönster.

Naturligtvis finns mycket att berätta i ämnet men jag vill sluta min utläggning här med att säga att det knappast finns en flygapparat som kan vara mer givande att framföra än en helikopter.

SKOLFLYGET
Vi har i klubben en "skolkärra" med dubbelkommando (två radiosändare sammankopplade). Man får flyga ihop med en instruktör tills man kan manövrera flygplanet så att man kan starta, flyga ett enkelt program (samma program som man sedan flyger med sitt egna flygplan för att erhålla radioflygcertifikat) och landa själv utan fara för modellen eller andra runt i kring. Detta är det absolut billigaste sättet att lära sig att modellflyga i och med att man använder klubbens flygplan. Det finns nämligen ingen som har lärt sig flyga utan att krascha någon gång. När man har dubbelkommando kan flygläraren ta över när det krisar till sig, sen när man kan flyga tar man fram sin egen fina modell, får någon att provflyga den, sen kan man själv flyga med en modell som kanske klarar sig över hela sommaren. Alla kraschar förr eller senare det är bara ett spörsmål om när. Ju senare första kraschen kommer, ju bättre är det. Att krascha är inte så farligt som det låter. Nästan alltid kan modellen repareras, och radio och motor klarar sig för det mesta.

TÄVLINGSVERKSAMHET
Det arrangeras i klubben varje år en del tävlingar och "meetings".

Vi har en segelflygtävling som återkommer varje år, den arrangeras på Johannisberg och är en post-tävling dvs. den är internationell och det brukar bli en hel del olika länder som deltar. Tävlingen hålls på samma datum över hela världen och resultaten från alla länder sänds till ett sekreteriat som sen kommer med resultatlistor till alla klubbar som deltagit.

Vi har en helikoptertävling som arrangeras varje år på fältet vid Hökåsen,"Arosängen". I år (1994) kommer den att bli ett S/M med deltagare från hela Sverige.

Det arrangeras varje år en linflygtävling på Johannisberg som också brukar dra en hel del folk från hela Sverige.

Riv ur och spar!

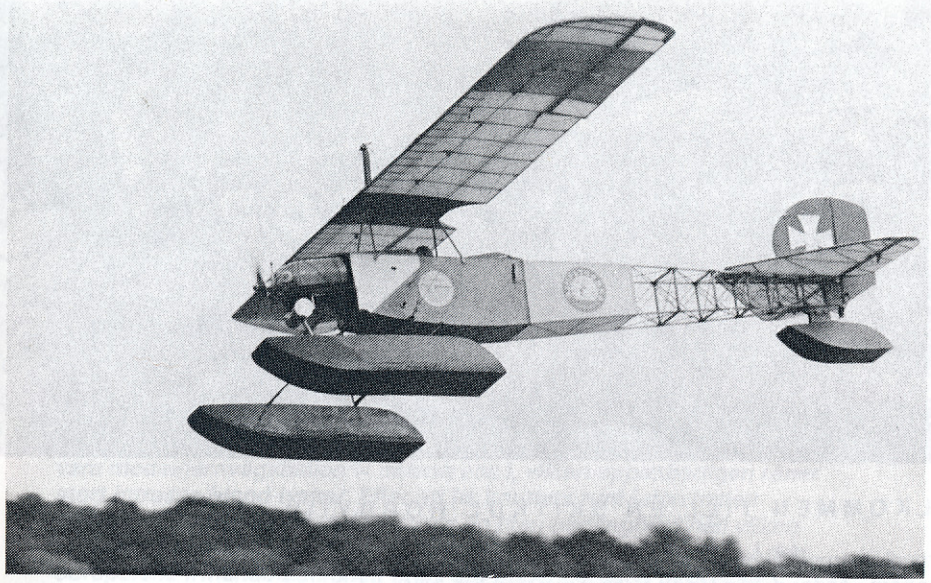
TELEFONLISTA VMFK 94-03-11

Gr.chef fri	Alenfelt	Bengt	021-803937
Revisor	Algell	Staffan	021-356630
	Alme'n	Viktor	021-334424
	Andersson	Christofer	021-330684
	Andersson	Hans	021-353606
	Andersson	Karl Erik	021-140287
	Andersson	Kenth	021-334030
Valbered&Byggledare	Andersson	Ove	021-131742
	Andersson	Willy	021-137714
	Angantyr	Magnus	021-354812
	Aspfors	Tapani	010-288715
	Asplund	Jan	021-138903
	Bech	Björn	021-353714
Ordförande	Berg	Tor	0224-20317
Redaktör	Berggren	Kristian	021-302116
	"	S.stuga	0222-15090
	Bergsjö	Jesper	021-112317
	Björk	Börje	021-118874
	Bjermert	Krister	021-334423
	Blom	Lars	021-122083
	Borg	Anders	021-101375
	Bovin	Jan	021-332976
	Burell	Lars	021-142959
	Byström	Erik	0680-11396
Stugfogde	Carle'n	Bengt-Olov	021-301746
	Carlsson	Krister	021-24931
Valberedn	Cornell	Ola	021-143149
	Dahlby	Michael	021-355647
	Dahlin	Torbjörn	021-50432
	Dahlqvist	Roiny	021-71122
	Dalmo	Peter	021-181094
	Danielsson	Alf	021-20898
	Edlund	Nils	021-180674
	Eklund	Lennart	021-332559
	Eklund	Roger	021-351158
	Envall	Berndt	021-189232
	Ericsson	Jan	021-24827
	Eriksson	Andreas	021-66216
	Eriksson	Christer	021-332094
	Eriksson	Göran	021-65072

	Eriksson	Ragnar	021-113183
	Eriksson	Rune	021-66216
	Eriksson	Sven	021-124081
	Erlandsen	Ivar	021-332406
	Forslund	Mikael	021-840815
	Forslund	Urban	021-840815
	Forssell	Anders	021-66092
	Funcke	Ingvar	021-21077
	Gustafsson	Håkan	021-332765
Gr.ch.hel	Gustafsson	Stefan	021-354945
	Gustavsson	Bo	021-332529
	Gustavsson	Lennart	021-66059
	Gustavsson	Martin	021-143222
Utf cert F	Hallin	Sven-Erik	021-112935
Kassör	Hanpää	Esko	021-355539
	Hederström	Leif	021-124327
	Hedh	Robert	021-24462
	Hedman	Kurt	021-181072
	Hedström	Stefan	021-22290
	Heiland	Michael	021-355042
	Helsing	Lars	021-124464
	Henriksson	Erik	0589-10322
	Henriksson	Johan	021-350775
	Henriksson	Lars	021-350775
	Henriksson	Per	021-351994
	Holmström	Leif	021-125621
	Hult	Göran	021-117049
	Iderman	Bernt	021-134637
	Ignberg	Lars	021-22084
	Jäderberg	Pär Ola	021-359175
	Jaensson	Gunnar	021-142827
	Jansson	Jimmy	021-20823
	Jansson	Kjell	021-61019
	Jochnick	Harald	021-184399
	Johansson	Henrik	021-125710
Sekreterare	Johansson	Holger	021-20409
	Johansson	Kaj	021-20783
	Johansson	Lars-Erik	021-65111
	Jonsson	Göran	021-332341
	Jungqvist	David	021-24870
	Kökeritz	Claes	021-55613
	Karlsson	Ingvar	0224-22012
	Karlsson	Sven-Erik	021-302142
	Khodadad	Majid	021-135134

	Kjerrström	Daniel	021-125567
	Kjerrström	Staffan	021-125567
	Klingvall	Bernt	021-113611
	Krapping	Bobby	021-125984
	Langse´r	Bengt	021-112147
	Lejdström	Bengt	021-331976
	Lemström	Gösta	021-25428
	Levin	Johan	021-113977
	Lindborg	Tomas	021-351131
	Lindekrantz	Anders	021-351704
	Lindgren	Kent-Ove	021-180814
	Lundin	Martin	021-300812
	Lundin	Sven	021-301743
Byggled&Revisor supp	Meyer	Klaus	021-336306
	Moberg	Hans	021-25358
	Mosslind	Lars	021-330780
	Nadjalin	Zadrvko	021-181825
	Nilsson	Bo	021-20079
	Nilsson	Håkan	021-55447
	Nilsson	Kaj	021-119503
	Nilsson	Klas-Göran	021-357238
	Nordanstähl	Sture	021-355242
	Nordlöf	Peter	021-124401
	Nordström	Fredrik	021-20271
	Norefors	Martin	021-20809
	Norefors	Ulf Göran	021-20809
	Norling	Olle	021-138508
	Nygren	Anders	021-143093
	Ohlström	Kristoffer	021-334443
	Ojutkangas	Arto	021-142749
Medlemsreg	Olsson	Göran	021-350510
	Palm	Rolf	021-140022
	Pavlik	Marko	021-107416
	Persson	Ola	021-358480
	Persson	Stellan	021-182196
	Pettersson	John	021-334250
	Pettersson	Karl-Axel	021-332578
InstrRC-fly&Bygg led	Pettersson	Lennart	021-354236
	Rästu	Anders	021-109895
	Reibring	Göran	021-145995
	Rosenberg	Tomas	021-356533
	Runqvist	John-Olov	021-117710
	Rusin	Christer	021-304012

	Sahlin	Conny	021-147060
	Saltin	Lars	021-114333
	Scandola	Mario	021-112092
	Sipi	Marco	021-351757
	Sjögren	Jonas	021-57080
	Sjögren	Pedro	021-325583
	Skantz	Gösta	021-118966
Gr.Ch lin	Stjärnesund	Per	021-114234
	Strandberg	Ingela	0224-20317
	Sveninge	Harald	021-21195
	Svensson	Erik	021-334171
	Svensson	Lars	021-332470
	Töften	Gunnar	021-70465
	Törnqvist	Bengt-Olov	021-198314
	Uhlir	Oldrich	021-124833
	Väntillä	Kalevi	021-351930
	von Drygalski	Martin	021-185985
	Vrede	Peter	021-332094
	Wästborn	Sture	021-113263
	Wallin	Alf Torgny	0220-35950
	Wallinder	Håkan	021-354547
	Wele'n	Anders	021-55519
	Widefjäll	Rickard	021-139995
	Wideslätt	Ragnar	021-116523
	Wilkens	Göran	021-126462
	Zangelin	Henry	021-353336
	Zeinitz	Martin	021-138020
	Åhman	Leif	021-60384
	Åkerlind	Stefan	021-118616
	Åkerman	Nils	021-148302
	östman	Samuel	021-139008



Vi har varje år ett sjöflygmeeting ute vid Björnön. Ett välbesökt meeting, också uppskattat av publiken..

Vi kommer att arrangera en Fun Fly tävling. En ny tävlingsform där deltagarna gör sitt bästa för att snurra till det för domarna med sina modeller.

Som regel har vi en del lokala tävlingar i den egna klubben. Vi har något vi som kallar "Tisdagslajban". En tävlingsserie med roliga tävlingar, resultat baseras på antal starter och resultat.

ÄR DET SÅ DYRT SOM DU HAR HÖRT??

Många har den uppfattningen att modellflyg, -DET ÄR DYRT DET-.
Det beror helt på en själv hur dyrt det skall bli, om man vill kan man komma undan med en liten summa pengar och en stor del jobb. Annars kan man prova en stor summa pengar och lite jobb.
Vad jag menar med detta är att om du inte är rädd för att bygga dina egna modeller efter ritning och köpa virket efter hand som det behövs så kommer du undan mycket billigt. Jag har själv byggt ett par modeller som inte kostat mera än några hundra kronor.
Om man vill och plånboken säger ja så kan man köpa färdigbyggda modeller som kostar allt i från 1000-1500 till hur mycket som helst.
Samtidigt bör åtminstone nybörjare tänka på att det finns en hel del så kallade "garderobsmodeller" att köpa begagnat i klubben, det är bara att fråga så brukar det mesta kunna lösa sig.

Det finns en del utrustning som man bara köper en gång och som flyttas från modell till modell. Särskilt radioutrustningen vill jag att du tänker dig före när du skall köpa din första. Det finns förstås en uppsjö att välja på som alla är prisvärda och mycket bra enligt försäljaren. En regel är att köpa en så dyr radioutrustning som man tycker att man har råd med och man har användning för. Köp ingen radio som kostar hur mycket som helst och som du kanske inte har användning för.Prova att tänka litet framåt och köp efter dom behov du tror att du kommer att ha.Ett gott råd kan vara att knalla runt ute på modellflygfältet och titta vad dom andra har för grejor. Ett gott råd till är att fråga dom som hållit på ett tag vad dom tycker och tänker om det hela.
Sen behöver man alltid lite utrustning för att kunna förvara soppan (metanol+lämligt smörjmedel) och en diverse andra grejor, kanske man vill ha en startmotor senare och liknande.

VÄLKOMMEN TILL EN SKITKUL HOBBY!!!

Vår medlemsregisterförare heter Göran Olsson, telefon 021 - 35 05 10
Till honom vänder du dig för att få ansökan m medlemskap.
Annars går det bra att ringa till Tor Berg, telefon 0224 - 203 17

VÄGBESKRIVNING TILL RADIOFLYGFÄLTET AROSÄNGEN.
Kommer du från Västerås svänger du av på riksväg 67 mot Sala, när du passerat avfarten mot Tillberga kommer på höger sida en Vägverksstation som heter Näs. Mitt emot denna går det in en liten grusväg till vänster. Sväng in på den och kör igenom skogen så kan du inte missa.

VÄGBESKRIVNING TILL LINFLYGFÄLTET VID JOHANNISBERG.
Åk mot Tidö-Lindö, när du kommer fram mot Johannisbergs Camping finns det en liten väg till höger, sväng in på denna och följ den så kommer du till lincirklarna.

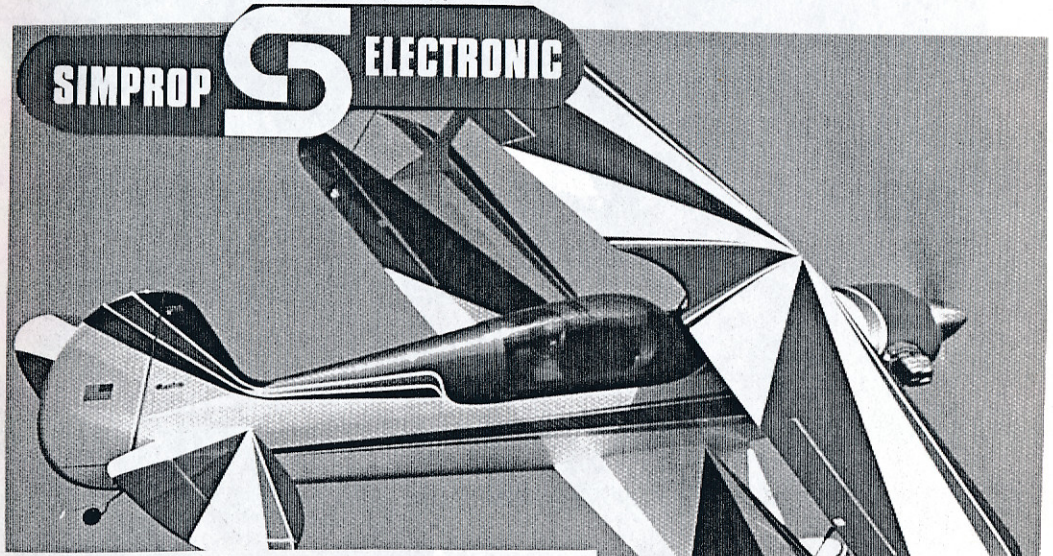
VILL DU GÅ EN BYGGKURS??

Ring då till Lennart Pettersson, telefon 021 - 35 42 36.

Han vet om det finns möjlighet att börja direkt eller om du måste vänta tills nästa kurs startar till hösten.

Nürnberg 1994

Efter att i flera år gett Spinns läsekrets bevakning av Nürnbergmässan via Kaj Johansson, skiftade redaktionen i år utsände.
Den enda lotten råkade utfalla på redaktörn, som därefter begav sig söderut till Tyskland.
Väl anländ till mässan vidtog flera dagars strövande. Hall efter hall med mjukisdjur och dockor besågs.
Legomontern var stor nog att rymma två Sollentunamässor...
Hus efter hus fullproppade med julgransprydnader kändes fadda. Det här är en fackmässa där distributörer och stora leksaksaffärer skall köpa in årets sortiment. Ingen handel direkt till konsumenter förekommer på mässan. Allmänheten kan lösa entrebiljett under helgen och bese barnens verkliga drömland. Barn under 16 år släpps emellertid inte in...
Mot slutet av veckan hittar vi en hall alldeles ovanligt fullsmockad med folk. När vi så småningom letade oss fram till en monter visade det sig vara modelljärnvägshallen vi befann oss i, vilken uppenbarligen röner stort intresse bland tyskar. Efter att ha knuffats runt i den hallen ramlade vi ut på baksidan. Där fanns en liten undangömd hall vilken visade sig innehålla mest tyska modellflygplan och helikoptrar. I den europeiska frihandelsunionen finns det uppenbarligen begränsad möjlighet för exempelvis asiater att visa upp sig.
Mycket intressant fanns att se, elflyget kommer starkt. Alla varianter fanns att bese, skalamodeller som Graupners Junker 52, storseglare med elhjälpmotor bl.a. hos Robbe och helikopter till exempel Varios Falco.
Här följer några sidor broschyrklipp från mässan.



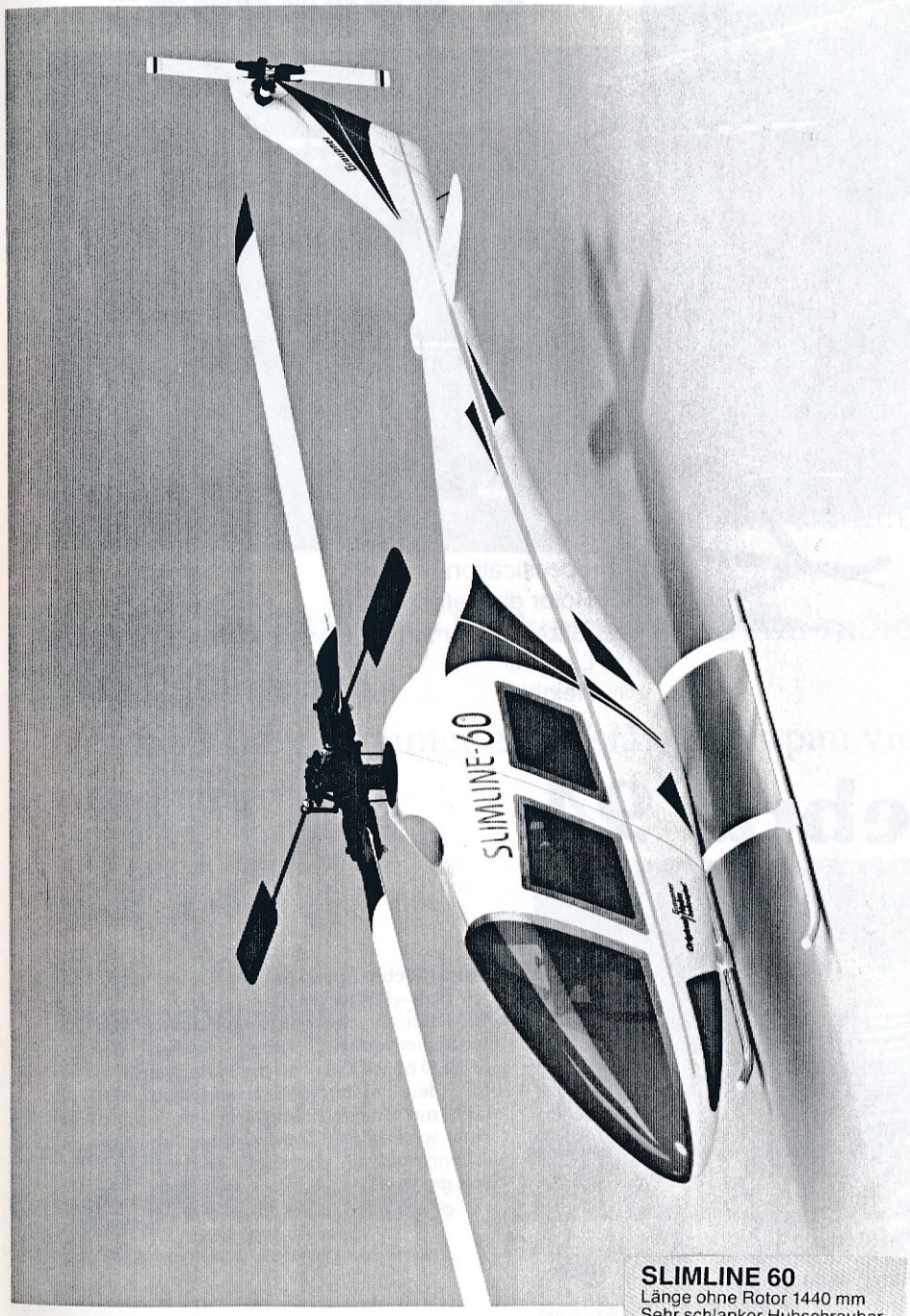
Technische Daten:

obere Spannweite ca.		1448 mm
untere Spannweite ca.		1410 mm
Flächeninhalt ca.		60,00 dm²
Länge ca.		1321 mm
Gewicht		3856 - 4309 g
Motor:	2 Takt	10 - 15 ccm
	4 Takt	15 - 20 ccm

Technische Daten

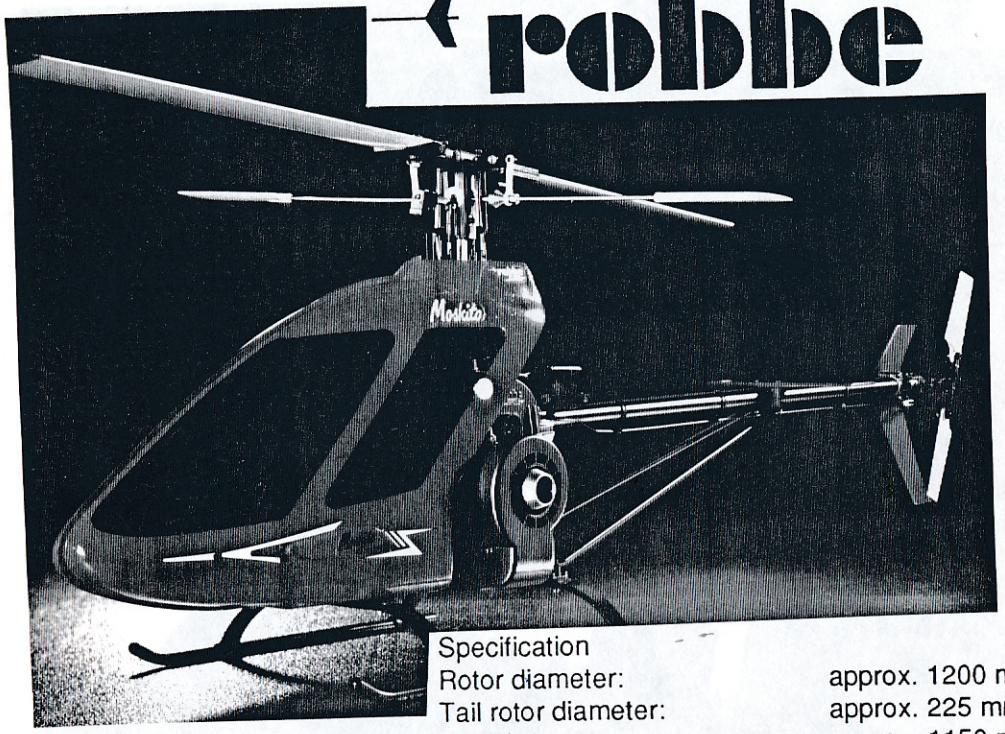
Spannweite ca.	1500	mm
Länge ü.a. ca.	1000	mm
Tragflügelinhalt ca.	26	dm^2
Höhenleitwerksinhalt ca.	5	dm^2
Gesamtflächeninhalt ca.	31	dm^2
Fluggewicht ca.	1600	g
Gesamtflächenbelastung ca.	52	g/dm^2
Maßstab	1:20	

RC-Funktion
Seitenruder
Querruder
Höhenruder
Motorregelung



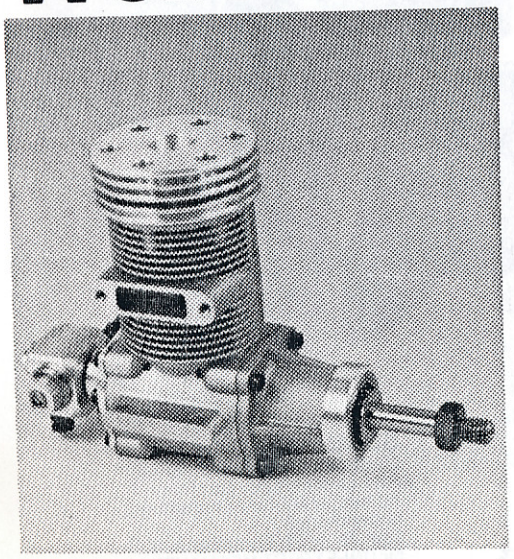
SLIMLINE 60
Länge ohne Rotor 1440 mm
Sehr schlanker Hubschrauber mit ausgezeichneten Kunstflugeigenschaften.
Best.-Nr. **4454** Rumpfbausatz für UNI-EXPERT-MECHANIK

robbe



Specification	
Rotor diameter:	approx. 1200 mm
Tail rotor diameter:	approx. 225 mm
Length:	approx. 1150 mm
Height:	approx. 410 mm
Weight:	approx. 3300 gr

Webra '94



Motor Webra Speed 61
RV Heli – Flatterventil
Im Bereich der leistungsstarken Hubschraubermotoren bringt Webra den SPEED 61 RV (10 ccm) mit Flatterventil. Mit dem Flatterventilsteuersystem wird nicht nur Höchstleistung erbracht, sondern eine wesentliche Verbesserung im Zwischengasbereich gegenüber anderen Steuersystemen erreicht.

Testa din radio !!

Att se sin modell gå i backen pga att kompisen har en radio som inte håller måttet vill väl ingen. Nu har du chansen att testa **din** radio med en frekvensscanner för att se att den håller måttet.

Mellan den 24/4 och 1/5 kan du testa din radio vid Arosängen.
Närmare tider kommer att anslås på Kupan vid Arosängen.

I samarbete med Västerås MFK

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

minicars
hobbygrossisten

Kristoffer Andersson bygger en SK 60 och Daniel Larsson en stor P40

Inkomster 94

Spinn annonsintäkter 3 * 600kr	1800:-
Räntor från postgiro & bankbok	2000:-
Medlemsavg. Sen.128st*250:-jun.25st*100:-Fam.45st.*200:-	43500:-
Bidrag SMFF	5000:-
Bidrag VMFF	11000:-
Bidrag V-ÅS kommun	15000:-
Fika försäljning	3000:-
Simulatorhyror	1600:-
Balsa försäljning klubblokalen	4000:-
Försäljning av klubbmärken	200:-
Anskaffningsfond 4785:-	
Handikappfonden 2456:-	
Flygfältsfonden 2759:-	10000:-
Summa inkomster	97100:-

Utgifter 94

Medlemsregistreringsavgifter till SMFF	29000:-
Bensinköp till gräsklippare	1000:-
Tävlingar & meetings	1000:-
SPINN reprokostnader 3 * 2095:-	6285:-
Bygg&Kurs (Bl.a. kursledaravgifter)	6750:-
Hyra klubblokal 4 * 6071:-	24284:-
Reparation & Underhåll Flygfält (2456+2759+4788)	10000:-
- " - Klubblokal	500:-
Flygfältinventarier < 1000:-	1000:-
Klubblokalinventarier <1000:-	1000:-
Förbrukningsmtrl flygfält (Bensin 21 v * 100:-)	2100:-
Försäkringar 175:- + 500:-	675:-
Diverse	5000:-
Summa utgifter	88594:-

Kassör VMFK Godkännes:

Esko Haanpää

VM I HELIKOPTER F3C Österrike 1993

Kaj Johansson ingick i den stora supporterskara som följde med vårt helikopterlandslag till Österrike i september.
Vi var många fler som hade tänkt följa med men fick förhinder, själv var redaktörn inkallad till repmöte.
Två veckors övning "Orkan" var det absolut menlösaste repmötet hitills av fyra avverkade. Och inte blev tältövernattningarna bättre när man visste att Kaj och kompisarna satt och drack bärs med helikoptervärldseliten på kvällarna.
Världsmästare blev Curtis Youngblood från USA, han blev världsmästare även 1987. En helsympatisk kille som dessutom utvecklat stuntflygning med modellhelikopter till något världen aldrig förr har skådat.
Som vanlig dödlig har man fullt upp med att bara hålla helikoptern stilla rättvänd 2 m över backen.
Curtis börjar sitt program med att lyfta från backen och samtidigt låta modellen göra en halv framlänges kullerbytta. Därpå sätter han full fart upp och ner baklänges på två meters höjd och genomför på detta ett program bl.a. omfattande baklänges buntar, baklänges och sidledes rollar, kullerbyttande looping, baklänges rollande liggande åtta m.m.
Avlutningen är att dra upp modellen nästintill utom synhåll och sedan utföra autoroterande rollar med helt avstäng motor. Den sista avslutas på några meters höjd inverterat, varefter modellhelikoptern vänds rätt och backas in till startrutan.
Det är bara att sätta igång och träna!
Här följer några sidor fakta från tävlingarna:

21.09.1993 FINAL RESULTS 15:45

3. Aerolympic 1993
ARBEITSBLATT
VELDEN A.W. / ST. EGYDEN

PLACE	PILOT NUM	NAME	NAT.	% RD 1	% RD 2	% RD 3	TOTAL AFTER RD 3	% FLYOFF 1	% FLYOFF 2	FINAL RESULT
1	231	YOUNGBLOOD CURTIS	N	1000,00	1000,00	1000,00	2000,00	988,66	973,21	2988,66
2	178	SENSUI KAZUYUKI	JA	958,70	1000,00	959,23	1959,23	1000,00	1000,00	2959,23
3	177	DOBASHI YUKIHIRO	JA	945,65	911,06	858,37	1856,71	993,20	979,91	2849,91
4	216	GRABER DANIELE	HB	936,96	973,97	793,99	1910,93	619,05	935,27	2846,20
5	176	SUWABE SEIJI	JA	915,22	939,26	918,46	1857,72	975,06	928,57	2832,78
6	233	MANN WAYNE	N	915,22	928,42	918,46	1846,88	938,78	944,20	2791,08
7	217	GASSER HEINZ	HB	908,70	878,52	828,33	1787,22	916,10	899,55	2703,32
8	179	ISHIKAWA SHIZUO	JA	863,04	893,71	862,66	1756,75	911,56	895,09	2668,31
9	157	ROESSNER JOERG	D	869,57	880,69	836,91	1750,26	877,55	814,73	2627,81
10	226	BLISS COLIN	G	852,17	824,30	871,25	1723,42	854,88	895,09	2618,51
20	211	CEDERGREN THOMAS	SE	739,13	789,59	781,12	1570,71			
21	213	NORDSTROEM PER	SE	730,43	780,91	781,12	1562,03			
52	212	HELLMER ANDERS	SE	610,87	631,24	613,73	1244,97			

AEROLYMPICS 1993

BEWERB F3C
22.9.1993 10:56

Nation	Teilnehmer	Model	Modifications	Weight	Engine Make	Carburetor	Glowplug	Silencer	Fuel Manufacturer	Lubricant	Nitro
Japan	Suwabe Seiji	Top-S Super Haron		4,9 kg	OS 61 RX	OS 60 B	Enya 3	Top-S	IM	synth.	30%
	Dobashi Yukihiro	Hobby Production Black Shark II		5,2 kg	YS 61	YS	Enya 4	Hattori NS	MG 1000	synth.	30%
	Sensui Kazuyuki	Kalt Prominent		5,1 kg	OS 61 SX	OS 60 B	Enya 3	KNS	MG		30%
	Ishikawa Shizuo	Black Hobby Production White Shark		5,1 kg	YS 61	YS	Enya 3		Cosmo	25 % synth.	30%
Korea	Young Jin Kim	Kalt Grand Prix		5,3 kg	YS 61	YS	Enya 3	Hattori	Power Master	25 % Castor	30%
	Dae Kun Kim	Hirobo SST Eagle		5,2 kg	OS 61 SX	OS 60 B	OS 8		Byron	synth.	35%
	Sek Keun Oh	Kalt Grand Prix		5,3 kg	YS 61	YS	Enya 3	K&S	Power Master	25 % Castor	30%
Luxembourg	Prangs Patrick	Graupner Lockheed 285		5,0 kg	Webra 61	Webra	Enya 5		Synth Glow	16 % synth.	20%
Netherlands	van Lent Joop	Vario Flash		5,5 kg	Rossi 60	Rossi	Rossi 5	Vario	Synth Glow	16 % synth.	0%
	Verhagen Jan	old Sigma		5,0 kg	OPS 60	OPS	Enya 3	Hattori	Carbulin	15 % synth.	8%
	Verplanke Cees	old Mystere		5,2 kg	OPS 60 R	OPS	Enya 3	Hattori	SS20	15 % synth.	
Norway	Aftebin Trond	old mixed brands Zenith		5,5 kg	Rossi 60 3+2	Rossi		Hattori	Synth Glow	16 % synth.	10%
	Nessen Rune	Kyosho Interceptor SR		5,5 kg	OS 61 SX	OS 60 B	OS 8	Hattori 669	K&B	20 % synth.	5%
	Kristoffersen Fritz	old Nuckear Drive		5,1 kg	Webra 61 Comp.	Webra	OS 8	Hattori	Supa Glow	20 % synth	
Polen	Dabrowski Marcin	Graupner H-Trainer		4,0 kg	Moki 6,5	Webra TN	Sport R	MVVS	Castrol M	16 % synth.	0%
	Wizalinski Jacek	old NoName		5,3 kg	Webra 61		Sport R		R-66	18 % synth.	0%
	Jaworski Piotr	Vario Sky Fox		5,2 kg	Webra 61 Racing		Sport R		R-66	19 % synth.	0%
Sweden	Cedergren Thomas	Sitar Jet Ranger		5,2 kg	Picco 60	Picco	Enya 3	Hattori	Aerosynth	15 % synth.	0%
	Helmer Anders	Vario Flash		5,5 kg	OS 61 SX	OS 60 B	Enya 4	Vario	Castrol MSSR	20 % synth.	15%
	Nordström Per	Sitar Jet Ranger		5,4 kg	Picco 60	Picco	Rossi 6		Aerosynth	15 % synth.	0%
Switzerland	Graber Daniele	Robbe Futura/Zenit		5,2 kg	Novarossi 61	Novarossi	Enya 5	Hattori	Carbulin	12 % synth.	20%
	Gasser Heinz	Sitar AT		5,4 kg	Webra 61 R	Webra	Rossi 5	Hattori	Carbulin	16 % synth.	0%
	Däppen Peter	Sitar AT		5,7 kg	Webra 61 R	Webra	Rossi 5	Hattori	Carbulin	17 % synth.	0%
South Africa	Van Eeden Albert	Miniature Aircraft X-cell 60 Custom		4,7 kg	OS 61 SFN-H	OS 6 B	OS 8	Magna	Cool Power	synth.	15%
	Beukes Andre	Miniature Aircraft X-cell 60 Custom		4,1 kg	OS 61 SFN	OS 7 H	OS 8	Magna	Cool Power	synth.	15%
Chinese-Taipai	Hung Jen Ji	TSK Super Kaiser/Black Shark		5,1 kg	OS 61 SX	OS 60B	Enya 3	TSK	Byron	synth.	35%
	Ku Chi Ming	Kalt Omega/Black Shark		5,1 kg	YS 61	YS	Enya 3	Hattori	Cool Power	synth.	30%
	Tang Chih-Chiang	Hirobo SST Eagle/Black Shark		5,5 kg	Super Tigre 61	Super Tigre	Enya 3	Hattori	Byron	synth.	35%
Ukraine	Hvostov Oleg	Idea Tempo		4,2 kg	Moki 61	Master Dynamics	KS 2	homemade		20 % Castor	0%
USA	Youngblood Curtis	Miniature Aircraft X-cell 60		4,6 kg	OS 61 SFN ABC	Super Tigre	K&B 45/20	V-Tech	Power Master	20 % synth.	15%
	Adkins Wendell	Miniature Aircraft X-cell 60 Custom		4,8 kg	OS 61 SFN	Super Tigre	OS 8	Magna	Byron	synth.	35%
	Mann Wayne	Miniature Aircraft X-cell 60 Pro Optima		4,9 kg	OS 61 SX	OS 60 B	Enya 3	Hattori	Magna 3000	20 % synth.	30%

o/d=own design

AEROLYMPICS 1993

BEWERB F3C

22.9.1993 10:56

Nation	Teilnehmer	Main Rotor Blades Material	Manufacturer	Weight	Tail Rotor Blades Material	Manufacturer	Gear Ratios Engine/Main Rotor	Main/Tail	Radio Make and Type	Servos	Gyro	RPM Data Governor	RPM Hovering	RPM Aerobatics
Japan	Suwabe Seiji	Epoxy/Glass	GP-9	185 g	Carbon Fibre	Top-S	9,5:1	1:5,5	Futaba 1024 ZH	5 x Futaba	Futaba G 153 BB		1250	1500
	Ochiashi Yuichiro	Wood/Fibre Glass	K&S	200 g	Carbon Fibre	HiProducts	9,5:1	1:5,5	Futaba PCM 1024 9 Z	5 x Futaba	Futaba G 153 BB		1250	1700
	Sensui Kazuyuki	Wood/Fibre Glass	KNS	200 g	Carbon Fibre	Kalt	9,8:1	1:5,5	JR PCM 10 S	5 x JR	JR Piezo 1000		1250	1700
	Ishizawa Shizuo	Carbon Fibre	Kalt		Carbon Fibre	Kalt	9,4:1	1:5,3	Futaba PCM 9 ZHP	5 x Futaba	Futaba G 153 BB		1250	1570
Korea	Young Jin Kim	Wood/Fibre Glass	K&S	200 g	Carbon Fibre	HiProducts	9,7:1	1:5,5	JR PCM 10 S	5 x JR	JR Piezo 1000		1200	1600
	Oge Kun Kim	Epoxy/Glass	K&S	200 g	Carbon Fibre	HiProducts	9,7:1	1:5,5	Futaba 1024 H	5 x Futaba	Futaba G153 BB		1200	1600
	Sek Keun Oh	Wood/Fibre Glass	K&S	200 g	Carbon Fibre	Kalt	9,7:1	1:5,5	JR PCM 10 S	5 x JR	JR Piezo 1000		1200	1700
Luxembourg	Prangs Patrick	Epoxy/Glass	old	180 g	Wood	RD	9,5:1	1:4	Graupner mc 20	6 x Graupner/JR	Grp.JR NEJ 1001	Robbe CSC 2	1300	1750
Netherlands	van Lent Joop	Epoxy/Glass	Vario/Jawo	190 g	Wood	Vario	8,6:1	1:4	Graupner mc 20	6 x Graupner/JR	Grp.JR NEJ 1001		1500	1800
	Verhagen Jan	Epoxy/Glass	Sitar	200 g	Carbon Fibre	TG	9,5:1	1:4	Robbe FC-28	6 x Robbe/Fut.	Futaba G 153 BB	Robbe CSC 4	1200	1980
	Verplanke Cees	Epoxy/Glass	Sitar	200 g	Carbon Fibre	TG	9:1	1:3,3	Robbe FC-28	6 x Robbe/Fut.	Futaba G 153 BB	Robbe CSC 4	1350	1700
Norway	Alstein Trond	Epoxy/Glass	Sitar	200 g	Carbon Fibre	NHP	9,2:1	1:4	JR PCM 10	5 x Futaba	JR Piezo 1000		1150	1650
	Nessan Rune	Epoxy/Glass	HiProducts	180 g	Carbon Fibre	HiProducts	9,7:1	1:5,5	JR PCM 10 S	5 x JR	JR Piezo 1000		1250	1700
	Kristoffersen Fritz	Epoxy/Glass	TG Select	210 g	Carbon Fibre	TG	10:1	1:4	Robbe FC-28	5 x Sanwa	Sanwa SG-1		1250	1800
Poland	Dabrowski Marcin	Wood	homemade		Plastic	Graupner	9,5:1	1:4	Graupner mc 16	5 x Graupner/JR	Grp.JR NEJ 120 B	Robbe CSC 4	1500	1520
	Wdzalinski Jacek	Wood	homemade		Wood	homemade	9:1	1:4,5	Robbe FC-28	5 x Hitec	Futaba G 153 BB		1200	1600
	Jaworski Piotr	Epoxy/Glass/Carbo	homemade	210 g	Plastic	Vario	10:1	1:4	Robbe FC-28	7 x Robbe/Fut.	Futaba G 153 BB		1250	1650
Sweden	Cederqren Thomas	Epoxy/Glass	Sitar	200 g	Epoxy/Glass	Sitar	9,3:1	1:5	Robbe FC-28	5 x Robbe/Fut.	JR Piezo 1000	Robbe CSC 4	1250	1700
	Helmer Anders	Epoxy/Glass	Vario/Jawo	180 g	Epoxy/Glass	Vario	8,8:1	1:4	Futaba 1024 H	5 x Futaba	JR NEJ 120 BB		1250	1700
	Nordström Per	Epoxy/Glass	Sitar	200 g	Epoxy/Glass	Sitar	8,6:1	1:4	Futaba 1024 H	5 x Futaba	JR NEJ 120 BB		1250	1150
Switzerland	Graber Daniele	Epoxy/Glass	Robbe	210 g	Carbon Fibre	Robbe	8,6:1	1:5	Robbe FC-28	6 x Robbe/Fut.	Futaba G 153 BB	Robbe CSC 4	1350	1900
	Gasser Heinz	Epoxy/Glass	Sitar	200 g	Epoxy/Glass	Sitar	8,9:1	1:5	Robbe FC-28	5 x Robbe/Fut.	Futaba G 153 BB	Robbe CSC 4	1350	1900
	Däppen Peter	Epoxy/Glass	Sitar	200 g	Epoxy/Glass	Sitar	8,9:1	1:5	Futaba PCM 1024 H	5 x Futaba	Futaba G 153 BB	Robbe CSC 4	1600	1600
South Africa	Van Eeden Albert	Epoxy/Glass	MA	185 g	Plastic	MA	9:1	1:4,5	Multiplex 3030	5 x MPX	JMW		1600	1600
	Beukes Andre	Epoxy/Glass	Dy Products	180 g	Plastic	MA	9:1	1:5	Futaba 9 VHP	5 x Futaba	JMW 3		1250	1700
Chinese-	Hung Jen Ji	Carbon Fibre	HiProducts	180 g	Carbon Fibre	HiProducts	9,6:1	1:5,5	Futaba PCM 1024	5 x Futaba	Futaba G 153 BB		1250	1700
Taipei	Ko Chi Ming	Wood/Fibre Glass	K&S	200 g	Carbon Fibre	HiProducts	9,6:1	1:5,5	Futaba PCM 1024	5 x Futaba	Futaba G 153 BB		1250	1700
	Tang Chih-Chiang	Wood/Fibre Glass	K&S	200 g	Carbon Fibre	HiProducts	9,7:1	1:5,5	Futaba PCM 1024	5 x Futaba	Futaba G 153 BB		1600	1600
Ukraine	Hvostov Oleg	Epoxy/Glass	Idea	200 g	Carbon Fibre	Idea	9:1	1:5,1	Futaba FP-T 7 UHP	6 x Futaba	Futaba G 153 BB		1700	1700
USA	Youngblood Curtis	Carbon Fibre	NHP	180 g	Carbon Fibre	NHP	9:1	1:4,5	JR PCM 10 S	5 x JR	JR NEJ 120 BB		1315	1650
	Adkins Wendell	Carbon Fibre	HiProducts	180 g	Carbon Fibre	HiProducts	9:1	1:5,5	Futaba 9 ZHP	6 x Futaba	Futaba G 153 BB		1250	1700
	Mann Wayne	Wood	Rotor Sport	194 g	Plastic	MA	9,6:1	1:5,5	Futaba 9 ZHP	5 x Futaba	Futaba G 153 BB			

old-town design

Västerås 94.02.28

Till alla tävlings och meetings arrangörer.

Inför alla tävlingar och meetings ska det hädanefter göras upp en budget.
Tävlings/meetings arrangören ska också se till att föra en enkel kassabok.
För att underlätta detta har styrelsen tagit fram speciella blanketter som ska sitta i speciella "Evenemangs pärmar".

Det ska finnas en "Evenemangs pärm" för varje flyg-gren och en pärm för meetings.

I pärmarna ska finnas alla papper som är nödvändiga för att arrangera tävlingen/meetingen:

* Tävlings-inbjudnings blanketter
* Budget-blanketter
* Kassaboks-blanketter
* Deltagarlistor för namn och telefonnummer.
* Resultatlistor
* Tävlingsregler

Plus annat som hör till evenemangen.

Pärmarna förvaras sedan i klubblokalen.

Vitsen med alla dessa "Evenemangspärmar" är att framtida tävlings/meetings arrangörer lätt kan gå tillbaka i pärmarna och se exakt hur evenemangen arrangerats rent praktiskt.

Pärmarna är tänkta som en hjälp och ett praktiskt verktyg både för evenemangs arrangörerna och klubbkassören.

Inför evenemanget tar evenemangs-kommiten ut "sin" evenemangs pärm och börjar förberedelserna med att göra upp en budget.
När budgeten är klar visas den för ordföranden och kassören, som sedan betalar ut en handkassa, (ett lån), för alla inköp som måste göras.

Under och efter evenemanget för arrangören en kassabok där inkomster och utgifter förs in på separata kolumner i kassaboks blanketten.

Efter evenemanget summerar arrangören kollumnerna och räknar ut resultatet.
Sedan kan han, om han vill, jämföra budgeten som han gjorde innan evenemanget med det faktiska utfallet.

Kassabokblanketten är också en verifikation som klubbkassören kan använda direkt i bokföringen.
För att detta ska fungera måste evenemangs arrangören, när han för kassabok, använda ett kalke'r-papper emellan kassabokblanketterna, så att det blir en kopia.

Originalet går till klubbkassören och är en redovisning för hur evenemanget gick ekonomiskt.
Den används av kassören som en verifikation i klubbens bokföring.

Kopian stannar kvar i pärmen.

I varje "evenemangspärm" kommer det att finnas anvisningar för hur blanketterna ska fyllas i och hur dom kan användas.

Om allt detta låter krångligt och konstigt bifogar jag några av de nya blanketterna så att n själva kan göra er en uppfattning om vad detta handlar om.

Har ni synpunkter kan ni ringa mig mellan kl. 17.00 och 23.00 på tel. 35 55 39

MVH
Esko Haanpää
Kassör VMFK

Budgetförslag för.....

Evenemangsdatum.....

	BUDGETERAT:		VERKLIGT UTFALL:	
Text:	In	Ut	In	Ut
Ers. till domare:				
Ers till övr. funktionärer:				
Anskaffning av priser:				
Inköp av fika & mat:				
Försäljn. av fika & mat:				
Inköp av lotter:				
Försäljn. lotter:				
Inkomst av startavgifter:				
Utgift av startavgifter till SMFF:				
Annonseringskostnader:				
Porton & kuvert mm:				
Hyra av toaletter:				
Hyra av elverk:				
Hyra av högtalaranläggning:				
Sponsring:				
Inköpskassa: (Lån från VMFK till inköp)				
Återbetalning av lån från VMFK.				
SUMMA:				
RESULTAT (Inkolumnen minus Utkolumnen)	+	-	+	-

Eftersom VMFK inte är en vinstdrivande klubb, borde det budgetterade resultatet helst bli +/- 0. Men man får aldrig göra en budget som visar ett minus resultat!

Datum:

Underskrift:

Ekonomisk redovisning av _____

Evenemangsdatum: _____

Text:	In	Ut

Kom ihåg att spara alla kvitton för alla inköp.

Varor eller tjänster som du ännu ej har fått faktura på:		
		-
		-
RESULTAT:	+	-
Sponsorer & Gåvor;		
-		

Arrangörens underskrift: _____

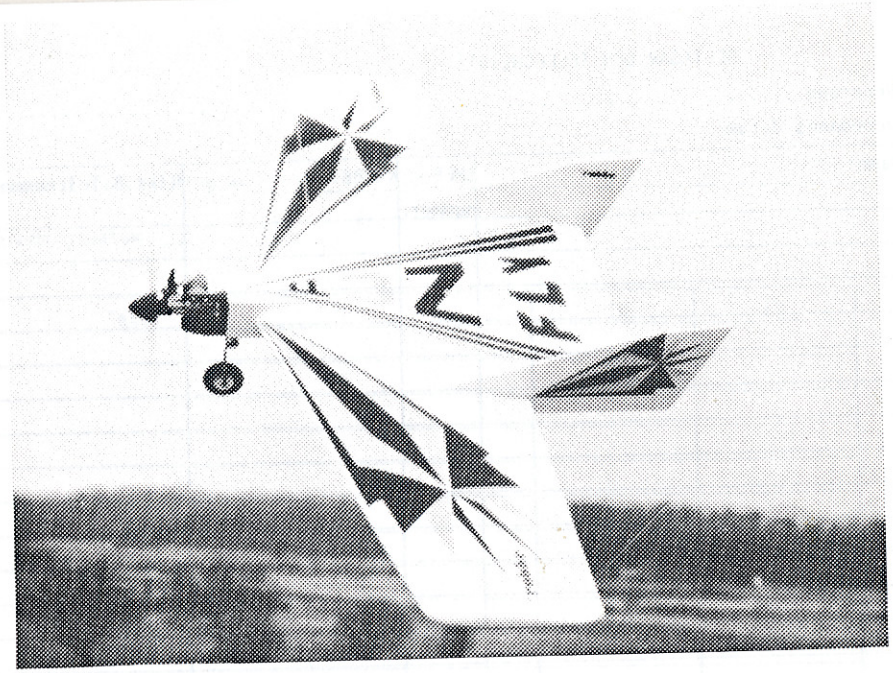
Dagens datum: _____

DELTAGAR OCH TELEFONLISTA:

Evenemang.....

Evenemangs datum .....

Namn:	SMFF-nummer:	KLUBB:	Rikt.& Tel.nummer



Anmäl dig till:

VÄSTERÅS FUN-FLY UNLIMITED!

För första gången i världshistorien anordnar Västerås modellflygklubb i år en Fun-Fly tävling.
Tävlingen hålls på Arosängen lördagen den 4/6 -94.
Som reservdag har vi Söndagen den 5/6 -94.

Vi börjar med ett pilotmöte kl. 08.30 där vi går igenom regler och bestämmer ett flygprogram. Flygprogrammet kommer att göras upp på plats, så vilka manövrar programmet sen kommer att innehålla vet vi inte på förhand, men det kommer att premiera BUSFLYG, det garanteras!
Ett tips är att det kommer att innehålla något ur Claes Meijers och Bosse Gårdstads program. (Se Modellflygnytt Nr 1 & 5 -93)
Plus kanske något som vi i VMFK hittar på.

Tävlingen startar kl. 09.00. Ungefär kl. 12.00 gör vi paus för lunch.
Sedan börjar vi flyga igen kl. 12.30.
Vi tänker flyga på två parallella banor.
Banorna består av var sin startruta, 6*6 meter och var sitt limbosnöre, 8 meter långt.

Tävlingen är en sk. FunFly unlimited, d.v.s flygplanen får se ut hur som helst.
De enda kraven är:
Motorstorlek upp till .50
Planet ska ha landningsställ
Inga helikoptrar tillåts delta
Dock förbehåller vi oss rätten att utesluta plan som är farliga för publiken.

Hjälmtvång kommer att råda för tävlingsdeltagarna på banan.
Tyvärr måste vi begränsa deltagar antalet till 20 stycken för att kunna genomföra tävlingen under en dag.
Så skynda dig att anmäla dig!

Ring våra kontaktmän och anmäl dig så skickar vi anmälningsblanketter och vägbeskrivning till dig:
Esko Haanpää Tel. 021/ 355539
Ola Cornell 021/ 143149
Daniel Larsson 021/ 134587

Tävlingsavgiften är 60:- per deltagare och måste vara oss tillhanda före den 21/5 -94

Väl mött!
FUN-FLY Kommitten VMFK.

Testa vår Nya Atari flygsimulator!

Hyr vår Nya Atari flygsimulator för ynka 30:- per dygn.
Flygsimulatorn ger dig övning på att flyga rent, ja till och med ultrarent!
Så rent har en flygsimulator aldrig fått dig att flyga förr!

Atarin är utrustad med det allra senaste inom data teknologin, T. ex. en helt ny revolutionerande data screen som återger den data-genererade grafiken med ultraren briljans och skärpa.

Den ultrarent designade kontroll-enheten tillåter dig att utföra alla manövrer med samma ootrooliga renhet och elegans, som en verklig RC-anläggning kan.

Din modellflyg hobby kommer garanterat att nå nya, oanade höjder!

Är du trots allt detta inte nöjd med de förinställda flygvariablerna, kan du lätt och elegant modifiera om variabel-inställningarna så som Du önskar.
Och inte bara det!

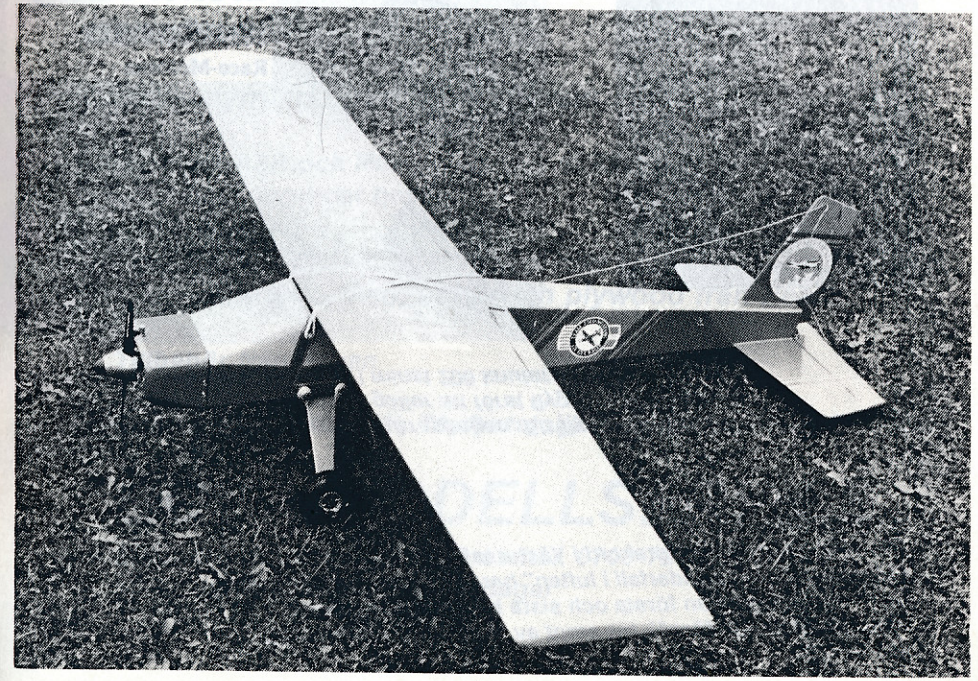
Vår Nya ultraAtari flygsimulator ger dig övning i att utföra för dig helt nya och halsbrytande manövrar.

Aldrig mer behöver du ge dig ut på det regniga och blåsiga flygfältet för att kvadda din nya superduper-modell, bara för att du saknade flygerfarenhet för modellen.

Hyr ALLTID vår helt ootrooliga ultrafantastiska Nya Atari flygsimulator INNAN det är försent.
Det kostar så lite och Du har så enormt mycket att vinna!

Den Nya ultrarevolutionerande superduper Atari flygsimulatorn kan hyras i vår bygglokal på Björnövägen 2, (den friliggande byggnade straxt söder om Shell).
Bygglokale är öppen Måndagar, Onsdagar och Torsdagar kl. 1800 - 2100.
Detta erbjudande gäller tyvär endast medlemmar i VMFK, så är du inte medlem, skynda dig att bli!

MVH
Esko Haanpää



Radannonser:

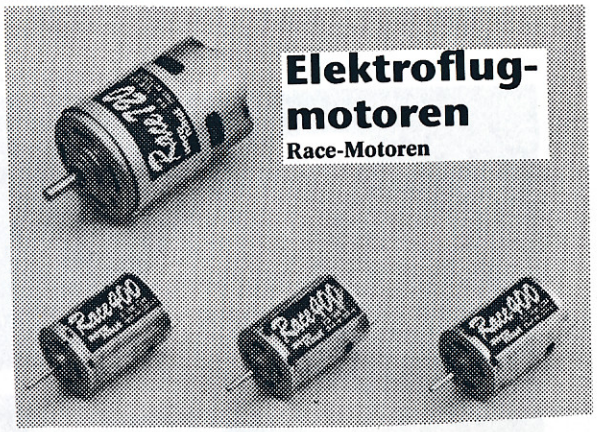
Klubbmedlemmar annonserar gratis, skriv en lapp på vad du vill sälja eller köpa och skicka den till Kristian Berggren, Gransångarg 137, 724 71 Västerås.

Säljes:
Radiostyrning Graupner 314 FM, med fyra servon.
Motor ASP 32 ABC.
Mekbox, 2 ackar, bränslepump, bränsle, glödstiftsklämma.
Alltihop 1.500:- Rickard Gaulitz 021-20234

Radiostyrning Graupner MC 20 säljes med eller utan div. tillbehör. Pris kan diskuteras.
MC 20 prom, engelskt 500:-
US Air Core Corostar, ny färdigbyggd 700:-
Graupner Eurofighter färdigbyggd och provflugen inkl.
2 st Futaba miniservon. 1.500:-
Graupner C16 mottagare 600:-
Helikopter Graupner/Heim Star Ranger 7.000:-
Div Graupner servon, ring för pris.
Kaj Johansson 021-207 83

Persondator Victor VPCIIc 8086 processor 20 MB, floppy disk, monokrom skärm, matrisskrivare Panasonic KX-P1081.
Utmärkt för ordbehandling, beräkning, register 1.300:-
Modellhelikopter Kalt Alpha II med OS 61 ABC 3.500:-
Kristian Berggren 021-302116.

CARBON NHP TECHNOLOGY
NORTHERN HELICOPTER PRODUCTS LTD
WORLD CHAMPIONS 1993 - 94

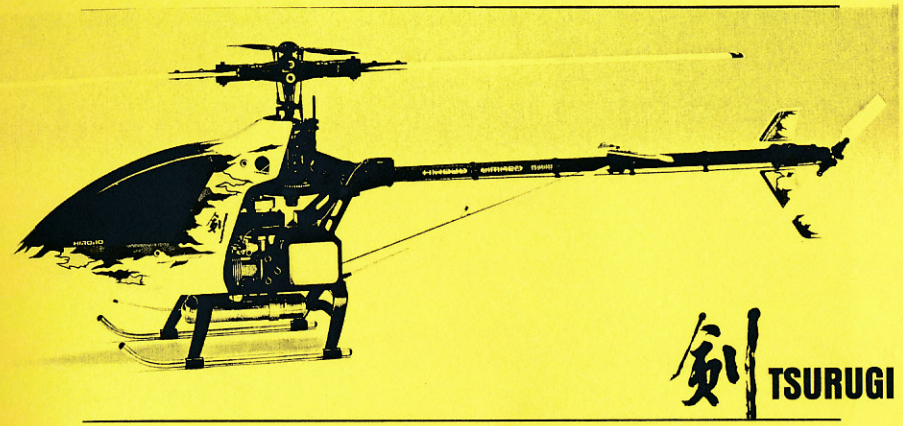


Rykte....
Något konstigt har observerats på Arosängen. Ett flygande föremål har provat att slå alla rekord vad det gäller att först flyga så fort som möjligt rakt fram för att sedan splittras i minst 200 knutar.

Nytt världsrekord?

Har vi slagit nytt världsrekord i Västerås?
I klassen "Totalt sönderfall i luften" har det noterats ofattbara 60 m avstånd mellan första och sista balsabit på marken!
Tips om liknande försök tas emot av Klas-Göran Nilsson på tel. 357238.

HIROBO SPECIALISTEN!



TSURUGI, 60-helikopter för F3C-flygning, kom och se!
Shuttle ZXX, Nybörjarhelikopter för 32-motor.

PIEZOGYRON: JR och Sundance!

Radiostyrning: Hela JR:s program

Motorer: ASP och Rossi, bl.a. har vi Rossis fläktnittia för skjutande aggregat hemma.

Flygplansmodeller: Färdigmodeller från Lions, byggsatser från Pea:s rotorblad, balsa och plywood från Pea:s.

Tillbehör från Kavan

Metanol 61:-/5 liter, ML 70 syntetolja 400:-/5 liter, Nitro 155:-/liter

BODA MODELLSERVICE

Enköping tel. 0171-48141, mobiltel. 0708-725881
18-21 vardagkvällar, 9-12 lördagar