

MODELFLYVE NYT



OKTOBER / 2000

24. ÅRGANG

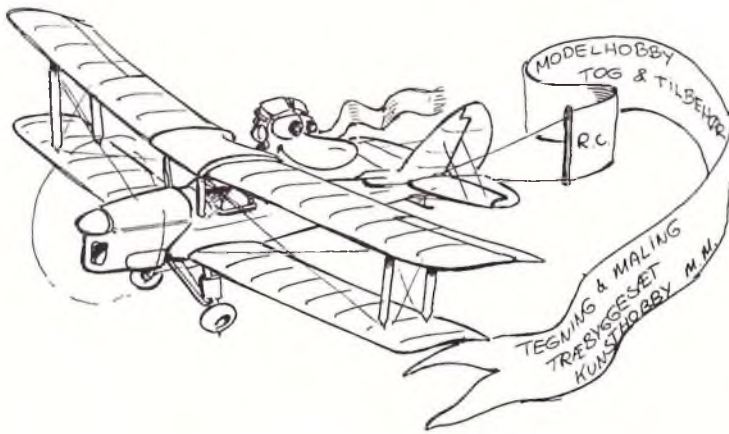
KR. 39.50

LINESTYRING • FRITFLYVNING • FJERNSTYRING • MODELFLYVE NYT

0000157

Starten på en god hobby starter hos

WITZEL HOBBY



MULTIPLEX PICOLINE SÆT MED 3 SERVOER, AKKUER OG LADELEDNINGER KR. 1598,00

MULTIPLEX COCKPIT MED 3 SERVOER, AKKUER IPD MODTAGER OG LADELEDNINGER KR. 2785,00



MICRO IPD MODTAGER KR. 714,00 UDEN X TAL
MICRO IPD DS MODTAGER KR. 849,00 UDEN X TAL

MULTIPLEX



PICO-CUB VÆGT 550 G
KR. 578,00



For folk der ikke lever i stenalderen

- | | |
|---|--------------|
| FUTABA SENDER FC 28 UDEN AKKUER I ALLUKUFFERT | KR. 5998,00 |
| FUTABA FC 18 SÆT MED 1 SERVO UDEN AKKUER | KR. 3498,00 |
| FUTABA FC 16 SÆT MED 1 SERVO UDEN AKKUER | KR. 2098,00 |
| MULTIPLEX 4000 SÆT MED SKANNER, 4 SERVOER | KR. 10998,00 |
| MULTIPLEX 3030 SENDER/MODTAGER UDEN X TAL | KR. 5498,00 |
| MULTIPLEX 3010 SENDER/MODTAGER UDEN X TAL | KR. 3639,00 |



MULTIPLEX NYE BILRADIOER ER PÅ LAGER

- | | |
|---------------------|-------------|
| PROFI CAR 403 VARIO | Kr. 1957,00 |
| PROPI CAR 707 VARIO | Kr. 2868,00 |

SERVOER

- | | |
|------------------|------------|
| MS-X2 SERVO | Kr. 215,00 |
| MS-X4 SERVO | Kr. 229,00 |
| MS-X6 SERVO | Kr. 109,00 |
| COCKPIT BB SERVO | Kr. ? |



GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

GREAT PLANES
MODEL MANUFACTURING



PIPER CUB J-3, 1555 mm 1.040,-
PIPER CUB J-3, 1945 mm 1.295,-
PIPER CUB J-3, 2286 mm 1.990,-
ELECTRI CUB 1500 mm 798,-



EXTRA 300S, 1470 mm 1.295,-
EXTRA 300S, 1680 mm 1.740,-



SPIRIT 2000 mm 531,-
SPIRIT 100, 2520 mm 945,-



TRACER 40 - Afloseren for Ultra Sport
Spv. 1334 mm for 6,5-11,5 ccm. 1.375,-



GEE BEE PROFILE 40 1115 mm 740,-



SLOW POKE 1.5-4.0 ccm spv. 1270 mm
Sjov hyggeflyver! 755,-
SLOW POKE SPORT 40, 1560 mm 1095,-



Så kom den endelig - SPIRIT ELITE.
Den populære SPIRIT er nu kommet i en ny
udgave med krængører og flaps.
SPIRIT ELITE 2000 mm 798,-

BEGYNDERTILBUD

DEN RIGTIGE START

- får den som med stor interesse og omhyggelighed selv bygger sin model, så han kender hver en pind i modellen. Det er vigtigt at man vælger et byggesæt af høj kvalitet og med en ordentlig vejledning til, for at opnå et godt resultat - at spare måske 200,- kr. på et byggesæt af en dårlig kvalitet, kan resultere i mange ærgelser og i at man kommer skævt ind på hobbyen. Vort bud på en god begyndermodel kunne være en PT40 Trainer fra Great Planes, der flere gange er kåret med årets bedste byggesæt.



Pris med Oracover beklædningsfolie, tilbehør og lim kr. 1.098,-
Pris med komplet startpakke hvor ALT er med: OS 46LA motor, Focus 4 RC-anlæg, opladelige accuer, lader samt glowdriver kr. 3.495,-. Alternativ med Multiplex Pico Line RC-anlæg kr. 3.695,-

EN GOD START

- hvis man ikke har fået bygget sin model og gerne vil i luften i en fart vil AVISTAR 40 MKII være et godt valg. Modellen har en god størrelse, 1520 mm, samt et asymmetrisk vingeprofil, der giver den nogle helt specielt gode flyveegenskaber.



AVISTAR 40 ARF færdigmodel, 1520 mm, leveres med OS46LA motor til kr. 1.695,-
Pris med komplet startpakke hvor ALT er med: OS 46LA motor, Focus 4 RC-anlæg, opladelige accuer, lader samt glowdriver kr. 3.395,-
Alternativ med Multiplex Pico Line RC-anlæg kr. 3.595,-



Dazzler 40
Spv. 1450 mm for 6,5-10 ccm 795,-



CAP 232 1480 mm 1.370,-



ULTIMATE 1092 mm 1.430,-



Bemærk prisfald på Real Flight simulatoren!!

REAL FLIGHT m. senderpult kr. 1.995,-
REAL FLIGHT CD kr. 1.295,-
REAL FLIGHT De Luxe m. senderpult kr. 2.695,-
REAL FLIGHT De Luxe m. interface kr. 2.595,-

REAL FLIGHT De Luxe upgrade kr. 895,-
ADD-ONS cd vol. 1 kr. 285,-
ADD-ONS cd vol. 2 kr. 285,-

TOP FLITE MODELLER



DOUGLAS DC-3, 2095 mm for 4-6,5 ccm 2.595,-



Den klassiske Stinson Reliant er den hidtil største model fra Top Flite, og dens flotte trækonstruktion giver udtryk for omhyggelighed bag designet af denne model.
Spv. 2550 mm for 17,5-35 ccm
4-5 kanaler, 6-8 servoer. 3.395,-



P 40 WARHAWK, 2185 mm kr. 3.370,-
SPITFIRE MK IV, 2235 mm kr. 2.695,-

FÆRDIGE MODELLER



CLASSIC, spv. 1460 mm for 4-6,5 cc 798,-



SUKHOI, spv. 1500 mm for 6,5-10 cc 1.295,-



GILES, spv. 1510 mm for 6,5-10 cc 1.295,-



COCKPIT MM

COCKPIT Vario-sæt 1.685,-
COCKPIT International-sæt 2.695,-
COCKPIT Sender-sæt 1.445,-
Top-Selleren fra Multiplex med de mange muligheder.

FJERNSTYRINGS-ANLÆG

- Spørg Avionic til rads, hvis du tænker på nyt fjernstyringsanlæg. Du vil hos os altid få et godt tilbud og vi fører de kendte mærker FUTABA - MULTIPLEX - GRAUPNER og HITEC.

DANMARKS største udvalg til modelflyvere!

Agenturer:

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

■ AVIONIC ■

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

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.

Den nye dimension

Wolfgang Klühr
Verdensmester og
team-verdensmester
1999 med
JetCat og MC-24



JetCat P80
Model jet turbine
Best.nr. 6800
Denne model jet
turbine fungerer helt
som sit forbillede



Den eneste
i verden, der
startes via en
turbine kan startes
via en RC-sender

HOTSPOT

RC-jet-fly
Spændvidde 1570 mm
Til styring over 14 kanaler
Best.nr. 6262 Hurtigbyggesæt med hvid
farvet glasfiber sandwich krop og
obechl-beklædt vinger.



Sæt i aluminiumskuffert
Best.nr. 4828 for 35 MHz-båndet
Best.nr. 4842 for 40-MHz båndet

Sæt uden aluminiumskuffert
Best.nr. 4829 for 35 MHz-båndet
Best.nr. 4843 for 40 MHz-båndet

Sæt uden aluminiumskuffert, uden servo
Best.nr. 4829,99 for 35 MHz-båndet
Best.nr. 4843,99 for 40 MHz-båndet

Enkelt sender MC-24
Best.nr. 4829,77 for 35 MHz-båndet
Best.nr. 4843,77 for 40 MHz-båndet

COMPUTER-SYSTEM MC-24

24-kanals microcomputer
fjernstyringssystem i den nyeste teknologi

Udforligt beskrevet i GRAUPNER's
hovedkatalog FS med nyhedskatalog

GRAUPNER GmbH & Co. KG
Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim/Teck
Germany
<http://www.graupner.de>

GRAUPNER



JUNIOR



RUMPLER TAUBE



PICCOLO HELIKOPTER



PARTENAVIA

INDENDØRS MODELLER

Bleriot II, færdigbygget af træ og beklædt	122 cm	
Bleriot III, færdigbygget 80%, vinge af skum	126 cm	
Grade Eindecker, som Bleriot III	110 cm	
Demoiselle, som Bleriot III	99 NYHED	95 cm
Tilbud: model med motor/gear og 2 propeller	585,-	
Rumpler Taube, krop og vinge af skum	120 cm	
Tilbud: model med motor/gear og 2 propeller	675,-	
Little Bee, delvis bygget (vægt <100 g)	86 cm	695,-
Little Bee, materialesæt	86 cm	230,-
Wespe, byggesæt i træ og kul	95 cm	395,-
Delta STAR 500, CNC udskåret træ	50 cm	425,-
Priser på øvrige WES-technik modeller oplyses pr. telefon.		

Kom let igang med en billig og let Junior som flyver godt Junior byggesæt af depron med motor/gear/klappropel og fartregulator. Spv. 86 cm, flyveklar vægt 170g **695,-**

SUPER TILBUD 3: Kan bruges både inde og ude Jeti modt. + 2 stk. C141 servoer (vægt ialt 18g) **730,-**

For yderligere info se på vores WEB eller rekvirer vores special indendørs folder

Vi har et kæmpeudvalg i tilbehør f.eks.:

Motor/gear/propel sæt fra	195,-
Schulze Slim 08 / JES 050 fartregulator	225,-
JETI modtager, 4 kanaler 9g (u. kasse 6g)	350,-
2 stk 5,4g servoer fra	430,-
Akkuer fra 50 - 700 mA, færdig m. stik fra	220,-
Kulstænger og beklædning	fra 19,-

Partenavia lavet af skum med flot finish	795,-
Powersæt, 2 speed 480 (sort) + 2 propeller	145,-

HELI / SIMULATOR

Piccolo helikopter, vægt ca. 250g	1.550,-
Picoboard, Modtager, gyro, mixer og 2 fartregl.	1.450,-
2 stk. Ultra BB servoer til Piccolo heli	450,-
TILBUD: Piccolo + Picoboard + 2 servoer + X-tal	3.400,-

SIMULATOR med interface kabel til senderen

Piccolo flysimulator	355,-
Easy-fly flysimulator	475,-
Piccolo + Easy-fly flysimulator	595,-
Aerofly flysimulator (fastvinge + heli)	1.595,-

NYHEDER



Wingo PORTER. Spv. 130 cm. Kan løfte 500 g last **895,-**
ihl - JUNIOR, faldskærmsmand. Spv. 56 cm skærm **625,-**

Electric Flight Equipment

V/ Jan Abel. Sdr. Jyllands Allé 12
9900 Frederikshavn tlf. 98 43 48 72
E-Mail: elflight@3w.dk

Telefontid: Mandag 14.00-20.30
Onsdag 16.00-20.30
Internetbestilling er åben døgnet rundt

Nyt fra: O.S. ENGINES

OS 65 LA

Den nyeste model i LA - serien. Kvalitet til rimelig pris. 10.85 cm³ 1,7 HK v. 16.000 omdr/min. Separat dyse, der kan monteres vandret eller lodret. Leveres med E4010 dæmper og let justerbar karburator.



SUNNY BOY



SunnyBoy en fremragende elektro-begyndermodel. Udviklet i samarbejde med det tyske modellflyve forbund. Spv. 115 cm, vægt ca. 620 g. Næsten færdige komponenter reducerer byggetiden til et minimum. Kan udstyres med pontoner/ski eller kamera til luftfoto. Funktioner: højde- sideror og motorregulering. Elektromotor-sæt leveres separat.

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 me-talkobling. ZXX er Deluxe udgaven med mange finesser. Reserveredele kan leveres fra lager til rimelige priser. **Ring efter gratis prospekt.**

Sanwa RD-6000

Sanwa RD-6000 er et meget avanceret computeranlæg, men let at programmere - selv for begyndere. Leveres komplet med 4 servoer, akkuer og laderapparat. Bemærk: alle betjeningsknapperne er monteret. Indeholder programmer til helikopter og fastvingede fly. Ring efter prospekt!



I løbet af kort tid introducerer vi andre spændende Sanwa RC-anlæg.



SY brændstof biler 1:10

Vi kan nu levere en hel serie kvalitets brændstof biler i skala 1:10. Bilerne, der er 90% færdige, leveres som 2WD eller 4WD. De er forsynet med en let startende 2,5cm³ gløderørs motor med snorestart. 2WD leveres med flg. karosserier: Porsche 911 GT, Mercedes C, Ford Escort, Opel Calibra & Toyota Celica 4WD leveres med flg. karosserier: Ferrari F50, Ford Escort Cosworth & Porsche 911 GT. **Ring eller e-mail efter gratis bilbrochure.**

Condor 25 & 40



Flot træbyggesæt. Velegnet til bygning i ungdomsklubber. Leveres i 2 udgaver. Til 5 cm³ og 6,5 cm³ motorer. 25H - spv. 133 cm. 60H - spv. 160 cm. Byggesættene indeholder hjul, tank, spinner, understel m.v. Alle trædele er udstandsede.

KATALOGER - hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importøren.
Simprop Hovedkatalog 1999 - kr. 60,-
Simprop Nyhedsprospekt 2000 - kr. 10,-
OS Motor-katalog - kr. 10,-

SILVER STAR MODELS

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

E-mail - axmo@post3.tele.dk

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.

NYT FRA HOBBY WORLD

FÆRDIGE FLY



SUPER DECATHLON
Spv. 203 cm - KUN kr. 1995,-



SPITFIRE Mk IX
(Ikke beklædt)
Spv. 171 cm - Kun kr. 1995,-



ARROW 40
Spv. 154 cm - Kun kr. 995,-



CAP 232
Spv. 170 cm - Kun kr. 2195,-

RADIOANLÆG



Multiplex Cockpit
Cockpit sender kan gemme indstillinger til 9 modeller.
Cockpit International med alt..kr. 2495,-

Vi fører også FUTABA,
GRAUPNER og SANWA anlæg

FÆRDIGE FLY



MUSTANG P-51 D Spv. 1580 mm
Kun kr. 1365,-



CHIPMUNK Spv. 1580 mm
Kun kr. 1195,-



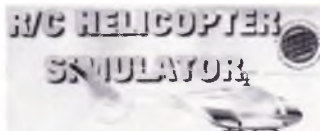
SUKHOI/SU 31
Spv. 150 cm kr. 1298,-



GILES G202
Spv. 151 cm - Kun kr. 1298,-

FLYSIMULATOR

Vor populære flysimulatorer er nu igen på lager.



NHP til fly PG Helikopter vers. 10.. 1450,-

SE VORES HJEMMESIDE
PÅ INTERNETTET

FÆRDIGE FLY



TANGO. Færdig 3D model
Spv. 125 cm - Kun kr. 1231,-



HOME-RUN
Færdig kunstflyvningsmodel
Spv. 137 cm kr. 1740,-



SPACE WALKER.
Spv. 1570 mm - Kun kr. 885,-



Comet
Færdig sports- og kunstflyvningsmodel
Spv. 142 cm kun kr. 1298,-

BYGGESÆT



STREET MACHINE
Spv. 1170 mm - Kun kr. 676,-



RAPIER DELTA
Kun kr. 498,-

MOTORER:



Yamaha YS motorer

YS motorer er de kraftigste og mest stabile fire-takts motorer på markedet og benyttes derfor af langt de fleste kunstflyvningspiloter verden over. Alle firetaktsmotorer er med "Fuel Injection" og "Super Charger"

YS FZ53. 8.6 cm, med dæmperkr. 2633,-
YS FZ140. 23 cmkr. 5265,-
WEBRA 35. 1.45 HKkr. 771,-
WEBRA 40F GT med dæmperkr. 925,-
WEBRA 50F GT med dæmperkr. 1045,-
SC 40 Aero RC ABC m/dæmperkr. 600,-
SC 61 Aero RC ABC m/dæmperkr. 750,-

Vi fører også Moki og Saito motorer.

EL MODEL



PICO CUP fra Multiplex - Kun kr. 573,-

BEGYNDERPAKKE

Færdigpakke til begyndere
Pakken indeholder alle dele du skal bruge til en flyveklar model.



Model: Arising Star, beklædt færdigmodel og alt tilbehør (spv. 157 cm):

Motor: SC40 6.5 cm med kuglelejer. Standard dæmper, brændstofslange, gløderør og propeller følger med i pakken.

Radioanlæg: 4 kanal Multiplex Pico anlæg der kan udbygges, 7 kanal modtager, 4 standard rormaskiner, genopladelige akkupakker til både sender og modtager samt ledkabler.

Samlet pris kun kr. 2998,-

Hobby World

v/ Birgit og Erik Toft · Elvirasvej 1 · DK-7100 Vejle · Tlf. og fax 75 72 22 95
e-mail: hobbywo@post5.tele.dk · www.hobby-world.dk
Åben: Mandag - fredag: kl. 10 - 13 + 15 - 18 - Besøg uden for nævnte tider efter aftale.

Vi sender som postordre i hele landet

Ring efter kataloger fra:
GRAUPNER - MULTIPLEX -
ROBBE - SIMPROP - FLAIR
GREAT PLANES - GOLDBERG
KYOSHO - PRISLISTE 2000

Modelflyve Nyt 5/2000



ISSN: 0105-6441

REDAKTION:

Ansvarshavende redaktør:
B. Aalbak-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)

Paul Møller
Marbærvænget 9, Femsmark,
4700 Næstved
Tlf. 20 26 10 53
E-mail: pnm@mail1.stofanet.dk

Lars Holte
Birkehaven 109
2980 Kokkedal
Tlf. 49 18 18 56
Fax 49 18 18 77
E-mail: holte@nob.dk

Linesstyring:
Carsten S. Jørgensen
Langgade 1B, 1. tv.
9000 Aalborg
Tlf. 98 77 03 81
E-mail: modellflyvenyt@modellflyvning.dk

Friflyvning:
Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5, Ellund
D-24983 Handewitt, Tyskland
Tlf. 0049 4608 6899
E-mail: jkorsgaard@foni.net

Henvendelser til unionerne
bedes rettet direkte til det respektive
sekretariat.
Tlf. numrene oplyses under organisa-
tionsnyt (se indh. fortegnelsen)

Redaktion:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Kastanievej 4,
5884 Gudme
Tlf. 62 25 20 00

Ekspedition:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Strandhuse 4,
5762 Vester Skerninge
Postgata nr. 7 16 10 77
Tlf. 62 24 12 55
(i alm. kontortid)

Annonceekspektion:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Strandhuse 4,
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 12 55 (i alm. kontortid)

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund
Lars Kildholt, formand
Kærager 6,
2670 Greve
Tlf. 43 97 77 40

Abonnement og løssalg:

Abonnement for 2000 koster i Danmark
kr. 210,- for alle 6 numre. I de øvrige
nordiske lande er prisen kr. 245,- og i det
øvrige Europa kr. 275,-.
Løssalgseksemplarer koster 39,50 og kan
købes i en række kiosker landet over samt
på bladets ekspedition.

Udgivelsesplaner:

Modelflyve Nyt udkommer den 15. i
månederne februar, april, juni, august,
oktober og december.
Annoncemateriale skal være os i hænde
senest 6 uger før udgivelsesdato.

Oplog: 4.200 eksemplarer

Sats og tryk:

a-afset, Hølstebro

Materiale til Modelflyve Nyt:

Indlæg og artikler til Modelflyve Nyt
sendes til den pågældende
grenredaktør (se adresse herover).
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

www.net-flyvning..... side 8
Spændende sider på Internettet

North American AT-6 Texan side 10
Henrik Grane leverer et nostalgisk tilba-
geblæk, som flere af de lidt ældre sikkert
vil nikke genkendende til.

Sommerlejre..... side 16
Arild Larsen har besøgt sommerens
modelflyvelejre hos Falcon, Nuserne og
Sandmosen.

Hvorfor starte med en beta, når man
kan begynde med en Alpha? side 21
Dette lidt kryptiske spørgsmål giver
Peter Bech og Robert Miller svar på i en
omtale af den Wemotek AlphaJet, som de
har bygget.

Et berømt haleplansprofil side 24
Jørgen Korsgaard præsenterer
Woebeking 2.5-25-8.

Spar vægt..... side 24
– med kulfiberovings i kanylerør foreslår
Jørgen Korsgaard.

F1A profiler side 24
Der er en ny trend på vej til F-1A model-
lerne, og Jørgen Korsgaard viser her de
Victor Tschop-profiler, der nu anvendes.

”Windstyrke 12” side 26
Peter Vestergaard og Jørgen Maretti for-
tæller i tekst, tegninger og fotos, hvordan
vejen for en ny skråntsvæver gik fra ide
til virkelighed.



Skræntflyvning i Danmark side 30
Erik Dahl Christensen vil gerne have
mere gang i skråntflyvningen, og han
kommer her med en række konkrete
forslag til, hvad der kunne gøres.

Klaus Salzer Vlies/polyspan side 32
Et nyt vinge-beklædningsmateriale.

Dimple 2000..... side 32
FF-redaktørens seneste Wakefield-model.

Forsidebilledet: Tom Oxager med den flot-
ste model på heden ved FF-unionens ”Jyllands-
slag”. Foto: Jørgen Korsgaard.
(Repro: Per Hassing Christensen)

VM i F5B i San Diego, USA side 34
En af de danske deltagere, Claus Tønne-
sen, fortæller om dette spændende mester-
skab.

Min model side 38
Martin Møller præsenterer sin El-Gorko,
Peter Andersen sin Focke Wolf, og Bo
René Nielsen fortæller om sin Scanner.



Viking Race F3F 2000..... side 39
Årets race fandt sted i Lissabon med
Preben Nørholm, Jesper Jensen og
Jan Hansen som de danske deltagere.

FF-referater side 41
Jyllandslaget 2000

CL-referater side 42
Var Øst og Var Vest – Asfaltræs og Hede-
slag – Oldtime Stunt og Stunthose Cup
samt Limfjordsstævnet

RC-referater side 44
FM og SM i F3B – JM Skrånt – Midtjysk
Warbird Træf – 25 år i Modelflyveklubben
Gudena.

Orientering fra unionerne

RC-unionen side 48

CL-unionen..... side 50

FF-unionen side 50

DMV side 51

Produktinformation..... side 52

Opslagstavlen side 53



Deadlines

Stof til årets sidste nummer, der udkommer
den 15. december, skal være grenredaktørerne
(artikler og referater) eller unionernes sekreta-
riater (organisationsstof) i hænde senest den
23. oktober.

I korthed ...

Hvordan gør jeg?

Udebliver Modelflyve Nyt

eller er det blevet beskadiget, så skal du snarest henvende dig til dit lokale posthus, som derefter skal rekvirere et nyt til dig fra Østjyllands Postcenter.

Skifter du adresse,

så husk at meddele ændringen både til Postvæsnet (så du fortsat kan få bladet til tiden) og til den respektive unions sekretariat.

Ved eventuel udmeldelse

er det vigtigt, at du giver besked til din unions sekretariat – og ikke bare lader være med at betale det næste kontingent.

Stof til Modelflyve Nyt

skal sendes til grenredaktørerne og ikke til den ansvarshavende redaktør.

Drejer det sig om organisationsstof, referater, indbydelser el.lign. skal det dog sendes til de respektive unioners sekretariater.

Referater,

der modtages mere end tre måneder efter et arrangements afholdelse, kan ikke forventes optaget.

Billeder,

som sendes sammen med artikler eller referater (og det er altid en god idé at gøre det), vil så vidt muligt blive returneret – men det forudsætter en oplysning om, hvem de skal tilbage til. Vi vil også gerne kunne fortælle, hvem der er fotografen. Men undlad altid at skrive direkte på billederne.

Vi får det pæneste resultat i bladet, hvis der foruden papirbilledet også kan lægges negativet ved.

Vi kan nu også bruge digitale billeder på diskette, når de er gemt i JPEG-format. Men husk, at der skal altid vedlægges et udprint af billederne.

Disketter

Når en tekst er skrevet på PC, så send – hvis det er muligt – en diskette med foruden den printede tekst på papir. Det vil være en hjælp, hvis det skrives på disketten, hvilket tekstbehandlingsprogram der er anvendt. Ønsker man disketten retur, skal der også skrives navn på, og der må gerne vedlægges en frankeret svarkuvert.

Stumpemarked

Sæt kryds i kalenderen lørdag 28.oktober

RC-fly – linestyling – biler – alt muligt

Ryd op i gemmerne, få solgt ud, så du har plads til dit nyeste udstyr. Aviator's modelflyvere inviterer for 4. gang til et uahøjtideligt stumpemarked.

Der er kaffe og pølser til moderate priser.

Tid: kl. 13.00-17.00

Sted: Aviator's klubhus

Hesteskoen, Rørdalsvej 149, Aalborg Øst

(der, hvor de store elledninger er ført over Limfjorden)

Telefon i klubhuset: 98 15 81 18



Dødsfald

Tirsdag den 4. juli døde Frans Brandenburg i en alder af kun 46 år efter længere tids sygdom.

Hermed har vi mistet en god ven og klubkammerat i alt for ung en alder.

Frans har været aktiv i Bjerringbro Modelflyve Klub næsten fra starten. Allerede i 1988 blev han valgt ind i bestyrelsen. Året efter valgtes han til formand, og dette vedblev han at være til sin død

Frans levede for sin familie og modelflyvning. Han gjorde et stort arbejde for klubben og var altid klar med en hjælpende hånd. Han var i besiddelse af et fantastisk livsmod og humor og kæmpede mod sin sygdom til det sidste.

Vi vil savne Frans i klubben og på flyvepladsen, og vore tanker og medfølelse går til familien.

Æret være Frans' minde

Bjerringbro Modelflyve Klub

www.net-flyvning

Under denne overskrift – der altså ikke er en side på nettet – præsenterer vi spændende sider på Internettet. Er du stødt på en sådan, kan du sende adressen og lidt omtale til

pnm@mail1.stofanet.dk

og vi vil så bringe adressen på siden i denne rubrik. Har du ikke selv computer med adgang til Internetet, er der mange steder adgang til en sådan på biblioteker eller datastuer. Besøg et af disse steder og få evt. hjælp til at komme i gang – der er utrolig mange spændende sider om flyvning i cyberspace.

Per Harding Madsen fra Vestlollands

Der er nogen, der er forud

Her sidst i august måned modtog jeg MAN (Model Airplane News). Men det var ikke september-nummeret; nej, det var oktober-nummeret. De har tilsyneladende stof nok at øse af. Det samme kan vi ikke sige i RC-redaktionen i øjeblikket, hvilket man måske også har kunnet se af vores to sidste numre.

Dette er derfor en opfordring til, at hvis I har tænkt på at skrive nogle artikler, så kontakt lige en af os i RC-redaktionen, og har du et godt emne, kan vi måske komme og lave et interview, eller kender du en, som måske godt vil fortælle sin modelflyvehistorie, så ring endelig til RC-redaktionen - vores telefonnumre står foran i kolofonen - eller mail til os.

Min e-mail adresse er:
alklruc@post.post10.tele.dk

Arild Larsen

Modelflyveklub har fulgt opfordringen og skriver: "I Modelflyve Nyt nr. 3/2000 er der en meget fin artikel om Autogyro. Jeg har fundet en fin web-site om emnet. Find den på adressen www.autogyro-rc.com/"

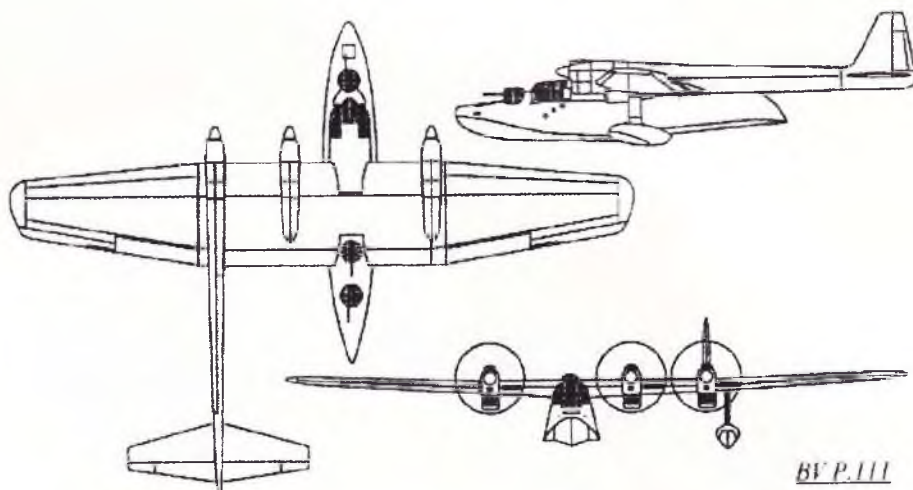


Fra det svenske Modellflygnytt viderebringer vi adressen på en meget spændende side. Den ligger på www.luft46.com

På denne side findes treplanstegninger, omtaler, fotografier mm. af planlagte tyske fly fra perioden omkring WWII. Og som der står på siden, havde tyske designere et væld af ideer til fly – lige fra meget praktiske fly til helt bizarre konstruktioner. Nogle af ideerne var flere årtier forud for deres tid, og deres design påvirker selv helt moderne konstruktioner. Flere af flyene findes som plasticmodeller, og ud over oversigter over, hvem der producerer disse modeller, er der er mange billeder af dem. Der er også billeder af evt. prototyper og mockups. Disse billeder kan tjene som inspiration til de skalamodelbyggere, der vil bygge noget helt unikt.

Den viste Blohm & Voss P.211 blev designet af Dr. Richard Vogt, der tegnede flere asymmetriske fly. Konstruktionen var et back up design for BV 138, der senere blev bygget i et ret stort antal. Kroppen var ret lig BV 138, men på 211'eren var halen anbragt på en lang tynd halebom til venstre for kroppen. De tre motorer skulle have været Jumo 208 med hver 1500 HP. Da BV 138 blev valgt, droppede man yderligere udvikling af BV 211.

Den anden treplanstegning viser Junkers EF 132. Designet af dette bombefly begyndte i 1942. 3 år senere havde man lavet vindtunnelforsøg med modeller og bygget en mockup i skala 1:1. Efter krigen snuppede russerne fabrikken med tegninger, modeller og medarbejdere, og de begyndte

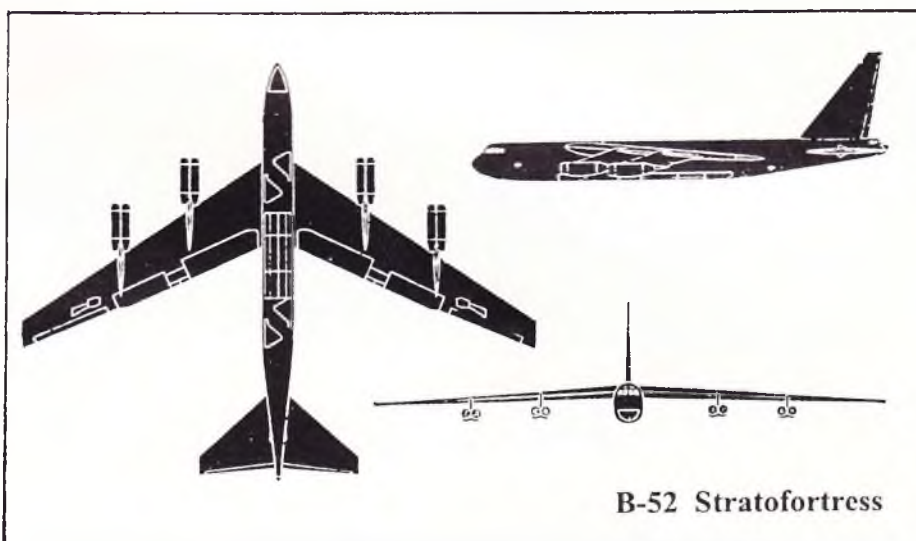


BV P.111

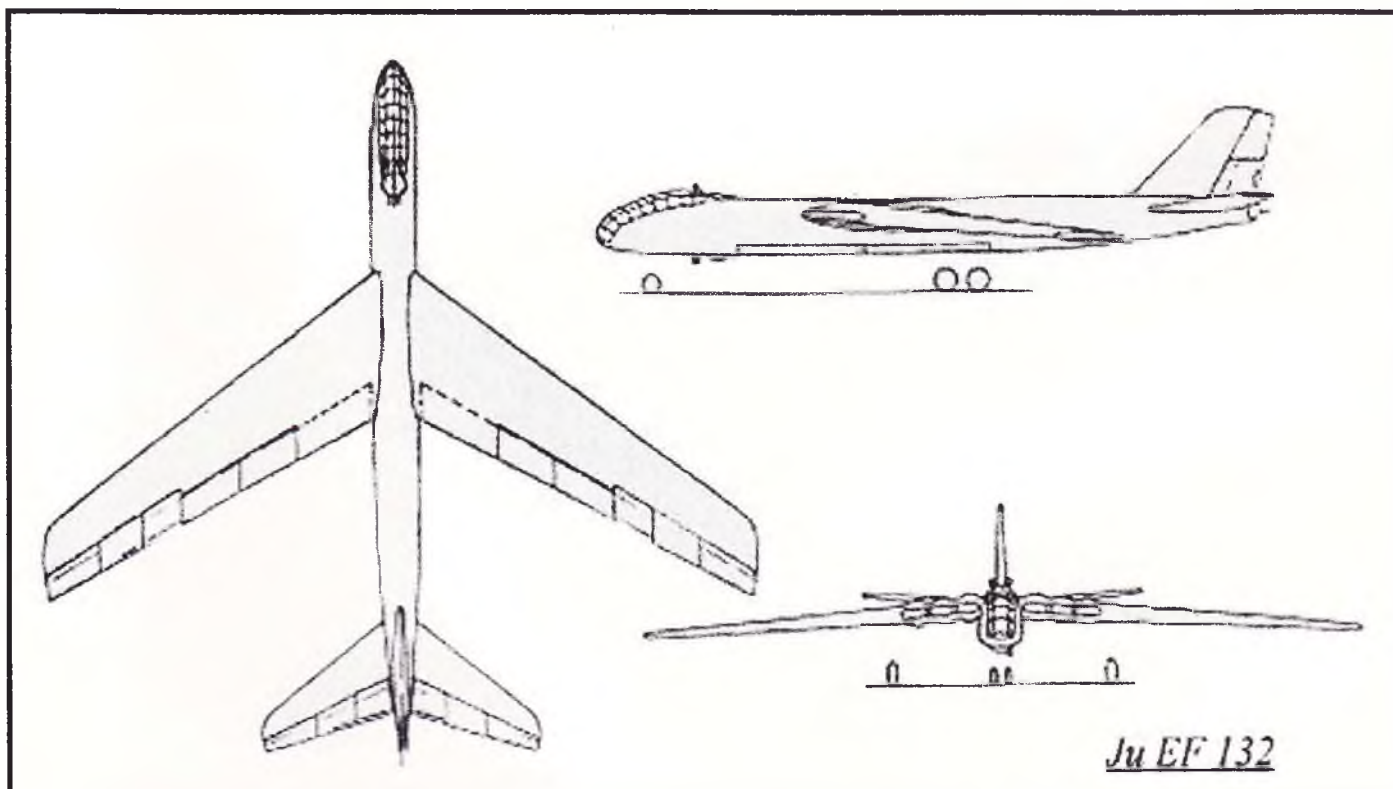
rent faktisk i oktober '46 at bygge et fly, men holdt pludselig op. Det kunne dog også se ud til, at amerikanerne havde fået fat i tegninger. Ligner Ju

EF 132 ikke noget, amerikanerne stadig flyver rundt med?

PNM



B-52 Stratofortress



Ju EF 132



North American AT-6 Texan

Top Flite AT-6 Texan, electric

Nostalgisk tilbageblik, som flere af de lidt ældre sikkert vil nikke genkendende til.

Af Henrik Grane

Der er sket meget på modellflyvningsområdet, siden jeg som dreng i 50'erne byggede svævefly fra DMI, Odense: "SUOMI", "GLORIA" m.fl., som vi højstartede og håbede på det bedste; desuden fly som KZ VII "LÆRKE", som jeg stod og svingede rundt i én snor uden motor! Og så de fine, spantbyggede ikke-flyvende skalamodeller med bevægelige ror fra Sven E. Truedsson, Modelflygindustri, Malmø: CATALINA PBY-5A, DOUGLAS DC-3 og SEA BEE.

Da jeg var i maskinlære, byggede jeg svævefly efter tegninger fra Josef Sperl, Wien: "KONDOR II" (vingefang 2100 mm) og "AUSTRIA MEISE" (vingefang 2600 mm), stadigvæk helt uden fjernstyring!

Under min udstationering i Maryland, USA fra 1979 – 1982 byggede jeg mit første radiofjernstyrede modellfly: Airtronics "OLYMPIC II", et svævefly med et vingefang på 2540 mm, og da jeg kom hjem, blev det til endnu et svævefly: "SELESTRA" (vingefang 3251 mm) efter en tegning i Radio Modeller, October 1982.

El-flyvningen startede i 1988 med Graupner, "SILENTIUS", efterfulgt af Graupner "CHIP", Astro Flight "MINI CHALLENGER", Blue Airlines "BLUE CURRY" (en hidsig sag), MAN/MRA "CANADAIR CL-215T" (Modelflyve Nyt nr. 3/1995) og Great Planes "PIPER CUB J-3" (den mellemste af de 3 med forbrændingsmotor).

AT- 6 Texan, Electric

Nu kunne det være interessant at prøve en SPITFIRE, en P-51'er, eller

en CORSAIR eller måske en Me109'er eller en Fw-190'er. Men med PIPER CUB'en fik jeg pludselig den idé at følge i de allierede pilots fodspor! I den forbindelse kan man let forestille sig, at mange af de tusindvis af personer, som blev indkaldt eller meldte sig selv til flyvevåbnet i USA, i England eller i andre lande under 2. Verdenskrig, havde fløjet ... ja, f.eks. PIPER CUB inden indkaldelsen. Nu skulle de trænes op til at flyve kampfly, og det foregik meget ofte på AT-6 (Advanced Trainer) med tilnavnet TEXAN (USA) og HARVARD (England, Danmark m. fl.).

Altså ... selvom en electric SPITFIRE, en P-51 eller? fristede ... så først AT-6'eren!

Her følger en oversigt over de byggesæt og tegninger til AT-6'eren, som jeg overvejede:

AT-6 Texan	Top Flite	Midwest	Bryan Taylor	Nick Ziroli
Vingefang mm	1763	2108	2400	2562
Skala	1:7.27	1:6.08	1:5.34	1:5.00

Der findes flere byggesæt og tegninger til både mindre og større AT-6'ere end angivet her, f. eks. En AT-6'er med et vingefang på 3420 mm og i skala 1:3.74 fra Ralf Petrausch, Tyskland, hvis man ikke kan få det stort nok!

AT-6'eren fra Midwest var fristende, især fordi Robart kan levere et pneumatisk oprækkeligt understel (#620) med teleskop affjedring og "functioning torque links" specielt fremstillet til Midwest AT-6. med et vingefang på 2108 mm og en total vægt på 4,53 - 6,81 kg ...nok lige i overkanten til elflyvning!? Derfor valgte jeg Top Flite AT-6'eren.

Tekniske Data

Vingefang	1763 mm
Vingereale	46 dm ²
Vægt	3,4 - 4,5 kg (min AT-6 vejer 4,5 kg)
Vingebelastning	98 gram/dm ²
Skala	1:7 (helt korrekt 1:7,27)
Motor forbr.	2-takts 10-15 ccm
forbr.	4-takts 15-20 ccm
Elektro	SPEED 700 Neodym (min AT-6)



Indledning til byggevejledning

(en bekræftelse af min tankegang i et tidligere afsnit)

"The Top Flite AT-6 is an excellent sport scale model that will do for modelers what its full size counterpart did for thousands of Allied pilots during the second world war: train them to fly high performance military aircraft. The Top Flite Texan features refined aerodynamics incorporating computer designed airfoils that progressively change from root to tip, built-in wash-out, airfoiled tail surfaces, scale split flaps, and optimized planform to give you a plane that will build straighter and fly better than most model warbirds. The docile flight characteristics of the Top Flite AT-6 enable the novice R/C warbird pilot time to get the feel of a military style aircraft without any of

the bad traits often associated with this type of model. In the hands of a pro, the Texan will do just about any maneuver imaginable with precision and style."

Byggesættet fra Top Flite er glimrende (helt på TOP'en) med bla. Ø186 mm ABS-cowl og det karakteristiske lange canopy (greenhouse) med indstøbte vinduesrammer. Selve bygningen er temmelig "straight forward" takket være glimrende materialer, to fine tegninger i fuldt format og en 52 sideres fotoillustreret byggevejledning. Derfor vil jeg ikke komme med en detaljeret byggebeskrivelse, men derimod vil jeg beskrive de ændringer og forbedringer, der er foretaget, især omkring motor og gear, placering af batterier, oprækkeligt understel mm.

Motor og gear

Når man som her har bestemt sig for

At bygge en elmotor ind i en model, som egentlig er beregnet til en forbrændingsmotor, gør det nødvendigt med en række overvejelser.



AT-6 giver mulighed for at arbejde med mange spændende detaljer som f.eks. det oprækkelige understel.

at montere en elmotor i et modelfly, som er beregnet til forbrændingsmotor, tror jeg, de fleste gør sig mange overvejelser, ikke blot m.h.t. ændringer af flyets front for montering af elmotor og gear, men også om, hvordan man sikrer nem adgang til batterierne.

Jeg var sikker på, at jeg ville følge byggevejledningens anbefaling, nemlig at installere pneumatisk oprækkeligt understel fra Robart (specielt fremstillet til Top Flite AT-6). Derfor



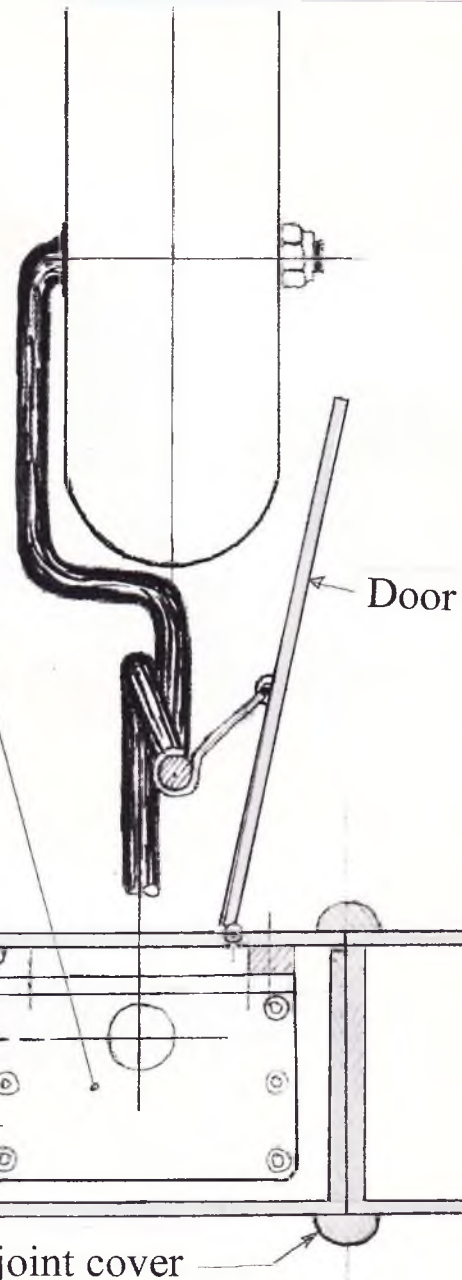
ville en afmontering af vingen for ilægning og udtagning af batterierne være en dårlig idé, fordi man så efter hver flyvning ikke blot skal afmontere vingen, men også udløse de to lynkoblinger på luftslangerne. Det bevirker, at trykket forsvinder, og at systemet skal pumpes op igen. En separat lem i kroppen tiltalte mig heller ikke, men den naturlige skillelinie mellem cowl og krop gav mig den idé at fjerne cowlet for nem adgang til batterierne!

AT-6'erenes forholdsvis korte næse gjorde, at jeg var overbevist om, at batterierne skulle placeres langt fremme for korrekt afbalancering af modellen (noget som senere viste sig at være forkert). Derfor går de to lange batterikasser helt frem i cowlet. Motor og gear er placeret mellem den forreste del af batterikasserne dækket af cow-

1770.5. Tandremsgærets udveksling 1:3,67 består af:

Delene kan købes hos Transmitek, Stenløse, som har så bredt et udvalg af de pågældende dele, at man altid kan finde den rigtige udveksling, og med en tabel over afstands faktorer kan akslernes centerafstand findes.

Både en ULTRA 1000 motor med udveksling 1:2,57 (14/36 tænder) og 15x8 prop eller udveksling 1:2,86 (14/40 tænder) og 16x8 prop og den nuværende SPEED 700 Neodym motor med udveksling 1:3,67 (12/44 tænder) og 16x8 prop giver ca. 30 ampere (sta-



Robart # 618 retracts

Door

M5 stainless steel "Nyloc" Nut

Dia. 1 mm stainless steel link

Wing joint cover

Landing gear

let. Den bageste lange del af batterikasserne (ragende ud bag på cowlet) kan så skydes ind i kroppen som en skuffe, efter at batterierne er ilagt og forbundet. Den eneste elforbindelse, som skal foretages, inden "skuffen lukkes", er stikforbindelsen fra modtager til speedcontroller (placeret indvendig på den ene batterikasse). Hele denne enhed holdes fast af en i bunden af kroppens forreste del placeret selvblåsende fjederbelastet dobbelt pal, som griber ind i to stålappé i bunden af hver batterikasse.

Opbygningen af gear og motor fremgår af fotos og tegninger. Elmotoren er en SPEED 700 Neodym, som jeg har særdeles gode erfaringer med fra min PIPER CUB J-3! (udveksling 1:3,16 celler, 14 x 8 propel, totalvægt 3,9 kg, vingereale 53 dm²). Hovedakslen til propellen er en hærdet og slebet Ø6 mm aksel med kugleleje, Graupner Nr.1770.3. Det foreste kugleleje er det samme som det bageste Graupner Nr.

1770.5. D.v.s. teoretisk max. 144 watt/kg total flyevægt eller noget mindre, hvis man måler med et "WHATT"-meter fra Astro Flight, men som erfaringsmæssigt skulle være rigeligt!

For at kunne eksperimentere med forskellige udvekslinger er de to aluminiumsplader, som motoren er op-hængt i, forsynet med aflange huller foroven til de 2 stk. M 3 Unbrako skruer, som fastholder pladerne til de to tværgående 4 mm aeroplankrydsfinerplader (tappet ind i siderne på batterikasserne). På den måde kan motoren hæves og sænkes for korrekt centerafstand og remspænding.

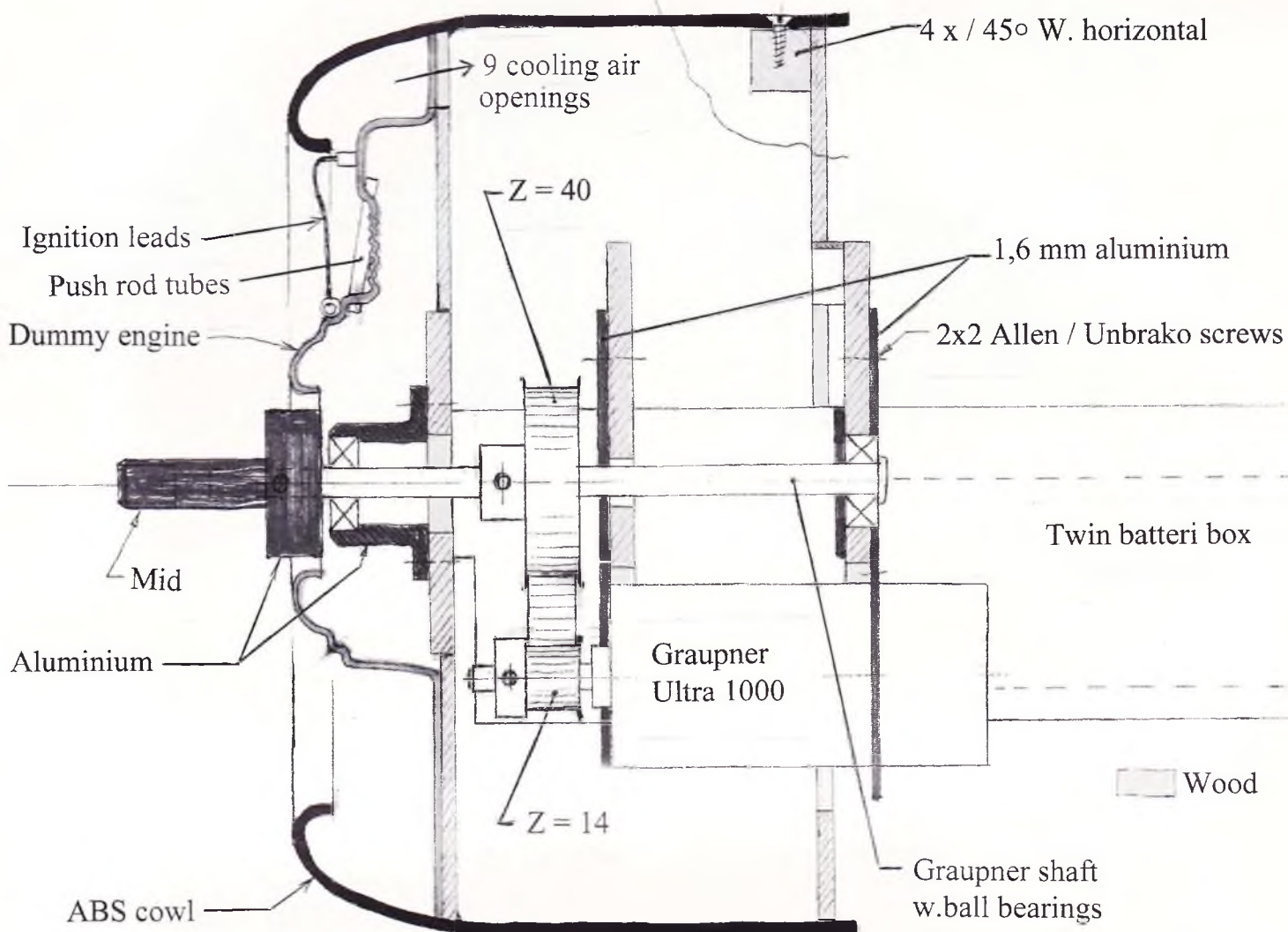
Propel

Propellen på originalflyet har en diameter på 2700 mm; på modellen i skala 1:7 bør den altså være ca. 386 mm eller 15.2".

Desværre kan de specielle Master Airscrew electric wood props med hul (undercambered) bagside ikke fås større end 13". - Min CANADAIR CL - 215 T flyver absolut bedst på en 12 x 8 Master Airscrew electric wood prop på den højre motor og en 12 x 8 venstreprop på den venstre motor, hvilket forhindrer, at modellen trækker til venstre under start! Master Airscrew fremstiller imidlertid ikke venstreprops, og derfor blev højre propellen sendt til et lille familieføretagende i Aachen, Tyskland, som håndlavede en venstre-kopi/propel.

Senere har jeg erfaret, at Zinger har

- motorremskive	12 tænder	(12-3M-9F)
- propelremskive	44 tænder	(44-3M-9F)
- tandrem	56 tænder	(168-3M-9) 9 mm bred



et meget bredt udvalg af venstre-props (pusher props), også 3- og 4-bladede!

Inden jeg stopper dette lille sidespring, så lad mig lige tilføje at de to ASTRO 15 G motorer med props har været en tur i Californien for justering af den ene til venstre-kørsel og begge for samme ampereforbrug!

Nå ... jeg valgte derfor en almindelig Master Aircscrew træpropel 16 x 8, som er fastgjort til et hjemmelavet (drejet) aluminiumsnav med en M 10 møtrik, og selve navet er fastgjort til akslen med en M 4 Unbrako pinol-skruer ligesom tandremskiverne.

Spinner

Den separat indkøbte spinner fra Tru-Turn har betegnelsen: "TT-2232-B, 2 1/4 AT-6 SPINNER 2-BLADE".

Den er specielt fremstillet til Top Flite AT-6.

Den er meget fint forarbejdet (drejet) – også indvendig – men ved sammenligning med originalflyet er den dog lidt for lang. Diameteren er ok (lidt under skala).

Dummy motor

Det separat indkøbte "byggesæt" fra Top Flite til den 9 cyl. stjernemotor har



betegnelsen TOPQ 7901 og består af en letvægts stjernemotor i skala 1:7 fremstillet af vacuumformet hvid plast. Når den bliver malet med Humbrol i de farver, som byggevejledningen angiver, og forsynet med 9 x 2 stk. Ø 3 mm aluminium-stødstangsrør, et Ø 3

mm aluminium-ringrør for tændkabler og 9 stk. tændrørskabler af ståltråd, ligner den den originale Pratt & Whitney stjernemotor udmærket (Ø 3 mm alu-rørene er ikke med i sættet).

Dummy motoren er limet på en 3 mm rund letvægtskrydsfinerplade, ►



El-motorens indbygning i dummy motoren samt cowlet med krydsfinerspladen med de ni udskæringer til køleluft.



Batterikasserne måtte forlænges en del bagud; men med denne konstruktion blev der forholdsvis nem adgang til dem.

som igen er limet indvendig i cowlet. Krydsfinerspladen har et stort hul i centrum, som passer ind over den runde forreste del af gearret. Den bageste del af cowlet er fastgjort med 4 undersænkedede skrue til træklodser limet til det runde "gear-spant". Dummy motoren og krydsfinerspladen er forsynet med 9 usynlige udskæringer over hver cylinder for køleluft til motor, speed controller og batterier. Køleluften forlader modellen gennem et (usynligt) hul i bunden af cockpittet og et udskåret (usynligt) vinduesfelt i den bageste del af canopyet.

Speed Controller

Speed controlleren er en Astro Flight model no. 205; typen er udgået og erstattet af model no. 204, men den fungerer fint og er anbragt indvendig på den ene batterikasse. El-stik er Astros ZERO LOSS connectors.

Batterier

2 x 8 stk. Sanyo RC 2000. Under afbalancering af modellen (med bunden i vejret) viste det sig, at batterierne ikke skulle nær så langt frem, som jeg havde regnet med (se fotos). Faktisk måtte jeg forlænge batterikasserne noget bagud!

Understel

Tegningen og byggevejledningen viser indbygning af fast eller oprækkeligt understel. Jeg valgte det pneumatisk oprækkelige fra Robart, som er specielt fremstillet til Top Flite AT-6.

Følgende Robart-dele skal købes separat:
 pneumatisk understel (1 par) # 618
 styreventil, trykbeholder, slanger, fittings, etc. (1 sæt) # 188VR
 air restrictors (4 stk.) #189
 lynkoblinger (2 stk.) # 190
 pumpe med manometer (1 stk.) # 164G

Desværre har det ikke teleskopaffjedring. Hvert ben er bukket op af 3/16" (Ø 4,76 mm) pianotråd med offset og et

øje, som skal forestille, at det kan fjedre lidt.

Hovedhjulene på originalflyet har en diameter på 686 mm; på modellen i skala 1:7,27 bør de altså være ca. 94 mm eller ca. 3 3/4". Top Flite specificerer 3 1/4", men 3 1/2" Skylite letvægts-hjul kan lige akkurat gå fri i hvert ben, og der er rigeligt med plads i vingen. Det lykkedes mig at skære gevind på pianotråden til M5 selvvlasende (Nyloc) rustfri hjulmøtrikker, men det er ikke noget, gevinbakken har godt af! Det er vigtigt, at der files en lille anlægsflade foroven på hvert ben til den Unbrako pinolskrue, som fastholder benet i drejemekanismen!

Afdækningslemmene for understelsbenene er ikke vist på Top Flite tegningerne!

Heldigvis findes der masser af AT-6 dokumentation, så derfor var det ikke svært at skalere/indtegne de viste lemme. Hver lem er hængslet til en tynd krydsfinersplade, som går ind under dæklisten til vingensamlingen, og som

er fastgjort med en M2 undersænket rustfri skrue med krydskærv (gevind er skåret i Robart nylonhus). Lemmen går lige akkurat fri af drejemekanismen, når understelsbenet er nede. Den ene ende af en arm, der er fremstillet af Ø 1 mm rustfri tråd, er lejret i øjet på understelsbenet; den anden ende har fat i et lille øje på bagsiden af lemmen. Jertråd Ø 1 mm er ført ind i Ø 1 mm huller boret på tværs af årerne i balsallemmen, som nu let kan bukkes i facon efter vingens underside. Afstanden mellem og placeringen af drejepunkterne for henholdsvis Robart mekanismen og lemmen gør, at lemmens underkant flugter med hovedhjulets yderdiameter, når understellet er oppe, og går et stykke ned over hjulet, når understellet er nede – fuldstændig som på originalflyet!

Robart-instruktionen viser tydeligt, hvordan de små luftcylindre til understellet, styreventilen (aktiveres af en Futaba mini servo), lufttanken og luftpåfyldningsventilen skal forbin-



des, så det vil jeg ikke komme nærmere ind på, men blot nævne, at påfyldningsventilen er anbragt indvendig på det forreste kropsspant. Luftpumpen tilsluttes, der pumpes til 80 PSI (ca. 5 bar) på pumpens manometer. slangen skrues af, og dobbeltskuffen (cowl med batterikasser) lukkes og dækker dermed ventilen!

NB! De simple Robart understelsben kan ikke udskiftes med Robostruts med teleskopaffjedring og "real functioning torque links"! Det er der desværre ikke plads til; jeg har prøvet, hvorefter jeg måtte returnere dem!

Halehjulet på originalflyet har en diameter på 318 mm; på modellen i skala 1:7,27 bør det altså være \varnothing 43,7 mm eller ca. 1 3/4". Jeg monterede et 1 1/2" fra Great Planes. Selve hjulet er fastgjort til sideroret, hvilket ikke er helt skala-korrekt, idet hjulet sidder længere fremme (på kroppen) på originalflyet.

Dæklister, vingesamlinger

De halvrunde dæklister til vingesamlingerne, hvor V-formen begynder, som ses på originalflyet, er ikke vist på Top Flite tegningerne! Igen en detalje, som jeg synes skal med. De er udført af balsa, og hvor de går rundt om vingens forkant, er de lamineret (forstærket) med 1 mm aeroplankrydsfiner. De var vanskelige at fremstille og burde være med i byggesættet. f. eks. fremstillet af vacuumformet plast ligesom de 2 luftindtag ved cowllet.

Cockpit

Bunden af cockpittet er malet mat sort, resten har fået mat interior green Humbrol.

Piloterne er Williams Brother, 17200 Military Pilots 1/6 scale (altså lidt for store til en skala 1:7 model). Piloterne er malet med mat Humbrol.

Forreste og bageste instrumentpanel er fra arket med selvklebende transfers, som er med i sættet. Det forreste instrumentpanel klæbes på et skråtstillet spant, hvilket ikke er særlig skalarigtigt, idet panelet er lodret ligesom det bageste på originalflyet!

Efter afdækning af vinduerne udvendig på det medleverede canopy med bred tape (et større arbejde!) males rammerne først med interior green Humbrol og derefter med aluminium. Den grønne farve skinner igennem indvendig! I modsætning til byggevejledningen, som blot siger fastlimning, er "the greenhouse" fastgjort fornedet med 4 stk. rustfri undersænkede skrues med krydskærv i hver side. Det er altid rart senere at kunne komme til at fjerne evtuel indtrængt snavs.

Finish

Modellen er beklædt med Super Monokote fra Top Flite, nemlig:



Det danske flyvevåben havde i årene 1946 til 1961 30-40 Harvard/Texan i brug som overgangstrænere. En af dem er netop sat i stand, så den igen er flyvende.

aluminium
missile red
cub yellow

og farverne matcher det farveskema, som en "US Navy SNJ - 3 instrument Flight Trainer" AT-6 benytter, og som er vist på modellen i annoncer for AT-6 byggesættet.

Top Flite kan også levere Lustreko-te maling på spraydåse, som matcher Monokote-farverne.

Hjulbrøndene, bagsiden af lemme for understel, selve understelsbenene, den indvendige side (oversiden) af flaps og rummene i vingen til do. er malet med mat interior green Humbrol.

Flyvning

Med tyngdepunkt og rorudslag som angivet i byggevejledningen, batterierne opladet og tryk på luftsystemet til understellet var vi klar til den første flyvning. Når jeg skriver vi, er det, fordi jeg er så heldig at have min egen private testpilot, nemlig Ivar Nobel, som er medlem af Bastrupflyverne!

Ivar er tilfreds med rorudslag, giver gas/strøm, halen kommer hurtigt op, den trækker overraskende lige og er i luften uden problemer. Op med understellet, højde på og minsandten ... Ivar laver rulninger!

Den flyver "rock solid", som amerikanerne siger!

Andvendelsen af flaps under landing påvirker ikke modellens flyvestil-

ling, d.v.s. at trim-korrektion er ikke nødvendig.

Litteraturhenvinsninger

Tidsskrifter :

1. Model Airplane News, April 1982: Byggevejledning og tegning til AT-6 TEXAN med vingefang på 1118 mm.
2. Model Airplane News, May 1994: AT-6 TEXAN test af Midwest byggesæt.
3. Model Airplane News, July 1994: Maling af et AT-6 canopy.
4. Model Airplane News, November 1994: Dummy radial engines.
5. Flug- und Modelltechnik (FMT), November 1993: TEXAN (HARVARD), full size dokumentation.
6. SCALE, Marts-April 1997: AT-6 TEXAN, test af Top Flite byggesæt.
7. Modell, April 1996: "HARVARD T-6", test af Midwest-byggesæt.

Bøger:

- T-6 TEXAN, The Immortal Pilot Trainer, William Jesse.
- T-6 TEXAN in action. Aircraft Number 94, squadron / signal publications.

Henrik Grane
Skat Kempvej 1
3520 Farum



Sommerlejre

Tekst og foto: Arild Larsen

I år er der afholdt fire sommerlejre – ingen på Sjælland, men tre i Jylland og én på Fyn.
Deres udsendte har besøgt tre af disse sommerlejre. Fyn sommerlejren nåede jeg desværre ikke.

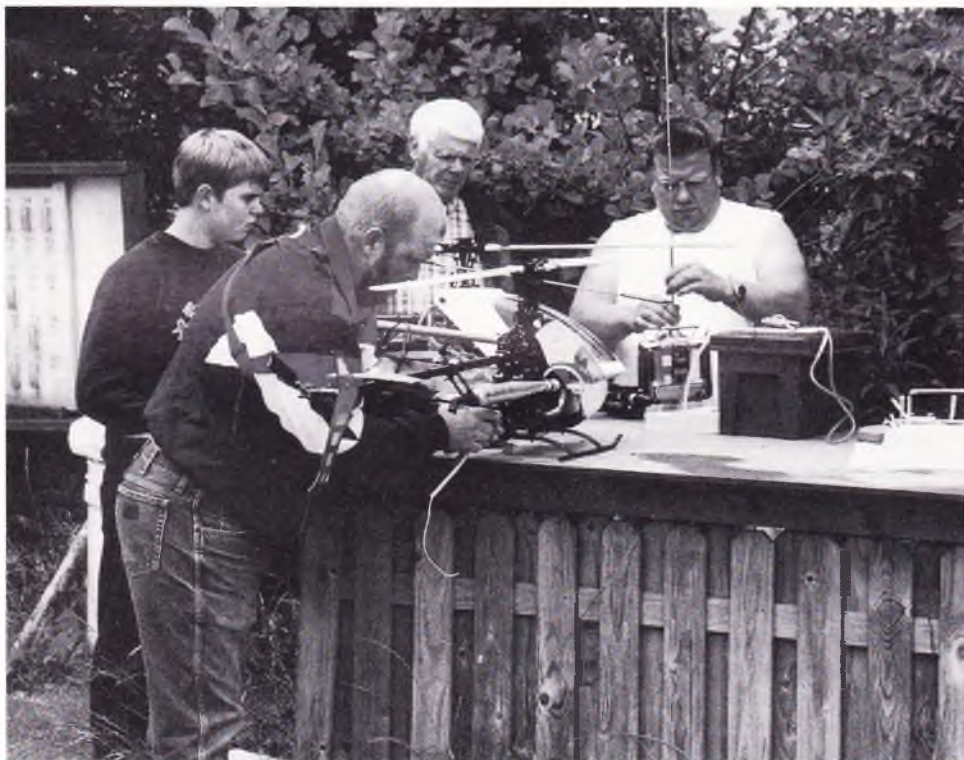
Mit første besøg gjaldt sommerlejren i Veerst, som er for helikopterpiloter. Det er 4. gang, at der afholdes sommerlejr for vordende eller let øvede helikopterpiloter.

Torsdag den 6. juli var den dag, som jeg havde valgt at besøge dem. Når man kommer sydfra til Veerst by, drejer man midt i byen til venstre ved et stor Galleri, og et par kilometer ud ad vejen støder man pludselig på skiltet "RC-klubben Falcon". Det er ca. 17 år siden, jeg havde været på disse kanter. Dengang var jeg selv på sommerlejr; men det var for fastvingede fly.

Sommervejret var slået om til skyet, og på himlen var der mange truende regnskyer, som dog kun nøjedes med at true i de timer, jeg var der. Ved et arbejdsbord i det ene hjørne af campingpladsen til lejren står Svend Plougstrup, han har sat en uge af til at tage sig af arrangementet sammen med Frederik. Om aftenen kommer der så flere af klubbens medlemmer og hjælper til med det fornødne.

Klubhuset er et gammelt maskinhus

Svend, Frederik og undertegnede sætter os ind i Falcons klubhus og får os en lille snak om sommerlejren og klubben. Klubben har i år fejret sit 25 års jubilæum. Klubhuset er et gammelt maskinhus, som Falcon i sin tid fik af Olav, som ejer gården og jorden, de flyver på. Klubhuset er et pænt stort



Ved arbejdsbordet i det fri kan der justeres og checkes, inden man skal i luften.

klubhus med en undervisningsafdeling i den ene ende og opholdsafdeling i den anden, og i samme rum er der køkken med bar. Lokalefaciliteterne er i orden bortset fra muligheden for at kunne bade. Denne mangel har man løst ved at få lavet en aftale med den

lokale sportsforening, hvor man har fået lov til at låne deres klubhus, hvor der er badefaciliteter; det tager kun 5 minutter at køre derhen.

Piloterne er hovedsageligt fra Sjælland

I år er der ca. 25 til 28 piloter på lejren. Der er sat en et max på 25 piloter, men grænsen er lidt flydende, da ikke alle er der fra start til slut, eksempelvis RC-unionens formand, Lars Kildholdt. Han tog hjem om onsdagen, da han tilsyneladende havde haft for mange uheld med sin helikopter. Jeg havde ellers regnet med at få en lille snak med ham, men nej.

De, der kommer på sommerlejren, er en blanding af helt eller næsten nye og de mere erfarne. Det er en god kombination. Piloterne kommer hovedsageligt fra Sjællandsområdet; ellers er det Hjørring, Ars og Århus.

Jeg mødte Bente fra Rotordiscen. Hun var nede med reservedele, og flere har også været på besøg i butikken – enten af lyst eller af nød, som Svend diplomatisk udtrykker det.

Senere så jeg også Erik Toft fra Hobby World. Han var der også med reser-

Svend Plougstrup og Henrik ved bardisken i Falcons klubhus.





Nina og Jacob påstod, at det var deres helikopter!

vedele og lidt isenkram i sin varevogn. Det er godt at have en backup af disse hobbyforhandlere. Tænk, hvis man lige pludselig stod og manglede en eller anden bestemt ting, og man ikke havde den mulighed; ja, i værste fald kunne man så være nødsaget til at tage hjem igen, eller til at køre meget langt for at finde et reservedelslager. Nu kan de straks komme videre, og "havari-kommissionen" kan måske fortælle, hvad årsagen til havariet var.

Der afholdes også "hyggeaften". Til den foregående dags hyggeaften var der 34 personer. Man hyggede sig i pavillonen med grill og det hele, og vejret var pragtfuldt.

Der er etableret selvhjælpsgrupper

Sommerlejren styres på en meget enkel måde, idet det ikke hele tiden kan være de samme piloter, som skal være instruktører. Svend fortæller, at det kun er muligt at holde en sommerlejr hos dem, når det foregår på den måde, de har arrangeret det på.

Der er oprettet en slags selvhjælpsgrupper. Der er nogle til at besvare spørgsmål, give vejledning eller henvise til nogen, der kan hjælpe. En person kan jo ikke vide alt om den eller den model. Hvis en model eksempelvis gør sådan og sådan, henvises der til en, der måske lige ved noget om dette specielle emne. På den måde har det virket hvert år. Det giver en god basis, og det er hyggeligt at se, når de kommer næste år, at der er sket fremskridt.

Der er da sket småhavarier, men ikke de helt store – bortset fra formandens havarier.

Det er de kendte mærker

Der er ca. 40 modeller repræsenteret på sommerlejren. Det er alle byggesæt,

og de fordeler sig nogenlunde ligeligt på de kendte mærker, der findes på markedet herhjemme – nævnt i flæng: X-cell, Vario, Graupner og Robbes Futura, enkelte af Kyoshos og en fra India. Det er primært OS motorer og enkelte med Webra motorer. De fleste radioer er Futaba og Multiplex.

Ved en hurtig gennemgang af teltlejren må jeg konstatere, at der er flest mænd. Pigerne er ikke repræsenteret som piloter, og de koner og kærestere, der er med, forekom mig ikke at være overvældende mange. Der er også enkelte mindre børn med.

En af deltagerne fortalte mig, at om aftenen er der "helikopterflyvning" på storskærm via simulatorflyvning.

Der flyves fra kl. 9.00 til 22.30.

Som nævnt tidligere var Hobby World på pladsen med reservedelsvognen, og jeg faldt i snak med Erik, og det endte med, at jeg fulgte med ham hjem for at se hans hobbyforretning i Vejle.

Sommerlejr 2000 Nuserne

Vejret har ikke været sommerlejrene gunstigt stemt i år.

Tirsdag den 12. juli om morgen kører jeg fra Lystrup for at begive mig sydpå mod Nuserne i Grindsted. Vejret er hæderligt, men jeg skulle lige et ærinde i Århus og havde netop parkeret bilen, da det begyndte at lyne og tordne, og pludselig stod det ned i "stænger".

Hvordan finder man pladsen

Jo længere jeg kom sydpå, des bedre blev vejret. Da jeg ankom ad hovedvejen fra Vejle/Billund, kunne jeg se på

kortet fra klubhåndbogen og Nusernes egen flotte brochure, som var udsendt i forbindelse med sommerlejren, at nu skulle jeg dreje til venstre et eller andet sted, så tænkte jeg: hvordan finder jeg nu ud af, hvornår det er, jeg skal dreje. Men de bekymringer kunne jeg godt have sparet mig; der var nemlig sat skilte op resten af vejen, så der var ikke noget at tage fejl af.

Kort før lejren møder jeg Erik Ny-mark fra RC-unionens bestyrelse. Eriks speciale i bestyrelsen er flyvepladser og forsikring. Han er på vej hjem på grund af vejret; hans familie var blevet træt af regnvejret. ➤

Gitte Jensen fra Sønderborg MFK er klar til start, når Peer lige har fået justeret det sidste.





Et kig ind i forteltet hos Keld Jensen fra Sønderborg MFK, hvor han har sine modeller linet op.

Nuserne tog over, efter at Egeskov ophørte

Da jeg ankommer til pladsen, begynder det igen at styrtregne, og jeg skynder mig ind i det store telt, som er stillet op lige ved siden af parkeringspladsen. Inde i teltet er der pølse- og ølsalg. En halv snes mennesker sidder bænket rundt omkring; resten sidder nok i campingvognene og teltene, eller er taget på sightseeing, tænker jeg, for der er nok at se på i området, lige fra Legoland og Løveparken og til det sted, hvor Egtvedpigen blev fundet. Men humøret er der tilsyneladende ikke noget i vejen med. I teltet møder jeg blandt andet den tidligere formand Otto og den nye formand Thomas Steensen. Et enkelt par fra MFA sidder og spiser pølser. Jeg beslutter at gøre det samme.

Hvad har du fejlet ind under gulvtæppet?



Jeg henvender mig til Thomas og aftaler et interview. Thomas fortæller, at da Egeskov ophørte med at eksistere som modelflyveplads, tog Nuserne i Grindsted initiativet til at holde en sommerlejr. Tilbage meldingen til arrangørerne var positive, så de vovede igen i år at afholde en sommerlejr. Vi ved alle, at det er et stort arbejde at arrangere større stævner og sommerlejre, derfor begyndte man allerede i efteråret at planlægge dette års sommerlejr.

Hvem står egentlig bag ved arrangementet?

Det gør bestyrelsen, som består af 5 medlemmer, samt flere af medlemmerne, som møder op på skift, da ikke alle har ferie, men de kommer så og hjælper efter arbejdstid. Men der er fast 5 mand på pladsen til at tage sig af arrangementet. Klubben har ca. 30 medlemmer.

Sightseeing i området

Thomas havde heller ikke ferie, selv om det lød sådan, da han fortalte mig, at han skulle flyve til Ibiza om aftenen, men det er, fordi han er pilot hos Maersk og selv skal sidde ved pinden.

Thomas fortæller mig, da vi sidder i deres dejlige klubhus, at deres næste planer er at få lavet en terrasse, hvor man kan sidde ude, og så skal der laves en dør ud til terrassen fra klubhuset.

Arrangørerne har taget højde for det danske vejrlig, idet man i løbet af året har forberedt flere arrangementer, hvis der var interesse for det. Det er ikke sådan, at folk skal føle sig forpligtet til at deltage. Man tager stilling til hvert arrangement om morgenen, og de, der har lyst, kan så tilmelde sig. I lighed med sidste år havde man igen arrangeret en tur til Billund Lufthavn. Ca. 30 personer havde meldt sig, så man blev opdelt i forskellige hold. På grund af den store tilslutning til rundflyvningen blev det nødvendigt at leje to sportsmaskiner, så der blev fløjet formationsflyvning ind over sommerlejren og rundt i området. Klubben havde sørget for, at der blev fløjet til færvpris. Efter sigende var det alle tiders tur. En tur i tårnet blev der også tid til, og et kig ind i et rutefly for at se, hvordan det styres, eller om computeren styrer det. Dagen i forvejen havde man været en tur ved veteranflymuseet i Stauning, og et besøg hos modelhobbyforretningen RC-hobby Bork Havn i Hemmet var det også blevet til.

20 kr. pro persona

Til dette års sommerlejr var der lige så mange som sidste år. Ja, der var sågar besøg fra Norge og Sverige. Parret fra Norge havde 30 års bryllupsdag den dag, jeg var der. Der var blevet sunget morgensang akkompagneret med harmonika og guitarspil fra nogle RC-pilo-

ter. En sådan tradition med at blive vækket med morgensang på sin bryllupsdag har man tilsyneladende ikke i Norge, men den norske frue kom da langt om længe ud.

Modelflyveren fra Sverige havde ingen modeller med, da han ikke havde plads i sin bil, men han ville gerne være på pladsen og kikke på.

Der er ingen begrænsninger på, om man vil være der hele perioden eller kun et par dage; man betaler kun for det antal dage, man er der. Prisen er kr. 20 pro persona. Klubbens holdning er, at man skal have det sjovt, og der skal ikke være den store fortjeneste, men det skal kunne gå rundt. Der er lagt strøm ud, så hver enhed kan få strøm, og de kan få ladet deres grej op og holde gang i køleskabene mv. Bondemanden, som ejer arealet, har klipet stedet, hvor teltene står, og hvis man ønskede mere plads, så skulle han nok komme og klippe det. Det er en brakmark, som de har fået lov at slå lejren op på.

De, der kommer, er dem, der bestemmer

Da jeg var der, var der ca. 30 campingvogne og telte. 60-75 personer har der nok været; enkelte var som tidligere nævnt taget hjem på grund af regnvejret.

Nu kom jeg lige i middagsstunden, og fra kl. 12.00 til 13.30 er det ikke tilladt at flyve med motorfly. Denne pause holder man for at bibeholde det gode naboforhold. Derfor herskede der en dejlig ro over hele området; men da klokken blev 13.30, var stilheden slut, og der kom gang i en del fly. Flere af flyene blev fløjet af forholdsvis unge mennesker. Hvor mange fly der var repræsenteret, ved jeg ikke, men ved tilfældige kig ind i biler og campingvogne, kunne jeg se, at der var mange, som havde mere end et fly med.

Flyvepladsen dækker et areal på ca. 3 hektar. Der er 2 baner 110 m x 20 m Ø/V og 100 m x 10 m SØ/NV.

På mit sidste spørgsmål om, hvad der skulle foregå i dag, svarede Thomas, at der ikke var noget specielt i dag – kun al den flyvning, man ønskede sig, og som vejret tillod.

Man har morgenbriefing hver dag, og dér tages der stilling til, hvad man skal lave. Som Thomas sagde: "De, der kommer, er dem, der bestemmer".

Morgenmaden synes jeg lige jeg vil nævne. Hver dag kan man skrive på en bagerpose, hvad man ønsker til morgenmad næste dag, og hvilken avis man ønsker medbragt. Priserne ligger i klubhuset, så hver især skriver på, hvor meget man skal betale. Sidst på eftermiddagen bliver de respektive poser afleveret hos bageren, og næste dags morgen kommer bageren og afleveret brødet. Jo, der er service på.

Pandrup sommerlejr

Der var flere ting, der undrede mig under besøget i Pandrup. For det første, at da jeg ankommer til Sandmose Modelflyveplads torsdag den 13. juli, er der ikke en sjæl på flyvepladsen. Ganske vist var vejret heller ikke til modelflyvning; det stormede faktisk. Men det, der undrede mig, var, at der ikke var et eneste telt. I min naivitet troede jeg, at selve lejren også var ved flyvepladsen; men jeg kan godt se, det vil være en helt skør tanke. Men det undrede mig også, at der ikke var en eneste henvisning til, hvor sommerlejren så var henne? Jeg ringede derfor til Kurt Hevang, som er primus motor for hele arrangementet. Han var selvfølgelig ikke hjemme; heldigvis var hans datter der, og hun fortalte mig, at selve lejren var på skolen i Åbybro.

Åbybro ligger ca. en halv snes km fra Pandrup. Der var ingen problemer med at finde lejren, idet der var sat skilte op, som meget instruktivt viste vej til skolen.

Har afholdt sommerlejre siden 1976

Det var noget af en lejr, der åbenbarede sig for mine øjne. Omkring 50 campingvogne og telte var opstillet i flere rækker. Det var en hel by med alle dertil hørende faciliteter, skulle det vise sig, idet skolen havde stillet baderum, vaskerum, køkken og fælles lokaler til rådighed for alle deltagerne.

På anvisning fra flere modelflyvere fandt jeg hurtigt lejrchefens telt; men lejrchefen Kurt Hevang og hans kone Jette var der ikke. Jeg blev så henvist til kontoret på skolen, hvor jeg ganske rigtigt fandt dem. Jette suste rundt og



ENGVEJEN - LØRDAG D. 15-7 KL. 1400
FØLG OPSATTE SKILTE VED OMFARTSVEJEN - FRI ENTRE



Skillet ved indkørslen til Pandrup by. Skiltemaler er Jette Hevang.

havde travlt med alt muligt. Kurt og hans næstkommanderende, Svend Hjermitzlev fra Skagen MFK, sad på lejrchefens kontor, som var kommandocentralen for hele arrangementet. De var i samtale med en tredje medarbejder, Knud Bjarne (K.B).

Efter at være bænket ved bordet med en kop the/kaffe, som Jette havde ordnet, spørger jeg om, hvor mange der er tilmeldt på nuværende tidspunkt? Kurt fortæller, at der er 135 personer incl. 27 børn udefra + 9 mand fra klubben. Kurt og Svend fortæller samstemmende, at man har afholdt sommerlejre siden 1976, hvor det først var i Ska-

gen i mange år, men man syntes, der skulle forandring til, og derfor er man rykket ned til Sandmose MFK.

Der forventes næsten 100 piloter

Mange af de piloter, som år efter år er kommet på sommerlejren i Skagen, besøger også sommerlejren i Pandrup, nogle kun for en enkelt dag. Dagen før havde der eksempelvis været ti piloter fra Skive MFK.

Til opvisningen i forbindelse med Sandmoses MFK's 25 års jubilæum, forventedes der at komme næsten 100 piloter. Hele menageriet styres af ca. 10 m/k; det er temmelig imponerende. Heraf er der særligt nogle unge mennesker fra klubben, som gør en meget stor indsats, siger Kurt. Det er lige fra tømning af affaldsposer til alt andet forefaldende arbejde.

Der var i år præmier fra to hobbyforhandlere: Avionic, Århus, og Electric Flight Equipmen i Frederikshavn. Af pokaler er der en til hver enkelt konkurrence; det bliver til en pæn portion pokaler.

Nej fra Pandrup kommune

Kurt har brugt over et halvt år på forberedelse af arrangementet, og hertil tilføjer Svend, som har lavet sommerlejr over 15 år, at han hjælper til under hele sommerlejren, men ikke med det forberedende arbejde. Det er det samme koncept, arrangementet køres over fra år til år. Derfor har Svend og Kurt talt meget sammen om arrangementet.

Kurt startede med at være lejrchef i Skagen, og på den måde kom han mere og mere ind i det. De har udvekslet erfaringer, og nu kører det faktisk lige efter bogen

Det undrer mig (nu undrer han sig igen -red.), at man har lagt lejren i Åbybro, når man hører under Pandrup, men jeg er tilsyneladende ikke den eneste, der undrer sig. Det gør journalisten fra Nordjyske Stiftstidende også, idet han finder kommunens begrundelse mærkværdig. Begrundelsen skulle være, at Pandrup kommune mener, at en lejr på en af kommunens skoler vil konkurrere med kommunens campingpladser. Derfor har man sagt nej til at huse sommerlejren, så pludselig havde arrangørerne virkelig et problem. Men Åbybro ville meget gerne have dem.

Ved selvsyn så jeg, at skolen i Åbybro byder på de perfekte rammer. Der er køkken, hvor man også kan spise, hvilket mange gør, og opvaskemaskiner samt vaskemaskiner, toilet og badeforhold, fælleslokaler, videorum og computerrum, hvor du kan "lege" med flysimulatorer. Man har installeret Great Planes programmer. Computerne er optaget i hele åbningstiden, som ligger fra formiddag til sen aften, og

Tre af hovedpersonerne bag "Sommerlejr 2000". Fra venstre er det Kaj Pedersen, formand for Sandmose Modelflyveklub, Svend Hjermitzlev, formand for Skagen RC-klub, samt Kurt Hevang fra Sandmose Modelflyveklub.





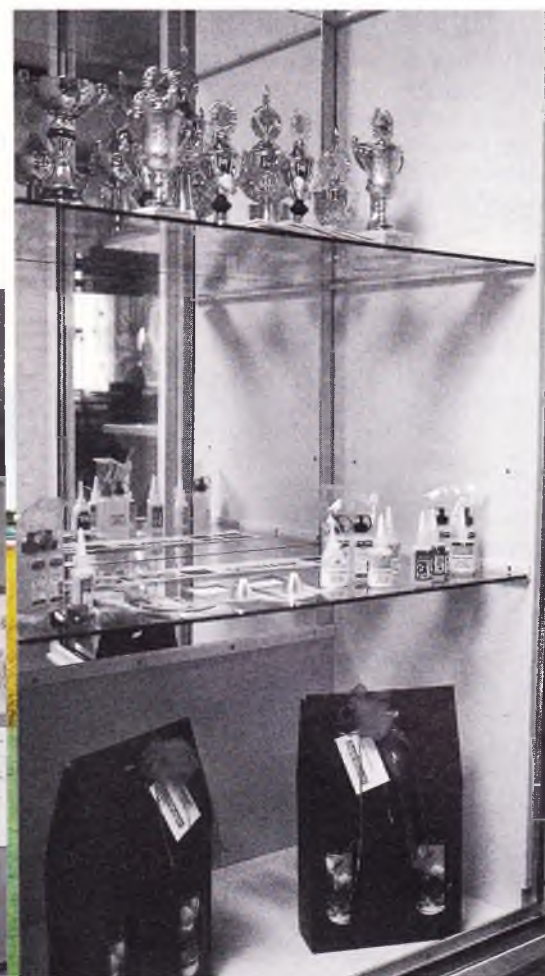
Jette Hevang er en af dem, der løber meget stærkt på sommerlejren. Her har jeg fået hende placeret mellem to yngre deltagere.

det er både store og små, der sidder klippet til skærmene.

Gymnastiksalen tjener som hangar for de mange fly. Der er også et reparationslokale, hvis det skulle blive nødvendigt.

Sidste år var sommerlejren i Pandrup kommune, hvor man havde lånt Hune friskole, som kun ligger 2 km fra Vesterhavet. På denne plads lå man mere i læ, idet pladsen var omgivet af høje træer hele vejen rundt, og man

De mange pokaler o.a., der uddeles på sommerlejren.



havde kun gåafstand ned til stranden, så på den måde var placeringen bedre sidste år.

Lejrchefens kontor er åben fra 8 morgen til?

Hvad er prisen egentlig for et sommerlejrhold? Voksne kr. 40 og børn under 12 år er gratis. Man kan komme og gå, som man vil. Ønsker man kun at være der en enkelt dag, er det helt i orden. Der er også nogle, som bor i sommerhus, og de kommer så ned og kikker og evt. flyver. Alle er velkomne til at besøge dem og komme til at flyve.

Hvordan kommer man i kontakt med lejrchefen? Lejrchefens kontor er åben fra 8 morgen, til lejrchefen går til ro i sit telt et godt stykke forbi midnat. Det bliver sådan ca. et gennemsnit på 5-6 timers søvn i døgnnet for Kurt, Jette og Svend.

De mennesker, der kommer, er væl-

dig positive og glade. Det er meget sjældent, at der er problemer med nogen. Selvfølgelig kan der være tilfælde, hvor man må skrue bissen på, men det er uhyre sjældent, siger Kurt. Der er også mange, som kommer år efter år, så det er dejligt at kunne arrangere sådan en lejr. Der har på et tidspunkt været 242 mennesker i Skagen til en sommerlejr, men det var for mange; da var man ved at køre sur i det.

Mange tilladelser skal indhentes

Hvordan tilrettelægges og organiseres sådan et arrangement? Kurt har det hele i et stort ringbind, som man kan kalde en slags drejebog. I den er der lavet lister over, hvad de forskellige skal lave. Eksempelvis: Kaj Pedersen står for mange af de praktiske ting som at sætte skilte og affaldsstativer op og at få tingene hentet igen. K. B. har mange forbindelser, så han sørger for indkøb af mad mv. En checkliste følges meget nøje, og denne liste går man frem efter fra år til år, så man hele tiden har styr på tingene. Er der ændringer til listen, rettes det straks.

Der skal indgås aftaler med Brugs, slagter, kommune, øvrige myndigheder mv. – bageren må folk selv klare. Der er tilsyneladende ikke noget, der mangler, idet Kurt fremviser en attest på, at Jette har et uddannelsesbevis fra AMU, som viste, at hun må sælge pølser. Jo, sagerne er i orden. En anden ting som tilladelse til at flyve i klitterne mangler der heller ikke. Men det er en noget omstændelig affære at få sådan en godkendelse igennem. Ifølge papirerne i sagen kan jeg se, at hele 5 myndighedsinstanser har været indblandet for at godkende en sådan flyvning – kun for at nævne et par stykker: miljøministeriet, klitfogeden, kommunen osv.

Flyvningen i klitterne foregik tirs-

Computerrummet, hvor simulatorflyvningerne foregår.



dag aften, og man havde for første gang haft en annonce i avisen, og i Abybro Turistbureau og Blokhush Turistbureau havde man sat opslag op om, at man ville flyve 2 m golf i klitterne. Her måtte deres udsendte melde pas; det anede jeg ikke hvad var.

Svend fortæller, at der udlægges 10 "golfhuller" i terrænet med startflag og landingsnumre. To piloter følger hinanden – den ene flyver – den anden tæller. Den pilot, som ved håndstart har gennemfløjet banen på mindst mulige kast, har vundet. Hvert hul består af en hulhopring med en diameter på ca. 1,20 m.

Avisen udsolgt

Ved indkørslen til Pandrup ser man et stort skilt på 1x1 m "Pandrup Model Air Show, lørdag den 15. juli".

Klubben har 25 års jubilæum i år. Kunstneren bag skiltet er Jette Hevang. Det har taget en rum tid at lave skiltet.

Nu undrer deres udsendte sig igen, for da jeg ankom om morgenen til lejrplassen, sad mange fordybet i at læse en bestemt avis. Det viste sig, at man om onsdagen havde haft Nordjyske Stiftstidende på besøg. Om torsdagen havde de et meget fyldigt referat i avisen; det fyldte en halv side. De 5 aviser, som Kurt havde købt, forslog ikke meget; de blev revet væk i løbet af et øjeblik. En modellflyverkone, som ville købe avisen oppe i byen, ville gerne købe 2 aviser, men det kunne kioskdamen ikke forstå og spurgte, om hun ikke kunne nøjes med én avis, for der stod da det samme i begge aviser. Samme kioskdame, sagde også, at det var første gang, at hun havde haft udsolgt avisen i løbet af en time.

Der er briefing hver dag kl. 10.00 på skolen, hvor man tager stilling til, hvad der skal flyves, eller om flyvningen eventuelt skal aflyses, som det var sket, da jeg var der.

Større luftslag over Pandrup-Kaas for 60 år siden

Natflyvning flyves der skam også. Banen afmærkes med landingslys og med blink i begge ender.

Foruden alle de andre konkurrencer kan nævnes limbo med landingscirkel og hangarskibslanding. Der er uddelt stemmesedler til hver enkelt, hvor man kan stemme om bl.a. flotteste model, mest skalarigtige, ugens mest fightende pilot i Fly for Fun og "Sommerlejrens Karl Smart" osv. Til sidst på skemaet kan man komme med ris og ros, eller om man synes noget kunne have været gjort bedre – anderledes.

Pandrup modellflyveplads, som egentlig er det primære sted, oplevede jeg ikke at se flyvning på, da al flyv-

ning som nævnt var aflyst på grund af vejret. Men det er nok de færreste, der ved, at for 60 år siden fandt der et større luftslag sted over Pandrup-Kaas området. Det var de Bristol Blenheim bombemaskiner, som havde været med til angrebet på Aalborg lufthavn, som på vej hjem til England blev angrebet af tyske jagermaskiner. Kampene foregik lige over Kaas-Pandrup egnen. Det er lidt mærkeligt at tænke på, at der over det område har lydt maskinkanoner, og der er sket flere nedstyrninger.

I samme område havde Henning Boisens B-17 om onsdagen sin jomfruflyvning, som iflg. øjenvidner gik godt. Den var meget hurtig i luften, og – som avisen skrev – den tøvede et øjeblik, da den var kommet op, som om den helst ville ned på jorden igen, men så valgte den luften.

Værre er det heller ikke

Jeg slutter hermed mit én-dags besøg i Pandrup Sommerlejr med at stille spørgsmålet: Hvordan kan man blive ved med at få gnisten til at køre sådan et show år efter år?

Hertil svarer Kurt og Svend, at de bruger godt og vel en hel uge på sådan et arrangement samt et par weekender. De starter om fredagen og slutter den næste mandag. Det lyder hårdt, siger de til hinanden, og når de starter om søndagen ved en sommerlejrsgyndelse, kikker de på hinanden og siger: "Gør vi det virkelig igen?" men så går de i gang, og de synes, det er virkelig sjovt og skægt. Når søndagen er ovre, og det hele er slut, er man godt trætte og brugte, men alligevel glæder man sig til næste år igen, så værre er det heller ikke, slutter de to herrer vores samtale.

"Hvorfor starte med en beta, når man kan begynde med en Alpha?"

Wemotek AlphaJet, bygget af Robert Miller og fløjet af Peter Bech

AlphaJet fra Wemotec er en overbevisende model såvel for den øvede pilot som for begynderen på EDF (electric ducted fan). Med en ordentlig motorisering og akku er det et fremragende fly.

Så enkelt kan det siges. Og de, som har været med til flyvningerne med den, vil kunne bekræfte det.

Beslutningen

Både Robert og jeg selv havde længe haft en idé om, at det var på tide at gå op i størrelse efter de indledende EDF flirterier med Gnat'en og Glöckner modellerne.

Det kom sig så, at Jan Abel havde et godt tilbud på Wemotec AlphaJet inklusive 90 mm fan, og at jeg selv hav-

de en egnet HP290 motor til overs (fra min "FoamFires" sørgelige endeligt efter kun 14 sekunders vild flugt).

Selv havde jeg rigelig gang i en helt uoverskuelig bunke af byggeprojekter, men Robert havde tid og syntes, det kunne være spændende, så jeg købte dyret, og Robert gik i gang med bygge-





Foruden hos tyske Dornier er AlphaJet også bygget hos franske Dassault. Den mest iøjnefaldende forskel på den franske (øverst) og den tyske udgave er i næsepartiet, hvor den franske er afrundet, mens den tyske er spids.

AlphaJet

AlphaJet er en 2 motors træner bygget af Dornier. På adressen:

<http://home.planetinternet.be/Aul26-gvanroyllalphajet.ht>

er der mere information om den "store" udgave.

En enkelt AlphaJet fra Luftwaffe var "on display" i sommeren 1998 ved Flyvestation Værløse traditionelle "Åbent Hus" arrangement. Her fik vi et godt indtryk af, hvad den formår af manøvrer. Det ligger tæt op ad det, vi ser andre subsoniske trænere som f.eks. Hawk'en, præstere. Umiddelbart ser det dog ud til, at den har noget større kraftoverskud og klarer højere G-manøvrer end Hawk'en.

Wemoteks model er en "skalalignende" profiludgave. Der er valgt et RG14 profil, hvilket umiddelbart indikerer højere fart med lav modstand og et godt glidetæl. Designet er en kombination af Oliver Wennmacher og Ulf Herder, som heldigvis fik overtalt Oliver til at bruge RG14.

Byggesættet

Modellen er konstrueret til en enkelt fan-unit.

Byggesættet indeholder alt til modellen. Kroppen er en profilkrop skåret ud i 3 mm let x-finér og med udfræse-

de letningshuller. Vingen er en traditionel skumvinge beklædt med abachi og med udfræsedede brønde til servoer.

Det hele er af fin kvalitet.

Kroppen skal have lidt "tilbygninger" i form en batterikasse på toppen, afstivningskasser på siden af profilkroppen samt et cockpit fremme.

Alt blev vejet, og det ser ud til, at den træfærdige model kan holdes under 700 gram, dvs. en total flyvevægt på under 2 kg.

Byggevejledningen er på tysk, og der mangler de sædvanlige eksplosionsstegninger. Derfor er det nok for den mere øvede modelbygger.

Klar med modellen.



Byggeriet

Som nævnt under byggevejledningen er det ikke så nemt at finde ud af, hvordan dyret skal samles. Det kræver et nøje studium af tegningen, før fiduserne falder på plads.

Så en lille OBS! er der: Den udskårne profilkrop skal bygges bredere og stives af ved hjælp af 5 mm balsalister og en yderbeklædning af 1,5 mm balsa. Kun ved en nærlæsning af tegningen går det op for en, at balsabeklædningen kun er på det første stykke til lige efter udblæsningen. Derefter er den beregnet til filmbeklædning. Man kan se det indirekte på tykkelsen af de lister, der skal limes på.

Vi begik fejlen og har beklædt hele kroppen med 1,5 mm balsa. Det betyder i praksis, at bagkroppen bliver lidt stivere, og det er jo ikke så galt endda – specielt, da vi jo skal flyve med noget kraftigere motorisering end normaludgaven, og der skal sideror på, hvilket selvfølgelig giver større sidekræfter på bagkroppen ved manøvrer.

Modifikationer

Afbalancering af fan (vigtigt)

Konfiguration (PB)

Det var længe besluttet, at AJ kunne bære op til 12 celler og stadig ligge under 2 kg. Ved en test viste det sig, at Eco-Fan Pro allerede brugte omkring 40 ampere med 290 motoren og 8 celler. Vi bestilte derfor den nye MidiFan (afløseren for EcoFan), og testen af denne viste et langt lavere strømforbrug på kun 29 ampere ved 8 celler. Så det var helt klart den, der skulle i.

Det er vist, hvad man kan kalde en stribe.



Slutresultatet kom herefter til at se således ud:

Beregning

Airframe, tom650 g		
Monteringsklar med cockpit og uden maling og transfers		
Impeller	105 g	WeMoTec Midi Fan (nyhed i 1999)
Motor	240 g	HP 290/20/6
Akku	708 g	Sanyo 12*RC2000
Servoer	36 g	4 stk, Pico BB
Regulator	40 g	Jan Hacke 40A inklusiv ledninger
Modtager m. batteri	51 g	Micron uden kasse med flex
Diverse	120 g	Forskel mellem teori og faktisk vægt

Flyvevægt 1950 g

Planareal	28 dm ²	Beregnet
Planbelastning	68 g/dm ²	
Thrust behov	975 g	50% af flyvevægten

Preflight test (RM)

Niels Bohr Instituttets søsterafdeling på Studsgårdsgade ("The Miller Labs") lavede den endelige preflight test med følgende resultat:

Volt:	12
Ampere:	39
Watt:	460
Thrust:	1,4 kg

Med et statisk tryk på 1,4 kg vil vi ligge på ca. 70% thrust, så det ser rigtig lovende ud, faktisk det højeste vi pt. har haft – bortset selvfølgelig fra pjatteriet med Gnat'en (som kom op på 90%, men kun kunne køre i 2 minutter).

Breaking the Waves!

Det var med slet dulgt nervøsitet, Alpha Jet'en skulle jomfruflyves ved KFK's hobbyflyvetræf d. 13. juni 1999.

Der var et par gasser impeller-modeller til stede (F-16 og JAS), men specielt F-16'eren havde ikke vist imponerende flyvning, så vi havde måske en lille chance for at vække lidt opmærksomhed med Alpha Jet'en.

Og det skete jo så også, og med fuld musik!

Med en næppe hørlig, men behagelig markant hvislen steg Alpha Jet'en til vejrs, overbevisende og kraftfuldt. Ikke et øje var tørt. Der kom endda anerkendende kommentarer fra F-16 piloten. Modellen var (som sædvanligt for Robert Miliers hånd) fremragende bygget, og der skulle kun lidt op-trim på.

Første tur var den nerveafvæbnende trimmetur og blev hurtigt afsluttet med en noget for hurtig landing.

Anden tur skulle bringe os lidt tættere på performance limit, og der blev prøvet et par manøvrer som loop og imelmann.

Tredje tur skulle så være mere en stresstest-tur, så kurverne blev gjort lidt snævrere, og der blev fløjet lidt mere aggressivt. Igen helt uden problemer. På intet tidspunkt kom vi i nærheden af stall-grænsen, og landingsha-

stigheden var nu blevet noget lavere – dog stadig for hurtig.

Det var klart og tydeligt, at der med det pågældende profil er langt bedre glide end det, vi er vant til fra tidligere EDF'ere, måske bortset fra Glöckners F-86.

Fed lyd!

Har man hørt en rigtig gasturbine-model, var lyden fra A-J'en helt i top: En lidt hæs, indelukket hvislen som fra et svejseværk. Minder meget om en Simjet. Der mangler kun lidt af brølet fra oliefyret.

EDF'er plejer at hyle lidt, men ikke MidiFan'en. Den blæser. Og rigeligt endda!

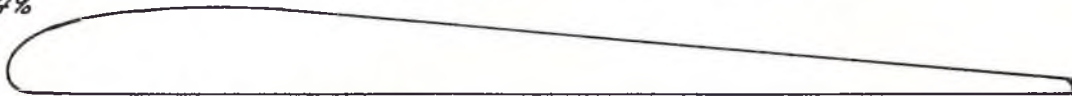
Peter Bech / Robert Miller



WÖBBE KING 2.5-25-8

VERDENS MEST BRUGTE HALEPLANSPROFIL

$r \approx 4\%$



8% TYK V. 20%

STØRSTE HVÆLVING 2.5% VED 25%

KONSTRUERET AF GERHARD WÖBBE KING 1982/83

JK.00

Et berømt haleplansprofil

Den meget alsidige tyske modelflyver Gerhard Woebeking havde sidst i firserne nogle problemer med højstarten og stabiliteten på sin seneste F1A model. Der var turbulatorer nok på vingen, men han havde en fornemmelse af, at det var haleplansprofilet, som drillede. Han prøvede derfor flere forskellige – nogle spidse og krumme, andre nærmest symmetriske – og endte efter lange teoretiske samtaler med andre fritflyvere med det her viste pro-

fil. Og det virkede. Modellen fløj nu, som den skulle.

Profilet udmærker sig ved sin karakteristiske store næseradius og det lange lige stykke på oversiden ned mod bagkanten. Efter offentliggørelsen i flere FF-blade blev flere og flere fritflyvere overbevist om profilets lysaligheder, og det anvendes den dag i dag i stor udstrækning.

JK

kilos træk uden permanent deformation. 3/2,0 mm fik permanent deformation allerede ved ca. 6 kg, 3/2,2 mm ved ca. 7 kg og resten ved over 9 kg. 3/2,8 mm blev belastet til brud og knækkede med et brag ved ca. 13 kg.

De her nævne kræfter/træk er meget realistiske på Wakefieldmodeller, og det synes, som om at typen 3/2,6 er den ideelle. Der findes tilsyneladende et eller andet bestemt forhold mellem kulfiber og stål; for meget stål er lig med for hurtig permanent deformation, og det er også tungere.

Jeg bruger p.t. 3/2,6 i mine modeller, hvorved jeg sparer 3,5 gram i forhold til tidligere anvendt 3 mm pianotråd, og det er fortrinligt!!

JK

PS.

Min kilde til kanylerørene arbejdede hos Herlens Rør, men han er stoppet – desværre. Prøv selv at ringe til rørfirmaet, tlf: 43 43 09 11.

I 3 mm tykkelsen skulle de koste ca. 130,- kr./m.

Spar vægt!

I slutningen af 1998 faldt jeg ved et tilfælde over nogle interessante rør i rustfrit stål, såkaldte kanylerør. Jeg fik en håndfuld med, allesammen med samme udvendige diameter, 3,00 mm, svarende til diameteren på mine vingestål i mine Wakefieldmodeller. Indvendig var de fra 2,00 til 2,80 mm.

Måske kunne de bruges til vingestål i stedet for pianotråd (det er tungt) med et fyld af kulfiberrovings (kulfibertråde) og epoxy. I mit idecenter lå en lille notits på en tegning af en amerikansk Wakefieldmodel med sådanne vingestål. Kulfiber og stål er en god blanding. Stål er sejt, og kulfiber er stift (og sprødt).

Jeg fyldte alle kanylerørene med kulfiber/epoxy, hærkede dem i bageovnen, kortede dem af til længden af mine vingestål – 105 mm – og vejede dem:

Jeg har anvendt kulfiberrovings på 200 TEX (200 g/km) og har fundet en formel for, hvor mange rovings der kan være i røret:

$\text{radius} \times \text{radius} \times \pi \times 5,7.$

Skal der f.eks. være 30 rovings i røret, klippes femten af i den dobbelte længde, bukes på midten og trækkes efter vædningen med epoxy – husk at tørre overskydende epoxy af med køkkenrulle – igennem røret med en tynd, stærk snor. Derefter hærkning i bageovn ved ca. 100 grader i ca. to timer.

Jeg trækprøvede derefter alle vingestål med 5 kilos træk 45 mm fra skruestikken (plastkæber). Ingen viste tegn på permanent deformation, men blot en udbøjning på 3 til 4,5 mm. Pianotråden viste mindst og 3/2,8 mm mest. Pianotråden kunne også holde til 10

3 mm	pianotråd	105 mm	5,70 g	0,54 g/cm
3/2,0 mm	kanylerør	105 mm	3,55 g	0,34 g/cm
3/2,2 mm	kanylerør	105 mm	3,15 g	0,30 g/cm
3/2,5 mm	kanylerør	105 mm	2,54 g	0,24 g/cm
3/2,6 mm	kanylerør	105 mm	2,20 g	0,21 g/cm
3/2,8 mm	kanylerør	105 mm	1,60 g	0,15 g/cm

F1A profiler

Efter i mange år at have anvendt meget tynde og meget krumme profiler i vingerne på F1A modellerne synes der nu at brede sig en trend med lidt tykkere og mindre krumme profiler. Det skulle give en større højde i BUNTET, da disse profiler ikke yder så stor modstand.

Danske F1A piloter skal nu til at bruge det her viste Victor Tschop profil fra 1987. Vi bringer dels profilet i forskellige størrelser, og dels er der vist de nødvendige koordinater, hvis man vil tegne selv.

Man kan også lade et profiltegneprogram udføre arbejdet, og et sådant findes på Fritflyvnings-Unionens hjemmeside

<http://www.ffu.dk>

Det er nemt at anvende. Det er dog også i mange tilfælde nok bare at gå til den nærmeste kopimaskine, der kan kopiere op og ned i størrelsen.

JK



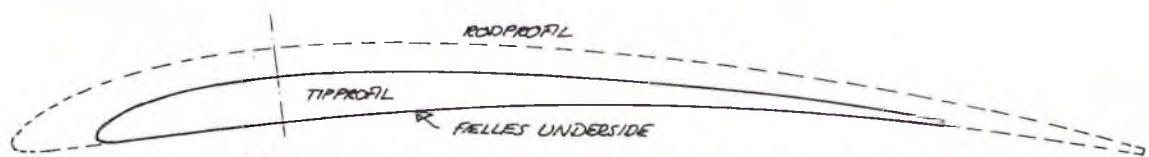
V. TSCHOP 1987

TYKKELSE 6.38% KRUMN. 6.13%

X	0	1.00	2.50	5.00	10.00	15.00	20.00	30.00	40.00	50.00	60.00	70.00	80.00	90.00	95.00	100.0
Y _o	0.89	2.30	3.26	4.56	6.51	7.83	8.68	9.51	9.50	8.95	7.96	6.61	5.00	3.04	1.87	0.49
Y _u	0.89	0.05	0.03	0.32	1.00	1.67	2.31	3.37	4.01	4.26	4.15	3.62	2.71	1.45	0.75	0.00

NO: PROFILTEGNEPROGRAM WINFOIL PÅ WWW.FFU.DK.

JK.00



SÅDAN KAN MAN TEGNE TIPPROFILER MED MINDRE TYKKELSE OG MINDRE KRUMNING. HUSK 2-3° WASH-OUT.

JK.00

JK.00

Fra idé til virkelighed -

"Windstyrke 12"

Af Peter Vestergaard og Jørn Maretti

I vores klub, Woodstock, har vi årligt en 5-6 skræntture, hvor koner, kærestes, børn m.m. deltager.

I starten fløj vi med modeller udvalgt efter "de for hånden værende søms princip", men efterhånden blev vi mere krævende! Herved opstod ideen om at konstruere en rigtig skræntacer.

Kravet var en model, der var hurtig, robust, transportvenlig og rimelig nem at bygge.

Efter en del forsøg og forbedringer er vi så nået frem til "Windstyrke 12", og som navnet antyder, er det en model, der vil noget og helst, når det virkelig blæser. Den bestod sin prøve i 24 m/sek. på skrænterne ved Toftum Bjerge.

Modellen kan ikke anbefales, hverken bygge- eller flyvemæssigt, til begyndere.

Selve opbygningen tager nok et par timer mere end normalt, men det kan godt betale sig at bruge denne ekstra tid, da den bliver utrolig stærk.

Prismæssigt sniger materialerne sig nok op i nærheden af en plovmand.

Halefinne:

Udskær halefinnecenter (nr. 18) med årerne lodret. Udskær spor til kabel samt monteringsbeslag til haleplan. Ribber nr. 19 til nr. 23 udskæres og pålimes. Falsk forkantliste (nr. 24) monteres (for at have noget at lime på.) Dernæst monteres udvendigt kabel (nr. 25). Tilpas nr. 26 og monter 2 stk. 4 mm ankermøtrik (nr. 27). Monter topribbe (nr. 28) - husk huller til skruer. Til slut beklædes halefinnen (nr. 29) - åreretning følger forkant. Forkantliste (nr. 30) limes på. Halefinne tilpasses kroppen og pålimes.

Kroppen:

Start med at udskære kropssiderne (nr. 1) i 3 mm balsa. Dernæst udskæres dobler (nr. 2) i 1,5 mm x-finer til den forreste del af kroppen. Spanterne nr. 3-8 udskæres i 3 mm x-finer (det er en god idé at bruge tape på bagsiden; så undgår man, at x-fineren flosser).

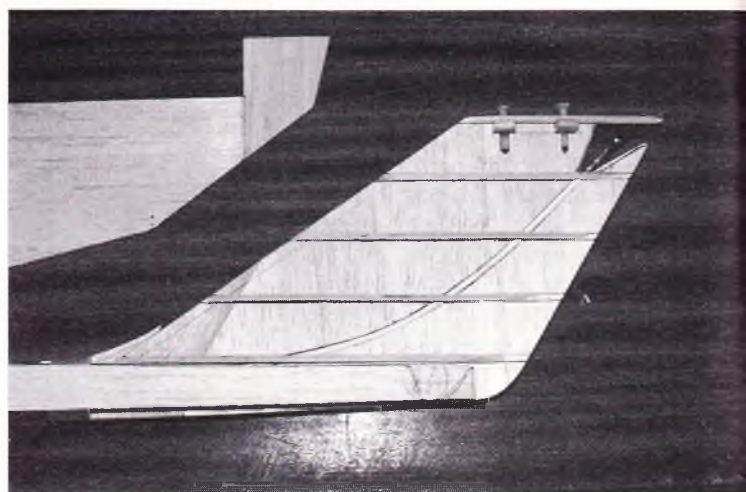
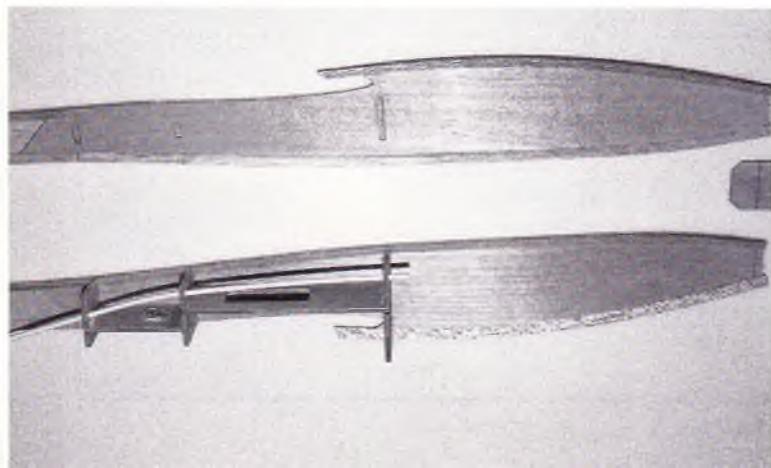
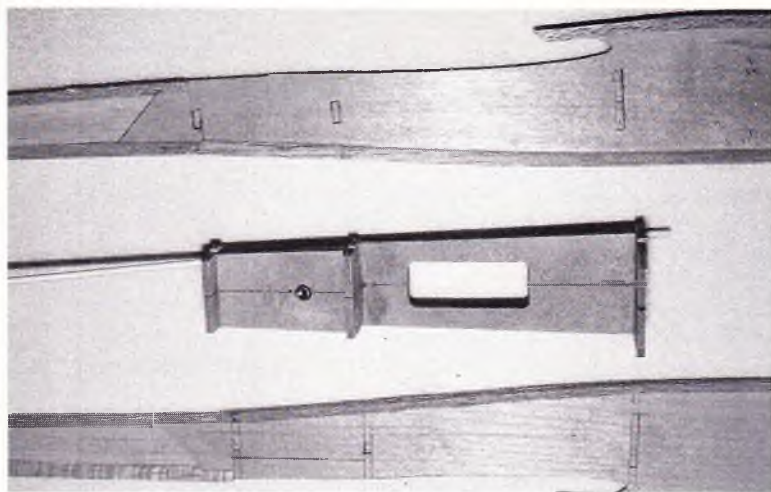
Spanterne nr. 4-8 tappes sammen, og de tappes ligeledes ind i dobleren. 5 mm islagsmøtrikken (nr. 10) monteres



Erik Dahl Christensen med den næsten flyvefærdige "Windstyrke 12".

Herunder t.v. ses kropssiderne og spanterne 4-8, og på det nederste billede er spanterne monteret på den ene kropsside. Frontspantet (nr. 3) ligger foran kroppen.

T.h. gælder det så halen, hvor finnen øverst er prøvemonteret på kroppen inden beklædning med x-finer. På de nederste billede er finnen færdig og limet fast på kroppen.



i spant nr. 8. Lav en prøvesamling, inden du limer. Kroppen samles (brug evt. jig – se billede). Bunden (nr. 11) limes på – 3 mm balsa med årerne på tværs.

Dernæst pålimes top (nr. 12) på forkrop. (Vent med overside bagkrop, indtil halefinne og kabel er monteret). Lim nr. 13 på de bageste 21cm af bagkrop til understøttelse af halefinne.

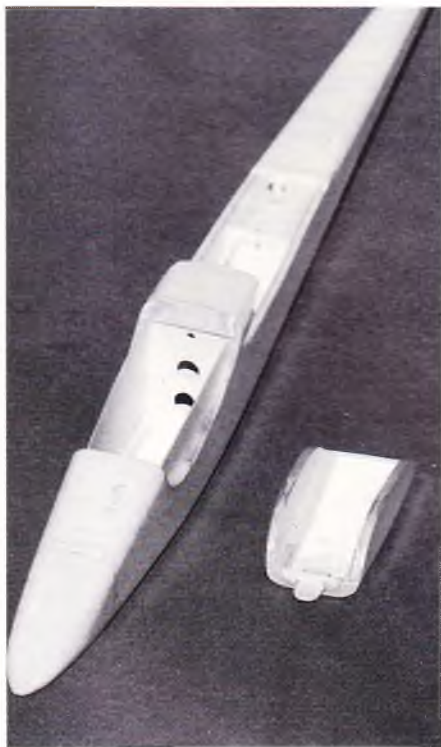
Dernæst monteres den færdige finne med kabel. Beklæd resten af kroppen (nr. 14+15). Fyldeklods (nr. 9) ved vingebolt tilpasses og monteres. Næseklods (nr. 16) monteres, og kroppen færdigpuds. Udskær "cockpit", og monter nr. 17 som styr (se tegning). Spant til servo monteres – få selv en god idé, der passer til din servo.

Haleplan:

Haleplan udskæres i 4 mm balsa – nr. 31+32+34. Hulforstærkning (nr. 33) tilpasses og limes i. Højderor (nr.35) laves af 4 x 30 bagkantliste.

Vinge:

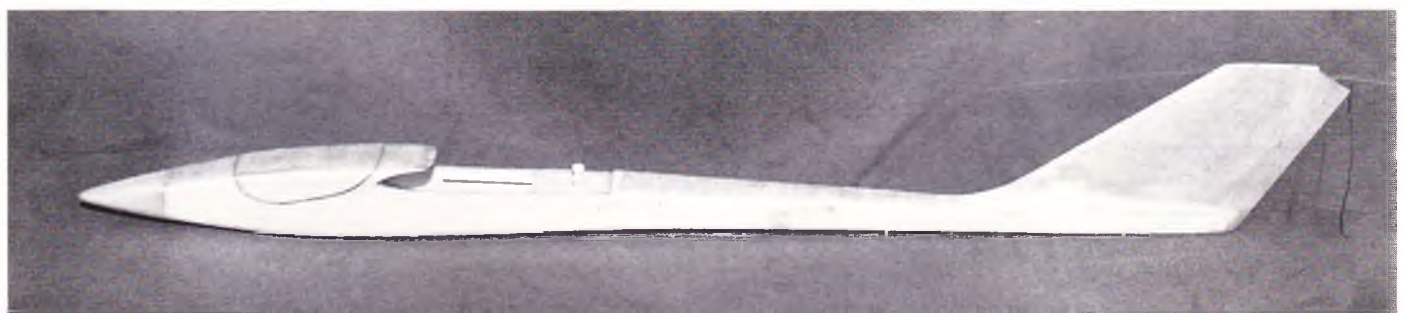
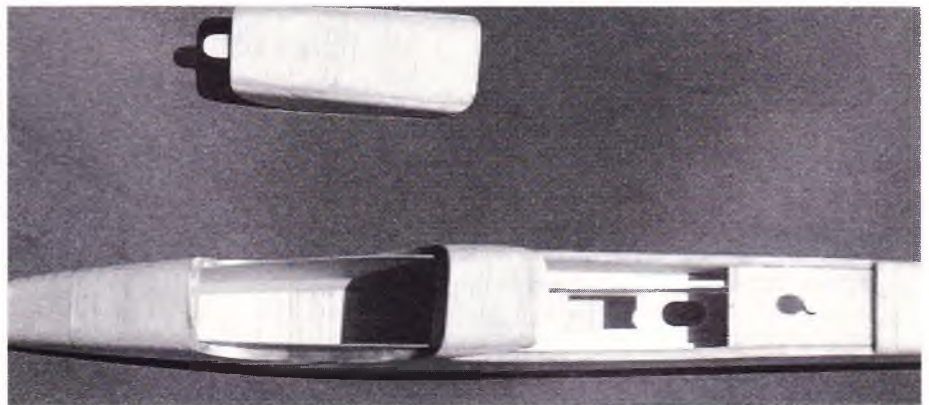
Vinge udskæres i skum i 4 sektioner (nr. 36+37), der samles til én. Der fræses ud til hovedbjælke (nr. 38). Ledningsrør (nr.42) lægges i. Dyvelrørsholderen (nr. 39) tilpasses og monteres. Skumkernen beklædes med 1,5



Herover kan du se, hvordan cockpitet laves, og hvordan det styres på plads. Til højre får du et nærbillede af cockpitstyret og spanterne i kroppen, og herunder er der så den træfærdige krop set fra siden.

Materialeliste:

1	Kropsside	3 mm	balsa
2	kropsdobler	1,5 mm	x-finer
3	kropsspant	3 mm	x-finer
4	–	3 mm	–
5	–	3 mm	–
6	–	3 mm	–
7	–	3 mm	–
8	–	3 mm	–
9	fyldeklods	10 mm	balsa
10	islagsmøtrik	Ø 5 mm	
11	kropbund	3 mm	balsa
12	forkrop, top	3 mm	balsa
13	bagkrop, top, årerne på langs	3 mm	balsa
14	bagkrop, top, årene på tværs	3 mm	balsa
15	antennerør	Ø 3 mm	plastrør
16	næseklods		hårdt træ (evt. fyrtræ)
17	cockpitforstærkning	0,8 mm	x-finer
18	halefinne, center	3 mm	balsa
19	halefinne, halvribber	3 mm	balsa
20	–3 mm	–	
21	–3 mm	–	
22	–3 mm	–	
23	–3 mm	–	
24	skjult forkantliste	3 x 6 mm	balsa
25	højderorskabel	f.eks. Grp. 3507	
26	forstærkning	5 mm	x-finer
27	ankermøtrikker	Ø 4 mm	
28	afslutningsribbe	1 mm	x-finer
29	halefinnebeklædning	0,4 mm	x-finer
30	forkantliste, halefinne	5 x 5 mm	balsa-trekantliste
31	haleplan	4 mm	balsa
32	haleplan, tipper	4 mm	balsa
33	hulforstærkning	4 mm	x-finer
34	forkant, haleplan	4 mm	balsa
35	højderor	4 x 30mm	bagkantliste
36	vingemidterstykke, højre+venstre		skum
37	vingetipper, højre+venstre		skum
38	hovedbjælker	3 x 6 mm	fyrflister
39	dyvelrørsholder	3 mm	x-finer
40	dyvelrør	Ø 4 mm	alu- ell. messingrør
41	dyvel	Ø 4 mm	bøg
42	ledningskanal	Ø 4-6 mm	plastrør
43	vingebeklædning	1,5 mm	balsa
44	vingemontering	1,5 mm	x-finer
45	vingetipper	10 mm	balsa
46	forkantliste	6 mm	balsa
47	liste omkring krængeror + på vinge	2 mm	balsa
48	servobrøndsbundforstærkning	0,4 mm	x-finer
49	servobrøndssideforstærkning	1,5 mm	balsa



mm balsa (nr. 43). Krængeror og servobrønde udskæres. Vingetipper (nr. 45) tilpasses af balsa. Forkantliste (nr. 46) udskæres af en 6 mm plade og monteres. 5 mm hul til vingebolt bores og forstærkes (nr. 44). Ligeledes bores messingrør (nr. 40) ind til vingestyk. Undlad at lime dyvel fast, så er den nemmere at udskifte. Forkanten pudses nøjagtigt i profil og er klar til beklædning.

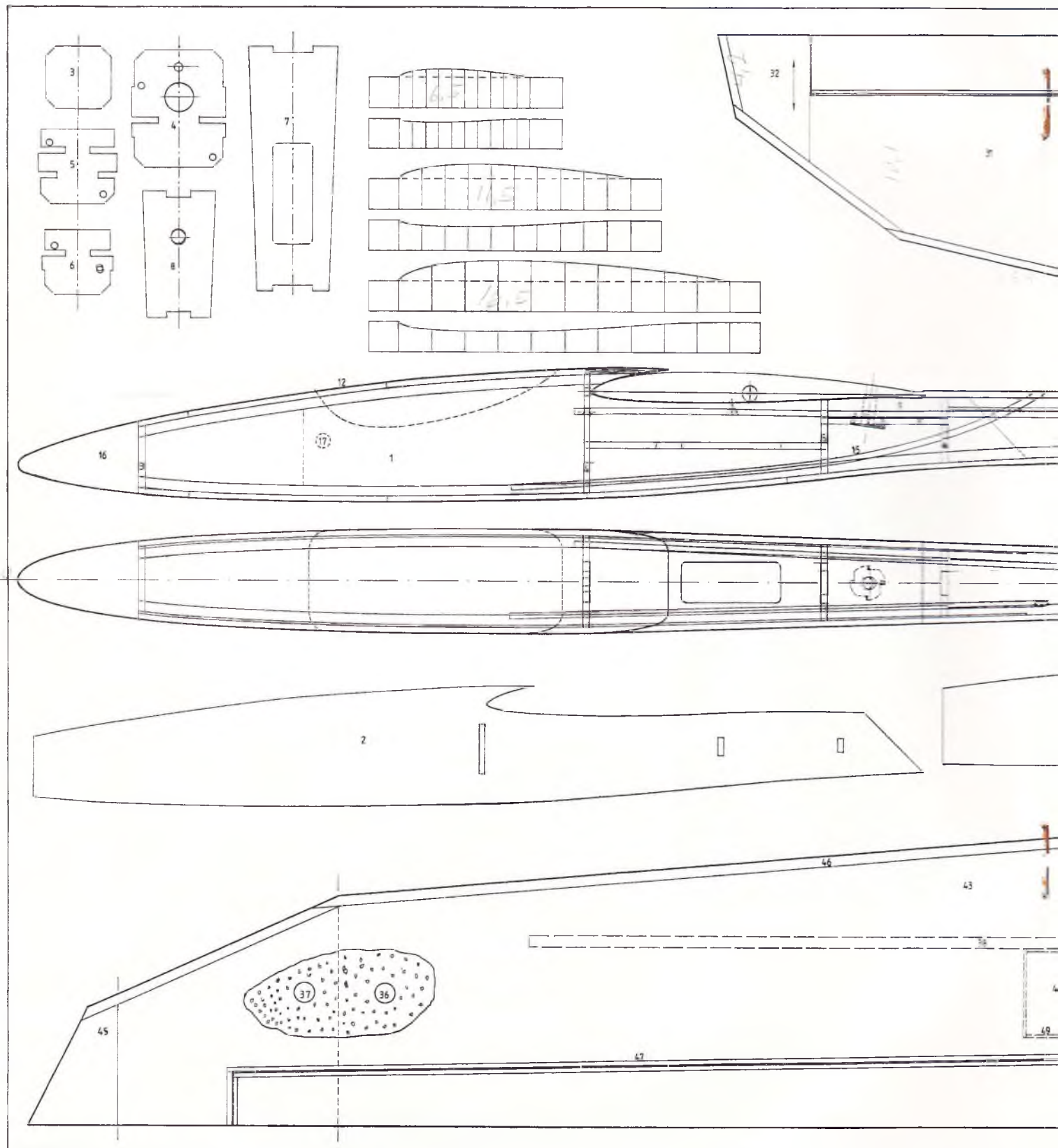
Flyvning:

Rorudslag:

Højderor – 5 mm op / 5 mm ned
 Krængeror – 12 mm op / 4 mm ned
 Tyngdepunkt – ca. 80 mm fra forkant

Den flyver som en drøm. Det nyeste eksemplar blev prøvefløjet i slutningen af juli fra et løft på ryggen af en Jonny, og den blev testet mht. tyngdepunkt og rorudslag. Efter at den var

blevet sluppet i tophøjde, var den flyvehurtigt i 20 meters højde i fuld fart, hvorefter den igen fór til himmels (uden ekstra ballast). Den model, der er vist på tegningen, har en lidt længere næse end dem på billederne, hvilket giver plads til højderorsservoen foran vingen og mulighed for ballast i tyngdepunktet (ca. 400 gram) samt gør, at man ikke skal have ret meget trimbly i næsen.



Ligesom alle andre modeller af denne type kan den flyve enormt hurtigt, men samtidig også ganske langsomt. Det store hastighedsområde gør, at den kan flyves roligt ind til landing uden enorm fart. Hvis du vil (og har mulighed), kan du bruge krængerorene som bremse og lade dem gå op i 30-45 grader.

Hvis du står og mangler en robust

skræntsvæver til hyggeflyvning eller evt. hastighedskonkurrencer på skrænt, så er Windstyrke 12 et godt bud. Hvis du bygger den nu, så er du klar, hvis der kommer et supplement til F3F (hastighedsflyvning på skrænt).

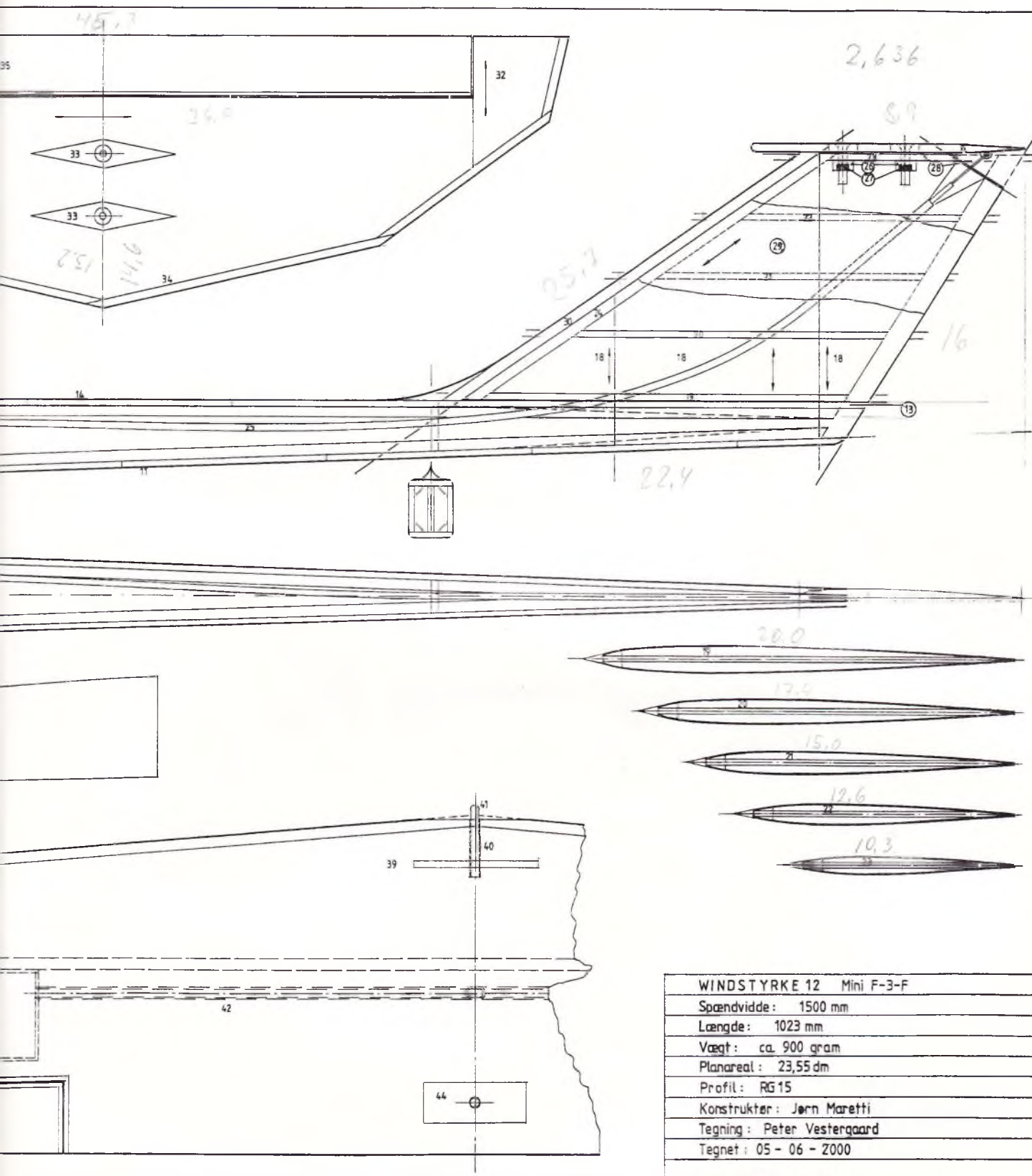
Hvis du har spørgsmål eller har brug for hjælp til at skære vinger, er du meget velkommen til at ringe til

Peter Vestergaard – 86 52 58 56
 Jørn Maretti – 86 92 14 23
 eller du kan skrive en e-mail til Jørn:
 jmaretti@mobilixnet.dk

God fornøjelse

En byggetegning i fuld størrelse vil kunne købes fra RC-unionens tegningsservice.

Kontakt unionens sekretariat (se side 48) for yderligere informationer.



Skræntflyvning i Danmark

Der er i øjeblikket meget få deltagere i F3F-skræntflyvning, og hvis der ikke kommer flere til, vil der om få år måske kun være et par piloter tilbage – og det er for få til at afholde F3F-konkurrencer. Jeg kan ikke selv prale af at have deltaget i skræntkonkurrencer i nyere tid, og det er nok heller ikke sandsynligt, at jeg kommer til at deltage intensivt fremover. Dette er derfor skrevet af en ikke-ret-tit-skræntpilot som et forslag til, hvordan man kan vende udviklingen inden for F3F-konkurrencer – det faldende deltagertal.

Jeg går ud fra, at når der bliver færre til en konkurrencegren, så er det, fordi der bliver færre, der interesserer sig for lige netop denne konkurrencegren, og at de derfor måske ønsker sig noget andet.

Bemærk, at mine forslag kun er forslag, og at de selvfølgelig kan og skal ændres, hvis du heller vil lave noget andet.

F3F

F3F er en gammel traditionsrig dansk og nordisk konkurrenceform. Den er meget enkel og går ud på at flyve 10x100 meter på kortest mulig tid. Hver pilot flyver banen alene.

Et problem ved at deltage i F3F for nye piloter kan være, at der er mange piloter, der flyver skrænt så sjældent, at de aldrig når at blive trygge ved at flyve deres stor- eller termiksvævere tæt ved skræntkanten. For andre piloter, der måske ikke primært satser på skræntflyvning, er det sin sag at risikere at miste sit F3B eller F3J konkurrencefly i en klasse, hvor man ikke har så høje ambitioner. Ikke fordi det er specielt farligt at flyve skræntflyvning, men man skal blot vænne sig til at flyve hurtigt tæt på sig selv og skræntkanten.

En ting, der måske kunne få nogle piloter til at prøve at turde alligevel, var, hvis de kunne deltage med en billigere model – både begynderne og dem, der ikke vil satse så meget på F3F. Man kan selvfølgelig altid deltage med en mindre og billigere model, men det ville sikkert være sjovere, hvis man ikke også var handicappet modelmæssigt.

Mit forslag er derfor, at man kan lave en parallel klasse, hvor der flyves efter de samme regler som i F3F (10 x 100 meter på tid), men med en begrænsning på modellen.

Jeg vil håbe, at gevinsten kunne være, at der vil komme flere deltagere til skræntstævnerne og forhåbentlig også flere i den åbne F3F klasse. Flere

deltagere gøre det sjovere, hyggeligere og mere spændende at komme ud og flyve skræntkonkurrencer, uden at der skal ekstra-arrangeres andet end en længere tilmeldingsliste. Og flere piloter får prøvet den dejlige del af svæveflyvning, det er at flyve skræntflyvning.

Jeg har lavet lidt research på, hvilke modeller der kan købes til skræntflyvning. Der tegnede sig ret hurtigt et billede af to modeltyper, der bruges til pylon og combat i England og USA:

I England lavede de omkring 1994 en 60" klasse til skræntpylon (" = tommer, og 60" er 1524 mm). Det var blevet for dyrt/risikabelt at flyve pylon med de større og dyrere fly, som de i stedet begyndte at flyve F3F med.

I USA og England har de i en del år fløjet skræntcombat, ligesom man har gjort med Obelix, men i stedet har de brugt flyvende vinger og semiskalafly lavet af EPP-skum. Desuden flyves der også med mere almindelige modeller af EPP skum. Begge steder flyver de også med PSS svævemodeller (Power Scale Soaring – svævemodeller, der er semiskalamodeller af motorfly) af EPP skum eller almindeligt opbyggede. Alle disse modeller er 50"-60" – altså 1,27-1,52 meter.

Der findes altså mange forholdsvis billige modeller på markedet, og de har alle en spændvidde på maksimalt 60" eller 1524 mm.

Fordele:

- Lav pris
- Et lille transportvenligt fly

Fly:	Spændvidde:	Profil:
"Universal"	1500mm	HN 1033
"Cyote"	1320mm	?
"Ninja"	1473mm	?

- Nemt at bygge selv
- Nemt at konstruere selv
- Oplagt som klubprojekt
- Flere piloter kommer til at flyve skræntflyvning

Ulemper:

- Dårligere ydelse end Ellipse II og lignende fly
- Få modeller på det danske marked = handel i udlandet eller hjemmebyg-/selvkonstruktion
- Umiddelbart kommer der kun flere piloter i "F3F-1,5 M" og ikke flere piloter i alm. F3F – forhåbentlig kommer det senere

Jeg vil derfor foreslå en supplerende klasse til F3F:

"F3F – 1,5M"

- Der flyves efter de samme regler som i F3F.
- De eneste modelbegrænsninger er:
 - spændvidden må ikke overstige 1500 mm
 - modellen må ikke være bygget i en form (ikke skalbygget)
 - maksimalt 3 servoer

For at komme over de begyndervanskeligheder, der vil være ved, at man skal købe et fly, som man ikke har set flyve, er der i dette blad en artikel og byggetegning til "Windstyrke 12" (Peter Vestergaard + Jørn Maretti/Woodstock).

En anden mulighed kan være et fly ved navn "Droopy", som undertegnede har arbejdet med udkast til.

Jeg har desuden kigget i de danske forhandlers annoncer og på deres hjemmesider i foråret og fundet følgende modeller, der kan bruges til "F3F-1,5M":

Desuden har jeg set følgende fly annonceret og testet i engelske blade – der skal skæres en smule af tipperne (eller også skal reglerne ændres til maksimalt 1524 mm?):

Fly:	Spændvidde:	Profil:
"Eliminator SR"	1524 mm	RG 15
"Jibba Jabba"	1524 mm	MH 32
"Adrenaline 2000"	1524 mm	RG 15
"Stiletto"	1524 mm	RG 15
"Pzazz"	1524 mm	Eppler 205
"Enigma" EPP	1524 mm	RG 15



Profiler anvendt til den omtalte model "Droopy":

32-22-87.PRO	Længde: 190 mm.	Beklædn. overside	1,5 mm	-	underside	1,5 mm
32-20-10.PRO	150 mm	-	1,5 mm	-	1,0 mm	

Universal har glaskrop og abacki/skumvinger. Cyote og Ninja ved jeg ikke noget om.

De 6 engelske fly er byggesætsfly og er 60" = 1524 mm i spændvidde. Eliminator, Jibba Jabba og Adrenaline 2000 er modeller med glaskroppe med næsekonus samt kulfiberforstærkede træbeklædte skumvinger. Stiletto og Pzazz har skumvinger og trækroppe, og Enigma er lavet helt af EPP-skum, der forstærkes med glasfibertape. Derudover er der en masse velflyvende skalamodeller (uden motor) og så de modeller, der bruges til combatflyvning.

Puha – det var et forslag, og jeg er halvvejs igennem.

Pylon

I England fløj de som sagt pylonrace med svævemodeller på skrænt i mange år. I starten var det med alle slags svævemodeller, men efterhånden som de store svævemodeller blev dyrere, blev der også færre, der turde satse deres model. Derfor lavede englænderne pylon-klassen om til en klasse med en maksimal spændvidde på 60". Samtidig indførte de F3F, som i dag har rimelig tilslutning i England.

Engelske 60" pylonregler anno september 1996 (Radio Control Model World, september 1996):

1. Modellen må ikke være mere end 1524 mm i spændvidde.
2. Banen må ikke være mere end 80 meter lang (imellem vendepunkterne).
3. Sigtelinierne skal være parallelle og vinkelrette på banen.
4. Hver pilot skal flyve mod alle de andre piloter i hver runde.
5. Piloterne skal stå ved base A – startbasen. Piloten kan ikke regne med at have en hjælper. Udover piloten skal også heatlederen (nr. 1) vurdere, om modellerne passerer A-basen. Heatledershjælper (nr. 2) fortæller, hvem der passerer B-basen (rødt, gult, grønt og blåt flag).
6. Der skal være en flagmand for hvert fly ved enden af banen. Han

skal give signal når "hans" model passerer B-basen. Derefter må modellen svinge.

7. Der skal være mindst to modeller i hvert heat.
8. Vinderen får 1 point, nr. 2 får 2 point, nr. 3 får 3 point og 4. mand får 4 point.
9. Hvis man udgår, eller slet ikke kan starte, får man 5 point.
10. Modellerne startes 30 sekunder før startsignalet gives, og ingen model må flyve ind i banen, før startsignalet gives.
11. Der skal flyves 10 ben. Hvert ben består af 2x80 meter, dvs. fra A-basen og retur til A-basen
12. I finaleheatet flyves der 15 ben.

Det er som sagt en konkurrenceform, hvor der er risiko for at støde sammen med andre i luften, og derfor kan den

Fly:	Spændvidde:
Zagi EPP	1270 mm
Bullit	1160 mm
Zagi LE	1270 mm

Combat modeller, du skal lave selv:
Fjergfis 1200 mm

PSS + combat EPP modeller (PSS står for Power Scale Soaring):

		Hobby World
Mustang	1220 mm	
FW 190D	-	-
Me 109	-	-
Ki 61	-	-

måske modificeres, så det i stedet for alle mulige modeller kun er modeller, der opfylder de generelle regler til combat modeller, der må anvendes. Disse skal selvfølgelig præciseres på dansk, men er i korte træk (på engelsk og amerikansk), at de forreste 50 mm af modellens vinge og krop skal være lavet af skum, og modellen må ikke beklædes med andet end plasticfilm og/eller tape.

Det syntes jeg giver god mening, da det på grund af sammenstødsrisikoen vil være en fordel med EPP-fly, der er så tæt på at være umulige at ødelægge, som man kan komme. Måske skal regel nr. 9 udgå?

Man behøver selvsagt ikke at begynde sig til det ene eller det andet; man kan sagtens flyve flere forskellige konkurrencer på en dag, og så kommer der forhåbentlig flere piloter.

De modeller jeg nævnte ovenfor til F3F-1,5, kan selvfølgelig også bruges til pylonrace (det er det, de engelske er lavet til). Desuden har jeg fundet følgende modeller af EPP-skum:

Forhandler:

Hobby World
do
do.

skitse – Erik Dahl Christensen

EPP Spitfire.



Desuden er vi i øjeblikket lidt over 20 piloter, der har bestilt EPP-halvskalamodeller hos bl.a. Hobby World:

Combat

Mange har fløjet kampflyvning (combat) med Obelixer, og kampflyvning kunne også være en mulighed for at mødes og have det skægt – evt. sammen med en eller flere af de ovenstående halvforslag.

Hvad skal det ende med?

Jeg ved ikke, hvad der er mest interesse for, men jeg vil blot foreslå, at i stedet for at man går ud og flyver lidt skræntflyvning alene eller sammen med et par kammerater, skulle nogle/man/DU invitere til en sjov skræntkonkurrence – måske en af de ovennævnte eller en blanding – for at komme til at møde nogle andre end dem, du plejer at flyve med – måske kan I ligefrem lide hinanden! Det behøver ikke at være det helt store, der skal stables på benene for at mødes med folk fra andre steder i landet.

På forhåbentlig gensyn.
Erik Dahl Christensen
Tlf.: 86 97 93 92
E-mail: moose@private.dk

Lille ekstra om F3F-1,5

Efter at have læst ovenstående sendte redaktør Poul Møller en mail til Erik Dahl Christensen og spurgte, om ikke en 1,5 racer kunne laves som en skumvinge – lidt i stil med de vinger, vi mørede os med ved Hanstholm i påsken. Eriks svar bringes her:

Hvis den skal laves i skum som en combatmodel, er vi nødt til at have en ret stor rodkorde, for at vingen skal blive stiv nok. Det lykkedes ikke at scanne tegningen ind, så du får i stedet data her:

Rodkorde:	350 mm
Tipkorde:	200 mm
Pilform i forkanten:	400 mm
Skrænkning:	5 mm

Bagkanten laves af 50x4 mm balsa fra tip til rod. Krængeroret laves af de yderste 350 mm.
Evt. kan der laves flaps af de inderste 25 mm.
Winglets skal være 150 mm høje.
Tyngdepunkt skal ligge 220 mm fra rodens forkant.
Profil: EH 1,0/9,0

Profilkoordinaterne findes her:
<http://www.halcyon.com/bsquared/eh19>

Hvis den i stedet laves i træbeklædt skum, kan den med fordel laves med 200 mm korde hele vejen ud. Den støre korde gør det nemmere at beklæde den med træ. Skrænkning 5-10 mm alt efter hastighedsønsker. Profilet er RS004a:

<http://www.ozemail.com.au/~flyingwing/coords/RS004A.COR>

Hvis man er klar til at prøve at beklæde skumkerne med glasfiber i vakuum (eller som Jørgen Nielsen og Keld Ø. Jensen i Thy gør med en mekanisk

presse), så kan man bygge en Co7 – (HLG). Hvis den bygges på 5-700 gram, vil den også være fin til F3F-1,5M (kan evt. også laves i træbeklædt skum, men det er en tynd vinge):
<http://home.t-online.de/home/reinhard.sielemann/>
og
<http://www.ozemail.com.au/~flyingwing/co7hlg.htm>

Tjek for øvrigt denne hjemmeside om flyvende vinger:

<http://www.ozemail.com.au/~flyingwing/hjpage.htm>

Endnu en gang lykkedes det mig at fylde et enkelt brev med en bunke uoverskuelige informationer, selvom det blot skulle have været et simpelt brev.

Helt uforståeligt er det nu ikke, især ikke hvis man i de forrige numre af Modelflyve Nyt ser på tegning af – og artiklen om Fjergfis'en.

PNM

Klaus Salzer Vlies/polyspan:

Der er efterhånden en del, der er begyndt at anvende dette beklædningsmateriale specielt til vinger på F1A, F1B og F1H modeller. Det er betydeligt stærkere end gammeldags japanpapir, og det er meget nemt at beklæde med efter de samme pricer som ved papirbeklædning. Dog er der en væsentlig forskel: De beklædte dele skal ikke have vand for at stramme. Er der et par rynker hist og her, fjernes de med strygejernet og god varme. Derefter dopes beklædningen 3-4 gange med stærkt fortyndet dope – en del dope plus to dele fortynder.

Beklædningsmaterialet flosser me-

get nemt op, hvis man ikke behandler det meget forsigtigt. Og den GLATTE side skal vende udad for at undgå alle "harene".

Desværre kan man kun få dette udmærkede materiale i hvidt, men det er nemt at dekorere med farvet japanpapir, male på det med speedmarkerfarve, eller man kan købe farvebejdse beregnet til celluloselak for at tilsætte det til dopelakken.

Klaus Salzer Vlies/polyspan er også godkendt til anvendelse på oldtimermodeller.

JK



-TROR DU IKKE, DER ER FOR MEGET BLY I NÆSEN?

Dimple 2000

Dette er FF-redaktørens seneste Wakefieldmodel, som adskiller sig fra mine andre modeller ved at have lidt mindre spændvidde, og vingerne er beklædt med Klaus Salzer Vlies i stedet for den sædvanlige aluminiserede Mylar.

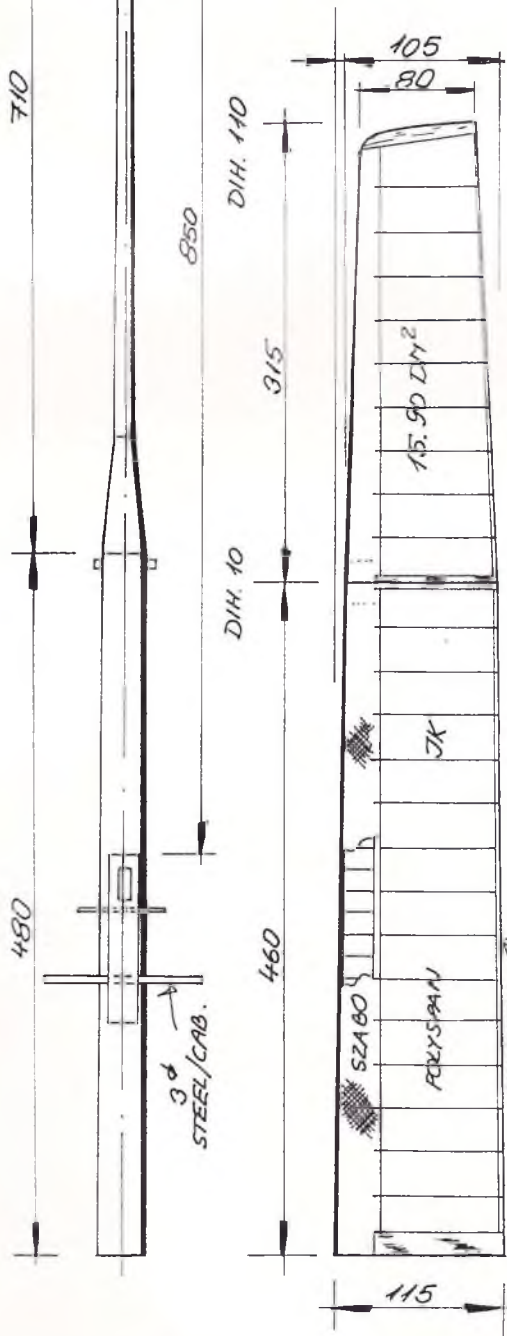
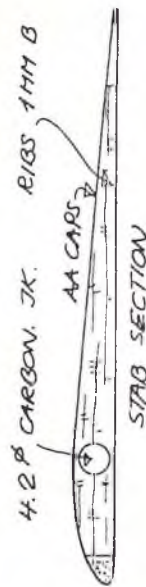
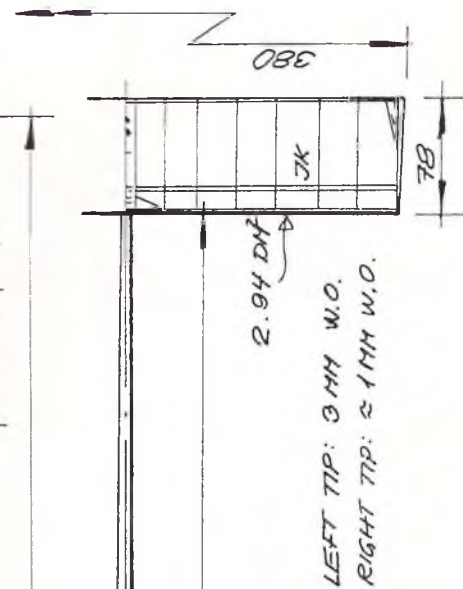
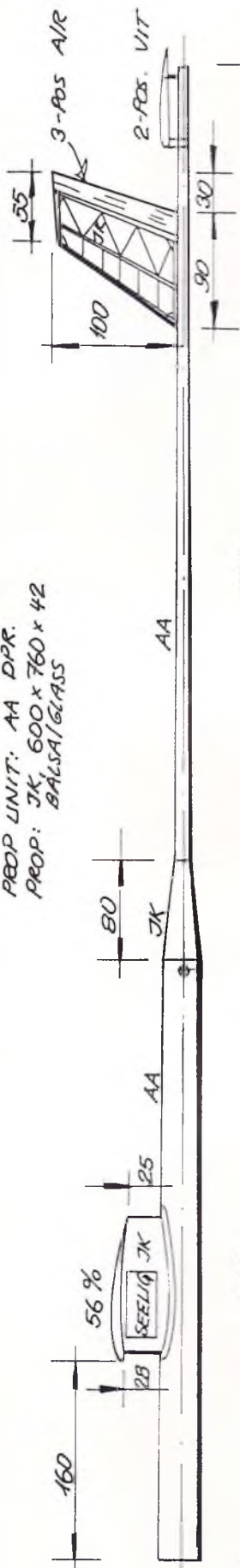
Modellen er i skrivende stund (ulti-

mo august) næsten færdigtrimmet og ser ud til at blive rigtig god.

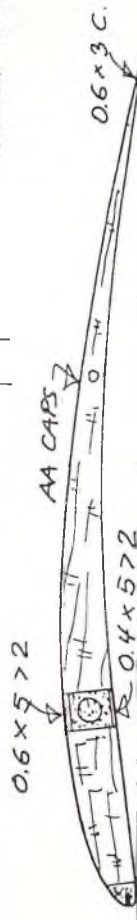
Propellen er med fast stigning og Stefanchuk bladvinkler, og den er selvfølgelig hjemmelavet efter artiklerne her i bladet.

JK

PROP LIMIT: AA DPR.
 PROP: JK 600 x 760 x 42
 BALSAL/G/GRASS



ASPECT RATIO 15.5

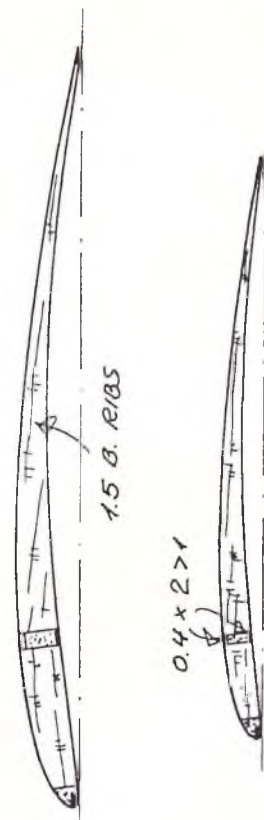


BALSAL/CARBON L.E.
 SECTION JEDELSKY EJ 48 TUKAN

WING	55 g
STAB	4 g
PROP	48 g
REST	90 g
TOTAL	197 g

F1B DIMPLE 2000

JØRGEN
 KORSGAARD
 DENMARK



DWG 1:5 & 1:1



Fra åbningsceremonien

VM i F5B, San Diego USA

"Toppen af optimisme."

Sådan må det beskrives, når man pligtskyldigst medbringer "Der er et yndigt land" til et VM i 27 celledes elektroklassen.

Efter 8 måneders intensive forberedelse gik turen endelig til USA d. 31. juli. Rejsen derover er lidt af en prøvelse – ca. 24 timer fra du forlader din hoveddør, til du dumper om i en hotelseng i San Diego. De første par dage er man noget smadret af turen og tidsforskellen – men der var ikke andet for

end at klø på – vi var trods alt kommet for at flyve.

Vi havde besluttet at sende alt udstyret over på forhånd – en flyveklar model vejer godt nok kun 1800-1900 gram, men når der er 8 stk. modeller, 25 stk. 27 celledes akkupakker, 3 ladere, sendere, værktøj ... så sniger det sig op på 5 velvoksne kasser på i alt 120 kg.

Der var lidt forvirring om, hvorvidt kasserne var ankommet eller ej, men de stod selvfølgelig klar på hotellet som aftalt. Lagene blev skruet af, og selvom der var en del fodaftryk uden på nogle af dem, var indholdet uskadt. Kasserne er konstrueret af 6 mm 5 lags X-finer med 21*21 mm fyrreliste i hjørnerne.

Prøveflyvninger

Onsdag eftermiddag skulle vi ud og have en prøvetur – og da vi ikke måtte flyve på den plads, som VM'et skulle afholdes på, var vi henvist til 5 af de ca. 30 andre modellflyvepladser, som er i San Diego området. Vi fik anbefalet en plads nede ved Chula Vista (ved grænsen til Mexico). En tur gennem myldretiden slap vi ikke for – men det tog en halv time, så var vi igennem

downtown og på vej sydpå. Der var ganske rigtigt dejligt frit omkring pladsen, og landingsområdet var på ca. 25*60 meter – asfalt!

Det lød fælt, når modellerne landede, så Claus besluttede sig for at lande lige ved siden af banen, hvor der var sand med helt lave planter i. Jan og Claus fik en trimflyvning hver, Jan fik slebet sin landekrog ned i første landing, Claus slap fri for skrammer – men fik en støvet model.

Åben konkurrence

Torsdag startede den åbne konkurrence før selve VM'et.

Senderdeponering SENEST kl. 08.00 – det blev pointeret kraftigt. Piloterne var der, arrangørerne fik improviseret noget et par timer senere. "Dette skal være det bedste VM nogensinde!" var arrangørernes udspil, men det viste sig hurtigt, at der var en del ting, de ikke vidste omkring afholdelse af F5B konkurrencer. Dette erkendte de dog hurtigt, og godt hjulpet af Guntmar Rüb fra Tyskland samt mange af piloterne fik de konkurrencen til at glide fuldkommen smertefrit under selve VM'et.



Konkurrencen blev afholdt på Fiesta Island, som er en halvø midt i et stort rekreativt område omkring Mission Bay.

Den åbne konkurrence torsdag/fredag forløb tilfredsstillende for Jan og Claus. Hans måtte desværre tage en dag på langs, for han var flyveklar. Vi fløj ikke specielt godt, men det var der heller ikke nogen af de andre piloter, som gjorde efter den lange rejse.

Italienerne eksploderede en model i luften. Ulf Tønnesen (Norge) tabte visuel kontakt med sin Surprise 9, da han dykkede ned til limboen, så den pløjede sig godt ned i sandet/gruset.

Canada var også i gang; de styrtede dog 50 meter længere væk. Vi så dem komme op fra stranden med en vinge – resten af flyveren ligger sikkert stadig på et par meters vand!

Lørdagen havde vi ikke noget officielt program, så dagen blev tilbragt i Sea World. Det var rart med en pause i flyvningen; foran ventede en hel uge med flyvning hver dag.

Første "rigtige" dag

Søndagen stod på "processing" – indvejning og udmåling af modeller samt kontrol af sportslicenser og modelcertifikater. Vi havde tid kl. 13.30, så formiddagen gik med at nusse lidt med modellerne og finde på noget at lave. Der blev checket vingebredde og vægt af model og samtlige accupakker.

Vores medbragte Dannebrog og "Der er et yndigt land" blev behørigt afleveret, og dermed var alle formalia plads.



Det danske hold fotograferet efter konkurrencen 20 meter fra flightline.

Derefter gik turen til flyvepladsen, så vi kunne få trimmet og prøveflyet diverse modeller. Hans var kommet helt i topform igen, og han fik fløjet et par gode ture. Claus havde en helt ny Surprise 9, som aldrig havde været i luften. Men skalstøbte modeller er der jo heller ikke de helt store overraskelser med.

Landingsfeltet bestod af noget fint grus, som er udmærket at lande i, men det sliber godt i lakken på kroppen og det propelblad, som vender nedad i landingsøjeblikket. Vi prøvede med kraftig pakketape først, men endte med at montere fibertape, som var lidt mere resistent overfor skarpe småsten. ▶

Jan kaster Hans' model.



Træningsdag

Mandagen stod på officiel træning. Hver nation havde en halv time til rådighed for træning. Vi havde tid fra 13.30 til 14.00, så hvorfor ikke starte dagen med at shoppe lidt.

Vi fik købt dagens ration af vand, sandwiches, frugt, og hvad der nu ellers skal til for at overleve. Vi investerede fra starten i en flamingo kølebox, som hver morgen bliver fyldt med is fra hotellets ismaskine.

Vi satsede på at få fløjet fire ture, men nåede faktisk fem træningsture. Hvis man virkelig har styr på det og har hjælpere ad libitum, kan man sagtens flyve seks ture på den halve time; USA og Tyskland demonstrerede dette.

Martin Weberschock brillerede med at flyve 22 ben på første tur, som var en tur i slowmotion, hvor det meste af tiden gik med at ligge og fiske på b-svinget. På næste tur havde han så luret, hvor b-linien lå, og fløj "lige" 35 ben uden de store problemer.

Canada og Frankrig var begge reduceret til én model – til deling imellem alle tre piloter ... der gik lidt til i de første par dage.

Hans måtte i gang med at skifte tandhjul i en krængerørsservo om eftermiddagen, men ellers havde vi indtil videre ikke haft det store at bruge vores medbragte reparationsset til.

Så gik det løs

Tirsdag gik det løs. Abningsceremonien var dejlig kort. Der blev hejst flag, og der var ultrakorte taler fra den arrangerende klub, union og FAI (referatet herfra tilsvarende kort)

Vi smuttede ned til pylon-gutterne om formiddagen – de går virkelig til den – 10 omgange à 400 meter på 71 sekunder! (202 km/t i snit). Det koster lidt en gang imellem; der var således en vinge, som foldede i luften, så modellen landede halvvejs ovre ved Sea-world – i vandet :-)

En anden fløj ind i den ene pylon. Pylonen kunne rejses igen; men modellen skulle vist bare fejles op.

Tyskerne fløj med den nye Samba motor fra Kontronik – samlet vægt for motor og regulator: 160 gram.

Kl. 11 gik det løs for os.

Jan var første mand på banen. 30 ben blev det til; men stort set alle kæmpede med at få fløjet de ben, som de "plejer". Thomas Pils fik dog lige banket 36 ben af – så han havde tydeligvis tænkt sig at forsvare sin titel. Under varigheden havde Jan haft blikket stift rettet mod badestranden på den anden side af vandet. Hvad han kiggede på, er uvist – men resultatet var utvetydigt – der var termik derovre. Jan landede på 5.00 rent, så det var en fin start.

Hans var næste mand på banen, men på fjerde stig satte motoren ud.



Vejnning af batteripakkerne ved søndagens "processing".

Efterfølgende undersøgelse viste, at motorspantet havde løsnet sig, og spinnere var begyndt at spise godt af kroppen.

Claus lagde ud i hård stil, men på næstsidste stig lød accuen træt, og sidste stig var med nød og næppe. Limboen blev ikke godkendt (hvilket vist var første gang under hele stævnet – 4-5 meter plejede at gå) – der skulle en tur mere til – på absolut ingen strøm – det var forbiflyvning af limbo direkte hen og lande...

"Havari"kommissionen kunne efterfølgende konstatere, at limboen var fløjet perfekt, men at der var hevet for tidligt i højderøret. Motoren blev skilt ad for at søge en forklaring på den forsvundne motortid, og Uwe Plettenberg var på stedet for at kigge med – han havde også undret sig. Intet at bemærke, så vi blev enige om at prøve med en anden accu. Desværre med samme resultat: 42 sekunders motor; så derefter blev regulatoren skiftet. 44 sekunder – på allerbedste accu – det kan ikke bruges, så til onsdagen skiftedes tilbage til den 'gode gamle' motor, som fungerede fint i den åbne konkurrence og endda havde ca. 55 sekunders motortid.

Hans fik motorspantet på plads igen, og vi troede et kort øjeblik, at det også havde kostet en regulator, men det viste sig at være kablet til sensoren, som var løsnet i kampens hede.

Dagen bød på i hvert fald 2 gange "smid langt væk og glem dem"-runder, men humøret var stadig i topform. Der var styr på alt, bilen var perfekt, hotellets ismaskine sørgede sammen med en flamingobox for kolige drikkevarer dagen lang, værktøjet var lige ved hånden... listen over alt det, som virkede, var lang, så piloterne kunne koncentrere sig 100% om at få flyvningerne perfekte – det skulle komme hen over de næste dage.

Dagen med et "non chrash"

Onsdag fløj Jan 30 og 29 ben, et af de sidste b-sving glippede, så den røg fra mulige 31 ned på 29. Hans fløj 27 og 27 ben; en gang motor i banen og et misset b-sving kostede. Første gang kunne de 28 været nået, men hjælperne (Claus og Jan) fik kun sendt ham ned efter det 27. ben – men ikke hjem igen. Claus fløj 31 og 32 ben; med den 'gam-

le' motor holdt accuen flyvningen ud. Claus' sidste flyvning var ved 17-tiden, hvor vinden havde lagt sig en del. Landingen blev akkompagneret af vild applaus fra publikum – som dog gjaldt Markus Mockli, som lige bankede 38 ben af ...

Så snart accuen var lagt til køling, rykkede hele det danske hold op på flightline. Freudenthaler, Urs Leodolter, Remo Frattini og Thomas Pils – alle potentielle 38 bens piloter skulle flyve. Vinden blev svagere, og skyggerne begyndte at blive lange – synd, at I ikke var der :-)

Onsdagens crash stod japanerne for: en af deres modeller fortsatte lige ud over vandet. Vingen blev reddet i land af en af de utallige jet-ski sejlere, men forkanterne var totalt væk efter et crash mod vandet.

Onsdagens non-crash var Thorbjørn Jespersen fra Norge mand for. Han løb tør for højderor i det lave b-sving, og modellen gik mod jorden med fuldt skrald. Den forsvandt under horisonten, men dukkede op igen! Der er en lavning på max. 2 meter lidt længere ude. Den var han lige nede og vende i.

Død motor

Torsdag fik Jan fløjet 29 ben på første flyvning og var på vej til de 30, men i det blæsevej, som der var stort set var hver dag midt på dagen, blev det ikke til mere. Jans sidste flyvning var hen ad femtiden, hvor vinden begyndte at lægge sig, og luften bare var god – så han fik besked på at vi ikke accepterede under 30 ben. Jan kvitterede med 31 ben og 'var på vej' – men det tæller jo ikke.

Hans startede som første dansker den dag. Han måtte inkassere endnu en lowscore – på 4. stig i første flyvning var motoren ganske og aldeles død. ØV! Reservemotoren var heldigvis klar til indsats, den havde fået monteret ny gearing og var blevet set efter aftenen før. På anden flyvning fik Hans vist, hvad udstyr og pilot mindst var god for: 29.999 ben – der manglede 3 tiendedele for at få det sidste ben med.

Claus fløj 31 ben i første flyvning. Pausen derefter blev benyttet til at få renoveret den "strømslugende" motor fra førstedagen hos Uwe Plettenberg, som har opslået et mobilt værksted på pladsen. Ved anden flyvning var næsen sat op efter 32 ben, men en tur ind i banen med motor på kostede 4 sekunder – der manglede 2-3 sekunder for at nå det sidste ben – resultat: endnu en 31'er.

Chokket over at få kendt en limbo for høj havde lagt sig, så der blev fyret til den: fuld motor fladt hen over 'dækket' – og så opad. Herefter skulle der kun 3 sekunder yderligere motor til for at flyve de 5 minutter og lave en sikker landing.

Der var stadig halvanden dag tilba-

ge, og meget kunne ske – vi havde haft vores andel af uheld/fejl, men det var vi nu ikke ene om. Jan lå godt med point fra alle flyvninger, Claus havde et par gode runder, men havde brugt sin smid-ud runde. Hans var handicappet af to næsten nulrunder – det er der ikke råd til i dette game.

Endnu en dejlig dag

Fredag var stort set som de andre dage: Ikke meget nyt at rapportere. Himlen var blå, det blæste midt på dagen, og vi nød det i fulde drag. Svært at forstå, at det snart var slut – den ene dag havde taget den anden, og de enkelte dage smuttede forbi på et øjeblik. Vi kom på flyvepladsen ved 10-tiden og havde så en lille times tid, som blev brugt på at hænge dannebrog op, checke modeller etc.

Så skulle første mand flyve, derefter en 20-30 minutters pause. Så var det næste mand, som skulle være klar – og pludselig var klokken 7 igen.

Jerry Bridgeman fra USA eksploderede en vinge på vej ind i banen – der røg den model og også USA's muligheder for en topplacering holdmæssigt. Receiver: broken, battery: broken, fuselage: broken, speed control: broken, prop: broken... Steve Neu holdt havarikommission over stumperne. Elevator: undamaged – make that broken... sagde Steve og knækkede den eneste hele del på modellen. Det var iøvrigt en Schulze Future regulator, som havde styret motoren.

Mani Riederich, den lille snakkeskæner fra "Down Under", lavede et vel lavt b-sving. Billedsiden taler desværre sit eget tydelige sprog: Højderoret overlevede igen – de er åbenbart overdimensionerede – så det blev sendt rundt for at samle autografer på det.

Film dag

Fredagens indsats fra Team Danmark:

Claus var først på banen. Jan og Jørgen var blevet udstyret med mikrofoner, da der blev optaget en videofilm i "professionel" kvalitet – og lyden skal jo også være rigtig.

Om det var lampefeber eller hvad – Claus blev kun noteret for 30 ben. Anden flyvning var lidt bedre, og selvom der var trimmet til 32 ben, blev det kun til 31 (og et halvt – naturligvis).

Jan fik fløjet 30 ben på førsteturen, og andenturen ville heller ikke mere end de 30. Landingen på andenturen var "lidt træls"; modellen roterede lige præcis ud af indercirklen – der var kun et propelblad over stregen, og det er ikke nok.

Hans missede første b-sving på førsteturen. Det koster tid og ødelægger rytmen – resultat: 27 ben. Andenturen blev fløjet godt langt for at holde det på den sikre side, og det blev da også til 29 ben. På et tidspunkt blev



Hans i samtale med Uwe Pletteberg og en hjælper fra det tyske landshold. Det medbragte KDA-logo pyntede på den danske site.

Hans efterladt oppe i den californiske himmel med fuld fart ned mod b-benet.

Claus troede, at Jan ville overtage styringen af svingene, og Jan troede åbenbart, at Claus fortsat sagde 'læg op – sving' på rette tidspunkt. Heldigvis fik Hans dog vendt inden for rimelig tid, men det var ikke hjælpernes skyld.

Sidste dag

Lørdagen var sidste dag i VM'et. Starten gik halvanden time tidligere, og der skulle kun flyves en runde, så vi kunne blive færdige til præmieoverrækkelse.

Claus kiksede landingen og rutsjede ca. 20 centimeter ud af indercirklen. Jan fløj en rigtig god flyvning, som sørgede for, at han holdt sin placering. Hans måtte vente en time ekstra, før det var hans tur; havgusen rullede ind og reducerede sigtbarheden til 20-30 meter.

Jørgen havde hjulpet med træningen igennem hele sæsonen, og da selve VM'et ikke gav de store administrative arbejdsbyrder til holdlederen, kunne han heldigvis koncentrere sig om at hjælpe piloterne med tider, startrækkefølger etc.

Afslutningen bød på ekstremt close race imellem toppiloterne, så et ben fra eller til kunne bestemme, hvem der skulle have lov til at kalde sig verdensmester i de næste to år.

Urs Leodolter fra Schweiz holdt til presset og nuppede guldet foran Martin Webershock og Florian Lang, begge fra Tyskland.

Den en times lange pause pga. havgus blev flittigt benyttet til almindelig tuskhandel, udveksling af e-mail adresser, fotografering, signering af diverse vinger og ikke mindst hyggeligt samvær.

Præmieoverrækkelsen voldte lidt kvaler. Først kom den sent i gang, og så måtte de tre tyskere, som havde vundet pylonklassen, gøre gode miner, imedens Ruslands nationalsang blev afspillet.

Den indskrevne "miss et eller andet" fik selvfølgelig en kærlig behand-

ling af de to spasmagere Martin og Florian – så evt. optræk til formel stemning blev heldigvis ødelagt.

Aftenen stod på afslutningsmiddag, som med Thorbjørn Jespersens ord var "ringe". (Han lever af at arrangere større middage, selskaber, receptioner o.l.). Efter den formelle del var der naturligvis rig lejlighed til at få vekslet flere ord, håndtryk og hilsener med alle de andre deltagere (man kunne sågar også købe en øl på stedet).

Lidt slutbemærkninger

Vores slutplacering er så god, som den kunne være – vi fløj næsten op til det niveau, vi havde i træningen hjemme fra. Der har meldt sig mange nye stærke F5B nationer på scenen – Italien blev nr. 3 i holdkonkurrencen, og Frankrig, Belgien og England er også blevet stabilt flyvende – man skulle næsten tro, at de har trænet endnu mere og garanteret også været i gang sidste år.

Det har været det hele værd!

Dette var kulminationen på 8 måneders intensive forberedelser – og vi har haft et forrygende VM. Man er i hårdt selskab til VM, og en stor del af feltet var også med i '98 og '96.... de har været i gang i mange år for at nå det niveau, de har – nu er vi også kommet i gang.

VM i 2002 forventes afholdt i Schweiz, og vi er mange, der har en aftale om at mødes der – enten som piloter eller som hjælpere.

For yderligere informationer og billeder se <http://www.f5b.dk>

Claus Tønnesen

Resultaterne

1. Urs Leodolter	SUI	4829
2. Martin Webershock	GER	4825
3. Florian Lang	GER	4809
4. Markus Moeckli	SUI	4808
5. Remo Frattini	ITA	4795
6. Thomas Pils	USA	4793
7. Rudold Freudenthaler	AUT	4737
8. Norbert Huebner	GER	4713
22. Claus Tønnesen	DEN	4420
24. Jan Abel	DEN	4366
35. Hans Hansen	DEN	3697

Min Model



El-Gorgo

Martin Møller har siden påskedagene ved Hansholm været en svoren tilhænger af combat med skumvinger. Hjemme i "Fladlandet" er der sat en Speed 400 på vingen, og han har dekoreret sin El-Gorgo med et drabeligt dødningshoved. For når man kæmper med nogle af de mange andre elektrificerede flyvende vinger, er det rart at have lidt kendetegn på sin model.

Den lille vinge, der er næsten identisk med den Fjergfis, der var en artikel om tidligere på året, er blevet den helt store dille på Sjælland. I mangel af skrænter er modellen blevet udstyret med en 7,2 V Speed 400 elmotor, en hastighedsregulator og et 7-cellet Sanyo 500 AR batteri. Med denne opsætning flyver El Gorgoen 5-6 hektiske minutter.

Selv om 5-6 stykker deltager i en kamp, er det ikke sikkert, at nogen

rammer hinanden. Men når det sker, flyver vingerne som regel videre. Skulle de styrte ned, sker det sjældent, at de tager skade.

Martin har på sin El Gorgo monteret en Graupner motor med påmonteret regulator. Mange flyver med Günter propeller, men på Martins model sidder en almindelig 6x4 propel fast på et lille hjemmelavet nav med elastikker – så knækker den ikke ved landinger.



Focke Wolf og Fløjtemarie

Peter Andersen har sendt os et par billeder af to modeller, som han har bygget efter tegninger i Modelflyve Nyt.

Peter skriver, at Focke Wolfen flyver udmærket og var ret enkel at bygge – tydeligt inspireret af Kobra.

For Fløjtemaries vedkommende kom den aldrig til at flyve godt. Hvorfor ved jeg ikke; måske har jeg ikke bygget lige nok! Så den er nu lagt i "mølpose".

FW'en er udstyret med en OS FS 52. Jeg har aldrig fået motoren til at gå ordentligt; hvorfor ved jeg ikke – det

skulle jo være en udmærket motor. Jeg har læst i et engelsk blad, at alle motorer går ordentligt – og hvis ikke, er det manden bag (indstilling, tank m.m.). Skulle der være gode ideer, er de velkomne!



Scanner

Bo René Nielsen fortæller om sin Scanner, der er hans første lavvingede model, at den flyver bare på skinner og gør lige, hvad man vil have den til.

Scanner'en er ca. 145 cm i vingefang, og Bo flyver den med en "flad" .40. Han er meget glad for modellen og tøver ikke med at anbefale den til alle, der har brug for en sportsmodel, der er nem og hurtig at bygge. Ja, faktisk kan man ikke tale om at bygge. Det eneste, der skal gøres, er at lime vingehalvdelen sammen og sætte haleplan og finne på plads. Alle rorflader er hængslede, og hængslerne er sikrede med stifter! Byggesættet er også meget komplet; det eneste, der "mangler", er motor og radiogrej.

Viking Race F3F 2000

Lissabon, Portugal

Og lidt om Dynamic Soaring (DS)

Dette års Viking Race F3F fandt sted lige nord for Lissabon i Portugal i perioden fra den 15. til den 22. juli.

Dette Viking Race ville blive det største nogensinde i racets historie med 75 deltagere til start. Der havde været tilmeldt op mod 100 piloter, men stævneledelsen havde måttet begrænse deltagerantallet for at være nogenlunde sikre på at kunne gennemføre konkurrencen.

Fra Danmark stillede vi op med et 3-mands hold, som bestod af Preben Nørholm, Jesper Jensen og Jan Hansen. Preben fløj med sin Tragi, Jesper og Jan med hver deres Ellipse 3.

Preben og Jesper ankom til Lissabon onsdagen inden konkurrencen, og Jan stødt til om fredagen, så vi havde tid til at træne noget på skrænten inden konkurrencestart om søndagen.

Arrangørerne havde lagt op til, at der skulle flyves på én skrænt, retning nordvest, da der altid var 10-15 m/sek.

søbrise hver dag. Når hele Den Iberiske Halvø bliver opvarmet til 30-40 grader op på dagen, giver det en enorm masse termik over landet, og den luft, der stiger op, bliver erstattet af luft, som trækkes ind fra kysten.

Dette holdt også stik ugen inden konkurrencen (og sikkert også ugen efter), så vi fik nogle gode træningsdage torsdag til lørdag.

Men da så vi skulle starte runde 1, var vinden svag, og vi fik fløjet 2 runder i svag og skiftende termikpåvirket vind, og derefter var der faktisk ikke meget mere vind at komme efter.

Nogle dage var der simpelt hen ingen vind, andre kom den fra sydvest, hvilket jo var 90 grader på deres "Stadionskrænt".

Ja det var faktisk en "stadionskrænt", idet den lokale klub, med stor

hjælp fra kommunekassen, havde rettet kanten op på en gammel losseplads, som lå på toppen af en ca. 100 meter høj bakke.

Landingområdet var også blevet planeret, og der var blevet gravet vandingsanlæg i hele området, så der var et tyndt lag grønt græs over det meste af pladsen. Derudover var der anlagt fin parkeringsplads til bilerne, og der var kørt en pølsevogn i stilling til at stille den værste sult om middagen.

Forholdene var overordnet set vældigt fine, dog havde stævneledelsen lagt alt ind på, at der skulle flyves på den ene skrænt, hvilket fredag aften ikke var lykkedes endnu andet end de 2 første runder.

Tyskerne havde imidlertid været ude ved kysten og fundet en brugbar skrænt, der passede i sydvestvind. Så på reservedagen lørdag om morgenen blev det besluttet, at der skulle flyves på den nye skrænt. Dette var i manges

Jan Hansens "Ellipse 3" lige over skræntkanten.





Jesper Jensen flyver Dynamic Soaring med sin "Obelix".

øjne en alt for sen beslutning efter at have siddet 4 dage og ventet på, at vinden skulle være lige på Stadionskrænten.

Det lykkedes da at flyve 2 runder mere, så vi fik i alt 4 runder, som også er minimum for, at konkurrencen er officiel, hvor maks havde været 10 runder.

Det siges også, at det mest brugt ord i Portugal er "Manjana", eller noget i den stil, som betyder i morgen. Det var også, som om at stævneledelsen sagde det hver dag, mens vi sad og ventede på skrænten.

Temperaturen var fin høj, mellem 30 og 42 grader i skyggen, så vi frøs i det mindste ikke på skrænten, som man normalt er vant til hjemme i Danmark. Nogle af dagene blev det aftalt, at stævnelederen ringede efter folk, når der var udsigt til bedring af forholdene, så det gav os lidt fritid, hvor vi kørte over på en skrænt, der egentlig lå ca. 5 kilometer foran stadionskrænten, og hvor vinden egentlig var lige på. Landingsforholdene var dog ikke til F3F maskiner, idet der var fyldt med store skarpe sten.

Jesper havde medbragt sin gamle slidte Obelix (skumkampflyver), og nogle australiere og amerikanere hav-

de også nogle flyvende combatvinger med, og der blev så fløjet Dynamic Soaring med skumflyene, og det må siges, at det virkede – selv med den godt slidte Obelix, som ind imellem nåede en sådan hastighed, at den bøjede enormt i vingerne og var meget svær at styre til sidst. Man kunne af og til virkelig fornemme, hvordan den accelererede, når den vendte bag skrænten.

Da Espen Torp fra Norge så, at det kunne lade sig gøre på denne skrænt, kunne han ikke dy sig for at smide sin nye Wizard F3B/F3F ud over kanten og flyve DS bag skrænten med den. Den fik så meget fart på, at man kunne se vingerne begynde at bøje og vride sig i luften, og den hylede og skreg gennem luften. Espen landede på kanten af skrænten for at undgå de største sten.

Og hvad er så Dynamic Soaring, også blot kaldet DS i den daglige slang?

DS er en måde at accelerere en enorm fart på sit svævefly ved at flyve i cirkler bag skræntkanten, hvor man på en måde (som jeg ikke helt forstår teorien bag) udnytter den energi, der dannes i flyet ved at flyve skiftevis i den zone, hvor luften stiger lodret op fra skræntkanten, og i den stillestående

de luft, som ligger fra skræntkanten og bagud (størrelsen af dette område er afhængig af størrelsen på skrænten).

Den bedste skrænt til DS er en ret stejl skrænt, som også falder nedad på bagsiden, idet det gælder om at få så lille en vinkel på skræntkanten som muligt for at få en klar deling mellem den stillestående luft og den opadgående luft.

Man flyver da i en enten vandret liggende cirkel eller en lodret stående cirkel bag skrænten, sådan at man lige vender ud i løftet foran skrænten og derefter drejer bagud og vender igen i den stille luft bag ved skrænten, derefter ud i løftet igen også videre.

Hvis man finder den helt rigtige bane, kan man høre og se, at flyene accelererer enormt, hver gang man vender i den stille luft.

Fænomenet er opdaget af amerikaneren Joe Wurts for et par år siden, idet han bemærkede, at hans fly ofte accelererede bag skrænten, når han skulle lande sit fly, og han forsøgte så at udnytte dette til at accelerere flyet op i fart.

Det er også noget af det samme princip albatrosserne udnytter til at flyve over lange havstrækninger uden at baske med vingerne.

Joe Wurts mener, at man med et F3B fly kommer på de 300 km/t og mere, hvis man tør og kan styre det, og hvis flyet kan holde til det. Dermed også være sagt, at hvis man vil forsøge sig med dette, skal man være klar over, at det udsætter flyet for en enorm belastning, og at der godt kan være rigtig turbulent bag en sådan skrænt.

Så er advarslen givet, men det er uden tvivl sjovt og spændende at prøve. Det kræver noget træning, inden man finder den rigtige bane at flyve i, men det er kun et spørgsmål om tålmodighed.

For dem, som har adgang til Internettet, er det muligt at finde artikler om emnet. Gå til Yahoo.com og søg på Dynamic soaring, og der kommer en hel stribe artikler. Måske er der en eller anden, som har helt styr på teorien bag DS, og hvordan det egentlig kan lade sig gøre, som kunne skrive lidt om det her i MFN.

Nå, det blev jo lidt af et sidespring, å tilbage til konkurrencen, hvor det trods de nok noget uretfærdigt skiftende forhold var den rigtige, som vandt, idet Stephan Göbel fløj overbevisende præcist i svingene med nogle enormt krappe sving. Tillykke til Stephan.

Holdkonkurrencen blev vundet af Tyskland og det danske hold blev nr. 7 af i alt 19 deltagende.

Alt i alt havde vi en god tur; dog var det ærgerligt, at vi ikke fik fløjet flere runder i konkurrencen.

Preben, Jesper og Jan

FF- referat

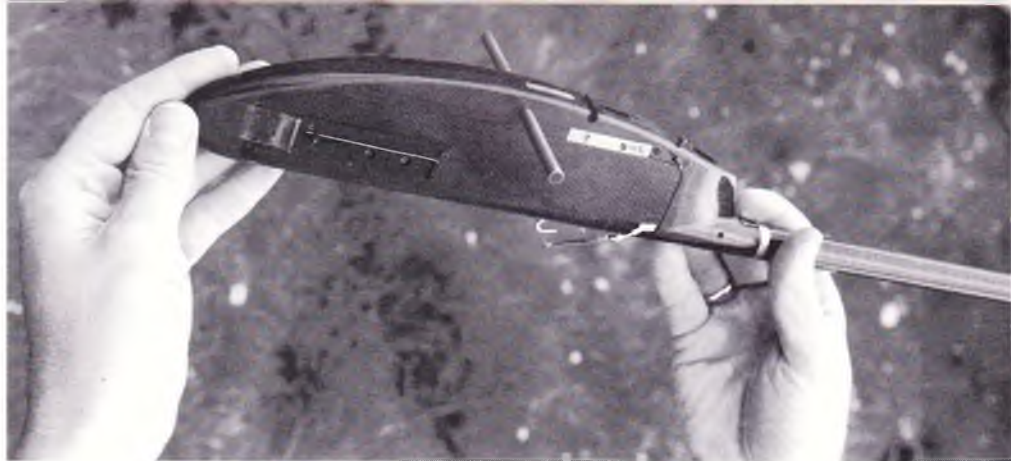
JYLLANDSSLAGET 2000

Undertegnede har brugt en masse tid på at få tilladelse til afvikle konkurrencer på Kongenhus Mindeparks meget store og flotte hede, og det lykkedes jo som bekendt at få lov til at afvikle tre stævner på heden. Desværre var vejret ikke for godt til den første prøveflyvning i juni, hvorfor vi håbede på meget bedre vejr til JYLLANDSSLAGET den 19.-20. august.

Og vejret blev da heller ikke så tosset endda. Til gengæld skiftede vinden om lørdagen hver gang, vi havde skiftet startsted, således at vi faktisk ikke kunne udnytte hedens udstrækning uden at skulle have flyttet det dobbelte antal gange!! De fleste fik derfor kun fløjet en enkelt eller to starter.

Om søndagen var vinden og stedet helt perfekt i starten, men det blæste i løbet af formiddagen op til omkring 8-10 sekundmeter, hvorfor vi kun fik en enkelt start alligevel. Herved kom konkurrencen kun op på tre officielle starter, hvilket naturligvis er meget uheldigt.

Ved de skæve vindretninger om lørdagen fik en del fritflyvere nogle specielle oplevelser, som de vel nok gerne havde været foruden. Jens B. sank i en sump i et forsøg på at hente sin model og undgå nogle aggressive bier – der var ca. 400 bistader på heden!! – han fik dog heldigvis kun et enkelt stik. Tom Oxager havde indtil flere kollisioner med sværme af bier – dog uden at blive stukket. Til gengæld blev han bidt til blods i den ene hase af en lille bidsk hund, der kom farende ud af en



Kroppen til modellen er kulfiber og aluminium. Vingestålet er et 6 mm kanylerør med kulfiberkerne. Utroligt stærkt, men let.
(Fotos: Jørgen Korsgaard)

bondegård. Henning Nyhegn ydede førstehjælp tilbage ved startstedet!

De fleste var enige om, at heden er et alltidstidsted at flyve, men måtte også erkende, at det kan være svært at finde det rigtige startsted uden at kende stedet ordentligt, men det kommer vi forhåbentligt til.

En oldtimermodelflyver, der ville kigge lidt til og måske trimme lidt på en ny (gammel) model, kunne simpelt hen ikke finde os og måtte køre hjem med uforrettet sag. Det samme gjaldt en anden ikke tilmeldt fritflyver, der samtidig blev meget fornærmet på konkurrencelederen, da han ikke evnede at finde os, selvom han kunne se bilerne på startstedet!!

Heraf kan man lære, at man skal tilmelde sig rettidigt og i øvrigt møde til briefing på P-pladsen foran hotellet – eller på anden måde sikre sig, at vi kan findes på heden.

Det kunne da også være, at man skulle overveje at sætte nogle skilte op, men hvem gider lave dem, når der dagen efter tilmeldingsfristens udløb kun var tilmeldt 7 deltagere til slaget på heden i år.

Jørgen Korsgaard

Kristian H. Andersen, Kjeld Kristiansen og Jens Borchsenius Kristensen bliver næsten væk på heden, mens de venter på termik.

Haleplanet på Toms model er specielt, idet forkanten også fungerer som hovedbjælke. Den er et 5 mm kulfiberrør, og ribberne forbindes med forstærkninger af kulfiber. Beklædningen er klar Mylar.



Resultaterne:

F1H beg.:

1. Kenneth Kristiansen 97 sek

F1H ex.:

1. Kristian H. Andersen 176 sek

F1A:

1. Bo Nyhegn 531

2. Kjeld Kristiansen 420

3. Tom Oxager 360

4. Henning Nyhegn 180

F1B:

1. Jens Borchsenius Kristensen 360

1. Bjarne Jørgensen 360

3. Jørgen Korsgaard 352

4. Kristian H. Andersen 302



CL-referater

Vår Øst hos Pingvinen

I fint forårsvejr udkæmpedes adskillige luftslag i himmelrummet over Midtsjælland.

Christian, Anders og Ole kæmpede om en plads på toppen, og der blev ikke foræret noget væk. FAI-reglerne blev strammet en del, da der kun var én disponibel model pr. kamp – meget blev jordet, men alt kunne tilsyneladende flikkes sammen, hvilket gav nogle særdeles spændende kampe.

Ole kæmpede bravt med sine 75% reducerede modeller – og trak til slut det længste strå – tillykke!!

Også i diesel gjorde Ole sig gældende – kan han også det til DM 2000 hos os?

Herom senere – dyrk Pingvinens hjemmeside.

Ref.: Steff.

Runde		1	2	3	4
Ole	Kjoven	V	V	–	V
Christian	Pingvinen	L	–	V	L
Anders	Pingvinen	–	L	L	

Vår Vest i Aalborg

Den 30. april

Vejret var bare pragtfuldt med stegende sol, så den afsluttende eftermiddagskaffe og præmieoverrækkelsen blev også de røde næsers parade.

I speed erkendte Niels, at der KAN være for mange huller i en tank. Carsten sagde tak for tilbuddet og scorede en sikker 1. plads. Jesper trænedes pitstop med den lille kineser; han skal hjem og gøre sig nogle tanker om tanke, tæthed, placering og andre inderlige detaljer.

Goodyear blev meget tæt, tiderne taler for sig selv. Calle/Jesper og Allan/Carsten var præcist lige hurtige, både på jorden og i luften. Ole/Leif var hurtigere, men havde langsommere pitstop, og motoren havde det med at rende varm.

Resultatet blev, at det langsomste hold vandt finalen, hvilket bare er en understregning af, at intet er givet, før de 200 omgange er hjemme. Carsten fik et ekstra pitstop i forbindelse med et near-miss med Leif, der – til slut – døjede med en kreativt selvregulerende nåleskrue.

Alt i alt en tæt og spændende dyst, der om noget viste, at konditallet er i bund!

Stunt blev afviklet stille og roligt. Leif har tydeligvis øvet lidt mere end de øvrige. Calle var lidt handicappet af et trægt styretøj i hans nye restaurerede Stiletto.

Det lykkedes Jesper at få point for lodret 8-tal, så mon ikke alle manøvrerne snart kommer i hus?

Efter konkurrencen snurrede Niels og Per lidt med deres teamracer, og Allan og Carsten trimmede combatmodeller – i alle tilfælde uden at der gik ”kamp” i det, men Limfjordsstævnet var jo tæt på, og så skal grejet jo være på toppen.

Ref.: Jesper Buth Rasmussen, Aviator

Asfaltræs og Hedeslaget i Herning

den 12.-13. august

Asfaltræs

For første gang efter at vores nye hegn er færdigt i Herning, skulle der flyves asfaltræs på heden. Fra Trekanten kom Niels og Per, og fra Aviator kom Jesper, Calle, Allan og CS. Lokalt kunne vi mønstre et nyt hold, nemlig familieholdet Tom og Jesper Pedersen, og det var således debut for Jesper som konkurrencedeltager. Tom og Jesper har fløjet meget på det sidste, og Tom har lynbygget to nye GY-modeller, som de øver sig med.

På grund af deltagerantallet på 4 hold blev der fløjet 2-holdsheat i de indledende heats. Og indtil 3. flyvning stod Tom/Jesper til en finaleplads, men Per/Niels slog dem ud af finalerunden med en tid på 4.52 mod Tom/Jespers 5.12 som bedste tid. Jesper/Calle fik 4.46 som bedste indledende tid, mens CS/Allan fik 4.47. Så finalen blev uden lokal deltagelse.

Løbet blev desværre præget af uheld, idet Jesper kørte ind i cirklen efter 73 omgange, hvorefter CS/Allan og Per/Niels fortsatte, indtil Pers rorklap satte sig fast efter cut off i fuld opstilling, hvilket resulterede i, at CS underfløj den højtsvævende model og så måtte ned og bide i græsset. Der kunne så kun dømmes disk til Per/Niels, og CS/Allan blev vindere med 161 omgange.

CS fik sig en tid i speed på 274,9 km/t, hvorefter der blev trimmet lidt teamrace, mens køkkenholdet begyndte at forberede aftenhyggen med grilllet flanksteak med salater og diverse.

Et af aftenens lyspunkter var illuminationering med Uffes arvestykke, en 15 watts natlampe fra 1946. Og Allan underholdt med bådtræs med fyrfadsdrevne kinesiske blikbåde med dampdrift i kartoffelfadet, der blev fyldt med vand.

Aage Wiberg

F2A – 2,50 ccm Hastighedsflyvning

Plac.		Bedste flyvning	
		sek	km/t
1	Carsten Jørgensen Aviator	13,20	272,7
2	Niels Lyhne-Hansen Trekanten	15,60	230,7

F2A-1A – 1,00 ccm Hastighedsflyvning

Plac.		Bedste flyvning	
		sek	km/t
1	Jesper Buth Rasmussen Aviator	0	0

F2B-B Begynder-kunstflyvning

Plac		1. flyvning	2. flyvning	3. flyvning	Sum
1	Jesper Buth Rasmussen Aviator	251	300	318	618

F2B Kunstflyvning

Plac		1. flyvning	2. flyvning	3. flyvning	Sum
1	Leif O. Mortensen Aviator	953	857	960	1913
2	Uffe Olesen Herning	734	906	921	1827
3	Calle Fanø Aviator	716	831	814	1645

Good-Year holdkapflyvning

Plac		1.heat	2.heat	finale
1	Calle Fanø Aviator	4:45,1	4:59,2	9:47,9
	Jesper Buth Rasmussen			
2	Ole Bisgaard Aviator	4:44,3	4:47,3	10:07,5
	Leif O. Mortensen			
3	Allan Korup Aviator	4:48,6	4:44,3	10:11,0
	Carsten Jørgensen			

Hedeslaget

Efter en yderst hyggelig lørdag op-
randt dagen, hvor det skulle afgøres,
om de tre piloter fra Aalborg skulle
generobre hedeslaget i DieselCombat,
eller vinderen skulle findes mellem de
fire andre deltagere. Der var helt fra
starten lagt op til nogle spændende
kampe, og jeg må nok sige, at deltager-
ne havde "oppet" sig lidt i år. Alle del-
tagere havde ekstra modeller med;
dette tyder på, at standarden er røget
lidt i vejret....

Kampene startede lidt forsinket.
Vejret var fortrinligt, i starten med lidt
skyer og vind, men hen ad dagen så
meget sol, at folk rendte rundt og
svedte ved de mindste kraftanstren-
gelser.

Vi havde i år fået besøg fra Sjælland
af Bjarne Berthelsen ("gammel" mo-
delflyver). Han måtte desværre se sig
slået efter 2 runder (sammen med Cal-
le Fanø og Carsten Jørgensen). Tilba-
ge efter 2 runder var der så Henning,
Allan, Tom og Steen.

Efter 3. runde måtte også Henning
se sig slået af den yngre generation af
modelflyvere, og til 4. runde havde vi
Allan og Steen med 2 liv og Tom med 1

liv tilbage. Allan fortsatte sin sejr-
gang og "bankede" først Steen og her-
efter Tom, så han endte i finalen med
Steen. Allan havde stadig 2 liv og
Steen kun 1. Efter den 1. finalekamp
blev der dog udlignet, da Steen vandt
med 48 point (på trods af en model, der
kun havde brændstof til en halv
kamp).

Den afgørende finale blev en gyser.
Efter en meget velfløjet kamp var der
dog så stor tvivl om klip / tider m.m. (3
sekunder, der skilte jordtid på trods af
landinger), at man blev enige om at ta-
ge en omkamp. Denne omkamp blev så
"suverænt" (54 point) vundet af Allan.

Alt i alt må vi nok sige, at dagens
bedste pilot også var vinderen (han fløj
kun i jorden én gang under alm. ligeud
flyvning).

Dagen forløb altså uden de store
overraskelser og med en MASSE gode,
flotte og spændende kampe, og den
blev afsluttet med det traditionelle
kaffebord.

Jeg kan kun opfordre alle til at få
bygget et par Combat modeller, støve
PAW'en af og stille endnu mere tals-
tærkt op til næste år.

Steen Lysgaard

slagregn og torden, så konkurrencen
blev udsat i 2-2½ time. Derefter, og i
takt med at banerne tørrede op, var
vejret ganske udmærket.

Det var glædeligt, set fra organisa-
tørernes side, at efteranmeldelses-ge-
byret virker; det var få, der skulle be-
tale, og det er rart a.h.t. tidsplanlæg-
ningen; den passede ganske godt

Speed

Carsten satte personlig rekord med
283,9 km/t og vandt fortjent. Det var
vanvittigt spændende, for i Norbert's
sidste flyvning havde han den rigtige
lyd, men manglede dog 1½ km/t, så
Carsten kunne for første gang kalde
sig nordisk mester og limfjordsmester.

I minispeed blev der mest fløjet med
COX og PAW, da Jesper lagde ud med
at folde vingen sammen på hans soja-
motor udstyrede model. Niels vandt
med 97%, langt foran de øvrige, der lå
sidst i 60'erne i %.

F2B-kunstflyvning

Jesper og Ruben afbrød flyvningerne,
fordi det kriblede i fingrene i de høje
manøvrer pga. begyndende torden.
Bortset fra det blev der vist flot og jævn-
byrdig flyvning. Der var under 100
point mellem nr. 2 og 7.

Kerkko var dog i særklasse og en
fortjent vinder.

Ingemar og Helmut Leja kæmpede
en brav dyst, men den rutinerede In-
gemar holdt skindet på næsen med 25
points forspring.

F2C-Teamrace

Kampen om finalepladserne var som
sædvanlig tæt med 1 sekund mellem 3.
og 4. pladsen.

Axtilius/Samuelsson var som sæd-
vanligt favoritter, men udgik 2 gange
med mekaniske problemer, der slog til,
lige da der blev sagt 1½ minuts op-
varmning.

Niels/Per stillede med optimal selv-
tillid efter en personlig rekord sat 2
uger før. Den holdt også vand; med god
motorgang og høj flyvefart var de i
stand til at holde Jesper/Jan bag sig,
da de, - mod sædvane - havde varme-
problemer og ikke kunne starte.

Et fortjent Nordisk Mesterskab til
Niels og Per.

Good-year

Jesper og Calle kom, så og sejrede for
sjette gang i rap.

Nå, som den største klasse må vi
nok hellere skrive lidt mere....

Med 11 hold, heraf flere nye kon-
stellationer, var der basis for 6 holds
semifinaler. Grænsen dertil blev på
5:09 og finalecuttet var 4:40. Dette for-
tæller, at bredden er blevet meget
større; mange kan lave top tider....og
gør det jævnlige.

Dagens mest skuffede var Carsten/
Allan, der satsede på, at deres første

Resultater

Allan	3v 440	4v 540	5v 340	10v	11v 122	12T 250	13V 280
Steen	2v 240	5v 386	9v 368	10t	12V 298	13T 226	
Tom	1v 284	6v 298	8t 104	11t 50	-		
Henning	3t 175	5v 340	9t 208	-			
Bjarne	4t 180	7t 244	-				
Calle	1t 108	5t 32	-				
CS	2t 222	6t 46	-				

Oldtime Stunt og Stunthose Cup

Herning

I weekenden d. 24.-25. juni afholdtes
det årlige stunt-stævne på klubbens
baner ved Skinderholmvej i Herning.

Om lørdagen gjaldt det Oldtime
Stunt, hvor der var 5 deltagere.

Konkurrencen blev afholdt i godt
vejr denne dag, men om søndagen,
hvor vi fløj om Stunt Hoserne og poka-
lerne, var vejret noget ustadigt; det
lykkedes dog at få flyvningerne afvik-
let, men med mange pauser på grund
af en masse regnbyger.

Resultaterne fra de respektive kon-
kurrencer kan ses nedenfor.

Oldtime Stunt

Pl.Navn	Klub	Point
1. Leif O. Mortensen	Aviator	1652
2. Uffe Olesen	Herning	1599
3. Aage Wiberg	Herning	1562
4. Hans Rabenhøj	Trekanten	1216
5. Steen Lysgaard	Herning	1097

Stunt Hose Cup

Ekspert

Pl.Navn	Klub	Point
1. Aage Wiberg	Herning	4127
2. Leif O. Mortensen	Aviator	3995
3. Uffe Olesen	Herning	3634
4. Dan Hune	Kjøven	3619
5. Carl Johan Fanø	Aviator	3129
6. Ruben Sonne	Herning	2328

Begynder

Pl.Navn	Klub	Point
1. Kim Larsen	Herning	853
2. Jesp. B. Rasmussen	Aviator	705
3. Malle Jensen	Herning	74

Uffe Olesen

Limfjordsstævnet 2000 i Aalborg

Den 10.-11. juni

Pinsen faldt sent i år, den 10. og 11. ju-
ni. Det er normalt garanti for godt vejr,
men ikke i år.

Samtidig med tidspunktet for den
officielle konkurrencestart startede en

semi var god nok; men desværre for dem gav team Tågeskov's nye pittaktik nok til at de kunne presse Allan/Carsten ned på 4. pladsen med 6/10 sek..... find selv moralen.

Finalen var som vanligt en tæt og spændende dyst lige til 180 omgange, hvor team Tågeskov måtte trække sig.

F2D-kampflyvning

Combat var noget under daglig vand; der var en del afbud, bl.a. 3 mand fra Sverige, hvis bil brød sammen på turen herved.

En del af forklaringen var, at Limfjordsstævnet var det 5. World Cup-stævne i træk, så en vis "metaltræthed" er vel forståelig. De ukrainske modelflyvere, der havde 2800 km hjem (med trailer), viste tænder, og Igor Tukubayev var så ubeskeden at vinde.

Henning Forbech kan kalde sig nordisk mester, da han blev bedst placerede nordbo på en 4.-7. plads.

Jesper Buth Rasmussen

På grund af tekniske problemer i forbindelse med overføring via e-mail er vi desværre ikke i stand til at bringe resultatlisterne fra konkurrencerne.

Redaktionen

RC-referater

FM i F3B 2000

Den 6. august

Fyns-mesterskabet i F3B var i år planlagt til afholdelse lørdag den 5. og søndag den 6. august, men på grund af for få tilmeldinger (5 piloter) valgte vi at afvikle hele stævnet søndag. Dermed opnåede vi endnu en tilmelding, så vi nu var oppe på 6 piloter fordelt på 3 hold.

Hold 1: John og Peter

Hold 2: Jesper og Morten

Hold 3: Søren og Michael

Søndag morgen klokken ca. 07.30 var alle mødt op på OMF's flyveplads, hvor stævnet skulle afholdes. Vi havde valgt at forsøge at starte en time tidligere, end vi plejer, da vi kun havde én dag at flyve i. Til briefing aftalte vi at satse på at flyve 4 runder, så vidt muligt efter gældende FAI regler.

Desværre trak morgenmaden ud pga. støvregn, så vi først kunne komme rigtigt i gang kl. 11.00. Vejret var ikke perfekt, men der kom da heldigvis

ikke mere regn senere på dagen, og solen tittede da også frem et par gange.

Til middag havde vi fløjet 2 runder. Vores hjælpere havde sørget for at grille pølser til os, så vi ikke selv behøvede at bruge tid på det. Og efter 1/2 times pause var vi klar igen.

Om eftermiddagen gik det dog en lille smule trægt. Vinden tiltog, så folk sprængte et par liner. Desuden fik vi lidt problemer, som betød, at et par af disciplinerne skulle flyves om. Men vi kom da gennem alle 4 runder og var færdige omkring klokken 18.00. Derefter var der oprydning og præmieoverrækkelse.

Resultat:

1 Jesper Jensen	11732,47
2 John Willum	11389,40
3 Michael Munk	11017,44
4 Peter Mikkelsen	10904,68
5 Morten Christensen	10805,16
6 Søren Helsted	10350,84

Tak til piloterne for deltagelse, og en ekstra stor tak til hjælperne, som alle gjorde et fint stykke arbejde. Vi håber at se jer alle til FM 2001.

Michael Munk

SM F3B

Lørdag den 17. juni blev der afholdt F3B stævne i Langstrup Mose hos Nordsjællands Fjernstyringsklub.

Der var tilmeldt 11 piloter til stævnet. Kun 9 piloter startede imidlertid, idet det viste sig, at en pilot var forhindret af polterabend, og en anden pilot havde radioproblemer.

Stævnet startede som sædvanligt kl. 8.00 med, at de enkelte hold opsatte el-spil. Kl. 9.00 var der så servering af morgenmad samt briefing.

Flyvningen startede kl. 10.00, og det var planlagt, at der skulle flyves 6 runder bestående af 6 varighedsflyvninger samt 6 hastighedsflyvninger. Der blev fløjet efter FAI reglerne, dog uden distance opgaven.

Der var sammensat 4 hold bestående af 1 tre mands hold samt 3 to mands hold. Da hvert hold medbringer minimum 2 spil, betyder det, at der var opsat 8 el-spil for afvikling af konkurrencen.

Vejret viste sig fra sin pæne side, d.v.s. solskin, masser af termik og en let vind fra nordvest. Det betød også, at næsten alle piloter kunne flyve 10 minutter i varighedsflyvningen.

Resultatet af varighedsflyvningerne, excl. den dårligste flyvning, blev som følger:

John Rasmussen	5.000 point
Jesper Jensen	4.993 point
Søren Helsted	4.984 point

Morten Christensen	4.869 point
Uffe Markussen	4.847 point
Kim Forsingdal	4.763 point
Michael Munk	4.653 point
H. Møller Andersen	4.041 point
René Madsen	3.246 point

Resultatet af hastighedsflyvningerne, excl. den dårligste flyvning, blev som følger:

Jesper Jensen	5.000 point
John Rasmussen	4.789 point
Morten Christensen	4.657 point
Søren Helsted	4.548 point
Michael Munk	4.423 point
Kim Forsingdal	4.194 point
H. Møller Andersen	3.137 point
René Madsen	2.607 point
Uffe Markussen	2.389 point

Resultatet af den samlede konkurrence blev som følger:

Jesper Jensen, Sønderborg	9.993 point
John Rasmussen, BMC	9.789 point
Søren Helsted, Odense	9.532 point
Morten Christensen, Esbjerg	9.526 point
Michael Munk, Odense	9.075 point
Kim Forsingdal, NFK	8.957 point
Uffe Markussen; SMSK	7.236 point
Hans Møller Andersen, NFK	7.179 point
René Madsen, NFK	5.853 point

René Madsen, NFK

JM Skrænt

d. 24. juni

Lørdag den 24. juni mødte der 6 deltagere til dette års jyske mesterskab.

Det startede med lidt regn, men efter at banen var sat op på sydskrænten, klarede det op. Under hele stævnet havde venden en styrke på 6-8 m/sek.

Igen i år blev det besluttet at flyve 15 runder.

Som noget nyt i år mødte der en nye deltager; Svend E. Laursen havde aldrig for fløjet F3F på bane.

Der var et meget tæt opgøre mellem de tre første. Der var kun 69 point mellem første- og tredje-pladsen.

Resultaterne

1. Jesper Jensen	13.494 point
Sønderborg Modelflyveklub	
2. Knud Hebsgaard	13.484 point
Esbjerg Modelflyveklub	
3. Klaus Untriser	13.425 point
Thy RC Klub	
4. Jørgen Larsen	12.765 point
Thy RC Klub	
5. Preben Nørholm	12.112 point
Midtjysk Modelflyveklub	
6. Svend E. Laursen	10.317 point
Østjysk Modelflyveklub	

Midtjysk Warbird træf 2000

Ca. 30 piloter fra Tyskland, Norge og Danmark havde fundet vej til Skinderholm, hvor Midtjysk Model Flyveklub holder til. Det var syvende gang vi (MMF) havde inviteret til Warbird træf, og også denne gang havde vi inviteret publikum til at aflægge besøg. I den anledning blev der strikket et program/show sammen, men mere om det senere.

Allerede fredag begyndte de første piloter at ankomme. Vejret var godt nok, om end det blæste en lille smule, og temperaturen lå lidt for lav til, at vi kunne sidde ude på terrassen og spise. Derfor rykkede vi inden døre, og det varede ikke længe, før klubhuset var fyldt godt op. Snakken gik lystigt, det var fredag, og der var EM i fodbold. TV'et blev tændt. Der blev skålet lystigt i første halvleg. Det gik knap så godt i anden halvleg – Danmark tabte til Holland 3-0. Der blev nu drukket "gravøl" – tredje halvleg kunne begynde... og det gjorde den så.

Du flyver og giver opvisning – vi kvitterer med gratis middag

Lørdag morgen var der morgenmad i klubhuset for dem, der havde bestilt dette.

Vejret var pragtfuldt. Næsten skyfrit med en svag vind fra vest.

Nu begyndte flere piloter at ankomme, så klubmedlemmerne fik lige pludselig travlt med at få de sidste ting bragt på plads. Der var annonceret flyveopvisning/show fra kl. 13 til 16, og tingene skulle jo bare klappe. Som noget nyt i år havde vi taget den beslutning at byde på gratis grill-middag til både piloter og disses familiemedlemmer under parolen: Du flyver og giver



Koncentrerede unge piloter.

opvisning, MMF kvitterer med gratis middag til dig, konen samt evt. børn. Det var da noget, der kunne forstås, og der blev fløjet fra start til slut.

Selve opvisningen blev indledt med en kort pilotbriefing, hvor formanden Flemming Vestrup bød piloterne officielt velkommen til MMF. Herefter overtog sikkerhedsrepræsentanten Erik Hansen ordet og instruerede om sikkerheden under opvisningen m.m. Erik gav ordet videre til under tegnede som stævneleder, og jeg kom så med et par praktiske bemærkninger. Bl.a. blev menuen for aftenens grill-middag gennemgået: marineret kalkunbryst samt marinerede koteletter og nakkekam med flødekartofler, salat og flutes... Mundvandet begyndte allerede nu at trænge sig på hos nogle af piloterne. Afslutningsvis gentog Flem-

ming Vestrup lige det hele en gang til på tysk, således at også vore tyske gæster var klar over, hvad der skulle ske. Nordmændene blev lige kontaktet for at høre, om alt var, som det skulle være – det var det, og så kunne vi begynde...

Opvisningen

Publikum var nu så småt ankommet. Mange havde nok været her før, idet medbragte borde og stole samt tæpper blev fundet frem og anvendt. Således var vi klar til opvisningen. Første fly i luften var en 2 meters Spacewalker fløjet af Peter "Hankat" Hansen fra MMF. Imens gjorde Leo Eriksen fra Filskov Modelflyveklub sig klar til at flyve en præsentationsflyvning med sin JU-52 med en spændvidde på 325 cm. Leo Eriksen oplyser, at det rigtige fly blev købt til Danmark i 1936 og fløj ruten København – Berlin – London. Flyet styrtede ned ved Wien i 1942. Mens Flemming Vestrup spækkede, fløj Leo en meget, meget flot præsentationsflyvning. Det så helt troværdigt ud, når Tante Junkers kom glidende stille og roligt forbi tilskuerne og pitområdet.

Efter denne flotte flyvning var der dømt "fri flyvning" et lille kvarters tid. I dette tidsrum fløj så mange, som der nu var ledige frekvenser til. Speakeren (formand Vestrup) havde nu virkelig travlt med at holde styr på sine notater og flyene i luften, men det gik nu rigtigt godt.

Alt imens dette stod på, blev der gjort klar til en dogfight mellem en Sopwith Pup, en Fokker DR I (Den Røde Baron) og en Fokker E III. Det blev en drabelig kamp, og der blev virkelig gået til den. Flere gange var begge Fokker flyene bag på engelskmanden i hans Sopwith Pup, men han slap ofte fri. Nu var han tydelig blevet irriteret over ikke at kunne få fred for disse to Fokker fly, og han begyndte at vende sit forsvar til et angreb. Det kom lidt bag på Den Røde Baron og "tyskeren" i Fokker E III, der ligesom holdt sig lidt uden for skudafstand. Det var nok også klogt gjort, for nu foretog engelskmanden et stort loop, og på vej ud af dette loop lød der et gevaldigt smæld. Engelskmanden havde med understellet ramt Den Røde Baron på den øverste vinge. Kampen var forbi. Den Røde Baron måtte nødlande og se sig besejret. Imens fløj engelskmanden rundt på himlen med et beskadiget understel. Højre hjul manglede helt, og venstre hjul var ikke meget bevendt. "Tyskeren" i Fokker E III skyndte sig nu at lande – han skulle ikke nyde noget – den engelskmand var jo farlig!!!

Publikum var nu spændte på, hvorledes landingen ville forløbe – og tro mig – det var vi andre også. Men, no problemos! Sopwith'en landede uden at tage yderligere skade. What a fight!!!

Der flyves rævejagt

(Fotos: Kim Christensen).





Det var tydeligt, at det var noget, publikum kunne lide at se, og det kunne vi andre også. Modellerne blev fløjet af Poul Erik "Viking" Nielsen (Sopwith Pup), Flemming Vestrup (Fokker DR I) og Poul Hansen (Fokker E III).

Herunder ses Olaf Beckmann Focke Wulf 190 Type A6 med en spændvidde på 231 cm. Motoren er en King 70 Boxer.

Og nederst ses, hvordan Peter F. Jensens Fokker DR1 så ud efter dogfighten med Poul Erik Nielsens Sopwith Pup.

Leo Eriksen, Filskov Modelflyveklub, med hans Ju-52 med en spændvidde på 325 cm. Den ene motor er på 70 ccm og de to andre på 40 ccm.

Flyet fløj som rutefly for DDL fra 1936 bl.a. på ruter mellem København og Berlin og London. Det styrtede ned ved Wien i 1942.

Ræven overlevede

Nu var det igen tid til lidt fri flyvning, inden rævejagten kunne begynde. Næsten hver gang der flyves ræveflyvning, sker der skade på enten ræven eller også jægerne. Sådan skulle det

ikke gå denne gang. Ræven – fløjet af Erik Hansen, Midtjysk Model Flyveklub – overlevede, også selv om der virkelig var bud efter ham. Omkring otte – ti fly jagtede rævehalen uden at kunne kappe halen af.

Der blev fløjet næsten 10 minutter, inden Aksel Handrup snuppede halen komplet. Nu fik han imidlertid selv et lille problem, for crepepapiret, der blev brugt som rævehale, ville ikke gå af vingen, men med et par dygtige manøvrer fik Aksel rystet det af. Alle fly landede i god behold.

Så var det igen blevet tid til en præsentationsflyvning. Denne gang var det den tyske pilot Olaf Beckmann fra Bad Oldesloe, der taxiede ud på banen med sin Focke Wulf 190 på 231 cm monteret med en King 70 ccm boxer motor. Det gode ved Olaf, når han flyver, er, at han flyver sin model som den rigtige Focke Wulf ville have fløjet. Store langsomme drej laver Olaf så perfekt, at man tror det er et rigtigt fly, der nu er på vej ind over flyvepladsen. Det er imponerende fløjet, og Olaf høstede da også et stort bifald, da han landede med sin Focke Wulf.

En anden tysker, Klaus Fehrmann ligeledes fra Bad Oldesloe, havde taget sin nye P51 Mustang med. Modellens vingefang er 235 cm, og den er monteret med en ZG 62 Titan motor. Klaus skulle lige foretage en taxi- og rulleprøve, sagde speakeren. Sådan skulle det nu ikke gå, for da Mustangen havde flyvefart, ville den altså bare ikke finde sig i at skulle blive på græsset, så den lettede... Mustangen gav et lille vip til højre, Klaus foretog et par klik på senderen, og Mustangen var i trim! Herefter kunne vi andre så nyde det flotte syn på himlen af en sølvblank P51 Mustang. Et imponerende syn. Claus fløj den sikkert, og efter nogle minutter blev Mustangen landet.



En Fieseler Storck på 178 cm og med en OS 48 Surpass motor fløjet af Lars Kruse fra Vejle Modelflyveklub lavede herefter en opvisning, som viste publikum, hvor langsomt en modelflyver i virkeligheden kan flyve, når bare flyet er konstrueret til det.

Flamingo-flyvning

Så var klokken efterhånden blevet så mange, at det var blevet tid til flamingo-flyvning. Efter opstilling af flamingo med balloner overst startede de mange fly med at nedlægge balloner og flamingo til stor fornøjelse for publikum. I løbet af 5 minutter var der ikke meget tilbage at flyve efter, så der blev hurtigt sat mere flamingo op, så at konkurrencen kunne fortsætte lidt endnu.

Uheld kunne ikke undgås. Peter Dahse fra Midtjysk Model Flyveklub havarede totalt efter et mode med en anden model. Sådan kan det gå, og Peter kunne nu glæde de yngste af tilskuerne med en stump af hans model. Konkurrencen blev vundet af Dennis Buchwald fra Tyskland.

Afslutningsvis skulle der nu havde været en dogfight mellem en lille Mustang, en ME-163 og en ME-109, men grundet vejret (det blæste lidt for meget for disse flamingo modeller) blev denne dogfight aflyst. I stedet blev der annonceret fri flyvning, og således sluttede denne eftermiddag.

En pragtfuld sommeraften

Sidst på eftermiddagen begyndte festudvalget så småt at få terrassen ommebleret, således at der var plads til ca. 65 spisende "gæster". Det kunne lige lade sig gøre. Vejret var helt kanon. En pragtfuld sommeraften havde det udviklet sig til i løbet af dagen, og det smittede af på stemningen. Dejlig grillmad, solskin, 22 grader i skyggen, øl, vin og sang. Hvad kunne man ønske sig mere!!! Det blev lidt sent for nogle af os – ganske som det plejer!



Fra festmiddagen lørdag aften.

Søndag!

Denne dag var der ikke annonceret opvisning/show, men blot at man kunne se og opleve at se modelfly flyve luften tynd over Skinderholm. Alligevel blev arrangementet godt besøgt.

Vi var også denne dag heldige med vejret, om end det blæste lidt kraftigere end om lørdagen, og vinden nu havde vendt sig på tværs af banen. Dette afholdt dog ikke piloterne fra at flyve, og selve søndagen blev brugt som en slags hyggetræf – hvilket også var meningen.

Hen på eftermiddagen begyndte så de første piloter at drage hjemad. Nogle havde virkelig langt at køre, men trods dette kommer de troligt igen år efter år. På trods af at også andre klubber i Jylland afviklede stævner og træf, og at Flyvevåbnet holdt abent hus på Flyvestation Skrydstrup, lykkedes det alligevel at få gennemført vores Warbird træf år 2000.

Afslutningsvis vil jeg gerne på Midtjysk Model Flyveklubs vegne sige tak til alle fremmødte piloter. Tak til: Klaus Fermann, Tyskland – Dennis Buchwald, Tyskland – Frank Buchwald, Tyskland – Olaf Beckmann, Tyskland – Peter Laub, Tyskland – Andreas Meyer, Tyskland – Oliver Meyer, Tyskland – Terje Helgesen, Norge – Lars Kruse, Vejle Modelflyveklub – Poul Hansen, Odense Modelflyveklub – Uffe Thomsen, AMF – Leo Eriksen, Filskov Modelflyveklub, og selvfølgelig også en stor tak til alle deltagende piloter, koner/kæresten fra MMF. Tak for flyveopvisningen, indsatsen og sidst men ikke mindst, tak for jeres made at være på. På gensyn i år 2001, den tredje weekend i juni måned.

Kim Gøtche Christensen

25 år i Modelflyveklubben Gudenå

d.25 juni 2000

Det startede med et bestyrelsesmøde for at fastlægge strategi for stævnets afvikling. Poster blev fordelt, så alle, der kunne være med, fik tildelt et job for dagen. Det gjaldt indkøb til forplejning, rengøring af klubhus og klargøring af græsarealer.

Alt var planlagt i detaljer. Dog havde vi ikke været omkring ved vejrguderne, hvilket vi kunne se på dagen. Det var surt. Det regnede 90 procent af eftermiddagen.

Vi fik dog afholdt en lille konkurrence med 8 deltagere, en tidsflyvning. Det var "friske fyre", der trodsede den silende regn og fløj, som gjaldt det kampen om store præmier. Der var

Klaus Fehrmann, Tyskland, med hans Mustang P51, der har en spændvidde på 235 cm, og som er udstyret med en 62 Titan motor.





præmie til alle takket være sponsorer, og tak for dem.

Stævnet havde ca. 25 deltagere, og da vi havde valgt at afholde stævnet uden inviteret publikum, var det kun familien, der var tilskuere. Det forpligter at hidkalde publikum, og denne dag ville vi altså gerne kunne dyrke vores hobby under afslappede former.

Det var ikke en dag uden dramatik. En styrtede med sin nye Javelin; den gik itu i luften (for mange G), og det fortæller, at der er grænser for, hvad en traditionel højvinget model kan tale.

Men en rigtig modellflyver giver ikke op, så alle i Modellflyveklubben Gudenå tager hul på nye 25 år og håber på god flyvning.

En stor tak til vore udenbys venner og alle, som deltog i markeringen af dagen.

Per Nymark



RC-unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Arskontingent senior kr. 350,- + indm. gebyr kr. 25,-. Arskontingent junior 160,- + indm. gebyr kr. 25,-.

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

RC-unionens hjemmeside på Internettet:
<http://www.rc-unionen.dk>
 E-mail adresse til bestyrelsen:
bestyrelsen@rc-unionen.dk

Bestyrelse:

Lars Kildholt
 Sydkystens Mfk., formand
 Tlf. 43 97 77 40
 E-mail: formand@rc-unionen.dk
 Jens Larsen, Østjysk Mfk., næstformand
 Svend Plougstrup, RC-Falcon
 Jørgen Holsøe, KFK
 Ole Lund, Dronninglund Mfk.
 Erik Nymark, Sønderborg Mfk.
 Torben Møller, OMF
 Ib Kjær, Østjysk Mfk., suppleant

Eliteudvalget:

Svend Plougstrup
 Kærmindevej 13, 7100 Vejle
 Tlf. 75 82 73 69
 E-mail: svend@post6.tele.dk

Styringsgrupper:

Kunstflyvning:
 Peer Hinrichsen
 Ahlmannsvej 50, 1.tv.,
 6400 Sønderborg
 Tlf. 74 43 12 60
 E-mail: peerh@post.tele.dk

Svævemodeller:

Erik Dahl Christensen
 Engskovbakken 122
 8541 Skødstrup
 Tlf. 86 97 93 92
 E-mail: moose@private.dk

Skalamodeller:

Bjarne Pedersen
 Langgade 113A, Kaas
 9490 Pandrup
 tlf. 98 24 08 07
 E-mail: bjap@post.tele.dk

Helikoptermodeller:

Benthe Nielsen
 Amlundvej 4, 7321 Gadbjerg
 tlf. 75 88 54 54
 E-mail: rotordisc@teknik.dk

Sportsflyveudvalget:

Torben Møller
 Hjulets Kvarter 262, 5220 Odense SØ
 tlf. 66 15 58 69
 E-mail: t_m@wanadoo.dk

Flyveplads-udvalget:

Erik Nymark
 Bakken 23, Fynshav
 6440 Augustenborg
 tlf. 74 47 45 47
 E-mail: le.nymark@mail.tele.dk

Frekvenskonsulent:

Jan Hacke
 Lotusvej 13, Tune, 4000 Roskilde
 tlf. 46 13 89 85

Salgsafdeling:

Heidi Hansen
 Jernbanevej 4, 4262 Sandved
 tlf. 55 45 67 02
 Tlf. tid: alle hverdage mellem
 kl. 17.00-19.00

Methanol:

Jens Larsen
 Sydvestvej 34, 8700 Horsens,
 tlf. 75 64 73 43
 fax: 75 64 73 44
 E-mail: jensl@post12.tele.dk

RC-unionens sekretariat:

Karen Larsen
 Rugmarken 80, 8520 Lystrup
 tlf. 86 22 63 19
 telefax 86 22 68 67
sekretariat@rc-unionen.dk
 Girobank 326-5366
 Tlf. tid: 16.30 - 18.30
 Torsdag til kl. 19.00
 Fredag/lørdag/søndag er telefonen lukket.

Orientering fra RC-unionen

Efterårsferie i sekretariatet

Sekretariatet holder ferielukket i uge 42.

Nye klubber

Vi kan denne gang byde velkommen til to nye klubber:

SNESERE MODELFLYVEKLUB

Jan Linnebjerg Knudsen
 Hovedvejen 1 B
 4733 Tappernøje

MODELFLYVEKLUBBEN PHANTOM's

Per Egelund Nielsen
 St. Røtingevej 8, Røtinge
 4733 Tappernøje
 Tlf. 20 88 69 64
 E-mail: phantom's@e-mail.dk

Klubadresser

BRØNDERSLEV MFK. havde ikke ændret kontaktadresse, så det er stadig:
 Henning Frandsen
 Olufsgade 63
 9700 Brønderslev
 Tlf. 98 82 12 90
 E-mail: abr@digianswer.com

BJERRINGBRO MFK.
Jan Nielsen
Søbygårdsvej 130
8450 Hammel
Tlf. 86 87 13 15
E-mail: ullaknudsen@mail.tele.dk

KØBENHAVNS FJERNSTYRINGSKLUB
Kim Høge Lind
Lindebjergvej 45
4040 Jyllinge
Tlf. 46 78 89 75

Udgået klub

Desværre har Modelflyveklubben IKAROS måttet nedlægges p.g.a. pladsmangel. Medlemmerne er så blevet tilmeldt MFK. Albatros.

Se i øvrigt Klubfortegnelsen i MFN nr. 3/2000

A-certifikater

- 1531 Jørgen Tjagvad Madsen, Brande Mfk.
- 1532 Mick Thurland, Haslev Mfk.
- 1533 Brian Larsen, Esbjerg Mfk.
- 1534 Jakob Duus Dolriis, Nuuk Mfk.
- 1535 Rahmatollah Baharlooie, Esbjerg Mfk.
- 1536 Hanne Behrens, Haderslev RC
- 1537 Lars Møller Bramsen, Haderslev RC
- 1538 Torben Kolbeck, Haderslev RC
- 1539 Jan Kolbeck, Haderslev RC
- 1540 Lars Krogh, Aviator
- 1541 Mogens Bodker Rasmussen, Ringkøbing Mfk.
- 1542 Martin Jensen, Ribe Mfk.
- 1543 Allan Krøyer, Vejle Mfk.
- 1544 Kurt Termansen, Ellehammer RC-klub
- 1545 Thorkild Frederiksen, Ellehammer RC-klub
- 1546 Carsten Olesen, Ellehammer RC-klub
- 1547 Vagn Hansen, Radioflyveklubben
- 1548 Rasmus Schmidt, Radioflyveklubben
- 1549 Johnny Bagge, Radioflyveklubben
- 1550 Mogens Thode, Ellehammer RC
- 1551 Peter R. Larsen, Ellehammer RC
- 1552 Jens Arne Hansen, Vestlollands Mfk.
- 1553 Peter Holmegaard, Aars Mfk.

Stormodelpiloter

Leif Skrydstrup, Haderslev RC
Kai Reinevald Nielsen, Dronninglund Mfk.

DIN SKRALDESPAND KAN IKKE LI' BATTERIER



– og det gælder også flybatterier,
siger din kommune!

Løst og fast fra sekretariatet

Her sidst i august måned er vi 2.915 medlemmer, efter at vi har slettet 180 restanter (i 1999 var vi 2844 medlemmer med 182 i restance). Det vil sige, at vi i år har haft en nettotilgang på 119 medlemmer siden medio juni 2000. Og den samlede stigning fra august sidste år til nu er på 71 medlemmer. Får vi 85 medlemmer mere i år, vil vi passere den magiske grænse på nettotallet 3.000.

Vi har siden medio april modtaget næsten 600 e-mails og sendt 190. Vi vil endnu en gang gøre opmærksom på vores nye e-mail-adresse, som er:

sekretariat@rc-unionen.dk

og ønsker du at sende noget til den samlede bestyrelse, er e-mail-adressen:

bestyrelsen@rc-unionen.dk

Vi vil endnu en gang gerne henvise til Modelflyve Nyts side 8. Læs venligst det i blå indramning; det kunne være, du var i tvivl. Det forsinker postgangen, når artikler/indbydelser mv. ikke bliver sendt ad de rette kanaler. At vi igen peger på "den blå kolonne" på side 8, skyldes, at vi stadigvæk får tilsendt artikler/referater, hvor der kun er en udprintning og ikke en diskette med eller omvendt. Og lad være med at skrive bag på billederne; der er en stor risiko for, at teksten vil smitte af på det modsatte billede og så fremdeles. eller du har trykket så hårdt, at din skrift er aftegnet på billedets forside.

Og endnu engang vil vi gøre opmærksom på, at modtager du ikke Modelflyve Nyt, bør du snarest efter den 15. i udgivelsesmånederne kontakte dit lokale postkontor og fortælle dem, at du ikke har modtaget Modelflyve Nyt. Det er herefter postkontorets pligt at sørge for, at du modtager Modelflyve Nyt inden en uge. Sker det ikke, bør du henvende dig til sekretariatet. Du må ikke vente en måned med at reagere, men henvend dig med det samme.

KL/AL

Orientering fra Helikopter- Styringsgruppen

Har du en helikopter? Er du uerfaren med en helikopter? Vil du gerne have hjælp?

Kan du svare ja til ovenstående tre spørgsmål, har du mulighed for at melde dig til et opstarts/begynderkursus, som helikopterstyringsgruppen arrangerer i efteråret 2000.

Her kan du bl.a. få hjælp til at få din helikopter bygget færdig eller trimmet, eller du kan måske få en løsning på netop dit problem.

Da alle deltagere skal have mulighed for at få et rimeligt udbytte af kurset, vil det maksimale deltagerantal være 15.

Kurset vil blive afholdt i weekenden den 4.-5. november 2000 hos:
RC klubben Falcon
Varregårdsvej 12, Veerst
Vejen

Kursusgebyr: DKK 100.00 til dækning af frokost og kaffe.

Tilmelding: til Svend Plougstrup
tlf.: 75 82 73 69

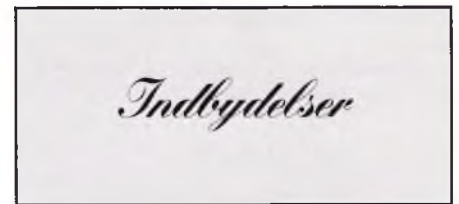
e-mail: svend@jpost6.tele.dk

Tilmeldingen skal ske senest den 22. oktober 2000.

N.B.

Før du tilmelder dig, så husk, at du skal kunne svare ja til alle tre stillede spørgsmål.

Vel mødt i Veerst



Indendørs elektro-flyvning

Silkeborg El & Svæv gentager succesen og opfordrer alle med interesse for indendørs elektroflyvning til at møde op til klubbens hyggelige indendørs arrangementer.

Vi forventer 20 grader, skyfrit, næsten ingen turbulens, masser af hygge og underholdende flyvning.

Vi har Sejshallen i Sejs ca. 5 km Sydøst for Silkeborg følgende dage, så sæt kryds i kalenderen:

Lørdag den 14. oktober kl. 12-18

Lørdag den 18. november kl. 12-18

Lørdag den 9. december kl. 12-18

Søndag den 11. februar 2001 skal du også sætte et kryds. Denne dag har vi igen fået Silkeborgs største hal stillet til rådighed fra klokken 10 til klokken 18.

Stedet er Silkeborg Hallerne, Hal A, Ansvej 114 i Silkeborg.

Mod op – Entréen er gratis

Silkeborg El og Svæv

Christian Gravesen, tlf. 86 80 66 82

Påskeskrænt

Den 21. oktober

Thy RC Klub indbyder igen til "Påskeskrænt", som blev udsat til lørdag den 21. oktober med reservedag den 22. oktober p.g.a. at der ikke var stabil vind nok.

Mødestedet er på parkeringspladsen ved Hanstholm Campingplads i Febersted. Der er briefing kl. 9.00.

Tilmelding kan ske til

Jørgen Larsen

Bogergade 19, Koldby

7752 Snedsted

Tlf. 97 93 62 61 eller 23 25 29 02



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

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

Arskontingentet for år 2000:

Senior med Modelflyve Nyt	425,- kr.
Senior uden Modelflyve Nyt	350,- kr.
Junior med Modelflyve Nyt	200,- kr.
Junior uden Modelflyve Nyt	100,- kr.

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

Nærmere oplysninger herom fås fra

Linestyings Unionens sekretariat:

Jens Geschwendtner
Lundeager 28
2791 Dragør
Tlf. 32 94 74 47

Unionens Web-adresse:

<http://www.modelflyvning.dk>

Unionsformand:

Niels Lyhne Hansen
Gormsvej 14
7080 Børkop
tlf. 75 86 62 19
E-mail: lyhne@get2net.dk

Bestyrelsesmedlemmer

Carsten S. Jørgensen
Langgade 1B, 1.tv.
9000 Aalborg
tlf. 98 77 03 81
E-mail: csj@nv.dk

Per Saurberg
Sønderkær 266
7190 Billund
tlf. 75 35 36 04

Aage Wiberg
Søndergårdsvej 30
7400 Herning
tlf. 97 20 97 37

Linestyingsredaktør:

Carsten S. Jørgensen
Langgade 1B, 1.tv.
9000 Aalborg
tlf. 98 77 03 81
E-mail: csj@nv.dk

Regeludvalg:

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

Sommerlejrudvalg:

Ruben Sonne
Skolegade 64
7400 Herning
tlf. 97 21 41 06

Linestyings- Unionens kontaktnet

Vejledere for nybegyndere

Per Sauerberg,
Sønderkær 266,
7190 Billund
Tlf. 75 35 36 04

Carl Johan Fanøe,
Vingårdsvej 7,
9280 Storvorde
Tlf. 98 31 70 95

Henrik Ludvigsen,
Studekrogen 3,
3500 Værløse,
Tlf. 44 65 54 51

Vejleder i forbindelse med skole og undervisning:

Har du brug for et godt råd om, hvordan linestyret modelflyvning kan indgå på valgfag og i projektorienteret og tværfaglig undervisning, kan du kontakte:

Hans Rabenhøj,
Skolesvinget 1, Kragelund,
8723 Løsning
Tlf. 75 89 34 04
Spørgsmål om

linestyret modelflyvning i ungdomsklubber

kan rettes til:
Fritz Steffensen,
Elmevej 25
4140 Borup
Tlf. 57 52 68 37

Vejledere i konkurrenceklasserne

F2A speed og minispeed:
Niels Lyhne-Hansen
Gormsvej 14,
7080 Børkop
Tlf. 75 86 62 19

F2B stunt
Henrik Ludvigsen,
Studekrogen 3,
3500 Værløse,
Tlf. 44 65 54 51

F2C team-race
Luis Petersen,
Østergaards Allé 28,
2500 Valby
Tlf. 36 30 05 51

Good-year
Jesper B. Rasmussen
Almavej 8,
9280 Storvorde.
Tlf. 98 31 91 98.

F2D combat
Henning Forbech,
Bülowsvej 36 1
8000 Århus C
Tlf. 86 12 62 36



Fritflyvnings-Unionen

Danmarks eneste FAI anerkendte fritflyvningsorganisation.
Medlem af KDA.

Kontingenter for 1999:

Senior	450 kr.	} incl. forsikr.
Junior	250 kr.	
Intro-medlem	150 kr.	
Abonnement alene	250 kr.	
FAI Licens	50 kr.	

Unionens adresser:

Web-adresse: www.ffu.dk

Formand (og post til):

Tom Oxager
Manebakken 5, Dalby
4690 Haslev
Tlf.: 56 39 85 95
e-mail: oxager@vip.cybercity.dk

Næstformand:

Hugo Ernst
Ægirsvej 38
7000 Fredericia
Tlf.: 75 92 92 93

Sekretær/distrikt Øst/FAI licenser:

Henning Nyhegn
Industrivænget 28
3400 Hillerød
Tlf.: 48 26 35 25

FF-NYT/distrikt Vest:

Frank Dahlin
Gjerager 7
6880 Tarm
Tlf.: 97 37 24 42

IT-medlem:

Jens Borchsenius Kristensen
P.S. Krøyersvej 28A
8270 Højbjerg
Tlf.: 86 27 13 28
e-mail: 100776.1403@compuserve.com

Økonomimedlem:

Karsten Kongstad
Degnebakken 22, Vigersted
4100 Ringsted
Tlf.: 57 52 57 03
e-mail: kk@ringsted.dk

MF-NYT/Materialer:

Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5, Ellund
D-24983 Handewitt
Tyskland
Tlf.: 0049-4608-6899
e-mail: jkorsgaard@foni.net

Giro og medlemsregistrering:

Peter Buchwald
Ellehøj 49, Høm
4100 Ringsted
Tlf.: 57 64 33 88
e-mail: buchwald@post2.tele.dk

Unionens gironummer: 713-9535

Orientering fra FF-Unionen

Kalenderen 2000

I Modelflyve Nyt 4/00 var der en helt forkert kalender, som måske kan have skabt lidt forvirring specielt omkring arrangementerne på Kongenshus Hede. Vi håber, at det interne blad, FF-NYT, fik næt at skabe klarhed.

Tilbage på kalenderen er der faktisk kun unionens LANDSMØDE, som finder sted søndag den 5. november på Sjælland.

Tidligere havde vi en VINTERCUP kørende hele vinteren med flyvning den første søndag i hver af månederne november, december, januar, februar og marts. Man kunne flyve hjemme hos sig selv eller samles i små flokke, hvorefter resultaterne blev samlet centralt. Kan det virkelig passe, at ingen skal ud at flyve en hel lang vinter? Nej, vel.

FF-redaktøren foreslår derfor, at unionen sponsorerer en kasse god rødvin til den, der i F1A/B/C klasserne får skrabet de fleste sekunder sammen på disse fem søndage, dvs. den første skal være lørdag den 4. november, da vi har landsmøde om søndagen.

Til 2-minutters klasserne skal der også være en præmie ... forslag??

FF-redaktøren

Tegn abonnement på Modelflyve Nyt og få bladet til tiden i resten af 2000 og hele 2001

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyve Nyt med posten hveranden måned fra nu af. – Tegn abonnement!

Abonnementsprisen for resten af 2000 og hele 2001 (ialt 7 blade) er 260,00 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!



Dansk Modelflyve Veteranklub
Tilsluttet Dansk Modelflyveforbund

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

AEROPLANKRYDSFINÉR

Vand- og kogefast birkekrydsfinér i tykkelser fra 0,4 til 12,0 mm.
Pladestørrelse: 127 x 127/122 x 122 cm eller 60 x 30 cm.
Hurtig levering.

os/finer
Frodesgade 171. 6700 Esbjerg
Tlf. 75 12 23 90
Fax 75 12 23 35

Hermed bestiller jeg:

Abonnement for 6/00 og hele 2001
(i alt 7 blade), pris kr. 260,00

_____ stk. samlebind à kr. 75,-

i farverne:

blå gul grøn rød sølv

Årgang 99, kr. 175,-

Årgang 98, kr. 150,-

Årgang 97, kr. 150,-

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. 39,50:

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1986:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1987:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1988:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1989:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1990:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1991:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1992:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1993:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1994:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1995:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1996:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1997:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1998:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1999:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2000:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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: _____

PRODUKTINFORMATION

Det er ikke meget, forhandlerne har valgt at fortælle om i denne omgang, men Rotordisc'en fortæller dog om et par nyttige ting.

Fx kan man købe en Flex starterforlænger med friløb (billede 1). Den går direkte på startakslen og fas i flere størrelser. Pris kr. 448,-. En starter, der passer til alle størrelser, men uden friløb (2) leveres til kr. 150,-.

Og ud fra devicen, at med godt værktøj er arbejdet en fornøjelse, skulle man måske overveje at give sig selv nogle umbrakonøgler (1,5 - 2 og 2,5 mm) i meget fin kvalitet (3) til kr. 35,-. Skal det være luksurnøjler (1,5 - 2 - 2,5 - 3 mm og 3 mm møtrik) af bedste japanske kvalitet (4), må man betale fra kr. 72,-.



BREV

Frankeres
som
brev

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Strandhuse 4
DK-5762 V. Skerninge

Det er altid en god idé
at studere

Modelflyve Nyt's

annoncer,
før du handler!

Opslagstavlen

Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige købs- og salgs-annoncer for modelfly og tilbehør til modelflyvning. **annoncer for andet bliver brutalt smidt i papirkurven.** Samme omfangsrige depot bliver også endestationen for ulæselige annoncer, annoncer uden navn og afsenderadresse på selve annoncemanuskriftet og lignende.

Til gengæld er annoncerne gratis.

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 25. oktober.*

Købes: Helikopter – Kavan Jet Ranger, Kavan Ranger, Havan Lockheed 286L, Kavan Shark, Kavan Alouette 2. Hele helikoptere eller dele. Alt har interesse. *97 21 48 06*

Sælges: Flot Saphir kunstfly mod. m. OS Hanno 10 ccm motor og Hanno resorør, EZ opr. understel, har aldrig været skadet, kr. 3.500. Ny YS F-120 AC m. Hatori resorør og krummer, har aldrig været startet, kr. 4.000.

René Andersen – 98 33 60 08

Sælges: Brugt FiB model i moderne materialer, argang 1995, i perfekt stand/trim – sælges p.g.a. manglende plads i modelkassen, kr. 1.000.

*Jørgen – 0049 4608 6899 /
Sonofon 20 02 34 83*

Sælges: Bladet R/C information fra nr. 18, novb. '70 til og med 1999. Der mangler enkelte numre. I alt 165 blade. Første 7 numre kr. 1, derefter 4 kr./stk., i alt kr. 639 + fragt. Sælges samlet.

*Bent Hansen, Silkeborg
– 20 24 51 25 / h_bent@hotmail.com*

Sælges: Kestrel svævefly, spv. 3.800 mm, mont. med 5 Robbe servoer, pæn og i orden, kr. 800.

Per – 86 41 50 52

Sælges: Færdig Acromaster kundtfly, spv. 139 cm, kr. 200. Færdig Mudry Cap 21 kunstfly, spv. 153 cm, kr. 700. OS Max 46 SF motor incl. dæmper, aldrig kørt, kr. 750. ASW 22 svævefly incl. 2 servoer, spv. 240 cm, kr. 450. Me 163 incl. 2 mikro servoer og 1 elsmotor, spv. 70 cm, kr. 850. BN Islander sportsfly til 2 400/500, spv. 127 cm, kr. 700. Robbe Microracer pylonfly til 1.500, spv. 82 cm, kr. 750. 2 C-130 Hercules i blå skum til 4.400, spv. 166 cm, pr. stk. kr. 400. Vixen deltafly incl. elmotor, fløjet før, spv. 70 cm, kr. 550.

Thomas Jensen – Tlf. / fax 56 66 35 31

OVERFLY MODELS

Radio - Modtager
Jeti 4 kanal – 35Mhz 14 gr. kr. 315.-
Jeti 7 kanal – 35Mhz 16 gr. kr. 355.-

Radio - Tilbehør
Kryстал modtager FM (JR, Graupner, Fut) kr. 49.50
Servo stik (han el. hun stik) Alle typer kr. 13.00
Forlængerledning 25 cm Fut/JR/Graupner kr. 28.00
Kontaktsæt m/ladekabel Futaba/ MPX / Graupner kr. 49.50

Radio - Servo

	stk	4 stk
Sportline 11 gr. 1,4 kg	kr. 198.-	
Dymond D200 16 gr. 2,7 kg BB – nr.1	kr. 195.- / 760.-	
Dymond D4000 45 gr. 3,5 kg BB	kr. 105.- / 400.-	
Dymond D5000 45 gr. 3,5 kg BB+metal	kr. 135.- / 520.-	
Dymond D7000 54 gr. 5,4 kg BB	kr. 215.- / 820.-	
Dymond D7500 54 gr. 7,6 kg MG. BB	kr. 265.- / 1020.-	
Futaba 3003	kr. 105.- / 400.-	
Futaba S148	kr. 109.- / 416.-	

El regulering
Dymond D05 5amp, bec, 5-8 cell kr. 151.-
Dymond D20 20amp, bec, 5-10 cell soft, brems kr. 231.-
Dymond D35 35amp, bec, 5-10 cell soft, brems kr. 295.-
Dymond D50 50amp, bec, 5-10 cell soft, brems kr. 375.-

Diverse
12V Booster peak lader 1-12 cell kr. 650.-
Cyano 20 gr. Tynd kr. 27.50

Byggesæt
Laser Arrow – 4-10 ccm, trekant, hurtig kr. 485.-
Laser 3D 7,5 – 15 ccm, 146 cm, FUN & 3D kr. 845.-
Laser Ibis 4-7,5 ccm, 170 cm 4 ch begynder kr. 785.-
PAF P38 2xspeed 400 122 cm, fiber kr. 1225.-
PAF B25 2xspeed 400 136 cm, fiber kr. 1295.-
PAF Catalina 2xspeed 400 138 cm, fiber kr. 1255.-
PAF B24 4xspeed 400 188 cm, fiber kr. 1545.-
PAF P47 10-22 ccm 178 cm, scale, fiber kr. 2825.-
PAF Tucano 20-30 ccm 200.5 cm scale, fiber kr. 3650.-
Hacker Spitfire 10-20 ccm 171 cm scale, fiber kr. 1875.-
Hacker Decathlon 10-15ccm 203cm scale ARF kr. 1945.-

**Overfly Model – Neptunvej 38,
DK 8723 Løsning**
tlf./fax + 45 75 65 17 71 / 40711771 17.00-20.00
e-mail overfly.model@get2net.dk

**Nye byggesæt hjemkommet
Se www.overfly.dk**

Spar tid – Spar penge – Gå til specialisten

Ingen regel uden undtagelse ! – Her er undtagelsen – HAWK III

En helikopter af god kvalitet og 85% samlet til kun: kr. 2999.00, incl. OS32 SX-H & dæmper.



Specifikationer

Kuglelejer: 29
Styre kugler: Metal
Swashplate: Metalinderring
Længde: 115 cm
Højde: 40,5 cm
Rotordiameter: 123 cm
Motor: .32 - .36
Vægt: 2500 g

HI 3167 C	SEESAW TIE BAR :	2	28.00	HW 3057	TAIL DRIVER BEVEL GEAR	1	68.00
HI 3167 D	SEESAW BEARING CUP :	2	28.00	HW 3059	TAIL DRIVER PRIMARY SHAFT	1	39.60
HI 3167 E	SPECIAL BALL M3X6	2	16.00	HW 3062	TAIL BOOM	1	79.60
HI 3176	STABILIZER CONTROL ARM (3mm)	2	47.60	HW 3063	TAIL DRIVER SHAFT SET	1	44.00
HI 3179	FLYBAR PADDLES (3mm)	2	119.60	HW 3064	TAIL PITCH CONTROL ROD SET	1	31.60
HI 3181	DAMPING RUBBERS	2	31.60	HW 3084 C	TAIL PITCH CONTROL ROD SET	1	71.60
HI 3184	MAIN ROTOR BLADE GRIP	2	87.60	HW 3070	TAIL GEARBOX INPUT SHAFT	1	39.60
HI 3189	MIXING ARM SET	1	79.60	HW 3073	TAIL GEARBOX OUTPUT SHAFT	1	39.60
HI 3201	TAIL BOOM SUPPORT-FITTING SET	1	31.60	HW 3074	SPACER TUBE -		
HI 3205	SERVO MOUNTING TABS	10	36.00		TAIL OUTPUT SHAFT	1	7.92
HI 3206	TAIL PUSHROD CONNECTOR	1	15.60	HW 3098	TAIL ROTOR HUB	1	55.60
HW 3000	HARDWARE PACK	1	159.60	HW 3123	LANDING SKIDS	2	79.60
HW 3005	STARTER SHAFT SET	1	84.00	HW 3127	HEX FRAME SPACERS	2	50.00
HW 3011	CLUTCH SHOES	1	159.60	HW 3161	FLYBAR SEESAW SHAFT SET	1	68.00
HW 3017	ENGINE MOUNT	1	103.60	HW 3161 A	FLYBAR SEESAW SHAFT SET	1	68.00
HW 3024	COLLECTIVE PITCH LEVER SET	1	95.60	HW 3170	WASHOUT PINS	2	12.00
HW 3042	PRIMARY DRIVER SHAFT	1	39.60	HW 3173	FLYBAR	1	36.00
HW 3045	ALLOY DRIVER GEAR	1	39.60	HW 3180	FEATHERING SHAFT	1	55.60
HW 3050	AUTOROTATION ONE WAY BEARING SET	1	276.00	HW 3190	MAIN ROTOR BLADES 550 mm SET	1	159.60
HW 3053	MAIN SHAFT – 8mm	1	79.60	HW 3192	LINKAGE SET (11 RODS)	11	63.60
HW 3054	MAIN SHAFT LOCK RING – 8 MM	1	23.60	HW 3202	TAIL BOOM SUPPORT STRUT	1	39.60
				HW 3203	BRASS BEARING SET	1	119.60

PRIS PÅ RESERVEDELE TIL HAWK III

HI 3001	START CONE SET	1	28.00	HI 3102 A	TAIL PITCH LEVER SET	1	36.00
HI 3007	STARTER SHAFT BEARING BLOCKS	2	47.60	HI 3106 A	TAIL CONTROL ROD CHAMPS	3	39.60
HI 3009	COOLING FAN	1	44.00	HI 3107	UPPER SIDE FRAME – SET	2	196.00
HI 3010	CLUTCH WILINGS	1	87.60	HI 3112	LOWER SIDE FRAME – SET	2	231.60
HI 3010 A	MACHINED CLUTCH BELL & LINING	1	159.60	HI 3115	SERVO FRAME SET	1	151.60
HI 3010 B	CLUTCH GEAR ONLY	1	79.60	HI 3122	LANDING STRUTS	2	79.60
HI 3020	COOLING FAN SHROUD	1	52.00	HI 3123	CANOPY MOUNT & HARDWARE	1	47.60
HI 3031	AILERON BELLCRANKS	1	47.60	HI 3133	CANOPY SET	1	199.60
HI 3031 A	AILERON BELLCRANKS	1	89.60	HI 3133 A	CANOPY	1	239.60
HI 3032	ELEVATOR LEVER SET	1	79.60	HI 3133 E	DECAL SET	1	95.60
HI 3032 A	ELEVATOR LEVER SET	1	87.60	HI 3134 D	DECAL SET	1	103.60
HI 3035	SOLID CYCLIC PUSHROD LINKS	2	82.00	HI 3134 E	DECAL SET – HAWK SE	1	103.60
HI 3035 A	ADJUSTABLE CYCLIC PUSHROD LINKS	2	82.00	HI 3139	WINDSHIELD	1	79.60
HI 3040	COUNTER GEAR 55 T	1	89.60	HI 3139	FUEL TANK SET	1	52.00
HI 3056	MAIN GEAR	1	71.60	HI 3145	BALL LINK SET	16+6	76.00
HI 3067	TAIL FIN SET	1	83.60	HI 3146	SWASH-PLATE SET	1	204.00
HI 3075	TAIL GEAR SET	1	31.60	HI 3146 A	METAL SWASH-PLATE SET	1	319.60
HI 3078	TAIL GEARBOX SET	1	89.60	HI 3152	WASHOUT SET	1	132.00
HI 3087	TAIL PITCH SLIDER SET	1	47.60	HI 3152 A	RADIUS LINKS w/ PIN	2	23.60
HI 3089	TAIL PITCH BALL LINKS	2	28.00	HI 3152 B	WASHOUT SET III – 8 MM	1	132.00
HI 3096	TAIL BLADE GRIP SET	1	68.00	HI 3160	ROTOR HEAD BLOCK	1	119.60
HI 3099	TAIL ROTOR BLADES SET	1	47.60	HI 3160 A	ROTOR HEAD BLOCK – III 8 MM	1	119.60
HI 3102	TAIL PITCH LEVER SET	1	36.00	HI 3167	FLYBAR SEESAW	1	39.60
				HI 3167 A	FLYBAR SEESAW SET	1	119.60
				HI 3167 B	SEESAW OFFSET PLATE	2	52.00

ROTORDISC'EN
AMLUNDVEJ 4, LINDEBALLE SKOV
DK-7321 GADBJERG
TLF.7588 5454 - FAX.7588 5495
WWW.rotordisc-rc-helicopter.dk
E-MAIL:rotordisc@teknik.dk

24 TIMERS SERVICE: FAX - E-MAIL -
TLF. MANDAG - FREDAG 8.00-15.00

Der tages forbehold for trykfejl og prisændringer





MULTIPLEX®



MPX Pico cub. ARF.

EL-begynderfly med flair.
Spændvidde 1160 mm.
Vingeeareal 28,5 dm.
Flyvevægt ca. 550 g.

Pris kr.
530,-

Vi har alt i modeltræ og tilbehør.

Balsatræ:

Forkantprofiler - Bagkanter - Balsalister,
Fyrrelister, mahognifiner o.m.a.

Udstyr til indendørsflyvning

Kulfiberstænger i mange størrelser.

Grå P.P. Propeller fra 5-91/2".

Elektronisk 5 Amp Robbe fartregulator.

Webra minimodtager + mini X-tal.

Mikroservoer i mange fabrikater.



Ny og sjov rille-racerbane.
Nu med to Gocarts og to cikaner.
Banen er 4,7 m lang i forskudt ovalbane.

Pris kr. 1195,-

MICROSENS

Microsens Glodriver. Leve-
res til 2 og 4 takts motorer.
Fra 1-9 cylindre. V, række og
stjerne

Glow 3 Automatic - 2 takt

- 1 cyl. + 2 cyl. Boxer -

UNI stik kr. 395,-

Glow 4 Automatic -

2/4 takt - 1-4 motorens fly -

UNI stik kr. 280,-

Glow 5 Automatic - 3/5

cyl. - 4 takts stjernemotor -

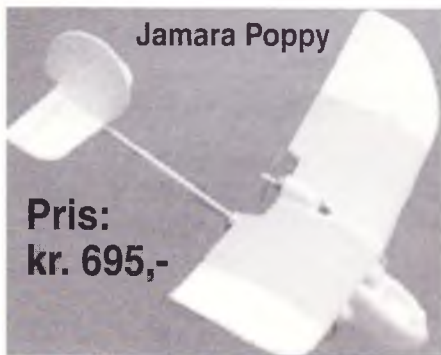
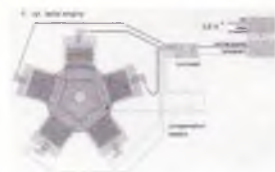
UNI stik kr. 545,-

Accu-switch - twin 1

- omskifter til accu-

backup

UNI stik kr. 455,-



Jamara Poppy

Pris:
kr. 695,-

Spændvidde 1100 mm - Længde 900 mm
Vægt 550 g - Vingeeareal 26 dm²



Super Mustang
Miss America

Pris: kr. 1995,-

Spændvidde 1620 mm - Længde 1130 mm
Vægt 2500 g - Vingeeareal 4610 dm²



Vi forhandler nu også Modeltog Fleischmann - Roco -
Busch - Heki. Stort udvalg af tilbehør!

WEBRA PICO S5 MODTAGER



Med sine kun 7 g er den velegnet til indendørs- og
parkflyvning.

PRIS KR. 290,- excl. X-tal

Besøg vores internetside på:

www.leif-o-hobby.dk

Sprængfyldt med informationer til hobbyfolket

IKARUS

Euromønt discflyer

Flyet er trods sin lave vægt og sit sær-
prægede udseende velegnet som slow
og parkflyer

Pris kr. 260,-



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

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, Strandhuse 4, 5762 V. Skerninge, eller ring på tlf. 62 24 12 55 i dagtimerne.

SIDEN 1948



Byggesæt til svæve- og gummimotorfly. Tegninger og materialer til veteran- og skalamodeler. - Træ - lister - balsa - rør profiler - beklædning m.m.m. På gensyn i

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23 - 1360 København K
telf. 33 14 30 10 - kl. 11-17. lø. 10-13. onsdag LUKKET

Storkøbenhavn:

I. C. Communications	36 17 03 33
Folehaven 12, 2500 Valby	
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	45 42 01 13
Øverødvej 11, 2840 Holte	

JOSTI-HOBBY 47 38 15 69
Modelfly - Helikoptere
Blommevang 2, 3550 Slangerup.
Fax: 47 33 59 51
E-mail: hobby@josti.dk
Internet: www.josti.dk

Øvrige Sjælland:

Hobby og Fritid	49 21 45 42
Rosenkildevej 2, 3000 Helsinger	
ECA	44 48 37 38
Nørrevænget 106, 3500 Værløse	

RC MODEL CENTER

Torsholms Alle 6, Tulstrup
3400 Hillerød
Tlf.: 48 28 66 00 - Fax: 48 28 61 55
www.rcmodel.dk

Witzel Hobby	57 67 30 92
Søgade 26, 4100 Ringsted	
Kalundborg Modelhobby	53 50 30 07
Højskolevej 3, 4400 Kalundborg	
Flywood Model-hobby	55 73 66 22
Ramsherred 27, 4700 Næstved	
Jupiter Hobby	53 41 21 22
Jupitervej 9, 4500 Nykøbing Sjælland	
J/L Hobby	53 46 37 20
Byvej 27, 4532 Gislinge	

Lolland-Falster

Teknikken Model Hobby-center
Hovedgaden 8 - 4920 Søllested - Tlf. 54 94 15 40
www.teknikken.dk

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	

Hobby World	75 72 22 95
Elvirasvej 1, 7100 Vejle	
MID HOBBY	86 12 36 15
Tietgens Plads 1, 8000 Århus C	
Avionic	86 94 60 88
Frichsvej 25, 8464 Galten	

Helikopter spec. Rotordiscen 75 88 54 54
Amlundvej 4, Linde Skov, 7321 Gadbjerg
Fax 75 88 54 95; e-mail: rotardisc@teknik.dk
www.rotardisc-rc-helicopter.dk

Djurs Hobby	86 32 66 03
Rådmandsvej 40, 8500 Grenå	
Legeland	75 61 60 11
Hospitalsgade 15, 8700 Horsens	

Overfly Model 75 65 17 71
Neptunvej 38, 8732 Løsning
e-mail: overfly.model@get2net.dk
www.overfly.dk

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	
Silver Star Models	98 52 02 55
Ølsvej 35, 9500 Hobro	
Winkelmann Legetøj I/S	98 92 06 65
Strømgade 3, 9800 Hjørring	
Electric Flight Equipment	98 43 48 72
Sdr. Jyllands Allé 12, 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

RACERKØRER, JAGERPILOT ELLER MÅSKE

05793 ARC
JØRGEN NIELSEN
YDBYVEJ 17
7770 VESTERVIG

1447

001

7760 0961/17 2

HELIKOPTERPILOT!!!

Ja, også du kan udøve og opleve disse spændende udfordringer. Lad RC-hobby blive din nye fritidsbeskæftigelse - og oplev en verden fyldt med action og tekniske udfordringer, og lad bare hele familien være med!!!

Alt i
helikoptere,
brændstof
og el



KYOSHO HELIKOPTERE:
SR60, NEXUS 46 & 30!

LINDY 25, spændende 170
cm, godt begyndersæt, helt i
træ

KUN **550⁰⁰**



Inkl.
motor **1098⁰⁰**

ALLETIDERS FLYVER

Let at flyve. Flyver op til 1 time/oplad-
ning. Incl. alt tilbehør, RC, batteri, la-
der m.m.

1995⁰⁰



2 m svævefly, komplet
m/fjernstyring m.m.

Fra **1000⁰⁰**



Renault Megane - utrolig stærk bil med
aluchassis, fart op til 50 km/t.
Komplet pris m/fjernbetjening,
batterier, lader m.m.
Fra

1798⁰⁰



KYOSHO USA-1 MONSTER TRUCK
Inkl. 3.5 ccm motor

4500⁰⁰

Vi importerer Mardave, Corally, ABC, Ikaros, WES-
Technik, FG, Picco, Bergonzoni, Topas, Kyosho,
HPI &
Yokomo brændstof- og elbiler samt naturligvis
alle reservedele og alt tilbehør.



1:10 BIL med valgfrit karosseri, komplet med RC, ak-
ku., lader m.m.

KUN **2398⁰⁰**



MC komplet inkl. RC,
Suzuki
eller Honda

1998⁰⁰

Interesseret?
Ring eller fax efter
2.8 kg's katalog og
diverse informati-
onsmateriale inkl.
fragt kr. 178⁰⁰

Vi har egen import og stort lager af alle typer opladelige batterier.
Specialpakker fremstilles efter opgave.

RC-hobby: AUTO & SURF A/S

Jollen 2 - 6893 Hemmet

Tlf. 75 28 04 55 - Fax: 75 28 05 00 - internet: <http://hjem.get2net.dk/a-s>

Ring og hør om prisen
på det, du mangler
- vi har det meste.

HUSK ALTID:
Vi har reservedele
til alt, hvad vi
sælger!