

MODELFLYVE NYT



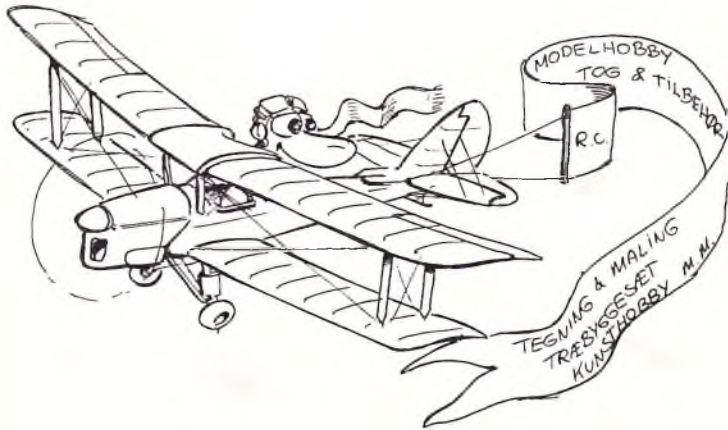
DECEMBER / 2000

24. ÅRGANG

KR. 39.50

Starten på en god hobby starter hos

WITZEL HOBBY



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

MULTIPLIX COKPIT 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



PICO-CUB VÆGT 550 G
KR. 578,00

MULTIPLIX



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
- MULTIPLIX 4000 SÆT MED SKANNER, 4 SERVOER KR. 10998,00
- MULTIPLIX 3030 SENDER/MODTAGER UDEN X TAL KR. 5498,00
- MULTIPLIX 3010 SENDER/MODTAGER UDEN X TAL KR. 3639,00



MULTIPLIX NYE BILRADIOER ER PÅ LAGER

PROFI CAR 403 VARIO Kr. 1957,00
PROFI 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
COKPIT BB SERVO Kr. ?



GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■



PIPER CUB J-3, 1555 mm 1.040,-
 PIPER CUB J-3, 1945 mm 1.295,-
 PIPER CUB J-3, 2286 mm 1.990,-
 ELECTRIC 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 - Aflosseren 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 krængerør og flaps.
 SPIRIT ELITE 2000 mm 798,-

BEGYNDERTILBUD

DEN RIGTIGE START

- far 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 assymetrisk vingeprofil, der giver den nogle helt specielt gode flyveegenskaber.



AVISTAR 40 ARF færdigmodel, 1520 mm, le-
 veres 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,-



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. 695,-
 ADD-ONS cd vol. 1 kr. 265,-
 ADD-ONS cd vol. 2 kr. 265,-

TOP FLITE MODELLER



P-47D THUNDERBOLT
 1:5 spv. 2160 mm for 35-70 cc 3.995,-
 P-47D THUNDERBOLT
 1:8 spv. 1600 mm for 10-20 cc 1.995,-



Spv. 2550 mm for 17.5-35 ccm
 4-5 kanaler, 6-8 servoer. 3.695,-



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

FÆRDIGE MODELLER



PICO CUB spv. 1116 mm 560,-
 Fas også som COMPLET SÆT



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 råds, 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!

Vi ønsker vore kunder en glædelig jul samt et godt nytår

Agenterur:

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

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

MULTIPLEX®

PiCO

Line

PiCO-Cub

= Rendyrket flyveglæde!

Anbefalet RC-udstyr:
PiCO-vario-sæt.
incl. NC sender batteri og
5 kanal modtager



PiCO-Cub Sæt
includeret Permax 400 motor
og propel.
kr. 579,-



Spændvidde: 1160 mm
Vægt: ca. 550 gr.
Funktioner: Sideror/højderor/motor

- **Ideel for begyndere**
- **Super-hurtig samling**
- ingen støv, ingen maling, ingen specialværktøjer nødvendige.
- **Lommepris**

PiCO-Cub Komplet Sæt
includeret Permax 400 motor
og propel, 400 fartregulator, 2 MS-X2
servoer og 7,2V 600 mAh akku.
kr. 1395,-



MULTIPLEX
Modelltechnik GmbH
Neuer Weg 15
D-75222 Niefern
www.multiplex-c.de

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. 3399,- incl. OS32 SX-H & dæmper.

PRIS PÅ RESERVEDELE TIL: HAWK III + SE / FALCON III + SE

HI 3001	START CONE SET	1	28.00
HI 3007	STARTER SHAFT BEARING BLOCKS	2	47.60
HI 3009	COOLING FAN	1	44.00
HI 3010	CLUTCH w/LINING	1	87.60
HI 3010 A	MACHINED CLUTCH BELL & LINING	1	159.60
HI 3010 B	CLUTCH GEAR ONLY	1	79.60
HI 3020	COOLING FAN SHROUD	1	52.00
HI 3031	AILERON BELL CRANKS	1	47.60
HI 3031 A	AILERON BELL CRANKS	1	63.60
HI 3032	ELEVATOR LEVER SET	1	79.60
HI 3032 A	ELEVATOR LEVER SET	1	87.60
HI 3035	SOLID CYCLIC PUSHROD LINKS	2	20.00
HI 3035 A	ADJUSTABLE CYCLIC PUSHROD LINKS	2	28.00
HI 3040	COUNTER GEAR 55 T	1	55.60
HI 3056	MAIN GEAR	1	71.60
HI 3067	TAIL FIN SET	1	63.60
HI 3075	TAIL GEAR SET	1	31.60
HI 3078	TAIL GEARBOX SET	1	55.60
HI 3087	TAIL PITCH SLIDER SET	1	47.60
HI 3089	TAIL PITCH BALL LINKS	2	28.00
HI 3096	TAIL BLADE GRIP SET	1	68.00
HI 3099	TAIL ROTOR BLADES SET	1	47.60
HI 3102	TAIL PITCH LEVER SET	1	36.00
HI 3102 A	TAIL PITCH LEVER SET	1	36.00
HI 3106 A	TAIL CONTROL ROD CHAMPS	3	39.60
HI 3107	UPPER SIDE FRAME – SET	2	196.00
HI 3112	LOWER SIDE FRAME – SET	2	231.60
HI 3115	SERVO FRAME SET	1	151.60
HI 3122	LANDING STRUTS	2	79.60
HI 3129	CANOPY MOUNT & HARDWARE	1	47.60
HI 3130	CANOPY SET	1	199.60
HI 3130 A	CANOPY	1	239.60
HI 3131	DECAL SET	1	95.60
HI 3131 D	DECAL SET	1	103.60



HI 3131 E	DECAL SET – HAWK SE	1	103.60
HI 3133	WINDSHIELD	1	79.60
HI 3138	FUEL TANK SET	1	52.00
HI 3145	BALL LINK SET	16+6	76.00
HI 3146	SWASHPLATE SET	1	204.00
HI 3146 A	METAL SWASHPLATE SET	1	319.60
HI 3152	WASHOUT SET	1	132.00
HI 3152 A	RADIUS LINKS w/ PIN	2	23.60
HI 3152 B	WASHOUT SET III – 8 MM	1	132.00
HI 3160	ROTOR HEAD BLOCK	1	119.60
HI 3160 A	ROTOR HEAD BLOCK – III 8 MM	1	119.60
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
HI 3167 C	SEESAW TIE BAR	2	28.00
HI 3167 D	SEESAW BEARING CUP	2	28.00
HI 3167 E	SPECIAL BALL M3X6	2	16.00
HI 3176	STABILIZER CONTROL ARM (3mm)	2	47.60
HI 3179	FLYBAR PADDLES (3mm)	2	119.60
HI 3181	DAMPING RUBBERS	2	31.60
HI 3184	MAIN ROTOR BLADE GRIP	2	87.60
HI 3189	MIXING ARM SET	1	79.60
HI 3201	TAIL BOOM SUPPORT FITTING SET	1	31.60
HI 3205	SERVO MOUNTING TABS	10	36.00
HI 3206	TAIL PUSHROD CONNECTOR	1	15.60
HW 3000	HARDWARE PACK	1	159.60
HW 3005	STARTER SHAFT SET	1	84.00
HW 3011	CLUTCH SHOES	1	159.60

PRISER PÅ ANDRE BYGGESÆT

HAWK III 32	29 kuglelejer	2125,-
HAWK 32 SE	51 kuglelejer + 2 tryklejer	3187,-
FALCON 46	29 kuglelejer + 2 tryklejer	2650,-
FALCON 46 SE	51 kuglelejer + 2 tryklejer	3719,-

HW 3017	ENGINE MOUNT	1	103.60	HW 3073	TAIL GEARBOX OUTPUT SHAFT	1	39.60
HW 3024	COLLECTIVE PITCH LEVER SET	1	95.60	HW 3074	SPACER TUBE – TAIL OUTPUT SHAFT	1	7.92
HW 3042	PRIMARY DRIVER SHAFT	1	39.60	HW 3098	TAIL ROTOR HUB	1	55.60
HW 3045	ALLOY DRIVER GEAR	1	39.60	HW 3123	LANDING SKIDS	2	79.60
HW 3050	AUTOROTATION ONE-WAY BEARING SET	1	276.00	HW 3127	HEX FRAME SPACERS	2	50.00
HW 3053	MAIN SHAFT – 8mm	1	79.60	HW 3161	FLYBAR SEESAW SHAFT SET	1	68.00
HW 3054	MAIN SHAFT LOCK RING – 8 MM	1	23.60	HW 3161 A	FLYBAR SEESAW SHAFT SET	1	68.00
HW 3057	TAIL DRIVER BEVEL GEAR	1	68.00	HW 3170	WASHOUT PINS	2	12.00
HW 3059	TAIL DRIVER PRIMARY SHAFT	1	39.60	HW 3173	FLYBAR	1	36.00
HW 3062	TAIL BOOM	1	79.60	HW 3180	FEATHERING SHAFT	1	55.60
HW 3063	TAIL DRIVER SHAFT SET	1	44.00	HW 3190	MAIN ROTOR BLADES 550 mm SET	1	159.60
HW 3064	TAIL PITCH CONTROL ROD SET	1	31.60	HW 3192	LINKAGE SET (11 RODS)	11	63.60
HW 3064 C	TAIL PITCH CONTROL ROD SET	1	71.60	HW 3202	TAIL BOOM SUPPORT STRUT	1	39.60
HW 3070	TAIL GEARBOX INPUT SHAFT	1	39.60	HW 3203	BRASS BEARING SET	1	119.60

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



JUNIOR



RUMPLER TAUBE



TINY



PICCOLO HELIKOPTER

INDENDØRS MODELLER

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,-**

Bleriot II, III, Grade Eindecker, Demoiselle. Spv. 95 - 122 cm. Disse modeller tager kun få timer at lave flyveklar.

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,-**

Tiny Funflyer byggesæt, laserudskåret 54 cm 425,-

Delta STAR 500, CNC udskåret træ 50 cm 395,-

Little Bee, delvis bygget (vægt <100 g) 86 cm 695,-

Little Bee, materialesæt 86 cm 250,-

Wespe, byggesæt i træ og kul 95 cm 365,-

Schulze Slim 08 / JES 050 fartregulator 225,-

JETI modtager, 4 eller 5 kanaler 9g fra 295,-

Graupner XP 8 modtager 4 kanaler 6g 315,-

2 stk små servoer fra fra 440,-

Akkuer NiCd/NiMH fra 50 - 700 mA, færdig m. stik fra 220,-

Lithium celler 430/800 mAh fra 139,-

Lithium lader fra 195,-

TILBUD 3: Kan bruges både inde og ude Jeti modt. 4k + 2 stk. C141 servoer (vægt ialt 20g) **735,-**

Mange forskellige motor/gear kombinationer fra 160,-

Løse motorer, gear, tandhjul, kuglelejer m.m. fra 20,-

Kulstænger: 0.7 1.0 1.3 1.5 2.0 3.0 L=100 cm fra 19,-

Kulrør til krop fra 3g, Alurør, plastrør og piano tråd fra 4,-

Beklædning: Mylar 2.2g/m 7.0g/m, Lightspan m.m. fra 20,-

Lim: Cyano, Cyano til styro, hvid lim, epoxy m.m. fra 28,-

Propeller, stik, kabler, ledning og krympeflex. fra 10,-

NYHEDER 2000



CHICCO

POTS

Chicco byggesæt af depron med motor/gear/klappropel og fartregulator. Spv. 61 cm, flyveklar vægt 130g **695,-**

Pots byggesæt af depron med motor/gear/klappropel og fartregulator. Spv. 58 cm, flyveklar vægt 250g **875,-**

HELI / SIMULATOR

Piccolo helikopter, vægt ca. 250g 1.550,-

Piccoboard, Modtager, gyro, mixer og 2 fartregl. 1.450,-

2 stk. Ultra BB servoer til Piccolo heli 495,-

TILBUD: Piccolo + Piccoboard + 2 servoer + X-tal 3.450,-

SIMULATOR med interface kabel til senderen

Piccolo flysimulator 355,-

Easy-fly flysimulator 475,-

Piccolo + Easy-fly flysimulator 595,-

Aerofly flysimulator (fastvinge + heli) 1.595,-

SE VORES "MANEDENS TILBUD" PÅ WEBSIDEN

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 10 LA

Den mindste model i LA-serien. Kvalitet til rimelig pris. 1,76 cm³ 0,27 HK v. 17.000 omdr/min. Separat dyse, der kan monteres vandret eller lodret. Leveres med dæmper og let justerbar karburator.



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.

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,-

Flight Box

Byggesæt til FlightBox. Indeholder de nødvendige træ- og beslag dele. Powerpanel, pumpe o.s.v. skal købes særskilt. Kan samles på et par timer.



UFO - strygejern

Strygejern i flot, nyt design. Effektiv temperaturregulering med automatisk kredsløbsdetektor. LED kontrol-lampe. Strygesalen er formet sa beklædningen bliver perfekt. Leveres til meget fordelagtig pris.



2 nye 4wd biler -

Monster Truck & Chevy Truck



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.

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.

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 metaltakobling. ZXX er Deluxe udgaven med mange finesser. Reservedele kan leveres fra lager til rimelige priser. **Ring efter gratis prospekt.**

SIMPROP Indendørs RC



SPAD S13
spv. 80 cm



FOKKER Dr 1
spv. 71,5 cm

SIMPROP indendørs semiskala modeller Fremstillet i letvægtskumplast, leveret færdigmalet, beregnet for Parcdrive 300+ elektroset. SIMPROP leverer drevsæt til indendørs elfly.

NYT FRA HOBBY WORLD

FÆRDIGE FLY



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



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



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



F4U Corsair
Spv. 160 cm, - Kun kr. 1850,-



Fairchild PT19
Spv. 150 cm, - Kun kr. 995,-



Seagull 40
Spv. 146 cm, - Kun kr. 850,-

BEGYNDERPAKKE - INDENDØRSMODEL



Pakken indeholder:
Model: "Pico Stic" med motorsæt og alt tilbehør (spv. 97 cm).
Udstyr: 4 kanal Micro modtager med krystal, 2 Micro rormaskiner, 2A fartregulator og genopladelige batterier.

Samlet pris kun kr. **1150,-**

Du kan benytte din egen sender på minimum 3 kanaler og lader.

BEG. PAKKE - BRÆNDSTOF

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):

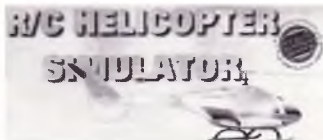
Motor: SC40 6.5 ccm med kuglelejer. Standard dæmper, brændstofslange, gløderør og propeller følger med i pakken.

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

Samlet pris kun kr. **2998,-**

FLYSIMULATOR

Vor populære flysimulatorer er nu igen på lager.



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

Vi har simulatorer fra kr. 630,-

BEGYNDERPAKKE EL



PICO CUP
fra Multiplex med motor, fartregulator, 2 micro servo og akku.....kun kr. 1250,-

Pakke komplet med Multiplex anlæg og laderkun kr. 2750,-

PARK/INDENDØRS MODELLER

Vi fører Park- og indendørsmodeller fra bl.a.

Robbe, Simprop, Ikarus, Hacker, GWS, West Wings og Scorpio.



Bleriot.....kun kr. 398,-
Indendørs modeller med motorsæt.....fra kr. 240,-

BYGGESÆT



Bristol Scout
Spv. 125 cm - Kun kr. 922,-



Vicente 1915
Spv. 160 cm - Kun kr. 595,-



Baronnet (også til el-motor)
Spv. 130 cm - Kun kr. 456,-



The Duke
Spv. 169 cm - Kun kr. 948,-



Goldberg Extra 300..... kr. 1680,-
Great Planes Extra 300..... kr. 1295,-

STARTUDSTYR



Startkasse kr. 247,-
Startakku 12 v kr. 195,-
Starter kr. 250,-
Power Panel kr. 185,-
Brændstofpumpe kr. 150,-
Glødehætte kr. 45,-

SE VORES HJEMMESIDE PÅ INTERNETTET

Hobby World

v/ Birgit og Erik Toft · Elvirasvej 1 · DK-7100 Vejle · Tlf. og fax 75 72 22 95

e-mail: hobbyworld@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 6/2000

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)

Poul Møller
Morbærvaenget 9, Fensmark,
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

Linestyrt:
Carsten S. Jørgensen
Langgade 1B, 1. tv.
9000 Aalborg
Tlf. 98 77 03 81

E-mail: modellflyvnyt@modellflyvning.dk

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

Henvendelser til unionerne
bedes rettet direkte til det respektive
sekretariat.
Tlf. numrene oplyses under organisati-
onsnyt (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
Postgiro 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 ekspektion.

Udgivelsesterminer:

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

Oplag: 4.200 eksemplarer

Sats og tryk:

aftrykt, Holstebro

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

Drilsk dogfighter side 11

Poul Møller har samlet og testet en Focke
Wulf dogfighter fra Jamara.



Modelfly for millioner..... side 13

Det var iflg. Stig Andersen, hvad man
kunne opleve, da der blev holdt jet-træf i
Holstebro.

Besøg i hobbyrummet..... side 15

Arild Larsen har aflagt besøg hos Leo
Eriksen og set nærmere på, hvordan Leos
nye Ju-52 bliver til.

Internationaler
Freundschaftsfliegen..... side 19

Peer Hinrichsen beretter om dette 35.
internationale F3A-stævne i
Liechtenstein.

Sommerlejr 2000 hos
MFK "Nuserne" side 20

Også denne sommerlejr var præget af det
dårlige vejr; men alligevel blev det alle
tidens oplevelse for deltagerne.

Produktinformation..... side 22

Staudacher S300 GS Foamie Electric –
Baby Jodel – DHC-2 Beaver – GWS
modtager – Balsa-lim – Nyheder fra EFE.

Opslagstavlen side 23

En spændende dag i
flyvningens tegn..... side 24

Steen Jørgensen og John Marquartsen fløj
C-130 til Flyvevåbnets åbent-hus arrange-
ment på Flyvestation Skrydstrup i juni.

Century Hawk III-"tusser" side 25

3 tusser er ret præcist, hvad der skal til,
hvis man vil erhverve sig den nye Hawk
III. Men man får virkelig noget for
pengene, fortæller Lars Kildholt.

Min model: F-15 Eagle..... side 28

Det er denne gang Stig Andersen, der
fortæller om sin SimJet-drevne model.

Tiny og Deltastar side 28

Claus Tønnesen fortæller om indendørs
flyvning og om to modeller, der egner sig
godt til denne form for modelflyvning.

Nordisk Mesterskab F3B 2000 side 30

Dette stævne blev i år afviklet i Sverige,
og Brian Dylmann fortæller om forløbet og
om de modeller, der blev anvendt.

Pico-Cub fra Multiplex..... side 32

Sådan en dumpede der lidt uventet ind ad
døren til Poul Møller – i samlæsæt.
18 timer senere var den klar til første flyv-
ning, og alt i alt blev det en positiv ople-
velse.



Besøg hos Hobby World..... side 34

Poul Møller har kigget indenfor hos en af
vore forhandlere.

Europamesterskab F3C..... side 36

EM i F3C helikopter blev i år afholdt i
Assen i Holland. Det danske hold klarede
sig pænt.

To japanske F1A-modeller Side 37

Det er ikke ofte, man ser japanske fritflyv-
ningsmodeller på tegninger i vesterland-
ske blade. Men takket være Jørgen Kors-
gaard kan vi her præsentere to.

FF-referat – DM 2000..... side 40

CL-referater side 40

Høst Vest – Diesel Combat 2000 –
DM 2000

RC-referater..... side 43

Molbotræf – Als F3J – DM i Skala – DM i
2m – DM skrænt – DM F3B – NM i 2m –
Påskeskrænt – Sydkystens Mfk.s heli-hyg-
ge-træf – Sydkystens Mfk.s el-træf –
Pandrup sommerlejr – DM F3J.

Orientering fra unionerne

RC-unionen side 50

RC-unionens forsikringsbetingelser
RC-unionens bestyrelse – en præsentation
Orientering fra RC-unionen

DMV side 56

CL-unionen..... side 57

FF-unionen..... side 57

Det bragte Modelflyve Nyt i 2000 side 58

Deadlines

Stof til næste års første nummer, der udsendes
den 15. februar, skal være grenredaktørerne
(artikler og referater) eller unionernes sekreta-
riater (organisationsstof) i hænde senest den
22. december 2000. Og til nr. 2 skal det være
fremme senest 20. februar.

Forsidebilledet: Leo Eriksen med hans nye
stormodel af Junkers Ju-52.

Foto: Arild Larsen.
Repro: Per Hassing Christensen.

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, indbydelselser 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-formatet. 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.

Modelflyve Nyts
læsere og annoncører ønskes

en glædelig jul

og

et godt nytår

Redaktionen



Henning Boisens B 17

På forsiden af MFN 4/2000 kunne alle nyde et billede af Henning Boisen med hans nye flotte B 17 stormodel. I løbet af sommeren er modellen blevet stor-modelgodkendt, og der er mange, der har haft lejlighed til at se den flotte model, idet Henning Boisen har vist den frem ved flere lejligheder.

Desværre har der spredt sig et rygte – nemlig at modellen skulle veje mere end de tilladte 20 kg. Efter at flere har henvendt sig til RC-unionen i den anledning, har vi bedt Henning Boisen om at kommetere flyets vægt.

Henning Boisen har nu skriftligt

overfor RC-unionen bekræftet, at flyet under flyvning ikke på noget tidspunkt har vejlet mere end 19,8 kg. Samtidig fortæller Henning Boisen, at modellen fuldt udstyret med piloter, kanoner og motortrapper vejer 22,7 kg. Henning Boisen bemærker, at han muligvis selv har været medvirkende til rygtedannelsen, da han selv har givet udtryk for denne vægt; men modellen har altså aldrig været i luften "fuldt udstyret".

Sluttelig bemærker Henning Boisen: "Yderligere jeg vil gøre det klart, at hvis min B 17 kommer op at flyve igen, vil den fortsat overholde alle de regler som Unionen kræver, så den til enhver tid er dækket af forsikring."

Lars Kildholt

Et lille prik i armen for et menneskeliv

Vi er blevet bedt om at gøre opmærksom på, at Det Danske Bloddonor-korps mangler medlemmer.

Alle kan få brug for blod – Danmark har brug for bloddonorer, hedder det i korpsets henvendelse.

Danske blodbanker har ofte slet ikke bloddonorer nok, og specielt i forbindelse med ferietid, helligdage og akutte situationer er problemet voldsomt. Derfor opfordres enhver sund og rask dansker, som er fyldt 18 år og vejer mindst 50 kilo, til at melde sig som bloddonor – allerede i dag på www.engodgerning.dk.

Hvordan bliver man donor?

Først får du taget en blodprøve, som skal vise blodets kvalitet. Samtidig får du stillet nogle personlige spørgsmål, især for at finde ud af, om du er egnet som donor. Når du er blevet godkendt som donor af blodbanken, skal der gå mindst 3 måneder før første rigtige tapning. Men derefter er det nemt: Op

på briksen, et lille prik i armen, og efter få minutter har du hjulpet et menneske med en halv liter blod.

Der er absolut ingen risiko for at blive smittet med noget som helst i forbindelse med blodgivning. Efter et lille hvil og en tør at drikke, er du på vej ud af døren igen. Som bloddonor kan man blive bedt om at give blod op til 4 gange om året.

Hvad bruges blodet til?

Blodet er en gave fra donor til en ukendt patient og er givet ud fra ønsket om at hjælpe syge og tilskadedkomne medmennesker. Der er ingen økonomisk spekulation i dansk donorblod. Hvis en blodbank leverer blod, blodkomponenter eller forarbejdede blodprodukter til andre blodbanker, klinikker, medicinalfabrikker, hjælpeorganisationer eller andre, må der ikke betales flere penge end til dækningen af udgifterne ved tapning og forarbejdning.

Meld dig som donor via Internet!

På www.engodgerning.dk kan du døgnet rundt tilmelde dig det danske donorkorps.



STOP Så er det slut med kiosksalg!!!

I Danmark har vi en lov der – i ytringsfrihedens navn – giver bl.a. foreninger mulighed for at sende deres blade og tidskrifter ud til billigere porto end den sædvanlige. Denne lov nyder Modelflyve Nyt glæde af.

I Danmark har vi også en finansminister, der ved sidste finanslov fik indføjet, at blade, der kommer bredere ud end til de egentlige medlemmer eller de der ønsker et abonnement – fx ved kiosksalg – ikke længere er omfattet af ovenstående mulighed for billigere porto (læs: ytringsfrihedsfremmende foranstaltning).

Vi har altså måttet vælge mellem at sætte abonnementsprisen kraftigt i vejret eller droppe vort kiosksalg – vi har valgt det sidste!

Har du købt dette blad i løssalg er den eneste mulighed for fremover at modtage bladet *enten* at melde dig ind i én af unionerne *eller* at tegne abonnement på bladet. Til gengæld er du sikker på at modtage hvert eneste nummer i 2001, og så sparer du oven i købet ca. 20 kr. i forhold til hvad bladet ville have kostet i løssalg.

**Grib chancen
- brug kuponen:**

For hele 2001 ønskes:

- Alm. abonnement, pris 225,- kr. for 6 blade
- Beløbet vedlagt i check
- Beløbet bedes opkrævet

Oplysninger om medlemskab af:

- RC-unionen
- Fritflyvningsunionen
- Linestyriingsunionen

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Telefon: _____

Porto

**Modelflyve Nyt
Strandhuse 4
5762 V. Skerninge**

Tegnings sæt til "Trækdyret"

Til dem, der har vist interesse for et tegnings sæt til "Trækdyret", må jeg oplyse, at p.gr.a. problemer med min computer har jeg mistet mine e-mail adresser og deriblandt adresserne på dem, der gerne ville have et tegnings sæt.

Nu er min computer i orden igen, og

jeg må bede jer om at sende jeres adresser endnu en gang til kim.jorgensen@get2net.dk, eller I kan ringe på tlf. 20 87 65 72.

På forhånd tak, og undskyld forsinkelsen.

Kim Jørgensen, Falken

I nr. 4/00 viste vi nogle af den tyske modelbygger Peter Haas' "Fliegzeuge der Fantasie".

Peter Haas har nu sendt os disse to billeder; i.h. hvad han kalder "Verdens første flyvende blomst" og herunder "Den flyvende pyramide" fotograferet foran en F-117A.



DØDSFALD

HEP 1914-2000



Henry Elmann Pedersen – HEB – som mange vil huske ham.

Billedet stammer fra en annonce i Modelflyve Nyt nr. 4/1969.

Grundlæggeren af den kendte københavnske hobbyforretning, MODEL & HOBBY, Frederiksborggade 23, er ikke længere. Henry Elmann Pedersen – af de fleste kaldet HEP – døde fredag den 22. september efter et langt, begivenhedsrigt og særdeles aktivt liv, ramt af en blodprop i hjernen.

Til det sidste var HEP sprudlende af livsmod og lagde planer for fremtiden trods den svære hjertelidelse, han gennem flere år måtte døje med, og som til hans irritation hæmmede de HEP'ske udfoldelser.

HEP var i mange år ansat i matrikeldirektoratet, men det holdt hans temperament og idé-rigdom ikke til i længden, så sammen med hustruen Ellen, og gode venner startede han deres livsværk, Model & Hobby, i 1948!

Denne forretning, som de seneste 30 år har befundet sig i Københavns midte, har siden været et yndet og kendt samlingssted for mange, mange mennesker, som gennem årene har nydt den særlige stemning i butikken. Det var ham – og Ellen – en stor glæde, da børnene siden gik ind i det lille familieforetagende.

HEP var legendarisk kendt for sin hjælpsomhed, omsorg, inspiration, nysgerrighed, ukuelige optimisme og sit gode humør. Hans interesser var særdeles omfattende, og han skabte bl.a. et helt lille museum med alskens rariteter både inden- og udenfor hobbyverdenen. At han også havde et særligt forhold til fritflyverne, er vist heller ikke nogen hemmelighed

Æret være hans minde.

Frit efter hans søn, Leifs, mindeord.

Københavns Fjernsty- ringsklubs klubhus

Der var en gang et dejligt klubhus. Sadan begynder alle eventyr, og det var et eventyr, da vores nye klubhus stod færdigt i efteråret.

Huset var købt og blevet leveret som et råhus på 40 m². Det vil sige et hus med ydervægge, tag, døre og vinduer med termoruder. En lille flok af klubbens medlemmer gik derefter i gang med at gøre huset færdigt. Isolere og beklæde vægge og lofter med profilbrædder, lægge linoleum på gulv og i det hele taget gøre huset færdigt indvendigt.

Hertil kom alt det udvendige. Der blev bygget et udhus op ad bagvæggen på huset, anlagt terrasser med fliser og meget mere.

Der kom et fint hus ud af anstrengelserne, som medlemmerne var glade for.

Fredag den 7. juli fik bestyrelsen en henvendelse fra en cyklist, som dagligt passerede vores flyveplads på vej til og fra arbejde. Han fortalte, at vores hus så lidt underligt ud, da han kørte forbi om morgenen.

Flere medlemmer kom på pladsen i løbet af dagen, og hvilket syn mødte dem. Der var natten mellem torsdag og fredag sket en eksplosion i huset, og det var meget ødelagt. Der var et stort hul i taget, alle glasflader i døre og vinduer var blæst ud og lå i sma stykker op til 20 m fra huset, to af ydervæggene var flyttet 1,5 m ud fra blindrammen og kun hæftet fast ved taget. Der var et stort hul i gulvet, og der var et stort hul ind til redskabsrummet, hvor en stolpe i væggen var sprængt over. Indvendigt var huset fuldstændig raseret. Det var virkelig et sørgeligt syn.

Sidst på dagen blev der indgivet anmeldelse til politi og forsikring.

Politiet gik i gang med deres undersøgelser, og der blev foretaget gæstekniske undersøgelser. Disse viste, at eksplosionen ikke skyldtes gas.

Sprængningsekspertter fra Farum kaserne har bistået politiet, og der er fundet rester af sprængsnor og et stykke af en detonator. Det ser ud til, at der er brugt militært materiel, men typen af sprængstof er ikke identificeret endnu, så vidt vides.

Sagen er, så vidt vi ved, stadig uopklaret.

Klubben har en brandforsikring, hvori der står, at den også dækker sprængning; men det store spørgsmål var, om den også dækkede sprængninger, der skyldes bevidste handlinger.

Heldigvis meddelte forsikringssekskabet hurtigt, at den anerkendte skaden og ville betale en genrejsning af klubhuset. Alle kunne herefter trods alt ånde lettet op.

Opførelse af det nye hus er endnu ikke begyndt, idet der på ny skal søges zonetilladelse til genopførelse af vores klubhus. Ansøgningen er afleveret i juli, men først i begyndelsen af oktober fik vi byggetilladelsen, idet der dog skal respekteres en 4 ugers høringsperiode. Kommer der ikke indvendinger, kan byggeriet gå i gang i midten af november.

Det har været en trist periode uden klubhus, og aktiviteten på pladsen er også gået ned. Det er forståeligt, for i denne periode, hvor vejret er meget svingende, er det for usikkert at komme på pladsen, når man ikke kan komme i ly for vejret.

Når årets sidste Modelflyve Nyt udkommer, skulle vi meget gerne være godt i gang med opførelsen af vores nye klubhus.

Jørgen Holsøe

Et sørgeligt syn.



Oprydning af hobbyrums-marked/auktion

Modelflyveklubben Falken indbyder til "oprydning af hobbyrums-marked/auktion" søndag den 4. februar 2001 kl. 10-16 på Fuglebjerghskolen.

Medbring alt, hvad du har til salg fra hobbyrummet. Forhandlere vil blive indbudt, således at de også har mulighed for at få ryddet op i deres gemmer.

Der vil være mulighed for at købe øl/vand samt lidt til maven. Skulle du/I have lyst til at være med, så ring til Kim Jørgensen på tlf. 20 87 65 72 eller e-mail på adressen kim.jorgensen@get2net.dk helst inden den 19. januar.

Drilsk dogfighter

Jamara har stillet en Focke Wulf dogfighter i skalastørrelse 1/12 med tilhørende motor til rådighed for test. Poul Møller har monteret modellen og testet den sammen med klubkammeraten Keld Hansen.

Vi har tidligere i Modelflyve Nyt skrevet om dogfighter-klassen med de små 1/12 modeller. Rundt om i Europa flyves der flere konkurrencer med disse modeller, men det lader ikke til, at klassen har vundet større udbredelse herhjemme. En forespørgsel på Unionens hjemmeside har i hvert fald ikke givet nogen respons på kampflyvning på Sjælland.

Byggesættet

Den testede model leveres næsten færdig fra Jamara. Krop og vinge er færdigbyggede og beklædt med Orecover, og alle nødvendige tilbehørsdele på nær motor og radioanlæg følger med byggesættet.

Focke Wulf'en sælges i Tyskland for

208 DM – prisen i Danmark kendes i skrivende stund ikke, men min lokale hobbyhandler plejer at gange de vejledende tyske udsalgspriser med 4 for at finde prisen i danske kroner. Hvem ved, måske bliver alt dette overflødigt, hvis vi beslutter os for Euro'en, eller får den trukket ned over ørene – alt afhængigt af, hvordan man nu ser på den sag. Den medleverede motor er en .15 SH Combat – pris ukendt, da den medio august end ikke er at finde på Jamaras hjemmeside.

Det tog en aften at montere motor og miniservoer til krænge-, højderor og motordrossel, lime rorene fast, tilpasse og montere glasfibercowl, tegne instrumenter, montere canopy og et par andre småting. Næste formiddag blev



Testpilot Keld Hansen kontrollerer motorgangen inden første flyvning. Fotos: PNM

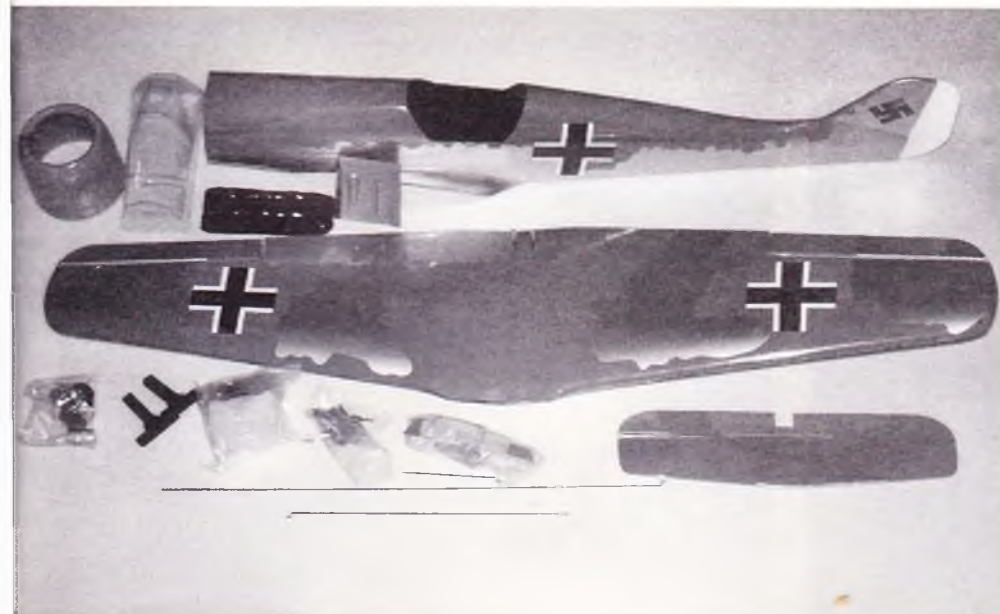
senderen programmeret, inden jeg tog til træf i Dragsholm, hvor Focke Wulf'en skulle have sin luftdab.

Luftdåben

Allerede inden jeg havde fået lagt den frem, var der to piloter, der faldt for den kønne lille model og ville købe den, men den var dog ikke til salg, før jeg havde prøvet at flyve med den. Da jeg ikke selv de sidste par år har beskæftiget mig ret meget med forbrændingsmotorer, fik jeg min klubkammerat Keld Hansen, der ud over at være en meget dygtig pilot også er lidt af en troldmand med motorer, til at justere motoren. Det var der ikke de store problemer i. Den startede villigt og skulle kun justeres en smule på hovednål og tomgangsskrue. Der var tilsyneladende ikke den store kompression i den lille motor, men den tog flinkt gassen og trak fint den 8x4 propel, jeg havde skruet på den.

Motoren blev sat til den "fede" side, og nu var der ingen undskyldninger for ikke at flyve en tur med dogfightereren. Keld fik senderen i handen, og undertegnede kastede modellen, der hurtigt tog fart og klatrede til vejrs. Som sagt er Keld en meget dygtig pilot, og han fik snart brug for alle sine evner. Modellen var – selv om alle rør stod lige inden kastet – voldsomt ude af trim og krævede, at krængerørspinden blev holdt pænt ud til siden. Keld fik dog sikkert modellen ned på jorden, og vi justerede på servoens centerposition, så krængerørerne nu stod med passen-

Sådan præsenterer modellen sig efter udpakning.





de udslag med pinden i neutral.

Anden start forløb bedre. Nu kunne modellen trimmes på normal vis, og jeg fik overladt senderen med ordene: "Pas lidt på. Den vil gerne tipstalle". Og det skal jeg love for, at den gjorde. Den lille fighter skulle flyves i store bløde sving med god fart for ikke at "vælde over den ene vingspids", og jeg fik en del bemærkninger om mine evner som pilot. Vi fik dog modellen ned i hel tilstand og blev enige om, at den måske ville flyve lidt bedre, hvis tyngdepunktet blev rykket lidt frem foran det anbefalede. Ole Hilmer Petersen havde tidligere prøvet en anden Focke Wulf, der også havde let til tipstall. Han advarede os om at sætte for meget bly i den, for så ville den slet ikke dreje. Resultatet blev, at vi satte 30 g bly fast på motorspantet.

Nu fløj modellen meget pænere – selv jeg kunne nu flyve den, uden at den væltede rundt i sving og loop. Den kunne dog stadig tipstalle uden varsel, hvis den blev trukket for hårdt rundt i en manøvre, eller hvis farten blev ta-

Focke Wulf dogfighteren byder også på noget for øjet.

get lidt for meget af den. Ved en lidt hård landing knækkede motorfundamentet, da den hængende monterede motor tog fat i jorden, og vi fik ikke fløjet mere den dag.

Slutbemærkninger

Der kan selvfølgelig sættes mere bly i næsen, men helt tryk ved at flyve modellen bliver jeg aldrig – der skal en dygtigere pilot til end mig til at få fornøjelse af den kønne model. En ting, der helt sikkert kunne have hjulpet på modellens kedelige vane med at tipstalle, var, hvis vingerne havde haft indbygget washout. Det har de ikke, og det kan heller ikke lade sig gøre at varme filmen og vride vingen. Den er simpelthen for stiv til, at det kan lade sig gøre.

Motoroldmand Keld Hansen starter op for første gang, og tomgangen justeres omhyggeligt.

Jeg ved ikke, om andre dogfightere i 1/12-klassen kan vride og vende sig i luften uden at tipstalle, men det er helt sikkert, at hvis man skal deltage i dogfight med Focke Wulf'en fra Jamara, skal man passe på ikke at manøvrere for kraftigt.

Det kan for øvrigt godt være, at flyvegenskaberne er skalarigtige. For når jeg flyver Focke Wulf i Microsofts Flight Simulator, tipstaller flyet også tit for mig – og netop denne flysimulator har ry for at være meget autentisk.

Til sidst et par link til hjemmesider, der på den ene eller anden måde har noget med denne artikel at gøre:

Jamaras hjemmeside:
<http://www.jamara.de>

Svensk combat hjemmeside:

<http://home.swipnet.se/ACES-Sweden/index.html>

Harddiskens test af flysimulatorer:

<http://www.dr.dk/harddisk/flash/scene%201.htm>



Holstebro 2000

Modelfly for millioner

Af Stig Andersen

Jet Danmark og Holstebro MFK



Lørdagen igennem var der stor aktivitet på flyvepladsen

Foto: Niels Leitritz

I dagene 4., 5. og 6. august 2000 afholdt Jet Danmark og Holstebro Modelflyveklub det årlige stævne for Ducted Fan og Turbine modeller.

Vi var rimeligt heldige med vejret, så der blev fløjet heftigt både fredag og lørdag. Søndag var vejret ikke så godt, så der blev kun fløjet en smule mellem bygerne. Da jeg selv ankom til Lindtorp Flyvecenter torsdag eftermiddag, var der allerede gang i flyvningen. Johan Fonn Lie fra Norge var ankommet allerede onsdag. Han fløj med en Kangaroo med SimJet turbine. Det var imponerende, at se ham flyve, da han kunne lave nogle store manøvrer, nærmest som om han fløj den på trimmet. Desværre måtte den Kangaroo lade livet fredag morgen, efter at Johan havde fået en forstyrrelse, og hans PCM modtager var gået i Fail Safe, mens modellen var på vej ned i et dyk. Der var ikke tid til at reagere, da modtageren først var ude af Fail Safe igen. Model, motor og alt tilbehøret var totalt smadret. Jeg har ikke set nogen model, der var så ødelagt som den stakkels Kangaroo. Der var megen snak i krogene omkring brugen af PCM syste-

met til jetmodeller. De fleste er holdt op med at bruge PCM med Fail Safe, da man hellere vil have en Dobbelt Super modtager og så kunne styre lidt frem for slet ikke at kunne styre noget som helst.

Nu til det sjove

De fleste fly var udstyret med SimJet turbiner. Der var to JetCat, en RAM, en Turbomin og to hjemmebyggede turbiner ud af de 32 turbiner, der var til stede i Holstebro. Derudover var der nogle enkelte fandrevne fly til stede. Jeg må nok sige, at vægtskålen er tipet over til turbinedrevne fly denne gang. Der var kun 4 eller 5 fandrevne modeller til stede.

Blandt de fandrevne modeller var Niels Leitritz' gamle MiG 15. Det er nærmest rekord, hver gang den går i luften. Niels fik sig mange flyveture i løbet af weekenden.

Der var to F-18 Hornets med henholdsvis en svensk og en dansk ejer. Vi så dog kun den svenske F-18 i luften et par gange i løbet af weekenden.

Der var megen aktivitet fra lørdag

morgen, og de fleste fly var i luften mindst én gang. Nogle af gutterne var meget aktive. Vi så Cato Horten fra Norge, der netop havde fået monteret det første eksemplar af den nye SimJet turbine med elektrisk autostart i sin F9F-2 Panther. Det var imponerende at se, at man nu kan nøjes med at trykke på en knap på sin sender, og så starter turbinen stille og roligt op. Cato har en meget interessant flyvestil, da han mener, at jetflyvning skal være spektakulært. Det vil sige, at Pantheren fløj hurtige forbiflyvninger i to meters højde og lavede rulninger og loops og alt det der med en meget lav udgangshøjde. To meter lyder måske af meget, men det er det ikke med 300 kilometer i timen.

Nu vi er ved de hurtige fly, så så vi Jörg Genth og Lars Rørstrøm fra Tyskland flyve med deres Hot Spots, som er motoriseret med hver en SimJet turbine, der yder 10 kilos tryk. Jeg vil skyde på, at de flyver mere end 400 kilometer i timen. Vi havde i øvrigt besøg af en politimand, der ville måle hastighed med en af politiets lasermålere. Men han sagde, at den kun kan måle ▶

Bert Van der Vecht's DH-108 Swallow skarpt forfulgt af den lille Folland Gnat.
Fotos: Niels Leitritz

Lasse Palms "brutale Viggen". Modellen er udstyret med en Turbomin turbine, som er en uddæende race inden for jetmotorer.



hastigheder på under 250 km/t. Lase-
ren er altså ubrugelig i denne sam-
menhæng.

Vi havde også besøg af Lasse Palm
fra Sverige, som havde fået mast en
SimJet turbine ned i sin Spectre – mu-
ligvis ved brug af et skohorn. Den fløj
også meget stærkt og med nogle store
flotte manøvrer. Lasse havde lavet alle
mulige forstærkninger på modellen, så
han var sikker på, at den ikke blev re-
vet fra hinanden i luften. Det lykkedes
ham da heller ikke at rive den fra hin-
anden i luften, men da han skulle lan-
de, glemte han, at modellen er noget
tungere med en turbine og to liter
brændstof, end hvis den "kun" var mo-
toriseret med en fanmotor, så den sid-
ste meter ned til asfalten foregik i frit
fald. Næsepartiet blev revet af Spec-
tren, og understellet blev lidt bøjet.
Men så havde han da sin Viggen med
Turbomin turbine og flyve med. Des-
værre led denne Viggen samme skæb-
ne som Spectren, så Lasse var henvist
til at være tilskuer fra lørdag eftermid-
dag.

Hans Blom fra Sverige fløj også med
en Viggen, som dog var motoriseret
med en SimJet turbine. Hans har del-
taget i VM i Østrig med den model, og
man kunne godt se, hvorfor han blev
rimeligt højt placeret i klassementet.
Hans leverede meget flot flyvning, og

vi var alle meget imponerede af de flot-
te manøvrer.

Kim Jørgensen og Lars Jørgen Krøll
fløj med deres F-16. Den ser ud til at
flyve godt, selvom den er tung. Vi så
den flyve mange ture i løbet af week-
enden. Fra Holland havde vi fået besøg
af Bert van der Vecht, der medbragte
en Kangaroo og en DH-108 Swallow,
som begge var udstyret med en JetCat
P80 turbine. Det var imponerende at
se den store Swallow lave rullende
cirkler og loops. Det så nærmest ud,
som om det hele foregik i slow motion.
Bert havde også en lille el-dreven Føl-
land Gnat med i bagagen. Jeg har fle-
re gange set sådan en lille Gnat flyve,
og jeg har ikke været imponeret af den,
men jeg må sige, at jeg blev imponeret
af den Gnat, som Bert havde med. Den
var udstyret med en meget kraftig el-
motor, og det så ud, som om det var li-
ge meget, om modellen fløj ligeud, eller
om den fløj opad. Der var fart på.

Peter Mayer og Mike Schmuck fra
Tyskland medbragte en PT 10 XXL
Turbinetræner, som er i et meget tid-
ligt udviklingsstadiet. Det var impone-
rende at se de to store modeller i luften
samtidig. Peter Mayer havde endda la-
vet et røganlæg på sin XXL'er. Model-
len er lavet, så den kan flyves med en
kraftig turbine eller med to mindre
turbiner efter eget valg (og penge-

pung). Den flyver meget godt og sta-
bilt, men den er ikke specielt køn. En
vittig sjæl sagde, at konstruktøren
havde set en Kangaroo, og så syntes
han ikke, at den var grim nok, så der-
for lavede han XXL'eren.

Samme Mike Schmuck medbragte
også en kæmpestor A-10 Thunderbolt,
der var udstyret med to 10 kilos Sim-
Jet turbiner. Det var lige før vi havde
set den flyve, men Mike havde ikke
fået spændt den ene motor ordentligt
fast, og det viste sig ved, at motoren
rykkede sig frem i beslaget. Mike ville
ikke risikere noget, så han afbrød. Det
er jo ikke så mærkeligt, når man tæn-
ker på, at modellen har kostet omkring
100.000 kroner.

Lørdag aften var der arrangeret
spisning for piloterne og deres familier.
Faldskærmsklubben, der har til huse
på Lindtorp Flyvecenter, var så venli-
ge at låne deres klubhus ud til os. Bent
Hjuler Sørensen fra Jet Danmark hav-
de været på overarbejde sammen med
sin kone, og de havde arrangeret noget
lækkert mad. Og der var nok af det.
Lars Nøhr fra SimJet Danmark var så
venlig at sponsorere fadøl under ar-
rangementet. Der var en rigtig god
stemning under hele spisningen, men
da vi var færdige med at spise, for-
svandt de fleste piloter igen. Jeg ved
ikke, hvad der skete, men jeg tror, at
de har været meget trætte. Hvorfor
skulle de ellers gå fra et arrangement
med gratis fadøl. Vi havde jo også haft
en god og begivenhedsrig dag med
masser af flyvning og frisk luft i krop-
pen. Vi var nogle stykker, der spiste
natmad kl. 03:45 og derefter gik i seng.

Søndag var vejret ikke så godt. Det
regnede en smule, og der var næsten
ingen aktivitet. Jeg blev kontaktet af
en mand fra TV Midt/Vest, der ville ha-
ve os ud og flyve. De havde godt nok
fået at vide, at det var bedst at komme
om lørdagen, men valgte alligevel søn-
dagen. Det var noget skidt, både på
grund af vejret, men også fordi der var
mange, der valgte at tage hjem, og re-
sten af os havde "ondt i håret". Niels
Leitritz var dog frisk og lavede en del
flyvninger for kameraet.

Det tyndede ud i piloterne i løbet af
hele dagen. Min kone og jeg var lidt
længe om at komme i gang med at pak-
ke sammen, så det resulterede i, at vi
matte pakke sammen i regnvejr. Det
var en lidt trist afslutning på et rigtigt
godt arrangement.

Jeg vil gerne takke Holstebro Mo-
delflyveklub for deres velvilje og op-
bakning til dette arrangement. Der er
blevet lagt et stort arbejde i at lave
nogle flotte rammer til os. Jeg har fået
mange positive tilbagemeldinger fra
vores gæster, og dem vil jeg gerne sen-
de videre til alle de mennesker, der har
hjulpet med til at skabe disse rammer
for vores gæster. □

Peter Mayer fra Tyskland med en Blue Devil træner. Den er motoriseret med en JetCat P80.

Foto: Niels Leitritz



Besøg i hobbyrummet

Tekst og foto: Arild Larsen

En solskinsdag midt i september kører Deres udsendte sydpå mod den lille by Ølholm ved Tørring, hvor Leo Eriksen bor. Leo, som nu er 67 år gammel, er gået på pension som urmager og kan se tilbage på et langt liv med bl.a. modelflyvning. Leo er kendt for sine mange flotte skalamodeller og sine evner til at flyve med disse fly, hvilket også viser sig i de mange pokaler, som er hjembragt mellem år og dag.

Inden jeg starter interviewet, skal jeg lige se hobbyrummet. Det viser sig at være et meget velassorteret hobbyrum på små 20 m². Det ligger i den bageste del af vinkelhuset, som Leo og hans kone Hanna er flyttet ind i først på året.

Ved et hurtigt blik rundt i rummet kan jeg se, at der er, hvad der skal være. Arbejdsbordet er det gamle bord fra urmagerværkstedet. Der hersker en meget flot orden med værktøjet hængt pænt på plads, og af værktøjsmaskiner er der dekupørsav, slibemaskiner, båndsav og boremaskiner.

Hvornår startede du egentlig din modelflyverkarriere?

Helt præcis kan jeg sige dig det og næsten på klokkeslæt. Leo fortæller herefter lidt om sin tid med modelflyvning mv.

Den 4. maj 1945 om aftenen skulle jeg for første gang afprøve min første svævemodel – en fritflyver. En DMI model, som vist nok var en Gloria – den med de 2 halefinner, som mange ældre modelflyvere kender fra deres første tid som modelflyver.

Jeg havde stillet mig op på en hegnsplæl for at komme lidt højere op og havde lige kastet min svævemodel, da min far og mor råbte: "Leo-Leo kom ind, krigen er forbi". Det står fuldstændig klart for mig i erindringen.

Jeg stod i lære i 5 år som urmager. Dengang boede mine forældre i Ars. Medens jeg stod i lære, flyttede vi til Møldrup ved Viborg, så jeg måtte tage toget hver dag, op klokken 6 om morgenen, og om vinteren var der teknisk skole, hvor man først var hjemme langt ud på aftenen. Det var rimelig hårdt, og det stod på i 5 år.

Efter at jeg var udlært, flyttede jeg til Sønderjylland og kom ind til Flyvevåbenet først på Flyvestation Karup, og senere blev jeg forflyttet til Flyvestation Skrydstrup. På den tid var der 3 eskadriller stationeret i Skrydstrup. Eskadrille 728, 729 og 730. Der oplevede jeg de gamle F-84 Thunderjet, Harvard og Catalinaen, som var i Eskadrille 730. Det var et pragtfuld

syn og en skøn lyd, når den gik i luften; den skulle have en temmelig lang startbane, inden den kunne komme op.

Skalaflyvning har altid haft min interesse, men det er alle kategorier af flyvning, som har interesseret mig. Jeg fløj også linestyling med de gamle Thorning-og Viking motorer. I starten, da jeg fløj linestyling, var det med træpropel. Det var en revolution, da vi fik de bløde plasticpropeller; en træpropel holdt ikke til ret meget; efter en enkelt hård landing så skulle man hjem og skære en ny propel.

Jeg har dog ikke altid leget med modelfly, men det har altid siddet i baghovedet. I nogle år dyrkede jeg rigtig svæveflyvning, men det blev aldrig det helt store. I øvrigt kan jeg bedre lide landskabet set nedefra end oppe fra flyet; det siger mig altså ikke rigtig noget, at man kan se alle disse "flade" marker. Jeg befinder mig bedst på jorden.

Leo har deltaget i mange konkurrencer rundt i landet og i de senere år også i udlandet, sidst ved EM i skala i 1999 i Tjekkiet, hvor Leo blev nr. 19 af 32 deltagere, hvilket må siges at være et pænt resultat, for konkurrencen i dag er meget hård.

Leo fortæller her om en lille hændelse fra "de gode gamle dage" – dengang der var miljø, som Leo siger, og hvor konkurrenceflyvning blev afviklet i et noget mere adstadigt tempo.

Jeg var taget til Hanstholm for at deltage i en skræntkonkurrence. Jeg havde min Bergfalke med og havde lige kastet den ud over skrænten, da den pludselig skred for mig og kom om bagved skrænten. Møjsommeligt fik jeg den rettet op, men nu havde Bergfalken retning lige mod dommerbordet. Men det var fire kvikke dommere, som havde opdaget, hvad der var ved at ske, så de tog resolut bordet og stolene og flyttede det hele væk. Bergfalken strøg herefter i majestætisk glideflugt lige hen over, hvor



Leo Eriksens seneste projekt er en Junkers JU-52 – populært kaldet Tante Ju – som han her er ved at samle. Bemærk aluminiumsrøret, som er til monteringen af vingerne.

bordet havde stået for et øjeblik siden, og ud over skrænten i en halv meters højde.

Det var tider. Jeg fløj meget skræntflyvning dengang, indtil de hurtige modeller dukkede op; så stoppede jeg.

En Spirit off Sect. Louis har jeg også bygget, men den fløj elendigt.

Jeg bygger som regel ikke en model med konkurrence for øje, men efterhånden som jeg fandt ud af, at min model fløj godt, og jeg fik bygget mere og mere på den, meldte jeg mig til konkurrencen. Vi har afholdt mange gode skalastævner i Filskov. Før i tiden kom der mange til et stormodel-skalastævne; der kunne sagtens være 20-25 deltagere. Nu er jeg den eneste, som flyver fastvinget fly i klubben, men til gengæld har jeg så banen for mig selv. En gang imellem kan man godt føle sig lidt ensom, men så tager jeg til Modelflyveklubben Woodstock og flyver; vejen er ikke mere end 4 km længere end til Filskov.

Træner du meget?

Når jeg flyver alene ude på pladsen, giver jeg mig selv små opgaver. Eksempelvis, at nu skal jeg foretage 20 landinger højre og venstre om, og er de ikke gode nok, laver jeg det om. Det giver en god træning, så på den måde sidder flyvningen efterhånden i "rygmarven".

Her må det være på sin plads at tilføje fra redaktionens side, at det nok er derfor, at Leo er en af de forholdsvis få personer, som både kan bygge og flyve en skalamodel.

Men det skal helst være ældre modeller, siger Leo, også hvad angår ►



Der er gode arbejdsbetingelser i Leos velindrettede og velassorterede hobbyrum.

svævemodeller. Jeg har en gammel SG-38 svæver, som jeg stadig flyver med.

Hvad fik dig til at bygge en Fokker FX-II Mercur? (omtalt i MFN 2/90, der var det første MFN med et farvebillede).

Straks henter Leo et gammelt Richs-album fra 1936, hvor DDL's nye passagermaskine, en Fokker Mercur, er afbilledet i farver. Til dem, der ikke ved, hvad Richs er, kan det oplyses, at Richs var en slags erstatning, som man tilsatte kaffen, for at man kunne få den til at strække længere, hvilket også var nødvendigt i en del år efter krigen.

Fokkeren har altid været min drøm at bygge, og jeg fandt en 2-planstegning af flyet i Flyvehistorisk Tidsskrift. DDL (Det Danske Luftfartsselskab) fik to fly af denne type, og de fik betegnelsen OY-DIG og OY-DAJ. Der var ikke den store forskel på de to fly. OY-DAJ var mere aerodynamisk på oversiden af kroppen, og motorgondolerne var lidt mindre.

Da jeg stillede op til et skalastævne, fik Fokkeren sådan et skud for boven, for på det tidspunkt gik man meget op

i farver i forhold til det rigtige fly. Det var en af grundene til, at bedømmelsen ikke blev ret god, og at det var en 2-planstegning, gjorde også sit til, at modellen fik så dårlig en bedømmelse. På 2-planstegningen kunne man kun se flyet fra en af siderne og fra oven. Så jeg tænkte: det skal være løgn, og besluttede at bygge en ny Fokker, og nu afdøde Herluf Rasmussen fortalte, at man kunne finde tegningen af Fokkeren på Rigsarkivet. Det blev til en 2-3 besøg på Rigsarkivet, hvor tegningen af den rigtige Fokker blev studeret meget grundigt. Der var hundreder af tegninger, store og små imellem hinanden fra mindste brændstoffane og skrue til hovedplan med alle ribber aftegnet.

Efter at have siddet en hel dag på Rigsarkivet og udvalgt en del af de tegninger, som jeg mente skulle bruges, afleverede jeg dem til arkivets fotograf til kopiering. En måned efter blev tegningerne leveret, nydelig kopieret til en rimelig pris.

Et par detaljer ved JU-52: Til venstre det "skæve" sideror" og til højre undersiden af kroppen med afskalningen af malingen.

Denne model har siden givet Leo Danmarks mesterskab og flere meget store, flotte pokaler fra udlandet. Ved det internationale tyske mesterskab i Göttingen for semiskalamodeller, fik Leo pokalen for den model, som gav det bedste indtryk. Leos fly har også været afbilledet i flere udenlandske modelflyvetidsskrifter.

Hvordan tegner man en sådan model op efter originaltegningerne?

Jeg affotograferer dem på slides og sætter dem i fremviseren, sådan at billedet på væggen rammer fuldstændig korrekt og lige på væggen. Der har jeg i forvejen afsat forskellige mål i den skalastørrelse 1:9, som jeg bygger i. At jeg anvender lysbilleder i stedet for at bruge en overhead, er efter min vurdering, fordi overheaden ikke er nøjagtig nok.

Hvorfor JU 52 og i byggesæt?

På et tidspunkt under bygningen af min Fokker F-XII Merkur var jeg ved at køre træt i at lave små håndtag, små lemme, beslag med nitter, skydevinduer, døre, der kunne åbnes og lukkes og stole til 16 passagerer i grønt læder og med øreklap – alt sammen i skala 1:9.

Jeg så en annonce i Flug und Modelltechnik, hvor firmaet Fiber Classics i Tyskland lancerede et byggesæt af JU-52 "Tante Ju". Jeg ringede derned og fik en aftale med fabrikanten og kørte selv ned og hentede byggesættet. Da der manglede enkelte dele i byggesættet, fik jeg det lidt billigere. (Vejl. pris: 2.500 DM).

Det rigtige fly

Her vil det måske lige være på sin plads at fortælle lidt om originalflyet.

JU-52 er bygget i et større antal end noget andet europæisk transportfly før eller siden (totalt antal 4.845 stk.). Denne ekstremt robuste maskine er konstrueret med exceptionelle kvaliteter af nyttelast, STOL-egenskaber og store anvendelsesmuligheder, som resulterede i et meget langt arbejdsliv.

Den originale prototype fløj i maj 1932 og var konstrueret til at blive trukket af 3 motorer. De fleste tidligere civile fly havde BMW Hornet moto-



rer (600hp), produceret under licens hos Pratt og Whitney, men den langt overvejende del af de senere typer havde den kendte BMW 132 motor med 680-830 hp.

Ligesom én-motors udgaven af JU-52 (blev kun bygget i 5 eksemplarer) har den tremotorede JU-52 en struktur af en let legering med riflet beklædning og et meget stort fritbærende plan med tydelige dobbelte vinge-flaps og balanceklapper, som giver et stort løft ved lav flyvefart.

DDL's køb af JU-52 skyldtes, at selskabets to Fokker FXII maskiner havde haft svært ved at følge med i konkurrencen, hvad hastighed angår, og DDL måtte derfor overveje at købe et nyt og hurtigere fly. Det var med stor beklagelse, at man så sig nødsaget til at forlade Fokkeren, som var bygget på licens på Orlogsværket. Efter lange overvejelser bestemte man sig til den tyske 3 motors Junkers JU-52, en af datidens hurtigste og mest anvendte fly i europæisk luftfart.

Flyet blev leveret til DDL den 27. juni 1936 og få dage efter indsat på ruten Stockholm-København-Amsterdam.

Flyet blev opkaldt efter Ø.K.'s første dieselmotorskib "Selandia".

Ved årets udløb blev flyet ramt af et meget alvorligt uheld. "Selandia" var om morgenen kl. 9 startet fra København for at flyve til Amsterdam. Da flyet var nået ned over Nordtyskland, brækkede det ene propelblad på venstre sidemotor. Derved opstod der så kraftige rystelser, at motoren øjeblikkelig rev sig løs af fundamentet, men blev hængende i stålbardunerne, der skulle hindre den i at falde til jorden. Der opstod brand, og denne kunne ikke slukkes, fordi ledningerne til skumslukningsapparaterne var knækket. Situationen var således kritisk, og flyets pilot, luftkaptajn Charles Bramsen, besluttede at nødlande. Med fremragende dygtighed og koldblodighed landede flyet, der blev stærkt beskadiget i det meget skovrige og kuperede terræn. Den ene vinge blev rykket af, men ingen af de 13 ombordværende passagerer eller dens 2 mands besætning kom noget til.

Flyet blev genopbygget på Junkers-fabrikken i Leipzig og var den 8. maj 1937 klar til at indgå i driften igen. Men den 18. december 1942 gik det atter galt. Flyet styrtede ned ved anflyvningen til landing og blev knust mod jorden. Alle 16 passagerer og besætningen omkom, herunder kaptajn Bramsen.

Byggesættet

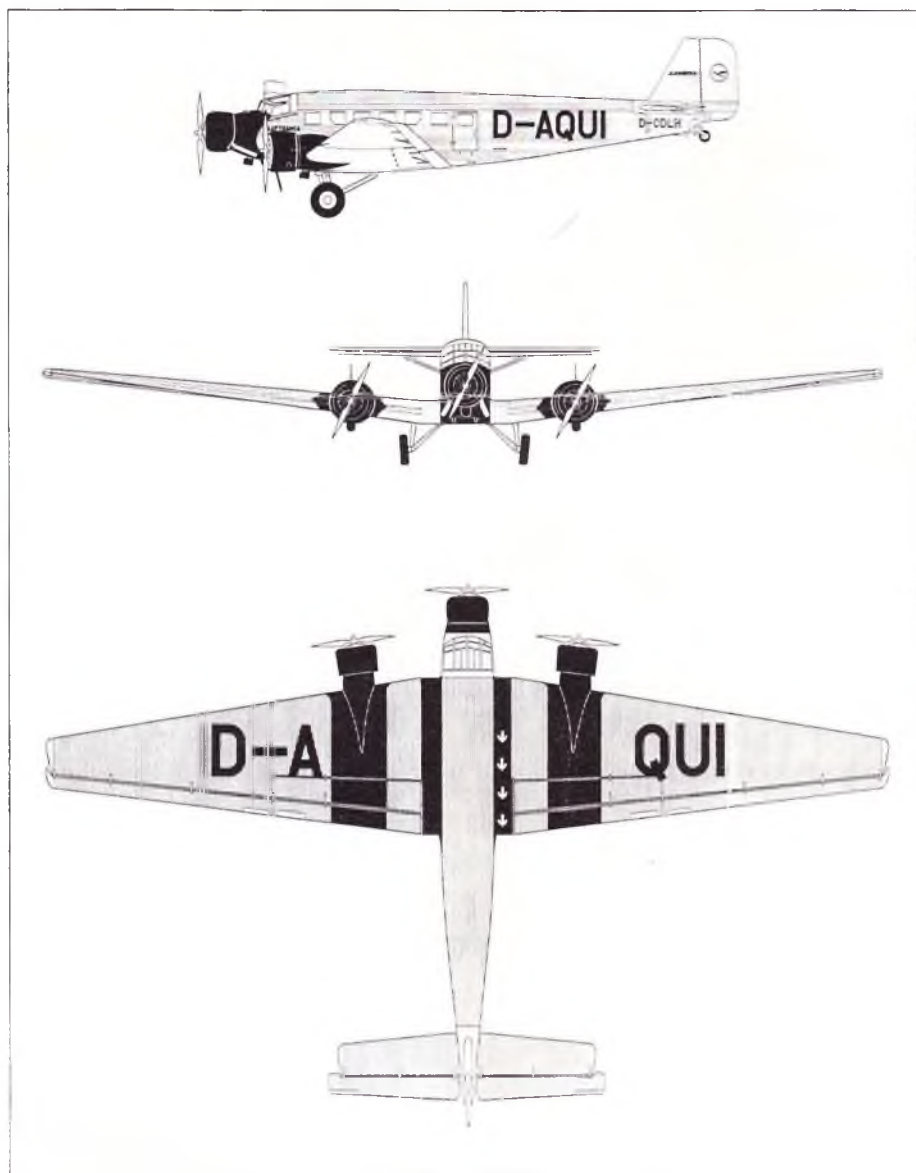
I byggesættet var alt i glasfiber og næsten færdigt arbejde – ja, men kun næsten, for byggetiden blev 300-400 timer. Byggesættet bestod af ca. 400 dele og kan i dag købes for ca. 2.500 DM.

JU-52 ville passe fint sammen med

Fokkeren, som også er i samme skala 1:9, hvilket giver modellen en spændvidde på 3,25 m, en kropslængde på 2,10 m og en højde på 0,50 m. Vægten er på godt 12 kg, som fordeler sig således: vingerne 5600 gram og krop, hjul

og haleplan 7250. Modellen er malet i DDL's farver, som da den blev indkøbt i 1936.

Anbefalede motorer til modellen er 3 stk. OS 70 firtakter, som blev indkøbt. Men de var desværre ikke ind-



Det rigtige fly med luftkaptajn Harald Andersen.



stillet på at samarbejde, så i øjeblikket flyver "Tante Ju" med 1 stk. OS 70 firtakter i næsen og OS 40 firtakter i hver side. Til min forundring er det ikke gaet ud over hverken lyden af motorerne eller flyvningen. JU-52 flyver godt og stabilt og med rimelig god skalahastighed.

Hvordan laver/monterer du registreringsbogstaver og tal samt navn på den riflede beklædning?

Jeg tager en papirstrimmel og presser den ind over alle rillerne, så jeg på den måde kan få højden af bogstavet. På kroppen har jeg i forvejen afsat højde og bredde. Dernæst tager jeg papirstrimlen af igen og breder den ud. På den måde har man den korrekte størrelse på tal og bogstaver. Herefter kan man tegne dem op i fuld størrelse og så montere dem igen.

Hvorfor er sideroret monteret skævt og drejer til venstre?

For at kompensere for sidetrækket på motorerne er sideroret drejet til venstre i forkanten.

Det er ikke vist på nogen af de 3-plans tegninger, jeg har set. Men det var vist på kroppen i byggesættet, hvordan sideroret skulle sidde. I det hele taget er det et meget og flot gennemført byggesæt. En lille detalje, som jeg opdagede, var, at der i den bog, jeg har om JU-52 (Lufthansa – Junkers JU-52 Die Geschichte der alten Tante Ju), var der vist et billede af flyet, hvor sideroret drejede modsat. Ved en nærmere granskning viste det sig, at billedet var spejlvendt; men sådan er der mange ting, der er forkert, og som man vil opdage, når man bygger skalamodeller.

Var alle dele med i byggesættet?, såsom hjul, understel, piloter og motorattrapper?

Byggesættet var som sagt meget komplet; men piloterne har jeg selv købt, og motorattrapperne var med, men man skulle selv forme dem.

Hvordan kan du ramme farven så nøjagtigt, og hvordan maler du den?

Selve maskinen var aluminiumsfarvet, som maskinen var i virkeligheden, så det er kun den røde farve, som nu afdøde Alexandersen havde fortalt mig om. Farver er noget vanskeligt noget. Som en gammel mekaniker fortalte mig, så er det jo sådan, at efter ganske få flyvninger var der drevet olie ned ad siderne, og farven forandrede sig over til det rødbrune. Du vil aldrig kunne ramme en farve helt nøjagtigt. Før i tiden, hvor man var til skalastævner, ville dommerne ikke engang godkende originallakken fra fabrikken, selv om piloterne havde originaldaserne med. Dette er heldigvis blevet ændret, så farvebedømmelsen ikke tæller så me-



JU-52 i sit rette element, fotograferet ved Stormodeltræffet i Brande.



Tante Ju i fuld størrelse og i Lufthansa-bemaling besøgte KZ-rallyet i Stauning i 1988. (Foto: B.Aa-N)

Der lægges an til landing.



get mere ved den statiske bedømmelse.

Var vingerne i skum og beklædt med glasfiber?

Nej, vingerne er vacuumstøbt i en flot kvalitet i glasfiber. I selve vingen er monteret en hovedbjælke i balsa forstærket med kulfiber. I denne hovedbjælke ligger et aluminiumsrør, hvor vingerne bliver samlet. Vingen er selv-bærende og vejer næsten ingenting.

Har du nogle byggetips, som du har anvendt til denne model, og som andre kunne få glæde af?

En af de fejl, som jeg har opdaget ved at bygge dette fly, er malingen af flyet. Malingen har meget svært ved at sidde fast på glasfiberen. Nogle har fortalt mig, at det kan være den voks, man har anvendt ved støbningen, som er meget vanskelig at fjerne, selv om jeg har brugt acetone og terpentiner. Jeg har anvendt syntetisk maling, men ikke 2 komponent; det havde måske været en bedre løsning, men jeg ved det ikke?

Leo slutter af med at sige, at det er nu ikke det samme at bygge et fly af et byggesæt som at sidde selv og skære hver eneste pind ud. Det skal helst være noget med pinde, der skal sættes sammen, og helst ikke noget med glasfiber

Det må jeg nok indrømme er rigtigt. Men det er et stort arbejde, og det kræver en masse tid, og derfor er der nok ikke så mange, der dyrker den form for modelbygning. Det er nok en af grundene til, at RTF (Ready To Fly) flyene er så populære. Men at se Leos modeller er en fryd for øjet, hvis det er den slags modeller, man sværmer for.

35. Internationaler Freundschaftsfliegen i Liechtenstein

Referat af Peer Hinrichsen

Hvert år – kun afbrudt af et Europamesterskab, der også blev afviklet i klubben – har MFGL, Modellfluggruppe Liechtenstein afholdt et internationalt F3A konkurrence.

MFGL er Wolfgang Matt's hjemmeklub, og det har formentligt været med til at gøre konkurrencen så eftertragtet, som den er i dag. De mange deltagere møder op fra mange lande; i år var der ikke færre end 46 deltagere fra 9 nationer. Det fortæller lidt om, hvor populær konkurrencen er.

Da vi i år skulle flyve et helt nyt og ukendt program i FAI klassen, havde jeg den tanke, at det nok var en god idé at tage til en international konkurrence for at se, hvordan de "gode" udførte manøvrerne. Det ville være dumt at træne på en manøvre for så til europamesterskabet at finde ud af, at det ikke var sådan, den skulle flyves. Ola Fremming fra Norge havde den samme tanke, så vi besluttede os at tage til Liechtenstein for at deltage og få erfaring inden EM i Belgien.

Ole Kristensen og Torkil Hattel var også med på ideen, og da Torkil havde ferie på det tidspunkt, fik han lokket hele familien med ned i området. Da Ole ikke havde ferie, og jeg først begyndte ferien fra denne weekend, måtte Ole og jeg nøjes med en weekend-tur til Liechtenstein. Vi kørte af sted fredag eftermiddag, og efter at have holdt i kø i Hamborg i over 2 timer kunne turen for alvor begynde at gå sydpå. Vi ankom lørdag morgen kl. 04.00 og fik 3 timers søvn, indtil vi blev vækket af motorlarm fra modellflyvepladsen.

Kl. 07.30 skulle vi tilmelde os og aflevere vores sendere. Her blev vi venligt modtaget af Roland Matt. Kl. 8.00 var der så briefing, og konkurrencen gik herefter i gang. De lagde allerede her en tidsplan for dagen, og med 46 deltagere og ønsket om at flyve 3 runder var det også bare med at komme i gang. Der blev kørt hårdt på med 2 dommerhold, som dømte på skift, så der var ingen pauser overhovedet, og kl. 20.15 lørdag aften stoppede flyvningerne så for den dag, og man gik over til det sociale med mad og lokal spillemænd.

Søndag morgen kl. 8.00 fortsatte flyvningerne, og kl. 16.00 var vi færdige. Her blev man så råbt op i rækkefølge, som man havde placeret sig, og fik udleveret et diplom med billede af sig selv med sin model – dem havde man fået taget i løbet af dagene, meget flot.



15 kg modellfly med en spændvidde på ca. 320 cm og med 6 servoer til krængeror, 4 til sideror, 4 til højderor og så kun én til gassen.

Efter præmieoverrækkelsen gik man over til at fordele sponsorgaverne. Her blev der trukket lod om præmierne, og den største præmie var et byggesæt til

En Extra 300 med en spændvidde på 300 cm ses her i hover over græsset.



en Smaragd fra PL Prod.

Vi havde heldigvis fløjet manøvrerne rigtigt, men det var dejligt at se, at vi ikke var de eneste, der havde svært ved at få manøvrerne til at være rigtig gode. Vi kunne nu studere, hvordan manøvrerne blev udført, og det var et af vores formål med denne weekend-tur. Der blev vist meget flot flyvning, men det var svært ligesom at kunne finde en trend. En ting var sikkert, og det var, at programmet for år 2000 og 2001 var svært at flyve, så det var sikkert, at der fortsat skulle lægges mange timer i træningen. Vi så også demonstration af to TOC modeller, og det er imponerende at se disse 3 mtr. store fly tumle rundt i luften og lave Hoovermanøvrer 20 cm over græsset. Vi fik alle tre prøvet at flyve foran internationale dommere, og det var rart at prøve, så man var lidt forberedt til EM. En masse snak blev det også til, og vi fik igen vist Danmark på F3A konkurrencernes landkort. Det var en lærerig tur, og den kan godt anbefales, hvis man har lidt interesse i kunstflyvning. Modellflyvepladsen lader ikke noget tilbage at ønske; den har alt. Jeg har ikke set noget flottere klubhus med storkøkken og cafeteria.

Ole og jeg var i Danmark igen kl. 01.00 søndag aften, og Ole skulle på arbejde mandag morgen, så der var ikke så meget at snakke om, men bare om at komme i seng.

Sommerlejr 2000 hos MFK "Nuserne"

Starten

Det hele starter torsdag d. 7/7 2000. En bil med påhængt campingvogn drejer om hjørnet og sætter kurs mod flyvepladsens campingareal. Lidt efter kommer endnu en. Det viser sig at være Arne Hansen fra Falken samt Leif Wittenborg fra Ringsted MFK, som har bestemt at ankomme lidt tidligere – dejligt! Så er sommerlejr 2000 hos MFK Nuserne endelig rigtigt kommet i gang.

Der er, fra lejrbestyrelsens side, en vis nervøsitet, når starten på en sommerlejr går. Hele tiden går man og tænker tanker som "har vi nu husket det hele?" – "Vil folk være tilfredse?" – "Hvor mange mon der kommer – og kan vi klare det?" Lidt over en uge senere vil vi kunne få svar på spørgsmålene, men nu gælder det om at sætte alle sejl til for at give gæsterne en god oplevelse, som de vil huske med glæde.

"Something is rotten in the state of Denmark"...

... nemlig vejret.

Dagene op til sommerlejren blev DMI's webside lystigt besøgt, og syv-døgnsudsigten blev fulgt med stor interesse. Desværre så det skidt ud. Regn og hård vind så ud til at skulle præge ugen...øv.føj!

Hvis der er én ting, som gør livet surt for modelpiloter, er det vejret. Med et spinkelt håb om at alle meteorologer var taget på ferie, og køkkenassistenterne på DMI havde overtaget udsigterne, så vejret ville ændre sig, gik startskuddet på Sommerlejr 2000.

Desværre havde køkkenassistenterne på DMI ikke taget helt fejl. Et tykt lag nimbusstratus med dertil hørende regn lå lavt over flyvepladsen de første par formiddage. Men heldigvis kom der altid en opklaring fra syd hen ad formiddagen, og den vedvarende regn blev overtaget af byggeaktivitet. Nu lyder det jo heller ikke særligt godt, men faktisk var folk forbløffende fortrøstningsfulde.

Der var et tydeligt mønster mellem vejret og folks humør. I formiddagstimerne, hvor regnen silede ned, og skyerne lå tykt og gråt, var der meget stille på pladsen, og ikke en sjæl var i syne. Når så opklaringen var tæt på, og regnen nu kun bestod af finregn, gik der ikke lang tid, førend man kunne høre en enlig motor, og en dejlig lugt af methanol bredte sig over pladsen. Da det gik op for resten af gæsterne, at der kunne flyves, kom der gang i tingene... flyvere blev slæbt ud i stor stil, og der blev fløjet lystigt. Når så der kom en



Klar til dagens flyvninger.

byge, trak man flyene ind i det store telt, hvor pølsesalget gik lystigt og snakken ligeså. Lige pludselig blev der råbt: "Opklaring fra syd!" og alle folk forberedte sig på mere flyvning.

Når vi kom hen på eftermiddagene, blev opklaringen lidt mere stabil, og så var lufthavet over Grindsted tæt pakket af alle former for modelfly, lige fra små Teddy'er til store Extra 300. Af venligt (læs nødvendigt) hensyn til naboer var der restriktioner på flyvning med forbrændingsmotor efter kl. 21 – en regel, som havde fungeret fint, såfremt hele dagen havde budt på flyvevej, men med de store ophold i flyvningen i formiddags- og eftermiddagstimerne, som vi havde, kunne man godt have brugt 1/2 - 1 time mere om aftenen. Desværre havde vi en klar aftale med vore naboer, og derfor turde vi ikke give en dispensation – men nu har vi gjort den erfaring og har lært til næste år.

Flyvningen blev dog ikke stoppet af den grund. Folk skulle såmænd bare ind og skifte flyene ud med elfly eller svævere, og så blev der fløjet, til man ikke kunne se mere.

Den første weekend

Fredag og lørdag gik fortrinsvis med at få indlogeret de ankomne gæster. Lejrchefen, Otto Nielsen, havde sammen med Per Christensen travlt med at uddele pladser til den store stime af telte og campingvogne, som ankom. Indtil nu var der egentlig styr på tingene... det tegnede "æ' så ring' endda", som vi siger i Jylland.

Når man skal være på sommerlejr en hel uge, må der gerne ske lidt andre ting end bare flyvning og hygge. Derfor havde vi arrangeret et par udflugter. Søndag var vi således en tur til Stauning, hvor man havde mulighed for at se flymuseet samt et lille kig på lufthavnen.

Mandag

Formiddagen/eftermiddagen gik med den sædvanlige "bygeflyvning". Kl. 18.30 samledes vi foran informationen på Billund lufthavn. Det var tid til et kig bag facaden på en større lufthavn. Man var også et smut forbi Sun-Air's hangar for at kigge på større maskiner. På platformen stod en Boeing 737, hvor Nuserne's formand Thomas Steensen, til daglig styrmænd i Maersk Air, havde taget plads i cockpittet og fortalte om, hvordan man styrer en så stor flyvemaskine. Og som Le Grand Finale var der arrangeret en flyvetur ind over modelflyvepladsen i et par af Billund Rundflyvnings Cessna'er, og hele turen foregik i formationsflyvning. Der blev snakket meget om dette arrangement, da alle syntes, det var utroligt spændende at opleve en lufthavn på den anden side af hegnet.

Der blev også stillet en video op i klubhuset, hvor der bl.a. blev vist private optagelser fra Jet VM i Østerg 1999, Florida Jets og luftzirkus Harzewinkel, og hvis man kunne lide kunstflyvning med store modeller, var der 4 timers TOC film, som kunne nydes i ugens løb.

Tirsdag

Sommerlejren var igen i år international med gæster fra både Norge og Sverige. Helge og Ingegerd fra Norge er stamgæster på sommerlejren. I år havde de 30 års bryllupsdag, og der blev uden deres viden arrangeret morgensang for dem. Tirsdag kl 08.00 samledes alle lejrens gæster udenfor parrets campingvogn og begyndte at synge. Man kan roligt sige, at de blev overraskede, da man i Norge ikke har denne tradition, ja, faktisk mente Helge først, at det var folk, som havde drukket sig fulde og endnu ikke var kommet i seng. Det gik dog hurtigt op for ham, hvad der skete, og hele herligheden blev afsluttet med rundstykker, Gammel Dansk og hurra i det store telt.

Onsdag

Bygerne forsvandt, og solen kom frem. Nu skal det jo ikke være let at være modelflyver på sommerlejr, så vores kære køkkenassistenter fra DMI havde sendt en god portion blæsevejret over til det jyske. Det satte lidt en stopper for flyvningen, men folk satte da kurs mod bl.a. Legoland, Givskud Løvepark m.v.

En af gæsterne havde om formiddagen været inde og få sig et bad, som foregik i en sportshal, og her havde han

kigget på den store dejlige tomme hal, og med sin Teddy i tankerne forespurgte han, om det var muligt at flyve noget indendørs flyvning. Det blev undersøgt, og om aftenen blev der i samlet trop kørt til Hedehallen for lufte de lette indendørsflyvere.

Aftenen blev afsluttet med kage-mand, lidt godt til ganen og en række hurra'er – alt dette i anledning af Jørgen Taxamands fødselsdag.

Torsdag

Torsdag var vejret stadig blæsende, men der var lovet en aftagende vind, som dog lod vente lidt på sig; men ved aftenstid var der igen dejligt flyvevejr, og luften var igen tætpakket til kl 21.00.

Fredag

Så blev det fredag...Vejret sagde skyet med kun få meget lette byger og let til jævn vind. Endelig viste vejret sig fra den bedre side, og igen blev der fløjet en masse. Ja, endda Bjarne Sørensen fra Nuserne, som havde påtaget sig opgaven som slæbepilot hele ugen, kom efter en lidt sløj uge på arbejde. Selvom smilene igennem hele ugen havde været store, blev de dog trukket lidt længere op mod ørerne.

Fredag aften var der fra Nusernes side arrangeret fællesspisning. Lejrchefen gik med sin vanlige professionalisme i gang med at grille oksekød i lange baner, og så var det bare at gå til den. Der blev spist og drukket, og folk var i et dejligt humør. Orkesteret, som bestod af Jørgen, Jørgen og Kaj, havde taget plads, og alle fik rørt sangmusklernerne. Senere blev der solgt lodsedler til amerikansk lotteri, hvor der kunne vindes kurve fyldt med diverse lækkerier samt sponsorgaver fra Hobby World. Specielt heldig var Anni Sørensen, som vandt hele 3 gevinster...men indholdet i de 2 kurve blev hurtigt delt ud, og den liter nitro, hun vandt, blev overdraget til sønnen Allan Sørensen, der som F3A pilot er storforbruger af dette. Selv udenfor teltet var der hygge, da Gitte Jensen fra Sønderborg MFK bød på "Sorte Svin" fra "hjemmebrænderiet".

Lørdag

Lørdag morgen tegnede vejret godt, selvom den lokale "mini-Vollborg" (i øvrigt identisk med slæbepiloten) ikke var på plads til briefing. Lejrchefen gav Gitte skylden for dette, da han mente, at det var hendes "Sorte Svin", som var skyld heri.

Flyvemæssigt må lørdagen siges at være den absolutte perfekte. Vejret var perfekt, ingen vind og 3- 4/8 cumulusser fyldte himlen. Alt hvad der kunne flyve fløj, kun afbrudt af middagspausen fra 12.00 til 13.30.

Pludselig begyndte flyene at få større vingefang. Det var svæverne,



Der er masser af ting, der kan gøres i ly for regnen.

som have fået øje på de dejlige cumulusser. Slæbepiloten blev hevet op fra sengen og sat på arbejde. Ikke mindre end 5 svævere ville slæbes. Keld Jensen fra Sønderborg gad dog ikke det med ventetid, så han medbragte foruden svæver også personlig slæbepilot, nemlig Anders Rasmussen ligeledes fra Sønderborg. Svævepiloterne havde dog lidt besvær med at blive i højden, så Stingeren havde travlt. Men lige pludselig var den der... boblen... Der blev kommunikeret lystigt mellem de 5 svævepiloter, og svævere på op til 4,6 meter i spændvidde blev kun en prik på himlen. Selv nogle af de piloter, som mener livet er for kort til svæveflyvning, blev en smule misundelige.

På godt dansk må man sige, at der blev fløjet r.... ud af bukserne den dag. Desværre gav det også lidt knubs, da vi måtte konstatere ved dagen slutning, at vi havde haft ikke mindre end 1 mid-air og 4 solo haverier. Nogle af flyene kunne dog flyve igen efter reparation, mens andre desværre blev to-talt knust.

Lørdag aften var folk ét stort smil. For mange havde dette været den bedste modelflyvedag i denne sæson, og efter sådan en dag priser man sig lykkelig for at være del af denne hobby.

Søndag

Søndagen gik med at pakke sammen og sige farvel til hinanden. Heldigvis blev næsten alle farvel'erne efterfulgt af –"vi ses næste år".

De bemærkelsesværdige

Det siger næsten sig selv, at visse gæster skiller sig lidt ud fra mængden

Uden mad og drikke



af forskellige grunde. Her gives en kort oversigt over de personer, som har gjort sig bemærket:

Kasper Holger

– absolut den mest støjende person på lejren og den person, som kan kaste elfly på de mest mærkværdige mader. Men vi glæder os alligevel til at se ham næste år!

Tinus Nielsen

– deltog med den absolut grimme og mindste flyver, nemlig en Grokker i balsafarve. Ikke desto mindre var det den flyver, som fik mest opmærksomhed. Er desværre med i statistikken over haverier om lørdagen. Den kunne have været repareret, men Tinus valgte at slå den endnu mere i stykker af frygt for at komme til at flyve med den igen.

Gitte Jensen

– den absolutte topscorer, hvad angår flyvetid – ca. 9 timers ren flyvning i løbet af ugen og med 6 forskellige fly. Endvidere skal det nævnes, at hun jordede alle sine mandlige medpiloter i ballonflyvning!

Winnie Wittenborg og Birgit Toft

– for absolut flot kone-flyvning med Piper Cubs.

Leif Wittenborg og Erik Toft

– for at turde lade deres koner flyve med deres Piper Cubs.

Keld Jensen

– lavede et meget flot banner med sommerlejrens logo – har endda givet udtryk for, at det vil ske igen til næste år. Fornemmer vi en tradition??

Tak, tak, tak...

Til sidst skal der lyde en stor tak til alle de gæster, som besluttede at besøge sommerlejren i år. Uden jeres utroligt positive indstilling, væremåde og evne til at gøre en sådan uge god trods vind og vejr havde det ikke været let at sidde som arrangør af en sådan lejr. Det var også en fornøjelse at gennemgå campingarealet for affald – ikke så meget som et stykke papir eller lignende kunne findes.

Der skal også rettes en tak for de mange tilbagemeldinger med gode, konstruktive forslag til næste års lejr. Det er noget af det mest værdifulde, vi som arrangører kan få, og efter gennemgang af disse, er der ikke et forslag, vi ikke kan bruge.

Der skal også lyde en stor tak til Erik og Birgit Toft fra Hobby World, både for sponsorgaver, men så sandelig også for den service, de har ydet for lejrens gæster igennem hele ugen.

Vi ses til Sommerlejr 2001.

MFK Nuserne

PRODUKTINFORMATION

Hos Hobby World har vi set et par af de modeller, der om sommeren hedder parkmodeller – og om vinteren hedder indendørsmodeller.

Staudacher S300 GS Foamie Electric

Bag dette imponerende navn gemmer sig en af de mindste modeller fra Dave's Aircraft Works.

Kendere af firmaet vil allerede nu have gættet, at det er en EPP-skum-sag. EPP er det meget solide skum, vi i Modelflyve Nyt har omtalt et par gange i årets løb.

Staudacher'en hører med sin ca. 75 cm spændvidde til blandt de mindre re-modeller. Den er tiltænkt en Speed 400 med 7-8 celler af typen 500 AR. Med byggesættet følger alle dele til selve modellen – beklædning og de elektriske dele må man selv levere. Der er en grundig byggevejledning med på engelsk. Prisen er kr. 595.-.

Se mere på siden:

<http://www.davesaircraftworks.com>

Baby Jodel

fra tjekkiske Hacker er en ARF model af det lille hjemmebyggede fly. Der skal ikke mange timers arbejde til at gøre den lille – 80 cm vingefang – model klar. Hacker anbefaler en gearret Pot 2 motor og et batteri på 110 – 250 mAh. Radiogrejet bør være af mindste størrelse.

Pris for den næsten flyveklare Jodel er hos Hobby World kr. 595,-.

DHC-2 Beaver

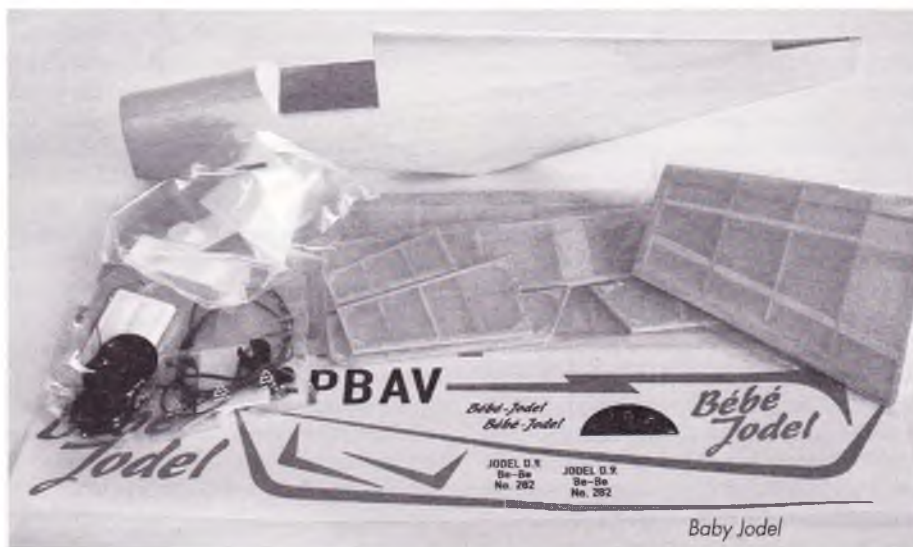
Selv om indendørsscenen er meget præget af næsten færdige modeller, kan man stadig købe en pakke balsapinde – og så hygge sig med at bygge en model. Hacker har – længe før rc-grej i mikrostørrelse muliggjorde indendørsflyvning med små modeller – lavet balsabyggesæt af små skalamodeller. Tidligere var de beregnet til CO2 eller gummimotorer, men nu er det også muligt at udstyre dem med rc-grej og flyve med dem radiokontrolleret.

Beaveren er med sine ca 65 cm en meget lille model, men byggesæt, tegninger og transferark er i topkvalitet og det til en pris af kun kr. 123,-.

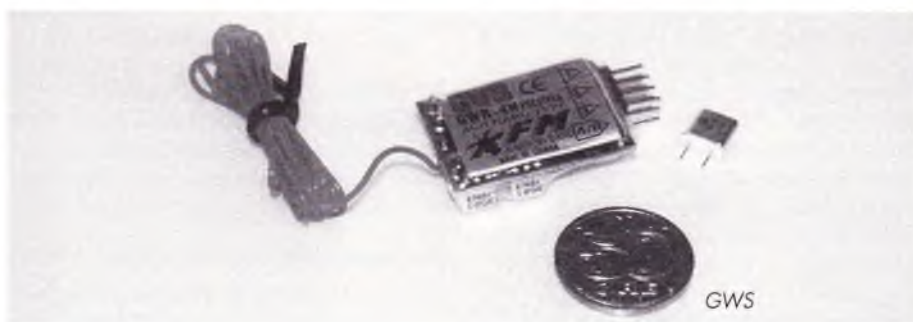
Vil man ikke udstyre den med radiogrej, kan man jo bygge den som en



Staudacher S300 GS



Baby Jodel



GWS

gummimotormodel. Gummi og propel er med i æsken.

Se mere om Hacker modellerne på: www.hacker-model.cz



DHC-2 Beaver

GWS modtager

Den viste Naro modtager fra GWS er oplagt at lægge i en af ovennævnte modeller. Med en vægt på kun ca. 9 g hører den til i den lettere ende. Pris-mæssig vejer den heller ikke til. Kr. 236,- koster den lille modtager. Tilhørende minikrystal koster kr. 60,-.

Når bladet er udkommet, har Hobby World også fået den endnu mindre modtager på hylderne til kr. 198,-.

Se mere på: <http://servoman.hypersmart.net>



Balsa-lim

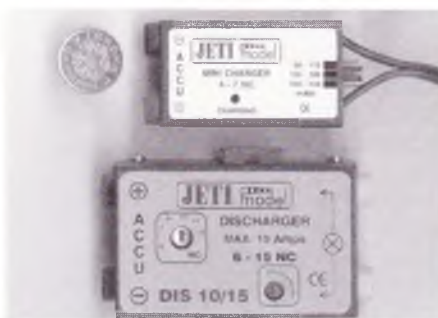
Fra Jamara har vi modtaget en lille flaske lim kaldet Balsaholz Spezial. Det viser sig at være en cyanolim af den halvt tykke slags. Og kan man forliges med cyanolim, er det en rigtig god lim til byggearbejder. Den er til at styre, den giver tid til at få placeret træstykkerne rigtigt, den binder i løbet af 20-30 sekunder, og den limer rigtigt godt.

Nyheder fra Electric Flight Equipment

Modtageren REX 4 fra JETI er allerede kendt af mange, men fremtidige købere vil få en plus-version, der er blevet bedre til at selektere støj fra. Det er både en fordel vil udendørs brug, men naturligvis også ved in-



3 JETI modtagere



JETI lader og JETI aflader

dendørsflyvning, hvor ofte mange sendere er i brug samtidig. Modtageren har 4 kanaler og en begrænset rækkevidde på 400-500 meter. Mål og vægt er som hidtil 31x24x14 mm og 10 g. Pris kr. 295,-.

Tidligere på året kom der en REX 7 mini modtager, der umiddelbart henvender sig til udendørsbrug. Dens minimale mål på 42x26x14 mm (14 g) gør den velegnet til mange formål. Den har 7 kanaler og fuld rækkevidde. Pris kr. 355,-.

Sidste nye skud på stammen hedder REX 5 plus og er særdeles velegnet til

indendørs flyvning, men kan i lighed med REX 4 plus også anvendes i parkflyvere og små svævere udendørs. Mål og vægt begrænser sig til 31x17x9 mm og 8 g. Den har 5 kanaler og en begrænset rækkevidde på 400-500 meter. Pris kr. 325,-.

Det anbefales, at der anvendes Graupner modtager X-tal i JETI modtagere (rc-redaktør Poul Møller har dog hele sommeren fløjet med MPX krystal i en JETI 4 uden problemer – red. bem.)

Minicharger er en smart lille delta peak 12 volts lader til NiCd eller NiMH celler. Den kan lade fra 4 til 7 celler med 0,3 – 0,6 eller 1,5 A. Den er beregnet til opladning af NiCd celler med en kapacitet fra 50 til 800 mAh og NiMH celler med en kapacitet på 300 til 1500 mAh. Laderen er særdeles velegnet til opladning af akkuer til indendørsmodeller, men også som en ekstra lille lader til flyvepladsen til opladning af mindre akkupakker. Pris kr. 225,-.

DIS10/15 er betegnelsen på en simpel aflader, der klarer 6-15 celler med en max. afladning på 10 A. Der tilkobles nemt en bilpære i den ene ende af afladeren, og akkupakken tilkobles i den anden ende. Afladningen stopper automatisk, når spændingen når 0,8-0,85 V. pr. celle. Celleantal stilles manuelt på en lille knap. Afladeren er forsynet med en 10 A sikring og en lille diode, der lyser under afladning. Pris kr. 225,-.

Alle beskrevne JETI produkter er CE godkendt og forhandles af Electric Flight Equipment i Frederikshavn.

Opslagstavlen

Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige købs- og salgsannoncer 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 annoncemanuskrivet 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 29. december.

Købes: Min højtelskede QB20 er smadret. Ligger du inde med en plan af samme, som du vil sælge eller forære væk, kan du redde min vinter. Desuden er jeg på kig efter en let brugt OS40 LA eller 46 LA. Sidder den på en god begynderflyver, kan vi også tale om det.

*Bjørn Jensen - 21 80 41 48
bjoern@paradis.dk*

Sælges: Graupner Taxi II med OS max motor, FM 414 sender, robbe lader og aflader samt 2 m svæver. Samlet pris kr. 1.500.

Jens Lundbye - 46 18 55 68

Sælges: Komplet, ikke påbeg. byggesæt til Carl Goldbergs "The Staudacher S-300 GS", spv. 1520 mm, for 7,5-15 ccm motor, kr. 900.

Christer - 62 26 27 06

Sælges: Pæn Astra-svæver fra Multiplex, 2200 mm, G.F.K. krop, skumvinger, styres med højde- og sideror. kr. 600.

Svend Erik Jensen - 86 25 78 71 (ml. 19-20)

Købes: Helikopter, Kawan Jet Ranger, Lock heed 286L, Shark eller Alouette 2. Hele helikoptere eller dele, alt har interesse.

97 21 48 06

Sælges: Færdigbygget Taxi II m. benzinmotor, Blue Pnønix m. elmotor, delvis samlet Lanca ster m. 4 motorer, 2 andre påbeg. fly. Balsa byggetræ og lister, maling og beklædning, el-udstyr, masser af servoer, modelbøger og blade. 2 stk. sendere og modtagere og en lader. Sælges hver for sig eller samlet, samlet pris kr. 4.800.

75 17 27 81 / 66 18 20 43 / ryan1@ofir.dk

Købes: Gamle tegninger til DMI's Superserie (evt. til låns for kopiering). Fortrinsvis interese se for KZ VII

Niels Kjærsgaard - 57 64 83 10

Sælges: Flyveklar Ellipse 1 F3B svæver kom plet m. 6 servoer, modtager og accu, kr. 2.800.

65 97 33 09 / 20 65 73 46

En spændende dag i flyvningens tegn

Det startede efter en hyggelig dag på Radioflyveklubbens modellflyveplads i Gerlev. Vi var nogle stykker, der snakkede om at tage til et flystævne, da vi havde erfaret, at der blev afholdt et stævne på flyvestation Skrydstrup søndag den 18. juni, hvor bl.a. Flyvevåbnet holdt 50 års jubilæumsstævne. En af vores flyvekammerater, Bjørn Bayer (RØN), som er kaptajn på Hercules C-130, tilbød, at han havde plads til 2 personer. Dette tilbud kunne man jo ikke sige nej til, selv om flyveturen selvfølgelig var på min kones 40 års fødselsdag. Senere blev jeg glædeligt overrasket over, at Steen Jørgensen, som også er modellflyver i RFK, skulle med.

Vi mødtes i Eskadrille 721 i Værløse tidligt om morgenen, hvor vi hilste på besætningen, som tog godt imod os. Det var spændende at opleve at være med til proceduren fra starten. Nå, vi kom så ind i flyet på 1. klasse, som selvfølgelig er i cockpittet. Opstarten af flyet tog 5 minutter. Derefter taxiede vi hen til en anden standplads for at tage 85 prominente personer ombord, bl.a. forsvarsministeren samt forsvarschefen.

Nå, i luften kom vi så. Vi var airborne på 27 sekunder, fra bremserne blev sluppet. Det var utroligt flot at se det danske land under os fra 13.000 fod. Under flyvningen fik vi lov til at filme og snakke med navigatøren og maskinisten samt loadmasteren. Efter en smørlanding i Skrydstrup steg vi ud af flyet efterfulgt af de prominente

gæster. Flyveturen tog 30 minutter.

Det første, vi så, var gamle kendinge fra modellflyveklubben Falken (Keld og Arne Hansen) samt Haderslev Modellflyveklub, som lavede en flot opvisning. Videokameraet blev taget flittigt i brug fra starten med alle de flotte fly, der stod i static display. Selve opvisningen går vi let henover, men der var nogle særlige, som fortjener at blive fremhævet, bl.a. G222 fra Italien, som er et moderne transportfly (mini-Hercules). Det udførte et enestående luftshow med bl.a. loop, tønderul samt shortlanding. Ak og ve, ingen strøm på videokameraet. Vi skyndte os hen til den nærmeste hangar, og der løb vi ind i en flot stand, som var etableret af Haderslev Modellflyveklub. De var så venlige at låne os strøm.

De havde for øvrigt mange flotte modeller, bl.a. en flot Harvard T-6D på 30 kg. Flot, flot. Ydermere var der en flot opvisning med en Harvard, som fløj i formation med en F-16. Harvarden havde for nylig fløjet sin 2. jomfruflyvning på flyvestation Værløse, da den er bygget af 2 modeller 309-306.

Thunderbird-holdet fra USA skuffede lidt, men da vi hørte hvorfor, var det forståeligt, at det ikke blev til mere. Det var nemlig dårlig sigt på 2 miles, hvor de kræver 4 miles.

Nå, tilbage til vores Hercules, som havde været en tur til Ålborg for at hente Jægerkorpset. De skulle udføre faldskærmsudspring. Derefter fløj den opvisning med hurtig takeoff og efterfølgende lav overflyvning. Vi syntes, at

vi så en gammel kending stå på lastrampen og vinke til os allesammen. Det var nemlig vores loadmaster, som hedder Leif. Derefter lavede de en lowpass i lav højde med full speed.

Det var nu tid til at vende næsen hjemad, da stævnet var færdigt kl. 16.30. Flyvningen gik planmæssigt, til vi nåede indflyvningen til Værløse. Da sagde RØN, at vi var i venteposition, fordi en Sikorsky S-61 havde tekniske problemer.

Vi benyttede ventetiden til at flyve hen over vores modellflyveplads i Gerlev, hvor vi vinkede med vingerne til vores klubkammerater. Vi optog derefter indflyvningen til Værløse, hvor vi landede kl. 17.30. I vores taknemmelighed for flyveturen bød vi besætningen på en kop øl i Eskadrille 721, hvor vi takkede for en dejlig dag.

Tak til besætningen på Hercules 680:

Skipper	(RØN)
2. pilot	(KØF)
Maskinist	(CLO)
Navigatør	(TOT)
Loadmaster	(LEIF)

samt til Haderslev Modellflyveklub

Data: Hercules C-130

Motor	4 stk. Allison T56-A-15 på hver 4508 hk
Spændvidde	40,41 m
Længde	29,78 m
Højde	11,65 m
Tomvægt	34.300 kg
Fuldvægt	79.380 kg
Max hastighed	621 km
Marchhastighed	535 km/t
Rækkevidde	8.264 km
Topphøjde	10.000 m

*Steen Jørgensen
samt John Marquartsen
R.F.K.*



Century Hawk III – "tusser"

Af: Lars Kildholt

3 tusser er ret præcist, hvad der skal til, hvis man vil erhverve sig den nye Hawk III fra amerikanske Century.

Vel at mærke, så kommer modellen til den pris færdigsamlet MED en OS 32 SX-H, MED rotorblade og MED dæmper.

Der er altså virkelig tale om en meget pris-attraktiv måde at komme i gang med helikopterflyvning. Spørgsmålet er, om modellen er pengene værd, men det vil denne lille omtale forhåbentlig kaste lys over.

Hawk III er, som navnet antyder, den tredje Hawk. Det er ikke lykkedes mig at få konkret viden om, hvad der er sket fra version til version, men jeg har fundet en amerikansk omtale af den første Hawk. Jeg har svært ved at se forskel, så der er nok snarere tale om en evolution frem for en revolution – og fint med det... Der er nemlig ikke noget så irriterende, som når den samme model findes i vidt forskellige udgaver, som ikke passer stumper med hinanden. Det er irriterende for både mig som kunde og for forhandleren, der skal føre reservedelslager, og det gør også stumperne dyrere (fordi forhandleren skal have mange flere forskellige, forrentede reservedele på lager).



Lars Kildholt med Hawk III under en af de første flyvninger – på en rigtig kold dag.

Jeg bestilte Hawk III i et såkaldt kompletsæt fra Rotordisc'en. Det virker bestemt, som om Benthe Nielsen (frontkvinde i Rotordisc'en) har gjort sig umage for at levere ALT, hvad der skal til for at gøre modellen helt færdig. I sættet var: 3 stk. Futaba 9001 servoer, 1 stk. Futaba 3001 servo, 1 stk. Futaba 9602 servo, 1 stk. Piezo "Sølv-gyro", finale til lyd-dæmperen, elastikker til radiomontering, rør til modtagerantennen, 1700 Mah modtageraccu, modtagerkontakt med ladeledning, accuchecker, system til ekstern glødetilslutning, brændstoffilter, skumfidus til at holde rotorblade under transport, ekstra stor dæmper (som forudsætter, at man skruer den

originale af og sender retur – inden den tages i brug naturligvis) samt et sæt bolte til montering af rotorblade (mere om dem senere) Alt sammen leveres til ca. kr. 2.700,-. Der mangler altså kun en sender og en modtager – så er man parat!

Man kan altid diskutere valg af servoer og gyro, men denne sammensætning er nu ikke så tosset. Jeg har set MANGE styrt med helikoptere, som udelukkende er sket, fordi en 3001 servo er stæet af. I helikoptere er der en masse vibrationer – selv i en velafbalanceret model. Futaba 3001 servoer og andre tilsvarende standardservoer kan simpelthen ikke tåle disse vibrationer på lang sigt – så på et tidspunkt ►

Hawk III kommer i en flot, stor kasse, og indholdet af kittet er lige til at gå til.



holder motoren i servoen ganske enkelt op med at virke. Det virker, som om at de "kerneløse" klokkeankermotorer, der sidder i Futabas 9xxx servoer og i alle Graupner/JR servoer med 4-cifrede typenumre, væsentlig bedre kan tåle helikopterbrug. Forskellen på 3001 og 9001 er netop motoren, for trækraft, hastighed og bestykningsen med 1 leje er den samme. Med andre ord er 9001 en 3001, der kan holde til helikopterbrug.

Den medfølgende 3001 hører naturligt til på motorgassen – idet det er rimeligt ukritisk, hvis motorgassen skulle stå af. Det allerværste, der kan ske, er, at man må lande eller autorotere ned. 9602 servoen er perfekt til halen. Den er lille, men meget hurtig. Netop hastighed er det eneste, man ikke kan få nok af på halen. Omvendt er trækraften næsten lige gyldig.

Selve helikopteren kommer som 85% ARTF – Almost-Ready-To-Fly. ARTF er en betegnelse, som diverse fabrikanter gennem tiden har slidt ned – for det har ofte vist sig at "Almost" er et temmelig vidt begreb. Færdiggørelsen af Hawk III er imidlertid ikke diskutérbar. Den står i kassen færdigsamlet; blot skal halebommen monteres, hooden skal færdiggøres og så er modellen klar til radiomontering. Alt i alt kan modellen gøres flyveklar på 4-5 timer, hvis man har prøvet det før – men de fleste vil nok være lidt længere om det. I den forbindelse savner jeg lidt en manual! Bevares – der er en meget flot og udførlig manual med, der trin for trin viser, hvordan helikopteren skal samles; men det er vel at mærke trin for trin i kit-udgaven, hvor intet er samlet fra fabrik. Man kan sagtens finde de informationer, man har brug for, i denne manual; men da den på vanlig amerikansk facon er meget grundig, kræver det en del bladren rundt. Century kunne sikker ret nemt lave en ARTF manual, der på et par sider kort gennemgår, hvad der skal ske med ARTF-modellen for at få den i luften.

Når man har set en del forskellige helikoptere, så er der intet usædvanligt ved en Hawk III. Konstruktionen virker fornuftig og rimelig kraftig. Kontrolsystemet er med mekanisk mix, hvilket stiller minimale krav til sender. Man kan fornøjes af at se på rotorhovedet, der er kraftigt konstrueret med en fornuftig swashplade, der delvis er af aluminium. Netop her er der mange fabrikanter, som sparer for meget – der findes uhyggeligt mange slatne swashplader, der ikke holder til noget.

Transmissionen virker også fornuftig. Der er tale om en "to-trins-raket", der via et udvendigt og et indvendigt tandhjul reducerer motorens omdrejninger i forholdet 1:9 (hver gang hovedrotoren har drejet 1 omgang, har motoren drejet 9). Halen drives via et planetgear med en 2 mm pianotråd, der går gennem halebommen. Dette drivsystem er i disse kulfiber- og ædelstals-tider ikke det mest moderne; men det bliver det ikke ringere af. Selv verdensmesterskabet er blevet vundet med et haletræk af pianotråd, så systemet har bevist sit værd.

Hawk III ARTF er udstyret med 29 lejer i alt. Således er der lejer de væsentligste steder, og man skal flyve rigtig meget, før det er nødvendigt med flere lejer. Det eneste jeg mener bør skiftes på sigt, er lejerne i bladholderne. Der er anvendt 2 radiallejer i hver side. Som tilbehør fås et sæt tryklejer, som vil øge styrken kraftigt. Det er ikke den store udskrivning, for sættet koster kr. 159,-. Er man "lejefreak", kan man få en Hawk III SE med 51 lejer for ca. 2.800,- kr. Prisen er uden motor, og så er den ikke samlet.

Bygning

Selve bygningen – eller skulle vi nøjes med at kalde det færdiggørelsen – går let og smertefrit. Der er dog et par bemærkninger, der måske kan hjælpe fremtidige Hawk ejere:

Udskift de originale 4 mm bolte, der holder rotorbladene, med bolte med

længere brøst. De nye bolte kan evt. afkortes lidt med en nedstryger. De originale bolte kan formentlig gå an, såfremt der udelukkende køres med de originale trærotorblade; men hvis man som jeg gerne vil have et lidt tungere glasfiberblad, er det decideret uforvarsligt at flyve med bolte, hvor brøstet ikke går igennem begge halvdele af bladholderne.

Hvis du bruger sekskantstarter, findes der som tilbehør en adapter. Slib et hak i akslen, så pinolskruen har noget at holde fast i – eller endnu bedre: Sørg for at lave en bolt, der går gennem akslen. Century anbefaler selv, at man skifter starterakslen til en særlig hærdet udgave, der fås som tilbehør; men den originale kan gå an, hvis man altså lader en bolt gå igennem.

Servohornet til nik (højderor-servoen, der sidder yderst til venstre) skal være et "krydshorn", hvor de 3 af armene fjernes. Kuglelinket skrues i fra undersiden i hul nr. 3, talt indefra. Sættes kuglelinket i andre huller, vil det støde på servoen.

Bor et hul med et 2 mm bor ved begge samlinger af stangen, der støtter halebommen. 2 stk. 2 mm skruer med møtrik er leveret med i sættet. Husk at sikre møtrikkerne med skruesikring.

Såfremt der på gasservoer anvendes det i manualen viste runde servohorn, skal kuglelinket på motorens gasspæld monteres i inderste hul. Husk skruesikring.

På canopyets underside er der markeret 2 små cirkler som indikation for, hvor der skal bores til skrueerne, der holder det indvendige beslag. Disse 2 cirkler er markeret 8 mm for langt tilbage. **DETTE STAR I MANUALEN** – men det varer nogle gange lidt for lang tid, inden man får læst, hvad der står i manualen.

Lige foran tanken er der en plade, som Century angiver som "stedet" til gyro eller gyrosensor. Efter min mening er det næsten det dumme sted, man kan placere sin gyro. Der er mange, der lidt misforstået har forsøgt at placere gyrosensoren så tæt på hovedrotorakslen som muligt – men da rotationsbevægelsen er præcis den samme, om man placerer gyroføleren i midten, i næsen eller for den sags skyld ved halen, er det andre ting, der skal tages hensyn til, når man placerer sin gyro. Gyroen virker bedst ved så lave vibrationer som muligt – så i udgangspunktet skal man altid placere sin gyro så langt væk fra motoren som muligt. Da det af hensyn til tyngdepunktet er lidt upraktisk at placere gyroen ved halemotoren, er det mest praktisk at placere gyroen så langt fremme som muligt. Pladen foran tanken er som sagt uegnet – dels på grund af vibrationerne, men også fordi der deromkring er størst risiko for oliestænk fra motoren.

Klistermærkerne sidder ikke så

Denne glødetilslutning, der følger med i kompletsættet, er ret genial – den kan f.eks. bruges med "strøm på dase".



godt. Det er vist ikke klistermærker-nes skyld, men snarere fordi hood'en er lavet af et meget blødt (og fedtet) plastmateriale. Sørg for at affedte områder, der skal monteres med klistermærker, så godt som muligt med noget acetone el.lign. (INDEN ruden sættes på). Hood'ens materiale er i øvrigt en stor fordel, når man løber tør for himmel – det er næsten ikke til at ødelægge

Hvordan flyver den så?

Glimrende – til formålet!

Det var den korte udgave. Hvis du vil vide mere, så læs videre: Der er ikke tale om en stor 10 kubik'er, der kan flyve 3D til den helt store guldmedalje, men derimod en begynderhelikopter, der er skruet fornuftigt sammen og flyver tilsvarende.

Delene til Hawk III er usædvanligt billige; men samtidig er der ofret penge på en ordentlig motor – noget som flere af de nærmeste konkurrenter kunne lære en del af. Den fine OS motor gør, at man som nybegynder ikke behøver at bruge tid på motorbøvl. Er der brændstof, glød og rotation i passende mængder, så kører den – liter efter liter uden behov for motorjustering overhovedet.

Har man købt kompletsæt hos Rotordisc'en, får man en større dæmper med. Lyden fra Hawk'en bliver næsten genial. Transmissionen er meget støjsvag, og når man flyver rundt, kan man ikke tro, at der er nogen, der mener, at den larmer. Til hver en tid lyder mekanikken utrolig sund, så tingene er skruet fornuftigt sammen. Hvis man vil have modellen endnu mere støjsvag, kan man sikkert få byttet den gode udstødning til et Century resonansdæmpersæt specielt beregnet til denne model. Ud over den ekstra power, som en resonansdæmper giver, så får man en sublim lyd – sød musik!

Hvis man laver servoudslag og radioopsætning, som Century anbefaler, er modellen i udgangspunktet relativt afdæmpet i styresresponsen. Der er dog gode muligheder for at "skrue op" for løjerne, når man er klar til lidt flere narrestreger – med en enkelt undtagelse. Til min smag mangler halen lidt autoritet. Selv ved fuldt udslag forbliver pirouettehastigheden ret lav – især til venstre. Nu er jeg nok også ret krævende, da jeg mest flyver 3D med konstant heading-hold, så mine andre modeller er sat op til, at der skal ske noget, når jeg styrer på halen. Denne lille hale"ting" skal dog ikke gores til noget problem. For det første ER der tale om en begynderhelikopter – og så er en rolig hale ligefrem at foretrække. For det andet kan man med få midler modificere halen, så der kommer mere udslag, og så er jeg sikker på, at der kan laves pirouetter, til man bliver rundtosset.

Som indikeret er Hawk'en meget

stabil i hover – det har faktisk overrasket mig i flere omgange. Siden jeg viste Hawk'en frem første gang i klubben, er der nemlig fire andre, der har købt tilsvarende modeller. De to af dem har jeg haft fornøjelsen at trimme, og i begge tilfælde kom det bag på mig, at modellen er så harmonisk i hover, som tilfældet er – også når radioopsætningen ikke er optimal. Når man flyver rundt, er der heller ikke tegn på unoder. Styringen er hele tiden forudsigelig – dog med en svag tendens til, at modellen pitcher lidt op, når der flyves meget hurtigt (fuld "pedal") ("pitcher op" betyder, at der er tendens til, at modellen skal dykkes en smule for at flyve ligeud med fuld gas).

Basal aerobatics går meget fint – især når der er skruet lidt op for udslagene, så man kan sagtens fornøje sig med loop, rul, stall-turns og en masse andre kunstflyvningsmanøvrer. Pitchområdet er også rigeligt stort, til at man kan flyve inverteret.

Motoren er som sagt en fornøjelse – dog skal man lige være opmærksom på, at det i modsætning til de fleste andre OS32SX-H motorer faktisk er en ABC motor. ABC cylinder-setup'et giver lidt flere kræfter; men det giver også en hårdere motorgang, som især mens motoren er ny viser sig som skummende brændstof. På de 5 Hawk'er jeg indtil nu har set, har dette "problem" artet sig lidt forskelligt. På de 4 modeller har man uden problemer kunnet køre tanken tom helt fra starten, hvorimod den sidste tydeligvis kørte mere og mere mager, efterhånden som niveauet blev lavere og lavere i tanken. På dem alle er det dog blevet bedre og bedre, efterhånden som motoren er blevet kørt til; men med moderne brændstof med syntetisk olie tager det lang tid at køre sådan en motor til. Der skal tålmodighed og nogle dunke brændstof til før, der bliver ro i brændstofftanken.

Det lyder sikkert alt sammen som en leg, og det er det også, når man er kommet rigtigt i gang! Nu er denne helikopter et oplagt emne for nybegynderen eller fastvingepiloten, der har lyst til at prøve "noget andet". MEN: Man KAN ikke selv... Selve samlingen af modellen er ikke noget problem – heller ikke for dem, der aldrig har set sådan noget før. Problemerne kommer, når radioen skal programmeres. Det kan ikke siges udtrykkeligt nok og heller ikke for ofte, at man som nybegynder SKAL opsøge erfarne helikopterpiloter med henblik på at få sit grej trimmet. Dette skal man gøre *inden* man så meget som overvejer at fylde brændstof på.

Jeg har efterhånden faet opbygget en temmelig omfattende hjemmeside med helikopter-info. Af samme årsag har jeg kontakt til mange helikopterpiloter i landet. Alle skal til hver en tid



Denne "silent"-dæmper, der følger med i kompletsættet, er virkelig effektiv. Den kræver dog en lille udskæring i hooden.

være velkomne til at kontakte mig for at høre, hvor der er hjælp at finde lokalt, og jeg ved, at Rotordisc'en tilbyder det samme. Af alle råd, jeg kan give med hensyn til helikopterflyvning, er dette det allervigtigste!

Konklusion – Hawk III ARTF

For at summere har jeg på meget amerikansk facon lavet en lille "likes / dislikes".

Jeg kan især lide:

- Transmissionen
- Motoren
- Færdiggørelsesgraden
- Værdi for pengene
- Tankplacering
- Swashpladen
- Dæmperen i kompletsættet
- Servoalget i kompletsættet
- Flyveegenskaberne
- Reservedelspriserne
- Konstruktion, der kan flyve lææænge med minimal vedligeholdelse

Jeg kan ikke så godt lide:

- Klistermærkerne – de er svære at få til at sidde fast
- For kort bryst på bolte til rotorbladene – OK i kompletsæt
- Savner lidt autoritet i halen
- Den originale dæmper (støjer mere end strengt nødvendigt)

Nyttige opgraderinger:

- Hovedrotorbremse
- Tryklejer i bladholderne
- Monteringssæt til haleservo på halebom
- Resonansdæmpersæt (hvis man vil have den så støjsvagt som muligt)

Som altid uddyber jeg gerne og kommer med alle de råd, jeg kan.

Kig på min hjemmeside (www.kildholt.dk) for generelle råd om helikoptere. Der er en hel sektion til nybegyndere.

Jeg kan også træffes på telefon 43696667 eller mail: lars@kildholt.dk



Min model:

F-15 Eagle

Af Stig Andersen

Min model er en F-15 Eagle fra Philip Avonds Scale Jets i Belgien. Jeg fik byggesættet gennem Overfly Models i september 1999 og var meget imponeret af den tilsyneladende høje kvalitet af sættet. Sættet bestod af en glasfiber krop i to dele, glasfiber indslugninger og glasfiber afgangsrør til en ducted fan udgave af flyet. Alle dele til vinger, haleplan og finner var håndskåret i letvægtsskum og så meget fine ud. Til sidst var der en del smating i en pose samt et vacuumformet canopy.

Jeg havde en plan, som gik ud på, at modellen skulle kunne motoriseres med både ducted fan og turbine. Dette betød, at jeg måtte lave en del forstærkninger på modellen under byggeriet. En model, der skal kunne holde til de store påvirkninger, som en turbine kan udsætte den for, må forstærkes på vitale steder. Jeg havde jævnlig kontakt til Philip Avonds pr. mail, og han var virkelig flink til at give mig gode tips og byggevejledninger til min model. Jeg har forstærket modellen med 90g/m² kulfibermatte rundt om alle spanter og i næsen, der jo udsættes for store g-påvirkninger, når der trækkes i højderoret.

Modellen stod færdig til prøveflyvning i maj måned 2000. Prøveflyvningen skulle finde sted på vores egen plads i Sønderborg, og jeg allierede mig med Peer Hinrichsen, som også har fulgt med i byggeriet, da jeg ville have modellen godkendt som en stor-model. Tomvægten var 6,5 kg, og der gik 0,7 liter brændstof i de to tanke. Det vil sige, at modellen lige nøjagtig krydsede grænsen under tankningen. Alt gik godt, og jeg fik min model godkendt.

Jeg har fløjet 46 ture med modellen, hvor den har været motoriseret med en OS91/Ramtec/PMP resorør sammensætning. De fleste ture er gået perfekt, men så blev jeg træt af, at modellen havde svært ved at komme fra banen med den "sløve" OS'er, så jeg besluttede mig for at sætte min SimJet 85 turbine i. Det tog kun en uge at ombygge modellen, da jeg jo havde lavet den til det. Jeg prøvefløj modellen til vores årlige stævne i Holstebro, og det gik over al forventning. Nu har den nogle "muller" at spille med. Men samtidig er den jo også blevet tungere. Tomvægten er nu på 7,5 kg og fuld-vægten på 9,5 kg, da jeg skal bruge 2 liter brændstof for at have det lidt sjovt i nogle minutter. Derfor valgte jeg også, at få den stormodel-godkendt en gang til.

I skrivende stund har jeg 17 flyvture med min F-15 og SimJet turbi-



nen. Jeg kan næsten ikke få nok af at flyve med min model; men det er lidt omstændeligt at tage på flyvepladsen for at flyve en enkelt tur, når man skal medbringe alt det grej, som den kræver.

Tiny og Deltastar

to indendørsmodeller med spræl i

Indendørsflyvning: "20 grader, skyfrit, næsten ingen turbulens..."

Således kan man læse i Silkeborg El & Svæv's invitation til indendørsflyvning, og denne vejrudsigt gælder for hele vintersæsonen, hvor vi flyver indendørs.

Som alle andre grene af modelflyvningen gik den første tid med at finde en model, som kunne flyve inden for de givne grænser. Begrænsningerne ved indendørsflyvning er håndgribelige og til at sætte navn på: Vægge, loft, lamper, gulv og evt. håndboldmål/sikker-



hedsnet. Med ekstremt hurtige reflekser er det naturligvis muligt at flyve alt indendørs, men det betyder ikke, at det er velegnet til det, endsige at piloten finder det interessant.

I den spæde start var lofthøjden ikke noget problem, idet modellernes stigeevne var enten negativ (kunne flyve fra et godt håndkast) op til ca. 1 meter pr. minut. Kombineret med få minutters motortid var højdebegrænsningen ikke noget problem.

Stil dig midt i hallen, og kig rundt. Hvis du kigger helt ned i venstre hjørne, ser du det punkt, hvor du har fløjet hen over den nærliggende gård og over den lille skov og næsten ikke kan se modellen mere. Hvis du kigger op, kan du sikkert se et par neonrør i det fjerne. Dette er dog ikke at sammenligne med solen, men ligesom det tager en vis tid at stige til de 99.999 meter, som er den rummelige grænse for udendørsflyvning, tager det en god lang tid, før din fine nye model hænger fast i lamperne.

Svaret er en model med lav planbelastning kombineret med rigeligt power til at stige kraftigt, men langsomt.

Lidt tommelfingerregler for indendørsmodeller:

- Modeller på 3-400 gram kan være flyv-/brugbare (eksempelvis Rumpler Taube).
- Modeller på 2-300 gram er næsten altid flyv-/brugbare.
- Klassen 100-200 gram er den mest populære pga. standard udstyr/byggeteknikker.
- Klassen 50-100 gram er meget interessant, men stiller større krav til byggeteknik og udstyr.
- Under 50 gram skal man til at tælle cyanodråberne og lave mange ting selv. Et nys fra en almindelig vinterforkølelse kan knække hovedbjælken, men ned til de 12 gram er ikke umuligt.
- Under 10 gram? Fritflyverne griner endnu – de bygger mange modeller i 0-10 gram klasserne.
- 1 til -?? gram kræver som regel helium eller brint.

Ingen regel uden undtagelser, men de mest interessante indendørsmodeller ligger i vægtklassen 50-200 gram.

Venstre om!

Når der er mange modeller i luften samtidig, er den uskrevne regel, at man flyver venstre om i hallen. Dette er naturligvis meget fornuftigt set fra en flyveleders synspunkt, men det efterlader en masse ubrugt luftrum i midten af hallen. Hvis dette skal udnyttes, kræver det, at man har en model, som kan lave en vertikal vending – f.eks. en immelman – i stedet for at starte, dreje venstre, dreje venstre, dreje venstre... lande. Midt i hallen

kan man så lege med loop, rulninger, cubanske ottetaller, helikopter/3D-flyvning, eller hvad man måtte have lyst til af narrestreger.

Jeg har prøvet at flyve højre rundt, men det udløser som regel vilde skrig fra de andre piloter. Således henvist til midten af luftrummet (hvor der i øvrigt også er højest til loftet – fortæl det ikke til de andre) skal der flyves med noget, som kan loope og rulle.

Deltastar, meget lav flyvefart og ultra manøvreedygtig:

"Du skal have en Deltastar", var Electric Flight Equipments klare svar, da jeg klagede over, at mine 3-400 grams modeller konstant bankede i væggen/loftet.

Deltastar er en model på ca. 80-90 gram startklar, så det kræver noget af det dedikerede indendørsudstyr at holde den på den vægt. En 14 grams elektromotor svinger en 10*5 kulfiberpropel med ca. 2200 rpm, servoerne vejer 2,4 g stykket, og mylarbeklædningen vejer 2,2 g/m².

Jeg flottede mig dog og ofrede et par ekstra tiendedele gram på at male modellen. Træværket fik en tur med rød og gul bejdse inden beklædningen med den transparente mylar. Jeg måtte dog finde mig i en masse hvide pletter alle de steder, hvor der var limet. Der hvor cyanoen er trængt ind i balsaen, har bejdsen ikke en chance for at trænge ind.

Deltastar er utroligt manøvreedygtig og har sammen med Bo Christensens "Myg" fløjet under, over, bagved og imellem propellerne på Catalinaen på Danmarks Flymuseum. Udvendige loops er den helt genial til, hvilket – som mange andre opdagelser – skete ved en fejltagelse. Jeg fløj tæt forbi en anden sender i 2 meters højde; en lille radioforstyrrelse senere fløj Deltastar'en den modsatte vej på ryggen. Det måtte prøves: Op i 3 meter for at være sikker, dyb indånding, pinden helt frem. Vupti, Deltastar kvitterede med det nydeligste udvendige loop.

Det er selvfølgelig også gået galt en del gange, men det har ikke kostet mere end et tabt understel eller en motor, som blev slået løs. På billederne optræder Deltastar halvnøgen; det skyldes, at vingebeklædningen på den ene halvdel blev flånsat op af propellen fra en anden model. (Der gik lidt combat-flyvning i den ved forarets sidste indendørsaften) ➤

Billederne:

1. Claus Tønnesen flyver med sin Tiny.
2. Detalje på Deltastar.
3. Motor på Deltastar
4. Motor på Tiny.
5. Nem Servoinstallation.



Til den nye sæson er den blevet udstyret med en 12 grams Astro Firefly motor. Som supplement til 8³:50 mAh nicad pakken skal der også prøves med 3 stk. Tadiran Lithium 430 mAh celler.

Tiny, velflyvende og manøvredegytig med standard udstyr:

Tiny dukkede op på Internettet i december 1999

(<http://www.rcmicroflight.com>). Jeg byggede en udendørs Tiny i foråret, 20% større end originalen. Udstyret med en speed 280 BB er det en rimelig hot funflyer.

Til indendørsæsonen 2000 er der blevet bygget en "rigtig" indendørs Tiny. Denne er udstyret med standard udstyr, og den blev bygget uden konstant skelen til, om man ikke lige kunne lette hver eneste del med et par tiendedele gram. Ribber og lister blev bejdset før samlingen for at undgå de hvide pletter, som plager Deltastar'en, og resultatet er blevet ganske overbevisende.

Der blev anvendt den "kraftige" 7 g/m² mylar til beklædningen, hvilket gør den meget mere modstandsdygtig overfor småskrammer og småcrash.

Jeg manglede en modtager, så der blev indkøbt en Graupner XP-8 modtager på 6 gram. Det er da ikke standard, tænker du måske, men fakta er, at det er en af de billigste modtagere på markedet i dag. Den kræver godt nok et specielt mikrokrystal, men da den benytter standard servostik, vil jeg stadig klassificere den i standardklassen.

Servoerne er almindelige Ultra BB servoer på 5,6 gram stykket. En Schulze Slim 8E fartkontrol var på lager, så den blev naturligvis genbrugt.

Multiplex har sendt et 150 serie motor/gear sæt på markedet. Jeg fandt et par anmeldelser af sættet og kunne konstatere, at det er 150BB versionen, som er interessant. Forskellen på 150 og 150BB er ikke kun de to kuglelejer på udgangsakslen; det er også to helt forskellige motorer, som anvendes. Udstyret med en APC 9*4,7 slowfly propel bliver det til 3400 rpm og et strømforbrug på 1,5A ved 8,7 volt.

8,7 Volt er den spænding, som 3 stk. Tadiran lithium celler leverer under belastning. Indrømmet, lithium celler er prismæssigt stadig i den eksklusive del af prisspektret, så denne del af udstyret er ikke helt standard. Flyvetider på en halv til en hel time pr. opladning gør, at man slipper for at skulle slæbe lader og akku med ud og flyve. Hvis du står overfor at skulle købe nye accuer til indendørsbrug, vil jeg anbefale, at du overvejer en lithium løsning.

Totalvægten på denne Tiny kom helt op på 180 gram, hvilket må betegnes som tungt, men en realistisk vægt, når der benyttes standardudstyr. 120-

140 gram er absolut inden for rækkevidde, og de 100 gram kan sikkert nås. Den er dog ikke håbløs tung på 180 gram; planbelastningen er stadig nede på 12,5 g/dm², så den flyver dejligt langsomt rundt i hallen.

Ved prøveflyvningen blev også kortvarigt eksperimenteret med 2 stk. lithium celler, hvilket reducerer vægten til 160 gram, men det reducerer også stigeevnen til ca. 2 meter pr. omgang.

Loop og rul er intet problem, naturligvis ikke lige så langsomt og elegant som en Deltastar på 90 gram, men absolut stadig meget overbevisende og brugbart.

Her er en oversigt over det udstyr, som er anvendt i Deltastar'en:

- 10*5 kulfiberpropel, 3,8 g
- Firefly motor fra Astro, 16:1 planetgear, 12 g
- Servoer fra WES Technik, 2,4 g pr. stk.
- Modtager, 2,3 g incl. antenne, kryстал og stikforbindelser til servoer
- Fartkontrol, 1,5 A max., 0,9 g plus ledninger.
- 3 stk. Tadiran Lithium 430 mAh celler, 8 stk. 50 mAh NiCad celler. 3 stk. Tadiran Lithium 800 mAh celler,
- Lader til lithium celler.

Claus Tønnesen
Claus@tonnesen.dk

Nordisk Mesterskab F3B 2000

12.-13. august

Nordisk mesterskab i FAI svæveflyveklassen F3B afholdes hvert andet år, og i år var det Sveriges tur til arrangere det. F3B svæveflyvning indeholder 3 discipliner: varighed, distance og hastighed, og man kan læse en nærmere beskrivelse herom i ModelflyveNyt nr. 2/96.

Lidt om arrangementet

I Sverige er det organisationen RCSS (Radio Control Soaring Sweden), som er den drivende kraft bag svensk F3B og F3J. I år havde de været så venlige at arrangere stævnet ved Herrljunga Modelflygklub beliggende ca. 100 km øst for Göteborg og ikke som tidligere ved Örebro, hvilket betød en noget kortere transport for os danskere. Selvom

den officielle indbydelse til stævnet kom relativt sent og lige i sommerferieperioden, lykkedes det hurtigt at samle 2 hold à 4 seniorer (normalt må man deltage med 3 seniorer og en junior pr. hold, men da der ikke er nogen aktive F3B juniorer i Danmark p.t., må man i stedet gerne sende 1 senior mere).

Holdene blev sammensat med følgende piloter fordelt udtagelsesmæssigt:

Hold 1	Model/sender
Jesper Jensen	Ellipse 3 Cam/ Graupner MC 24
John Rasmussen	Trinitus/Graupner MC 24
Jan Hansen	Ellipse 3 Cam/ Graupner MC 24
Morten Christensen	Trinitus/Graupner MC 20

Søren Helsted og Brian Dylmann i færd med at hjælpe Søren Krogh taktisk afsted på en distanceopgave.



Hold 2	Model/sender
Brian Dylmann	Ellipse 3 Cam/ Graupner MC 24
Søren Helsted	Ellipse 2V/Futaba FC 18
Søren Krogh	Ellipse 3 Cam/Multiplex 3030
Uffe Markussen	Trinitus/Futaba FC 18

Vi ankom til Herrljunga fredag aften og blev indkvarteret i et fint forsamlingshus kun 2 km fra flyvepladsen, hvor vi fik anvist soveplads i det, man vel kan kalde teatersalen. De kvindelige hjælpere havde på forhånd reserveret soveplads på scenen bag tæppet – og ikke noget med svensk can-can!

Samme aften blev der afholdt informationsmøde i klubhuset på modelflyvepladsen, som i øvrigt var på størrelse med en lille landsbyskole indeholdende hall, stor spisesal med plads til 60 personer, køkken, værksted og et stort opbevaringsrum på loftet. Dertil en tætklippet green på 250 x 350 meter omgivet af græsmarker. Kanonforhold til en uhørt billig husleje på 6.000,- SEK pr. år! Misundelsen hører dog hurtigt op, når man ser deres ølpriser.

Lidt om konkurrencen

Briefing startede lørdag morgen kl. 9.00, og der blev annonceret flyvning af 5 runder: 3 runder om lørdagen og 2 om søndagen.

Vejret viste sig ikke fra sin bedste side, dvs. overskyet med småregn og med en vind omkring 2-3 m/s 90° skrat på spillinien. I de første forsøg på start af varighedsflyvning blev modellerne efter katapulten skudt op i skydækket, som lå i ca. 200 meters højde. Start af første runde blev derfor udskudt en halv time, indtil der blev lidt højere til "loftet".

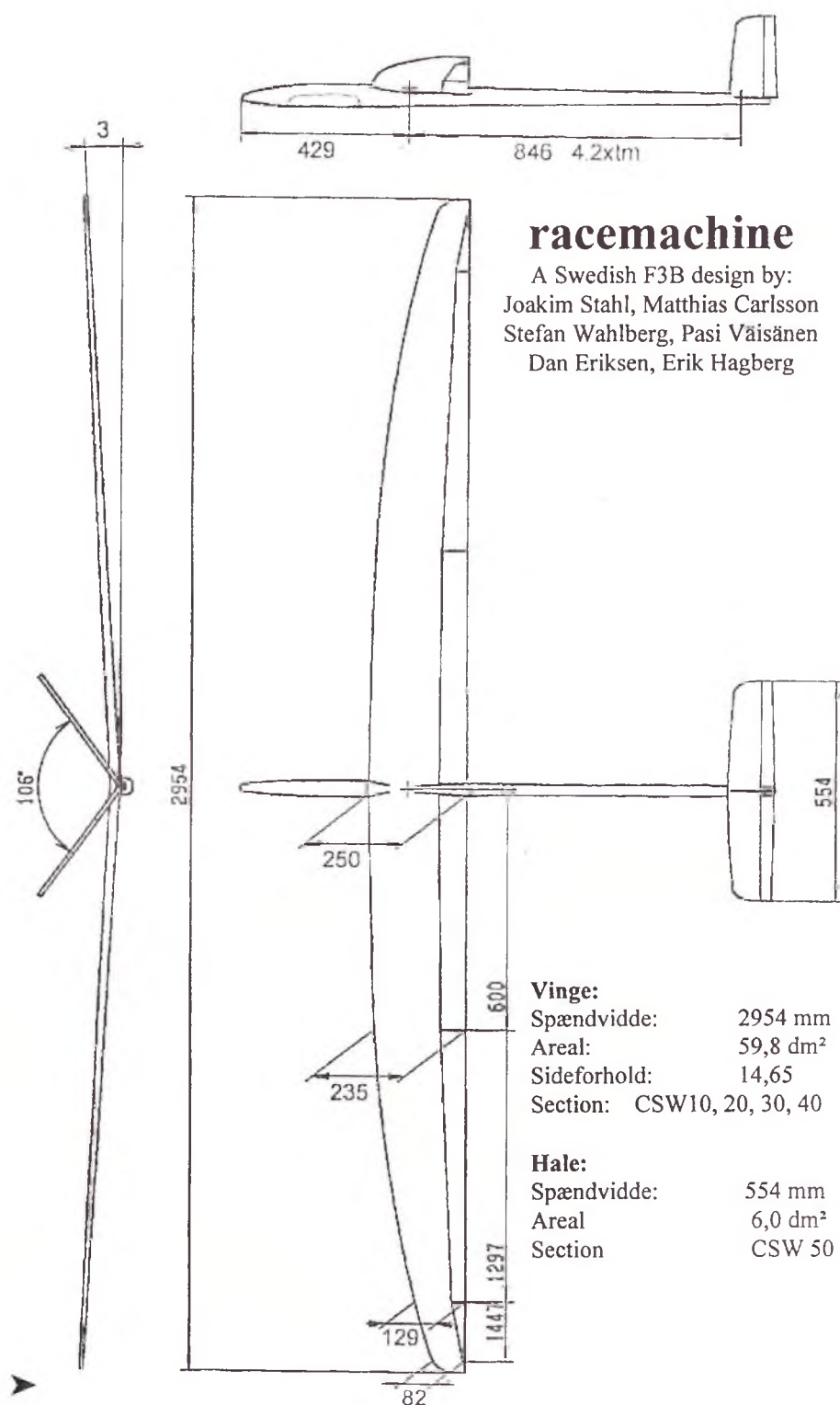
De lave skyer forsvandt da også, men nu skulle det vise sig, at vinden havde drejet yderligere om, så vi blev nødt til at starte i 45° medvind. Det voldte dog ingen problemer for de generelt rutinerede piloter, som blot trak deres model godt ud til siden og først indledte katapultstarten på tværs af spillinien over omløberen. Herved får man faktisk også et langt bedre overblik over katapultstarten.

Først på formiddagen var termikken meget svag, grænsende til neutral, og i varighedsflyvning nød svenskerne derfor stor fordel af deres ekstremt lette F3B svævere. Senere på dagen blev der udløst små termikbobler, som alle kæmpede intenst om at flyve i og dermed opnå fuld flyvetid på 10 minutter – så intenst, at John Rasmussen og Brian Dylmann i 2. runde tørnede sammen med store skader til følge, hvorfor begge måtte tage reservemodellen i anvendelse.

Lige så koldt og fugtigt vejret var om lørdagen, lige så varmt og tørt blev det om søndagen med blå himmel og



Svenskernes Racemachine'r på række.



racemachine

A Swedish F3B design by:
Joakim Stahl, Matthias Carlsson
Stefan Wahlberg, Pasi Väisänen
Dan Eriksen, Erik Hagberg

Vinge:

Spændvidde:	2954 mm
Areal:	59,8 dm ²
Sideforhold:	14,65
Section:	CSW10, 20, 30, 40

Hale:

Spændvidde:	554 mm
Areal:	6,0 dm ²
Section:	CSW 50

cumulusskyer – ideelt F3B vejr. Det resulterede også i nogle hurtigere speedflyvninger, hvor Pasi fra Sverige præsterede konkurrencens bedste speed på 15,32 sek. for gennemflyvning af de 4 x 150 meter. Bedste distanceflyvning blev gennemført med 27 ben à 150 meter.

Svenskerne fløj som ventet godt, og de løb igen i år med sejren, som det også fremgår af resultatlisten. Specielt i distanceflyvning fik vi danskere nogle drøje hug og tabte med op til 4-5 ben i forhold til svenskerne.

Lidt om modellerne

Følgende modeller blev anvendt:

Race Machine

Space Wolf

Ellipse 3 Cam og 2V

Trinitus

Cobra Calypso

Tragi 600 og 700

Jeg vil her fremhæve svenskernes vindermodel og egenkonstruktion Race Machine, som er blevet videreudviklet siden VM 99 i Sydafrika. Karakteristisk for modellen er dens vinge med helt lige bagkant og kraftigt aftagende vingekorde, som ender i smalle tipper uden fancy winglets. Helt moderigtigt er den blevet forsynet med sma ekstra krængerror, som tvangsstyres fra de traditionelle krængerror – en detalje, som især ses på nyere F3J modeller. Kroppen er til gengæld blevet konstrueret på næsten gammeldags manér uden aftagelig næsekonus og med snørklet adgang til styreelektronikken via et canopy i bunden! – et tilbageskridt, som svenskerne prøvede at forsvare med en vægtbesparelse samt med det faktum, at Race Machine kun vejede omkring 1800g !!

Oprindeligt var modellen designet med V-hale (se konstruktionstegning), men Joachim Stahl var utilfreds med dens retningsstabilitet og skar v-hale opsatsen af og støbte en ny krydshale, som kunne skydes ind i halebommen og limes fast. Designet af den nye krydshale, som i øvrigt er påfaldende identisk med den, som schweizerne anvendte til VM 99, ligner mest af alt en stor hajfinne, og skønheden kan diskuteres. Men ét var sikkert – siderorseffekten på den knap 30 cm høje sidefinne med asymmetrisk profil så særdeles effektiv ud, og i distanceflyvningen præsterede modellen nogle flotte sving med minimalt højdetab.

Der blev selvfølgelig hurtigt lavet vittigheder om den store sidefinne. Eksempelvis skulle svenskerne ved de første flyvninger om morgenen med lavthængende skyer altid vente én time længere end os andre på opklaring, så de kunne se modellen helt tydeligt – deres sidefinner ragede simpelthen altid op i skyerne!!



John Rasmussen kaster graciøst Jan Hansens Ellipse 3Cam.

Og sidst, men ikke mindst, en tak

Der skal lyde en stor, velfortjent tak til Herrljunga Modelflygklub, som med dygtige hjælpere hele weekenden sørgede for en flot afvikling af NM 2000. En stor tak skal også lyde for en perfekt forplejning – uden mad og drikke duer helten jo ikke!

På de danske deltageres vegne vil jeg også gerne sige tak til RC-unionen for økonomisk støtte.

Brian Dylmann

Resultater

Individuelle:

Pl.	Navn	Hold	Point
1.	Pasi Väisänen	SVE 1	14728
2.	Dan Eriksen	SVE 1	14433
3.	Joakim Stahl	SVE 1	14395
4.	Jesper Jensen	DAN 1	14101
5.	Jan Hansen	DAN 1	14021
8.	John Rasmussen	DAN 1	13572
9.	Søren Helsted	DAN 2	13509
10.	Søren Krogh	DAN 2	13432
11.	Morten Christensen	DAN 1	13295
12.	Brian Dylmann	DAN 2	13280
22.	Uffe Markussen	DAN 2	9789

Hold:

Pl.	Hold	Point
1.	Sverige, hold 1	43556
2.	Danmark, hold 1	41695
3.	Sverige, hold 2	40396
4.	Danmark, hold 2	40223
5.	Finland	37516
6.	Norge	37014

Pico-Cub fra Multiplex

Af og til byder jobbet som rc-redaktør på uventede arbejdsopgaver. Poul Møller fortæller her om en lille ekstra tjans, der uventet kom dumpende.

En fredag eftermiddag, da jeg kom hjem fra arbejde, lå der en seddel fra posthuset: Der var en pakke til mig. Jeg skyndte mig at forsikre konen om, at jeg ikke havde bestilt noget, og at jeg ikke anede, hvad det var. Turen gik hurtigt til det lokale posthus (det er heldigvis ikke nedlagt endnu), hvor jeg fik udleveret en aflang pakke. Inde i pakken var en æske med en Pico-Cub fra Multiplex og en følgeskrivelse, der sagde at modellen var til testbrug. Se, sådan en oplevelse løfter jo en oktoberfredag!

Af den mangesprogede – desværre ikke på dansk – og udmærkede byggevejledning fremgik det, at modellen kunne bygges på en aften. På kassen stod sågar, at den kunne være flyveklar på 3 timer. Det måtte testes.

Det holdt ikke med de 3 timer, men jeg gik i gang ved femtiden og var færdig ved midnatstid – og undervejs lavede jeg aftensmad og så tv-avis, så påstanden med en aften holder i hvert fald.

Næste dag var det totalt vindstille, så mindre en 18 timer efter at jeg havde hentet pakken med modellen, forlod den færdige Pico-Cub min hånd til sin jomfruflyvetur på min lille testflyveplads 200 m fra min bopæl.

Det er herligt at flyve med små modeller! Nå, men inden jeg vil skrive om modellens flyveegenskaber, må jeg hellere beskrive byggesættet og bygning af modellen.

Byggesættet

Det drejer sig om en Piper Cub-lignende

de model i støbt skum, og til en Piper er det selvfølgelig gult skum. Med i kassen er det nødvendige tilbehør i form af link, nogle få træstykker, hjul, understel, plastmotorcowl, ark med klistermærker, byggevejledning og en motor med Günther propel. Multiplex havde dog også lagt en motor med gear med i pakken. Den gearede motor er i vejledningen omtalt som tuningsudstyr, man kan vælge, hvis man vil have lidt bedre ydelse ud af den lille 400 motor.

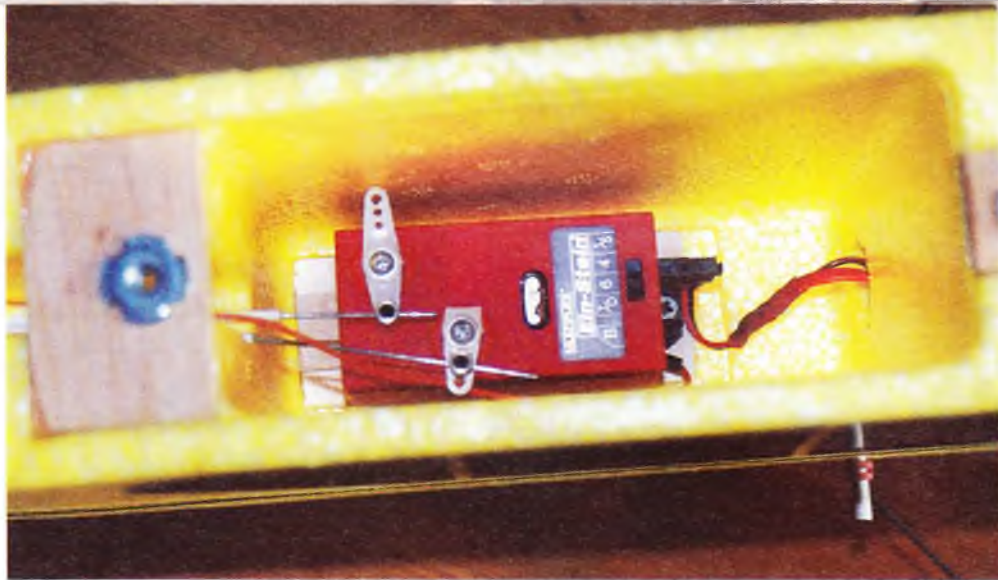
Vejledningen beskriver i tekst og billeder punkt for punkt, hvordan modellen skal samles. Og hvis man ikke er god til sprog, vil jeg mene, at det er muligt at klare sig med billederne og lidt sund fornuft. Der er ikke så meget at lave, at man kan komme til at lave noget forkert, hvis bare man følger rækkefølgen på billedserien nogenlunde. Alle limninger laves med 5 min. epoxy. Har man god tid, kan man langt hen ad vejen bruge almindelig hvid lim.

Cub'en samles

Inden jeg gik i gang med selve byggearbejdet, sleb jeg alle skumdelene med fint sandpapir. Så forsvandt ikke kun alle støbegrater, men også de prikker, der er overalt på den slags støbte skumdele. Med forsigtighed kan det lade sig gøre ikke at lave grimme ridser i skummet. Efter afslibningen fik delene en omgang med støvsuger.

Byggeriet begyndte med at lime højde- og siderør på plads. Rorfladerne er hængslet med tyndt skum i den ene side. For at få et godt og holdbart hængsel laver man først et spor på ydersiden af hængselslinien og dækker den med tape. Et par specialhorn limes på plads med epoxy.

Da jeg er den lykkelige ejer af en Einstein (sammenbygget modtager og to servoer), monterede jeg den i modellen. Trækket til højde- og siderør sker med tynde pianotråde i plastrør. Det er et præcist og let træk, når man passer



Et kig ned i radiatorummet – det er nemt.

på ikke at bøje kablerne. Midt i bagkroppen er et skumspant, som kablerne stikkes igennem. Med en dråbe epoxy ved skumspantet, og hvor kablerne går ud gennem bagkroppen, er der fint hold på dem, så slør undgaes. Pianotråden spændes fast på rorhornet med de medfølgende justerbare link. Det gør det meget nemt senere at justere rørene.

Jeg valgte at montere den gearede motor – ikke for at kunne flyve hurtigere, men fordi man generelt opnår længere flyvetider med gearede elmotorer. Både med og uden gear monteres motoren på den samme træplade. Når motoren er monteret, tilpasses cowlet og skrues på plads.

Nu manglede kun et par træstykker i siderne af batterirummet på undersiden af modellen. Disse træplader støtter understellet, der er lavet i tyndt pianotråd. De tre dele til understellet limes sammen med epoxy inde i et lille rør i hver side. Disse rør er samtidig aksler for de medfølgende letvægts-hjul. For ikke at lime hjulene fast skal rørene udvendig smøres med lidt olie inden sammenlimningen.

Vingen samles med en kort hoved-

bjælke, og efter indlimning af lidt træstykker med islagsmøtrikker i kroppen og et par forstærkninger i vingen er den klar til at blive skruet på kroppen med et par nytonskruer.

Vejledningen fortæller, hvordan man kan lave et par vingestræbere af tynd pianotråd, hvis man påregner at udsætte sin Cub for lidt hårdhændet flyvning – som fx skoleflyvning – men de følger ikke med i byggesættet, så jeg byggede testmodellen uden. Vejledningen siger også, at modellen er stærk nok til almindelig flyvning uden stræberne, men man skal under alle omstændigheder lade være med at udsætte modellen for negative g-påvirkninger – det gælder for øvrigt også for den rigtige Piper Cub.

Batteri

Til den gearede motor anbefaler vejledningen en 7 celled akku med 500AR celler. Hvis man benytter motoren uden gear, er 6 celler af typen 600 AA nok. Med 7 celler i batterirummet er tyngdepunktet inden for tolerancerne +/- 5 mm fra 60 mm fra vingens forkant – dog lidt til den bagerste side.

Nu skilte kun programmeringen af

Den færdige skummodel er en køn lille sag.





Motorfundamentet limes på plads, her med den gearede motor skruet fast. Uden gear limes motoren fast i selve fundamentet.



Med de medfølgende rorfittings er det nemt at justere rorfladerne.

senderen Pico-Cub'en fra sin første flyvetur. De anbefalede udslag på rorene blev hurtigt programmeret ind, og hele modellen blev tjekket igennem en sidste gang.

Første flyvning

Vejledningen angiver, at håndkastforsøg ikke kan bruges til noget med denne model, så det var bare at kaste modellen med motoren på næsten fuld gas. Jeg har vænnet mig til ikke at kaste el-modeller med motoren på fuld gas, da nogle af dem har for vane at stikke næsen lige til vejrs – for herefter at stalle i en lidt kedelig højde. Pico-Cub'en havde dog ingen problemer overhovedet. I det vindstille vejr fløj den ret fremad og kravlede stille til vejrs. Det indbyggede nedad- og højretæk passer meget fint. Med fulde omdrejninger fløj modellen lidt hurtigere, men efter min mening skal en Cub flyves stille og roligt rundt, så hurtigt fandt jeg positionen på gaspinden, hvor Cub'en fløj adstadigt rundt i noget, der godt kunne ligne skalarigtig hastighed uden at stige til vejrs eller dale mod jorden. Cub'en var med det lidt bagudtrukne tyngdepunkt rimelig livlig på rorene – uden dog at være kritisk på nogen punkter.

Det var meget svært at provokere et stall frem. Når jeg langsomt gav højderor, hævede modellen næsen lidt og fløj endnu langsommere, mens den – ligeledes langsomt – nærmede sig jorden. Med fuld gas var det muligt at få Cub'en til at flyve rundt med næsen løftet. I begge tilfælde uden nogen tendenser til tipstall – det var endog muligt at manøvrere forsigtigt rundt med sideroret. Hårdt provokeret var det muligt at stalle Cub'en, men den faldt aldrig til mere end ligeudflyvning.

Nu er en Cub ikke noget kunstfly, men efter at have set et par rigtige Piper Cub's lave, hvad næsten må kaldes luftballet ved en flyveopvisning, synes jeg godt, at jeg kan tillade mig at lave lidt af samme slags med en model. Så på næste flyvetur blev den lille skumcub – med al respekt for de manglende vingestræbere – trukket rundt ved

ørene, hvilket den klarede i fin stil. Selv et forsigtigt – men på ingen måde skalarigtigt – loop overlevede den. Når det er tid til landing, kan Pico-Cub'en ved forsigtigt at trække højderor sættes meget blidt på jorden. I en lille smule modvind kan den fjerlet landes lodret.

Der er god plads i batterirummet, så jeg prøvede også at sætte et lidt større batteri af typen 700AR i modellen. Den ekstra vægt generede på ingen måde modellen. Tværtimod blev den mere rolig at flyve nu, hvor tyngdepunktet også kom lidt frem. Det større batteri gav også lidt ekstra flyvetid, så tider på over 10 minutters flyvning let kunne opnås.

Jeg prøvede ikke at flyve modellen med den ugearede motor, men mine erfaringer med denne motortype i lig-

nende småmodeller siger, at det udmærket kan fungere. Heller ikke med direkte træk vil det være nødvendigt at flyve med fuld kraft. Det giver et lavt strømtræk, og flyvetiden bliver fornuftig – skønsmæssig 5-7 minutter.

Konklusion

Som det fremgår af ovenstående, kan jeg kun anbefale Multiplex's Pico-Cub. Det er en herlig lille, hurtigt bygget og let fløjet model, som med sine godmodige flyveegenskaber helt klart henvender sig til begyndere, men som rutinerede piloter også kan have meget fornøjelse af. Til nybegyndere vil jeg anbefale at placere tyngdepunktet 55 mm bag vingens forkant, så får man praktisk talt en model med indbygget autopilot. Den mere rutinerede pilot kan godt placere tyngdepunktet lidt længere bagude, og monteres der også vingestræbere, får man en model, der lægger op til – også kan klare – lidt sjov. Monterer man modellen med den medfølgende motor, og køber regulator og batteri, der passer til den, får man en billig og velflyvende model.

Specifikationer:

Vingefang	1160 mm
Kroppens længde	785 mm
Vingereale ca.	28,3 dm ²
Vægt (med 500AR akku)	630 g
Vingebelastning	22 g/dm ²
Profil	Benedek (mod., gjort tykkere)
Pris – model m motor	set til kr. 530,-
Pris – løst gear og propel	set til kr. 142,-

Besøg hos Hobby World

Poul Møller har på en tur til Jylland besøgt Hobby World ved Vejle, og han fortæller her lidt om butikken, som han faktisk har fulgt lige fra starten for ca. 7 år siden, hvor Erik Toft var klubkammeret med redaktøren. De første 4½ år lå Hobby World i Korsør, hvor "butikschef" Birgit Toft sammen med sin mand Erik besluttede, at hendes mange års erfaring fra en hobbybutik i Ålborg kunne bruges i egen butik. Da Erik Toft var færdig med at styre byggeriet af Storebæltsbroen, valgte de at flytte tilbage til Jylland, hvor det blev lidt uden for Vejle, at de fandt stedet, der kunne danne ramme om både butik og bolig.

Det er i dag Birgit, der driver butikken, mens Erik – som han med et skævt grin siger – er tilknyttet som "konsulent". Parret supplerer hinan-

den fint, da de begge har stor erfaring med modelhobby. Birgit er med sine mange års erfaring god til at hjælpe folk til at få lige præcis de ting, de har brug for, og Erik kan med sin erfaring som aktiv pilot med alle typer modeller og radioanlæg give mange gode råd. Han kan ligeledes bruge sin store forhandlererfaring fra sine år som ingeniør til at finde gode tilbud – og få dem hjem til priser, så "kunderne får værdi for pengene".

Med butiksløkkale, kontor, pakkerum og lager fylder Hobby World det meste af en etage i huset, men det er nødvendigt med mange varer, når man som Hobby World satser på at levere modelfly og tilbehør til alle grene af vores hobby. I de mange kasser med byggesæt kan man da også finde sports-, svæve-, el-, kunstflyvnings-, skala-

EPP- og indendørsmodeller plus et par helikoptere. På væggen med tilbehør kan man finde de fleste af de mange småting, der er uundværlige for os alle.

Mange af kasserne indeholder næsten færdige modeller, der i dag giver så god værdi for pengene, at mange vælger at købe sådanne modeller. Kvaliteten på arbejdet er da også i mange af byggesættene fuldt på højde med, hvad mange hobbyfolk selv kan lave – og så er en flot model samlet på få timer. I efteråret – hvor disse linier skrives – spores dog en stigende interesse for traditionelle træbyggesæt. Folk skal have lidt at lave i de lange vinteraftener.

I andre kasser er der modeller af det nye – og endnu ikke så kendte – materiale EPP. Hvis man tror, at det kun bruges til skræntcombatmodeller, må man tro om. Hos Hobby World kan man ud over combatvinger og -skalfly få små skala- og træningsmodeller i det uforgængelige materiale.

Hobby World gør meget ud af at finde modeller, hvor kunderne får noget for pengene. Derfor kan man på hylderne finde mange byggesæt fra fabrikanter, der endnu ikke er så kendte. Selvfølgelig er der også ting fra Graupner, Great Planes, Multiplex og robbe – for nu bare at nævne nogle få af de kendte fabrikanter – men der er også mange ting fra tjekkiske Hacker, amerikanske Dave Aircraft og andre mere ukendte fabrikanter.

Det er ikke alle, der benytter den fine mulighed for at parkere lige uden for butiksdøren og ved selvsyn finde ud af, hvad lommepengene skal bruges til. Hobby World har et stadigt stigende antal kunder på Sjælland, og de fleste af dem får sendt varerne med posten. Det er der også kunder i andre dele af landet, der gør. Ca. halvdelen af omsætningen ligger i dag på varer, der sendes med pakker ud til kunderne.

Har man nu købt fx. et computeranlæg og sidder langt fra Vejle med pro-



Birgit Toft finder den rigtige propel.



Erik Toft viser Graupners nye mc 12 sender frem.

grammeringsproblemer, er der selvfølgelig også hjælp at hente. Erik kender de fleste anlæg og kan via telefonen hjælpe folk, så de kan trykke på knapperne og få radioerne til at gøre det, folk vil have dem til. Som Erik selv siger: "Der må ikke være problemer med grejjet, det skal være sjovt af flyve!". Mens vi snakkede om radioanlæg, viste Erik og Birgit det nye Graupner MC 12 frem og gjorde opmærksom på, at det er et godt anlæg, der kan en masse til en fornuftig pris. For de kun ca. 1.800 kr., det koster, får køberen en stor modtagerakku og en servo med i købet.

Erik syntes faktisk, at det nogle gange kunne være lidt svært at få fortalt om alle de spændende ting, der kommer, og under hele besøget viste han og Birgit da også mange ting frem med kommentaren: "Har du set den...". Deres udsendte gjorde med et

smil opmærksom på, at der nok kunne tegnes mere end én annonce i Modelflyve Nyt, men fik at vide, at det er dyrt nok med en side. I stedet kan folk da også kigge ind på Hobby Worlds hjemmeside (se adressen i annoncen). Siden indeholder ud over mange billeder af tilbud også link til de forskellige fabrikanter.

Selv om det tager tid at drive butik, har parret stadig tid til at være aktive på flyvepladserne rundt omkring. Birgit og Erik pakker gerne varevognen med varer og kører ud og møder kunderne til træf. Ud over at vise varer frem får Erik også tid til at flyve. Erik, der er tidligere dansk mester i kunstflyvning, F3B og skræntflyvning, koncentrerer sig nu mest om kunstflyvning. Men der bliver også tid til helikopter- og den mere showprægede 3D-flyvning. Næste gang der er VM i kunstflyvning, har Erik to franske Alliance-modeller med YS 140 firtaktsmotorer klar. Modellen benyttes af den nuværende verdensmester, og selv om Erik med sit Futaba 1024 anlæg ikke regner med at styre direkte mod verdensmestertitlen af den grund, er det jo altid rart at flyve med en model, der er konkurrencedygtig. Birgits aktive karriere er lidt mindre ambitiøs, men sommeren igennem har hun haft fornøjelse af at lære et barnebarn at flyve med den nye Pico-Cub fra Multiplex.

Efter 1½ time var jeg nødt til at tage videre, men jeg kunne godt have brugt meget længere med at gå og kigge på hylderne og snakke modelflyvning med Erik. Birgit og den handfuld kunder, der var dukket op under mit besøg.

Der er altid gode muligheder både for at se på vareudbudet og for at få sig en god modelflyve-snak.



Europamesterskab F3C

Assen, Holland



Det danske hold bestod af – fra venstre – Michael Nyegaard, K.H. Nielsen, Svend Plougstrup og Søren Østergaard.

Europamesterskabet i F3C helikopter blev i år afholdt den 18.-26. august i Assen, Nord-Holland.

Det danske hold bestod af: Svend Plougstrup, holdleder Michael Nyegaard, pilot Kaj Henning Nielsen, pilot Søren Østergaard, pilot Ellen Plougstrup og Benthe Nielsen var hjælpere.

Inden vi nåede så langt som til Holland, var der gået meget forud. Den første bulletin om konkurrencen kom for ca. 1 år siden, og siden modtog vi løbende bulletiner med oplysninger, tilmeldinger m.v.

Alle disse administrative ting klarede Benthe, så alt var bare på plads – og godt for det, for kort tid inden afrejsen fik vi besked fra Holland om, at de ikke havde fået startgebyret. Ville det nu betyde, at vi ikke kunne deltage?! Nej, heldigvis var der orden i Benthens papi-

rer, så i løbet af kort tid havde hun fundet kvitteringen for indbetaling af i alt USD 2.040; pengene var sendt på en check. Problemet var ganske enkelt, at checken var blevet væk. Flere af organisationens medlemmer kunne nemlig godt huske, at de havde set checken, så deltagelsen var sikret. Vi kunne betale ved ankomsten med en ny check.

Fredag den 18. august var ankomstdag med tilmelding og registrering samt første holdledermøde.

46 piloter var tilmeldt konkurrencen. Disse piloter repræsenterede 15 lande.

Det danske hold var ankommet et par dage i forvejen for at få testet modellerne og vænne sig til forholdene. Materiellet fungerede tilfredsstillende, så nu var det næste punkt den officielle træningsflyvning lørdag den 19. august på konkurrencebanen. Alle



hold har til denne testflyvning hver en halv time, dvs. ca. 10 minutter pr. pilot. For danskerne forløb denne 1. flyvning tilfredsstillende, og vi var nu i gang, og forventningerne og stemningen var i top.

Til de officielle flyvninger havde vi fået tildelt startnumrene 7-10-40, hvilket betød, at Michael skulle starte og herefter fulgte Søren og Kaj Henning.

Da Michael landede, var han selv klar over, at det ikke var det bedste resultat, han havde præsenteret – om det var opstartsnerver eller andet, der spillede ind, vides ikke, men materiellet kørte. Det gjorde det også for Søren og Kaj Henning.

Efter 1. runde var Søren nr. 23, Kaj Henning nr. 25 og Michael nr. 37. Disse placeringer rakte til en beskeden holdplacering som nr. 10. Dagens vinder var den regerende mester Rudiger Feil, Tyskland.

På aftenens holdmøde var alle enige

Europamesterskabets samlede skare af deltagere.



om, at nu var vi kommet i gang, og resultatet kunne forhåbentlig kun blive bedre.

Gennem flere år har der på det danske hold været tradition for, at der hver aften er is til dessert. Det går på omgang, hvem der giver – en rigtig dejlig tradition.

Oven på en god nats søvn stod holdet op til en dejlig morgen med næsten ingen vind og solen på vej op over horisonten, så i dag skulle der laves forbedringer i forhold til gårsdagens flyvning. Og jo, det skete, Michael stormede frem til en 15. plads og Kaj Henning en 19. plads, men Søren gled desværre ned på en 28. plads. Resultatet betød, at holdet nu var rykket op på en 7. plads.

På trods af den meget svage vind var vejret dog noget drilsk, da vinden under flyvningen kunne skifte retning 180 grader flere gange, så det var lidt af en satsning, når flyveretningen skulle vælges. Vi var dog så heldige at vælge rigtig i vores flyvninger.

Vi var nu halvvejs gennem de indledende runder – uden problemer. Det var da også den generelle situation. Modeller og radioer er nu så gode og pålidelige, at det næsten er utænkeligt, at der kan ske uheld. At man altid skal tænke på sikkerheden, skal dog aldrig glemmes, og vi nåede desværre også at få en påmindelse herom, da italieneren Stefano Lucchis model i anden finalerunde fortsatte med at rulle for til sidst at ramme jorden lige uden for flyvepladsen – årsagen til uheldet forblev ukendt.

Efter de enkelte dages officielle flyvninger var der ved flere lejligheder mulighed for at se 3D flyvning af den nervepirrende slags. Det var især israeleren Efraim Kastiel, der viste suveræn flyvning. Jeg har ikke tidligere set flyvning, der kan sammenlignes med det, vi her fik at se. Flyvningen kan ikke beskrives, den skal ses.

De to sidste runder ændrede ikke meget i stillingen: Michael og Kaj Henning lå stabilt, Søren rykkede op på en 20. plads, og holdets placering var stabil omkring en 7.-8. plads; men ingen tvivl om, at vi kunne være flyvningerne bekendt. Det er meget svært at komme op fra den "grå masse" i midten; der skal trænes meget, og man skal samtidig have det fornødne held. En anden meget vigtig faktor, der spiller ind på resultaterne, og som også blev diskuteret under dette EM, var dommerne.

Noget af det, som gør det meget frustrerende at se på bedømmelserne efter en god flyvning, er, at det er meget svært at se forskel på pointene mellem den og en noget dårligere udført flyvning. Der er ofte kun en meget lille pointforskel, hvis nogen overhovedet! Noget egentligt resultat kom der ikke umiddelbart, men rundt om i Europa

bliver der gjort mange tanker om, hvordan bedømmelserne kan gøres bedre.

Til finaleflyvningerne deltog de 10 piloter, der havde placeret sig bedst i de indledende runder – nu gjaldt det FAI-B programmet.

I alle tre finalerunder blev der vist flot flyvning, der var ikke de helt store overraskelser over, hvilke piloter der deltog i finalen, men der var dog spænding om resultatet lige til det sidste. Den regerende europamester Rudiger Feil, Tyskland, trak igen det længste strå og sluttede på en flot 1. plads efterfulgt af Mark Christy, England, på 2. pladsen og Patrick Kessler, Schwits, på 3. pladsen.

Holdmesterskabet blev i år vundet af Schweiz foran England og Italien, og det danske hold placerede sig på en 8. plads. Individuelt blev placeringerne for det danske hold følgende:

Michael Nyegaard nr. 15

Søren Østergaard nr. 20

Kaj Henning Nielsen nr. 21

Hollænderne præsenterede et virkelig godt arrangement, hvor alt fungerede fra dag 1. Der var kun lige det med den forsvundne check, som kostede os et ekstra gebyr samt noget spildt arbejde; men helt klart stor ros til arrangementet.

Tak til RC-unionen for den støtte, der er blevet givet til holdet, der deltog i Europamesterskabet.



Vinderne på skamlen og t.h. europamesteren Rudiger Feil med hans opvisningsmodel.



To japanske F1A modeller - Se side 38-39

Det er ikke ofte, man ser japanske fritflyvningsmodeller på tegninger i vesterlandske blade; men her er for engangs skyld to styk!

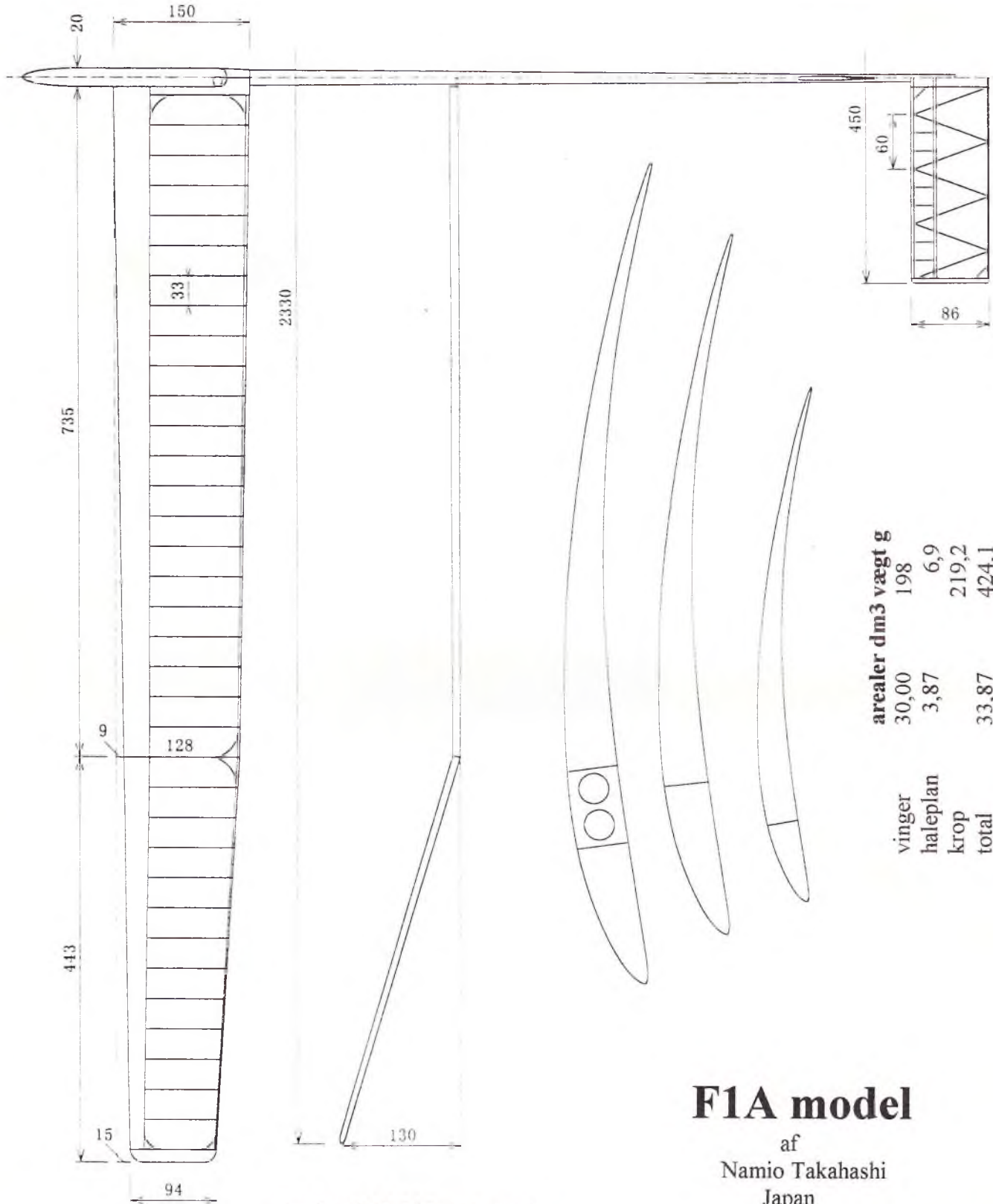
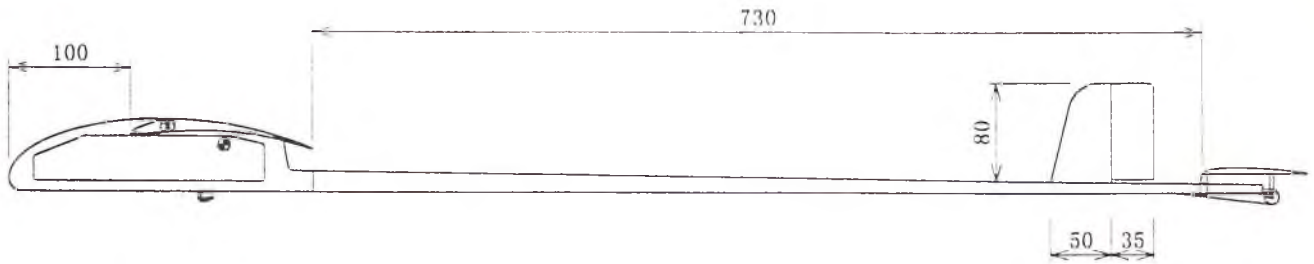
Namio Takahashi blev nr. 2 i fly-offet ved VM i Israel i 1999, mens hans holdkammerat, Kenji Sumi, blev nr. 7. Begge modeller ligner hinanden en del, og delene er nok købt på det internationale fritflyvningsmarked. Kendere vil måske nok kunne fortælle, hvilken forretning, der er tale om.

Opbygningen er den moderne klassiske med masser af kulfiber og kevlar, cirkelkrog og formentlig elektroniske

timere, der styrer kurveklap og haleplansindstillinger via små RC servoer. Servofunktionerne er dog ikke som ved fjernstyret flyvning reversible, ellers kunne man vel ikke kalde modellerne for fritflyvende! (Der er internt diskussion om, hvor langt man skal gå i den retning.)

Desværre mangler der oplysning om haleplansprofiler, men det må antages at være det velkendte Woebbe-king, som vi viste i MFN nr. 5/00.

Jørgen Korsgaard

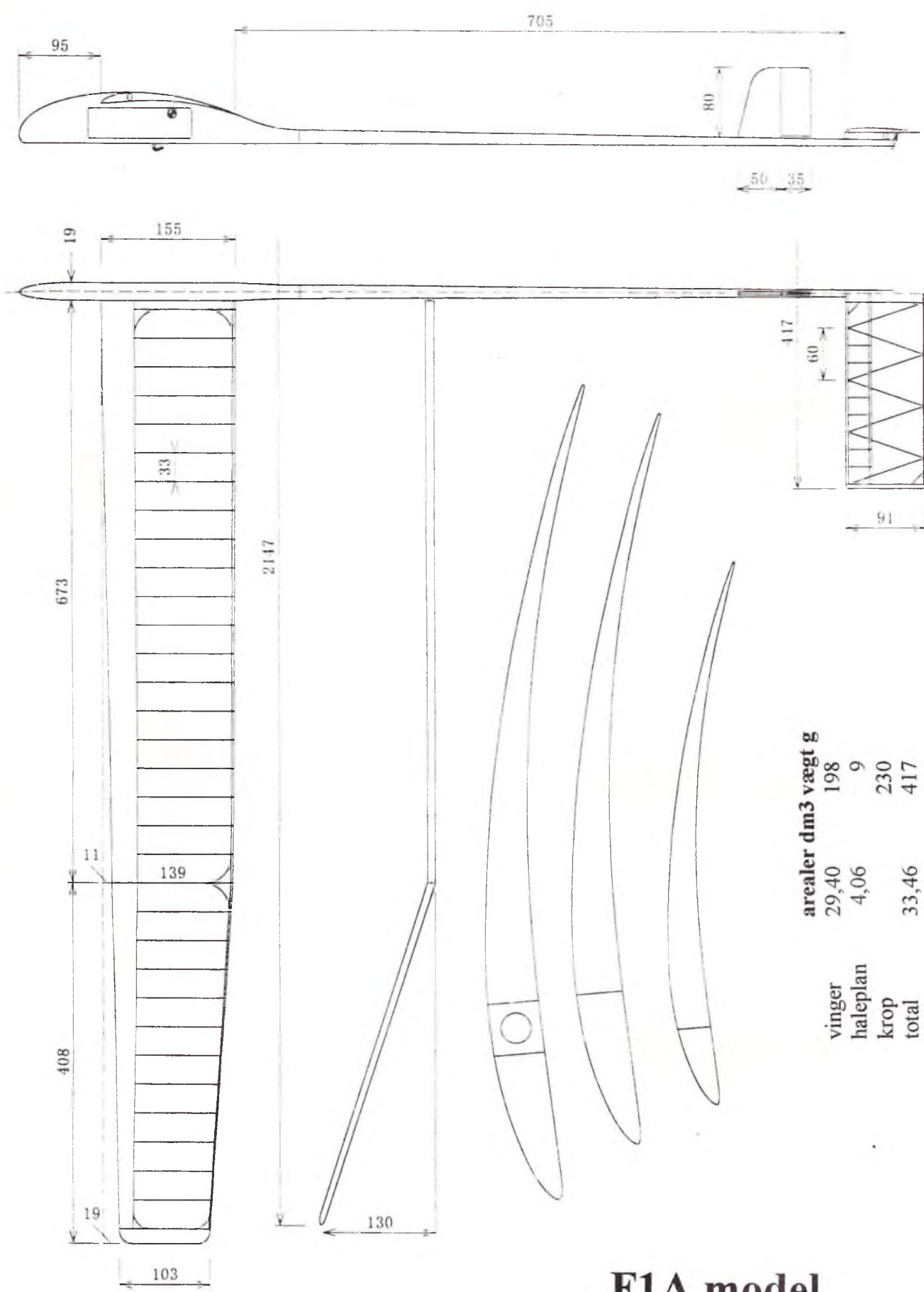


	arealer	dm ³	vægt g
vinger	30,00	198	
haleplan	3,87	6,9	
krop		219,2	
total	33,87	424,1	

nr. 2 ved VM i Israel, 1999.

F1A model
af
Namio Takahashi
Japan

MFN 00



	arealer dm ²	vægt g
vinger	29,40	198
haleplan	4,06	9
krop		230
total	33,46	417

nr. 7 ved VM i Israel, 1999.

F1A model
af
Kenji Sumi
Japan

MFN 00

Fritflyvnings- referater

DM 2000

Egentlig skulle dette års DM have fundet sted på Sjælland, derefter på Kongenhus Hede, hvorefter det endte på markerne i Skjern A deltaet. Den i pressen og andre steder omtalte regulering af selve Skjern A har ikke nogen konsekvens for den fortsatte fritflyvning på området, da reguleringen er foregået syd for den brede kanal.

Lørdag den 16 september blæste det for meget til udendørs fritflyvning, hvorfor de fleste hyggede sig i hytter og campingvogne, mens Bjarne Jørgensen og undertegnede tog på flymuseet i Stauning – det ligger lige i nærheden og kan stærkt anbefales.

Søndag morgen den 17. september kl. 0810 var vinden 3-5 sekundmeter, og det blev besluttet at flyve nogle starter. Kl. 12.30 havde alle fløjet fire starter, og selvom vinden friskede lidt, blev det besluttet at flyve endnu en start, hvorved DM kom op på fem starter. Der blev i løbet af dagen fløjet mange fine flyvninger, og det var glædeligt at se Kristian H. Andersen flyve ganske energisk i klasse F1B.

Steen Agner, Henning Nyhegn og F. Dahlin prøvede at trimme små gassere – F1J modeller. Hennings så mest lovende ud med et enormt hurtigt og højt stig, mens Steen efterhånden fik indstillet højrespiralen. Dog kunne kroppen på hans MAVERICK ikke tåle en enkelt hård landing og knækkede.

FF-redaktøren droppede syv sekunder i F1B pga. sjuks med termikken.

Jørgen Korsgaard

Resultaterne (Tak, Steffen!)

F1A:

1. Steffen Hjorth Jensen	900	fuld tid!
2. Bo Nyhegn	865	
3. Steen Agner	795	
4. Henning Nyhegn	722	
5. Tom Oxager	701	
6. Thomas Røjgaard	636	
7. Kjeld Kristiansen	548	
8. Peter Thulesen	530	
9. Hans Jørgen Larsen	492	

F1A Beg.

1. Esben Hjorth Jensen	577
------------------------	-----

F1H (A-1)

1. Hugo Ernst	600	fuld tid!
2. Mille Oxager (damejunior!!)	533	
3. Kristian H. Andersen	446	
4. Peter Thulesen	340	
5. Hans Jørgen Larsen	216	



Hans Jørgen Larsen havde påtaget sig at hente en del modeller. Herover overdrager han Hugo Ernst nogle af hans modeller. Og til højre kæmper Bjarne Jørgensen med pibe og model kort før start.

Fotos: J.K.



F1H Beg.

1. Kenneth Kristiansen	318
------------------------	-----

F1G - Coupe d'Hiver

1. Bjarne Jørgensen	599
2. F. Dahlin	120

Chuckglider

1. Hans Jørgen Larsen	174
2. Kjeld Kristiansen	152
3. Kenneth Kristiansen	45

F1J

1. Henning Nyhegn	82
-------------------	----

F1B

1. Jørgen Korsgaard	893
2. Kristian H. Andersen	723
3. Bjarne Jørgensen	656

F2A-Speed

Plac.		Bedste
1. Carsten Jørgensen	Aviator	0 km/t

F2B-kunstflyvning

Plac.		1.r	2.r	3.r	Sum
1. Leif O.Mortensen	Aviator	1988	2009	2062	4071
2. Dan Hune	Herning	1862	1911	2058	3969
3. Uffe Olesen	Herning	1668	1814	-	3482

F2D-Combat

Plac.		
1. Allan Korup	Aviator	
2. Carsten Jørgensen	Aviator	
3. Michael Frandsen	Aviator	

F2D-D Dieselcombat

Plac.		
1. Jesper Buth Rasmussen	Aviator	
2. Carsten Jørgensen	Aviator	
3. Carl Johan Fanø	Aviator	
4. Michael Frandsen	Aviator	

Good-Year

Plac.			1.runde	finale
1. Carl Johan Fanø / Jesper Buth Rasmussen	Aviator	5.11.0	9.07,2	
2. Ole Bisgaard / Leif O.Mortensen	Aviator	4.50,0	9.39,9	

Linestyling

Resultater fra Høst Vest, 24/9-2000, Aviator's modellflyvere, Aalborg

CL-referater

Diesel Combat 2000

7/10-2000, Pingvinen

Spændingen var i top, da Pingvinerne var værter for den spændende sportsgren – kampflyvning med dieselmotorer. I stille diset vejr blev der trimmet, skruet og fløjet, og som dagen skred, frem viste det sig, at det kun var et spørgsmål om små marginaler, hvem der skulle afgøre sidste kamp.

Det blev Christian, der løb med guld, Ole med sølv og Niels med bronzen – tillykke med det!

Fremmødet var ikke imponerende, synd for denne ædle, velduftende, sødt klingende sport med ædle rødder i modelflyvningens glørværdige historie.

Steff

CL DM 2000

For første gang nogensinde skulle vi i Herning løfte opgaven med at arrangere DM. Så vi var spændte på, hvordan det ville gå.

Vejrguderne havde både godt og mindre godt i posen. Sol og udetemperaturer var jo helt fint, men vinden skulle vise sig at blive en svær modstander for årets deltagere. Det nye halve hegn skulle for alvor stå sin prøve under DM. Heldigvis havde vi naet at få suppleret med sikkerhedsbure til de to pits mod vest, der ikke har fast hegn. Helt usædvanligt for årstiden blæste det en kraftig sydøst, der voksede gennem hele stævnet for først at lægge sig, da det hele var slut, så vi måtte flyve på den del af cirklen, hvor der ikke er hegn. Mere der om senere.

Dommere på græs var ikke noget problem, idet 2xBjarne hhv. Simonsen og Pedersen samt Emil Madsen atter stillede sig til rådighed som dommere i stunt. Tak for det! Og Dan Hune tog sig af combatbanen. På asfaltbanen kunne vi ikke skaffe erfarne dommere, så Ruben og Aage måtte holde justits her. Alt viste sig at forløbe pænt og ordentligt, så opgaven for noviceerne var overkommelig.

Ud over klubmedlemmer hjalp Marianne, Helle, Lillian og Lene med forskellige opgaver. Tak for det!

Til spisningen lørdag aften havde vi lejet os ind i lufthavnens "ankomsthal", hvilket fungerede udmærket, og slagteren, der leverede maden, havde sørget for, at alle blev mætte.

F2A Speed

Vi lagde hårdt ud med speed. Her var der

"hele" to deltagere. Resultaterne ser magre ud, men det skal siges, at de ikke yder deltagerne retfærdighed. Op til VM var der blevet trænet seriøst, så vi kunne have forventet lidt mere konkurrence. Begge dage var det en kamp mod den til tider ret så kraftige blæst (nogen vil vel mene storm). Det kostede da også et par propeller. Det lykkedes Niels at få sat en tid og dermed vandt han.

F2A-1A Minispeed

Her valgte fire mand at trodse vejret. I første runde lykkedes det kun Jesper at sætte en tid. Det blev til 87,2% af den bestående danske rekord for Cox Black Widow. De tre andre deltagere havde store problemer med de små motorer. Københavnerne mødte til DM med tre nydesignede modeller og tre til lejligheden indkøbte Tee-Dee's. Modellerne var udmærkede, men det kostede en del brændte gløderør. Det endte faktisk med, at de til sidst måtte deles om det eneste tilbageværende rør.

I anden runde lykkedes det både for Niels og Jens at flyve de tolv omgange i standen. For Niels så godt, at han lige kunne klemme sig forbi Jesper.

Alle mand valgte at droppe tredje runde p.g.a vejret, så det endelige resultat blev, at Niels vandt.

F2B Stunt & F2B-B Begynder-stunt

På grund af den kraftige og tiltagende vind blev det ikke til meget i b-klassen. De mere garvede stuntflyvere i ekspertklassen måtte bide tænderne sammen og kæmpe med vinden. Første runde om lørdagen forløb udramatisk, og der blev fløjet ganske hæderligt, forholdene taget i betragtning.

Anden runde blev mere dramatisk, idet først Ruben faldt ned fra hemisfæren på slappe liner, da flyveren ikke havde kræfter til at klare vinden i toppen af firkanten. Værre gik det for Calle, der ellers havde klaret sig udmærket, idet han i den voldsomme vind styrede i jorden og havarede sin Stiletto alvorligt. Resten af feltet gennemførte anden runde. Eftersom vinden tiltog yderligere, og ingen formentlig ville kunne hæve deres score med en 3. flyvning, blev 3. runde sløffet. Bronze til Dan Hune, sølv til Leif O. Mortensen, og Aage Wiberg tog guld.

F2C Teamrace

To tilmeldte hold. Det er ikke mange til et DM. Desværre måtte det nye lokale hold melde fra, da DM faldt sammen med et stort arrangement på Sindinggård, hvor piloten stod for ølsalget til 16.000 mennesker.

Flyves det skulle der. To indledende heat og en finale.

I første Heat høstede Niels og Per frugten af deres intense træning i foråret. Stabile pit-stop og en god motorgang gav en tid på 3:30. Jens og Luis

måtte humpe ind et minut senere med en noget kold Profi.

Under træningen til andet heat kunne Jens overhovedet ikke få motoren til at makke ret. Efter at alt var blevet forsøgt indtil flere gange, valgte de at stoppe. Da motoren senere blev skilt ad, viste det sig, at cylinderforingen var brækket, hvilket havde medført, at alle skruer i topstykket var gået samme vej. Det kan oplyses, at en dieselmotor med variabel kørselskompression ikke fungerer ret godt.

Dermed var den konkurrence afgjort. Niels og Per vandt.

Good-Year

Seks tilmeldte hold. God konkurrence. Masser af action. Nogen vil dog nok mene, at de kunne have været det sidste foruden.

Første runde: Hurtigste tid Jesper/Calle. Leif/Ole og Carsten/Allan skulle lige vænne sig til den smalle asfalt.

Anden runde: Carsten/Allan blev nødt til at trække sig, da de under træning mistede den sidste model. Ellers blev der fløjet rimelige tider.

I tredje runde valgte to hold at stå over, så det blev kun til ét heat. Men det blev et spændende heat.

På omgang nr. 52 havde Leif/Oles gamle Cosmic Wind fået nok. Tre meter foran et bemanded pit brød den sammen i luften. Vingen blev på linerne, mens kroppen fortsatte ligeud forbi en mekaniker. Det kan ikke siges ofte nok. Hav altid hjelm på!!! Også under træning. Dette skete på den del af banen, hvor der ikke er hegn. Heldigvis havde vi holdt tilskuerne borte fra dette område. Hvad kunne der ikke være sket? Uha.

Tilbage til ræset: Luis/Jørgen havde for alvor fået fyret op under deres motor, men desværre for dem missede de finalen med sølle to sekunder.

Finalen kom så til at bestå af Per/Niels, Jesper/Calle og Leif/Ole. Leif/Ole valgte det sværeste pit og måtte betale prisen; de kørte ind, inden de var i luften. Jesper/Calle lagde ud, som de plejer, men 64 omgange inde fik de linebrud og fløj lige i jorden. Per/Niels kunne så i ro og mag flyve sig til et Danmarksmesterskab.

Som afslutning kan man sige, at den smalle asfalt reddede en del modeller fra totalt havari, men den kræver, at piloten er oppe på mærkerne både ved start og landing.

Der skal også lyde en stor tak til Marianne, som stod for speed konk'en. Og til Aviator for lån af ure, trækprover og megafon.

F2D

Så oprandt dagen endelig, hvor DM pokalen i F2D ikke skulle ende i Aarhus hos Henning Forbech (da han var ude at rejse). De fremmødte var da derfor også lidt mere opstemte på at ville hive poka-

len hjem til sig selv, da den gamle knag nu ikke var med.

Første kamp kom i gang efter lidt forsinkelser. Den stod mellem Ole Bjerager og Allan Korup. Denne kamp vandt Allan med sikre 112 point. Anden kamp var mellem Steen Lysgaard og Carsten S. Jørgensen. Dette var nok weekendens kedeligste kamp, da Steen ikke engang

kom i luften... Kan være de gamle Use motorer snart skal skiftes... 3. kamp stod mellem Michael Frandsen (velkommen tilbage til den rå sport) og Steen. Denne kamp blev lidt af en sjusket kamp, da begge var lidt uerfarne og endte i linevikkell op til flere gange.

De efterfølgende kampe var meget spændende og endte (efter at Steen vandt 3. plads kampen mod Carsten) med finalekampe mellem Allan og Ole, Allan med 2 "liv" tilbage. Lige inden kampen skulle starte, havde Ole for

første gang i weekenden problemer med at få modellerne startet, men kom dog i luften rimelig hurtigt. Det gik dog hurtigt galt i et angreb i luften, og ned kom modellen. Allan så dermed ud til at kunne hale sejren i land med 1 klip mod 0. Der gik dog ikke lang tid, inden der stod 2-0 i klip til Allan, og Ole skulle nu stille og roligt prøve at få mindst 3 klip af Allan. Men dette gik dog ikke, og Ole kom til at klippe hele Allans streamer på en gang, og sejren gik dermed til det nordjyske. Tillykke Allan.

Danmarks mesterskabet 2000

Resultater

F2A Speed

Pl. Pilot	Klub	1.flyvning		2.flyvning		3.flyvning		Bedste
1. Niels Lyhne-Hansen	Trekanten	0,0	0,0	14,8	243,24	0,0	0,0	243,24
2. Carsten S. Jørgensen	Aviator	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

F2A-1A Mini-speed

Pl. Pilot	Klub	1.flyvning			2.flyvning			3.flyvning			Bedste				
1. Niels Lyhne-Hansen	Trekanten	3	-	-	3	32,00	112,5	87,5	3	30,89	116,5	90,6	116,5	90,6	
2. Jesper B. Rasmussen	Aviator	1	41,30	87,2	87,2	1	-	-	1	-	-	-	87,2	87,2	
3. Jens Geschwendtner	Comet	2	-	-	-	2	33,62	107,1	82,4	2	-	-	-	107,1	82,4
4. Jørgen Olsen	Comet	2	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	0,0	0,0

Motorkategori

	Hastighed
1 Cox Black Widow	100,0
2 Cox Tee Dee	130,0
3 PAW	128,6
4 CS with tuned pipe	211,4
5 Andre u. effektpotte	170,0
6 Andre med effektpotte	211,4

Selve konkurrencen kunne have været afviklet hurtigere med en mere effektiv udnyttelse af baner og officials, men vi blev færdige til normal tid trods premiere i Herning. Og tillykke til vores dygtige formand Niels Lyhne-Hansen, der hjemtog 4 ud af 7 mulige guldmedaljer.

RJS/SL

F2B Stunt

Pl. Pilot	Klub	1. flyvning	2. flyvning	3. flyvning	Sammenlagt
1. Aage Wiberg	Herning	2988	2855	-	5843
2. Leif O. Mortensen	Aviator	2863	2733	-	5596
3. Dan Hune	Kjoven	2569	2570	-	5139
4. Uffe Olesen	Herning	2455	2155	-	4610
5. Calle Fanøe	Aviator	2445	712	-	3157
6. Ruben Sonne	Herning	1512	552	-	2064

F2B-B Begynder Stunt

Pl. Pilot	Klub	1. flyvning	2. flyvning	3. flyvning	Sammenlagt
1. Jesper Buth Rasmussen	Aviator	893	-	-	893
2. Kim Larsen	Herning	-	-	-	-
3. Malle	Herning	-	-	-	-

Good-Year

Pl. Pilot/Mekaniker	Klub	1. indl.	2. indl.	3. indl.	Bedst	Finale
1. Per Sauerberg/Niels Lyhne-Hansen	635/635	5:07	4:30	-	4:30	9:42
2. Jesper Buth Rasmussen/Calle Fanøe	Aviator	4:23	4:26	-	4:23	64 omg.
3. Leif O. Mortensen/Ole Bisgaard	Aviator	29 omg.	4:34	52 omg.	4:34	0 omg.
4. Luis Petersen/Jørgen Olsen	Comet	4:36	7:20	4:36	4:36	-
5. Jens Geschwendtner/Ruben Sonne	Comet/Herning	4:53	5:34	4:58	4:53	-
6. Carsten S. Jørgensen/Allan Korup	Aviator	20 omg.	-	-	20 omg.	-

F2C Teamrace

Pl. Pilot/Mekaniker	Klub	Bedste Indledende
1. Per Sauerberg/ Niels Lyhne-Hansen	Trekanten	3:30
2. Luis Petersen Jens Geschwendtner	Comet	4:38

F2D Combat

Pl. Pilot	Klub	1.r	2.r	3.r	3.plads	Finale	Point
1. Allan Korup	Aviator	W	W	W	-	W	4
2. Ole Bjerager	Kjoven	L	W	W	-	L	0
3. Steen Lysgaard	Aviator	L	W	L	(W)	-1	-
4. Carsten S. Jørgensen	Aviator	W	L	L	(L)	-1	-1
5. Michael Frandsen	Aviator	L	L	-	-	-2	-2

Bedste klub

Pl. Klub	Klasse:	F2A	F2A-1A	F2B	F2B-B	F2C mek.	F2C pilot	GY mek.	GY pilot	F2D	Samlet
1. Aviator		1	3	5	1	-	-	3	3	8	24
2. Trekanten		2	4	-	-	2	2	3	3	-	16
3. Herning		-	-	8	-	-	-	-	-	3	11
4. Kjoven		-	-	3	-	-	-	-	-	4	7
5. Comet		-	3	-	-	1	1	-	-	-	5

RC-referater

Molbotræf 2000

I weekenden 5-6 august 2000 afviklede Modelflyverne Aarhus - MFA - sit 7. "Molbotræf" på klubbens flyveplads, som slet ikke ligger på Mols. Vejret var typisk: Regn, vindstille, sol og blæst.

Det hyggelige stævne er blevet et tilløbsstykke. De første stamgæster ankom allerede torsdag aften, mens MFA's flittige medlemmer arbejdede med at rejse spisetelt, lave café og installere el og vand, opsætte køleskabe og fryser mm. Pladsen til campingvogne og telte blev hurtigt trang.

Deltagerne kommer fra hele Jylland – og Samsø, hvorfra halvdelen af klubben mødte op. De er nu to, der flyver derovre.

Det er dejligt at se, at hele familien er med til Molbotræf. I år var der endda en hel flyvende familie: far, Niels Christian med sin velkendte, flotte 1:5 Corsair, mor Mona med en svæver, som vinden desværre var for kraftig til, og sønnen, 10-årige altid storsmilende Thomas, med en "Somethin' Ekstra" funflyer, alle fra Dronninglund. Også Monas søster Winnie, gift med endnu en Dronninglund-pilot, var begyndt at flyve, og mon ikke Thomas' jævnaldrende kusine flyver næste år? "Jeg vil meget gerne", sagde Rikke, da jeg spurgte hende, "men mor skal lige lære det rigtigt først". De to modige søstre fortalte, at de blev drillet en god del af ægtefællerne. Men lur mig, om de ikke er stolte. Mændene altså!

Inge Dam, kendt for sit engagement for indendørsflyvning (Guldsmedene) præsenterede en lille fiks indendørsmodel bygget af Depronskum. Desværre tillod blæsten ikke en prøveflyvning.

Mens vi "gamle" indtog lordagens grillmiddag, fløj Thomas og den kun lidt ældre Morten fra Hjørring flittigt i en belysning, hvor vi andre næppe kunne se modellerne.

MFA kan fejre 10 års jubilæum i år. I den anledning fik klubben overrakt flotte gaver af de gæstende klubber.

Formanden i alle 10 år, Jørgen Kaae Hansen, holdt en tale, hvorunder han traditionen tro uddelte klubbens "Initiativpokal" til et klubmedlem, der mere end nogen anden fortjente den. Modtageren havde imidlertid selv været med til at bestemme, at formanden skulle have pokalen i jubilæumsåret for sit utrættelige arbejde for klubbens to store mærkesager: Jysk Modelflyvermøde i februar og Molbo-



Torben og Inge Dam med en indendørsmodel.



Familien Niels Christian, Mona og Thomas med deres modeller.

træffet i august, så han han vendte elegant al ros mod den overraskede formand, der måtte knibe en tåre.

Ved middagen og stævnet iøvrigt var der en hyggelig jysk smådrillende atmosfære. Stordrillende vil MFA-parret Kurt og Alex måske mene om det revynummer, de under ledelse af en af de gæstende klubber optrådte med.

Især søndag var der mange tilskueere, der havde fundet vej til den afsides liggende flyveplads. Der var da også flittig flyvning med mange modeltyper. Man ser, at der kommer stadig flere eldrevne modeller.

Mange af store, flotte skalamodeller var velkendte fra tidligere år og andre stævner. Mikael og Niels Christian fløj

med deres Corsair og Harvard i samme skalaforhold en imponerende WW2-opvisning. Harvard'en med røgspor.

Lige så imponerende fløj Leo Eriksen, Tørring med en stor Juncker Ju 52-3 drevet af 1 stk. OS70 og 2 stk. OS48. Modellen fløj i meget skalatro hastighed og blev elegant landet på klubbens korte tværbane. Leo blev udnævnt til "Årets Molbo" med tilhørende pokal.

MFA takker deltagerne for venskab og godt humor og håber på at se mange flere næste år. Også gerne flere modeller, bl. a. Rikkens!

Casper

Leif Vestergaard i klasse F4-C med en KZ II Træner og Flemming Jensen med Bücher Lerche gennemførte deres program uden uheld. Det er for øvrigt rart at se gamle kendinge som Flemming på modelflyvearenaen og vise, at han stadig har interessen og vil være med i skalaflyvning.

I Populærklassen var det tydeligt, at modeller som Bjarne Pedersens Cessna Cardinal og Viggo Kjærs Extra 300 taklede det hårde vejr meget flot. Også Erik Fredskilde med sin Ipanema gennemførte uden de store problemer. Min egen flyvning med JU-52 skal jeg ikke kommentere, men i stedet gengive, hvad en nordjyde mente

om min flyvning: "A tøvs, Junkeren hænger nov me røven, nær den flyver". Det må dommerne åbenbart være faldet for, idet den fik ret pæne flyvepoint.

De dommere, de dommere – der findes da heller ingen retfærdighed til mere.

Trods det hårde vejr forløb stævnet godt, og alle piloter kunne rejse hjem med en hel flyver; ikke så meget som et understel blev bøjet under konkurrencen, hvor de fleste hver gennemførte tre flyvninger.

Tak til Sandmosens Modelflyveklub, til hjælpere og til dommere for en god skalaweekend.

DM i 2m

DM i 2 meter 2000 blev afholdt hos Modelflyveklubben Gudena. Det blev noget af et mareridt.

Vi lagde flot ud d. 27/8 med 15 tilmeldte og solskin, men hvor det stormede – 10-12 m/s, så efter en ventetid på 4-5 timer blev vi enige om at afblæse for den dag.

Der var annonceret reservedag d. 2/9., men da der ville blive et ret stort frafald på denne dag, stemte vi om en ny dato; der blev her enighed om d. 16/9.

Vi var godt klar over, at det går mod efterår, og at der var en risiko for, at vejret ville drille; men vi satsede på at kunne få afsluttet dette DM nu.

Der var tilmeldt 14 piloter, og 10 mødte frem. Vejruddisigten var mildest talt ikke noget at skrive hjem om, så det var vel årsagen til frafaldet. Vi fik startet 1. runde i ca. 7,5 m/s, og de fleste overlevede dog også uden de helt store skrammer. 2. runde blev noget mere

turbulent, da vinden tog til i styrke; men 7 af de skrappe/heldige kæmpede sig gennem runden, og efter den oplevelse var der ikke den store iver for at tage 3. runde med, så vi sluttede kampen, medens der stadig var overlevende til at hæve pokalen.

Det er ikke tøsedrenge, disse 2-meter piloter. Der blev kæmpet til strengen, og det er jo også meningen med det hele, at selv om der altid er nogen, der er meget stærke, så skal de ikke have sejren forærende. Det burde nok overvejes at afvikle først i august pga. vejrstabiliteten.

Placeringerne blev som følger:

1. Knud Hebsgård, Esbjerg Mfk.	2780
2. Svend E. Laursen, Østjysk Mfk.	1959
3. Per Johansen, Mfk. Gudena	1844
4. Mogens Poulsen, Mfk. Gudena	1744
5. Jens Larsen, Østjysk Mfk.	1739
6. Per Nymark, Mfk. Gudena	1315
7. Jens Peter Jensen, Borup Mfk.	914
8. Morten Christensen, Esbjerg Mfk.	786
9. Morten Holm, Esbjerg Mfk.	489
10. Børge Thorup, Mfk. Gudena	312

DM skrænt

den 7. oktober

Endnu en F3F konkurrence i Danmark med ikke særligt meget vind, og når der var vind, var den meget ustabil.

Der var tilmeldt 7 deltagere, men på grund af vejret måtte konkurrencen udsættes til reservedagen søndag. Af forskellige årsager var der nogle, som ikke kunne deltager, så søndag kl. 9.00 mødte der tre danske piloter og én pilot fra Norge til at flyve DM.

Vinden var syd til sydøst 6-8 m/sek., så der blev fløjet på sydskrænten ved transformatoren i Hanstholm. Ved middagstid var vi færdig med konkurrencen, som herefter sluttede af med præmieoverrækkelse på parkeringspladsen.

Tak til deltagerne for hjælpen, så konkurrencen kunne gennemføres.

Jørgen Larsen

Resultat:

1. Klaus Untrieser	5890
2. Jørgen Larsen	5888
3. Rolf Børge Rittedal, Norge	5728
4. Sven Erik Laursen	4762

DM F3B 2000

den 2.-3. september

Ja, så er sæsonen ovre for i år – i Danmark i hvert fald. Det er nogle af vores bedste piloter i Danmark, der skal til verdens største F3B stævne i München. Som altid slutter vi ved afholdelse af DM. Dette foregik i Mosevrå lidt vest for Esbjerg, og det var arrangeret af EMF. Tilholdsstedet var en lade, som vi havde fået lov at låne af nogle flinke "bønder", som hedder Ida og Jens. Uden deres hjælp ville dette DM ikke kunne have fundet sted, så en meget stor tak til dem.

Lørdag morgen startede lidt dårligt. Det var meget taget, og det småregnede lidt. Vi kom i gang ca. kl. 11.00, hvilket nok må siges at være ret sent i og med, at jeg meget gerne ville have, at vi kunne flyve 3½ - 4 runder denne dag. Om eftermiddagen fik vi ret pænt vejr i forehold til, hvad de havde lovet; men det holdt desværre ikke så lang tid, som jeg havde forventet. Kl. 16.30 måtte vi give op overfor regnen. Den giver en vis tilbøjelighed til, at man meget gerne vil i tørvejr i en fart. Det nåede vi ikke, så vi var godt gennemblødt, da vi tog tilbage til lade for at holde "ladefest" med grillmad, og hvad der dertil hører.

Søndag var vejret meget bedre, bortset fra at det blæste en smule, og

Deltagerne i årets DM i 2m.





når jeg mener en smule, så ligger vindstyrken vel omkring 10-12 m pr./sek. Dette voldte dog ikke de store problemer, bortset fra at det ikke var altid, at folk kom ind til deres landingsmærke.

Der blev ikke sat mindre end 3 nye danmarkskrekorder i F3B. Det startede med Brian Dylmann, som fløj 29 ben i distancen. Lidt senere på dagen fløj Jesper Jensen 14,86 sek. i speed. Denne rekord kunne Jesper dog ikke prale af så længe, for mindre end 10 minutter senere skete det, som ingen havde troet kunne ske igen på samme dag og så i sidste flyvning: Brian Dylmann fløj sin danmarkskrekord ind på en tid, der var hele 44 hundrededele bedre end Jespers, nemlig 14,42 sek. Til lykke med det.

Som der nok kan forstås ud fra dette referat, har vi haft en spændende weekend med hygge og ikke mindst flot og spændende flyvning. Tak for denne sæson og på gensyn til en ny og sikkert meget spændende sæson i år 2001.

Morten Christensen

På billederne til venstre ses øverst den nye danmarksmester i speed-flyvning, Brian Dylmann.

Jesper Jensen på det nederste billede satte ny danmarkskrekord med sin Elipse 3; men den holdt ikke længe, for et øjeblik senere fløj Brian Dylmann 44 hundredele hurtigere.

Første Nordiske Mesterskab i 2m klassen

afviklet som en postkonkurrence

Så er resultatet fra den første Nordiske Postkonkurrence for 2m svævemodeller endelig klar, og det må konstateres, at vejrguderne ikke har været denne klasse venligt stemt på de to dage, hvor man har kunnet flyve, men der var alligevel 18 deltagere.

Iflg. velunderrettet kilde i Norge regnede det hele væk. De startede ellers træningen allerede i marts. Men fra endnu en kilde forlyder det, at de kommer stærkt i 2001. I Danmark blæste det op til flere "Pelikaner", så her var deltagelsen begrænset til fire modige piloter. Selv DM i 2m den 27. august måtte udsættes.

På Island flyver de hellere med motor, men der er håb forude, da deres formand vil forsøge at etablere en konkurrence i år 2001. Hvordan situationen er i Sverige, har vi hos S.M.S.K. ingen informationer om, men også derfra håber vi, at der kommer deltagere i 2001.

Som det fremgår af deltagerlisten, har der været massiv deltagelse i Finland - 14 i alt, hvilket vi glæder os over. Det er også her, vi finder de tre første, nemlig:

RESULTAT AF 2M-POSTKONKURRENCE 2000

Navn	Land	Model	Runde 1	Runde 2	Total
Heikki Astikainen	Finland	Spirit	2063	1925	3988
Robert Alftan	Finland	Easy Answer	1851	2128	3979
Hannu Kannisto	Finland	Egenkonstruktion	1812	1813	3625
Mauri Tuure	Finland	Egenkonstruktion	1974	1630	3604
Svend Erik Larsen	Danmark		1927	1622	3549
Raimo Kaija	Finland	Egenkonstruktion	1594	1931	3525
Jens Larsen	Danmark		1552	1955	3507
Nico Berglund	Finland	Spirit	1454	1984	3438
Leo Santala	Finland	Spirit-Easy Answer	1353	1994	3347
Esa Rainio	Finland	Spirit	1647	1661	3308
René Andersen	Danmark	Egenkonstruktion	1602	1619	3221
Harri Raulio	Finland	Easy Answer	1285	1859	3144
Jan de Witt	Danmark	Egenkonstruktion	1277	1573	2850
Mikael Carling	Finland	Blue Phonix	1533	1303	2836
Magnus Koivula	Finland	Gentel Lady	1588	1114	2702
Tapani Kalari	Finland	Sagitta 2m	1421	1272	2693
Janne Laurén	Finland	Spirit	2012		2012
Janne Savolainen	Finland	Spirit	1877	0	1877

Jens Larsen ©



Vinderen af årets 2m-postkonkurrence, finnen Heikki Astikainen.

1. Heikki Astikainen, der fløj en Spirit
2. Robert Alftan, der fløj en Easy Answer
3. Hannu Kannisto med en egenkonstruktion.

Et stort tillykke til de tre. Pokalerne er på vej, og vi ser frem til deres deltagelse i 2001.

Til slut vil vi fra S.M.S.K.'s side sige tak til dem, der har deltaget, og til dem, der har sørget for, at deltagerne resultater kom frem pr. e-mail.

Happy landing og på gensyn i 2001.

*Steen Høj Rasmussen
S.M.S.K.*

Sjællands Modellsvæveflyverklub

Påskeskrænt

den 21. oktober

Da den ordinære påskeskrænt-konkurrence desværre måtte flyttes til efteråret på grund af ringe vind i påsken, blev den forsøgt afvildet lørdag d. 21. oktober

Til den ordinære påskekonkurrence var der tilmeldt 22 deltagere, så det var meget ærgerligt, at vejret drillede; men til briefing den 21/10 kl. 9.00 i Hanstholm var vi så reduceret 7 deltagere.

Vinden kom fra sydøst 7 m/sek., så det betød, at der skulle flyves på skrænten i Skyum bjerge.

Vi havde en dejligt dag med 10 runder med lidt varierende vind fra 5-7 m/sek. Vi fik også en del motion, fordi vi skulle gå ned for skrænten for at

lande. Til gengæld var der perfekt landingsforhold. Kun Preben Nørholm syntes, at en busk på skrænten var for høj, så han klippede 30 cm af busken, uden at dette kunne ses på hans Traki.

Præmieoverrækkelsen foregik på min adresse i Koldby.

Men alt i alt en god konkurrence. Tak til deltagerne for en hjælpende hånd dagen igennem.

PS. Da jeg i påsken meldte ud, at det nok var sidste gang, at jeg ville stå for konkurrencen, har jeg ved nærmere eftertanke besluttet, at ideen nok ikke var så god, hvis vi skal holde liv i F3F. Så altså: Påskeskrænt-konkurrencerne forsætter med små justeringer.

Jørgen Larsen

Resultat:

1. Jørgen Larsen	8966
2. Klaus Untrieser	8675
3. Frank Droge, Tyskland	8381
4. H. J. Hartmann, Tyskland	8150
5. Helge Borchert, Tyskland	8097
6. Preben Nørholm	8069
7. Sven Erik Laursen	7710

Sydkystens Modelflyveklub's Heli-hygge-træf

den 19.-20. august

Det var anden gang, vi arrangerede dette stævne med det simple formål at hygge os med helikopterflyvning. Allerede fredag d. 18. august kom de første, så vi var ret mange, der kunne tage fat med forberedelserne. Hen på aftenen blev det da også til lidt natflyvning med knæklys på halebom og meder samt natrotorbade. Vejret var klart og stille, og det var noget af en oplevelse at se helikopteren fare rundt på den kulsorte himmel.

Lørdag formiddag kom de fleste. Da det gik højest, var vi ca. 30 helikopterpiloter, heraf 1 fra Fyn og 6 fra Sverige. Lidt tankevækkende at der ikke kom nogen fra Jylland, men 6 fra Sverige.

En af svenskerne, Johannes Melen, fik ellers alle til at måbe. Knægten på bare 16 år startede sin Futura med halv tank, og efter 2 minutter stod samtlige andre piloter på pladsen med åben mund og betragtede hans flyvning. Meget imponerende stil. På disse kanter er det ikke helt sædvanligt at se en helikopter lave en pænt rundt loop samtidig med, at helikopteren kontinuerligt laver pirouetter – og det er bare et enkelt eksempel.

I løbet af lørdagen startede vi vores lille fun-konkurrence – en konkurrence, hvor alle kan være med, begynder som øvet. Ud på aftenen blev der tændt op i grillen, og vores madmødre, Karina og Maja, lavede forrygende føde til

33 sultne helikoptertosser. Vejret var lidt mere blæsende end fredag, så der var ikke flyvning med helikoptere lørdag aften. Til gengæld udviklede der sig en fest! Det er længe siden, vi gik i seng så sent, og det er med garanti første gang, at der er blevet danset på vores flyveplads....utroligt men sandt.

Søndag morgen var der ikke så mange, der var klar til morgenmaden kl. 8, så der gik en del tid, før vi igen kom i gang med den resterende del af fun-konkurrencen. Hen på eftermiddagen var vi imidlertid klar til den store præmieoverrækkelse. Vi havde faet en stor, flot kasse med en masse forskellige helikoptersager fra Rotor-disc'en, så der var præmier til alle deltagende. Førstepremien, der som sidste år gik til Henrik Rasmussen (velfortjent bør man tilføje), var en spritny 10cc Picco helikoptermotor. Henrik tog den til sig med et bredt smil og har sidenhen monteret den i en af sine modeller.

Da vi var færdige med præmieoverrækkelsen, var vi ærligt talt "flade" efter en lang, men vellykket weekend. Vi gør det igen næste år, og vi kan være helt sikre på, at der kommer endnu flere svenskere, for de var alle meget positive overfor stævnet. Spørgsmålet er så bare, om vi formår at trække jyderne til også.

Sydkystens Modelflyveklub's El-træf

den 16.-17. september

Det var første gang, vi lavede et decideret El-træf. Historisk har der aldrig været ret meget gang i det elektriske i Sydvestens Modelflyveklub; men Fjergfis, Zagi og andre billige, men stærke modeller har i særdeleshed sat sit præg på aktiviteten hos os også. Der var derfor ingen tvivl – vi måtte da lave et El-træf.

Voldborg & Co. var ikke særligt optimistiske i ugen op til weekenden, men det skulle vise sig at blive bedre end frygtet. De første kom om fredagen, men det blæste en "halv pelikan", så i luften så man bare Zagi'er og Anaconda (forstørret Zagi med 2 Speed 400). Lørdag fortsatte blæsevejret, men det holdt tørt. Der mødte en del op fra Sjælland; faktisk var vi overraskede over det flotte fremmøde – vejret taget i betragtning.

Lørdag middag kom Jan og Hans fra Electric Flight Equipment helt fra det nordjyske. Jan viste en enkelt tur med sin F5B model med 27 celler; det er jo noget, der kan få speed 400 folk til at spærre øjnene op. Sidenhen blev der holdt et lille seminar med foredrag af de to nordjyder. Der var mange, der lyttede til d'herrers spændende foredrag om interessante el-lemner. Det er

imponerende, hvad de to tilsammen kan mønstre af viden og erfaring på området.

Flyvningen var som fredag mest combat med Zagi'er og Anaconda'er. Det var godt nok ærgerligt, at der ikke kom så meget andet i luften; men combat er jo noget, der under alle omstændigheder er ret underholdende, så der var kontinuerligt gang i flyvningen. Eftermiddagens trækplaster, var da Henrik og Sven Abrahamsen gik i luften med "Gigafis'en". Det er samænd en flyvende vinge på 3,8m /6,5 kg – drevet af 2 Speed 700 Neodym motorer, der kører på 2 x12 2400 mah celler. Modellen er imponerende at se i luften, for den er kæmpestor og majestætisk i sin flyvestil.

Lørdag aften havde vi arrangeret fællesspisning. Desværre skulle det vise sig, at det lokale Catering-firma leverede alt for lidt mad til de 30 personer, der var tilmeldt spisning; vi måtte af sted til tankstationen for at købe is og vafler til dem, der stadig var sultne. Der var en enkelt eller to, der spiste en hel liter is – det kan man trods alt ikke, hvis maven er fyldt med steg og kartofler. Det virkede, som om at vores lille redningsaktion fik gjort folk mætte, og det er trods alt det vigtigste.

Hen under lørdag aften blev der fløjet med natmodeller til den helt store guldmedalje. Det er fantastisk, hvad man kan få ud af at klistre et par cykellygtepærer og lysdioder på sin model. Som sædvanligt var der en hård kerne, der fortsatte meget længe lørdag nat; men d'herre stod naturligvis tilsvarende sent op. Det gjorde nu ikke så meget, for søndag var endnu mere blæsende end fredag og lørdag. Søndag bød derfor igen stort set udelukkende på flyvning med flyvende vinger; men folk må have moret sig, for det skulle næsten blive skumring, før de sidste stoppede flyvningen.

Vi synes selv, at stævnet i helhed gik ret godt. Vejret var ikke med os, men det kunne have været værre, og trods alt kom der mange på vores plads. Vi regner med at gøre det igen næste år, men er lidt nervøse ved tanken... Hvad nu hvis det bliver rigtig godt vejr? Så kommer der givetvis mange flere...

Pandrup sommerlejr 2000

Efter Arild Larsens indlæg om Pandrup sommerlejr 2000 i sidste nummer af MFN vil undertegnede ikke her komme nærmere ind på, hvordan en sådan sommerlejr forløber eller forløb, men blot takke alle deltagere for deres – som altid – hensyntagen og hjælpsomhed overfor hinanden samt god ro

og orden på pladsen ugen igennem. Det er altid en fornøjelse at være lejrchef med sådanne gæster. Tak ska' I ha' for det.

Præmiefordeling og resultater i

Fly for fun:

1 Martin Hjermitsev, Skagen RC klub	708,33
Pokal – model – el.regler gavekort 200 kr. – servo – spinner – cyano.	
2 Keld Hansen, Falken Mfk.	688,30
Pokal – model – Epoxy gavekort 200 kr. – 3 fl. vin – cyano.	
3 Lasse Vingtoft, Brande Mfk.	678,01
Pokal – model – Epoxy gavekort 100 kr. – 3 fl. vin.	
4 Søren Krogh, Sønderborg Mfk.	622,48
5 Kim Forsingdal, N.F.K.	613,21
6 Torben Jørgensen, Sønderborg Mfk.	469,93
7 Michael Nielsen, Holstebro Mfk.	466,32
8 Jens K. Rasmussen, Holstebro Mfk.	445,84
9 Jacob Küseler, Sønderborg Mfk.	428,09
10 John Madsen, Fredericia Mfk.	394,63
11 Finn Sørensen, Odense Mfk.	391,65
12 Bjarne Hoeg, Lundtofte Mfk.	352,89
13 Bjarne Bartels, Falken Mfk.	347,15
14 Torben Enemark, Fredericia Mfk.	312,50
15 Erik Hansen, Midtjysk Mfk.	300,75
16 Dennis M. Jensen, Sandmose Mfk.	286,30
17 Rudi Hübner, N.F.K.	267,34
18 Henning Boisen, Woodstock	246,56
19 Michael Lauritsen, Midtjysk Mfk.	239,32
20 Kim Høgsørd, Nordvestjysk Mfk.	186,05
21 Kaj Pedersen, Sandmose Mfk.	70,67

Det skal dog lige nævnes, at førstepladsen i "fly for fun" blev vundet med en el-model, hvilket ikke er sket før, så det bliver spændende, hvad der må byde sig af modeller til næste års sommerlejr.

Præmiefordeling og resultater i

"Hangarskibslanding"

1 Kim Forsingdal, N.F.K.	Pokal + 1000,00 kr.
2 Keld Hansen, Falken Mfk.	Pokal + 500,00 kr.
3 Søren Krogh, Sønderborg Mfk.	Pokal + 250,00 kr.

Af andre deltagere, som enten måtte en tur i vandet eller havarerede mod "skibssiden", kan nævnes:

Lasse Vingtoft	Brande Mfk.
Michael Nielsen	Holstebro Mfk.
Torben Jørgensen	Sønderborg Mfk.
Torben Enemark	Fredericia Mfk.
Henning Boisen	Woodstock Mfk.
Jacob Küseler	Sønderborg mfk.
Stig Andersen	Sønderborg Mfk.
Martin Hjermitsev	Skagen Mfk.

Jens K. Rasmussen	Holstebro mfk.
Finn Sørensen	Odense Mfk.
John Madsen	Fredericia Mfk.
Dennis M. Jensen	Sandmose Mfk.
John Jensen	Sandmose Mfk.
Kim Høgsørd	Nordvestjysk Mfk.

Præmiefordeling og resultater i

2 m "Golf":

1 Dennis M. Jensen, Sandmose Mfk.	19 kast
Pokal – Gavekort 200 kr. – 2 stk. cyano – kasket.	
2 Stig Andersen, Sønderborg Mfk.	20 kast
Pokal – Gavekort 200 kr. – 2 stk. cyano – kasket.	
3 Martin Hjermitsev, Skagen Mfk.	21 kast
Pokal – Gavekort 100 kr. – 2 stk. cyano – kasket.	

Da der var 4 piloter på 3. pladsen med 21 kast hver, blev denne afgjort ved lodtrækning.

- John Madsen, Fredericia Mfk.	21 kast
- Keld Hansen, Falken Mfk.	21 kast
- Kaj Pedersen, Sandmose Mfk.	21kast
4 Kim Forsingdal, N.F.K.	23 kast
- Jakob Küseler, Sønderborg Mfk.	23 kast.-
- Torben Enemark, Fredericia Mfk.	23 kast
5 Torben Møller, Svendborg Mfk.	26 kast
- Søren Krogh, Sønderborg Mfk.	26 kast
6 Torben Jørgensen, Sønderborg Mfk.	27 kast
7 Lasse Vingtoft, Brande Mfk.	Udgæet

Desuden var der præmier til

Mest flyvende pilot:

Keld Hansen, Falken Mfk.
Pokal – Gavekort 200,00 kr.

Mest scalarigtige model:

Henning Boisen, Woodstock Mfk.
Pokal – Gavekort 100,00 kr.

Flotteste model:

Bjarne Christophersen, Brande Mfk.
Pokal – Gavekort 100,00 kr.

Ugens mest fightende pilot:

Jacob Küseler, Sønderborg Mfk.
Pokal – Gavekort 200,00 kr.

Ugens bedste crash:

Søren Krogh, Sønderborg Mfk.
(Natflyvning)
Nyt byggesæt – cyano – epoxy og spinner.

Sommerlejrens "Karl Smart" blev i år:

Torben Enemark, Fredericia Mfk.
1 stk. taske.

Blandt alle deltagende gæster på sommerlejren blev der desuden trukket lod om en el-svæver, og den heldige vinder blev Svend Hjermitsev, Skagen Mfk.

I år 2001 er sommerlejren tilbage i Skagen, som vanligt, i uge 28.
Lejrchef: Kurt Hevang.

DM F3J 2000

den 27.-28. juli

Dette års DM 2000 i F3J blev afholdt på Stensletten ved Herstedøster.

Til stævnet var der i alt 11 deltagere. De ti af dem var nye, som var med for at afprøve denne form for konkurrence. Men ellers var de øvrige deltagere de sædvanlige. Arrangørerne havde naturligvis håbet på flere deltagere, da vi er en 20-30 stykker, der flyver F3B/F3J.

DM startede lørdag morgen med en briefing med kaffe og morgenbrød. Efter nogle forslag fra deltagere valgte vi her til DM at foretage en lodtrækning blandt deltagerne for at undgå de sædvanlige aftalte hold. Vi satsede på at flyve 6 runder lørdag og 4 runder søndag plus 2 fly-off runder. Den første

start skulle gå ca. kl. 10, men som altid, når man skal afholde noget, spiller vejrguderne et puds – her med et regnvejr.

Efter en times tid kunne vi starte konkurrencen. Pga. regnvejret, lidt regnbyger gennem dagen, skift i vindretninger og lidt tekniske uheld med uret fik vi fløjet 4 runder om lørdagen. Om aften havde vi arrangeret fælles-spisning, hvor retten stod på Chilli-ConCarne.

Søndag kom vi lidt hurtigere i gang. Vejret var egentlig ganske pænt, dog lidt blæsende, men det bød på gode termikflyvninger og gode tider. Jesper Jensen, Danmarks elitepilot, stod dog for dagens og DM's korteste flyvetid på 1 min. 7 sek. Kom igen Jesper! Nå kun for sjov Jesper.

Som nævnt skulle der flyves 2 fly-off runder med fire deltagere. Første fly-

off runde bød på spændende flyvning med fine flyvetider tæt på den 15 minutter, hvor der kun var få sekunder, der adskilte deltagerne.

Dansk mester blev Peter Mikkelsen, nr. 2 Erik Dahl Christensen og nr. 3 Jesper Jensen.

Et stort tillykke til jer.

Stævnet blev arrangeret af Uffe Markussen og Henrik Ebert Nielsen. Hertil havde vi en mængde uundværlige hjælpere, bl.a. Per Straarup, Finn Dahl H. og Morten Munkesø til at løbe og tage tid og til i det hele taget at give det nap med, der skal til for at holde et stævne – ingen nævnt ingen glemt, en stor tak til alle.

På Smørhullets hjemmeside findes der billeder fra DM F3J-2000.

Artikel: Henrik Ebert Nielsen

Foto: Morten Munkesø

Deltagerne i årets DM F3J.



Resultatliste:

Nr.	Navn, klub	Model	Point
1	Erik Dahl C., AMC	Trinitus	6000,10
2	Peter Mikkelsen, AMC	Trinitus	5997,09
3	Jesper Jensen, Sønderborg	Corrado/Elipce 3	5988,43
4	Uffe Markussen	Trinitus	5589,78
5	Henrik E. Nielsen, Smørhullet	Esprit	5455,77
6	Ole Blomseth, Hjørring	Esprit/Ascape 3	5288,07
7	Lars Christensen, AMC	Trinitus	5201,02
8	Ben Besiakow	Trinitus	4563,39
9	Bjørn	Soarmaster	4342,87
10	Kim	V-experience	4203,23
11	Leif Mikkelsen, ACM	Sharon/Elipce 2	2400,54

Fly-off:

1	Peter Mikkelsen, AMC	Trinitus	2000,00
2	Erik Dahl C., AMC	Trinitus	1992,39
3	Jesper Jensen, Sønderborg	Corrado/Elipce 3	1917,90
4	Uffe Markussen	Trinitus	1493,87



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 årskontingent. Indmeldelsesgebyr er 25,-. Medlemmer, som indmeldes i årets sidste halvdel, vil automatisk få overskydende beløb refunderet i næste års kontingentopkrævning.

RC-unionens hjemmeside på 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.



RC-unionens forsikringsbetingelser

pr. 1. oktober 2000

Selskab: Tryg-Baltica Forsikring, Klausdalsbrovej 601, 2750 Ballerup
på vegne af Nordisk Flyforsikringsgruppe
Vester Farimagsgade 7.4.
1606 København V.
Tlf. 33 13 06 43.

Policenummer 10.264

Dækningsområde: Danmark, incl. Grønland og Færøerne.

Forsikringssummer: For personskade... indtil kr. 60.000.000,-
For tingskade..... indtil kr. 5.000.000,-
Selvrisiko kr. 500,-

1. Generelle bestemmelser

- 1.1 Ansvarsforsikringen omfatter ubemandede radiostyrede modelluftfartøjer og fritflyvende modelluftfartøjer, som har en startmasse på ikke over 7 kg incl. brændstof – se dog punkt 6 – samt radiostyrede modelluftfartøjer med en vægt på op til 500 g. når disse benyttes indendørs i sportshaller.
- 1.2 Flyvning med ubemandede radiostyrede modelluftfartøjer og fritflyvende modelluftfartøjer skal foregå i overensstemmelse med bestemmelser for Civil Luftfart BL 9-4 af 14.08.1987 og BL 9-4 A af 07.04.89 udgivet af Statens Luftfartsvæsen.

2. Ansvarsforsikringens dækning

- 2.1 Ansvarsforsikringen dækker med indtil de i policen anførte beløb i overensstemmelse med policens position 1 det erstatningskrav, som måtte opstå mod ejeren selv eller brugeren for skade som følge af luftfarten på personer eller ting udenfor luftfartøjet.
- 2.2 Forsikringen dækker individuelt ansvar for RC-unionen medlemmer, så længe RC-unionen er en organisation godkendt af Statens Luftfartsvæsen, og så længe der, på amatørbasis, drives flyvning på pladser og områder i henhold til BL 9-4. Forsikringen dækker ligeledes elever, som op til 3 gange kan foretage prøveflyvninger under ledelse af en instruktør udpeget af en under RC-unionen organiseret klub.
For nye medlemmer dog først fra 5. dagen efter indmeldelse i RC-unionen.
- 2.3 Forsikringen dækker medlemmer af RC-unionen ved flyvestævner arrangeret i overensstemmelse med bestemmelser for Civil Luftfart BL 5-3 af 06.03.89 udgivet af Statens Luftfartsvæsen, samt stævner optaget i RC-unionens stævnekalender.

Forsikringen dækker tillige medlemmer af RC-unionen ved arrangementer og opvisninger, når disse arrangementer på forhånd er godkendt af RC-unionen, og arrangementet er i overensstemmelse med gældende bestemmelser for Civil Luftfart.

3. Forsikringen dækker ikke

- 3.1 Forsikringen dækker ikke skader på ubemandede radiostyrede modelluftfartøjer og fritflyvende modelluftfartøjer samt dertil hørende radiostyringsudstyr forårsaget af andre ubemandede radiostyrede eller fritflyvende luftfartøjer og dertil hørende radioudstyr.

4. Bestemmelser for udenlandske deltagere i stævner i Danmark

- 4.1 I flystævner og stævner arrangeret af eller godkendt af RC-unionen er udenlandske deltagere omfattet af forsikringen.
- 4.2 Det er en forudsætning for dækning under forsikringen, at den udenlandske deltager af sit hjemlands organisation er godkendt til at flyve med ubemandede radiostyrede modelluftfartøjer eller fritflyvende modelluftfartøjer, og en af RC-unionen godkendte sikkerhedsansvarlige har godkendt den udenlandske deltagers model og certifikat samt har forevist for den sikkerhedsansvarlige at have gyldig forsikring, der dækker i Danmark. Dækningen er subsidiær i forhold til ejer/brugers egen forsikring.

5. Bestemmelser for flyvning i udlandet

- 5.1 Forsikringen kan udvides til at dække overalt i Norden henholdsvis Europa. Ved deltagelse i konkurrencer eller stævner er det en forudsætning, at konkurrencen eller stævnet er arrangeret af en klub, som er tilsluttet en national aeroclub. Generelt gælder det, at flyvningen finder sted på flyvepladser, som drives af en klub, der er tilsluttet en national aeroclub, og at flyvningen finder sted i overensstemmelse med gældende nationale regler.

6. Bestemmelser for flyvning med modeller mellem 7 kg og 20 kg

- 6.1 Forsikringen dækker flyvning med ubemandede radiostyrede modelluftfartøjer mellem 7 kg og 20 kg incl. brændstof, såfremt piloten er i besiddelse af Stormodel-certifikat udstedt af RC-unionen, og som udføres i overensstemmelse med de "specielle bestemmelser" i BL 9-4.
- 6.2 Forsikringen dækker førstegangsflyvning med enhver ny model under forudsætning af, at flyvningen sker under ledelse af en af RC-unionen udpegede stormodelkontrollanter, samt at der flyves med modelluftfartøjer, som er godkendt af stormodelkontrollanten.

7. Særlige bestemmelser

- 7.1 Har selskabet måttet udrede erstatning efter denne ansvarsforsikring til trediemand, og skaden i henhold til ovenstående betingelser ikke er omfattet af forsikringen, er skadevolder pligtig til at holde selskabet skadesløs for dets udlæg.
- 7.2 Skadetilfælde skal omgående anmeldes til selskabet. Forsikringstageren må ikke uden selskabets samtykke træffe aftale om erstatning eller udførelse af reparation. Forsikringstageren er ved ansvarskrav pligtig til at lade selskabet føre en eventuel retssag i hans navn.

8. Almindelige bestemmelser

- 8.1 For forsikringsaftalen gælder de i lov nr. 129 af 15.04.1930 med samme ændringer, medmindre disse er fraveget ved ovenstående eller i policen særlig nævnte bestemmelser.

RC-unionens bestyrelse

En præsentation

Modelflyve Nyts rc-redaktion har bedt medlemmerne af RC-unionens bestyrelse om at præsentere sig selv. Det er sket ved, at de er blevet præsenteret for en række spørgsmål:

• Hvad fik dig til at gå ind i RC-unionens bestyrelse?

- Hvad er dine interesser/arbejdsområder i bestyrelsesarbejdet?
- Hvad mener du, RC-unionen gør/bør gøre for at fremme modellflyvningen i Danmark?
- Har du ideer til andre tiltag i RC-unionen

- Hvilke modellfly flyver du med?
- Hvad var dit sidste projekt?
- Hvad bliver dit næste projekt?
- Har du nogle ideer til at gøre Modelflyve Nyt endnu bedre?
- Hvornår har du sidst skrevet en artikel til Modelflyve Nyt?
- Hvad kan du bedst lide at læse om i Modelflyve Nyt?

RC-redaktør Arild Larsen har redigeret de indkomne svar:

Lars Kildholt

formand, 33 år



Sydvestens Modelflyveklub, Greve. Oprettet 1976.

Indtrådte i bestyrelsen i år 2000 efter et år som suppleant.

Flyver lidt af hvert, men i øjeblikket er det mest helikoptere. Sidste projekt var en Raptor helikopter. At det blev en Raptor, skyldtes behovet for en helikopter, som kunne bruges til 3D øvelser og ikke havde de helt store reparationsomkostninger.



Næste projekt bliver en indendørs-model af eget design.

Der skal være flere, der skriver til Modelflyve Nyt; ikke fordi det, RC-redaktørerne skriver, ikke er interessant eller godt nok – tværtimod, men med flere forfattere vil det øge bredden af stoffet. Dette var en opfordring: Kom ud af busken og skriv om jeres projekter/oplevelser.

Gik ind i bestyrelsen på opfordring fra Karen i sekretariatet. Arbejdet i klubben som formand har øget interessen for foreningsarbejde, og mener at kunne bidrage med noget.

I formandsjobbet er der mange opgaver, men udviklingen af RC-unionens hjemmeside har været en kræ-

vende og interessant opgave. Der har været en meget stor interesse for hjemmesiden, og der har indtil nu ultimo oktober været ca. 28.000 besøgende.

Formandsjobbet indebærer, at der må trædes til, når der er henvendelser af politisk karakter, som Karen ikke kan eller vil tage stilling til.

Den nye hjemmeside har gjort en masse til at fremme modellflyvningen i Danmark. Potentielle modellflyvere er jo i høj grad unge mennesker, som for størstepartens vedkommende har adgang til Internettet. Klubhåndbogen på hjemmesiden gør, at folk nu kan finde, hvor de skal køre hen. Hjemmesiden skal forsat udvikles, og ligeledes andre ydelser omkring Internettet.

Læser det hele i Modelflyve Nyt, men hovedinteressen ligger klart på RC-fronten, men FF og CL stof læses også med stor interesse; vi kan lære en masse af hinanden.

En artikel til Modelflyve Nyt om Hawk III er lige skrevet færdig. Måske kan den findes i et af kommende numre?

Jens Larsen

næstformand, 46 år



Østjydsk R/C Modelflyveklub, Horsens. Oprettet i 1972 og har nu 62 medlemmer.

Indtrådte i bestyrelsen i 1994.

Flyver primært motorflyvning i hobby- og sportsklassen, men flyver også 2 meter på konkurrenceplan. Sidste større projekt var konstruktionen af 2-Much helt fra tegnepapiret til den fær-



dige model. Næste projekt er færdiggørelsen af en Piper Super Cub i Hærens Flyvetjenestes farver.

Ser gerne, at der kom nogle flere artikler om test af modeller, motorer og radioer i Modelflyve Nyt.

Gik ind i bestyrelsen på opfordring fra Karen i sekretariatet. Har sid det i bestyrelsen i den lokale klub, heraf flere år som formand. Arbejdet i RC-unionens bestyrelse er af en noget anden karakter end det, man kender på lokalplan. Det primære arbejde i besty-

relsen har været vedligeholdelse af klubhåndbogen, som Jørgen K. i sin tid var med til at starte op. Administrationen af metanolordningen, og klubdata på unionens hjemmeside er nogle af de andre områder, som Jens beskæftiger sig med.

Af specielle interesser i unionen er den administrative del af bestyrelsens arbejde, som skal være så let og overkommeligt som muligt – samt vedligeholdelse af unionens Edb-programmer. Mener også, at omkostningerne ved et medlemskab skal være så lave som muligt, set i lyset af de fordele man kan opnå ved medlemskab af RC-unionen.

Kunne tænke sig, en navneændring for RC-unionen til noget, som har "Modelflyve" i navnet, og mener, at de øvrige modellflyvegrene bør være med under samme "tag".

Jens føler, at han efter mange år i bestyrelsen nu har "aftjent sin værnepligt", og trækker sig tilbage ved første kommende repræsentantskabsmøde.

Erik Nymark

52 år



Sønderborg Modelflyveklub, der blev oprettet i 1973 og nu har 75 medlemmer.



Indtråd i bestyrelsen 1990. Flyver primært kunstflyvning med stormodeller og større skalamodeler. Sidste projekt var en Extra 300S fra Midwest og en Sopwith Camel i kvartskala efter

egen tegning. Begge modeller blev færdige samtidig. Det næste projekt bliver en Fokker 3-dækker, også i kvartskala; så behøver "Nuser" ikke at følge sig en-som.

Gik ind i bestyrelsen for at arbejde med modelflyvning på et mere overordnet og organisatorisk niveau.

Det primære arbejde i RC-unionen er flyvepladserne og forsikringer.

For at fremme kendskabet til modelflyvning bør vi gøre et stykke PR-arbejde.

Læser gerne artikler om modeller og referater fra stævner.

Efter mange år i bestyrelsen trækker Erik sig ved førstkommende repræsentantskabsmøde grundet sygdom i familien.

Jørgen Holsøe

63 år



Københavns Fjernstyringsklub, der blev oprettet i 1959 og nu har 80 medlemmer.

Repræsentant for RC-unionen i DMF.

Indtråd i bestyrelsen i 1993. Flyver for det meste med motorfly som Super Star og Mustfire, men på det sidste har



det mest været svævefly med eller uden elmotor – eksempelvis Alpha, Blue Phoenix og Thermik Star. På stille dage flyves der med en Hercules i skum med 4 elmotorer eller en Fjergfis, og om vinteren er det indendørsmodeller af egen konstruktion.

Jørgen finder det meget spændende at læse artikler i Modelflyve Nyt om medlemmers forskellige projekter.

Gik ind i bestyrelsen på opfordring og har i flere år været skaladommer og kunstflyvningsdommer, og desuden har han i mange år været bestyrelsens kontaktperson til Sportsudvalget.

Efter Jørgens mening betyder tidskriftet Modelflyve Nyt meget for den "almindelige" modelflyver – ja, for os alle, og der kan derfor ikke bruges for mange ressourcer på dette blad, som bør være i konstant udvikling til glæde for os alle og for dem, der arbejder med bladet.

Hjemmesiden vil sandsynligvis være et stort aktiv i fremtiden, men kan aldrig erstatte Modelflyve Nyt. Hjemmesiden kan blive et supplement, men bliver aldrig det samme som at sidde med et godt og tiltalende blad. På et senere tidspunkt kunne Modelflyve Nyt måske udkomme mere end 6 gange om året.

Det første, Jørgen læser, er altid de små nyheder i starten af bladet. Dernæst læses nyt fra sekretariatet og andre oplysninger om RC. Resten af bladet bliver læst som godnat-læsning, herunder også det, der er fra de andre unioner.

Torben Møller

42 år



Svendborg Modelflyveklub, der blev oprettet i 1988 og nu har 30 medlemmer.

Indtråd i bestyrelsen 1998. Repræsentant for sportsudvalget.

Flyver primært med brændstoffly,



men en 2 meter er heller ikke af vejen eller at flyve combat på skrænten. Flyver p.t. med Space Walker, Blue Phoenix, Obelix og en Spitfire, som er blevet ombygget til skræntflyvning. Et Ultimate biplan er det projekt, der arbejdes på i øjeblikket.

Torben gik ind i bestyrelsen for at gøre et stykke arbejde, for man kan ikke pege fingre ad nogen uden selv at

have gjort en indsats, og af samme grund sidder han i Sportsudvalget.

Det primære arbejde i unionen er de aktiviteter, der drejer sig om Sportsudvalget, og der er også en stor interesse for sikkerheden på flyvepladserne.

RC-unionens hjemmeside er i høj grad med til at fremme modelflyvningen i Danmark, og indsatsen bør øges for at få flere yngre modelflyvere med; det er dem, vi skal bygge fremtiden på. I Sportsudvalget, som han som nævnt er kontaktperson til, vil de gerne øge sikkerheden bl.a. med stormodeller, og de har tænkt sig at foreslå, at stormodelkontrollanter udvælges af RC-unionen og ikke som nu af klubberne.

Læser gerne artikler i Modelflyve Nyt om tips og ideer og om folks byggeprojekter; disse bør dog ikke være alt for lange. Produktinformation og referater fra diverse træf og stævner har også en stor interesse.

Svend Plougstrup

44 år



RC-klubben Falcon, der er oprettet i 1975 og nu har 30 medlemmer.
Formand for eliteudvalget.



Indtråd i bestyrelsen i 1998 efter 2 år som suppleant og er nu formand for Eliteudvalget. Flyver primært med helikoptere, og sidste større projekt er en X-Cell 60 Grahit. X-Cell helikopteren har Svend skrevet om i Modelflyve Nyt. De næste projekter bliver en Triepacer i kvartskala, en Hawker Hunter

og 3D fun flyer. Gik ind i bestyrelsen for at være med til at præge forholdene for dansk modelflyvning og interessen for at arbejde med eliteflyvningens forhold, som også er hovedinteressen i bestyrelsesarbejdet.

I RC-unionen bør vi arbejde for så gode forhold som muligt for modelflyveklubberne og deres medlemmer, specielt overfor myndigheder og andre interesseorganisationer.

Der bør på et overordnet plan arbejdes hen imod en større anerkendelse af modelflyvning som en sport.

Artikler, som omhandler bygning/flyvning og gerne med beskrivelse af erfaringer samt ideer og tips, har Svends store interesse.

Ole Lund

42 år



Dronninglund Modelflyveklub, der blev oprettet i 1972 og nu har 30 medlemmer.

Trådte ind i bestyrelsen i 2000.

Flyver primært med fastvingede fly på hobbyniveau, men skalafly fra før 2. Verdenskrig har stor interesse. Sidste projekt var 2 stk. "Cobraer" til brug for sommerens rævejagter og lignende. En "Stampe" i kvartskala skal være



færdig inden næste projekt, som er en "Waco" i skala 1:5.

Nye ideer til artikler i Modelflyve Nyt kunne eksempelvis være: Hvordan bygger vi/finansierer vi et nyt klubhus? En udveksling af gode råd med f.eks. en golfklub. Hvordan får man en flot modelflyveplads? Interview med Skadedyrslaboratoriet om bekæmpelse af muldvarpe og mosegrise på vores flyvepladser.

Lyst og interesse fik Ole til at gå ind i bestyrelsen for at opnå de bedste forhold for modelflyvere i Danmark og

samtidig for at få RC-unionen til at fremstå mere markant som en interesseorganisation. Kræfterne vil primært blive brugt til sikkerheden på modelflyve-pladserne.

RC-unionen bør i større udstrækning bakke vores hobby/sport op ved at støtte vores elite mere og vise den frem ved alle givne lejligheder – lidt omskrevet: "ingen bredde uden elite".

Nye tiltag i RC-unionen kunne være et seminar for interesserede klubber, hvor nogle af emnerne er: Sådan søges støtte efter "Lov om folkeoplysning", sådan søges sponsorbidrag mv., klubberne tilbyder en standard hjemmeside og et standard PC program for kassere og evt. en fælles kursusdag med vejledning i foreningsregnskab, en vejledning i klubjura med forslag til en "maske" til klubvedtægter og etablering af en venskabsklub i et fremmed land.

Læser gerne i Modelflyve Nyt om produktanmeldelser og artikler, hvor et større projekt beskrives, gerne med tips og ideer undervejs.

Orientering fra RC-unionen

Kontingent

Kontingent for året 2001 forfalder til betaling i december måned 2000.

Safremt du stadig ønsker medlemskab af RC-unionen, er det en god idé, at du betaler det udsendte girokort, som også er nyt medlemskort, inden udgangen af december måned, idet du ellers ikke er forsikret fra 1. januar 2001. Dette har specielt betydning for stormodelpiloterne, idet det er ulovligt at flyve med modelfly over 7 kg uden RC-unionens udvidede forsikring.

Hvis du af den ene eller anden årsag ikke længere ønsker at være medlem, så vær rar at give besked til sekretariatet. Derved undgår du en unødvendig rykkerskrivelse med gebyr, og vi slipper for unødigt arbejde samt unødig porto-udgift.

Nye Klubadresser

3 klubber har ændret kontaktadresse:

Langelands Modelflyveklub,
Johnny Larsen,
Vindebyvej 9, 5900 Svendborg,
Tlf. 62 57 19 62

Snesere Modelflyveklub
Kennet Zahle Nielsen,
Hestehave vej 91, 4720 Præstø
Tlf. 55 99 37 21/24 86 29 23

Silkeborg El&Svæv
Christian H. Gravesen,
Holbøvej 6, 8600 Silkeborg
Tlf. 86 80 66 82
E-Mail: gravesen@post6.tele.dk

Vordingborg Radioflyveklub
Erik Jørgensen,
Nyt tlf.nr. 55 38 23 05

Torshavnar RC-Felag

Birgir Simonsen,
Silagøta 4, FO-100 Torshavn
Tlf.nr. +298 312782

Se i øvrigt Klubfortegnelsen i MFN nr. 3/00

A-certifikater

1554 Kaare Sandal Nissen, Mfk. Nuserne
1555 Jakob Hansen, Vestsjællands RC
1556 Ove Foldbjerg, Aarhus Mfk.
1557 Per Tokebjerg, Arslev Mfk.
1558 Peter Rasmussen, Odense Mfk.
1559 Frank Mortensen, Arslev Mfk.
1560 Kim Larsen, Vestsjællands RC-klub
1561 Max Abildgaard, Nordsjællands Fjernstyringsklub

Stormodelpiloter

Jakob Küsel, Sønderborg Mfk.

Få jeres egen e-mail - klubliste

Som en ny service overfor alle landets klubber tilbyder RC-unionen nu, at man kan få oprettet sin egen e-mail liste.

Hvad er det så for en "fætter"?

Jo, når man sender en mail til adressen: bestyrelsen@rc-unionen.dk, så modtages mailen af den computer, som "indeholder" RC-unionens webside mv. Da "bestyrelsen" er en mailliste frem for en enkeltstående e-mail adresse, så ved computeren, at den skal sende mailen videre til alle medlemmerne af maillisten - altså hele bestyrelsen.

På samme måde kan man altså nu gratis få en mailliste, der hedder "*min-klubs-navn@rc-unionen.dk*". Alle, der er medlem af maillisten, vil så få en kopi af al mail, der sendes til "*min-klubs-navn@rc-unionen.dk*". Det smarte er, at når man i ens klub skal informere om et eller andet, så skal man ikke huske eller holde styr på en masse e-mail adresser, men blot skrive til adressen "*min-klubs-navn@rc-unionen.dk*" - så klarer teknikken selv resten. Endvidere findes der enkle metoder til at vedligeholde listen, sådan at en klubs medlemmer selv kan til- og framelde sig listen.

Der er to muligheder. Enten kan man som klub få en "lukket" liste, dvs. en liste, hvor til/frameldingsinstruktioner ikke er offentligt tilgængelige på Internettet. Alternativt kan man få en "åben" liste, hvor til/framelding offentliggøres på www.rc-unionen.dk. En åben liste åbner altså mulighed for at ikke-medlemmer tilmelder sig klubbens liste. Under alle omstændigheder offentliggøres alle adresser på www.rc-unionen.dk - så selvom man har valgt en lukket liste, forhindrer det altså ikke "fremmede" i at skrive mails til en lukket liste.

Med dette initiativ er det vort håb, at så mange som muligt vil danne e-mail lister - dels for at de respektive klubber kan få større glæde af denne hurtige, aktuelle form for kommunikation, men også for at man med en enkelt adresse "*alle@rc-unionen.dk*" kan nå så mange som muligt med hurtige, topaktuelle informationer.

Klubber, der er interesserede i at få deres egen e-mailliste, skal sende en e-mail til formand@rc-unionen.dk med information om ønsket liste-adresse og oplysning om, hvilke e-mailadresser der i udgangspunktet skal lægges ind. E-mail adresserne bedes sendt som nedenstående eksempel:

navn1@domæne1.dk
navn2@domæne2.dk
navn3@domæne4.dk

Altså adskilt af lineskift. Ikke noget med en lang linie, hvor adresser adskilles med semikolon eller noget i den stil. Slutelig bedes det opgivet, hvorvidt man ønsker en "åben" eller "lukket" liste.

Mere information: www.rc-unionen.dk - kig under e-mailister

Med venlig hilsen

Lars Kildholt
formand

Løst og fast fra sekretariatet

3000 medlemmer er en realitet

For første gang i RC-unionens 31 år lange historie har vi nået det magiske medlems-tal 3.000. Det er medlemstallet med betalende medlemmer, for ellers ville vi havde nået dette antal for længe siden, idet der er en udskiftning på ca. 400 medlemmer i løbet af året. I oktober måned 1999 var vi 2.894 medlemmer. Det vil sige, at vi har haft en nettotilgang på 106 medlemmer i år. I 1998 var vi på samme tid 2.853 medlemmer.

I 1982, da Karen overtog sekretariatet, var vi ca. 1.200 medlemmer.

Men den 24. oktober 2000 indløb betaling fra medlem nr. 3.000, som selvfølgelig vil få tildelt dette som medlems nr. Desuden vil dette medlem få et par ekstra eksemplarer af Modelflyve Nyt.

Der er ved at gå inflation i e-mailposten. Sidsten medio april har vi indtil nu modtaget 888 e-mails (for hele 1999 i alt 600) og afsendt 320 (for hele 1999 300 i alt).

Vores hjemmeside www.rc-unionen.dk har indtil nu haft næsten 28.000 besøgende. Det er, hvis vi selv skal sige det, "et så ring".

Vi vil lige indskærpe overfor de medlemmer, som modtager checks fra sekretariatet, at iflg. checkloven er reglen for indløsning af en check, at det skal ske inden 20 dage.

Husk det nu, vi har i øjeblikket ikke-indløste checks, som ligger flere måneder tilbage, og en enkelt over 1 år. Vi overvejer, om checkene skal tilbagekaldes.

Det er tilsyneladende for nemt bare at indmelde sig via hjemmesiden mv. og så ikke foretage den fornødne indbetaling. Vi har i øjeblikket en pæn stak indmeldelser liggende, hvor der ikke er betalt endnu - heraf flere, som skriver de er medlem af en modelflyveklub.

Når dette årets sidste Modelflyve Nyt udkommer i december måned, er vi meget tæt på julen.

Alle medlemmer i RC-unionen og deres familier ønskes en glædelig jul og et godt nytår med tak for det gamle år.

KL/Al

Orientering fra Helikopterstyringsgruppen

Danmarks mesterskabet 2000

FAI:

1. Søren Østergaard, Filskov Modelflyveklub 3000 p
2. Michael Nyegaard, Filskov Modelflyveklub 3000 -
3. Stephan Wiese, Odense Modelflyveklub 2830 -
4. Svend Plougstrup, Falcon Modelflyveklub 2136 -

SPORT:

- Frederik Beck 3000 p

POPULÆR:

1. Vagn Laursen, Viborg Modelflyveklub 1986 p
2. Henrik Larsen, Falken Modelflyveklub 1962 -
3. Niels-Ejnar Rasmussen, ? modelflyveklub 1637 -

Indbydelse

Indendørstræf i Gigantium

Igen i år er Aviator's Modelflyvere stolte af at kunne arrangere indendørstræf i en af Danmarks største sportshaller. Vi har lejet Gigantium, der rummer en hel indendørs fodboldbane og har en loftshøjde på over 20 meter! Her er rigeligt plads til at boltre sig med både RC svævere og el-modeller samt elektriske linestyrede modeller.

Stævnet finder sted onsdag d. 27/12 fra kl. 10.00 til 16.00.

Gigantium er placeret lige ved motorvejsafkørsel 26, ved rundkørslen Th. Sauersevej/Hadsundvej. Deltagergebyr er kr. 50, som betales ved indgangen til hallen. Husk dit A-certifikat og medlemsbevis til RC eller CL unionen Tilskuere har gratis adgang.

For at undgå alt for mange havarier vil vi i år tilstræbe at dele flyvningerne op, så vi ikke får blandet hurtige og langsomme modeller. Af sikkerhedshensyn er øvre vægtgrænse som udgangspunkt 500 gram, men da en speed 400 pylonracer jo godt kan snige sig under 500 gram, vil vi foretage en individuel vurdering af en models egnethed til indendørsflyvning. Det er dårlig reklame, hvis vi forvolder skade på tilskuere, så flyv fornuftigt!

Der vil blive trukket lod om en præmie på deltagerbeviset, så måske kan det blive en lønsom tur til Aalborg for dig.

Vi håber, at der kommer mange indendørs entusiastere fra ind- og udland til stævnet, og der vil være mulighed for at se det nyeste grej fra hobbyforhandlere.

Hvis du har praktiske spørgsmål vedr. arrangementet, så kontakt Michael Henriksen på tlf. 98 33 29 11 efter 18.00 eller pr. email: epilot@hobby.dk



Dansk Modelflyve Veteranklub
Tilsluttet Dansk Modelflyveforbund

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



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).

Årskontingentet 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,
Bülowsgade 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
Månebakken 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

Det bragte Modelflyve Nyt i 2000

Der henvises til nummer og sidetal.

Generelt

Hamburger Modellbau Tage	1/30
Besøg hos Josti-Hobby	1/48
Lav reklame for modelflyvning	2/9
Jysk modelflyvermøde 2000	2/10
MicroStar	
(minifly fra "Skunk Works")	2/11
Flyvevåbnets 50 års jubilæum	2/17
Hvad er danske modelflyvning?	3/9
Comets Pilottræf 2000	3/10
En påsketur til	
Hanstholm (kampflyvn.)	3/15
Vandflyvetræf i Lynge	4/18
Flyvevåbnets Åbent Hus	4/34
"Fliegezeuge der Fantasie"	4/38
Blandede mål	4/40
Sommerlejre	
(Falcon – Nuserne –	
Pandrup)	5/16, 6/20
Skræntflyvning i Danmark	5/30
Besøg i hobbyrummet	
hos Leo Eriksen	6/15
En spændende dag i	
flyvningens tegn	6/24
Indendørsflyvning	
(Tiny og Deltastar)	6/28
Besøg hos Hobby World	6/34

Bygning af modeller – bygge- og andre tips

Gummimotorer	1/16
B2-bomber i miniformat	1/28
Wingo (el-model)	1/36
Bullit (skræntmodel)	1/39
Cirkelkrog til F1A og	
F1H modeller	1/44
BIG AL 97	1/46
Historien om en stormodel	
– Dash 8	1/50
Trækdyret	2/12
En minimal helikopter (Piccolo)	2/18
Fjergfis (flyvende vinge)	2/21, 3/15
Raptor – 30 class RC helikopter	3/21
Dogme autogyro (m. tegning)	3/25
Flyvende vinge	4/9
B-17	4/10
Pibros – deltaplan i Depron	4/20
Cikada (HLG)	4/25
Webbing (sådan laves det)	4/29
Stall og planformer	4/40
"Trekant-maskine"	4/42
North American AT-6 Texan	5/10
AlphaJet fra Wemotec	5/21

Spar vægt	5/24
"Windstyrke 12" (skræntsvæver)	5/26
Century Hawk III (helikopter)	6/25
Pico-Cup fra Multiplex	6/32

Test af modeller, byggesæt, motorer m.v.

Mig og min X-CELL	1/42
Advarsel vedr. brug af	
PCM og Fail-Safe	2/16
Combat med en Boomerang	
(kampflyvning)	2/24
Sidewinder-tank	2/31
Pico-Jet	2/34
Micromodtager	3/13
Jodel Baby fra Bahüer	3/18
Autopilot AP-2300 fra Graupner	4/23
Focke Wulf dogfighter	6/11
Tiny og Deltastar	
(indendørsmodeller)	6/28

Min model

F-15 fra Great Planes	3/35
F-18 med skubbermotor	3/35
Alpina med winglets og elmotor	4/15
El-Gorgo	5/38
Focke Wulf og Fløjtemarie	5/38
Scanner	5/38
F-15 Eagle	6/28

Produktinformation

1/49	Helikopternyheder fra Rotordisc'en
2/32	Helikopterstumper – Nye kataloger
3/16	Sonic 7000 Turbojet – Næsten færdige skalamodeller – Gyro og modtager – Svævere fra Graupner – Bøjser.
4/41	Nyt fra Rotordisc'en – Flere papmodeller
5/52	Flex starterforlænger – Umbrakonøgler
6/22	Staudacher S300 GS Foamie Electric – Baby Jodel – DHC-2 Beaver – GWS modtager – Balsa-lim – el-nyheder

Fritflyvning

Gummimotorer	1/16
--------------	------

Tre fritflyvningsmodeller	2/26
Flash X-18, Full Grunt, Square Eagle	
Nostalgi – A-2 model (tegning)	3/31
Universelle F1A profiler	3/32
Katapultmodeller (tegninger)	4/29
Haleplansprofiler	5/24
Klaus Salzer Vlies/polyspan	5/32
F1B Dimple 2000 (tegning)	5/33
To japanske F1A-modeller (tegn.)	6/37

Linestyring

Sidewinder-tank	2/31
-----------------	------

RC svæveflyvning

VM i F3B 1999	1/26
NM i F3J	2/36
Regler for håndkastmodeller	4/26
VM i F5B	5/34
Viking Race F3F	5/39
NM F3B 2000	6/30

RC kunstflyvning

Tournament of Champions	1/12
VM i kunstflyvning (modellerne)	1/34
Internationaler	
Freundschaftfliegen	6/19

RC skalaflyvning

EM i skala '99	1/8
Inspiration og udfordringer	4/36

RC elektroflyvning

Trecylindret elmotor	4/28
----------------------	------

RC helikopterflyvning

Mig og min X-CELL	1/42
Helikopterseminar	3/36
Nye FAI-manøvrer	4/47
Century Hawk III	6/25
EM i F3C	6/36

RC jet

Jet VM i Østrig	1/32
Jet-træf i Holstebro	6/13

Det er altid en god idé at studere
Modelflyve Nyts

annoncer
 før du handler!

Klubber - Unioner - Forbund

Ny RC-hjemmeside	3/12
RC-klubber (fortegnelse)	3/39
RC-unionens repræsentantskabsmøde	3/41
RC-unionens forsikringsbetingelser	6/51
RC-unionens bestyrelse - en præsentation	6/53

Personalia

Leif Nielsen død	1/49
Jørgen M. Larsen død	3/13
John Møller død	3/13

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

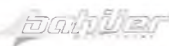
Frodesgade 171, 6700 Esbjerg
 Tlf. 75 12 23 90
 Fax 75 12 23 35

MODEL-HOBBY
 FOR ALLE

FLY · BIL · BÅDE · TOG · PLASTBYGGESÆT

VARER SENDES
 OVERALT

Nye modeller fra



Færdigdekorede modeller i flerlagslamineret papirmateriale.
 Fås i forskellige sværhedsgrader både med hensyn til byggesnilde og piloterfaring.



JU-52 »Gamle tante JU«
 Spv. 2220 mm, 1-3 mot. kr. 1895,-
Mini, spv. 885 mm, begynderfly
 m. el-mot. kr. 454,-

Davell, træner,
 spv. 1440 mm
 mot. .19-.25



Kr. 447,-

SUPER POPY, træner, spv. 1440 mm
 mot. .40-.52 kr. 577,-
BABY (se omtalen i MFN nr. 3)
 lavvinget, spv. 1600 mm. 2T mot. .25-.40
 eller 4T mot. .40-.52 kr. 608,-
STOCKER, højvinget, spv. 1860 mm
 mot. 2-T .40/4-T .60 kr. 862,-



*Er det at bygge, det bedste du ved -
 så begynd med en tegning fra*

BRIAN TAYLOR

AT-6 Harvard, spv. 174 cm / spv. 240 cm
Spitfire 14 & 19, spv. 175 cm
Spitfire Mk. 8 & 9, spv. 211 cm
F4U-1 Corsair, spv. 156 cm
P47 Thunderbolt, spv. 208 cm

Cowl og canopy er tilbehør.

Ring og hør om andre modeller også fra
DENNIS BRYANT og **COMPLETE-A-PAC**.

Vi leverer også de nødvendige byggematerialer:
 Balsaplader, fyrrelister, krydsfiner, og meget mere.

*Forbehold for udefra kommende prisændringer,
 trykfejl og udsolgte varer.*

Godt værktøj gør arbejdet til en leg

Hos os kan man finde hobbyknive, balsahøvl, listeskærer, hængselsæt, z-tang, byggenåle og skruetvinger.

Samt el-værktøj fra **PROXXON**

Giv dit fly et personligt præg vælg mellem **ORACOVERS** forskellige beklædningsfolier og **ORAPAIN** i tilsvarende farver.

Julegaven til piloten

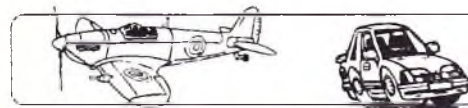
- et nyt fjernbetjeningsanlæg?



Multiplex' elegante **Cockpit** og **Pico line** samt det velkendte **3030** anlæg.
Futabas F14, FC16 og **FC18** er alle lagervarer.



NB! ONSDAGSLUKKET



Ramsherred 27 · 4700 Næstved
 Fax: 57 83 14 10
 E-mail: flywood@flywood-hobby.dk

FLYWOOD

MODEL - HOBBY
TLF. 55 73 66 22



ÅBNINGSTIDER: Hverdage kl. 10.30 - 17.30
 Fredag kl. 10.30 - 18.00 Lordag kl. 10.00 - 13.00

En ny tidning till Skandinavien alla RC-piloter: 100 procent RC-flyg!

■ ■ ■ Vi tror att du är en av de 10.000-tals skandinaver som gillar RC-Flyg och som länge efterfrågat en riktig RC-flygtidning – som till 100 procent handlar om RC-flyg. Därför, käre läsare, startar vi en helt ny nordisk tidning; RC-Flyg – en professionell tidning som bara handlar om det du gillar allra mest, nämligen RC-Flyg.

RC-Flygs redaktion är från början välbenädd. Du kommer i varje nummer att möta erfarna RC-redaktörer och skickliga fotografier.

RC-Flyg utges från och med januari år 2001 med 6 nr/år. Varje nummer omfattar minst 48 sidor, varav en stor del trycks i fyrfärg med kamobilbilder och fäckerlayout.

I varje utgåva av RC-Flyg ger vi dig det bästa i form av RC-flygreportage, pilot- och byggtips, teknisk information och rapporter/tester av modeller, motorer, RC-utrustning – ja allt vad en RC-flygare behöver veta mer om.

Dessutom kommer vi att granska RC-marknaden. Som enda helt fristående RC-tidning både kan och vill vi skriva om sådant som andra av olika skäl väljer att tala tyst om.

Givetvis kommer du i RC-Flyg även att hitta de intres-

santa annonsörerna. Och alla prenumeranter kommer som privatpersoner att få annonsera gratis på radannonserplats! Vi är övertygade om att den nya tidningen RC-Flyg kommer att bli en succé från första början.

Det första numret av RC-Flyg totaldistribueras helt gratis till alla intresserade modellflygare i Norden.

De 3.000 första som tecknar en prenumeration – senast 2000-12-31 – får även ett års gratisprenumeration på fullskalatidningen Pilotmagazinet, Nordens största flygtidning av piloter – för piloter. Dessutom ingår en vacker månadsalmanacka med flygbilder i priset. Och ett modellflygplan!

RC-Flyg är Nordens enda renodlade RC-flygtidning och – som du förstår – därmed den mest prisvärda i modellflygbranschen.

Välkommen som prenumerant! Skicka in talongen redan idag.

Stig Dahlström
chefredaktör



Ja tack, jag vill gärna beställa en årsprenumeration (sex nummer) på **RC-FLYG**, den nya tidningen som till 100 procent handlar om RC-flyg och allt vad som därtill hör. Skicka mig ett inbetalningskort på **395 Skr.** I priset ingår även ett första provnummer av RC-flyg, en årsprenumeration (6 nr) av Pilotmagazinet, en månadsalmanacka med flygbilder samt ett modellflygplan!

Ja tack, jag vill gärna ha ett gratis provexemplar (värde 79 kr) av **RC-FLYG**.

Namn:

Telefon:

Utdelningsadress:

Postnummer:

Postadress:

DK

RC-Flyg är en renodlad specialtidsskrift som enbart vänder sig till aktiva RC-piloter.

Bakom RC-Flyg står bland andra gänget som gör Pilotmagazinet, Nordens största och tidning för aktiva fullskalapiloter, samt tidigare medarbetare i svenska Modellflygnytt.

Plats
för
porto.



RC-FLYG

Box 301

S-771 20 LUDVIKA

SWEDEN

RC-FLYG, Box 301, 771 26 Ludvika, tel +46 240 84890

fax +46 240 180 15. E-post red@rc-flyg.com

Mer info finner du på Internet: <http://www.rc-flyg.com>

En virkelig flot park og showflyer

TERRY

Spændvidde 1050 mm
Næsten færdigmodel af skumdele, egnet til SPEED 400 PLUS direktdrev.
Best.nr. 6235 Pakning med færdige dele og tilbehør til R/C

Færdig til at flyve på kort tid

- ◆ Konstrueret efter de sidstnye aerodynamiske og tekniske produktionsmetoder
 - ◆ Kraftig motorisering garanterer spektakulære demonstrationer med looping
 - ◆ Vandtæt specialskum muliggør flyvning i al slags vejr

Udførlig beskrivelse i GRAUPNER's hovedkatalog FS med nyhedskatalog

Graupner

GRAUPNER GmbH & Co. KG Postfach 1248 · D-73220 Kirchheim/Teck
www.graupner.de



Leif O. Mortensen Hobby



CAP 230. Spv. 1850 mm
Motor 12-30 ccm. kr. 1995,-



AIR TRAINER 46
Spv. 1620 mm, med motor. kr. 1595,-



POPPY Slow Flyer . . . kr. 695,-
Motorsæt med gear . . . kr. 280,-

Julegavetilbud



Startboks med
Power Panel,
Elpumpe,
Starter og
12V 7Ah Akku

Kr. 998,-



Wild Willy 2000
Stunttraceren som du kan få til at lave de sjoveste manøvrer.
Bilen er forsynet med en kraftig 540 type motor og store ballondæk.
Komplet sæt kun 2498,-
Spar **700,-**



Volvo FH-12 Globetrotter
Så som den endelig. Volvo's supertruck til fjernstyring. Den er opbygget som en rigtig lastbil, på et aluminiumschassis med fuld affjedring og en 3-trins gearkasse. Vil du kunne udnytte alle funktioner, så skal der bruges en 4-kanals fjernstyring.

Kr. 3295,-

Til Park og indendørsflyvning

Webra PICO S5 Modtager (7 gram) m/krystal
2 stk. Servo Mini 9S (9 gram)
1 stk. Micro Fartregulator (2 gram) excl. stik

Spar 10% ved samlet køb
Tilbudspris Kr. 835,-

GT-8-TALSBANE
Kr. 998,-



SAN REMO
8-TALSBANE
Kr. 995,-



Mange forskellige Ninco, SCX og FLY biler på lager



FLEISCHMANN
Startsæt fra kr. 498,-
Roco startsæt fra kr. 695,-



Mange danske vogne på lager.

MARABU - FUN & FANCY

Dekorér dine Ruder med sjove motiver



Værdi Kr. 179,75
Spar Kr. 60,-
Tilbudspris Kr. 119,75



Værdi Kr. 189,75
Spar Kr. 50,-
Tilbudspris Kr. 139,75

GENOPLADELIGE BATTERIER

Sanyo 1700 MAh Ni-CD 7,2 v
Normalpris Kr. 365,-
Tilbudspris Kr. 295,-

Sanyo 2000 MAh Ni-CD 7,2 v u/stik
Normalpris Kr. 395,-
Tilbudspris Kr. 350,-

Futaba T3-PJ FM



Avanceret 3 kanals FM/PCM
40MHz ratradio
Leveres med en FM 40 3 kanals
modtager valgfrit mix på to kanaler.
Throttle/3ch. eller steering/3ch.
ABS/stodbremse -
Antispind/tractioncontrol.
Omgangstæller - mellemtider
m/touchstart
Husker op til 8 modeller
For Kr. 4399,-
Tilbudspris Kr. 3595,-

Dampmaskiner
Fra kr. 535,-



BADGER

Sprojtpestil som dækker alle hobbymandens behov.
Leveres med kompressorslange og F+M+L dyser og nåle.

Kr. 1195,-

Sprojtpestiler
Fra kr. 185,-



Besøg vores internetside på:
www.leif-o-hobby.dk

Sprængfyldt med informationer til hobbyfolket

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 KL. 10.00-12.00

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 gummitorfly. Tegninger og materialer til veteran- og skalamodeller. - Træ - lister - balsa - rør profiler - beklædning m.m.m. *Pa 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	

Øvrige Sjælland:

Hobby og Fritid	49 21 45 42
Rosenkildevej 2, 3000 Helsingør	
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: rotordisc@teknik.dk
www.rotordisc-rc-helicopter.dk

Djurs Hobby	86 32 66 03
Rådmandsvej 40, 8500 Grenå	
Legeland	75 61 60 11
Hospitalsgade 15, 8700 Horsens	

Overfly Model

Neptunvej 38, 8732 Løsning
e-mail: overfly.model@get2net.dk
www.overfly.dk

Pitch Skala Hobby	86 67 64 64
Rævehøj 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:

Dorthees Hobbystue	56 95 94 49
Midgårdsvej 2, 3700 Rønne	

JOSTI-HOBBY

Modelfly - Helikoptere
Blommevang 2, 3550 Slangerup.
Fax: 47 33 59 51
E-mail: hobby@josti.dk
Internet: www.josti.dk

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
HANS ANDERSEN
FARTOFTVEJ 72
7700 THISTED

10976

00

7700 o 13/ 5

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 begynder sæt, helt i
træ

KUN **550⁰⁰**



Inkl.
motor **1098⁰⁰**

ALLETIDERS FLYVER
Let at flyve. Flyver op til 1 time/oplad-
ning. Inkl. alt tilbehør, RC, batteri, la-
der m.m.

1995⁰⁰



2 m svævefly, komplet
m/fjernstyring m.m.

Fra **1000⁰⁰**



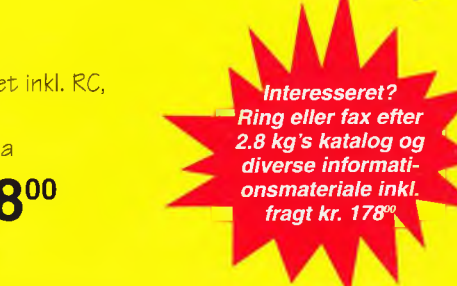
Renault Megane - utrolig stærk bil med
aluchassis, fart op til 50 km/t.
Komplet pris m/fjernbetjening,
batterier, lader m.m.
Fra

1798⁰⁰



KYOSHO USA-1 MONSTER TRUCK
Inkl. 3.5 ccm motor

4500⁰⁰



Interesseret?
Ring eller fax efter
2.8 kg's katalog og
diverse informati-
onsmateriale inkl.
fragt kr. 178⁰⁰



1:10 BIL med valgfrit karosseri, komplet med RC, ak-
ku., lader m.m.

KUN **2398⁰⁰**



MC komplet inkl. RC,
Suzuki
eller Honda

1998⁰⁰

**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!