5
97

MODELFLYVE NYT

LINESTYRING ■ FRITFLYVNING ■ FJERNSTYRING ■ MODELFLYVE NYT

5/97 21. ÅRGANG KR. 34,50

MULTIPLEX & MIDWEST FRA MIDTSJÆLLANDS HOBBY HANDEL

NYT FRA MULTIPLEX

EIN STIN kr. 975,-

MS-X2-SERVO kr. 299,-

PICO 4 kr. 568,-

Flair Cub Trainer / sportsmodel

Vingefang 185 cm med skumvinge til 4 kanaler, med tank, hjul, hængsler m.m.
Nu med dansk byggevejledning. kr. 1148,-

EUROPA MC 1020 35 Mhz.

incl. 1 stk. MS 11 servo, accu til sender/modtager **2385,-**

PROFI MC 3010

incl.
1 stk. Europa BB servo.
accu til sender/modtager

Så længe lager haves medfølger kanal 5 og 6 til samme pris,

4198,-

besparelse ca. **430,-**

COMMANDER MC 2010 PLUS

incl. 1 stk. MS 11 servo, accu til sender/modtager **2726,-**

SUPER TILBUD PÅ MIDTWEST FLY OG TILBEHØR

Priser fra Midwest

Varenr.	Varebetegnelse	pris incl. moms
MID177-CAN	Midwest Canopy AT 6 Texan	237,50
MID180-C	Midwest Motorcowl Extra 300	216,25
MID177-C	Midwest Motorcowl AT 6	182,50

MID1096	Midwest Inst. Panel S. Stearman	158,25
MID1104	Midwest Inst. Panel Cap 232	170,25
MID1095	Midwest Inst. Panel Citabria	140,00
MID1092	Midwest Inst. Panel AT 6 Texan	121,50
MID1091	Midwest Inst. Panel Extra 300	152,00
MID1996	Midwest Katalog	10,00
DYN5013	Rorhorn Dynaflite	9,75
MID187	Midwest Cap 232	2.117,00
MID181	Midwest Star Duster .40	669,75
MID182	Midwest Super Stinker	1.959,00
MID177	Midwest AT-6 Texan	1.880,00
MID184	Midwest Super Stearman	1.799,00
MID183	Midwest Citabria	1.408,00
MID180	Midwest Extra 300 S	2.031,00
MID185	Midwest Essence svæver 2m	398,00
MID175CAN	Midwest Canopy Corsair, 40	120,00
MID173	Midwest Sukhoi 40	669,75
MID172	Midwest Zero .40	669,75

MID170	Midwest Mustang 40	0,00
MID171	Midwest Messerschmitt .40	669,75
MID175	Midwest Corsair .40	754,50
MID174	Midwest Mustang .60	0,00
MID180-CAN	Midwest Canopy Extra 300 S	135,25
MID187-CAN	Midwest Canopy Cap 232	135,25
186-CAN	Midwest Canopy G-202	173,75
MID186-CAN	Midwest Canopy G202	101,25
MID1097	Instrumentpanel Cub 40	140,00
MID1094	Midwest Inst. Panel Stinker	152,00
MID184-CAN	Cannopy S. Stearman	46,25
MID1098	Midwest Inst. Panel Cub 60	152,00
MID1103	Midwest Inst. Panel G-202	182,50
MID186	Midwest G-202	1.950,00
MID810	Midwest Flyver stand	811,75

Der tages forbehold for prisændringer og trykfejl!

WITZEL HOBBY

SØGADE 26 - 4100 RINGSTED
TELEFON 57 67 30 92 - INTERNETADRESSE: WWW.WITZEL-HOBBY.COM
ÅBNINGSTIDER: HVERDAGE 11-17.30 - TORSDAG & FREDAG TIL 18.00 - LØRDAG 9-13

DELUXE MATERIALS

GODT NYT FRA AVIONIC

TOP FLITE

WARHAWK 1.845,-

MUSTANG 1.845,-

THUNDERBOLT 1.845,-

CORSAIR 1.845,-

CESSNA 2.245,-

SIERRA 795.-
SIERRA ARF 1.350.-

GREAT PLANES

Learjet – Kåret som Årets model 1996 af en international RC jury for bedste kvalitet af byggesæt, byggevejledning samt største nyskabelse.

PIPER CUB J-3, 1555 mm 950,-
PIPER CUB J-3, 1945 mm 1.215,-
PIPER CUB J-3, 2286 mm 1.815,-
ELECTRI CUB 1500 mm 787,-

EXTRA 300S, 1470 mm 1.390,-

F-14 TOMCAT 1460 mm 1.345,-

PT40 TRAINER 1520 mm 827,-

SPORT CORSAIR 1430 mm 1.330,-

LEARJET 1410 mm 1.350,-

CARL GOLDBERG MODELS INC.

SOPHISTICATED LADY, 2000 mm .. 475,-
GENTLE LADY, 1990 mm 399,-
FALCON Mk. III, 1422 mm 799,-

BÜCHER JUNGMANN, 1645 mm .. 2.190,-

SUPER CHIPMUNK, 1620 mm 1.460,-
THE ULTIMATE 10-300, 1370 mm .. 1.825,-
THE EXTRA 300, 1720 mm 1.680,-
EAGLE 2, 1600 mm 799,-

FREEDOM 20, 1400 mm 730,-
EAGLET 50, 1270 mm 584,-
PIPER CUB, 1940 mm 1.045,-
TIGER 2, 1550 mm 949,-
SUKHOI SU 26 MX, 1812 mm 1.970,-

Færdige trænermodeller i 40 størrelser fra kr. 995,-

acro-wot

aerobatics with style

ACRO WOT, 1480 mm 1.285,-

NYHED!

ORAPAINT AUTOLAK –
den ideelle finish til din nye model. Fås på spray-dåse i alle farver der matcher til **ORACOVER.**

VISION, F3J svæver - Glasfiber krop
Abachi/styropor vinger, spv. 3,3 m . 2295,-

SUMMERWIND, elsvæver med gode termik egenskaber beregnet til 10-14 celler, glas-krop/skumvinger, spv. 2500 mm
Klar til beklædning 1540,-
Færdigbeklædt. 1930,-

SELECTION, elsvæver beregnet til 7-16 celler, GFK/skumvinge, spv. 1680 mm. 1295,-

RIVALE, elsvæver beregnet til 10-16 celler, GFK/skumvinge, spv. 2100 mm
Klar til beklædning 1285,-

HERON, skrænsvæver m. skumvinger, spv. 1700 mm. 698,-

ROCKY, spv. 1500 mm for 6.5-10 ccm motor
En trop kopi af den velkendte »Johny« fås nu i en træfærdig udgave i fineste kvalitet 884,-

Pico 4 modtager fra Multiplex er nu på lager.
Vægt ca. 12 g. Mål 16 x 16x42 mm.
Pris 456,-

KYOSHO

Helikoptere

Den nye Nexus
Introduktionspris: Nexus 30 S **2295,-**
Nexus 30 D **3995,-**
Nexus 46 **5855,-**
Nexus Legato **6995,-**

RESTSALG af Concept SR-T samt Concept SR-X.
Benyt lejligheden til at få en populær samt velflyvende helikopter til en yderst favorabel pris.
SR-X ..... **kr. 2.695,- – spar kr. 550,-**
SR-T m/OS32 formont. ..... **kr. 2.495,- – spar kr. 600,-**
SR-X m/OS32SX el. WBR32 . **kr. 3.695,- – spar kr. 500,-**

– en oplagt chance for at komme igang med helikopterflyvning.
– kun så længe lager haves.

Agenturer:
R&G Glas og Epoxy · ORACOVER · EXTRON · KAVAN · SIG · Chris Foss · MFA England · FLAIR · Airfly Modelle · Robart · Hobbico · Wing Manufacturing · Hobbyträ · Greven · Jamara · Aeronaut · IKARUS · Carl Goldberg · Great Planes · Top Flite · DuBro · Kyosho

AVIONIC har åbent hverdage fra kl. 10.00-18.00. Lørdag efter aftale. Rekvirer vores prisliste næste gang du kontakter os. Det er lettere at bestille pr. tlf., når man kender varenumrene, og så kender man også prisen.

AVIONIC • Frichsvej 25 • 8464 Galten • Tlf. 86 94 60 88 • Fax 86 94 62 88 • Internet adr.: www.avionic.dk

robbe - lige fra starten!

DOLPHIN

R1093 Vejl. kr. **999,-**

Nødvendigt tilbehør:
F2201 Vejl. kr. **699,-**

Elegant sejlbåd, der samles på meget kort tid, da skrog, dæk og køl stort set er færdig.
Dolphin han sejles med et 2-kanals Futaba Attackanlæg med standard servos. Der skal ikke bruges yderlig tilbehør.
Længde 755 mm
Totalhøjde 1300 mm.

LASER

R1109 Vejl. kr. **639,-**

Nødvendigt tilbehør:
R8871 Vejl. kr. **1249,-**

Færdigmodel af en lystyacht. Leveres næsten færdig incl. motor og fartregulator. Kan blive sejlklar samme dag, du køber den. DANSK VEJLEDNING. Laser kan sejles med robbe Control-sæt R8871, der indeholder radiostyring, lader, opladelig batteri mm.
Længde 560 mm.

AIRDANCER

R3098 Vejl. kr. **875,-**

Nødvendigt tilbehør:
R8879 Vejl. kr. **1155,-**

Til alle, der hurtigt vil op at flyve, idet modellen kan samles på 2 timer. Færdige indfarvede dele skal kun klemmes sammen. Altså ingen lim og maling. DANSK VEJLEDNING. Airdancer kan flyves med robbe Control-sæt R8879, der indeholder radiostyring, lader, opladelig batteri mm.
Spændvidde 1400 mm.

Maaetoft

En gros salg og import - komplet dansk lager med kviklevering til forhandlere overalt i Danmark. Intet salg til private.

Postboks 3008 · DK-8900 Randers

MODEL-HOBBY FOR ALLE

FLY · BIL · BÅDE · TOG · PLASTBYGGESÆT

VARER SENDES OVERALT

Kyosho AURUM,
færdig beklædt, komplet u. motor.
Anbefalet motor: OS 52 FS,
se MFN 4/97 bagside. .....**kr. 2285,-**

SKALATEGNINGER

Fra Brian Taylor:
P-47D THUNDERBOLT
Spv. 155 cm, mot. fra .60 tegning....**kr. 135,-**
Cowl, canopy og spinner.....**kr. 290,-**
Fås også
Spv. 193 cm, mot. 1.2-1.5 tegning...**kr. 215,-**
Cowl, canopy og spinner.....**kr. 420,-**

Se omtalen i MFN 3/97 side 31.
Stort udvalg af andre tegninger på lager.

BYGGEMATERIALER

Balsaplader i bedste kvalitet leveres i hårdhed efter dit ønske. Balsa- og fyrlister. Aluminiumsrør. Messingstænger og -rør, både runde og firkantede. X-finer fra 0.4 mm til 6 mm og i flere bredder.

SUPER TILBUD!

så længe lager haves.

Magnum XL, 91, 4-takt.. .....**kr. 1685,-**
Læs selv Brian Winch's test af denne motor i det engelske tidsskrift R/C Scale Aircraft nr. 3/97.
Magnum GPA 40
2-takt m. tomgangjust.....**kr. 498,-**

Forbehold for udefra kommende prisændringer, trykfejl og udsolgte varer.

MODELLER FOR ALLE

Velbyggede træfærdige modeller i kvalitetstræ med alt tilbehør.

Dragon Lady 60
Spv. 1680 mm, mot. .60-1.2, 2-takt ..**kr. 1330,-**
Lavvinget aerobatic sport model med et klassisk udseende fra flyvningens guldalder
Mustang P 51 D
Spv. 1685 mm, mot. .60-.90, 2-takt ..**kr. 1665,-**
Med flaps, forberedt for optrækkeligt understel, fast understel medfølger. - Den ser ikke bare godt ud, men den flyver også godt!
Cessna 182
Spv. 1910 mm, mot. .60-.90
2-takt/.90-1.2, 4-takt .....**kr. 2295,-**
En stor scala træner med rolig flyvekarakteristik, balsabeklædningen giver den sande kurvede form.
Ultimate 10-300 S biplan
Spv. 2x1430 mm, mot. .60-.90
2-takt/.90-1.5, 4-takt .....**kr. 2395,-**
Udpræget aerobaticmodel i ren trækonstruktion. Denne models store manøvredygtighed vil forhøje din glæde ved aerobatic.

FLYWOOD
MODEL - HOBBY
TLF. 53 73 66 22

Ramsherred 27 · Postbox 434
4700 Næstved · Fax: 53 63 24 10

ÅBNINGSTIDER:
Fredag kl. 11.00 - 18.00
Hverdage kl. 11.00 - 17.30
Lørdag kl. 10.00 - 13.00

SILVER STAR modeller siden 1960

Nyt fra: O.S. ENGINES

Verdens førende fabrik for modelmotorer - sikrer det nyeste design og topkvalitet. Der findes mange efterligninger, men kun O.S. fremstiller motorer af så høj kvalitet.
Flere og flere vælger derfor O.S. motorer.

OS FS120III
Nu også
FS 91II-P

Den nye FS91II-P er opbygget på samme måde som FS120III, 15cm³ motor med større ydelse og nyt karburator- og pumpesystem.

OS 40LA
OS 46LA

Sportsmotorer med nydesignede cylindersæt for større ydelse og pålidelighed. Leveres i blå eloxering. Leveres med OS A3 gløderør.
- til meget fordelagtige priser.

Sagitta. Svævemodel til kunstflyvning på topplan. Spv. 220 cm. Glasfiberkrop med kulfiber kabinedæksel. Vinge i et stykke i den kendte Simprop high-tech kvalitet.

HIROBO SHUTTLE

Danmarks mest populære helikopter. Shuttle er let at klargøre, flyve og vedligeholde. Leveres i byggesæt og færdigsamlet., med og uden motor. Motoren kan leveres med trækstart. Shuttle Z er standardudgaven. ZX er med ekstra kuglelejer, halestøtte og metalkobling. ZXX er Deluxe udgaven med mange finesser. Reservedele kan leveres fra lager til rimelige priser. ***Ring efter gratis prospekt.***

PANDA 1/10 BRÆNDSTOFBILER

PANDA leverer nu en serie biler i 1/10 skala. De er alle forsynet med 2.5 cm³ (2WD) - PickUp Truck dog med 1.6cm³ motor eller 2.1cm³ (4WD) motor med snorestart. Bilerne måler ca. 40x26 cm. Vægt ca. 1,8 kg. 90% færdigsamlet, så byggetiden er kort. Bilerne er forsynet med baghjulstræk- og affjedring samt støddæmpere på alle hjul. Det er muligt at køre både off-road og on-road. Nødvendigt ekstraudstyr: 2 kanal R/C anlæg, lak. brændstof og startbatterisæt.
Ring efter GRATIS brochurer over PANDA biler.

SOLUTION
SOLUTION XL

Højtydende skrænt- termik og elektromodel. High-tech færdig-vinge med ører. Hvid glasfiberkrop. Højde- og sideror, balance- og bremseklapper.

Solution spv. 269 cm.
Solution XL 400 cm.

Se de flotte svævemodeller i Simprop kataloget...

DASH SABER X

Nyt 2 kanals anlæg fra Sanwa. Smalbands (27MHz) sender og modtager. Mikro modtager med BEC. Servo reverse og mulighed for ændring af gasneutral. Unikt ergonomisk design. 2 farvet LED-batterikontrol og batteri alarm.

KATALOGER *- hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importoren.*

Simprop hovedkatalog	kr. 50.00
Simprop nyheder	kr. 6.00
OS motorkatalog	kr. 15.00
Thunder tiger katalog 1996	kr. 60.00
Aviomodelli katalog	kr. 25.00
Hirobo helikopter brochure	kr. 15.00

SILVER STAR MODELS
Ølsvej 35, 9500 Hobro - Tlf. 98 52 02 55

Prøv først hos din sædvanlige forhandler.
Kan han ikke levere, er du velkommen til at kontakte os.
Vil du besøge os, så ring i forvejen.

EASY ANSWER. Vedflyvende model i den populære 2 m klasse. Egnet både til begyndere og konkurrencepiloter. Spændvidde 195 cm. ..... kr. 298.00

GINCA. Begyndermodel med næsten færdig vinge og trækrop. Spv. 131cm. For 4 - 5 cm³ motor. Meget tilbehør er i sættet ..... **kr 595,00**

FIELDBUDDY. Smart byggesæt til flightbox. Der er plads til brændstof, sender, starter, 12v akku. power panel og meget andet. Field Buddy er let at samle da alle dele er udskåret. ..... **kr. 216.00**
PowerPanel ..... **kr. 220.00**
Starter ..... **kr. 298.00**

Raven 40 Profil. Fun Flyver - for skrappe manøvrer - Fun flyvere behøver ikke være grimme - som du kan se. Spv. 133cm til 6.5-8 cm³ motorer. ..... **kr 749.00**

KWIK FLY. Den berømte Kwik Fly kan nu leveres som Global - næsten færdig model. Spv. 140cm til 6 - 7 cm³ motor. Perfekt som kunstflyvningsmodel. Kan samles på fa timer ..... **kr 1025,00**

Du kan netop nu gøre en god handel!
Vi mangler plads til nye varer og sælger mange produkter til stærkt nedsatte priser!

Ring efter tilbudsliste!

Ring efter brochurer over GLOBAL færdigmodeller

AXMO MODELLER
Ølsvej 35, 9500 Hobro - Tlf. 98 52 02 55

TILBUD FRA HOBBY WORLD

MODELLER

PRECEDENT MODELLER

HI-BOY TRAINER. Spv. 157 cm	539,-
TURBO TRAINER. Spv. 152 cm	544,-
LO-BOY TRAINER. Spv. 142 cm	526,-
BI-FLY BI-PLANE. Spv. 91 cm	475,-
T180 TRAINER. Spv. 180 cm	726,-
FUN-FLY. Spv. 137 cm	533,-
STAMPE 1/4 SCALE. Spv. 209 cm	1134,-
ELECTRA-FLY incl. motor. Spv. 220 cm	572,-
ELECTRA-FLY SVÆVE. Spv. 220 cm	295,-

SCORPIO

FIESTA 45. Spv. 156 cm	720,-
TELEMASTER 2000. Spv. 196 cm	1160,-
TAURUS PLUS II. Spv. 218 cm	1499,-
HIRUNDO PLUS. Spv. 180 cm	845,-

GOLDBERG

SUPER CHIPMUNK 60. Spv. 160 cm	1460,-
ULTIMATE 60. Spv. 137 cm	1825,-
EXTRA 300 60. Spv. 172 cm	1680,-
PIPER CUB 60. Spv. 192 cm	1045,-
FREEDOM 20 TRAINER. Spv. 140 cm	730,-

GRAUPNER

DV 20 KATANA SCALE. Spv. 240 cm	3550,-
SECCO EL-SVÆVE ARF. Spv. 148 cm	1009,-
LOOP EL. Spv. 80 cm	636,-
SPARK EL-PYLON. Spv. 90 cm	802,-

ROBBE

FOX SVÆVE. Spv. 217 cm	1747,-
K-RAT EL-SVÆVE. Spv. 180 cm	1423,-
PIONEER SVÆVE. Spv. 185 cm	499,-
AIRDANCER EL. Spv. 140 cm	688,-

CAMBRIAN

MUSTANG FUN SCALE. Spv. 105 cm	500,-
SPITFIRE FUN SCALE. Spv. 105 cm	500,-
ME 109 FUN SCALE. Spv. 105 cm	500,-
HURRICANE FUN SCALE. Spv. 105 cm	500,-
CESSNA SKYLINE SCALE. Spv. 150 cm	650,-
AKROSTAR SCALE. Spv. 138 cm	650,-
SPITFIRE MK IX SCALE. Spv. 138 cm	900,-
MUSTANG SCALE. Spv. 138 cm	900,-
FLYER TRAINER. Spv. 150 cm	700,-
HAWKER HUNTER SCALE. Spv. 103 cm	980,-

GREAT PLANES

PERFECT TRAINER 40. Spv. 152 cm	669,-
SUPER SPORSTER 40. Spv. 148 cm	987,-
SUPER SPORSTER 60. Spv. 155 cm	1195,-
SUPER SPORTSER 90/120. Spv. 183 cm	1435,-
SPIRIT SVÆVE. Spv. 200 cm	478,-
SPECTRA EL-SVÆVE. Spv. 200 cm	839,-
PATRIOT 40. Spv. 120 cm	1075,-
F-14 TOMCAT 60. Spv. 146 cm	1345,-
F-15 EAGLE 40. Spv. 119 cm	1080,-
ELECTRICUB. Spv. 150 cm	787,-

FLAIR

PATRIOT. Spv. 155 cm	1094,-
HARVARD. Spv. 168 cm	998,-
PUPPETEER. Spv. 150 cm	871,-
MAGNETTILLA	656,-
ATTILA. Spv. 115 cm	455,-
HANNIBAL. Spv. 228 cm	1159,-
DARA 20 RACER. Spv. 93 cm	511,-
CUB - 4 KANAL. Spv. 185 cm	961,-

WESTON

TIGER SHARK DELTA. Spv. 94 cm	539,-
COUGAR. Spv. 123 cm	809,-

WESTFIELD

F-86A SABRE JET. Spv. 103 cm	550,-
DH 100 VAMPIRE JET. Spv. 115 cm	550,-
P-80 SHOOTING STAR. Spv. 115 cm	550,-
MIG-15 JET FIGHTER. Spv. 103 cm	550,-
F-16 FALCON. Spv. 108 cm	550,-
HAWK (RED ARROW). Spv. 108 cm	550,-

DAVE SMITH kunstflyvningsmodeller

PANTHER FUN FLY	618,-
SAPHIR 25. Spv. 123 cm	598,-
SAPHIR 40. Spv. 148 cm	865,-
SAPHIR 60. Spv. 150 cm	998,-
EXCELSIOR 150. Spv. 150 cm	1167,-
EXCELSIOR 163. Spv. 163 cm	1298,-
EXCELSIOR 177. Spv. 177 cm	1647,-
EXCELSIOR 188. Balsa vinge	1167,-

DIVERSE

BLUE PHOENIX 2 m. svære	325,-
EXTREM FLYER. Spv. 121 cm	622,-

Vi sælger også modeller fra: Pica, Midwest, US Aircore, Thunder Tiger, Multiplex, Kavan, Jamara, Lanier, Edmonds, Topaz, Simprop, West Wing og Kyosho.

HELIKOPTER

HIROBO SHUTTLE Z u/motor	3297,-
HIROBO GHP 346 u/motor	3920,-
ERGO 30 u/motor	2707,-
ERGO 60 u/motor	5998,-
ROBBE HUGHES 300 C	1498,-
ROBBE MOSKITO - BASIC	2348,-

VÆRKTØJ

Balsahovl	55,-
Blade til balsahovl	14,-
Listesav m. 2 klinger	58,-
Kavan listeskærer	62,-
Robart model vinkelmåler	341,-
Robart model vinkelmåler nel	368,-
Skydelære plast	16,-
2 mm gavindskærer	136,-
DU-BRO kwik lim afhager	53,-
Kuglelink afhager	20,-
Folie strygejern 220 V	250,-
Uto folie strygejern 220 V	348,-
Kniv knækblade. lille	6,-
Knækblade. 10 stk.	10,-
Hængselskæresæt som Goldberg	42,-
DU-BRO hængselskæresæt til Kni	20,-
Kniv til DU-BRO hængselskæresæt	17,-
DU-BRO hængselskæresæt med sk.	62,-
Tin multicore 1.22 m	27,-
Air brush sæt	141,-
Air brush expert sæt	398,-
Smart-cut filmskærer	70,-
T-pins, 100 stk.	20,-

FLYSIMULATORER

NHP	1098,-
DAVE BROWN	*698,-

MOTORER

ST GS40 RC RING m. dæmper	700,-
ST GS45 RC ABC m. dæmper	795,-
ST G51 RING RC m. dæmper	800,-
ST S61K RING RC m. dæmper	917,-
WEBRA 40F SPORT	841,-
WEBRA SPEED 120F AERO LS PUMP	3263,-
SC 40 AERO RC ABC m. dæmper	598,-
SC 61 AERO RC ABC m. dæmper	748,-
SC 80 FS RINGED ENG m. dæmper	1698,-
OS 40 LA R/C. 6.47 CCM m. dæmper	698,-
OS 40 FX R/C, 6,47 CCM m. dæmper	1198,-
OS 46 FX R/C, 7,45 CCM m. dæmper	1271,-
OS FS-52, 8,56 CCM m. dæmper	2128,-
SAITO FA-65	2193,-

Vi sælger også YS, 3W og COX motorer

SERVO

PRO MICRO, 2,5 kg	237,-
SUPERTEC S3002 2BB MINI	163,-
SUPERTEC S03 STANDARD	98,-
SUPERTEC S03 2BB	128,-
SUPERTEC S04, 10 kg	185,-
SUPERTEC 136L, 8 kg	176,-
SUPERTEC 9102 2BB, 3 kg vinge	133,-
SUPERTEC 9102F BB SPEED	126,-
SUPERTEC 136G OPTRÆKSSERVO	236,-
SUPERTEC S605 2BB, 13 kg	253,-
SUPERTEC MICRO	188,-
SUPERTEC MICRO BB	218,-
SUPERTEC S05 2BB	133,-
SUPERTEC S06 2BB, 6.6 kg bil	133,-
HI-TEC HS-80 MICRO SERVO	265,-
HI-TEC HS-101 MINI SERVO	215,-
FUTABA SERVO S 148 STANDARD	135,-
FUTABA SERVO S 3001 KUGLELEJER	186,-
FUTABA SERVO S 3003 STANDARD	110,-

BALSAPLADER

BALSAPLADE 1 mm, 10x100 cm	7,-
BALSAPLADE 1,5 mm, 10x100 cm	8,-
BALSAPLADE 2 mm, 10x100 cm	9,-
BALSAPLADE 2,5 mm, 10x100 cm	10,-
BALSAPLADE 3 mm, 10x100 cm	11,-
BALSAPLADE 4 mm, 10x100 cm	11,-
BALSAPLADE 5 mm, 10x100 cm	12,-
BALSAPLADE 6 mm, 10x100 cm	14,-
BALSAPLADE 8 mm, 10x100 cm	18,-
BALSAPLADE 10 mm, 10x100 cm	21,-
BALSAPLADE 12 mm, 10x100 cm	27,-
BALSAPLADE 15 mm, 10x100 cm	31,-
BALSAPLADE 20 mm, 10x100 cm	40,-
BALSAPLADE 30 mm, 10x100 cm	59,-

KRYDSFINER

KRYDSFINER 0,8x300x600 mm	30,-
KRYDSFINER 0,8x300x1200 mm	60,-
KRYDSFINER 1,5x300x600 mm	30,-
KRYDSFINER 1,5x300x1200 mm	60,-
KRYDSFINER 2,0x300x600 mm	30,-
KRYDSFINER 2,0x300x1200 mm	60,-
KRYDSFINER 3,0x300x600 mm	30,-
KRYDSFINER 3,0x300x1200 mm	60,-
KRYDSFINER 4,0x300x600 mm	50,-
KRYDSFINER 4,0x300x1200 mm	100,-
KRYDSFINER 6,5x300x600 mm	40,-
KRYDSFINER 6,5x300x1200 mm	80,-
KRYDSFINER 2,0x300x600 mm let	28,-
KRYDSFINER 2,0x300x1200 mm let	54,-
KRYDSFINER 3,0x300x600 mm let	28,-
KRYDSFINER 3,0x300x1200 mm let	54,-
KRYDSFINER 6,0x300x600 mm let	40,-
KRYDSFINER 6,0x300x1200 mm let	80,-

LISTER

Vi leverer alt i balsa- og fyr lister, rundstokke, pianoråd, messingrør etc.

LIM

Hvidlim	39,-
SIG BOND 118 ml	35,-
Balsalim 80 g.	9,-
Uhu-hart 125 ml	34,-
Lim til Canopy	18,-
Epoxy 5 minutter. 100 g	35,-
Epoxy 5 minutter. 200 g	62,-
Araldit standard. 4-6 timer	31,-
Cyano 20 g tynd eller tyk	29,-
Greven Cyano. tynd. 10 g	33,-
Greven Cyano, tynd, 25 g	56,-
Greven Cyano, tyk, 10 g	33,-
Greven Cyano, tyk, 25 g	56,-
Greven Wiccol Express. 110 g	23,-
Greven Wiccol Express. 275 g	36,-
Greven Cyano Accelerator	41,-
Greven Kapilarer	15,-
Prof Cyano. 20 g. mellem	36,-
Prof Cyano, 50 g. mellem	56,-
Aktivator spray. 20 g	18,-
Loctite skruelim, 5 g	32,-
Kontaktlim til skumvinger, 250 ml	38,-
Micro ballons. 250 ml	26,-
Spartelmasse grå. 35 ml	10,-
Super Filler hvid, 100 ml	42,-

RING OM KATALOGER OG PRISLISTE

HOBBY WORLD

Vi sender som postordre i hele landet

v/ Birgit og Erik Toft · Langelandsvej 9 · 4220 Korsør · Tlf. 58 35 12 30: *Mandag - fredag: kl. 10 - 18. Lørdag: kl. 10 - 12*

Kataloger: ROBBE 97 - GRAUPNER - MULTIPLEX - SIMPROP - Få vores prisliste '97 næste gang du ringer.

Modelflyve Nyt 5/97

ISSN: 0105-6441

REDAKTION:
Ansvarshavende redaktør:
B. Aalbæk-Nielsen,
Kastanievej 4,
5884 Gudme.
Tlf. 62 25 20 00
Grenredaktører:
Radiostyring:
Arild Larsen, Rugmarken 80,
8520 Lystrup
Tlf. 86 22 63 19 (RC-unionen)
Poul Møller
Marbærvænget 9, Fensmark,
4700 Næstved
Tlf. 20 26 10 53
E-mail: pom@post4.tele.dk
Linestyring:
Carsten S. Jørgensen
Tornhaveparken 13
9220 Aalborg Ø
Tlf. 98 15 14 18
Csj@NV.dk
Fritflyvning:
Simon Jonassen
Roustvej 214
6818 Årre
Tlf. 75 19 29 04
Henvendelser til unionerne bedes rettet direkte til det respektive sekretariat.
Tlf.numrene oplyses under organisationsnyt (se indh.fortegnelsen)
Redaktion:
Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Kastanievej 4,
5884 Gudme
Tlf. 62 25 20 00
Ekspedition:
Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3,
5762 Vester Skerninge
Postgiro nr. 7 16 10 77
Tlf. 62 24 12 55
(i alm. kontortid)
Annonceekspedition:
Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3,
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 12 55 (i alm. kontortid)
Udgiver:
Dansk Modelflyve Forbund
Klaus Egeberg, formand
Søndervangsvej 5,
4583 Sjællands Odde
Tlf. og fax 59 32 71 40
Abonnement og lossalg:
Abonnement for 1997 koster i Danmark 189,- for alle 6 numre. I de øvrige nordiske lande er prisen kr. 200,- og i det øvrige udland kr. 189,- + forsendelsesudgifter.
Lossalgseksemplarer koster 34,50 og kan købes i en række kiosker landet over samt på bladets ekspedition.
Udgivelsesterminer:
Modelflyve Nyt udkommer den 10. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.
Annoncematerialer skal være os i hænde senest 6 uger før udgivelsesdato.
Oplag: 4 700 eksemplarer
Produkion:
a-offset, Holsteabro
Materiale til Modelflyve Nyt:
Indlæg og artikler til Modelflyve Nyt sendes enten til den pågældende fagredaktør (se adresse herover) eller til bladets redaktion. Materiale til unionsmeddelelserne skal dog sendes til den relevante unions sekretariat.
Oplysninger og meninger:
fremsat i Modelflyve Nyts artikler står for artikelforfatterens egen regning og dækker ikke nødvendigvis redaktionens opfattelser.

I korthed ..... **side 8**

"GUNG HO" ..... **side 10**
En lidt usædvanlig beretning af Peter Alstrup om Lockheeds berømte jagerfly P-38 Lightning.

Hawker Fury ..... **side 15**
Willy Larsen giver en række gode tips om bygning af det smukke biplan.

Historien om en nyhed i Danmark ..... **side 18**
Moki 1,8
Lars Kildholt har set nærmere på denne motor-nyhed.

Min model ..... **side 21**
Leif Øster præsenterer sin Mustang.

Kom hurtigt i luften med en ARF **side 22**
– Lars Holte fortæller om, hvordan det kan gøres.

Airdancer ..... **side 26**
– danser med vinden
– og ført an af Poul Møller.

Skalatræf på Sjælland ..... **side 28**
Fotoreportage v/Poul Møller

Test af ny SC 40 ..... **side 30**
Den kinesiske fabrikant af de prisbillige SC-motorer har sendt nye og forbedrede motorer på markedet.
Poul Møller har prøvekørt en af dem.

Limtyper ..... **side 32**
Den erfarne modelbygger benytter sig af flere forskellige limtyper.
Lars Holte gennemgår de mest anvendte.

Produktinformation ..... **side 33**

En anden slags udfordring ..... **side 35**
En skibsmodel.

Østfyns Modelflyveklub ..... **side 36**
De gik så grueligt meget igennem, før det blev godt, fortæller Peter Andersen.

RC-referater ..... **side 37**
SM i F3C Helikopter - JM i F3B - Dronninglund Modelflyveklubs 25 års jubilæumsstævne - Dansk 2m Post Konkurrence 1997 - Sommertræf på Egeskov - Grenå Cup - DM i F3A kunstflyvning - Helikoptertræf hos OMF.

Dødsfald ..... **side 42**
Jørgen Larsen, Kalundborg Mfk.

Orientering fra unionerne
RC-unionen ..... **side 42**
CL-unionen ..... **side 44**
Dansk Modelflyve Veteranklub ..... **side 45**
FF-unionen ..... **side 46**

Opslagstavlen ..... **side 47**

Næste nummer af Modelflyve Nyt
Udkommer den 10. december, og det bliver igen et udvidet supernummer sprængfyldt med spændende modelflyvestof, og vore mange annoncører vil præsentere masser af gode tilbud til vinteraftenernes byggetimer og ideer til julens ønskeseddel.

Deadlines

Stof, der ønskes medtaget i årets sidste nummer, skal være grenredaktørerne (artikler og referater) eller unionernes sekretariater (organisationsstof) i hænde senest den 24. oktober.

Deadline for nr. 1/98 er den 19. december 1997, og for nr. 2/98 er det den 20. februar 1998.

Forsidebilledet:
Lockheed P-38 Lightning. Se artiklen side 10.
Fotos: Peter Alstrup
Produktion: Per Hassing Christensen.

I korthed ...

Danmarks Flyvemuseum lukket

Det kom som et chock for alle, der på en eller anden måde har med flyvning at gøre her i landet, da man i slutningen af august kunne læse i dagspressen, at museumscenteret Mobilium - og dermed også Danmarks Flyvemuseum - måtte lukke pr. 1. september.

Intet er så godt, at det ikke er galt for noget. Den varme sommer fik publikum til at svigte museerne. En millioninvestering i en rekonstruktion af Mobilium i 1996 var forgæves. En ny museumschef med gode ideer og masser af gå på-mod, som udmøntede sig i spændende nye initiativer, kunne ikke opveje tabet af de nødvendige entréindtægter.

Alle med interesse for dansk flyvning, fly og flyvehistorie spørger nu: Hvad vil der ske med de uerstattelige klenodier, som Danmarks Flyvemuseum tager/tog vare på?

Det hedder sig i dagspressen, at de tre museer (foruden Flyvemuseet er det Falck-museet og Bilmuseet) vil blive søgt videreført hver for sig andre steder i landet. Spørgsmålet er: hvor, og hvordan kan det lade sig gøre?

Også for dansk modelflyvning er der tale om et tab, som det bliver vanskeligt at erstatte. Flyvemuseet var mere end noget andet blev et betydningsfuldt ansigt udadtil også for modelflyvningen - både når det drejede sig om udstillingen af modelfly og udstyr, og når man tænker på den fremragende modelflyveplads, der var anlagt i umiddelbar tilknytning til museet.

B.Aa.-N.

Også modelflyvningen har et betydningsfuldt afsnit på Danmarks Flyvemuseum.

Der er håb endnu!

Ved redaktionens slutning kom der nye oplysninger om et initiativ fra Danmarks Flyvehistoriske Selskab i Billund. Med frivillig, ulønnet hjælp vil man søge at holde Flyvemuseet åbent i weekenderne fra kl. 10.00 til 16.00 - foreløbig frem til nytår.

På længere sigt kan dette initiativ måske medvirke til en fortsat aktivitet omkring Flyvemuseet i Billund.

Sikkerhed på vore flyvepladser

Det bør give stof til eftertanke, når man nu i løbet af et par år i dagspressen har kunnet læse om tre ulykker med dødelig udgang på hhv. en engelsk og to tyske modelflyvepladser.

Er vi gode nok til at sikre, at der ikke bliver fløjet uforsvarligt? Her må svaret nok være et delvis ja. Men det er ikke nok. Der bør i enhver modelfly-

veklub være personer, der ansvarligt tager sig af sikkerheden - også i det daglige.

Vort problem bliver helt klart at få nye pladser, hvis der sker en ulykke, og at pladser, der i forvejen har problemer, hurtigt vil blive lukket.

Vi har en fællesopgave i at sørge for, at der bliver fløjet forsvarligt, og vi må sørge for, at der sammen med nybegyndere altid er en erfaren instruktør.

Hans Jørgen Kristensen
Haderslev RC

Hamburger Modellbau Tage

For tredje gang er der igen i år en stor modelbyggeudstilling i Hamborg i dagene fra fredag den 21. november til og med søndag den 23. november

I seks messehaller finder du alt, hvad en modelbygger - ung eller gammel - kan ønske sig.

I anledning af Hamborg Brandvæsens 125 års jubilæum er der en hel hal kun med modelbiler fra hele perioden.

I hal 2 er der bl.a. et stort bassin på 24x14 m med masser af skibsmodeller og undervandsbåde. Desuden er der modeljernbaner med opbyggede landskaber mv.

I hal 3 kan man se militærkøretøjer, flymodeller, høj- og lavvingede, og passagermaskiner m.m., og endelig i hal 6 er der bl.a. fjernstyrede helikoptere.

Der er over 100 udstillere og 130 modelbyggeforeninger med deres mange tilbud.

Arrangør er Hamburg Messe og Congress GmbH, Jungiusstrasse 13, Hamburg tlf. (040)3569-0

Aviators Modelflyvere indbyder hermed til

Stumpe / Loppemarked

Find dine gamle modelflyve-sager frem fra lofter, skunke, kældre m.v. og lad os få gang i handelen. Måske finder du noget, du kan bruge, og måske kan andre bruge noget af dit aflagte udstyr.

Alle er velkomne, også ikke.modelflyvere
(en ikke-modelflyver er jo en potentiel modelflyver)

Tid: Lørdag d. 15.november 1997 kl. 10.00-16.00
Sted: Aviator's klubhus, Hesteskoen, Aalborg

Tilmelding: Er ikke nødvendig, men af praktiske grunde vil vi gerne have et praj fra personer, der tænker på at deltage.

Der kan købes øl, vand og kaffe til rimelige priser.

For yderligere information og/eller kørevejledning kontakt venligst.

Carl Johan Fanøe tlf. 98 31 70 95
Jesper B. Rasmussen tlf. 98 31 91 98

Fra en af sidste års store udenlandske udstillinger, "Hobbyland Berlin '96" hjembragte RC-redaktør Poul Møller bl.a. disse billeder.

Illustrationen på æsken med Revells plastbyggesæt.

"GUNG HO"

En lidt usædvanlig beretning om Lockheeds berømte jagerfly P-38 Lightning.

Af Peter Alstrup

En ung og kæk pilot, som står ved siden af sit fly og - med et lidt skævt sideblik - kigger op på "kunstværket" af Snurre Snup kaninen og en cigarrygende drage malet på næsen af en P-38 Lightning med "GUNG HO" skrevet i en sær, orientalsk skrift henover.

Det var mit første billede af og introduktion til Lockheeds berømte tomotorede jagerfly P-38 Lightning! Jeg var vel blot 6-7 år gammel, og fotografiet, som min far havde med sig hjem fra sit arbejde, blev studeret grundigt, med stor interesse og en vis undren!

Hvad mon piloten tænkte på? Og hvorfor malede man mon sådan nogle spøjse figurer på en flyvemaskine?

Det var nogle af de spørgsmål, jeg stillede dengang.

Nu - 45 år senere - stod jeg med det samme fly i hænderne. D.v.s. jeg stod med et Revell plastic byggesæt i hånden i en hobbyforretning i Ipswich, England.

Billedet på æsken forestillede nøjagtig det samme fly med Snurre Snup og dragen og med navnet "GUNG HO" - og jeg huskede pludselig det gamle billede, som min far havde vist mig.

Min far var maskiningeniør og nærede stor kærlighed til flyvning - en interesse, som han delte med mig. Han plejede om søndagen at cykle ud til Skovlunde Flyveplads med mig foran på "mustangen". Han kendte en del af piloterne herude og hjalp af og til med mekaniske problemer. Det betød så af og til en flyvetur i en Auster eller Pi-

Lt-Col E. Chickering fra 37th Fighter Group, 9th Air Force på flyvepladsen A68 Juvincourt i Frankrig med sin F-38L-1 Gung Ho.

per. - Jeg ville være pilot, besluttede jeg på en af disse flyveture.

Jeg blev ikke pilot! Men min interesse for flyvning og fly har stort set holdt sig usvækket gennem årene. Desuden arvede jeg min fars store interesse for Lockheed's P-38 Lightning.

P-38 M.O.I.

I 1992 startede jeg P-38 M.O.I. (P-38 Model Organization International).

Det var et ambitiøst projekt, der sigtede mod at skaffe mig så meget information som muligt om P-38 flyet - i fuld størrelse og som modeller - fra entusiaster over hele verden, men vel nok mest fra P-38'rens hjemland USA. Derfor en lille, beskeden annonce i Model Airplane News.

5 år er gået, og projektet må vel siges at have været - at være - en succes. Med medlemmer over hele verden - mange af dem er i mellemtiden blevet gode pennevenner - så langt væk som Japan og New Zealand er betegnelsen international meget passende.

Et nyhedsbrev udsendes tre gange årligt og beretter i tekst og billeder om, hvad der foregår på alle P-38 fronter.

Det koster $ 15 at blive medlem og herefter $ 10 årligt.

Jeg er i øvrigt selv medlem af den amerikanske "P-38 National Association". Herfra har jeg mødt megen velvilje og modtaget utrolig megen ny viden - og har desuden fået tilladelse til at trykke artikler fra deres nyhedsbrev i vort eget.

Lt-Col Chickering

Fra et medlem i England - som jeg korresponderer med, fik jeg en dag et brev indeholdende en fotokopi af et billede af "GUNG HO"!

Gordon Whitehead - som vort medlem hedder, og som selv har konstrueret P-38 modeller og er særdeles velinformeret på området - havde fundet billedet i en publikation fra Ethell og Christy: "P-38 Lightning at War" og sendte mig fluks en kopi.

Nøjagtig det samme foto som dengang for 45 år siden! Det foto, min far havde vist mig! Lt-Col Chickering hed piloten, og flyet tilhørte 367th Fighter Group, stod der over billedet.

En bog med titlen: "The Dynamite Gang - the 367th Fighter Group in World War 11" erhvervede jeg gennem en annonce i P-38 National Association's nyhedsbrev og forespurgte ved samme lejlighed, om man havde kendskab til Lt-Col Chickering. Jeg modtog et meget venligt brev fra en herre, som præsenterede sig som Jack Curtis, kasserer, sekretær og historiker for 367th FG's veteran forening. Han kunne oplyse mig, at "Chick", som han kaldes, eller General Edwin S. Chickering - mere formelt betegnet - lever i bedste velgående i Arkansas, USA. Han - Jack Curtis - havde ringet

Peter Alstrup med den færdige model fotograferet i lufthavnen i Roskilde.

til Gen. Chickering, da han fik min forespørgsel, og fortalt ham, at der i Danmark eksisterede en person, som var i besiddelse af et gammelt foto af ham og hans P-38 "GUNG HO".

Jeg har siden både skrevet til og talt med Gen. Chickering og hans kone - to meget sympatiske og venlige mennesker.

En forklaring på, hvorledes hans P-38'er kom til at hedde "GUNG HO", fik jeg i et brev, som Mrs. Chickering skrev til mig:

"Navnet "GUNG HO" stammer fra en af mine venner, som var redaktør af "The Detroit Free Press", Helen Bower. Da hun erfarede, at Chick var i Europa, skrev hun et betænksomt brev på smukt, kinesisk papir dekoreret med sommerfugle og ønskede ham "GUNG HO" - en sikker hjemkomst. Jeg sendte en af sommerfuglene til Chick, og han døbte sit fly efter Helens gode ønske - udtrykt på kinesisk: "GUNG HO"!

Bugs Bunny (Snurre Snup) etc. var ikke en del heraf - blot en "tilføjelse" udført af en eller anden "kunstner", som lod sig rive med af penslen."

Mrs. Chickering skrev desuden et par små anekdoter om sin mands flyvekarriere, der begyndte, da han var 4 år!

"Et yndlingsbillede viser en Edwin (Chick) i 4-års alderen, klædt i sit bedste søndagstøj, løbende hen over en mark mod et postfly, som var nødlandet og væltet om på ryggen, i sin fødeby Oil City, Pennsylvania."

"Hans første flyvetur, i en alder af 10 år, var en lufttur på en iset bakke på en slæde, som han havde forsynet med vinger."

"I 1943 meldte Chick sig til "The Ferry Command" i Memphis, Tennessee, for at flyve P-38're til Nordafrika, hvor der var et akut behov for disse fly. Hans første telefonsamtale til mig - i Texas - varede i hele 3 minutter og drejede sig kun om den *vidunderlige* P-38! Ingen tid til at drøfte, hvad jeg skulle gøre med huset, møblerne og bilen etc. i forbindelse med hans nye job!" (direkte oversat fra Mrs. Chickerings brev)

Modelbygning

Min første skalamodel af P-38'ren skulle have været et Royal byggesæt. Det blev det ikke, selvom jeg allerede havde købt byggesættet og faktisk var gået i gang med at bygge.

P.g.a. en lille annonce i Model Airplane News i oktober 1991, hvor et firma "Columbia Model Works" tilbød tegninger og tilbehørsdele til sin storskala P-38 model, endte det med, at jeg:

1) Bestilte tegninger og dele til P-38'ren.

2) Indledte en længerevarende korrespondance med firmaet indehaver - Joe Fangohr, som vi også besøgte i sommeren 1992 (se tidligere artikel i MFN).

Jeg "syltede" altså Royal byggesættet og byggede i stedet for C.M.W's store P-38.

Der herskede ingen tvivl - det skulle være en kopi af "GUNG HO"

Jeg vil ikke gøre så meget ud af omtalen af selve bygningen og konstruktionen - blot fremhæve nogle af de mere interessante detaljer.

Der er tale om et helt traditionelt opbygget fly - af balsa og ply med ribbevinge og spantbygget krop og bomme beklædt med henholdsvis balsaplader og balsastrips.

Modellen er ret stor - skala 1:6,7 eller 105" (267 cm). Vægten - afhængig af motorstørrelse - skulle ligge mellem 27 og 29 lbs - eller omregnet 12,3-13,2 kg. Modellen var oprindeligt bygget op

Bom og vinge før beklædningen med balsaplader og strips.

Opbygning af sideroret i en let ribbekonstruktion.

omkring to stk. Super Tigre 2500 - men jeg regnede lidt på det og valgte i stedet to Super Tigre .90 motorer. Vægtbesparelsen var ca. 1,5 kg og ydelsen blot 0,8 hk mindre.

Glasfiberdele - cowls, hjullemme og oliekølere - spinnere i aluminium samt Dave Platt pneumatisk optrækkeligt understel med Robart "ben" indkøbte jeg separat.

Jeg holdt ret nøjagtigt regnskab med, hvor megen tid jeg brugte til bygning af modellen: 250 timer, til den var træfærdig - og yderligere 250 timer til smådetaljer (fejltagelser) og beklædning med glasvæv og epoxy, 20 og 40 grams væv.

Når man selv skærer sine dele ud, er man også selv medvirkende til, hvor god en kvalitet byggesættet skal blive. Her gælder det: Jo bedre dit værktøj er - jo bedre bliver kvaliteten på delene. Jeg var meget omhyggelig med udskæringen, og alt passede fint sammen. De tomme cyano flasker hobede sig hurtigt op. Det gjaldt jo om at spare vægt.

Det mest komplicerede ved bygningen var de fungerende hjullemme, som først lukkedes og herefter blev trukket helt tæt til. Der kom tålmodigheden på prøve. Hovedhjulenes to lemme viste sig at være de besværligste; men med en del justering og afprovning fungerede de til sidst perfekt. Tiden, der blev brugt, var godt investeret.

Jeg mente, at tiden for første prøveflyvning nærmede sig hastigt, Aldrig har jeg taget mere fejl. Hvis jeg foretager et løseligt skøn over antallet af timer, jeg har brugt på skaladetaljerne, vil 2000+ nok stemme ret godt.

Der skete nemlig det, at jeg pludselig ikke kunne sige stop. Den ene fase førte så at sige den næste med sig - helt umærkeligt.

Det startede med, at cockpittet

Cockpittet skulle være komplet med kontakter, håndtag og instrumenter.

skulle være komplet med instrumenter, kontakter, håndtag og en fornuftig pilot.

Det sidste var det letteste. Fra England købte jeg hos et firma, der hedder AH-Design, en meget autentisk pilot i skala 1:6, der ikke havde det sædvanlige, fjogede udtryk i ansigtet. Resten af cockpittet blev bygget op med de forskellige konsoller limet i, efterhånden som de var forsynet med de rette håndtag, instrumenter og kontakter. Alt blev lavet af balsa, lightply, messingrør og tråd samt af træperler til håndtag - og malet med Humbrol lak. Selve instrumentbrættet blev forsynet med instrumenter fra firmaet J'tec. Jeg måtte gå lidt på akkord med visse af instrumenterne, eftersom ikke alle var i overensstemmelse med de originale, så her har jeg snydt en smule. Ellers er alt i cockpittet så tæt på originalen, som det var muligt at komme - ud fra de fotos jeg havde. Små advarselsskilte og checklister blev lavet på kopimaskine og sat ned til korrekt målestok.

Landingslys i venstre vingeforkant blev der også installeret. En af de små, utroligt lysstærke lommelygter blev skåret midt over og limet på plads. En mikro-switch tænder for lyset, når landingsstellet går ned.

Overfladen blev grundet og vandslebet to gange. Det, der så ud som en perfekt overflade, viste sig at indeholde en del væv, som ikke var fyldt op, og en hel del huller. For at spare vægt havde jeg været utrolig sparsommelig med epoxyen, hvilket så gav bagslag på denne måde.

Den originale "GUNG HO" var ikke malet i den sædvanlige Olive Drab bemaling. Sidst på krigen sparede man nemlig malingen - der var tale om en betragtelig vægtbesparelse - og leverede flyene i blank aluminiumsfinish. Denne finish er utrolig svær at opnå med de traditionelle aluminiums-lakker.

Jeg havde læst om en metode, der bestod i, at man først påførte modellen et lag hurtigtørrende lak med sprøjtepistol. Herefter polerede man aluminiumsstøv ned i overfladen med en klud. Resultatet skulle blive en finish, der ikke blot lignede - men som var aluminium.

Denne metode skulle afprøves! "Skinny Dip" var navnet på produktet, som kunne købes hos et firma i USA, der hedder "Innovative Model Products". Prisen er ret høj: $ 20 pr. dunk maling incl. en lille dåse alu-støv og en pudseklud.

Jeg regnede ud, at der skulle bruges 5 små dunke til min model. I danske kroner: 575,-. (det var dengang, kursen var lav).

Inden jeg malede modellen, skulle der laves panellinier. På P-38'ren er alle paneler "stødt sammen". Disse kunne derfor klares ved at lave linier.

Jeg havde forestillet mig, at disse kunne ridses ned i epoxyoverfladen med en ridsepen eller et andet spidst instrument.

Panellinier ridses ned i overfladen.

Først blev alle liner trukket op med en blød blyant. Herefter ridsede og filede jeg alle linier ned i overfladen. Til cowls og andre 100% glasfiberdele var nålefilen nummer ét. Til den glasbeklædte, epoxybehandlede overflade (det meste) var nålen og sylen det bedste værktøj. Diverse bøjelige linealer og skabeloner blev brugt til at tegne/ridse linier over komplekse kurver. Skruer blev lavet med et messingrør slebet skarpt både ind- og udvendigt. Men de planslebne nitter - ca. 100.000 blev udeladt!

En smuk søndag i august sidste år blev modellen malet. Erik Wenzel Andersen, klubkammerat og ekspert på sprøjtepistol, lakerede modellens forskellige dele, mens undertegnede var poleredreng. Det tog en hel søndag - og resultatet var ikke så ringe endda. Helt som blankpoleret aluminium så overfladen ikke ud, men visse steder var det meget tæt på. De forskellige paneler blev poleret i forskellige grader, hvilket gav modellen et naturligt, vejrbidt og brugt udseende.

Fabrikanten lovede, at "Skinny Dip" produktet gav en særdeles holdbar og brændstofsikker overflade. Det var vi nu flere, der var skeptiske med hensyn til, og under tilkørsel af motorerne i det sene efterår, viste det sig desværre, at vi havde ret - lakken var ikke særlig holdbar, og jeg pakkede modellen helt ind i afdækningsplast under den fortsatte tilkørsel af motorerne.

P-38'ren er forsynet med to turboladere. Jeg har i tidens løb set mange håbløse forsøg på at kopiere disse ned i modelstørrelse. Derfor ville jeg lave et sæt, der virkelig lignede. Fotografier var til stor hjælp her. Det samme var en manual, som i snittegninger viste turboladerens forskellige dele. Over

vingen - i bommene - stikker en del af "udstødningsrøret" op af hensyn til køling. Det ender i en turbine og bag denne en afgangsport. Hullet i beklædningen havde jeg lavet; men jeg manglede et vellignende udstødningsrør. Dette blev lavet af blåt skum. Efter at det var skåret i facon og slebet til, blev det beklædt med brune papirsstrimler, som var dyppet i hvid lim - i alt 4 lag. Da det var hærdet ud, blev det slebet jævnt med sandpapir og fik et lag epoxy tilsat lidt mikroballoner. Dette gav overfladen et lidt kornet, anløbet udseende, som kunne minde om overfladen på en udstødning. Skummet blev fjernet, og røret blev limet på plads i skakten med epoxylim, idet det kunne klemmes sammen og listes ned over et par af spanterne. Malet med Humbrol maling var det muligt at finde det rette rustagtige udseende - efter en del blandingsforsøg.

Luftindtagene til karburatorerne på siden af bommene ligner nærmest en buttet cigar med et hul foran. Disse blev lavet på samme måde som udstødningsrørene - i skum og brunt indpakningspapir. Efter at de var slebet fint til, blev skummet smeltet ud med acetone. Vægten var blot 2 gram pr. stk!

Det sidste, jeg manglede, var at male Snurre Snup og dragen - det for Anden Verdenskrig klassiske "kunstværk"- på næsen af P-38'ren samt Fighter Group og Squadron Insignier på bomme og sideror. Det sidste blev det første. I selvklæbende, klart bogbind blev skabeloner, der først var kopieret op i den rette størrelse og limet på, skåret ud og sat på modellen, der blev afdækket med aviser. Sort vinylspray - til lexan bilkarrosserier - leverer en brændstoffast og matsort finish, der tørrer op på 5 minutter. Meget nemt at bruge.

"Kunstværket" blev malet i hånden med fine pensler og Humbrol maling. Omrids efter skabeloner af Snurre Snup og dragen blev først tegnet op med blyant. Herefter blev de fyldt ud med pensel - ret tidskrævende, men fornøjeligt!

Den færdige model blev vejet og afbalanceret. Vægten stoppede lige under 12 kg - med 200 gram bly i næsen. Motorerne yder 4,4 hk tilsammen ved ca. 11.000 o/min. med 12,5 x 8" trebladede Bolly propeller.

Der er benyttet i alt 6 servoer, l/4 skala servoer til højderor og sideror og en servo til hvert krængeror. En servo trækker begge motordrossler og en servo til luftventilen, der styrer hjuloptrækket. Desuden er der backup batterier - i tilfælde af strømsvigt eller anden strømforsyningsfejl. Motorerne er forsynet med elektronisk glo-driver, der kobles ind ved lidt under l/2 gas.

Til sidst er der blot at sige: Modellen skulle udstilles den 17. august i Roskilde Lufthavn i forbindelse med Flyvningens Dag, hvor der bl.a. ville være en stand, der berettede lidt om de 5 P-38 fly, som fortsat ligger begravet i den grønlandske indlandsis i 80 meters dybde! - fly som Flyvehistorisk Samling vil forsøge at bjærge ved en ekspedition i 1998.

Derfor ingen flyvning før efter denne dato!

Hawker Fury

Fra Willy Larsen i Nakskov har vi modtaget følgende beretning fyldt med mange byggetips om det smukke biplan Hawker Fury.

Blandt mange berømte fly indtager Hawker Fury en særstilling. Det var Englands stolthed i trediverne. Med dets ualmindelig fine form regnes det for at være et af de smukkeste biplaner overhovedet.

Da jeg tidligere har bygget og fløjet mange linestyrede skalamodeller, stod den i mange år som en af de modeller, jeg kunne tænke mig at bygge. Desværre manglede jeg en god tegning. Men en sådan fandt jeg en dag i et katalog fra Pitch Skala. Her købte jeg også motoren - en Laser 70 - der med sin facon var perfekt til formålet, idet den ikke rager udenfor undersiden af cowlet.

Nogle modifikationer

Selv om Dennis Bryants tegning er fremragende, var der alligevel forskellige ting, jeg ændrede. Blandt andet fastgørelsen af den øverste vinge. Her har han et felt af kroppen bygget sammen med den øverste vinge. Denne enhed skrues så med bolte fast fra undersiden af kroppen, inden undervingen monteres. Jeg foretrak at gøre dette felt til en fast del af kroppen og lavede en vingesadel af 2 stk. 8x2 mm messing, der følger konturen af vingens underside. På denne kan vingen skrues fast med træskruer, hvilket er både en enklere og meget stærkere metode.

Fastgørelsen af vingestræberne kunne jeg heller ikke rigtig lide. Disse gik ind i en lille slids på over- og undersiden af vingerne, og de var kun fastholdt af bardunerne. Jeg foretrak at indsætte alurør, der flugter med over- og underside af vingerne, og i stræberne har jeg med araldit indlimet stykker af cykelegre. Disse går gennem alurørene og fastholdes med nipler på den modsatte side - en stærk og næsten usynlig løsning.

Man kan vist nok købe et glasfibercowl til modellen, men da jeg godt kan lide at lave tingene selv, fremstillede jeg det af sammenlimede balsastykker, hvor udstødningsrørene, der er skråtstillede bagud, medvirker til køling af motoren.

Motorbjælkerne har jeg forlænget til forreste runde spant, og for at få en perfekt overgang mellem spinner og spant har jeg drejet det ud sammen med det 4 mm tykke alubagdæksel af spinneren.

Spinneren, der er ret speciel, lavede jeg ved at forme to kræmmerhuse i tynd aluplade over en trækegle, som jeg havde fremstillet på min gamle trædrejebænk. Kræmmerhusene limede jeg sammen med araldit. Da limen var tør og hærdet, kunne jeg fastspænde skallen til trækeglen med en træskrue i spidsen og slibe og polere spinneren til dens endelige form. Senere malede jeg den alufarvet sammen med resten af flyet.

Vingerne

Til bygning af vingerne fremstillede jeg to beddinger af 22 mm spånplade, der er et billigt og velegnet materiale til dette formål. Da både v-form og bredde på vingerne er forskellig, var jeg nødt til at lave to. Fra tegningen overføres afstanden på ribberne til beddingerne ved hjælp af en træliste. På den måde bliver vingehalvdelene fuldstændig ens. Disse beddinger sikrer også, at vingerne er godt beskyttede under bygningen, og at de bliver

fuldstændig rette uden nogen form for skævheder. De forhindrer også, at vingerne slår sig, når de beklædes og dopes, da vingerne - så snart dopen er tør - kan fastholdes på dem med gummibånd.

Ribberne er fremstillet ved sandwichmetoden med to nøjagtig ens profiler af 4 mm bøgetræsfiner. For at sikre, at de står fuldstændig lodret, når vingen limes sammen, bruger jeg et stykke firkantet alurør på hver side af ribben, til limen har sat sig. Capstripsene - og dem er der mange af - laver jeg ved at fugte dem og sætte dem på en simpel form, som jeg har fremstillet af masonit. Når de har ligget på radiatoren natten over, er de klar til at fastlimes på ribberne.

Vingerne i sig selv er ganske almindelige ribbevinger, hvor jeg dog erstattede hovedbjælkerne af balsatræ med fyrretræ for at få en større styrke. Af skønhedshensyn flyttede jeg den lille boks, hvori vingeservoen er placeret, ind i midterstykket af vingen og lavede et lille rør af tynd karton til servoledningen. Røret går ned langs en af vingestræberne.

Kroppen

Kroppen er en enkel kassekonstruktion, hvorpå der er fastlimet spanter. Disse spanter er det klogt at efterkontrollere meget nøje med lister, der fastholdes af knappenåle, for at se, om linierne i modellen er i orden, inden man begynder beklædningen. På forkroppen består denne af 3 mm balsalister, der limes sammen kant mod kant. Til denne opgave plejer jeg at brug Dana celuloselim, der har den fordel, at den kan slibes helt glat uden at efterlade spor, når modellen senere skal overfladebehandles og lakeres.

Bagkroppen er opbygget af 2x10 mm balsalister, der - monteret på højkant - skal ligne en stålrørskonstruktion. Disse lister understøttede jeg med balsatrekanter, hvor det var muligt, da jeg erfaringsmæssigt ved, at listerne let bliver trukket skæve, når beklædningen strammes op med dope.

Beklædning

Vingerne, bagkroppen og rorene er beklædt med et stof, som jeg har købt af en af min sons tidligere soldaterkammerater, der er ivrig fritflyver med svævemodeller. Han har igen købt det af en østrigsk ingeniør, der har opfundet og fremstiller det til dette formål. Stoffet er meget let og stærkt, men det kan kun bruges til plane emner, da det ikke kan formes som japanpapir. Derfor er forkroppen beklædt med japanpapir, der er limet fast med vævlim, efter at hele modellen er dopet flere gange.

Finish

Hele modellen er malet med syntetisk

emaljelak i alufarve. Derefter har den fået mat lak undtagen på den forreste del af kroppen, der har fået klar lak, idet det originale flys forreste del var blank aluminium.

Nationalitetsmærkerne er malet på, efter at jeg med en passer har trukket kanterne op med maling. Dette arbejde skal gøres meget forsigtigt, da man ellers let kan gennembryde beklædningen. Men hvis man runder passerens ridsefjer med smergellærred og bruger en lille plade af aluminium med en lille fordybning som centrum, kan det lade sig gøre.

Streger og nitter på forkroppen er fremstillet med en ridsefjer, hvor jeg bruger sort lak i stedet for tusch. Til dette arbejde fremstiller jeg små linealer af karton, der kan formes efter kroppens linier.

Som forbillede valgte jeg prototypen, fordi tallene på denne svarer til mit fødselsår - nemlig 1926.

Lidt slutbemærkninger

At gennemgå, hvordan jeg har lavet alle de andre detaljer på modellen, vil føre for vidt i denne artikel, men jeg står gerne til rådighed ved en anden lejlighed (tak - red.).

Nogle vil måske spørge, om modellen overhovedet kan flyve. Det kan jeg endnu ikke svare på, da den ikke har været i luften endnu. Det er der flere grunde til. For det første er jeg ikke selv nogen særlig god pilot. Desuden har vi i vores klub gennem flere år manglet en flyveplads. Først i år er det lykkedes at få en plads, men den er ikke anlagt endnu, så ingen af vores bedste piloter har haft lyst til at benytte den til testflyvning. Jeg har dog en aftale med Keld Hansen fra Falken. Han vil gerne testflyve Hawker'en, men det må vente, til det bliver lidt køligere. I skrivende stund er der 30 grader i skyggen.

Hvorfor flyver du på hovedet?
Jeg kom til at vende senderen omvendt.

Historien om en nyhed i Danmark
- eller test af Moki 1,8

Af Lars Kildholt
Sydkystens Modelflyveklub

Da KFK sidste år havde opvisningsshow på deres flyveplads ved Soderup, udstillede Lars Korup fra TAKE-OFF en masse forskellige byggesæt og andet godt. Jeg "faldt" over en Extra 300S fra Midwest, og flere gange i løbet af dagen kom jeg tilbage og studerede kassens indhold.

Lars Korup stod bag den interimistiske disk og smågrinede - det var sikkert også helt åbenlyst, at mine øjne blev mere og mere våde. Min kone, som jeg har omtalt før hér i bladet, er ellers fantastisk forstående, og ofte får jeg endda modelfly-relaterede gaver til jul eller fødselsdage. At komme hjem med et "impulskøb" til kr. 2.200 var dog mere, end jeg turde, så efter at have foretaget kasse-eftersyn 7-8 gange i løbet af dagen meddelte jeg Lars, at "sådan en" ville jeg have, men bare ikke lige nu.

I løbet af dagen havde jeg lejlighed til at sludre lidt med Keld Hansen fra Falken. Som det sikkert er de fleste bekendt, er Keld virkelig en kapacitet og en fantastisk dygtig pilot, så jeg spurgte ham til råds, hvilken motor man skulle vælge til den lidt over 2 meter store og ca. 7 kg tunge Extra 300s. Kjeld var meget bestemt i tonen, da han sagde: "Køb en Super Tigre 3250 - alt andet; glem det !!"

Da Comet i foråret havde deres årlige R/C pilotmøde på Amager, havde hverken Witzel eller Take-off en MW Extra 300s med. Det gjorde nu ikke så meget, for der var ikke mindre end 3 af slagsen udstillet - to af dem var endda helt ens og udstyret med ST 3250!. Den sidste havde en 2-cylindret 50 ccm OS FT 300 i næsen - virkelig kræs, men nok lidt dyr til min pengepung.

Synet af hele tre af dette pragtfulde fly var dog for meget!! Umiddelbart efter pilotmødet hjembragte jeg den store kasse, og jeg gik i gang med byggearbejdet. I kassen lå sammen med en del andre reklamer for relevant tilbehør en reklame for en motor på 30 ccm kaldet Moki. "Moki" tænkte jeg "hmmm". Reklamen blev lagt til side, men jeg blev ustandseligt mindet om den, for den var indtegnet på tegningerne, og den var gentagne gange nævnt i byggemanualen. Der stod dog også, at målene for Moki'ens radialfundament var identiske med ST 3000/3250, så umiddelbart ville indbygning af ST 3250 slet ikke volde nogen problemer.

"Moki"-nyhed i Danmark.
På siden af motoren kan svagt anes, at hver motor er præget med fremstillingsår og serienummer.
(Alle fotos: Lars Kildholt)

Hjælp fra Internettet

Nu hænder det af og til, at jeg "surfer" på Internettet, og jeg abonnerer fast på nyhedsgruppen rec.models.rc.air. Nærliggende var det derfor at spørge "gutterne" på nettet til råds. Jeg sendte derfor følgende spørgsmål in plenum: (frit oversat fra Engelsk)

"Kære alle.

Jeg er i gang med at bygge en Midwest Extra 300s og overvejer, hvilken motor jeg skal anskaffe til den. Midwest anbefaler Moki 1.8, men den sælges ikke her i Danmark. Hvis jeg havde råd, ville jeg købe en OS FF 320 (4 cyl. boxer), men jeg har ikke engang råd til FT 300. Jeg har en lidt ældre Quadra 50 cc bezinmotor, men Super Tigre 3250 er også en mulighed. Det er vigtigt for mig at få relativt gode vertikale præstationer, lav vægt og lavt støjniveau. Hvad har I af erfaringer med dette fly/motor.. Input velkomne.. Mvh. Lars Kildholt, Danmark"

Inden der var gået 24 timer, havde jeg fået 26 (!!!) svar. Her er et udsnit af bemærkningerne (igen frit fra engelsk):

"Supertigre 3250 er en god motor, men Moki 1.8 har næsten en hel hest mere, og så er den oven i købet lettere.."

"Hvis du vil lodret - så køb en Moki; den er stærkere end alt andet, jeg har set."

"Jeg har 2 MW Extra 300, den ene med Zenoah Z45 benzinmotor og den anden med Moki 1.8. Zenoah er den stærkeste, og den flyver lodret op, til jeg stopper den. Moki'en giver næsten de samme præstationer, og da flyet med Moki'en er næsten 2 lbs (ca. 900 g) lettere, er det min favorit. Landinger er meget langsommere, og den lave vægt gør i det hele taget, at Extra'en er en fantastisk maskine. Jeg ville købe Moki til hver en tid.."

"Glem din Quadra - den er alt for tung. Gem den til en dag, du har lyst til at flyve 1/3 scala Piper Cub. FF 320 er også alt for tung. FT 300 vil få din Extra 300 til at gå lodret op, hvis du bygger let. Men hvis du bygger let alligevel, vil en Moki 1.8 få din Extra til at "hover" ved _ gas !!! - og så kan du få 3 Moki'er til prisen for én FT 300" (måske dårlig oversættelse, der stod: "It will make your Extra hover at half throttle").

"Køb en Moki. Den er fantastisk i dette fly"

Topstykket er fræset og ikke støbt, som det oftest ses. Bemærk også, at 2/3 af køleribberne er drejet ned - smukt arbejde.

Medbringeren er fræset, og fronten af forhuset er drejet ned - altsammen for øjets skyld.

Dette er blot et udsnit. Af 26 svar var der 21 der, trods min bemærkning om manglende salg i Danmark, anbefalede Moki 1.8. 5 anbefalede Zenoah G 45, men flest pga. de lave driftsomkostninger. En anbefalede ST 3250 (Ja, ja - jeg ved godt, at det giver 27 svar, men et af de ovenstående anbefaler både Moki og Zenoah).

Det måtte blive Moki

Jeg var nu overbevist om, at Moki 1.8 var den rigtige motor til MW Extra 300s, så jeg begyndte at undersøge, hvor den kunne fås. Ved at søge på Internettet fandt jeg et par stykker i USA, der solgte motoren; men med riskoen for told og moms syntes jeg, at den ville blive for dyr. Til sidst fandt jeg den hos en forhandler i England til en rimelig pris, og efter lidt bøvl med bankoverførsel og andet ankom motoren sammen med et radial-fundament og en "Pitts dæmper" af ukendt herkomst.

Inden pakken blev åbnet, var jeg næsten ved at tro, at jeg havde fået den forkerte motor, for kassen var ikke meget større end dem, man typisk ser en 10ccm motor i; men et nærmere eftersyn afslørede blot, at kassen var fyldt godt ud.

Uden på kassen afsløredes for første gang, at Moki fremstilles i Ungarn. Jeg blev lidt skeptisk, men da kassen blev åbnet, blev jeg faktisk imponeret. Motoren er fantastisk smukt forarbejdet. Som det kan ses af billederne, er der tale om en finish, der hører til blandt det bedste af det bedste. Der er virkelig kælet for detaljerne, og motoren "oser" af kvalitet.

Den medfølgende brugsanvisning anbefaler, at man bruger brændstof bestående af 20% M-olie og 80% methanol. Den advarer mod at køre på ren syntetisk olie og anbefaler, at man som minimum har 5% M-olie i brændstoffet. Efter tilkørsel kan olieindholdet gradvist reduceres til 16 %, men hele tiden med minimum 5% M-olie.

Cylindervæggen er bare 1,5 mm tyk.

Smøring af plejlstangslejet sker gennem det aflange hul i bunden af plejlstangen, som det ses på billedet til højre.

Motoren har en hårdforcromet cylinder. Der er to store udstødningsporte samt 2 x 2 porte for og bag i cylinderen, men ingen port i siden (orientering i forhold til motorens retning). Stemplet er af aluminium og er forsynet med en stempelring. Plejlstangen er af aluminium med bronze-lejer i begge ender. Krumtappen støttes af to åbne kuglelejer i forhuset. Karburatoren har en almindelig nåleskrue og en tomgangsjustering i form af en drejeskive, der kan drejes 2x45 grader. Der er ingen pakninger i motoren bortset fra en toppakning af aluminum. Brugsanvisningen siger: "Snævre fremstillingstolerancer eliminerer behovet for pakninger".

Jeg vil ikke kede nogen med lange tekniske udredninger om lukketider etc., og muligvis har jeg allerede afsløret, at jeg ikke har forstand nok på den slags til at udtale mig, så "for resten af pengene" må I altså nøjes med min vurdering af motoren.

Tilkøring

Da der anbefales en tilkøringsperiode på 1 time eller mere, gik jeg straks i gang. Jeg anskaffede den anbefalede

18x8 propel og tog af sted på flyvepladsen iført en prøvestand og en dunk god gammeldags 20/80 brændstof.

Brugsanvisningen fortæller, at en Moki helst starter meget "vad" (og her kunne komme en masse sjove sammenligninger med vores piger, men det afstår jeg fra), så motoren blev choket grundigt med fingeren for hullet. I motortests står der altid "Den startede første gang", men det gjorde Moki'en altså ikke!! Først 5. eller 6. gang, jeg flippede propellen, satte den i gang!

Da brugsanvisningen anbefaler, at de første 20 minutter køres så fedt som overhovedet muligt, var denne første kørsel ret enkel - fuld gas og ud med nålen. I løbet af de næste kørsler blev motoren gradvist magret, med korte perioder magret helt ud. Allerede anden gang motoren skulle startes, startede den første gang med et "flip" den "forkerte" vej.

Jeg var glad. Moki'en havde første dag kørt i alt 40 minutter. Den havde drukket 5 liter "suppe" (bvadr.. jeg havde helt glemt stanken af M-olie) og opførte sig eksemplarisk - især var jeg imponeret over, at den tydeligvis havde en tomgang, der lå langt under 2.000 o/min, og selv efter flere minutters tomgangskørsel tog den gassen uden tøven.

Sidste udvej: brugsanvisningen!

En uge senere drog jeg igen til flyvepladsen. Tanken på teststanden var blevet skiftet ud med en, der var lidt større, og brændstoffet bestod nu af 5% M-olie, 15% Aerosynth 2 og 80% methanol. Mokien blev startet, men som jeg gav gas, gik den ud - "Nå da" tænkte jeg, skruede nålen lidt ud og startede igen. Jeg gav nu gas lidt mere forsigtigt, men ca. ved halv gas gik den ud igen. Den gamle tank havde været monteret med en klods under, for at motoren kunne suge. Den nye tank, der trods alt var større, var imidlertid ikke understøttet. "Aha", tænkte jeg, "den har svært ved at suge" - og så skruede jeg nålen mere ud - men lige meget hjalp det. Da nålen til sidst var skruet helt derud, hvor den ikke holder fast mere, konkluderede jeg, at motoren tydeligvis var ret intolerant med hensyn til tankplacering. Lidt knotten drog jeg hjem og monterede en Perry pumpe, jeg havde liggende i skuffen.

Stor var min undren, da pumpen ikke rigtig hjalp!! "Øhhhhheee", tænkte jeg. Jeg kløede mig i nakken og tænkte: "Øhhhheee" igen. Da jeg havde gjort det et par gange mere, tog jeg lettere frustreret hjem.

Da jeg havde grublet et par dage, gjorde jeg noget, jeg ellers sjældent gør. Jeg LÆSTE BRUGSANVISNINGEN!! I den stod der, at man altid skal anvende brændstofslange med minimum 3 mm indvendig diameter, og at man samtidig skal sørge for, at alle tankfittings også kunne opfylde dette krav.

Jeg fandt skydelæren frem og målte hullet i den slange, jeg havde anvendt på den seneste tank. Her indtraf en aha-oplevelse af de større, for skidtet var ikke mere end 2 mm indvendig. Ved samme lejlighed kom jeg i tanker om, at slangen på den gamle tank var væsentligt kraftigere. Tja, man skal jo lære hver dag!!

Den efterfølgenden weekend blev slangerne skiftet ud, og tankfittings blev udboret med et 3 mm bor, og vupti - Mokien kørte perfekt.

Nu er der boret hul i motorens bagplade, så jeg tror nok, at Perry-pumpen kommer med ud at flyve. Sådan en giver jo et mere kontant brændstoftryk og minimerer risikoen for, at motoren magres ud under flyvningerne..

Min Moki har nu kørt ca. 1,5 time og er klar til at komme ud at flyve. Med 20 % olie og uden nitro trækker den en Dynathrust 18x8 propel rundt 8.500 gange i minuttet. Tomgangen er helt stabil på 1.700 o/min. Jeg har haft den til at køre i tomgang i ca. 10 minutter efterfulgt af hurtig gasgivning. Selv efter så lang tid i tomgang tager den gassen uden diskussion. En Menz 20x8 træpropel trækkes med 7.400 o/min, men pga. den lave propelvægt er tomgangen "helt oppe på" 1.800 o/min.

Man kan dårligt forlange mere

Officielt (iflg. brugsanvisningen) er Moki 1.8's ydelse hele 4.0 HK ved 9.300 o/min. Med en vægt på bare 1075 g har denne motor derfor det bedste vægt/ydelsesforhold, jeg har set (hvis der ses bort fra f.eks. DF-motorer, der opererer ved omkring 2,5 gange så mange omdrejninger).

Brugsanvisningen nævner, at man kan forvente, at motoren er kørt til og yder sit bedste efter 5 timers kørsel eller mere. Jeg er spændt på, hvordan Moki'en overhovedet kan blive bedre, for som allerede beskrevet, kan man dårligt forlange mere.

Den nævnte "Pitts" dæmper var ikke tilstrækkelig effektiv, så i skrivende stund venter jeg på at få en Bisson dæmper leveret. Iflg. Nyhedsgruppen skulle denne dæmper reducere Mokiens "sang" til lidt tip- og indsugningsstøj. Vel at mærke rapporteres om 8.500-8.700 o/min. med 18x8 propel, så det bliver spændende...

En dag da jeg sludrede med Lars Korup fra Take-off, kom jeg til at afsløre, hvorfor jeg endnu ikke havde købt en ST 3250 hos ham. Lars noterede flittigt ned og fik efterfølgende kontakt med Moki i Ungarn. Når dette læses, burde der være Moki 1.8 (30ccm) og Moki 1.2 (20ccm/3.0 HK) på hylderne hos Take-off. Lidt senere kommer der en hel serie af motorer i 8-10 ccm størrelserne. Bedst af alt er, at de danske priser er så lave, at det overhovedet ikke kan betale sig at importere selv (tro mig) - og så leveres Moki som den eneste motor i Danmark med dansk brugsanvisning...

Til dig, der overvejer eller bygger en model, der kræver lidt motorkraft: Prøv en Moki! Bliver du bare halvt så glad for din, som jeg er for min, er pengene givet godt ud....

Senere håber jeg at kunne vende tilbage med en omtale af de lidt mindre Moki motorer.

Moki 1.8 med radialfundament på den næsten færdige Extra 300's krop. Der er masser af plads til, at motoren kan være helt skjult under cowlet.

Min Model

Fra Leif Øster på Samsø har vi modtaget denne lille notits om hans nuværende favoritmodel.

Næsten hver gang man bygger en ny model, bliver det nemt til ens favoritmodel, eller "Min model".

Således er det også gået med min nye Mustang.

Byggesættet er fra Galaxy og var billigt; men det viste sig senere, at der var en grund til, at det var billigt.

Byggetegningen var kun i halv størrelse og, synes jeg, noget mangelfuld med mange ting.

Mustangen er forsynet med en laser 200V, som yder 8.200 omdr./min. med en 18X8 propel, og som meget nemt kan trække modellen rundt i luften. Et kosmetisk minus er det dog, at topstykket og noget af dæmperen er synlig i begge sider: men det er afgjort et plus for kølingen.

Flyet er udstyret med flaps og optrækkeligt understel fra Robart. Det har en spændvidde på 191 cm og vejer ca. 6 kg.

Så færdig er en typisk ARF-model. Som det fremgår her, hvor delene er lagt ud på græsplænen, er størstedelen af arbejdet gjort for dig.
(Fotos: Lars Holte)

Kom hurtigt i luften

med en ARF

Af Lars Holte

Mange mener, at man først er rigtig modelflyver, når man selv bygger sine egne modeller helt fra bunden af. Men hvis du vil hurtigt ud at flyve, har en "færdigbygget" model eller en såkaldt ARF (Almost Ready to Fly) absolut sine fordele. Kroppen er lige, vingen er uden skævheder, og modellen er færdig beklædt.

For bare få år siden kunne det være en dyr løsning - og kvaliteten var oven i købet ikke altid lige god. Men nu kan man få endda meget gode modeller (for de kan jo knapt kaldes byggesæt) fra leverandører som robbe, Graupner og Kyosho. Derfor vælges denne type modeller i stigende omfang af nye modelflyvere, som gerne vil ud at flyve her og nu. Det er stort set bare at montere motoren og smide radiogrejet i ... eller er det?

Selvom modellen er så godt som færdigbygget, ser en lidt mere erfaren modelpilot eller instruktør, som skal flyve med modellen første gang, ofte nogle ting, som kan forbedres her og der. Jeg har forsøgt at sammenfatte nogle af disse ting i en artikel, som forhåbentlig kan være til hjælp for nye piloter, som står med sådan et projekt for første gang. Det er ikke ment som en byggebeskrivelse, for den bør følge med modellen, men som en tilføjelse dertil, som - hvis den følges - kan forlænge modellens levetid betragteligt.

Vinge:

Normalt leveres vingen i to halvdele, da den ellers ville fylde for meget. Den må samles nøjagtigt efter anvisningerne, således at den får den rette V-form, og begge vingehalvdele har samme indstillingsvinkel. Oftest benyttes et V-formet finérstykke på dette sted. Det er vigtigt, at du er omhyggelig, når dette stykke limes i, så det har godt fat i begge vingehalvdele. Epoxylim er som regel det bedste her, da den ikke krymper under hærdningen og derfor sørger for en god forbindelse. Hvis finerstykket skal skubbes ind i en udskæring i vingen, bør det ikke gå så stramt, at al lim skrabes af. Hvis det gør det, kan det være en fordel at slibe den ene side af finerstykket forsigtigt ned, så der er plads til, at der også kommer lim ind i samlingen. Når finerstykket er limet på plads, skal det have godt fat i hovedbjælken i hver vingehalvdel.

Mange skumvinger har ikke hovedbjælke. I så fald limes vingehalvdelene sammen med epoxy og forstærkes med en bandage af glasfibervæv. Bandagen bør være lidt bredere end flykroppen. Det gør vingen meget stærk og beskytter den mod stød og slag i vingesadelen. Inden bandagen limes på, må eventuel filmbeklædning først fjernes i hele bandagens bredde, for det giver ingen styrke at lime uden på beklædningen.

Vingesamlingen slibes glat (uden at svække vingen uden for glasfiberbandagen), og samlingen beskyttes med en strimmel beklædningsmateriale hele vejen rundt. Hvis der ikke følger ekstra beklædningsmateriale med modellen, kan en klubkammerat nok hjælpe dig med at sætte en strimmel Oracover eller lignende på. Det er i det hele taget vigtigt, at alt bart træ beskyttes mod olie og brændstof.

Hvis vingen har krængeror, er der normalt ikke beklædning på endefladerne på rorene på disse modeller. Beskyt det bare træ med film, brændstoffast maling/lak eller med nogle dråber cyanolim af den hurtige type. Kontrollér samtidig, at rorene kan bevæges frit med fuldt udslag uden at støde på nogen steder.

Hvis rorene er færdighængslede, må du kontrollere, at de også sidder godt fast, ved at hive forsigtigt i rorene. Et krængeror, der vibrerer løs under flyvning, kan blive fatalt for modellen. Hvis rorene har flade plastichængsler, kan de sikres ekstra ved at stikke en knappenål gennem bagkantlisten og hængslet fra undersiden, knibe nålen af helt inde ved vingen og bagefter banke nålen helt ind. Med lidt snilde vil det ikke kunne ses på oversiden af vingen. Gør det samme på roret. Det er nu så godt som umuligt at flå roret af.

Hvis vingen monteres med plasticbolte, er det en god idé at lave en lille plade/underlagsskive af tynd aluminium eller finér til at fordele belastningen fra vingeboltene. Dermed mases de ikke ned i vingen, når de spændes

til. Det øger også sandsynligheden for, at boltene knækker ved et styrt i stedet for at rive bagkanten af vingen i stykker.

På mange begyndermodeller lægges vingen blot ned i en vingesadel på kroppen og holdes fast med elastikker. Modellen flyver bedst, hvis vingen placeres på nøjagtig samme måde fra gang til gang. For at sikre dette kan du lime små afrundede klodser på undersiden af vingen, som fikserer vingen i forhold til kroppen. Dermed kan vingen ikke forskyde sig under normal brug, men den vil alligevel blive slået af ved styrt, sådan som det er meningen ved brug af elastikker. En alternativ løsning er at lave små mærker på kroppen og vingen til at rette vingen ind efter, men de forhindrer dog ikke vingen i at forskyde sig.

Når vi nu er ved elastikker, så er 4 ikke nok! Der skal minimum 6 og helst 8 til for at være sikker på, at forkanten af hovedplanet ikke løftes under skarpe drej eller i bunden af et loop.

Det kan være en god idé at lime tynde gummilister (isoleringsbånd til døre og vinduer) på vingesadelen for at beskytte vingen yderligere.

Hvis vingen fastgøres med elastikker, bør træpindene, som holder elastikkerne, beskyttes med epoxy eller brændstoffast lak, der er en speciel laktype ("fuelproofer"), som du får hos hobbyhandleren, og som tålet metanol og syntetiske olier. Et godt alternativ er langsomthærdende epoxy fortyndet med ren sprit. Det giver en meget stærk og holdbar overflade.

Hellere én elastik for meget end én for lidt. Enderne på dyvlerne skal brændstofbeskyttes. De små trekant-symboler hjælper med til at centrere vingen korrekt.

Krop:

Hvis du selv skal lime haleplan og halefinne på plads, er det meget vigtigt, at haleplanet monteres vandret, og at halefinnen kommer til at stå vinkelret i forhold til haleplanet og helt lige i forhold til kroppens længderetning.

Sæt modellen på et plant bord, og sørg for, at den står helt lige (helst uden understel). Sæt hovedplanet på kroppen, og kontrollér, at hovedplanet ligger vandret (dvs. at vingeudskæringen ikke er skæv), og at afstanden fra hver vingetip til halen er den samme. Hvis der er skævheder, må disse rettes nu.

Kontrollér nu, at haleplanet kan monteres vandret ligesom hovedplanet, og at haleplanets vingetipper er lige langt fra kroppens centerlinje og har samme afstand til fx centrum af motorspantet, dvs. at det står vinkelret på kroppens centerlinje. Afmærk hvor meget beklædningsmateriale der skal fjernes på haleplanet, for at du kan lime delene sammen træ mod træ. Delene skal tilpasses, så de passer godt sammen. Her kan du også med fordel benytte epoxy - gerne langsomthærdende, så der er tid til at rette tingene ordentlig ind. Lad de enkelte dele være understøttet, mens limen hærder.

Kontrollér også, at hængslerne på side- og højderor er monteret ordentligt. De bør ligeledes sikres med korte nåle som beskrevet for krængerorene.

Også på kroppen må alle områder med bart træ brændstofbeskyttes. Det kan for eksempel være enderne af højderoret, under- eller oversiden af sideroret, samlinger, åbninger for stødstænger, udskæringer for understel og lignende. Sørg derfor også for, at tankrummet og motorspantet/motorrummet får en god omgang brændstoffast lak eller epoxy. Hvis træværket udsættes for olie og brændstof, vil det langsomt blive blødt og grimt. Træværk, som har været udsat for olie og brændstof, er meget svært at reparere, da limen ikke binder.

Ved limningen af haleplan/finne er det vigtigt at tage sig god tid og måle nøjagtigt. Ved at klodse kroppen og haleplanet op og benytte lineal og vinkel kan man sikre sig, at intet bliver skævt.

Motor:

Motoren monteres som anvist. Hvis der står noget om højretræk og nedadtræk i byggeanvisningerne, bør dette absolut følges. De fleste modeller har nogle graders højretræk, og højvingede trænere har normalt også nedadtræk. Det kan se 'skævt' ud, men modellen vil være meget bedre at flyve med, når disse ting er korrekt udført.

Når vi nu er inde på motoren, vil jeg også lige nævne motorstørrelsen. Mange gange lokkes folk til at købe en lidt større motor end nødvendigt, "for man kan jo bare drosle ned". Det er efter min erfaring bedst at købe en motor i den størrelse, som modellen er konstrueret til. Hvis der på trænermodeller monteres for stor motor, har det ofte en direkte negativ indflydelse på flyveegenskaberne, fordi en større motor vejer mere, og fordi vingens indstillingsvinkel ikke passer til den kraftige motor. Resultatet er større besværligheder med at trimme modellen ordentligt og for høj landingshastighed.

Hvis modellen har en tendens til at stige ret voldsomt, når der gives gas, kan det skyldes en kombination af for kraftig motor og et hovedplan med for stor indstillingsvinkel. Løsningen er mere nedadtræk på motoren eller at hæve bagkanten af vingen ved at lægge noget under.

En anden løsning er selvfølgelig at bruge en mindre motor. Hvis modellen

Motor- og tankrum bør brændstofbeskyttes grundigt; så holder modellen længere.

Stødstænger bør forløbe så lige som muligt. Hvis der er behov for at bukke stangen, bør knækkene være så små som muligt. Her er det vist på en funfly-model; men princippet er det samme på alle modeller.

hedder fx "Snotwood 20", er det, fordi den passer til en motor på .20 eller .25 cubic inches (eller 3,5 til 4 ccm). Der er i så fald ingen grund til at montere en .40 motor (6,5 ccm), selv om hobbyhandleren har et godt tilbud på en sådan motor lige den dag.

Motoren bør tilkøres, så du er sikker på, at den ikke stopper efter få minutter i luften. Det skaber bare problemer for dig selv eller for instruktøren, som må lande modellen for dig. Der følger anvisninger om tilkørsel med de fleste motorer. Følg dem, til du kan få motoren til at gå jævnt i tomgang og på højt omdrejningstal uden at stoppe. Gør dig bekendt med motoren, og lær dig, hvordan du starter den. Af sikkerhedsårsager skal motoren kunne stoppes fra senderen, dvs. motorspjældet skal kunne lukke helt, når gastrimmet føres helt tilbage.

Hvis karburatoren har en lille skrue til indstilling af gasspjældets tomgangsstilling, skal denne skrue skrues så langt ud, at gasspjældet kan lukkes helt. Hvis ikke vil servoen stå og brumme og trække strøm.

Propellen skal være ubeskadiget og afbalanceret. Hvis motoren ryster kraftigt, er der noget galt. Find fejlen, før du prøver at flyve med modellen. For øvrig skal du have stor respekt for propellen - den kan 'bide' ret hårdt! Det kan være en fordel at male tipperne hvide, så du ser hvor stor dens omkreds er, når den drejer rundt. Husk at afbalancere propellen, efter at du eventuelt har malet den.

Tank:

Tankens placering kan du som regel ikke ændre ret meget på. Det er dog vigtigt, at tanken ikke ligger for højt i forhold til motorens karburator. Dens centerlinje skal helst ligge en smule lavere end nåleskruen. Den bør være beskyttet mod vibrationer af kraftig skumgummi eller lignende, og hvis den er rund, må du sørge for at fiksere den, så den ikke kan rotere.

Radio:

Igen - følg anvisningerne i byggesættet. Nogle modeller er forsynet med et servobræt, således at servoernes placering ligger fast. Hvis der benyttes plastickabler i plasticrør, må yderrørene fikseres i hver ende og helst også på midten, så de ikke kan forskyde sig. Plastickablerne bør lægges så lige som muligt. Det kan være svært at få lim til at hæfte på plasticrørene, men hvis du forsyner dem med tekstiltape eller malertape, kan de nemt limes fast med en klat epoxy. Den ikke-understøttede del af kabel/stødstang ved henholdsvis ror og servo bør ikke være for lang. Er den det, kan du risikere, at den bare bukker sig ved belastning i stedet for at bevæge roret. Sker det fx i bunden af et loop, er det ude med modellen.

Hvis der bruges stødstænger af træ med metalstænger i hver ende, er man ofte tvunget til at lave nogle små knæk på stængerne, hvor de passerer ud gennem hul eller slidser i kropssiden. Disse knæk skal være så små som muligt. Helst ikke noget med to 90-graders vinkler.

Det er også vigtigt, at forbindelsen mellem metalstængerne og stødstangen udføres korrekt. Metalstangen skal have en knæk for enden, som griber fat i et hul i stødstangen, og den skal derudover surres fast med en kraftig tråd, som sikres med hvid lim eller cyano.

Mange af denne type modeller har styrbart næsehjul. Sørg for, at udslaget på næsehjulet er ret lille. Hvis det er svært at få modellen til at styre ligeud, kan man ofte med fordel fjerne styringen af næsehjulet og bare låse det fast i én position. Det kan i mange tilfælde gøre det nemmere for en begynder at lære at starte. Styrbart næsehjul fører let til overkorrektioner.

Når servoerne monteres, og stødstænger/kabler kobles til, skal du tænde for radioen og sætte trimknapperne for hver kanal i midten. Dernæst skal vinkelen mellem en stødstang/kabel og servohornet på alle servoer med undtagelse af motorservoen være 90 grader. Det samme gælder forbindelsen stødstang/kabel og rorhorn, men det er som regel bestemt af modellens udformning. Hvis du selv skal montere rorhorn, er det dog vigtigt, at rorhornet står således, at hullerne er vinkelret ud for roret hængsellinje. Et rorhorn må aldrig sidde langt inde på et ror. Hvis der syndes med dette, vil rorudslagene ikke blive korrekte til hver side.

Såvel batteri som modtager må beskyttes mod vibrationer og stød. De må under ingen omstændigheder få lov til at ligge løst inde i modellen, men holdes fast med kraftige elastikker eller fikseres med en lille finérplade. Det bedste er, at batteriet ligger foran modtageren. Hvis uheldet er ude, og modellen rammer jorden hårdt, er batteriet den tungeste "løsdel" inde i flykroppen. Hvis det løsner sig under et styrt og farer ned gennem radiorummet, vil det knuse meget på sin vej. På den anden side benyttes batteriet tit til den afsluttende afbalancering af modellen. Hvis det er nødvendigt at placere batteriet ret langt tilbage i modellen for at få tyngdepunktet til at ligge rigtigt, må det også fastgøres ekstra godt, så det ikke kan løsne sig - heller ikke ved et styrt.

Afbalancering af modellen er for øvrigt et vigtigt punkt, som mange nybegyndere springer let hen over. Læs på tegningen eller i anvisningerne, hvor tyngdepunktet skal ligge. Om det kommer til at ligge lidt længere fremme på din model, gør som regel ikke så meget, men det må under ingen omstændigheder komme til at ligge for langt tilbage. Er det det, kan selv en erfaren instruktør ikke redde en model, der viser sig at være alt for haletung, når den først er kommet i luften.

Foretag afstandskontrol inden prøveflyvningen. Husk kanalklemme!

En god hjælp er en timer, der kan tælle nedad, og som med tydelige tal giver dig kontrol med flyvetiden.

For øvrigt skal modellen også afbalanceres sideværts. Løft modellen i spinner og haletip med vingen monteret. Hvis den hele tiden tipper til den ene side, er den ene vingehalvdel tungere end den anden. Læg nogle små metalgenstande som lodder på modsat vingetip, til du har fundet korrekt balance. Fastgør så disse lodder permanent til denne vingetip. Det kan for eksempel være søm eller skruer, som skydes ind i vingetippen, eller et stykke pianotråd eller små blyplader, som limes fast på tippen. Det bør ikke dreje sig om ret meget - måske 10-15 gram.

Modtagerens antenne skal være strakt helt ud - for eksempel ved at føre den ud gennem et lille hul i kropssiden og op til toppen af halefinnen. Her kan den holdes fast af et stykke tape eller en lille elastik. Er den længere, kan enden få lov til at flagre frit. Den må ikke være belastet, og den må kunne løsne sig ved et styrt.

I anvisningerne bør det stå, hvor store rorudslagene skal være. Hvis du har en radio med såkaldt "dual-rate", bør du absolut benytte denne funktion fra starten. Indstil rorene med de udslag, som er oplyst i anvisningerne uden "dual-rates", og reducér dem til fx 70% med "dual-rates" på. Så kan du hurtigt "tæmme" din model ved at betjene en switch, hvis de oprindelige udslag viser sig at være lidt for store.

Inden modellen får sin første tur i luften, bør du også gennemføre en såkaldt afstandskontrol med motoren i gang. Få en anden til at holde modellen, start motoren og bevæg dig mindst 50 m væk med senderen med antennen nede. Bevæg de enkelte ror, og kontrollér, at rorene bevæger sig som ønsket og ikke på nogen anden måde. Rorene må ikke stå og 'flippe' fra side til side, fx når du giver gas. Så er der noget, der forstyrrer radioen - det kan være to metaldele, der berører hinanden som følge af motorens vibrationer. En sådan fejl må findes og fjernes, før du flyver med modellen.

En anden fejl, som vi desværre ofte kommer ud for, er brug af almindelige (alkaliske) eller løse nikkelcadmium batterier i en batteriholder. Det virker sikkert udmærket i en modelbåd, men det er ikke godt nok i et modelfly med brændstofmotor. Vibrationer og korrosion kan alt for let få fatale konsekvenser for modellen. Det eneste, vi accepterer i min klub, er batteripakker med nikkelcadmium-celler, der er loddet sammen.

Har du sørget for de ting, jeg her har beskrevet, inden du dukker op på flyvepladsen med din model, er chancerne for, at du kommer til at flyve med din model samme dag - og få den hel med hjem igen - en god del større.

Et par andre eksempler på ARF-modeller. T.v. en Topaz svæver med el-motor og t.h. en Piper Cub, der dog "kun" er en RTC-model, dvs. Ready To Cover - klar til at beklæde.

Airdancer
- danser med vinden

Sådan skriver robbe om deres nyeste bud på en begyndermodel. Om den noget utraditionelle model skriver rc-redaktør Poul Møller.

Fotos: Carsten Banz

Jeg havde godt set annoncerne i Modelflyve Nyt og omtalen i robbes nyhedskatalog om firmaets 2-kanals Airdancer. Med skepsis havde jeg læst om skummodellen, der efter sigende skulle være for alle, der hurtigt vil op at flyve - og være til at samle på 2 timer timer uden brug af andet værktøj end en skruetrækker og en hobbykniv. Og da lidt nærlæsning af omtalen ydermere beskrev, at modellen styres på motor og sideror var, min skepsis overfor Airdancer'en ret stor.

Et rødt klistermærke på kassen med byggesættet hos min lokale hobbyhandler fangede dog mit øje - og gjorde mig straks mere interesseret i modellen. Der stod nemlig: "Dansk byggevejledning".

Se, det er jo en ting, som jeg flere gange har efterlyst, og Stig Jensen fra Flywood var da heller ikke længe om at lure min interesse og tilbød at skaffe et testbyggesæt til en fornuftig pris.

Byggesættet

Kort tid efter lå kassen på byggebordet i mit hobbyrum, og nysgerrigt kunne jeg studere indholdet. Mange skumdele, tre trædyvler, et par plasticbeslag, et par dekorationsark, motor med switch og propel, understel med letvægtshjul samt lidt tilbør - det var det hele.

Det stod hurtigt klart, at modellen hurtigt lod sig samle, men jeg syntes da, at mine klubkammerater skulle have lov til at studere herlighederne, inden jeg samlede modellen. Og var de ikke ovebevist om, at jeg var tosset inden da, blev de det nu! Men jeg lod mig ikke slå ud, og en søndag eftermiddag gik jeg i gang med byggesættet. 1½ time senere kunne jeg stolt vise min kone den færdige model!!!

Bygning af Airdancer'en

Der er ikke meget at sige om byggeriet. Den udmærkde byggevejledning med meget instruktive tegninger og den danske tekst forklarer på bedste vis, hvordan Airdancer'en samles.

Der er i byggesættet ingen dele, der skal forarbejdes. Alt passer sammen - og holdes sammen af tape. Det eneste, der minder lidt om traditionelt byggearbejde er iskruning af et rorhorn i sideroret. Det meste af byggetiden gik faktisk med at klippe dekorationsarkene ud og dekorere modellen.

Den færdige model præsenterer sig meget lig en Piper Cup - og sådanne klassiske linier er vi jo mange, der er glade for. Det eneste problem, jeg havde under samlingen, var motoren, som jeg syntes sad lidt løst i holderen. En lille bevikling med malertape omkring motoren løste dog hurtigt dette problem.

Et par fikse detaljer

Ud over den gennemførte lethed i byggefasen er der et par detaljer ved modellen, som jeg har lyst til at pege på.

Propellen ligner tilsyneladende en almindelige propel, men et nærmere eftersyn viser, at den er vippeophængt. Forklaring ses tydeligst på fotoet. Med dette ophæng er risikoen for at bøje motorakslen i en hård landing ikke ret stor. Denne landingsbeskyttelse af modellen gør sig også gældende i ophænget af landingsstellet. Med et plasticbeslag, en dyvel, et fikst bøjet understel og et par elastikker har robbe lavet et understel, der i praksis har vist sig at tage af for selv ret hårde landinger. Resten af slaget klarer det stødabsorberende skum på fornemste vis.

Nødvendigt tilbehør

Det eneste, man skal anskaffe sig ud over byggesættet, der af robbe's danske importør er prissat til kr. 875, er en tokanals radio med modtager og en servo samt et 7 cellet opladeligt batteri med oplader.

Dette udstyr er der sikkert mange, der allerede har liggende fra en fjernstyret bil eller båd. Selvfølgelig kan et almindeligt fjernstyringsanlæg med 4 funktioner også benyttes, og skal man ud og anskaffe sig sig anlæg, vil jeg da anbefale, at man køber et sådant, da man kan have glæde af det til andre modeller.

Den første dans

De første flyveture med Airdancer'en fandt sted under meget omskiftelige vejrforhold. Den første start skete i 3-4 sekundmeter vind og med en lille smule regnvejr. Ikke just de bedste forhold at flyve under, men nu skulle det være.

Modellen blev kastet mod vinden og kravlede støt fremad og opad. Vejledningen beskriver, at man skal flyve i store S-sving foran sig selv, så det gjorde jeg. Airdancer'en var ikke svær at kontrollere, men den kom hurtigt længere og længer væk og højere og højere op. Jeg var så smart ved at indstille mig på en vandretur for at hente modellen, da jeg besluttede, at højden var stor nok til, at jeg ville prøve at flyve i medvind og få modellen hjem til flyvepladsen. Til min overraskelse dansede modellen fint i medvinden, og hurtig var den uden tab af højde kommet tilbage til flyvepladsen.

Nu prøvede jeg at afbryde motoren og teste modellens glideegenskaber. Disse var fine med en lille smule tendens til ballonflyvning - en række små stall. Lidt sving til siderne kunne dog tæmme farten og forhindre stall'ene,

Mange skumdele, tre trædyvler, et par plasticbeslag, et par dekorationsark, motor med switch og propel, understel med letvægtshjul samt lidt tilbehør - det er, hvad samlesættet består af.

RC-redaktør Poul Møller klar til den første dans.

og glideflyvningen kunne nu udføres i nydeligste stil. Da regnen tog til, lod jeg modellen danse, til den stod få meter fra mine fødder. Med et stort smil til fotograf Carsten Bantz kunne jeg konstatere, at Airdancer'en ikke kun kunne flyve, men også lande pænt på det ønskede sted.

Da batteriet var ladet op til næste tur, var regnen ophørt, og det var næsten vindstille - længe leve det danske forår! Batteriet blev skubbet lidt frem for at flytte tyndepunktet samme vej. Dette kurerede Airdancer'en for dens værste lyst til ballonflyvning, og i den stille luft var det ren fornøjelse at lege med modellen. Med motoren i gang kunne jeg med "slalomflyvning" med små siderorsudslag holde Airdancer'en i samme højde. Lod jeg modellen flyve ligeud, kravlede den fint til vejr, mens skarpe drej fik den til at stikke næsen mod jorden. Modellens geometri rettede den dog hurtigt op - faktisk var det lige før den kunne udføre et loop. Manglende vind og tiltro til vingens styrke afbrød dog hurtigt forsøg i den retning - der står heller ingen steder i vejledningen, at Airdancer'en er kunstflyvningsdygtig!!

En tidtagning på en af de følgende flyveture viste, at Airdancer'en med et 7 cellet 1700 Sanyo SP batteri let fløj 10 minutter. Hvis man sparer på rorudslagene og svæveflyver meget, kan flyvetiden helt sikkert forlænges, men så er det heller ikke så sjovt at flyve med modellen.

Nu er Airdancer'en jo egentlig slet ikke tiltænkt begyndere og ikke en legesyg pilot med flere års erfaring som undertegnede, så jeg rekruterede et par skoleelever - hvilket slet ikke var svært - til at være testpiloter.

Trods det lidt gammeldags udseende var begge drenge meget imponerede af modellens udseende og havde stor lyst til at flyve den. Efter en kort instruktion fik først Firas og siden Michael senderen i hånden, og de fik hurtigt fornemmelse af at styre modellen. Et par styrefejl kunne ikke undgås, men Airdancer'en klarede belastningerne. Det varede ikke længe, før der lød udsagn som: "Det er pisseskægt!" og "Er jeg ikke skide god?" - jeg beklager sproget, men det var drengenes umiddelbare reaktion.

Det blæste noget, så landingerne blev lidt hårde, men det affjedrede understel, den foldbare propel og den stødabsorberende model klarede også disse knubs.

Konklusion

Med Airdancer går robbe nye veje, og jeg synes de fortjener at de få succes med det. Med en billig, hurtig bygget og let styret model med en dansk bygge- og flyvevejledning er der håb om, at nogle af de unge mennesker, vi i klubberne gerne vil have som medlemmer, kommer i gang med vores dejlige hobby. Men det er vigtigt - selv med en Airdancer - at førstegangspiloten har en erfaren rc-pilot ved sin side. Her må vi sætte vores lid til hobbyhandleren og håbe, at han fortæller eventuelle købere, hvor de kan få den nødvendige hjælp, og hvilke krav der stilles til modelflyvning i al almindelighed.

Hvor længe siderorsflyvning er spændende for en begynder, kan det være svært at spå om; men det er helt sikkert, at ejeren ikke vil få besvær med at låne sine model ud til flyvepladsernes gamle rotter, når han selv er klar til at gå videre med noget mere avanceret. På flyvedage i min egen klub er Airdancer'en en meget populær model, der får smilet frem på læberne hos både gæster, der bliver sat til at styre den, og garvede piloter, der med flittig brug af sideror og motorswitch får den til at danse både twist og foxtrot.

PNM

Med Airdancer er robbe gået nye veje, og de fortjener at få succes med det.

Firas og Michael fik hurtigt fornemmelse af at styre modellen.

Fotoreportage fra

Skalatræf på Sjælland

Foto: Poul Møller

Tommys SE 5'er i en tæt forbiflyvning.

Stævnets initiativtager Tommy Jensen med hans modeller.

Først i juni blev der afholdt et skalatræf på Sjælland. Det var Tommy Jensen fra FALKEN, der sammen med styringsgruppen havde indkaldt skalapiloter til træf, uden at de dog skulle konkurrere med hinanden. Dagen skulle i stedet bruges til at hygge sig med ligesindede, snakke med de fremmødte dommere, gensidigt beundre hinandens modeller, flyve m.m.

En lille snes piloter mødte frem med modeller lige fra semiskalamodeller til modeller, der kunne stille op i den "store" skalaklasse.

Modeller mødes, og – – –

Kims pilot i Pub skal da vist passe på ikke at få halsbetændelse.

Et kig ned i cockpittet på Niels Leitritz's Colibri MB2. Bag det store cowl sidder en OS FT 160 motor.

Bag cowlet på Hawker Fury'en gemmer sig en Laser firetaktsmotor.

Ole Christiansen havde taget den lille 163'er, som ses her til højre, med til træf.

Man slappede af, man hyggede sig, og solen skinnede, da skalafolket mødtes på Sjælland.

Og nederst til højre går vi lidt tæt på Tommy Jensens Me 109.

Test af ny SC 40

Den kinesiske fabrikant af de prisbillige SC motorer har sendt en serie nye og forbedrede motorer på markedet.

Hobby World har skaffet en testmotor hos den engelske europaimportør og givet den til Poul Møller, der har prøvekørt den.

Ved en overfladisk betragtning ligner den nye serie II motor fra SC de fleste motorer i den populære 40-størrelse. De støbte dele er nydelige, og der kan heller ikke peges fingre ad nogen af de forarbejde dele. SC 40 Aero R/C ABC Serie II motoren leveres med en tilsyneladende almindelig ekspansionslydpotte og en engelksproget brugsvejledning.

SC's serie II motorer adskiller sig ifølge de medleverede papirer fra de tidligere motorer ved at være forbedret på følgende punkter:

* Motorhuset er forbedret med større skyllekanaler, hvilket giver større ydelse.
* Plejlstangen er nu med broncelejer i begge ender og med en tolerance, der matcher de bedste motorer i tilsvarende størrelse.
* Karburator og nåleskrue er udført med minimale tolerancer, som gør det nemt for brugeren at justere og opretholde hhv. tomgang og fuld gas.

I første omgang omfatter serie II motorer i de populære størrelser 6,5 og 10 ccm totakter og 15 ccm firtakter. Den testede motor er 6,5 ccm.

Den første start

Inden den første start skyllede jeg motoren grundigt igennem med brændstof for at fjerne evtuelle rester fra forarbejdningen - ikke, at der så ud til at være nogen, men hellere være på den sikre side. Jeg forsynede motoren med et standard gløderør og en 10x6 propel. Efter at have choket motoren ved at dreje propellen rundt et par gange med fingeren for karburatorens indsugning satte jeg glødestrøm til og startede den. Så let gik det faktisk - 3. slag på propellen fik motoren i gang. Den gik ret fedt både i tomgang og ved fuld gas, men det er kun godt med en ny motor.

Tilkørsel

Jeg tilkørte motoren ved at lade den køre ved forskellige omdrejningstal i korte intervaller. Da den havde kørt 3 tanke igennem, begyndte jeg at lade den gå længere perioder ved fuldgas. Motoren fik lov at køre et par minutter med nålen indstillet til fed kørsel, afbrudt af 10 - 20 sekunders kørsel med nålen stillet til maks. omdrejninger - stadig væk dog uden at motoren fik lov at køre magert. I løbet af de næste par tankfulde lod jeg den køre længere og længere tid med nålen skruet ind til maks. omdrejninger.

Hvis man ikke piner motoren med mager kørsel og for stor en propel, kan en sådan tilkørsel også foregå i en flyvende model. Jeg synes dog, at jeg har mere styr på tilkørslen på jorden - men foregår det som hjemme hos mig i indkørslen, kræver det, at man har nogle tolerante og tålmodige naboer.

Daglig drift

Nu monterede jeg motoren med en 10x7 propel i en gammel velflyvende Dynaflite Mustang, og efter at have justeret tomgangsskruen en anelse, så motoren let tog omdrejninger efter tomgangskørsel, fik SC'en sin luftdåb. I Mustangen hænger cylinderen nedad, men det har på ingen måder påvirket motoren i negativ retning. Den har på intet tidspunkt voldt vanskeligheder hverken ved kolde eller varme starter eller i luften, så på driftsiden får den nye SC serie II fine karakter.

Hvis man synes, specialpotten med sin pris på kr. 260 er for dyr, kan man nøjes med at montere efterdæmperen, der kun koster kr. 120, på standardpotten. Dette giver også en tydelig sænkelse af støjen.

Disse betragtninger over støj gælder selvfølgelig ikke kun den testede SC motor. Alle motorer kan støjdæmpes på den beskrevne måde - og der er flere andre tricks, men det er en helt anden historie.

Konklusion

Hvis prisen kan holdes på samme niveau som på de tidligere SC motorer - hvilket Hobby World satser på - får man for et beløb i nærheden af kr. 700 en pænt forarbejdet motor, der er nem og pålidelig at have med at gøre i det daglige. Og hvis de mindre tolerancer, der tillades ved fremstillingen, og den kraftigere plejlstang bevirker, at motoren forbliver let at indstille og holder til det hårde arbejde i en model, så må SC siges at have gjort et godt stykke arbejde med deres serie II motor.

PNM

SC 40 er her vist med speciallydpotte og efterdæmper. På de øvrige billeder er det standardlydpotten. (Fotos: PNM)

Ydelse

På jorden svinger motoren en grå 10x6 Graupner propel 12.200 omdr. Det er lidt mere, end vejledningen lover, så den side er også i orden. Det sker dog ikke uden ret meget støj, så jeg satte mig for at få dæmpet støjen lidt fra motoren.

Støjdæmpning

En adskillelse af lydpotten afslører, at der sidder en hullet plade ved lydpottens samling. Kammeret foran denne plade er dog for lille til, at den har nogen særlig stor virkning. Et 6-7 cm langt mellemstykke sat ind mellem lydpottens to dele ville helt sikkert bringe lydtrykket hørbart ned. Det kunne jeg imidlertid ikke nå at få fremstillet inden deadline, men en henvendelse til Hobby World førte til, at jeg kunne låne en specialpotte og en efterdæmper. Hvordan specialpotten ser ud indeni, ved jeg ikke - den kan ikke skilles ad - men den har en gavnlig effekt på støjen, der sænkes ved brug af potten, uden at motoren falder i omdrejningstal. Hvis der så ydermere sættes en større propel - fx en 10x7, 10x8 eller 11x6 - på motoren, falder støjniveauet betragteligt. Hvis man vil være rigtig populær hos flyvepladsens naboer, kan man desuden montere en efterdæmper og en støjsvag propel som fx en APC 10x8.

Fotos: PNM

Limtyper

Af Lars Holte

En erfaren modelbygger benytter sig af flere forskellige limtyper under byggearbejdet afhængigt af, hvilke egenskaber der lægges vægt på. De forskellige limtyper har specielle fordele og ulemper. Nedenfor har jeg forsøgt at opstille en liste over de mest benyttede. Det er ingen doktorafhandling, da den udelukkende er ment som en praktisk vejledning.

For så godt som alle limtyper gælder det, at man ikke skal bruge for meget lim. Det bliver limningen nemlig ikke ret meget stærkere af - kun tungere.

Balsalim

Celluloselim. Var udbredt tidligere og anbefales vistnok fortsat af nogle hobbyhandlere, men bør helst erstattes med nogle af de efterfølgende typer.

Fordele:
Tørrer ret hurtigt. Let at slibe ned.

Ulemper:
Krymper meget under hærdning. Bliver ret hård og skaber derfor en forbindelse, som ikke er særlig modstandsdygtig overfor slag og vibrationer. Stærktlugtende opløsningsmiddel.

Cyano

Sekundlim - den moderne modellim.

Findes traditionelt i tre udgaver: tynd (hurtighærdende), mellem og tyk (lidt mere langsomthærdende). Der findes desuden specialtyper til fx ABS-dele og skruesikring.

Den hurtighærdende limer bogstaveligt talt øjeblikkeligt. Kan bruges næsten overalt, dog ikke til fastgørelse af motorspant eller andre dele, der er udsat for stærke vibrationer.

En dyr lim, der kommer i små flasker, som man alligevel sjældent får tømt helt, fordi spidsen hele tiden tilstoppes.

Fordele:
Meget stærk. Hurtig at arbejde med. God til reparationer af revner og brud, hvor delene passer perfekt.

Ulemper:
En dyr lim. Ingen fortrydelsesmulighed - hæfter med det samme. Den tynde har ingen "udfyldende" egenskaber - limer ikke godt, hvis delene ikke passer godt sammen. Opløser skum - må ikke bruges på skumvinger. Udvikler giftige dampe. (Der findes dog en mere uskadelig udgave med betegnelsen "Odorless" (lugtfri)).

Epoxy

Tokomponentlim. Findes i hurtighærdende (5-30 minutter) eller langsomthærdende (12-24 timer) udgaver. Den langsomthærdende er den stærkeste og er derfor god til fx motorspant; den hurtighærdende er god til reparationer.

Epoxy er også god til montering af balsabeklædning på skumvinger, da den ikke er afhængig af fordampning for at hærde.

Fordele:
Krymper ikke under hærdning og skaber derfor stærke samlinger af dele, som ikke passer perfekt. En meget stærk limtype til motorspanter, vingesamlinger og vingefæster. Den hurtige type er fremragende til reparationer.

Ulemper:
Noget giftigt stads. Bør ikke komme på huden (handsker anbefales). Relativt dyr i anvendelse. En tung limtype, da der ikke er noget opløsningsmiddel, der fordamper.

Kontaktlim

Bruges fx til at montere finérdoblere på kropssider af balsa og til at beklæde skumvinger. Til skum (styropor) bør man holde sig til en vandbaseret type. Påføres begge limflader, som så får lov til at ligge i 10-15 minutter. Derefter føres delene sammen og hæftes nu til hinanden permanent. Det er ikke muligt at justere bagefter. Kan typisk erstattes af epoxy eller evt. hvid lim.

Fordele:
Relativt hurtig at bruge. Hurtig til beklædning af skumvinger, da den ikke er afhængig af fordampning for at hærde. (Størsteparten af fordampningen er sket *før* limningen.)

Ulemper:
Begrænset anvendelsesområde. Ingen fortrydelsesmulighed - hvis delene kommer skævt på, bliver de liggende skævt fra nu af. Nogle typer indeholder giftige opløsningsmidler.

PU-lim

"Skumlim", der skummer op under hærdning. Benyttes fx til at montere balsabeklædning på skumvinger og på steder, hvor limen skal skabe en stærk forbindelse, selvom delene ikke passer perfekt.

Fordele:
Skaber en stærk samling også af dårligt tilpassede dele. Egner sig godt til reparationer af skumvinger. Er sej og tåler derfor vibrationer meget godt.

Ulemper:
Hærder langsomt. En tung limtype, hvis man ikke passer på. Svær at fjerne, hvis man får den på hænderne. Handsker anbefales.

PVA-lim

"Hvid trælim", "sløjdlim". En næsten perfekt limtype til limning af træ mod træ. Kan bruges næsten overalt. Til modelbrug kan den med fordel fortyndes med vand. Det skaber en meget stærk og holdbar samling uden brug af ret meget lim, og PVA kan derfor regnes som en let limtype.

Fordele:
Vandbaseret og derfor ganske ufarlig. Behagelig at arbejde med. Let at fjerne fra hænder og tøj. Kan pensles på og suges godt ind i træværket. Skaber stærke, seje samlinger. God holdbarhed mod vibrationer. Helt brændstoffast. Den billigste limtype.

Ulemper:
Tørrer langsomt. Ufortyndet kan den skabe klumper og samlinger, som er svære at slibe ned. Tåler normalt ikke vand - egner sig derfor ikke til vandfly.

Aliphatic resin

Er en variant af den hvide lim, der er nemmere at slibe ned. Måske den bedste allround modellim, men en hel del dyrere end almindelig hvid lim. Nogle modelbyggere sværger dog trofast til denne limtype.

Langsom epoxy, hvid sløjdlim (PVA) og PU-lim kan fås i ethvert byggemarked, mens aliphatic resin, balsalim, cyano og hurtig epoxy nok nemmest erhverves gennem din foretrukne hobbyhandler.

Produktinformation

Idle-glow-automatic

Denne lidt kryptiske betegnelse dækker over en automatisk glødestrømskontakt fra Graupner.

Ved at forbinde den 24 gram lette kontakt med et y-kabel til senderens gas-servoudgang og et 1,2 V batteri kan man få kontakten til at forsyne et eller to gløderør med strøm. Tidspunktet hvor dette sker kan justeres.

Fordelene ved at have glødestrøm på motoren ved lave omdrejningstal er flere. Dels går motoren bedre i tomgang, den risikerer ikke så let at gå i stå, og dels behøver man ikke at fumle med eksterne gløderørsklemmer, når motoren skal startes.

Idle-glow-automatic er set hos Avionic til kr. 294.

Power panel med finesser

Hos Avionic har vi set det viste power panel fra Hobbico.

Bag den normalt udseende forplade gemmer sig et par finesser. Panelet justerer selv strømmen til gløderøret, når styrken én gang er indstillet - også selv om batteriet er ved at blive fladt. Dette gør starter med kold eller brændstofoverfyldt motor lettere. Desuden er panelet forsynet med en diode, der lyser grønt, så længe der er strøm nok på batteriet, og rødt, når det er ved at være tappet for strøm.

Prisen for det tænkende power panel er kr. 317.

De omtalte produkter har ikke gennemgået nogen test, så evt. rosende omtale er baseret på forhandleres eller katalogers egne udsagn.

Prisen er for enkelte produkters vedkommende baseret på tyske udsalgspriser og kan variere fra danske priser

Future Iron II

Med sit nye foliejern tager Jamrara skridtet ind i det 21. århundrede lidt før alle os andre.

Fremtidens foliestrygejern har følgende fordele: Temperaturen kan indstilles med 3 graders nøjagtighed. Lysdioder viser, om jernet er for koldt/den ønskede temperatur/for varmt. Den futuristisk designede sål muliggør de mest komplicerede beklædningsopgaver. Og endelig ligger håndtaget godt i hånden.

Prisen for Future Iron II er ca. kr. 260.

Quick Field Charger

Med Hobbico's Quick Field Charger, som forhandles af Avionic, behøver du ikke at huske at lade sender- og modtagerakku for at tage på flyvepladsen.

Laderen lader nemlig disse akkuer op på ca. 45 minutter fra et 12 V batteri. Ladeprocessen overvåges af en Delta Peak automatik, der stopper opladningen, når de tilsluttede akkuer er fuldt opladet. Senderakku på 9,6V og modtagerakku på 4,8/6,0 V kan sammen med et eksternt voltmeter tilsluttes laderen, der kan købes hos Avionic for kr. 496.

Flysimulator

Den i Modelflyve Nyt tidligere testede flysimulator fra Tru Flite kan nu købes hos de danske Topaz forhandlere.

Flysimulatoren byder på modeller af alle typer og et væld af indstillingsmuligheder for disse - uden dog at stille store krav til den benyttede pc. En 386'er med minimum DOS 2.0 eller Windows 3,1/95 er nok til programmet. Simulatoren leveres med en håndsender til omkring kr. 2.000 og med interface til Hitec, Graupner, Futaba eller Multiplex for ca. kr. 1.600. Med interfacet benytter du din egen sender.

BD-5J Elektromodel

BD-5J er måske bedst kendt fra en af de mange James Bond film, men fakta er, at den nu også kan fås som model og endda beregnet til elektro. Byggesættet er fremstillet i Tjekkiet og leveres med en glasfiberkrop/sideror samt 2 færdigbyggede vingehalvdele og haleplan af balsatræ. Desuden medfølger et klart formstøbt canopy og diverse smådele inkl. hjul og understel.

Modellen har en spændvidde på 131 cm og en flyveklar vægt på ca. 680 g. Modellen kan flyve med en Speed 400 motor, men også en Speed 480 Race eller en MPX 450 turbo vil glimrende kunne anvendes.

Byggesættet forhandles i Danmark af Electric Flight Equipment i Frederikshavn og koster kr. 995,-.

Til forhandlere, producenter og importører

Her kunne også have været omtalt nyheder eller spændende produkter fra dit firma.

Send en kort omtale og et foto til RC-redaktør Poul Møller. Vær opmærksom på deadline - se forrest i bladet.

At også skibsmodeller *rummer store udfordringer, bragte Poul Møller dette billede med hjem som bevis på fra Hobbyland Berlin '96.*

Østfyns Modelflyveklub

Efter at have set oplægget i det forrige nummer af Modelflyve Nyt, synes jeg nok, at vi har en sød lille historie om vores klub, hvor vi skulle så grueligt meget igennem, før det blev godt.

Det hele startede med, at undertegnede var irriteret over, at der ikke var nogen flyveklub her på Østfyn. Der måtte da være andre ligesindede, så man ikke altid fløj alene med håndstart fra en mark.

Et stykke i den lokale ugeavis med nogle fotos af et par af mine modeller som blikfang fik flere interesserede til at henvende sig. Vi aftalte at mødes, og i begyndelsen af juni '93 var Østfyns Modelflyveklub en realitet.

Vores første store arbejdsopgaver måtte være promovering og at finde et sted at anlægge en flyveplads. Det med PR klarede vi ved at tage kontakt til de lokale journalister og holde os gode venner med dem, hvilket senere skulle vise sig at være en god idé. Foruden flere artikler i de lokale aviser var vi også til stede ved flere "lange lørdage" på Østfyn. I løbet af den første sæson nåede vi op på lige i underkanten af tyve medlemmer.

Uden flyveplads er det dog ikke så sjovt at være modelflyver. I starten lånte vi en græsmark. Her kunne kun håndstartes, men marken gjorde, at vi regelmæssigt kunne mødes. Det var ikke helt så enkelt at finde en interesseret landmand, men heldigvis lykkedes det, og vi fik anlagt en ca. 60x30 m plads tilsået med den billigste udlægsgræsblanding - den var billig, men bestemt ikke egnet til flyveplads.

Men plads fik vi - og i gang med at flyve kom vi efter en indvielse, hvor vi også havde inviteret borgmesteren til at komme og klippe snoren og direktøren for den lokale bank (hvor vi har vores penge). Det var en god idé, da de havde nogle gode gavekort med. Desværre var vejret elendigt med hård blæst, så det blev kun til meget lidt flyvning.

Da vores kommune (Ørbæk) har et regelsæt for klubber og foreninger, nærlæste vi dette og påviste overfor kommunen, at de ifølge reglerne skulle stille spilleplads (for os flyveplads) til rådighed. Noget af det første, vi gjorde, var nemlig at blive registreret som klub hjemmehørende i Ørbæk Kommune. Dette var oppe i folkeoplysningsudvalget, som besluttede, at de vil betale 75% af vores baneleje samt slå græsset en gang om ugen - en ordning, der fortsat fungerer til alles tilfredshed.

Træer vokser som bekendt ikke ind i himlen, ej heller her på Østfyn. Det viste sig hurtigt, at der på en gård lidt væk boede en krakilsk dame, som bestemt ikke brød sig om modelflyvning.

Vore nye plads ved et "åbent hus".

Hun fik hurtigt pisket en stemning op og lavede en protestskrivelse til kommunen, underskrevet af de fleste omkringboende - om ikke for andet, så for naboskabets skyld. Faktisk kom flere ofte for at kigge på, da de syntes, det så spændende ud. Nogle af klagepunkterne, som i øvrigt var meget diffuse, var, at det var farligt at færdes i området, da risikoen for at få et fly i hovedet var stor, og at der blev fløjet på alle tider af døgnet, (vi fører logbog, så dette kunne klart tilbagevises).

Konklusionen blev, at teknisk udvalg ville komme en aften og med deres egne ører og øjne opleve, hvad det var, der foregik. Vi havde en tre, fire modeller i luften ad gangen og fløj, som vi plejede. Udvalgsmedlemmerne var målløse - når de gik og talte sammen, kunne de faktisk ikke høre flyene. Vi har også altid gjort meget ud af dæmpning, hvilket er et "must", hvis vi som sport/hobby vil overleve. Resultatet blev, at beboernes klage klart blev afvist. Alligevel opfordrede kommunen os til at finde et andet sted, da alle var klar over, at det ville blive en lang gang besværligheder. Desuden lovede de os hjælp til indkøb af græsfrø.

Det lykkedes os ret hurtigt at finde et perfekt sted, rimeligt øde og med flyveområde ud over markerne til en meget stor gård. Desuden ligger vi meget højt med en vidunderlig udsigt ud over Storebælt og den nye bro. Med medlemmernes hjælp fik vi planeret og tilsået (denne gang med den fineste turfgræsblanding, som kommunen bevilgede 5.000 kr. til indkøb af) et 40x80 m stort areal, så vi nu har en vidunderlig jævn bane med det fineste græs og en af Danmarks bedste udsigter. Naboerne har vi det bedste forhold til; vi taler jævnligt med dem, og ingen har indtil nu - og forhåbentlig i al fremtid - haft nogen indsigelser eller på nogen måder følt sig generet. Faktisk har vi - efter aftale med naboerne - ophævet middagspause-begrænsningen, så der må flyves alle dage på nær fredag og lørdag aften efter 18.

Vi føler selv, at vi kun har ét lille problem: Vi er for få medlemmer. Efter at have været oppe på 21, er vi nu nede på 12, hvoraf der er flere nybegyndere, som ikke selv kan flyve. Derfor flyver kun en lille håndfuld af vores egne medlemmer nogenlunde regelmæssigt. Dog låner Svendborg Modelflyveklub vores bane tirsdag aften og lørdag eftermiddag, indtil de finder og selv får anlagt en ny plads, da de som bekendt ikke må flyve med motorfly på Egeskov mere.

Vi føler selv, at banen og klubben kan "bære" 20-30 medlemmer, men hvordan vi får gjort de sidste interesserede, ved vi ikke. Får vi nogle flere medlemmer, vil vores økonomi også være så god, at vi kan sætte vores kontingent på 300,- kr. godt ned, da vi med den kommunale hjælp og opbakning ikke har de helt vilde udgifter.

Til sidst et lille spørgsmål:

Der er hvert år efterhånden flere sommerlejre i Danmark. Men de er for øvede og rimeligt gode piloter. For en del år siden var der i Verst hos Falcon en begynderuge, hvor jeg selv lærte at flyve. Dette var en rigtig god idé, da man ved en rimeligt kort og tidsbegrænset indsats kunne lære at flyve. Var det ikke en idé et eller andet sted at genindføre en sådan lejr? Måske var det noget for os. Er der interesse?

Peter Andersen
Sneverkilde 2, 5871 Frørup

RC-
REFERATER

Sjællands mesterskabet i F3C Helikopter

I sidste nummer bragte vi referat og resultater fra årets sjællandske mesterskab i F3C.

Desværre var billederne fra arrangementet ikke naet frem, så vi kunne nå at få dem med. Men den lille serie her giver et indtryk af et både sportsligt godt og et hyggeligt stævne.

Dyb koncentration.
(Alle fotos: Benthe Nielsen)

Nr 1 i Populær, Claus Abildgaard, klar i startboksen.

KMF's formand, Mark, i samtale med Søren Søhede og Tove ved baren.

Nr. 1, 2 og 3 i alle klasser med deres helikoptere og bag dem hjælpere, stævneledelse m.fl.

Jyske mesterskab i F3b 1997

Den 14. juni var dagen, hvor Esbjerg Modelflyveklub (beliggende på Varde flyveplads) skulle stå for afholdelse af JM 1997.

Fra kl. 9.00 var der budt på morgenkaffe og rundstykker, men de fleste kom først hen ad 9.30 pga. forskellige årsager. Kl. 10.00 skulle vi have begyndt, men det så meget trist ud, idet det begyndte at regne en halv time før, men så var der jo god tid til en kop kaffe mere og en briefing.

Ved ca. 11.30 kom der en opklaring, og så skulle der flyves, og det blev der. Der var i alt mødt 9 piloter og 8 hjælpere op, og det må vi sige er godt - i hvert fald på hjælpernes side. Vi fik fløjet i alt 4 runder med en enkelt afbrydelse til middag, hvor der blev serveret grillpølser med kold kartoffelsalat.

Alt i alt blev det til en vellykket dag med bedre vejr, end der var lovet, og uden de helt store skader for nogen af piloterne.

Morten Christensen

Resultaterne:

1. Jan Hansen, Sønderborg Modelflyveklub	5916 p.
2. Niels-E. Rasmussen, BMC	5847 p.
3. Jesper Jensen, Sønderborg Modelflyveklub	5823 p.
4. Søren Krog Sønderborg Modelflyveklub	5720 p.
5. Morten Christensen, Esbjerg Modelflyveklub	5665 p.
6. John Rasmussen, BMC	5656 p.
7. Henrik Andersen, NFK	5377 p.
8. Brian Dylmann, NFK	5290 p.
9. Rene Madsen, NKK	4832 p.

Dronninglund Modelflyveklubs 25 års jubilæumsstævne

20. -22. juni 1997

I dagene op til weekenden var der travlt i Stagsted enge med forberedelser til at modtage de af landets modelflyvere og familier, der havde lyst til at fejre de 25 år med os. Forventningerne var i top, da både tilmeldingerne og vejrudsigten så lovende ud. Og vi blev ikke skuffede. Det vældte ind med folk, og vejret blev "strålende". Allerede fredag sidst på dagen ankom de talstærkt fra Sønderborg, Brande, Århus, Spjald samt fam. Hevang Woodstock. Solen skinnede, så der blev fløjet og hygget til ud på de små timer.

Lørdag morgen oprandt, og vandet vældte ned, og der stod en strid vind ind fra øst. Mon ikke det bliver bedre op ad dagen? Jo, vinden tog af, og regnen blev til en syndflod, så det blev mest til snak og indendørs hygge. Trods vejret ankom der en del flere piloter bl.a. fra Odense Mfk., Sandmosen, Sæby og Brønderslev.

Hen under aften blev grillen tændt, under den til lejligheden indkøbte pavillon, og 60 mennesker deltog i festmiddagen i teltet. Under middagen var der taler og sange og flotte gaver til jubilaren. Tak for det, kære venner - de vil pryde vort klubhus i årene, der kommer. Erik Nymark fra Toftlund, som var medstifter af klubben, blev udnævnt til æresmedlem. Ud på aftenen stoppede regnen, og flere piloter forsøgte sig med en genstridig tidsel, som stod i indflyvningen.

Søndag morgen gik det op for flere, at lørdagen havde været våd i mere end én forstand. Vejret var nu blevet fint stævnevejr med jævn vind og halvskyet himmel, så der blev fløjet.

Om eftermiddagen havde vi en publikumsopvisning, som blev åbnet af Dronninglunds borgmester Poul Møller. Alle piloter fik lejlighed til at vise deres fly i luften undtagen én (undskyld Egon). Der blev også fløjet de publikumsvenlige rævejagter og flamingoræs. Der var opvisning i linestyret combat fra Aviator og Leif O. Mortensen viste kunstflyvning. Opvisningen sluttede kl. 16, og herefter var der uddeling af præmier fra Avionic og fra Sparekassen Nordjylland.

Det varmede at se så mange piloter og deres familier køre så langt for så lidt flyvning.

TAK!

Mikael Pedersen
Dronninglund Modelflyveklub

Resultat af Dansk 2m Post Konkurrence 1997

Det glæder os meget at se, at vi i år fik en fin deltagelse fra nær og fjern til vores årlige danske 2m postkonkurrence. Vejret på førstedagen var i Københavns-området temmelig blæsende, og det var så som så med termikken, hvilket resultaterne generelt også bærer præg af. 2. reservedagen var klart bedre at flyve på, så det er forståeligt, at mange har foretrukket at flyve denne dag.

Vi vil gerne ønske Ole Blomseth fra Hjørring tillykke med sejren. Ole opnåede ikke mindre end 4031 points, hvilket er flot, når man tager de blæsende forhold i betragtning.

Med venlig hilsen og på gensyn til postkonkurrencen i 1998.

SMSK
Morten Munkesø

Resultaterne:

Pl.	*Pilot*	*Model*	*Klub*	*Points*
1.	Ole Blomseth	Hjemmekonstruktion	Hjørring MFK	4031 p
2.	Stig Christensen	Spirit - Great Planes	Holbæk MFK	3973 p.
3.	Ole Thorup		Gudenå MFK	3938 p.
4.	Henrik Nedergård	Blue Phoenix-Modelprd.	Hjørring MFK	3901 p.
5.	Børge Thorup		Gudenå MFK	3849 p.
6.	Per Knudsen	Spirit - Great Planes	-	3689 p.
7.	John Olsen	Spirit - Great Planes	SMSK/Borup	3584 p.
8.	Søren Bolet	Blue Phoenix-Modelprd.	Hjørring MFK	3480 p.
9.	Henning Sørensen		Jysk Luftcirkus	3281 p.
10.	Per Nymark		Gudenå MFK	3247 p.
11.	Børge Hansen	Hjemmekonstruktion	Borup MFK	3217 p.
12.	Erik Nienstedt	Hjemmekonstruktion	Borup	3183 p.
13.	Poul Møller	Spirit - Great Planes	Falken	3170 p.
14.	Vagn Sørensen		Gudenå MFK	3162 p.
15.	Morten Munkesø	Blue Phoenix-Modelprd.	SMSK	3090 p.
16.	Kim V. Andersen	Spirit - Great Planes	SMSK	3078 p.
17.	Martin Møller	Spirit - Great Planes	Falken	2963 p.
18.	Finn Dahl Hansen	High Sierra - ?	SMSK	2703 p.
19.	Hugo Poulsen	Spirit - Great Planes	-	2679 p.
20.	Uffe Markussen	Riser - SIG	-	2677 p.
21.	Carsten Holm		Gudenå MFK	2664 p.
22.	Jens P. Jensen	Spirit - Great Planes	Borup MFK	2539 p.
23.	Gunnar Thomsen	Sofisticated Lady-Goldb.	Hjørring MFK	2526 p.
24.	Lars Nielsen		Gudenå MFK	2298 p.
25.	Morten Thomsen	Sofisticated Lady-Goldb.	Hjørring MFK	2221 p.
26.	Per Straarup	Spirit - Great Planes	SMSK	1897 p.
27.	Flemming Jensen	Blue Phoenix - Modelprd.	Hjørring MFK	1360 p.
28.	Jeppe Jahnsen	Riser - SIG	Jysk Luftcirkus	1212 p.
29.	Henry Slot	Blue Phoenix-Modelprd.	Jysk Luftcirkus	1133 p.
30.	Claus Caspersen	Blue Phoenix-Modelprd.	Ringkøb. MFK	685 p.

Sommertræf på Egeskov

4.- 13. juli 1997.

Vort tredje sommertræf blev så nær en succes, som det kunne blive. Der meldte sig godt nok et par forhindringer, kort før lejren skulle starte. Det viste sig, at vi skulle være på Egeskov sammen med ca. 1.500 spejdere, og dette havde man fra Egeskovs forvaltning glemt. Vi kunne bl.a. ikke benytte den samme lerjplads som sædvanligt, men fik anvist en ny plads; denne viste sig også at være acceptabel, efter at vi havde renset den for diverse hestepærer. Eneste ulempe var afstanden til vor sanitetsvogn.

Vi faldt dog hurtigt til på denne nye plads; men dermed var vi ikke færdige med de gener, der var ved at skulle være sammen med "spejdere", for allerede mandag kom der nye direktiver ang. vor flyvetid: Vi måtte nu kun flyve fra kl. 9.00 til 19.00 med motorfly, og flere ytrede sig om, at såfremt de havde vidst dette, var de ikke kommet på lejren. Vi havde ligeledes forberedt natflyvning, men dette blev ikke tilladt.

Vi havde til lejren i år fået sponsoreret en god sanitetsvogn med 2 toiletter og 2 brusere fra Hans Jørgensen & Søn A/S i Odense, og dette var en god forbedring i forhold til tidligere år. De første par dage var vi dog jævnligt generet på grund af manglende strøm, hvilket skyldtes, at det grej, spejderne brugte til deres camp, var for dårligt.

Lejren var godt besøgt i år, hvilket nok i nogen grad skyldes, at der ikke var nogen lejr i Skagen. I alt ca. 50 piloter var i ugens løb på besøg i lejren, og med pårørende var vi vel omkring 100 personer i ugens løb, og set ud fra dette forløb lejren godt.

Vi var i hele ugen heldige med vejret, således at man stort set kunne være ude fra tidlig morgen til sen aften. Dette resulterede i, at vi tirsdag og torsdag aften havde arrangeret fælles grill og efterfølgende lejrbål. Dette med lejrbål, hvor vi kunne sidde omkring bålet og fortælle historier samt få vores kaffe med en lille en til, gjorde nok, at vi fik en god uge ud af det, og mange var enige om, at sådan vil vi ogsa gøre næste år.

Lejren var praktisk indrettet med gode muligheder for at komme af med affald, og dette gjorde da også afrigningen nem, da vi sluttede søndag den 13. juli.

På grund af de restriktioner, vi blev pålagt af slottet i forbindelse med, at vi var flere på en gang, besluttede Svend Christensen og undertegnede os til at sikre, at det samme ikke vil gentage sig i 1998. Vi har på nuværende tidspunkt sikret os, at vi igen i 1998 kan holde sommertræf på Egeskov, samt at flyvetiden bliver fra 10.00 til 22.00, dog undtagen om onsdagen, hvor slottet traditionen tro har et andet program, der gør, at vi skal slutte kl. 17.00. Ligeledes har vi aftalt, at der kan laves nogle aftener med natflyvning, når vi blot i forvejen aftaler dette med forvaltningen.

Lærlingens model eftersøges af Keld Jensen m.fl. *(Fotos: H.J. Kristensen)*

Vi var igen i år forskånet for ulykker. Et enkelt fly blev væk i kornet og var ikke fundet ved afrejsen; et andet mistede planet i luften, hvorefter kroppen fandt det eneste lille vandhul i nærheden ("ikke Tommy!"). Der blev ligeledes fløjet en del fritflyvning, hvilket der var rig mulighed for på grund af vejret.

På grund af den gode tilslutning havde vi i år en god økonomi og har indsat overskudet på en konto i banken til næste år. Vi får således ikke brug for tilskud fra hobbyudvalget. Vi havde i år valgt at opkræve kr. 75,00 pr. voksen som lejrgebyr, og dette ser ud til at være passende. Vi solgte igen i år ugekort til slotsområdet, og dette blev benyttet i stor udstrækning.

Vi havde i år en utrolig bredde i tilslutningen. Der var piloter fra hele landet, inkl. Bornholm samt to fra Grønland, der dog ikke havde modeller med i år.

Jeg vil slutte med at takke alle deltagerne ved sommertræffet for det gode humør samt Svend Christensen for hans gode hjælp, og jeg ønsker på gensyn i 1998.

H.J.Kristensen.

Stemningsbillede fra grill- og bålaftenen på Egeskov-lejren.

Grenå Cup

Den 21. og 22. juni var et par af de dage, hvor der var alt mulig grund til at synge den gamle smukke sommersang med linjerne, "du danske sommer jeg elsker dig, skønt du så ofte har sveget mig". Regn og rusk forhindrede dog ikke de fremmødte kunstflyvere i at dyste og mellem bygerne at finde ud af, hvem der havde de bedste tommelfingre.

Grenå Cup var et hovsa-arrangement forstået på den måde, at det blev arrangeret med ret kort varsel, da det kneb mere end voldsomt at finde en sjællandsk klub til at afvikle sjællands-mesterskaberne. Grenå trådte derfor til; men ligefrem at afvikle et sjællandsk arrangement..... så derfor kom "Grenå Cup" op at stå.

Deltagerne var glade for weekenden, og det forlød ligefrem, at Grenå Cup gerne måtte gå hen og blive en tradition. Det kunne det måske godt - specielt hvis de to familier, der lagde hovedparten af arbejdet med at organisere stævnet og bespise deltagerne, vil stille op igen. Men - og dette skrives med andre klubber i tankerne - faktisk er det slet ikke kun slid og slæb at lave den slags stævner, og derfor skulle andre måske også overveje det. Det er først og fremmest inspirerende at se folk, der kan deres kram, og det kan enhver klub have godt af fra tid til anden.

Så om Grenå Cup bliver en tradition, kan vi jo altid tage op til overvejelse i bestyrelsen. Men skulle det smutte et år, kan en sjællandsk klub jo altid overtage arrangementet....

Grenå Modelflyveklub

Resultater:

Klasse B:

1. Dan Severinsen, Dragsholm MFK.	2966 p
2. Bjarne Madsen, Dragsholm MFK.	2921 p
3. Morten Laugesen, NFK.	2788 p
4. Frode Jensen, Grenå MFK.	2677 p

Klasse A:

1. Finn Lerager, NFK,	3000 p
2. Peer Hinrichsen, Sønderborg,	2984 p
3. Ole Kristensen, Haderslev,	2944 p
4. Erik Toft, Falken,	2829 p

DM i F3A kunstflyvning i Haderslev

17.-18. august 1997.

Haderslev Modelflyveklub var i ovennævnte weekend værter og arrangør for DM i kunstflyvning. Vi var indstillet på, at der ville komme mange deltagere bl.a. på grund af vor gode bane med tilhørende faciliteter for campering; men efterhånden som tilmeldingsdatoen nærmede sig, kunne vi godt se, at deltagerantallet ville blive ret begrænset.

Mandag den 11. aug. var der tilmeldt i alt 16 piloter, heraf 1 C-pilot og 2 X-piloter. Vi besluttede herefter at aflyse C og at gennemføre X med bedømmelse.

Tirsdag den 12. aug. meldte der sig så 2 ekstra A-piloter fra Tyskland.

Denne remse omkring deltagerantal skal ses som en opfordring til alle, der evt. kunne tænke sig at deltage i F3A konkurrencer, til at møde op. De klubber, der arrangerer disse stævner, gør et stort arbejde for at gennemføre dem, og det kan være svært at få klubber til dette arbejde, når ingen vil deltage.

I Haderslev var der heldigvis ingen problemer med at afvikle DM, idet vi havde en god opbakning fra vore medlemmer.

Arrangementet forløb utroligt flot, hvilket ikke mindst skyldtes, at Volborg og Co. havde sørget for godt vejr. Piloterne var tændte, og det var imponerende at se den gode standard på modeller i alle klasser.

Vore 2 gæster fra Tyskland gav vore toppiloter i A kamp til stregen, hvilket kan ses på resultatet.

Lørdag aften havde klubben arrangeret sig med en slagtermester til at stå for maden, hvilket var en stor succes, og sammen med nogle flasker rødvin/øl fik vi en god aften ud af det.

Inden vi går over til resultaterne, vil vi takke alle, som medvirkede til, at DM i Haderslev blev en god oplevelse.

H.J. Kristensen

Fra fællesspisningen lørdag aften. *(Foto: H.J. Kristensen)*

Resultater:

Klasse A

1 Allan Sørensen, Nuserne	2998 point
2 Bernd Beschomer, LSC Niederweser	2985 point
3 Mannfred Greve, FAG Kaltenkirchen	2881 point
4 Finn Lerager, NFK	2875 point
5 Ole Kristensen, Haderslev RC	2813 point
6 Erik Toft, Falken	2802 point
7 Peer Hinrichsen, Sønderborg RC	2727 point
8 Leif Widenborg, Falken	2680 point
9 Torkil Hattel, NFK	2495 point
10 Anders Rasmussen, Haderslev RC	2062 point

Klasse B

1 Dan Severinsen, Dragsholm	3000 point
2 Morten Laugesen, NFK	2910 point
3 Frode Jensen, Grenå	2812 point
4 Arne Madsen, Spjald	2541 point
5 Ernst Christensen, Grenå	2501 point

Klasse X

Erik Nymark, Sønderborg RC	3000 point
Hans J. Kristensen, Haderslev RC	2401 point

Et udsnit af de deltagende helikoptere. *(Foto: Jørgen Øllgård)*

Helikoptertræf hos Odense Modelflyve Klub

I den sidste weekend i juli holdt JOSTI-HOBBY sit andet af tre helikoptertræf i 1997, denne gang hos OMF (Odense Modelflyve Klub). Vejrguderne havde bestemt sig for et meget specielt vejr - det var den weekend, hvor der var oversvømmelser i København. Derfor holdt en del piloter fra Sjælland sig tilbage med at rejse til Fyn, da vejrudsigten bestemt ikke var den bedste - men trods dette fik vi meget fint vejr om lørdagen, medens søndagen bragte den ene regnbyge efter den anden, hvor det højst var muligt at starte en pilot imellem to byger - så det blev kun til én runde i VARIO-MIXEN.

OMF havde sørget for gode omgivelser med trimmede baner, så humøret var højt til trods for vejret begge dage.

Af de tilmeldte 21 helikopterpiloter nåede kun 13 piloter frem.

De, der rejste over om fredagen, flygtede faktisk fra det dårlige vejr på Sjælland.

Da stævnet begyndte, kom Kaj Kudsk, som var dommer om lørdagen sammen med Heinz og Bjarne i klasserne FAI, SPORT og POPULÆR.

Der blev fløjet 3 runder i alle discipliner, og der blev vist flot flyning selv om Arne lavede en speciel flyvning, hvor helikopteren pludselig kom mod ham selv fra luften. Arne fik den godt nok i luften igen og fortsatte flyvningen; men helikopteren kom jo nærmere og nærmere jorden med en rotor, der kørte meget langtsomt - men Arne landede heldigvis på en mark med korn ved siden af banen, så der intet skete med hans model.

Om søndagen skulle vi så flyve VARIO-MIX, men lige efter morgenmaden begyndte det at regne, så banen kunne først sættes op senere - da der var en pause i regnen, blev banen sat op, og første pilot, Klaus Aarsholm, kom på banen; men inden han var færdig med flyvningen, begyndte regnen igen, så næste pilot måtte vente - og sådan fortsatte det, så en del piloter fik varmet op ca. 3 gange, og var mere eller mindre våde, før de kom på banen.

Efter et par timer var vi så nået gennem 5 piloter, så der var enighed om, at hvis vejret fortsatte sådan, så sluttede vi kl. 14.00 - forhåbentlig med mindst én runde fuldført. Det lykkedes

Helikopterpilot Jack Lessel får overrakt sit diplom for deltagelse i Vario Cup af Jørgen Øllgård fra Josti Hobby.

med denne ene runde - og de fleste piloter pakkede sammen; men så blev vejret selvfølgelig fint resten af dagen.

P.g.a. slut på fabriksferien måtte nogle piloter vente til mandagen med hjemturen over Storebælt, da der ikke var nogen ledige pladser på færgerne - men Lars kunne køre til Skagen til resten af familien, som lige var taget på ferie.

Der blev til stævnet for de fynske heli-piloter konkurreret om pokalerne i JOSTI-HOBBY's Fynsmesterskab.

En tak til alle fremmødte piloter og hjælpere ved stævnet.

PS: Det næste, der også var det sidste helistævne i år, blev holdt hos NFK d. 27/28 september.

Heli-pilot 3808

J
OSTI-HOBBY's Fynsmester 1997 blev:

FAI:
1. Lars Jensen med Schlüter Futura SE
2. Stephan Wiese med Schlüter Futura.

SPORT:
1. Arne Jensen med VARIO Sky Fox.

POPULÆR:
1. Martin Jørgensen med Graupner Shuttle.
2. Henning Porsby med Schlüter Futura Trainer.

Resultaterne fra konkurrencerne under stævnet:

FAI:
1. Lars Jensen med Schlüter Futura SE.
2. Søren Jørgensen med Schlüter Futura SE II.
3. Stephan Wiese med Schlüter Futura.

SPORT:
1. Alex Kjeldsen Vario Sky Fox i Jetranger krop.
2. Ole Skou Hansen med Vario Kobold.
3. Arne Jensen med Vario Sky Fox.

POPULÆR:
1. Klaus Aarsholm med Vario Sky Fox.
2. Jack Lessel med Vario Kobold.
3. Finn Sonne Schmidt med Vario X-Treme.
4. Martin Jørgensen med Graupner Shuttle.
5. Henning Porsby med Schlüter Futura Trainer.

VARIO-CUP:
1. Lars Jensen med Schlüter Futura SE.
2. Jack Lessel med Vario Kobold.
3. Ole Skou Hansen med Graupner Shuttle.
4. Klaus Aarsholm med Vario Sky Fox.
5. Alex Kjeldsen med Hirobo i krop.
6. Finn Sonne Schmidt med VarioRIO X-Treme.
7. Arne Jensen med Vario Sky Fox.
8. Martin Jørgensen med Graupner Shuttle.
9. Henning Porsby med Schlüter Futura Trainer.
10. Jørgen Øllgård med Graupner Uni-Star 60.

RC-unionen
Danmark

RC-unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med radiostyrede modeller. Årskontingent er kr. 310,-.

Ved indmeldelse skal der altid betales et fuldt årskontingent. Indmeldelsesgebyr er 25,- Medlemmer, som indmeldes i årets sidste halvdel, vil automatisk få overskydende beløb refunderet i næste års kontingentopkrævning.

RC-unionens hjemmeside på Internetter: http://www.rc-unionen.dk

Bestyrelse:
Klaus Egeberg,
Dragsholm MFK., formand.
Tlf. + Fax: 59 32 71 40.
Arild Larsen, Mf. Århus, næstformand,
Jørgen Holsøe, KFK.
Jørgen Kaae Hansen, Mf. Århus.
Erik Nymark, Sønderborg Mfk.
Steen Høj Rasmussen, SMSK.
Jens Larsen, Østjysk Mfk.

Eliteudvalget:
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
Tlf. + Fax: 43 45 17 44

Styringssgrupper:
Kunstflyvning:
Tom Jakobsen
Taastrup Vænge 55, 1.mf..
2630 Taastrup
tlf. 42 52 45 52

Svævemodeller:
Jan Hansen
Arnkilgade 50, st.tv., 6400 Sønderborg
tlf. 74 42 94 94

Skalamodeller:
Leif Poulsen
Neptunvej 38, 8723 Løsning,
tlf. 75 65 17 71

Helikoptermodeller:
Benthe Nielsen
Amlundvej 4, 7321 Gadbjerg
tlf. 75 88 54 54

Sportsflyveudvalget:
Torben Møller
Hjulets Kvarter 262, 5220 Odense SØ
tlf. 66 15 58 69

Flyveplads-udvalget:
Erik Nymark
Bakken 23, Fynshav
6440 Augustenborg
tlf. 74 47 45 47

Frekvenskonsulent:
Jan Hacke
Lotusvej 13, Tune, 4000 Roskilde
tlf. 42 13 89 85

Salgsafdeling:
Heidi Hansen
Jernbanevej 4, 4262 Sandved
tlf. 53 75 67 02
Tlf. tid: alle hverdage mellem
kl. 17.00-19.00

RC-unionens sekretariat:
Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
tlf. 86 22 63 19
telefax 86 22 68 67
Giro 3 26 53 66
Tlf. tid: Mellem kl. 16.30 og 18.30
Torsdag dog til kl. 19.30
Lørdag og søndag LUKKET

Dødsfald

Med stor sorg modtog Kalundborg Modelflyveklub meddelsen om, at Jørgen Larsen var afgået ved døden efter længere tids sygdom d. 3.06.97.

Jørgen kom med i klubben i 1984 og begyndte straks at udfolde sig inden for radiostyrede svævefly, hvor han lærte at flyve med en Turkey 2 M svæver. Det var noget sværere at lære for Jørgen end for de fleste andre, idet han i sine unge dage var ude for en ulykke, som ødelagde noget af hans balancesans. Men han holdt ved og fik det lært til sidst.

Om vinteren var Jørgen meget aktiv indendørs, idet han et par gange vandt klubbens mesterskab for indendørs P- 15 modeller. Her var han rigtigt i sit es.

For ca. et år siden blev Jørgen alvorligt syg, og hans tilstedeværelse på modelflyvepladsen blev afbrudt. Men han forblev klubben en stor støtte, og vi vil alle savne ham.

Æret være hans minde
Kalundborg Modelflyveklub
Mark Law/Fmd.

Løst og fast fra sekretariatet

I skrivende stund er vi 2939 medlemmer, heraf er 187 i restance. Blandt restanterne er der flere, som er medlem af en klub - så derfor anmoder vi igen klubberne om at undersøge, om jeres medlemmer har betalt. Som vi har skrevet før, kan kontaktmand/formand rekvirere en medlemsliste i sekretariatet.

Det forekommer ejendommeligt, at man henvender sig anonymt til sekretariatet for at fortælle noget ufordelagtigt om et medlem. Er der foregået noget kriminelt, må man anvende de rette kanaler, og det må være politiet.

Dette kan og vil RC-unionen ikke deltage i, og slet ikke på en anonym henvendelse.

Stridigheder i en klub må klubben selv finde ud af, det er et internt anliggende.

AKTIVITETSKALENDER 1997

12/10	Indendørs El-træf, Aviator, Jeppe Garde, 98 16 62 06
16/11	Indendørs El-træf, Aviator, Jeppe Garde, 98 16 62 06
21-23/11	Hamburger Modellbau Tage Hamburg Messe, Jungiusstrasse 13, D-20355 Hamburg
28/12	Indendørs El-træf, Aviator, Jeppe Garde, 98 16 62 06

Certifikater

A-certifikater

1350 Bent Hansen, Haslev Mfk.
1351 Thorbjørn Hansen, Flyvefisken
1352 Ib Jensen, Bastrupflyverne
1353 Bent Hansen, Grenaa Mfk.
1354 Flemming Christensen,Radioflyveklubben
1355 Lars H. Kristensen. Dronninglund Mfk.
1356 Aksel Sørensen. Skanderborg Mfk.
1357 Johan Ricard. Bastrupflyverne
1358 Birger Nielsen. Østjydsk Mfk.
1359 Jørgen Hvass. Storkøbenhavns Mfk.
1360 Michael Nielsen. Holstebro RC
1361 Svend Carstensen. RC-Ørnene
1362 Jan Erik Pedersen, RC-Ørnene
1363 Bent Hjuler-Sørensen, Jydsk Luftcirkus
1364 Knud Jakobsen, Østjydsk Mfk.
1365 Allan Volpert Bindeballe Østjydsk Mfk.
1366 Henrik Gabs Pedersen, Skive Mfk.
1367 Morten Hvid, Mfk. Musvågen
1368 Frank Nielsen, Mfk. Musvågen

RSD-diplomer

A-diplom

110 Rahmatollah Baharlooie, Esbjerg Mfk.
111 René Madsen. Esbjerg Mfk.

Lige om lidt, min søn — det bliver din tur lige om lidt!

Orientering fra Helikopter-s tyringsgruppen

Landsholdet

til Europa-mesterskabet i Østrig 1998 efter sidste udtagelseskonkurrence:

1. Søren Østergaard, Filskov Modelflyveklub	1000,00 p
2. Michael Nyegaard, Filskov Modelflyveklub	963,43 p
3. Kaj H. Nielsen, Filskov Modelflyveklub	913,94 p
Reserve: Lars Jensen, Odense Modelflyveklub	907,71 p

Referat fra JM/DM

kommer i næste nummer.

Benthe Nielsen

Indbydelser

NFK og AOF i samarbejde

Et spændende samarbejde mellem NFK, Nordsjællands Fjernstyringsklub, og AOF Birkerød Aftenskole er indgået på forsøgsbasis.

Det drejer sig om to foredrag om flys strukturelle opbygning og aerodynamiske udformning.

Flyveøglens biodynamik

For 80 millioner år siden, i Kridttiden, levede flyveøglen Pteranodon med en spændvidde på syv meter.

Ja, her starter foredraget om en effektiv glideflyver, der har bidraget til en viden om, hvordan moderne flys strukturelle opbygning og aerodynamiske udformning skal være.

Et spændende foredrag, hvor hobbyflyverne kan erhverve viden om modelflybygning og flyvning.

Foredragsholderen Fritz Krag har en stor flyveteknisk uddannelse (civilingeniør og cand. polyt.) med ekspertise indenfor flyvedligeholdelse, forsøg, konstruktion, spændingsanalyse og aerodynamik med mere end 30 års erfaring, og han har arbejdet med og haft ansvar for både militære og civile fly.

Man kan roligt sige, at Fritz Krag ved **A**lt **O**m **F**lyvning.

NFK + AOF

Ved det indgåede samarbejde gavner vi hinanden på det PR-mæssige område, idet NFK i sit klubblad beskriver foredragene, og AOF Birkerød Aftenskole udsender ca. 10.000 programmer i Birkerød Kommune, hvor samarbejdet også er beskrevet.

Det skal gerne resultere i et stort fremmøde og derved et økonomisk grundlag for at få virkelig professionelle flyforedragsholdere. NFK's medlemmer kan frit give forslag til foredragsaftener.

Foredragene afholdes:
tirsdag den 4/11 kl. 19.30 og
tirsdag den 3/2 1998 kl. 19.30
på Birkerød Bibliotek / Rådhuset

Pris pr. foredrag: 50 kr. (30 kr. for pensionister)
Tilmelding på tlf: 42 26 24 64

Denne idé kan måske bruges af andre klubber, og jeg hjælper gerne. Mit navn er Preben V. Jensen, NFK, tlf. 42 26 39 32

Indendørs eltræf i Aalborg

Det er blevet efterår og efterhånden koldt at flyve udendørs; men derfor skal du ikke lægge din flyvning på hylden, for du kan jo også flyve indendørs!

Derfor byder Modelflyveklubben Aviator alle interesserede til indendørs eltræf i KFUM Hallen, Under Lien 77, Aalborg Vest (vejbeskrivelse kan gives på tlf.).

Vi garanterer 20 grader, vindstille vejr og fri entre. Vi flyver med næsten alt - både fritflyvende, RC og linestyret, eller hvad du nu har lyst til.

Har du ikke en indendørs model, så kom og se, hvordan du evt. kan lave en eller købe en færdig model.

Vi har haltider på følgende datoer, så sæt X i kalenderen!
Søndag d. 12/10-97 kl. 14.00 til 18.00
Søndag d. 16/11-97 kl. 14.00 til 18.00
Søndag d. 28/12-97 kl. 14.00 til 18.00
Lørdag d. 31/01-98 kl. 17.00 til 21.00
Søndag d. 15/03-98 kl. 11.00 til 15.00

Er du interesseret, kan du få yderligere oplysninger hos Jeppe Garde på tlf. 9816 6206.

Linestyrings-Unionen (CL-unionen) er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modelfly.

Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) og Fédération Aeronautique Internationale (FAI).

Årskontingentet er for 1996, 270,- kr. for direkte medlemmer.

Medlemsskab kan også opnås gennem indmeldelse i en af de klubber, der er tilsluttet unionen.

Nærmere oplysninger herom fås fra

Linestyrings Unionens sekretariat:
Henrik Bentzen
Hedegårdsvej 29, 1. tv.
2300 København S
tlf. 31 55 40 71

Unionsformand:
Niels Lyhne Hansen
Gormsvej 14
7080 Børkop
tlf. 75 86 62 19

Linestyringsredaktør:
Carsten S. Jørgensen
Tornhøjparken 13
9220 Aalborg Ø
tlf. 98 15 14 18
Csj@NV.dk

Ungdomsklubkontakt:
Fritz Steffensen
Elmevej 25
4140 Borup
tlf. 57 52 68 37

Regeludvalg:
Jesper Buth Rasmussen
Almavej 8
9280 Storvorde
tlf. 98 31 91 98

Sommerlejrudvalg:
Henrik Benzen
Melstedvej 6
2770 Kastrup
tlf. 31 51 44 10

DM-udvalg:
Ole Bjerager
Kildegårdsvej 5
Slagslunde
3660 Stenlose
tlf. 42 18 38 87

PR-udvalg:
Åge Wiberg
Søndergårdsvej 30
7400 Herning
tlf. 97 20 97 37

Linestyrings EM i Spanien

Da der desværre ikke var dansk deltagelse i dette års EM, har jeg hentet disse resultater på internettet, og navnene på de tre først placerede bringes her. I næste nummer kommer der så et kort referat fra stævnet. Man kan dog håbe på, at der bliver dansk deltagelse ved næste års VM, der afholdes i Kiev i Ukraine.

F2A resultat

	Navn		1.	2.	3.	Bedst
1	PARRAMON Luis	ESP	295,08	298,01	0,00	298,01
2	ISLES Gordon	GBR	279,28	258,06	288,46	288,46
3	BORZECKI Krystian	POL	277,56	278,42	287,76	287,76

F2A resultat - Junior

	Navn		1.	2.	3.	Bedst
1	BILLON Eddy	FRA	283,91	284,13	284,81	284,81
2	LYSKOV Maxim	RUS	0,00	247,59	281,03	281,03
3	BUBENIK Tomas	SVK	266,07	255,86	0,00	266,07

F2A Holdresultat

	Land	Sum	Hold
1	Storbritannien	857,23	3 piloter
2	Polen	853,84	3 piloter
3	Rusland	847,95	3 piloter

F2B resultat

	Navn		Indledende			Finaler			Ialt
1	COMPOSTELLA Luciano	ITA E/C	2935,5	2906	2935,5	2708,5	2788	2847,5	5635,5
2	DE JONG Henk	NED	2892,5	2874,5	2892,5	2775,5	2799,5	2821	5620,5
3	JATCENKO Yuri	UKR	2881,5	2821,5	2881,5	2715	2793	2798,5	5591,5

F2B resultat- Junior

	Navn		Indledende			Finaler			Ialt
1	BERINGER Remy	FRA	685,5	2571,5	2685,5	2686	2658,5	2511,5	5344,5
2	ARROYO Angel	ESP	1600,	2309,5	2309,5	2271	2355	2378	4733
3	URBANSKI Pawel	POL	2197,5	2259,5	2259,5	2251	2364,5	2235,5	4615,5

F2B Hold

	Land	Total
1	Frankrig	16700,5
2	Rusland	16199,5
3	Ukraine	16194,5
	Slovakiet	16194,5

F2C resultat

	Pilot/mekaniker		Indledende		Bedst		Semi		Bedst	Finale
1	TITOV Vladimir / YUGOV Victor	RUS	3:17,0	3:31,6	3:20,5	3:17,0	3:20,9	3:24,0	3:20,9	6:44,5
2	GILBERT Christophe / GILBERT Regis	FRA	3:39,8	3:34,9	3:26,8	3:26,8	3:24,3	3:21,9	3:21,9	7:10,8
3	PENNISI Roberto / ROSSI Andrea	ITA	3:25,7	DISQ	3:23,6	3:23,6	DISQ	3:17,9	3:17,9	DISQ

F2C Hold

	Land	Sum	Hold
1	Italien	28	3
2	Storbritannien	33	3
3	Schweiz	45	3

F2D resultat

			Runde											
	Navn		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
1	BELIAEV Andrei	RUS	W	W	W	W	W	W	L	W	W	W	9	
2	GUSEV Alexandre	RUS Jun	W	W	W	W	W	W	W	L	L		7 W	
3	BELIAEV Serguei	RUS	W	W	W	W	W	W	L	W	L			7 L

F2D resultat - Junior

			Runde									
	Navn		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	GUSEV Alexandre	US	W	W	W	W	W	W	W	L	L	7
2	SIMAL Roberto	E/ESP	W	W	L	L						2
3	PRIKKER Michael	GER	L	W	L							1

F2D Hold

	Land	Point
1	Rusland	23
2	Tjekkiet	9
3	Holland	8

CS Jorgensen

DMV

Dansk Modelflyve Veteranklub
Tilsluttet Dansk Modelflyveforbund

v/ Erik Knudsen
Amagervej 66 · 6900 Skjern
Tlf. 97 35 17 67

BREV

Frankeres som brev

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3
DK-5762 V. Skerninge

Tegn abonnement på Modelflyve Nyt og få bladet til tiden i resten af 1997 og hele 1998

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyve Nyt med posten hveranden måned fra nu af. – Tegn abonnement!
Abonnementsprisen for resten af 1997 og hele 1998 (ialt 7 blade) er 220,00 kr.
Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.
Som abonnent får du tilsendt bladet med posten umiddelbart efter udgivelsen – du slipper for at gå forgæves i bladkiosken, når bladet er udsolgt.

Pas på dine blade

Vi har fået fremstillet nogle solide samlebind, der hver kan rumme 12 numre af Modelflyve Nyt – altså to årgange.

Bladet holdes fast i samlebindet med metalklemmer – der skal ikke limes, »hulles« eller klippes for at få bladene til at sidde fast, og de kan let tages ud igen, hvis man skulle få lyst til det.

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrukket karton.
På forsiden og på ryggen er der trykt »Modelflyve Nyt«.
De leveres i fem flotte farver – husk at krydse af på bestillingssedlen herunder, hvilke(n) farve(r) du ønsker. Prisen er kr. 75,- pr. stk.

Ekspeditionsgebyr

Vi har desværre måttet indføre et ekspeditionsgebyr på alle ordrer under kr. 100,-. Ekspeditionsgebyret er kr. 10,- og går til dækning af portoudgifterne ved udsendelse af bestilte blade og mapper.
Ved ordrer over kr. 100,- opkræver vi intet ekspeditionsgebyr.

Hvis du ikke vil klippe i bladet, så skriv din bestilling i et brev eller på et postkort!

Hermed bestiller jeg:

- ☐ Abonnement for resten af '97 og hele '98 (i alt 7 blade), pris kr. 220,-
- ☐ _____ stk. samlebind à kr. 75,- i farverne: ☐ blå ☐ gul ☐ grøn ☐ rød ☐ sølv
- ☐ Årgang 96, kr. 150,-
- ☐ Årgang 95, kr. 125,-
- ☐ Årgang 94, kr. 125,-
- ☐ Årgang 93, kr. 125,-
- ☐ Årgang 92, kr. 100,-
- ☐ Beløbet vedlagt i check

Følgende enkeltnumre (sæt kryds) à kr. 34,50:

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1986:	■	☐	☐	☐	☐	☐
1987:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1988:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1989:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1990:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1991:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1992:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1993:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1994:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1995:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1996:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1997:	☐	☐	☐	☐	☐	

Ved køb for under kr. 100,- tillægges et ekspeditionsgebyr på kr. 10,- til dækning af portoudgifter. Uden for Danmark tillægges altid et beløb til dækning af forsendelsen.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Fritflyvnings-Unionen

Danmarks eneste FAI anerkendte fritflyvningsorganisation.
Medlem af KDA.

Kontingenter for 1996:

Senior	450 kr.	incl. forsikr.
Junior	250 kr.	
Intro-medlem	150 kr.	
Abo. FF-NYT/	250 kr.	
MF-NYT	210 kr.	
FAI Licens	200 kr.	

Fritflyvnings-Nyt / Modelflyve-Nyt er unionens officielle medlemsblade.
Meddelelser, forslag til Landsmødet etc. betragtes som værende udsendt til medlemmerne, når de har været offentliggjort i medlemsbladene.
Modelflyve-Nyt udkommer i månederne februar, april, juni, august, oktober og december. *Fritflyvnings-Nyt* udkommer efter behov 4-6 gange årligt.

Unionens adresser

Formand: Jens Borchsenius Kristensen, Skalborgvej 4, Rørth, 8300 Odder, tlf. 86 56 07 54
e-mail: 100776.1403@compuserve.com

Kasserer: Allan Ternholm Jensen, Bredgade 80, 2. th., 6900 Skjern, tlf. 97 35 40 04

Næstformand: Hugo Ernst, Ægirsvej 38, 7000 Fredericia, tlf. 75 92 92 93

Økonomi-medlem: Karsten Kongstad, Degnebakken 22, Vigersted, 4100 Ringsted, tlf. 53 62 57 03
e-mail: karsten.kongstad@post3.tele.dk

Redaktør: Simon Jonassen, Roustvej 214, 6818 Årre, tlf. 75 19 29 04
e-mail: sij@esbkomm.dk

Distriksleder VEST: Frank Dahlin, Gjerager 7, 6880 Tarm, tlf. 97 37 24 42

Distriksleder ØST: Henning Nyhegn, Industrivænget 28, 3400 Hillerød, tlf. 42 26 35 25

Udtagelses-komite: Peter Buchwald (formand), Jens B. Kristensen, Tom Oxager, Karsten Kongstad, Erik Knudsen, Ulrik S. Hansen

Materialer: Jørgen Korsgaard, Ahornweg 5, Ellund, D-24983 Handewitt, Tyskland, tlf. 0049 4608 6899

Opslagstavlen

Annoncer til Opslagstavlen skal sendes til:
Modelflyve Nyt
Kastanievej 4, 5884 Gudme
Annoncer til Opslagstavlen i næste nummer skal være redaktionen i hænde *senest den 20. oktober.*

Sælges: Quadra 52 ccm kørt max 2 timer, 22"x8" propel, 2 nye servoer m. 12 kg trækkraft, tank m. tilbehør (til benzin), tegning til Piper J3 i skala 1:3 + skala landingshjul til samme, kr. 2.000. *Jan Knust - 86 82 90 82*

Sælges: robbe Mosquito S-2916 helikopter m. motor, men u. servoer, kr. 2.000. *Blixt - 44 44 25 62*

Sælges: FC 28 V3 m. udstyr, kr. 6.200. Vario Skyfox m. servoer, gyro, modtager, Rossi motor og glasfiberblade, kr. 8.300. Vario Sky Fox Evolution m. Rossi motor, helt ny, kr. 7.200. Vario X-Treme, helt ny, kr. 7.000. Ovenstående m. OS 61, kr. 7.700. Startkasse m. powerpanel, pumpe, starter og akku, kr. 600. Futura Royal krop, kr. 1.400. Zenit glasfiberkrop, kr. 1.400.
Henrik Rasmussen - 38 79 94 11

Sælges: Højvinget Kadett MK2 begynder(krængerors)model inkl. 4 stk. MS-11 servoer, kr. 800.
Jakob Skrydstrup - 74 45 87 13 (eft.15)

Sælges: Brugt Acro-Wot for 10 ccm motor, spv. 148 cm, kr. 1.200. *F. Sachmann - 86 99 14 12*

Sælges: Næsten færdigbygget Big Lift med lidt opbevaringsskade, kr. 800. *Orla Faarup Nielsen - 98 33 33 62*

Sælges: Kobold Vario hele ombygget til Skyfox. 5 servoer. 3/9201 + 2/3001, gyro 153BB. glasblade. Rossi 60 motor. flyveklar, kr. 5.000.
Købes: Svævefly / F3B Ellipse 1 el. 2.
Jack Lessel - 48 21 06 17 (eft. 17)

Sælges: Ny flyveklar X-Cell grafit helikopter komplet med alt udstyr, OS61 motor + Hatori-potte, Piezo 2000 gyro, 4 stk. 9202 servoer + super high speed haleservo, PCM modtager, kr. 12.000. Sælges evt. med FC28 V.3 sender, komplet med pult og vindskærm samt startkasse med hvad dertil hører.
Lars Knudsen - 75 82 51 07

Sælges: Helikoptere: Heim Star Ranger m. mekanik, Enya 60 X m. resorør, kr. 3.000. Schlüter Scout 60 m. Webra 10 ccm, Robbe Promars Rex m. helimodul, gyro og servoer, kr. 4.000. Exel 60 m. Webra 10 ccm, kr. 3.500. Helikopterne kan evt. sælges uden motorer og radio. Helimodul til Promars Rex, kr. 350. Vmix, kr. 125. Schlüter Agusta 109a mk KK krop. kr. 1.000. Hætte til Champion, kr. 200.
Niels Leitritz - 53 46 83 08 / 21 20 14 46

Sælges: Ej påbeg. byggesæt til P-51D Mustang, spv. 140 cm, motor 40-60, m. skumvinge og skumkrop, kr. 600. Super Decathlon, spv. 170 cm, kr. 300. C-130 Hercules m. 4 speed 400 motorer. fartregulator, batteri og 2 servoer, kr. 1.600. Futabe FP-8AP 8 kanals pcm radioanlæg m. 2 modtagere og 2 accuer, kuffert, manual og 5 krystaller medf. kr. 1.400. Blue Phoenix 2m svæver, kr. 150. *46 40 24 00*

Sælges: OS 61 SF m. pumpe, kørt 6 liter brændstof + ekstra heli-topstykke, kr. 1.100. *Brian Poulsen - 22 21 55 70*

Sælges: 2 Carl Goldberg Freedom 20, 1 Cosmo 25, Robbe F 14 og FC 16 computerbetjening m. 2 35 Mhz modtagekanal 74 m. batteri samt 8 servoer. 1 Webra 32 kort 2 timer. 1 Magnum Pro 25. Startkasse m. gløderørshætte, elstarter, powerpanel, ekstra propeller samt andet tilbeh.
Klaus Villadsen - 97 42 01 84

Købes: Tegninger til Jun-model fx Robbes Do-it, Yo-Yo, Richochet m.fl. *Jan Hansen - 64 81 31 87*

NYT TIL ALLE ELEKTROPILOTER

TOP-AKTUELLE NYHEDER

Graupner

LOOP mini-kunstflyver til sp. 400 /gear	Spv.	800 mm	595,-
SPARK speed 400 Pylon racer	Spv.	900 mm	850,-
SECCO mini hot-liner, GFK krop	Spv.	1475 mm	1.085,-
COSMIC WIND en racer til 12 celler	Spv.	1200 mm	1.795,-
CESSNA L-19 Bird Dog færdig el-model	Spv.	1684 mm	1.595,-
Topaz CRAZY færdigbeklædt mini hot-liner med krængeror til sp.500 m/gear, GFK krop med V-hale	Spv.	1470 mm	885,-
Little-Star el-svæver til Speed 400 med gear, GFK krop med V-hale, balsa vinger	Spv.	1650 mm	1.350,-
Thermik-Star el-svæver til Speed 500 med gear, GFK krop med T-hale, balsa vinger	Spv.	2180 mm	1.750,-

To meget flotte og lette modeller der begge er beklædt med oracover. Alt tilbehør til rorfladerne er med.

EL - MODELLER

STORT UDVALG I Simprop el-modeller		fra	760,-
CNC byggesæt til speed 400/HLG		fra	420,-
Wonder XXS (speed 400 Elektro fun)	Spv.	670 mm	395,-
RETURN 2000 godmodig el-svæver	Spv.	2000 mm	475,-
Topaz FUNTASTIC færdig el-svæver	Spv.	1500 mm	825,-
BD-5 J (James Bond mini jet til sp. 480)	Spv.	1310 mm	995,-
CATALINA PBY 6A (til 2 speed 400)	Spv.	1380 mm	1.385,-
LIGHTNING P-38 (til 2 speed 400)	Spv.	1220 mm	1.285,-
MOSQUITO DH-98 (til 2 speed 400)	Spv.	1240 mm	1.285,-
B-25 MITCHELL (til 2 sp. 400 m/gear)	Spv.	1360 mm	1.450,-

Stort udvalg i elektromotorer, gear, propeller, spinnere, switche, regulatorer, stik, akkuere, ladere, kabel, samt øvrigt tilbehør.
Godt og afprøvet elektrotilbehør købes hos:

Electric Flight Equipment

V/ Jan Abel. Sdr. Jyllands Allé 12
9900 Frederikshavn tlf. 98 43 48 72
Træffes bedst Mandag/Torsdag fra 17.00-21.00

RING EFTER GRATIS PRISLISTE

BYGGETID

Sullivan · KAVAN · robbe Futaba · hitec · MULTIPLEX · »aero-naut«-Modellbau · Graupner

Vi tilbyder:
– et stort sortiment af velegnede produkter til dit byggeprojekt fra branchens kendte fabrikker.

– et udvalg af tegninger til spændende fly fra WW 1 og 2 til nutidens for både begyndere og erfarne modelbyggere.

– fordelagtige priser på byggesæt til svæve-, skala- og elektrofly. Ring og hør.

– nye priser på RC-anlæg efter de seneste prisfald.

CARL GOLDBERG MODELS INC. · BRIAN TAYLOR · GREAT PLANES · Solarfilm · OS ENGINE · FLAIR

A.P.J. SKALA MODELFLY

Nordvænget 12 · 3520 Farum
Tlf./Fax 44 99 00 30 · Giro 465-3572
Åbent Mandag-tirsdag-torsdag-fredag 12.30-18.00
Onsdag og lørdag efter aftale.
Ferielukket 7.-26. juli begge dage incl.

Det er altid en god idé at studere

Modelflyve Nyt's

annoncer, før du handler!

KÆMPEUDSALG.

RABAT OP TIL 25% PÅ ALLE LAGERVARER.

PITCH lukker i hele 1998, da jeg skal arbejde for FN i mellemøsten. Der skal derfor ryddes op i lageret. **Udsalget starter lørdag d. 18 oktober kl. 10 og slutter d. 13 december.** Der er også rabat på alle øvrige varer. MEN kun når varen er på lager. Så tøv ikke for længe. Den anførte rabat i parentes skal fratrækkes prisen.

PICA SKALABYGGESÆT (- 15%)

T-28, spv. 201 cm	2432,- kr
T-28, spv. 165 cm	1693,- kr
Jungmeister, spv. 153 cm	1645,- kr
Aeronca Sedan, spv. 215 cm	2432,- kr
Waco YMF-3, spv. 183 cm	2432,- kr
Waco YMF-3, spv. 153 cm	1686,- kr
Mustang, spv. 226 cm	2888,- kr
FW 190-D9, spv. 165 cm	1603,- kr

PROCTOR SKALABYGGESÆT (- 10%)

Sopwith Camel, spv. 143 cm	1590,- kr
Fokker Dr.1, spv. 120 cm	1590,- kr
Nieuport 17, spv. 137 cm	1590,- kr

MICK REEVES SKALABYGGESÆT (- 10%)

Sopwith Camel, spv. 213 cm	3495,- kr
Hawker Hurricane, spv. 203 cm	2090,- kr

D.B. MODELS SKALABYGGESÆT (- 10%)

Spitfire Mk1A, spv. 203 cm	2217,- kr
Nieuport 24, spv. 234 cm	2299,- kr
Piper Cub, spv. 213 cm	1154,- kr
Tiger Moth, spv. 147 cm	825,- kr
Jodel Robin, spv. 158 cm	890,- kr
DH Moth 40, spv. 147 cm	825,- kr
DH Moth 20, spv. 122 cm	683,- kr

GALAXY SKALABYGGESÆT (- 10%)

Mustang P-51D, spv. 191 cm	1671,- kr
Chipmunk DHC1, spv. 183 cm	1496,- kr
Typhoon, spv. 115 cm	695,- kr

GOLDBERG SKALABYGGESÆT (- 15%)

Extra 300, spv. 173 cm	1549,- kr
Ultimate 10-300, spv. 137 cm	1549,- kr

FLAIR (- 10%)

Harvard, spv. 168 cm	899,- kr
Fokker Dr1, spv. 185 cm	1589,- kr
SE5a, spv. 129 cm	860,- kr
Piper Cub, spv. 185 cm	830,- kr
Puppeteer, spv. 152 cm	892,- kr
Legionaire, spv. 132 cm	788,- kr
Fokker DVII, spv. 155 cm	927,- kr
Magnatilla, spv. 152 cm	676,- kr
Baronette, spv.124 cm	820,- kr
Etrich Taube, spv. 203 cm	850,- kr
Electric Lightning, spv. 99 cm	999,- kr
Hawker Hunter, spv. 97 cm	999,- kr

AEROTECH SKALABYGGESÆT (-15%)
ALLE I SKALA 1/8 (undtagen B-17 og Lancaster.)

Spitfire Mk IX, spv. 143 cm	879,- kr
Corsair F4U-1, spv. 132 cm	879,- kr
P-51D Mustang, spv. 132 cm	879,- kr
FW 190, spv. 143 cm	879,- kr
Hurricane, spv. 145 cm	879,- kr
Hellcat, spv. 130 cm	879,- kr
Bearcat, spv. 127 cm	879,- kr
Me 109, spv. 143 cm	879,- kr
Seafury, spv. 132 cm	879,- kr
Zero, spv. 153 cm	879,- kr
Thunderbolt (razorback), spv. 127 cm	879,- kr
Ju87 Stuka, spv. 153 cm	879,- kr
Valiant BT-13, spv. 153 cm	879,- kr
Sukhoi SU29, spv. 153 cm	1256,- kr
Extra 300, spv. 173 cm	1299,- kr
B-25 Mitchell, spv. 181 cm	1299,- kr
Mosquito, spv. 181 cm	1299,- kr
P-38 Lightning, spv. 188 cm	1299,- kr
Me 110, spv. 181 cm	1299,- kr
B-17 Flyvende fæstning, spv. 264 cm	2356,- kr
Avro Lancaster, spv. 260 cm	2356,- kr

WING SHORT KIT (- 15%)

P-51D Mustang, spv. 140 cm	296,- kr
FW-190, spv. 138 cm	296,- kr
Zero, spv 138 cm	296,- kr
C.202 Folgore, spv. 138 cm	296,- kr
F4U Corsair, spv. 143 cm	348,- kr
P-38 Lightning, spv. 178 cm	630,- kr
A-26 Invader, spv. 173 cm	556,- kr

ROYAL BYGGESÆT (- 20%)

Partenavia P-68, spv. 160 cm, 2 mot.	1539,- kr
P-51D Mustang, spv. 89 cm	654,- kr
P-51D Mustang, spv. 117 cm	1040,- kr
P-51D Mustang, spv. 141 cm	1436,- kr
P-51D Mustang, spv. 164 cm	1979,- kr
Kawasaki Hien, spv. 173 cm	1979,- kr
Zero, spv. 88 cm	654,- kr
Zero, spv. 117 cm	1040,- kr
Zero, spv. 159 cm	1832,- kr
Corsair, spv. 114 cm	1089,- kr
Corsair, spv. 138 cm	1416,- kr
Corsair, spv. 157 cm	1889,- kr
FW-190, spv. 154 cm	1881,- kr
Bearcat, spv. 158 cm	1941,- kr
B-17F Flyvende fæstning, spv. 197 cm	2673,- kr
Pitts S-2, spv. 132 cm	1852,- kr
Staggerwing, spv. 142 cm	1832,- kr
DC-3, spv. 211 cm	2465,- kr

DIVERSE BYGGESÆT (- 20%)

Josefin, spv. 133 cm	899,- kr
New/Old (biplan) spv. 172 cm	1199,- kr
DH Beaver, spv. 155 cm	999,- kr
Fairchild PT-19, spv. 133 cm	890,- kr
DH Mosquito, spv. 160 cm	1599,- kr
Fokker D VIII, spv. 145 cm	749,- kr

JET HANGAR HOBBY (SPECIAL PRIS)

A-4 Skyhawk, spv. 119 cm (til DF)	1999,- kr
F-4 Phantom II, spv. 159 cm (til DF)	2799,- kr

FIRTAKT MOTORER (- 5%)

LASER 80, 13,1 cm³ m. dæmper	2299,- kr
LASER 100, 16,4 cm³ m. dæmper	2599,- kr
LASER 120S, 20 cm³ m. dæmper	3199,- kr
LASER 150S, 25 cm³ m. dæmper	3349,- kr
OS 26FS Surpass m. dæmper	1280,- kr
OS 40FS Surpass m. dæmper	1675,- kr
OS 48FS Surpass m. dæmper	1930,- kr
OS 70FS Surpass m. dæmper	2165,- kr
OS 91FS Surpass m. dæmper	2620,- kr

TOTAKT MOTORER (- 15%)

SuperTigre 2500	1437,- kr
Irvine 25 RC m. dæmper	762,- kr
Irvine 25 RC ABC m. dæmper	762,- kr
Irvine 40 RC m. dæmper	807,- kr
Irvine 40 RC ABC m. dæmper	858,- kr
Irvine 46 RC ABC m. dæmper	922,- kr

PITCH lukker desværre d. 13 december 1997, men kommer igen i 1999. Jeg takker alle mine kunder for samarbejdet i de over 10 år, hvor jeg har hjulpet skalapiloter m.fl.

PITCH

v/Henrik R. Sommer
Rævehøjen 5. DK-8800 Viborg
Telefon og telefax: **86 67 64 64** bedst efter kl. 1730.
Åbent for besøg Onsdag kl. 1800-2000 eller efter aftale indtil 13 december 1997.
Giro 8 54 19 81

Her finder De vores Kyosho-Top-Shops i Danmark!

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

Og der kommer garanteret endnu flere!

KYOSHO Deutschland ~ Nikolaus-Otto-Str. 4 ~ D-24568 Kaltenkirchen

Info-Hotline: 0049-4191-85713 (Mandag-torsdag: 14.00-17.30) • e-mail: 101573.712@compuserve.com
http://tokyoweb.or.jp/kyosho

• • • TILBUD FRA TakeOff • • •

MIDWEST

Super Sterman - 165 cm. Motor 2-takt .60-.75, 4-takt .80-.91 . . .kr. 2035,-

AT-6 - 212 cm. Motor 2.takt .80-1.20, 4 takt 1.20-1.60 . . . . . .kr. 2350,-

CAP232 - 212 cm. Motor 2 takt 1.5-2.2. 4-takt, 1.80-3.00 . . .kr. 2400.-

SUPER STINKER 153 cm. Motor 2 takt-1.08-1.8 4 takt 1.5-3.0 kr. 2460,-

G-202 184 cm. Motor 2 takt 1.08-1.05 4 takt 1.20-18.2 . . . . . .kr. 2225,-

EXTRA 300s 204 cm. Motor 2 takt 1.5-2.2 4 takt 1.80-3.0 . . .kr. 2299,-

CITABRIA - 206 cm. Motor 2 takt .60-.75 4 takt .65-.91 . . . . . .kr. 1699,-

GRAUPNER

Pilatus B 4	kr.	1285,-
Foka 4	kr.	1435,-
Experience F3J	kr.	3250,-
ASW 22 B	kr.	2175,-
Tramper	kr.	1638,-
Grob 340	kr.	2160,-
Cherry 220	kr.	1725,-
Trainer 400	kr.	1125,-
ASH 26	kr.	2199,-
Solar UHU/celler	kr.	1425,-
Sukhou	kr.	1138,-

AEROTEK

Extra 230	kr.	1025,-
Cap 21	kr.	995,-
Tucano	kr.	1390,-
BA Hawk	kr.	1475,-
Phantom F-4	kr.	1695,-

TOPAZ

F-16	kr.	1196,-
Ultimate Biplane	kr.	2390,-
Esprit	kr.	1399,-
Tabasco	kr.	1390,-
Ecstasy	kr.	1195,-
Trainer 40	kr.	1095,-
Catalina PBY 6A	kr.	1575,-
Soprano	kr.	1195,-

MIDWEST

ESSENCE 2 meter svæver Kåret til årets Svæver . . . . . .kr. 430,-

FLAIR

Fokker D VII 155 cm . . .	kr.	925,-
Puppeteer 153 cm	kr.	799,-
SE5A 130 cm	kr.	765,-
Magnattila 153 cm	kr.	599,-
Hannibal 232 cm	kr.	1075,-
Flair CUB 185 cm	kr.	880,-
Baronette 125 cm	kr.	795,-
Fokker TRI-Plane DR1 . .	kr.	1525,-
Super Lightning	kr.	799,-
Hooligan 137 cm	kr.	785,-

Stort udvalg i Flair tilbehør.
Ring efter katalog!!

RADIO-SERVO

Prism 7 x ppm	kr.	1899,-
Prism 7 x pcm	kr.	2165,-
Flash-5, 4 servo, accuer .	kr.	2265,-
Focus 4	kr.	999,-

GRAUPNER

FM 414 med 1 servo . . .	kr.	1569,-
MC-14 med 1 servo	kr.	2240,-
MC-15 med 1 servo	kr.	2545,-
MC-16/20 med 1 servo . .	kr.	3465,-
MC-24 bestnr. 4829	kr.	7890,-

FAGBLADE

RCM&E	kr.	39,-
Radiomodeller	kr.	39,-
Silent Flight	kr.	50,-
Radio Control Scale Air .	kr.	50,-
Model Boats	kr.	39,-
FMT	kr.	45,-
Scale	kr.	55,-
Modellwerft	kr.	48,-

Tidligere årgange på TILBUD – RING!!!

BISSON CUSTOMS MUFFLERS

MOKI 180 Pitts Style . . .	kr.	499,-
ST 3000 Pitts Style	kr.	499,-

plus mange flere – RING!!!

STORT UDVALG I BYGGEMATERIALER, SOLARFILM, SOLARTEX, SOLARLAC M.M

MOKI MOTORER

Disse fantastiske motorer findes nu på det danske marked:

M120 RC ring	kr.	1895,-
M180 RC ring	kr.	2095,-

Se omtalen andentsteds i dette nummer.
EN BRAGENDE SUCCES!

OS-MOTORER

OS Max FS 120 S III . . .	kr.	3635,-
OS Max FS 52S	kr.	2130,-
OS Max FS 70S	kr.	2165,-
OS Max FS 91S	kr.	2495,-

Alle med dæmper.

OS Max 40 LA	kr.	699,-
OS Max 46 LA	kr.	720,-
OS Max 32 FX	kr.	1147,-
OS Max 46 FX	kr.	1278,-
OS Max 61 FX	kr.	1749,-
OS Max 140 RX	kr.	3575,-

med krummer

SUPER TIGRE

S61K ring/m. dæmper . .	kr.	925,-
S75K ring/m. dæmper . .	kr.	1045,-
S90K ring/m. dæmper . .	kr.	1155,-
S2000-25 ring	kr.	1440,-
G3250	kr.	1725,-
GS 40 ring/m. dæmper . .	kr.	735,-
GS 45 ABC m. dæmper .	kr.	815,-

TakeOff

v/ Lars Korup · Ulspilsager 1 · 2791 Dragør,
Telefon 32 53 88 05 · Telefax 32 53 88 28
Hverdage mellem 18.30-20.00, samt weekenden 12.00-17.00.

– ÅBENT FOR BESØG EFTER AFTALE –
E-mail: 113062.2200@compuserve.com

Homepage: www.takeoff.dk

Vi forhandler desuden varer fra: Kyosho, Great Planes, SIG, Proctor, Balsa USA, Hobbico, Solarfilm, Williams, Lanier, Dynaflite, Goldberg, Dubro, Cox, APC, House of Balsa, Thunder Tiger, Jamara, Krick, Aviomodelli, Tony Clark, Rossi, Weston, Midwest, Pica, Ben Buckle, Argus, FMT, OS-Motorer, YS-Motorer.
Der tages forbehold for udefra kommende prisstigninger, valutakurser samt trykfejl.

KYOSHO - en fasinerende RC model verden

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS ®

Extra 300S
best. nr. 11544 ARF gul
best. nr. 11546 ARF bla
best. nr. 11545 ARC

Perfekt kunstflyvning, og ikke andet, dette er en virkelig ekstrem god flyvemaskine, hvor der ikke behøves det helt store tidsforbrug i byggefasen.

Spørg Deres lokale hobbybutik efter KYOSHO's 243 siders store RC katalog eller besøg en af vores KYOSHO top shops, og få en god vejledning.

KYOSHO super kvaliteit modelfly-serie fas i to forskellige variationer:
ARC - almost ready to cover
Færdigt byggesæt med vinger, krop og haleplan færdig samlet ca. 90% færdig bygget.
ARF - almost ready to fly
Færdigt byggesæt som ovennævnte dog er flyet desuden færdigt bespændt med folie.

Piper J-3 Cub
bestil. nr. 11441 ARF
bestil. nr. 11442 ARC

Meget flot model med gode flyveegenskaber egnet til indbygning af 10 cm³ firetakt eller 6,5 cm³ totakt brændstofmotor

Seabreeze RC sejlskib for begynder

God begynder sejlskib med mange detaljer der får båden til at være meget skala tro. båden er pga. sin enkle opbygning med helstøbt skrog hurtigt færdigbygget.

Tekniske data Seabreeze

lægnde:	600 mm
bredte	160 mm
højde:	1.140 mm
vægt ca.:	1.300 g

Seabreeze **best. nr. 40602**

McLaren F1 **best. nr. 30611**
1:10 GP 4WD PureTen Spider

1:10 skala 4wd RC bil med super kvalitet/ køreegenskaber (blev uofficiel dansk mester i standart klassen 96/97) leveres med kuglelejre sæt og motor. kan fås både med el (EP) og brændstofmotor (GP).

KYOSHO world cup - den nye løbsserie i danmark hvor forskellige biler fra KYOSHO (PureTen, SuperTen og Mantis) deltager, spørg din lokale KYOSHO handler om yderligger information og evt. tilmeldning.

Calibra V6 **best. nr. 30513**
1:10 EP 4WD PureTen Spider

Jet Arrow **best. nr. 40511**
Eldrevet off-shore speedbåd

Jet Arrow eldrevet off-shore speedbåd meget begynder venlig RC speedbåd, der kombiner en meget hurtig og nem opbygning, med gode og hurtige sejlegenskaber.

KYOSHO Deutschland ~ Nikolaus-Otto-Str. 4 ~ D-24568 Kaltenkirchen

Info-Hotline: 0049-4191-85713 (Mandag-torsdag: 14.00-17.30) • e-mail: 101573.712@compuserve.com • http://tokyoweb.or.jp/kyosho

JOSTI – HOBBY

DANMARK's STØRSTE SPECIELFORRETNING FOR MODELFLY og MODELHELIKOPTERE...

Direkte import fra:
GRAUPNER
VARIO
ROBBE

KATALOGER

46FS	GRAUPNER HOVEDKATALOG 46FS 1996/97	kr.	80,-
	GRAUPNER MINI KATALOG dansk 100 sider	kr.	10,-
	ROBBE hovedkatalog 97/98	kr.	100,-
V1/01	VARIO's HELI KATALOG 7. ENGELSK nyt	kr.	135,-

BRÆNDSTOF - OLIE

	METANOL 5 liter u/dunk	kr.	40,-
2800.1	AEROSYNC 2 olie, 1 liter	kr.	122,-
2800.5	AEROSYNC 2 olie, 5 liter	kr.	410,-
	NITRO 1 liter	kr.	145,-

VARIO® Rotor-Systeme — Uli Streich

HELE VARIO PROGRAMMET

VARIO HELIKOPTERE

8800	KOBOLD fast-færdig helikopter træner	kr.	3588,-
8700	X-TREME træner, ny mekanik	kr.	8200,-
8200	SKY WOLF, træner for 20 ccm, ny	kr.	8100,-
7008	FLASH speed FAI krop	kr.	2160,-

X-CELL HELIKOPTERE

1001	X-CELL 60, med ball kobling	kr.	4800.-
1004	X-CELL 60, Gas Graphite (kulfiber)	kr.	6900.-
1006	XL-PRO 60, Graphite FAI	kr.	8500.-
1010	X-CELL 46, Graphite (kulfiber)	kr.	5600.-

GRAUPNER HELIKOPTERE

4463	JR ERGO 30, ny træner for 32 motor	kr.	2700.-
4466	JR ERGO 50, ny træner for 46 motor	kr.	3250,-
4464	JR SUPERIO, ny træner, super mekanik	kr.	10900,-
4450	UNI-EKSPERT MEKANIK	kr.	3350,-
4448	UNI-EKSPERT MEKANIK 2000 - NY PROF	kr.	4990,-
4451	UNI STAR 60 træner sæt	kr.	1027,-
4447	ULTRA-STAR 2000, NY prof træner	kr.	2200,-
4452	JET RANGER krop til UNI-MEKANIK	kr.	1461,-
4455	MEGA STAR FAI krop - ny	kr.	1711,-

SCHLÜTER/ROBBE HELIKOPTERE

S3002	MOSKITO XXL, nyhed	kr.	4600,-
S2915	FUTURA PRO MEKANIK	kr.	6200,-
S2901	FUTURA TRAINER	kr.	6900,-
S2902	FUTURA ROYAL KROP	kr.	2400,-
S2991	FUTURA SE TRAINER, NY	kr.	8100,-

ROTORBLADE

401	VARIO GFK (glasfiber)	kr.	664,-
403	VARIO JAWO glasfiber S-formet	kr.	882,-
410	VARIO 3-D acrobatic	kr.	808,-
34/6	VARIO halerotorblade GFK røde	kr.	85,-
34/10	VARIO halerotorblade sorte glasfiber	kr.	331,-
4682.59	Plastik halerotorblade HEIM	kr.	67,-

NYE OS MOTORER

1685	OS MAX 40 LA blå 6.49 ccm m/gløderør	kr.	630.-
1688	OS MAX 46 LA blå 7.64 ccm m/gløderør	kr.	630,-

MOTORTILBEHØR - STARTERE - LADER

	ROSSI gløderør 4-5-6	kr.	29,-
1682	OS gløderør type 8 for 2-takt	kr.	49,-
1680	OS gløderør for 4-takt	kr.	65,-
1659	OS gløderørsnøgle kryds	kr.	38,-
1355	Gløderørskabel GRAUPNER	kr.	50,-
1628	GRAUPNER starter 60	kr.	266,-
R4001	ROBBE starter 60	kr.	330,-
1636	GRAUPNER stor super starter	kr.	389,-
R4002	ROBBE super starter 120	kr.	560,-
R6216	ROBBE POWER panel til 12 Volt	kr.	199,-
6426	Lader universal med 5 udgange	kr.	220,-

MOTORER FOR HELIKOPTERE M.M.

1822	OS MAX 61 SFN lille top, 7H karburator	kr.	1500,-
1890-92	OS MAX 61 RX og SX NY TYPE, mere kraft	kr.	2170,-
1821	OS MAX FS 91 4 takst motor 15 ccm	kr.	2396,-
	ROSSI R61 HELI MOTOR flere udgaver fra	kr.	1100,-
	ROSSI R67 HELI MOTOR 5 porte, ny type	kr.	1995.-
R7261	NOVA ROSSI C60 10 ccm HELI motor	kr.	2140.-
	NOVA ROSSI C60 kaburator/styret nål	kr.	685.-
	ROSSI 10 ccm udstødninger fra	kr.	399.-
	VARIO udstødninger fra	kr.	490,-

MOTORFLY

QUICK-SÆT FÆRDIGBEKLÆDT med staferinger til hurtig samling:

6210	GRAUPNER KADETT 25 m/motor 4,1 ccm Vingefang 120 cm	kr.	1678,-
6217	GRAUPNER TRAINER 400 for 6,5 ccm motor Vingefang 162 cm	kr.	987,-
6208	GRAUPNER TRAINER 60 for 10 ccm motor Vingefang 180 cm	kr.	1303,-
6213	GRAUPNER GYPSY for 6.5 ccm motor Vingefang 150 cm	kr.	1158,-

EL-FLY

6204	GRAUPNER JU 52 fly for 3 el-motorer Vingefang 150 cm	kr.	908,-
6207	GRAUPNER MINI VIPER. Vingefang 77 cm	kr.	354,-
4684	GRAUPNER PARTENAVIA P68 C VICTOR Vingefang 133 cm for 2 el-motorer	kr.	848,-

BALSATRÆ

Balsatræ i bedste ANDINO kvalitet - prisen er baseret på køb af min. 10 plader:

1,0 mm, 10 x 100 cm	kr.	7,-
1,5 mm, 10 x 100 cm	kr.	9,-
2,0 mm, 10 x 100 cm	kr.	10,-
3,0 mm, 10 x 100 cm	kr.	11,-
4,0 mm, 10 x 100 cm	kr.	12,-
5,0 mm, 10 x 100 cm	kr.	14,-
10,0 mm, 10 x 100 cm	kr.	18,-
20,0 mm, 10 x 100 cm	kr.	34,-

Pakke med 315 stk. balsaplader blandet ... kr. 2235,-

CYANO lim i 3 tykkelser ... kr. 29,-

FJERNSTYRING M.M.

F1259	FUTABA servo S3003	kr.	115,-
F1117	FUTABA servo HELI S3001	kr.	175,-
F1257	FUTABA servo HELI S9202	kr.	475,-
F1264	FUTABA servo HELI S9203, til PIEZO	kr.	799,-
F1252	FUTABA mini servo S135	kr.	350,-
F1103	FUTABA servo S5101	kr.	480,-
F1104	FUTABA servo S9101	kr.	585,-
F1201	FUTABA gyro G154	kr.	799,-
F1202	FUTABA gyro G153BB liniær	kr.	1350,-
F1204	FUTABA PIEZO GYRO FP-G501	kr.	2470,-
3285	GRAUPNER PIEZO GYRO 2000	kr.	2275,-
5140	GRAUPNER PIEZO GYRO 3000 ny	kr.	3290,-
3286	GRAUPNER omdrejningsregulator	kr.	1303,-
3287	GRAUPNER ELEKTRO-HELI kontrol	kr.	1908,-
F4038	FUTABA SENDER F14 m/modt. og 1 servo	kr.	1199,-
F4040	FUTABA SENDER FC16 m/modt. og 1 servo	kr.	1875,-
F7040	FUTABA SENDER FC18 V3 PLUS modt.+3 ser.	kr.	3816,-
F8013	FUTABA SENDER FC28 V3 i alu kuffert	kr.	6990,-
4829	GRAUPNER SENDER MC 24 med modtager, ny	kr.	7300,-
F0906	FUTABA MODTAGER R-115 PPM	kr.	591,-
F0925	FUTABA MODTAGER R-118 PPM	kr.	719,-
F0950	FUTABA MODTAGER R-138 PPM	kr.	787,-
F0921	FUTABA MODTAGER R-129 PCM	kr.	1350,-
F0955	FUTABA MODTAGER R-138 PCM	kr.	1110,-

Ret til ændringer forbeholdes.
Spørg efter det du ikke kan se!

JOSTI-DATA

JOSTI – HOBBY

Postbox 42 - Blommevang 2 - 3550 Slangerup
Tlf. 47 38 15 69 - Fax 47 33 59 51
Åben: mandag - fredag: kl. 10-17 eller efter aftale, lørdag lukket.

mc-24 Den nye målestok for fjernstyringsteknologi

AZ 27 DK

12-kanal microcomputerstyret fjernstyringssystem med nyeste teknologi.

Intern 32 bit CPU med 17 MHz bushastighed.

- Sensationelt nyt DIALOG-SYSTEM med stort grafisk display, 3D-ROTARY-SELECTOR med hurtig og let betjening gennem et hjælpesystem med elektronisk håndbog.
- Fremtidssikret softwaresystem med mulighed for let opgradering af SUPER-SOFT-MEGA-ROM'en.
- 4 modulationsarter: SPCM 20, PCM 20, PPM 24 og PPM 18.
- 40 modeller kan opbevares i memory af senderen og kan opbygges over 6 grund-flyvetrim som f.eks. Heli/kunst/svæve m.m.
- 4 frie programmerbare mixere med 8 punkts kurve
- 8 fri programmerbare liniær mixere
- Super urmodul med 6 timere, 40 flyvetidsure og tællere.
- Auto programmering for op til 16 udbygnings-kontakter.
- ESC tast giver mulighed for at rykke tilbage i programmerne.
- MULTI-DUAL-RATE/ EXPO-menu.

mc-24

Sender i aluminiumskuffert incl.
indbygget akkumulator, PCM-modtager samt 1 servo C4041.
Best.nr. 4828 for 35 MHz.
Best.nr. 4842 for 40 MHz.

Sender incl. indbygget akkumulator
samt dobbelt super modtager.
Best.nr. 4829 for 35 MHz.
Best.nr. 4843 for 40 MHz.

Sender incl. indbygget akkumulator
samt FMsss-modtager uden Xtals.
Best.nr. 4829.99 for 35 MHz.
Best.nr. 4843.99 for 40 MHz.

Billedet af MC-24 er vist med senderen udbygget.
Udførlig beskrivelse findes i Graupner's hovedkatalog samt nyhedskatalog 97.

Graupner

GRAUPNER GmbH & Co. KG
Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim/Teck

Leif O. Mortensen Hobby

UDSALG AF LANIER BYGGESÆT

P-51SPORT
Motor 6.5-10 ccm Spv.. 1600 mm **595,-**

CENTAURUS
Motor 10 ccm Spv. 1680 mm **1295,-**

COMET
Motor 6,5-10 ccm Spv.. 1600 mm **525,-**

STINGER 10 ..... **325,-**
STINGER 40 ..... **495,-**
STINGER 60 ..... **785,-**
STINGER 120 ..... **1150,-**

DART
Motor 6,5-10 ccm Spv. 1600 mm **595,-**

OPTIMA PRO **1095,-**
OPTIMA ELECTRO **1075,-**
Spv. 2450mm

AVIOMODELLI

ARIANE 5
Motor 4-6,5 ccm Spv. 2920mm **1575,-**

FIESELER STORCH
Motor 7,5-15 ccm Spv. 2080 mm **1530,-**

SIAI MARCHETTI
Motor 10 ccm Spv. 1720 mm **1260,-**

ECLIPS-Næsten færdig model
Motor 1,5-2,5 ccm Spv. 100 mm **495,-**

RAINBOW
Motor 4-6 ccm Spv.. 140 mm **630,-**

AVIOMODELLI KATALOG **30,-**

billing boats

Dette er de første 3 modeller i Billing Boat's nye serie.

LE MARTEGAOU.
Flodfragtbåd.
Længde41 cm.

HENRIETTE MARIE.
Lodsbåd.
Længde 44 cm.

LE BAYARD.
Fiskerbåd.
Længde 52,5 cm.

Alle modeller er særdeles letbyggede, og velegnede til begyndere. Disse modeller vil ligeledes være velegnede til skolebrug, da byggetiden kan holdes indenfor en skoleperiode. Alle modeller er laserskåret, og indeholder komplet sejl og fittings.
ENHEDSPRIS **365,-**

WEBRA MOTORER

60RC Blackhead Aero	Stk.	695,-
Speed 61F Aero Champion	Stk.	1395,-
Speed 50F GT Aero	Stk.	1045,-
Speed 50F GT Heli	Stk.	1140,-
Speed 32 Aero Comp. Fun Fly	Stk.	1140,-
Speed 32F Heli JR	Stk.	795,-
Speed 32F GT Aero	Stk.	665,-
Speed 32F Heli	Stk.	695,-
Speed 28F GT Aero	Stk.	635,-
Racing 61F Aero LS Comp.	Stk.	1995,-
Racing 61F Aero LS Comp-Pumpe	Stk.	2295,-
Speed 40F GT Aero	Stk.	895,-
Speed 40 Sport Aero	Stk.	695,-
Speed 70F Aero Competition	Stk.	1995,-
Racing 80 Aero LS Competition	Stk.	2275,-
Racing 80 LS Comp-Pumpe	Stk.	2555,-
Speed 120F Aero	Stk.	1745,-
Racing 120F LS Aero	Stk.	2540,-
Racing 120F LS-Pumpe Aero	Stk.	2785,-
Racing 145F Aero	Stk.	2695,-
Racing 145F-Pumpe	Stk.	2960,-

Alle priser er incl. 25% moms. Der tages forbehold for trykfejl, udsolgte varer, valutakurser, afgifter og andre forhold der kan indvirke på prisdannelsen.

ÅBNINGSTIDER: MANDAG - FREDAG KL. 13.00 - 18.00 · LØRDAG EFTER AFTALE

Nørremarksvej 61 • DK-9270 Klarup • Telefon 98 31 94 22 • Fax 98 31 79 80 • Giro 9 00 00 62

Her kan du købe dit modelflyveudstyr:

Nedenfor bringes en liste over hobbyforhandlere, der har et særligt udvalg af modelflyveudstyr. Såfremt du ikke finder din forhandler på listen, eller hvis du i øvrigt finder fejl i denne; så skriv til Modelflyve Nyt, Nørrevænget 3, 5762 V. Skerninge, eller ring på tlf. 62 24 12 55 i dagtimerne.

SIDEN 1948

– med samme familie bag disken!
trælister – balsa – finér – rør – tråd – silicone – lim – værktøj – bygge- og skalategninger til fly og skibe m.m. Vi har det fornøjeligt i

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23, 1360 Kbh. K.
Tlf. 33 14 30 10
Ma., ti., to., fre. 12-17, lø. 10-13, onsdag lukket

Storkøbenhavn:

I. C. Communications 36 17 03 33
Folehaven 12, 2500 Valby
Mini Hobby 36 41 50 46
Tårnvej 303, 2610 Rødovre
Flying Scale Models 36 70 01 71
Medelbyvej 54, 2610 Rødovre
Modelshoppen 31 28 34 49
Brønshøjvej 9, 2700 Brønshøj
Take-Off 32 53 88 05
Ulspilsager 1, 2791 Dragør
Lyngby Hobby Nyt 45 87 02 10
Torvet 9, 2800 Lyngby
Dansk Hobby, JS Teknik 45 88 89 87
Jernbanevej 3A, 2800 Lyngby
Holte Modelhobby 42 42 01 13
Øverødvej 11, 2840 Holte
A.P.J. Skala Modelfly 44 99 00 30
Nordvænget 12, 3520 Farum
SPECIALE: BALSA, TEGNINGER

Josti Hobby 47 38 15 69
Blommevang 2, 3550 Slangerup

Øvrige Sjælland:

Onkel Buchs Legetøj 47 38 39 59
Jernbanegade 38, 3600 Frederikssund
ECA 42 48 37 38
Nørrevænget 106, 3500 Værløse
Hobby og Fritid 49 21 45 42
Rosenkildevej 2, 3000 Helsingør
R/C Modelcenter ApS 42 28 66 00
Thorsholms Alle 6, Tulstrup, 3400 Hillerød
Roskilde Modelhobby 42 37 06 22
Clermontsgade 10, 4000 Roskilde
Witzel Hobby 57 67 30 92
Søgade 26, 4100 Ringsted
Kalundborg Modelhobby 53 50 30 07
Højskolevej 3, 4400 Kalundborg
Flywood Model-hobby 53 73 66 22
Ramsherred 27, 4700 Næstved
Hobby World 58 35 12 30
Langelandsvej 9, 4220 Korsør
Jupiter Hobby 53 41 21 22
Jupitervej 9, 4500 Nykøbing Sjælland
J/L Hobby 53 46 37 20
Byvej 27, 4532 Gislinge

Fyn:

Odense Hobby 66 12 21 04
Søndergade 26, 5000 Odense
Farve- og Hobby Hjørnet 62 21 31 31
Klosterplads 4, 5700 Svendborg
Nyborg Modelhobby 65 31 60 56
Christianslundsvej 47, 5800 Nyborg

Jylland:

Auto- og Surf 75 28 04 55
Bork Havn, 6893 Hemmet
Jysk Hobbycenter 75 91 45 40
Fælledvej 26, 7000 Fredericia
Hobby Shoppen 75 83 04 94
Sønderbrogade 10, 7100 Vejle
MID HOBBY 86 12 36 15
Tietgens Plads 1, 8000 Århus C

Helikopter spec. Rotordiscen 75 88 54 54
Amlundvej 4, Linde Skov, 7321 Gadbjerg
Fax 75 88 54 54;
www.rotordisc.dk/E-mail rotordisc@infogrindsted.dk

Avionic 86 94 60 88
Frichsvej 25, 8464 Galten
Djurs Hobby 86 32 66 03
Nørregade 4, 8500 Grenå
Legeland 75 61 60 11
Hospitalsgade 15, 8700 Horsens
Pitch Skala Hobby 86 67 64 64
Rævehøjen 5, 8800 Viborg
MID HOBBY 86 43 39 23
Vestergade 38, 8900 Randers
Aalborg Hobby Service 98 12 13 15
Nørregade 18, 9000 Aalborg
Aalborg hobby Shop 98 13 62 63
Vesterbro 115, 9000 Aalborg
Leif O. Mortensens Hobby 98 31 94 22
Nørremarksvej 61, 9270 Klarup
Skandinavisk Modelflyvecenter 98 46 21 44
P. Munksvej 58, 9300 Sæby
Silver Star Models 98 52 02 55
Ølsvej 35, 9500 Hobro
Winkelmann Legetøj I/S 98 52 05 65
Strømgade 3, 9800 Hjørring
Electric Flight Equipment 98 43 48 72
Sdr. Jyllands Alle 12, 9900 Frederikshavn
Model El-Teknik 98 42 90 22
Mariendalsvej 105, 9900 Frederikshavn

Bornholm:

Dorthes Hobbystue 56 95 94 49
Midgårdsvej 2, 3700 Rønne

Til forhandlere af modelflyveudstyr:
På denne side kan du få en »fagtelefonbogsannonce«:

Ring på telefon 62 24 12 55 for yderligere oplysninger

A-4E Skyhawk

Topaz

... den må du ganske enkelt prøve!

Kort byggetid

Optimale flyveegenskaber

Glasfiberkrop

A-4E Skyhawk tæller man blandt de mest manøvredygtige jet's, der nogensinde er blevet bygget. På grund af flyets dimensioner og deltavingen, bliver der opnået flyve-resultater som næppe noget andet jetfly. Vi kender også flyet fra filmen Top Gun, hvor det havde en aktiv rolle i nogle forrygende scener.

Denne skalamodel af A-4E mini jet har ligeledes fantastiske flyveegenskaber. På grund af deltavingen, har modellen en meget stor manøvredygtighed. Landingshastigheden er trods flyets relativ ringe dimensioner forbavsende lille.

For at kunne starte modellen, er der nedenunder kroppen monteret to tank-atrapper. Med fingrene får du et godt greb, således at du kan få et godt kast, når du starter. Den her afbillede A-4E er i denne bemaling stationeret på Hawai. De flerfarvede dekormærker, sørger for en perfekt finish på meget kort tid.

Byggesættet indeholder robust hvid glasfiberkrop med blank overflade samt den

Hurtigbyggesæt
Bestil nr. 421

næsten færdige vinge og haleplan i let balsa. Vingerne kan enten limes fast på kroppen, eller monteres ved hjælp af en nylonskrue.

Byggesættets indhold
Glasfiberkrop med hvid blank overflade og udskæring til cockpit og vinger. Motorcowl i glasfiber, vinge i styropor beklædt med abachi med færdig udskårne huller til servoerne, haleplan af balsa, gennemsigtig canopy, komplet sæt smådele til RC-tilbehør, byggetegning, detaljeret dekorark og udførlig byggevejledning.

Skalamodel - til to takts
4 cm³ motor kan anbefales

RC-funktioner
Højderor
Krængeror
motorudtrossel

Tekniske data

Spændvidde:	905 mm
Total længde:	1095 mm
Planareal ca.:	19,5 dm²
Vægt uden RC-udstyr ca.:	460 g
Startvægt ca.:	1,500 g

KYOSHO Deutschland ~ Nikolaus-Otto-Str. 4 ~ D-24568 Kaltenkirchen

Info-Hotline: 0049-4191-85713 (Mandag-torsdag: 14-17,30) • e-mail adresse: 101573.712@compuserve.com • http://tokyoweb.or.jp/kyosho

05793 ARC 7381
PEER MANNESTAD MØLLER
MARGRETHEVEJ 2
7700 THISTED
001