

MODEL FLYVE NYT

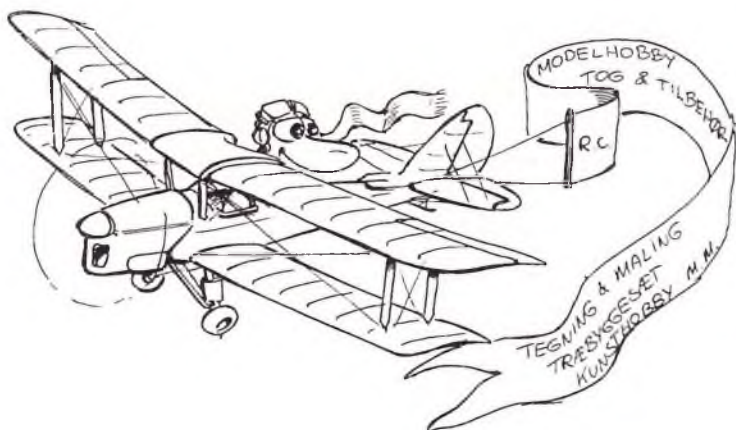
NR. 3 • JUNI 2001



25. ÅRGANG

Starten på en god hobby starter hos

WITZEL HOBBY



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

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



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



PICO-CUB VÆGT 550 G
KR. 578,00

- | | |
|---|--------------|
| FUTABA SENDER FC 28 UDEN AKKUER I ALLUKUFFERT | KR. 5998,00 |
| FUTABA FC 18 SÆT MED 1 SERVO UDEN AKKUER | KR. 4498,00 |
| FUTABA FC 16 SÆT MED 1 SERVO UDEN AKKUER | KR. 2098,00 |
| MULTIPLEX 4000 SÆT MED SKANNER, 4 SERVOER | KR. 10998,00 |
| MULTIPLEX 3030 SENDER/MODTAGER UDEN X TAL | KR. 5498,00 |
| MULTIPLEX 3010 SENDER/MODTAGER UDEN X TAL | KR. 3639,00 |

MULTIPLEX



For folk der ikke lever i stenalderen



MULTIPLEX 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
COCKPIT BB SERVO 235,00



GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■



Great Planes har gjort det igen og fik ved dette års Nürnberg Messe køret ikke mindre end både årets bedste motormodel - **Slow Poke 40** - samt årets bedste svævemodel - **Spirit Elite**.



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



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



ME-163 700 mm for speed 400 185,-



EXTRA 300L (3D model) 2553 mm 4.295,-



Køret som bedste motor model ved årets Nürnberg Messe

SLOW POKE 1/5-4,0 ccm spv. 1270 mm
 Sjov hyggelyster! 735,-
 SLOW POKE SPORT 40, 1560 mm 1095,-



Køret som bedste svævemodel på årets Nürnberg Messe

SPIRIT ELITE 2000 mm 798,-
 SPIRIT 2000 mm 531,-
 SPIRIT 2000 mm ARF færdigmodel 1.395,-
 SPIRIT 100, 2520 mm 945,-

BEGYNDERTILBUD

DEN RIGTIGE START

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



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

EN GOD START

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



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



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



TWIN-JET Spv. 910 mm 864,-



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



REAL FLIGHT m. senderpult kr. 1.995,-
 REAL FLIGHT CD kr. 1.295,-
 REAL FLIGHT De Luxe m. senderpult kr. 2.695,-
 REAL FLIGHT De Luxe m. interface kr. 2.595,-
 REAL FLIGHT De Luxe upgrade kr. 895,-
 G-2 Upgrade, REAL FLIGHT kr. 1.095,-
 REAL FLIGHT G-2 m. senderpult kr. 2.695,-
 REAL FLIGHT G-2 m. interface kr. 2.595,-
 ADD-ONS cd vol. 1 kr. 285,-
 ADD-ONS cd vol. 2 kr. 285,-

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. 3.895,-

FÆRDIGE MODELLER



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



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

NYHED Vi forhandler nu også Midwest træbyggesæt, MOKI motorer, Bisson dæmpere samt Aeroglass glasfibercowl.

MOKI MOTORER:

MK11, 10 cc 1.600,-
 MK135, 25 cc 2.355,-
 MK180, 30 cc 2.580,-
 MK210, 35 cc 2.750,-

MIDWEST BYGGESÆT:



Super Stinker Biplan 1/4 skala 3.695,-



AT-6 Havard 1/6 skala, 2190 mm 3.695,-



Extra 300XS, 1/4 skala, spv. 2030 mm ... 3.695,-
 Citabria, 1/5 skala, spv. 2030 mm 2.565,-
 Super Stearman, 1/6 skala 2.790,-
 G-202, 1/4 skala, spv. 1810 mm 3.335,-
 Cap 232, 1/4 skala, spv. 2030 mm 3.695,-

FJERNSTYRINGSANLÆG

- 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.

Vi holder ferie i uge 29 og 30 fra den 16. - 30. juli og ønsker vore kunder en god sommerferie.

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

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

132 sider

Flugmodeller • Schiffsmodelle • Automodelle • RC-Anlagen • Motoren • Zubehör

NH 90
Længde uden rotor 1764 mm
Scale RC-model af en transport-helikopter i 9-tonns-klassen

GILES 202
Spændvidde 2350 mm
Naturtro motor-flymodel for 2-takts motorer med 62 cm³ - 90 cm³

mc-22
Microcomputer fjernstyringssystem i den nyeste teknologi. Supplement til de succesrige GRAUPNER/JR mc-sendere



AERMACCHI MB 339/A P.A.N.
Spændvidde 1850 mm
RC jet-system
JetCat P120
selvstartende model jet-system

B-28
Længde 1050 mm
Naturtro model konstruktion af en offshore speedbåd for drev med en el-motor

Hydraulisk dumper truck BELL B35C 6x6
Længde 710 mm, målestok 1:15
Naturtro model konstruktion af en dumper truck

Udførligt beskrevet i nyhedskatalog N 2001

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

Kataloget fåes hos Deres forhandler

44 sider med modelfly, helikoptere • 14 sider modelskibe • 20 sider modelbiler
22 sider RC- og ladeteknik • 8 sider el- og benzlmotorer
16 sider tilbehør

Graupner

AZ 21, DK

Nyt fra: O.S. ENGINES

OS FX91

En af de mest populære OS motorer. En meget kompakt motor, der har samme monteringsmål som OS 61SF & FX. OS 91 FX er forsynet med stempelring. Cyl.vol 14.95 cm³. HK 2,8.



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!



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, Audi A4 og Subaru Impreza.

Ring eller e-mail efter gratis bilbrochure.

Hirobo Shuttle TS



Shuttle Z leveres nu som TS udgave, d.v.s. med topstart. Startaksel medfølger. Meget fordelagtig pris. 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 metal-kobling. ZXX er Deluxe udgaven med mange finesser. Reservedele kan leveres fra lager til rimelige priser. Ring efter gratis prospekt.

Flight Box



Byggesæt til FlightBox. Indeholder de nødvendige træ- og beslag dele. Powerpanel, pumpe o.s.v. skal købes særskilt.

Lift OFF



Simprop leverer en serie elektro Hotlinere. Lift OFF leveres i XXS spv. 122 cm og XS spv. 157 cm og Lift OFF spv. 193 cm. I sædvanlig Simprop kvalitet med glasfiberkrop og næsten færdige vinger af abachibeklædt skumplast. Se Lift OFF og de andre flotte Simprop modeller i Simprop kataloget.

KATALOGER - hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importøren.
Simprop Hovedkatalog 2001 - kr. 60,-
Simprop Nyhedsprospekt 2001 - kr. 10,-
OS Motor-katalog - kr. 10,-

SILVER STAR MODELS

Ølsvej 35, 9500 Hobro - Tlf. 98 52 02 55
E@mail - axmo@post3.tele.dk

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

EL-SVÆVER



Elipsoid spv. 280 cm t. sp. 600 m.gear 1295,-



Prima spv. 200 cm til sp. 600 995,-
Styres over højde/sideror, perfekt som begyndermodel. Med dansk byggevejledning. Fås også som svæver uden elektro.

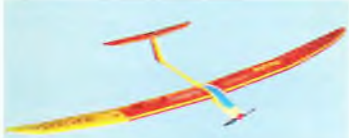


Quatro spv. 150 cm til sp. 400/480 895,-
Styres over højde/sideror og evt. krængror. Fås også som svæver uden elektro.

NYHEDER 2001



Mefisto spv. 200 cm til sp. 600 motor 995,-
Styres over højde/sideror og krængror. Flot model til termik og frisk flyvning. Fås også som svæver til skrånt.



Rapid spv. 228 cm til sp. 600 m.gear 1295,-
Styres over højde/sideror og krængror. Forberedt for bremse.



Fiesta spv. 212 cm til sp. 500/600 1250,-
Styres over højde/sideror og krængror. Fås også som termiksvæver uden elektro.

Freddy spv. 154 cm, fuld GFK 1850,-
Parabola spv. 190 cm, fuld GFK 2400,-
Twin spv. 186 cm, fuld GFK 2675,-

NYHEDER 2001



Lift off xs spv. 157 cm til sp. 600 1295,-
Lift off xs færdigbeklædt 1675,-
Lift off spv. 193 cm til sp. 700 1695,-
MPX Bonito spv. 193 cm til sp. 700 1495,-
Alle med GFK krop og skum/abachi formstøbt glasfiberforstærket vinge.

EL-MOTORMODELLER



Partenavia spv. 150 cm til 2 sp. 400 845,-
Motorsæt 2 stk. 480 med propeller 165,-
Modellen har styrbar næsehjul.



Twin-Star spv. 142 cm TILBUD 595,-
Med fartregulator og 7 x RC1700 1250,-



Pico-Jet Combat af EPP TILBUD 495,-
Dekorationssæt i gul/sort eller rød/sort 85,-



TWIN-JET spv. 91 cm med motorer 795,-
Er du klar til at være jet-pilot så er modellen med 2 motorer af EPP her. Bruger 7-8 celler. Dekorationssæt i flere farver 40,-



Diablotin std. Spv. 155 cm hover over seen.

Diablotin XL Spv. 220 cm hover over land

SHOW FLYER



Cargo spv. 1600 cm med 4 motorer 1195,- og Propeller. Kan laste op til 500 gram. Lastlugerne kan afmonteres så der er bedre plads til at montere et kamera.



Terry spv. 105 cm, til sp. 400 TILBUD 385,-
Tilbud med motor og propel TILBUD 440,-

SLOW-FLYER / PARK-FLYER



Pico-Cub spv. 116 cm med sp. 400 530,-
Med fartregulator, akku og 2 servoer 1245,-

Velegnet som begyndermodel



Wingo spv. 110 cm med sp. 400 785,-
Med fartregulator og 7 x 700 AR akku 1425,-

Diablotin

Diablotin Micro spv. 84 cm til 1.5 cmm 895,-
Diablotin Mini spv. 128 cm til 6.5 cmm 1225,-
Diablotin Std. spv. 155 cm, 10 cmm 1395,-
Diablotin Super spv. 155 cm, 6.5 cmm 1495,-
Diablotin 2000 spv. 185 cm, 15 cmm 3100,-
Diablotin XL spv. 220 cm til 30 cmm 3495,-

Diablo 2000 spv. 200 cm 3100,-
F3A Kunstflyver til 15-20 cmm

Alle modeller lev. med GFK cowl, færdigbygget krop og ribbevinge, haleplan og sidefinne. Leveres også færdigbeklædt.



HELIKOPTER



HORNET rotor. 49 cm m/GFK rotorbl. 1695,-
Heii + Gyro + 3 C1041(BB) servoer 2750,-



ECO 8 rotor. 116 cm til sp.500 heli 1595,-
Heli + 4 servoer + gyro + heli-motor 3340,-

FJERNSTYRING



SOMMERTILBUD

MC-12 Computer anlæg med R700 1750,-
MC-12 løs sender med akku 1130,-



Pico anlæg med Pico 4/5 modtager 1125,-
Pico anlæg med 3 servoer + micro 7 1695,-
Cockpit sender 7k med akku 1420,-
Cockpit computeranlæg, som billede 2655,-
MS-X2 microservo (9g) med Grp. stik 188,-



Jeti 4k plus, 4 kanaler, 9 gram 275,-
Jeti 5k plus, 5 kanaler, 8 gram 295,-
Jeti 7k mini, 7 kanaler, 15 gram 350,-
Jeti 18 A fartregulator fra 250,-
Jeti 35 A fartregulator fra 325,-
Jeti mini-charger 4-7(8) celler kun 225,-
Jeti DIS10/15 aftader 6-15 celler kun 225,-

SE VORES "MÅNEDENS 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

FÆRDIGE FLY



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



SPACE WALKER,
Spv. 1570 mm - Kun kr. 995,-



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



F4U Corsair
Spv. 160 cm, - Kun kr. 1875,-



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



Seagull 40
Spv. 146 cm, - Kun kr. 895,-

RADIOUDSTYR

Danmarks billigste radioudstyr til din model



8 kanal standard FM modtager.
Vægt 19,3 gram. Pris kun kr. 311,-.
Krystal kun kr. 50,-.

4 stk. standard servoer med Futaba stik kun kr. 350,-.

Standard servo med Futaba, Multiplex eller Graupner/Hitec kun kr. 98,- pr. stk.

Mikro servoer fra kr. 198,-.



Nikkel Metal akkupakker til modtagere fra kr. 75,-.
Nikkel Cadmium akkupakker til modtagere fra kr. 98,-.

Alt i ledninger, afbrydere og stik fra Futaba, Robbe, Multiplex, Graupner, Hitec, Simprop og Sanwa radioanlæg.

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);

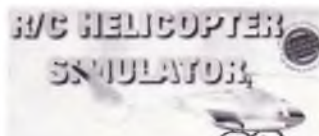
Motor: SC40 6,5 ccm med kuglelejer. Standard dæmper, brændstofslange, gløderør og propeller følger med i pakken.

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

Samlet pris kun kr. 2998,-

FLYSIMULATOR

Vor populære flysimulatorer er nu igen på lager.



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

Vi har simulatorer fra kr. 610,-

BEGYNDERPAKKE EL



PICO CUP
fra Multiplex med motor kr. 530,-
Komplet m. fartregulator og
2 micro servo og akku.....kun kr. 1250,-

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

STARTUDSTYR



Startkasse kr. 240,-
Startakku 12 v. kr. 195,-
Starter kr. 250,-
Power Panel kr. 185,-
El brændstofpumpe fra kr. 125,-
Glødehætte kr. 45,-

SE VORES HJEMMESIDE PÅ INTERNETTET

FÆRDIGE FLY



Atlantis

Spændvidde 157 cm, radio/servoantal 5.
Motor 7,5-10 ccm totakts.
Flot sports- eller kunstflyvningsmodel
Pris kun kr. 1465,-



Dolphin

Spændvidde 156 cm, radio/servoantal 4.
Motor 6,5-7,5 ccm.
Flot sports- eller kunstflyvningsmodel
Pris kun kr. 1315,-



Echo 25

Spændvidde 138 cm, radio/servoantal 4.
Motor 4,5-6,5 ccm
Flot lavvinget sportsmodel
Pris kun kr. 725,-



Cap 40

Spændvidde 144 cm, radio/servoantal 5.
Motor 7,5-10 ccm
Flot lavvinget kunstflyvningssskalamodel
Pris kun kr. 1495,-



Corsair F4U

Spændvidde 152 cm, radio/servoantal 5.
Motor 6,5-7,5 ccm
Flot skalamodel
Pris kun kr. 1245,-

NYHED



ARF Model
Spændvidde 161 cm
Motor 7,5 - 52 ccm
Pris kun kr. 1150,-

Hobby World

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

Vi sender som postordre i hele landet

Ring efter kataloger fra:
HOBBY WORLD / JP
GRAUPNER - MULTIPLEX -
ROBBE - SIMPROP - FLAIR -
GREAT PLANES - GOLDBERG -
SIG - JAMARA - KRICK -
KYOSHO - PRISLISTE 2001



Modelflyve Nyt 3/2001

ISSN: 0105-6441

REDAKTION:

Ansvarshavende redaktør:
B. Aalbæk-Nielsen,
Kastanjevej 4,
5884 Gudme.
Tlf. 62 25 20 00

Grenredaktører:

Radiostyring:
Arild Larsen, Rugmarken 80,
8520 Lystrup
Tlf. 86 22 63 19 (RC-unionen)
alkrcu@post10.tele.dk

Poul Møller
Marbærvaenget 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@nab.dk
E-mail: modelflyvenyt@modelflyvning.dk

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

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

Redaktion:

Tidskriftet Modelflyve Nyt
Kastanjevej 4,
5884 Gudme
Tlf. 62 25 20 00

Ekspedition:

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

Annonceekspektion:

Tidskriftet 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:

Abonnement for 2001 koster i Danmark kr. 225,- for alle 6 numre. I de øvrige nordiske lande er prisen kr. 205,- og i Grønland kr. 305,-. I det øvrige Europa er prisen kr. 295,- og i resten af verden kr. 365,-.

Udgivelsesterminer:

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

Oplag: 4 200 eksemplarer

Sats og tryk:

A-Offset, 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:

fremst i Modelflyve Nyts artikler står for artikelforfatterens egen regning og dækker ikke nødvendigvis redaktionens opfattelser.

I korthedside 8

Unions-samarbejde.....side 8

Indlæg fra FF-Unionens formand Niels Lyhne-Hansen

Twin Jet fra Multiplex.....side 9

Det blev simpelthen en "ha-ting" for RC-redaktør Poul Møller, da han så det første billede af denne flotte model.

Skumcombat og -pylonside 12

Langfredag mødtes en flok modelpiloter på en meget vindblæst Hamborg-skrænt i Hanstholm og gennemførte et par u højtidelige konkurrencer med deres skræntmodeller lavet af skum.

Erfaringer med

EPP skala-combat-modellerside 14

- indhøstet under påskens intense flyvninger på skrænten ved Hanstholm.

Belastning på en vingeside 16

Leif Hansen har stillet spørgsmål om dette emne, og Troels Lund giver svar.

Multiplex IPD-modtagereside 17

IPD står for Intelligens Pulse Decoding, og hvad det betyder for modelflyvningen, har Lars Holte afprøvet.

Jysk Modelflyvermode år 2001side 18

RC-redaktør Arild Larsen har kigget lidt på dette traditionsrige arrangement - både fra sidelinien og fra insidersiden.



Intelli-Control.....side 20

På Comets pilottræf så RC-redaktør Poul Møller den nye Intelli-Control Akku Manager. Han lånte en på stedet og har nu testet den.

Comets Pilottræf 2001 på Amager side 22

Igen i år var der meget både at se og at lære, da piloterne satte hinanden stævne på Amager.

Modelflyve Nyts redaktør

på pensionside 24

- men forinden har Arild Larsen aflagt ham et besøg for at kunne bringe den tredje artikel i serien om, hvordan bladet bliver til.

K-2.....side 27

Jan Jeberg har bygget en F3J svævemodel og fortæller herom.

Forsidebilledet:

Poul Møllers Twin Jet i luften for første gang med testpilot Kim Jørgensen ved roret.
Foto: Poul Møller.

L-13 Blanikside 28

Gælder det ren hyggeflyvning en søndag eftermiddag, er denne lille skalalignende chuckglider ideel. Jørgen Korsgaard har lavet tegningen.

Pas på fingreneside 30

Denne opfordring kommer fra Michael N. Nielsen, som af bitter erfaring ved, hvad han taler om.

Få en gratis RC-flysimulatorside 31

Fra en artikel i det svenske Modelflygnytt har Poul Møller fået klarhed over, hvordan det kan lade sig gøre.

Diablotin 2000 fra JR Models.....side 32

Sadan en har Flemming S. Nielsen bygget, og her fortæller han hvordan.

Min model: "Mono One".....side 34

Peder Moeslund fortæller om baggrunden for sin model og om, hvordan den er blevet til.



Produktinformation.....side 35

Netflyvning med lys - Elektro-nyheder.

North American

F-100 Super Sabre.....side 37

En model fra 60'erne fundet af Kjeld Kristiansen og tegnet af Jørgen Korsgaard.

RC referaterside 38

Als cup 2001 - ØMF's begynder-træningslejr 2000.

Dansk Modelflyve Forbund.....side 40

Orientering fra RC-unionen.....side 40

RC-klubfortegnelseside 41

Officiel stævnekalender.....side 42

Referat fra

repræsentantskabsmødetside 43

Orientering fra grupperneside 45

Indbydelserside 46

Orientering fra FF-Unionen.....side 50

Opplagsstavlenside 51

Deadlines

De anførte datoer er dem, hvor stof til de enkelte numre senest skal være grenredaktørerne (artikler og referater) eller unionernes sekretariater (organisationsstof) i hænde. Men man må meget gerne sende det før!

Nr. 4/0115. juni
Nr. 5/01 august
Nr. 6/0125. oktober

I korthed ...

Hvordan gør jeg?

Udebliver Modelflyve Nyt

eller er det blevet beskadiget i forsendelsen, 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, indbydelse el.lign. skal det dog sendes til de respektive unions 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 kan nu også bruge digitale billeder på diskette, når de er gemt særskilt (altså ikke lagt ind i en tekstfil) i JPEG-formatet i bedst mulige kvalitet/opløsning. Billeder fra Internettet er i så dårlig opløsning, at de ikke kan bruges. Og husk, at der skal altid vedlægges et udprint af billederne.

Tekst

Tekster afleveres om muligt i elektronisk form. Lav tekstens opsætning så enkel som muligt – gerne i et rent tekst-format og uden specielle formateringer med spalter, bokse el.lign. Husk, at også for teksternes vedkommende skal der medsendes et udprint.

Nyt på nettet

Mfk Nuserne har fået en hjemmeside. I stedet for, at vi skriver en masse om den, så tag et kig indenfor på adressen: www.nuserne.dk

Stig Andersen fra Jet Danmark fortæller, at der endelig er hul igennem til Jet VM-hjemmesiden. Den er dog stadig under konstruktion, så vær tålmodig lidt endnu. Klik på www.thaiturbines.com og følg med i udviklingen med hensyn til Jet VM.

Samtidig har den internationale jet komitee IJMC fået en ny hjemmeside. Klik på www.ijmc.net og følg med i, hvad der sker inden for jet-scenen. Der er ligeledes mulighed for at finde lidt om sikkerhed og retningslinier for flyvning med jetmodeller.



BVM har loftet sløret for deres nyeste jetmodel Bobcat. Tjek deres side på www.bvmjets.com

Stig vil også lige benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at Fredericia Modelflyveklub <http://home19.inet.tele.dk/fmk/> er vært for det årlige Combi-træf for skala og jetmodeller i St. Bededagsferien fra den 11. maj til den 13. maj. Alle er velkomne, også selvom man ikke har en skala- eller jetmodel. Det plejer at være hyggeligt.

Efterlysning

I uge 6 er der begået tyveri i Skive Modelflyveklubs klubhus på Jegstrupvej. Tyve er kommet ind i klubhuset ved at bryde et vindue op og har fjernet radiostyringsgrej og et modelfly til en værdi af flere tusinde kroner. Følgende dele er fjernet:

- * To radiostyringsendere af typen Futaba FC 16.
- * En modelflyver af typen Hi Boy i farverne mørkeblå med pink underside. Modellen er monteret med en motor af mærket OS 46 LA.
- * En multilader af mærket Multiplex.

Skulle der være nogen, der ligger inde med oplysninger, der kan bringe delene tilbage til deres retmæssige ejere, så kontakt Skive Modelflyveklub på følgende adresser/tlf.

Mail: modelskv@mail.tele.dk

Ivan Pedersen, tlf. 97 52 77 76

Unions samarbejde

Det var en alvorlig og vanskelig beslutning Linstyrings-Unionen tog, da generalforsamlingen efter indstilling fra bestyrelsen gik ud af samarbejdet med de øvrige unioner omkring udgivelsen af Modelflyve Nyt fra 2001. Siden bladet start i 1977 har Linstyrings-Unionen bidraget til udgivelsen af et særdeles godt blad med masser af spændende artikler om såvel linestyring som om emner af interesse for alle grene af modelflyvningen. Modelflyve Nyt er stadig et godt blad, men de sidste par år har mængden af linestyringsstof været minimalt. Mængden af stof til bladet er simpelthen faldet i takt med medlemstallet, og det har været svært at opfatte Modelflyve Nyt som et medlemsblad for Linstyrings-Unionens medlemmer. Den lange produktionstid på bladet gjorde også, at vi var nødt til sideløbende at sende bulletiner ud, hvilket yderligere pressede os økonomisk og arbejdsmæssigt.

Hvis nogen skulle have den opfattelse, at vores fravær i bladsamarbejdet skyldes et ønske om at vende de øvrige unioner ryggen, så er det på ingen måde tilfældet. Tvært imod har LinstyringsUnionen de sidste fire år foreslået et øget samarbejde unionerne imellem og gerne i Dansk Modelflyve Forbunds regi. Det er stadig vores opfattelse, at modelflyvningen vil stå stærkere i det foreningspolitiske billede ved et tættere samarbejde unionerne imellem. Så sent som på unionens generalforsamling i marts fik bestyrelsen bemyndigelse til nærmere at undersøge samarbejdsmulighederne. Vores udgangspunkt er, at uanset hvilken form for modelflyvning vi dyrker, så er fascinationen ved at vi kan "drille" tyngdekraften med modelfly den afgørende faktor, der kan samle interessen. Vi tror på det.

Med venlig hilsen,

Niels Lyhne-Hansen
Formand for
Linstyrings-Unionen

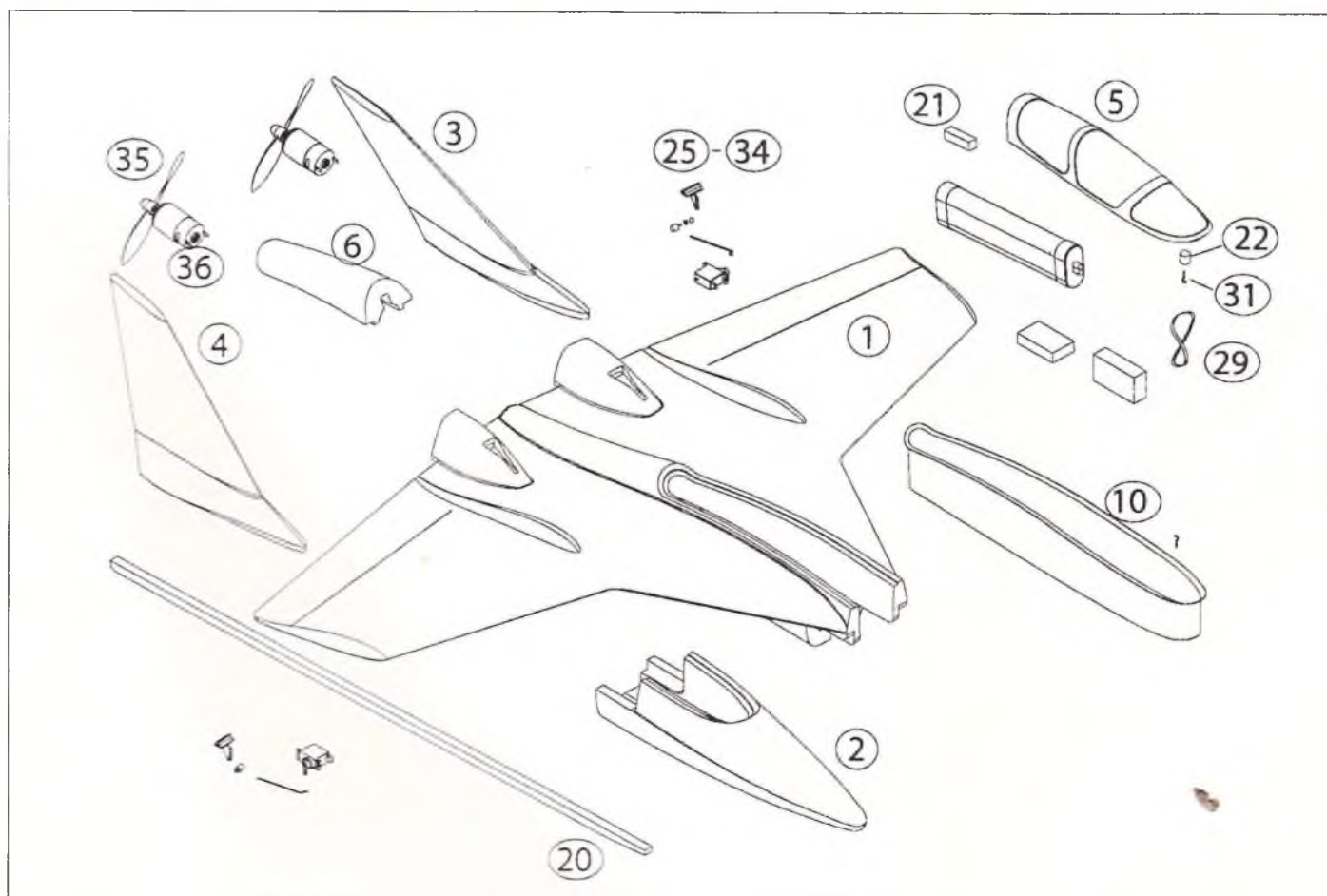
Twin Jet fra Multiplex

Så skete det igen. I Multiplex's nyhedskatalog så RC-redaktør Poul Møller en "hå'ing" - og det var den nye Twin Jet fra Multiplex, der tændte ham. Modellen blev bestilt, og her er hans beretning om den.



Det første billede, jeg så af Twin Jet'en, var nok. To flotte modeller over et hangarskib. Et eksemplar måtte ejes! Jeg har opgivet at tælle, hvor mange modeller jeg har haft med de små 400 motorer, men denne sidste i rækken er efter min mening helt afgjort den flotteste. Det er den dog ikke i alles øjne. Første gang jeg havde den med på flyvepladsen, var der et par stykker, der rynkede på næsen. En enkelt sagde direkte, at han ikke brød sig om den slags skummodeller, og det er fair nok. Men jeg lavede en lille hemmelig undersøgelse - i løbet af dagen stod div. vinger, to Pico Cubs, to Twin Jets og en ►

På billedet t.v. præsenteres indholdet af byggesættet, og på tegningen herunder, der er fra byggevejledningen, ses alle dele i Twin Jet'en.

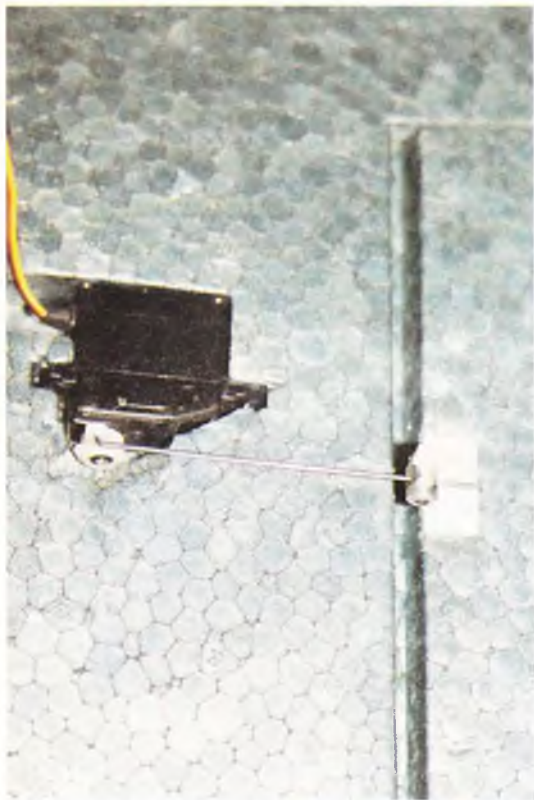


enkelt Hercules for ca. 75 % af flyvningerne. Det kan godt være at styropor, EPP mm. ikke altid giver de flotteste modeller (Twin Jet'en selvsagt undtaget) – men de bliver fløjet, og piloterne morer sig med det.

Byggesættet

Der kan ikke siges meget om byggesættet. I en stor kasse ligger 6 dele af elapor (en slags formstøbt EPP), en plasticform til modtager mm., en pose tilbehør, en liste til afstivning, en pakke med motorer, et dekorationsark og propeller samt en byggevejledning.

Servomonteringen er ganske nem, og på det nederste billede ses, hvordan alle kabler ligger på undersiden af vingen - i forberedte kanaler.



Vejledningen er på flere sprog – desværre er ingen af dem dansk – men den er ledsaget af en række instruktive tegninger af alle byggeriets – eller rettere sagt samlingens – faser. I vejledningen kan man læse, at elapor-materialet kan limes enten med Pattex Kraft kontaktilim eller med cyanolim. Jeg kunne ikke få den angivne kontaktilim og limede modellen sammen med cyano af medium typen. Byggevejledningen beskriver, hvordan man skal bruge aktivator til cyanolimen, men det havde jeg ikke – og det gik udmærket uden. På æsken står, at man er flyveklar efter to timer – så skal man rubbe neglene, men jeg vil ikke afvise, at det kan lade sig gøre – måske hjælper aktivatoren. Jeg blev selv færdig på en aften uden at støde ind i nogen problemer.

Tidligere har jeg pudset de små prikker, støbeformene åbenbart skal efterlade på støbte modeller, væk. Det gjorde jeg ikke denne gang, da de faktisk er meget små og kun kan ses, hvis man er helt tæt på modellen. Elaporen har tilsyneladende samme egenskaber som EPP – fx. retter trykmærker sig selv ud, så modellen ikke er så sart over for transportskader som traditionelle styropormodeller

Samling af Twin Jet

Arbejdsgangen var:

- * Pålimning af næsestykke og ilimning af plastikkasse til modtager mm.
- * Montering af ledninger til motorer og servoer – her skal man være opmærksom på, at det er nødvendigt at lodde forlængerstykker på servoleddningerne.
- * Montering af servoer og motorer – sæt malertape på servoerne, så der ikke kommer lim i dem. Husk også at vende propellen og sørg for, at motorerne løber den rigtige vej.
- * Ilimning af forstærkningsliste.
- * Pålimning af finner og bagerste canopystykke.
- * Montering af et par kroge og elastikker til fastholdelse af canopy og batteri – der limes også et par træstykker til fastholdelse af batteriet i plastikkassen.
- * Placering af modtager og regulator – der følger velcro med til dette.
- * Dekorering af modellen – jeg malede canopyet med en tusch.
- * Afbalancering med batteriet – læg tyngdepunktet 10 mm foran det angivne punkt til de første par ture. Der er meget smart støbt markeringsskilt i vingen, så det er nemt at afbalancere Twin Jet'en. Når du har lært modellen at kende, kan du eksperimentere dig frem til den placering af tyngdepunktet, du foretrækker.
- * Programmer de angivne udslag ind

i senderen – det kan anbefales at reducere lidt på de anbefalede 15 mm krængersudslag, med mindre man er typen, der godt kan lide et par rul i sekundet. Selv har jeg også programmeret 30% eksponentiel ind på både højde- og krængorer. Der skal ikke laves differentierede rorudslag på Twin Jet'en.

Ud over det medfølgende dekorationsark fik jeg et supplerende ark i franske farver. Den blå stribe på flaget klippede jeg af, og ved hjælp af lidt ekstra rød selvklæbende film dekorerede jeg Twin Jet'en i danske farver. Vi må jo hjælpe det betrængte flyvevåben med at håndhæve luftterritoriet!

Motorerne

Med byggesættet følger to Permax 400 6 V motorer og to Günther propeller. Det er erfaringsmæssigt en kombination, der fungerer fint med 7 celler; men det er en god idé at forsyne motorerne med statorringe og time dem 3-4 mm. Statorringene forstærker populært sagt magnetfeltet og sænker strømforbruget lidt. Timingen af motorerne optimerer dem til den valgte omlobsretning. Motorene er nemlig fra fabrikken lavet, så de løber lige godt den ene vej som den anden. Ved at løsne de små flapper, der holder bagstykket, og forsigtigt med en spidstang i hullerne på bagdækslet dreje det 3-4 mm mod omlobsretningen (husk at sætter mærker først) flytter man magnetfeltet i forhold til strømmen i vindingerne. Det får motorerne til at gå lidt hurtigere, sænker strømforbruget en anelse og mindsker gnistdannelse på kommutatoren. Hvis du prøver at time motorerne, så husk at give flapperne et forsigtigt dask med en lille hammer bagefter, så bagstykket ikke sidder løst.

Med denne "husmandstuning" trækker de to motorer 15 A ved statisk træk på jorden. Det mindskes lidt i luften afhængig af flyvestil. Lidt hovedregning siger, at der er ca. 10 minutters flyvetid med fuld power på en 2Ah batteripakke. Selv flyver jeg med 7 celled 1250 mAh pakker og får med dem knap 10 minutters blandet flyvning. Man kan også benytte 8 celler, men så skal man være opmærksom på, at strømforbruget stiger nogle Ampere. Det forkorter flyvetiden, men motorerne kan godt tåle det – og der er jo ingen, der siger, at der skal flyves med fuld power hele tiden.

Flyvning

Twin Jet'en er født med et par fordybninger i kroppen, der virker som kastehandtag. Det gør det nemt at kaste modellen selv. Få dog alligevel en anden til at kaste den de første par gange! Lad være med at prøve et håndkast uden motorerne kørende!

Med lidt højde trim flyver Twin Jet'en med fuld power lige frem i et svagt stig efter et håndkast. Kastet behøver ikke at være specielt kraftigt – kasteren bør i stedet koncentrere sig om at kaste modellen ordentligt og lige frem mod vinden. Ligger den skævt i luften, kan det anbefalede krængerørsudslag på 15 mm godt overraske piloten – selv lige efter starten og i langsom flyvning har krængerørerne stor virkning. Lige så snart modellen har fået lidt fart, kan trimmet sættes, så modellen flyver pænt ligeud. Hvordan trimmet skal stå, afhænger af tyngdepunktet. Med tyngdepunktet lige på mærkerne skal modellen flyves med lidt dyktrim (det står også i vejledningen). Når man som jeg – og de 3 andre Twin Jet-piloter, jeg har snakket med – flytter tyngdepunktet ca. 10 mm frem, udlignes dette lidt. På min Twin Jet står rorfladerne 1-2 mm nedad, og jeg trimmer dem ikke opad før start, men kaster i stedet lidt opad. Det anbefalede højderørsudslag på +/- 20 mm er passende.

Når modellen er nået lidt til vejrs, kan lojerne begynde. Rul er som sagt modellens favoritdisciplin – de går hurtigt, og med en rigtig skrap pilot ved pinden kan Twin Jet'en faktisk godt lave firkantrul. Rygflyvning foregår uden problemer, hvorimod loop kræver lidt fart for at blive udført pænt. Jeg har endnu ikke haft mod til at prøve udvendige loop – husk at give canopyet en ekstra elastik, hvis du prøver! Og send lige en mail om, hvordan det gik.

Efter min mening gør Twin Jet'en sig absolut bedst, når den bliver fløjet i store, bløde sving krydret med imponerende snorlige rul og hæsblesende lave forbiflyvninger. Lyden af de to Günther propeller er også helt i top – ikke specielt høj og generende, men næsten som en turbine, når Twin Jet'en flyver forbi i lange dyk for fulde omdrejninger.

Egentlig flyver Twin Jet'en ikke specielt hurtigt, men det ser en F-16 heller ikke ud til at gøre under en opvisning, så det gør i mine øjne ikke noget. Er man til fart, findes der i dag mange forskellige hidsige motorer, der kan monteres i modellen. Og selv om jeg ikke har planer om at opgradere min Twin Jet, glæder jeg mig da til at se den Twin Jet med to børsteløse motorer, som en af mine klubkammerater har bestilt.

Lukkes der ned for strømmen til motorerne, viser det sig, at modellen også kan flyve endog meget langsomt. Med højt løftet næse lader Twin Jet'en sig godvilligt styre rundt på himlen i et tempo, der virker naturstridigt. Selvfølgelig kan modellen stalles, men det sker blidt og lige frem. I lidt modvind kan den stå stille og vrikke med vingerne på fuldt højderørsudslag. Jeg er



Efter vel gennemført flyvning præsenterer testpilot Kim Jørgensen to flotte modeller - hende med huen er Kims datter, Sofie.

gæet i gang med at øve mig på den specielle russiske manøvre, hvor et jetfly efter et lodret stig falder baglæns gennem luften for derefter at give gas og flyve videre fremad – det må kunne lade sig gøre med Twin Jet'en.

Med de fine langsomtflyve-egenskaber siger det næsten sig selv, at landingen går som en leg. Lander man, inden batteripakken er helt tom, er det sjovt at flyve langsomt frem mod landingsstedet med højt løftet næse og motorerne kørende på halv kraft. Når man vil lande, tages lidt af omdrejningerne af dem, og Twin Jet'en sætter sig lige så fint på hangarskibsdæ... nå, nej – græsplænen!

Skulle det gå galt, er elaporen meget robust. Den eneste skade, jeg har set på en elapor-model, var på en Combat Pico Jet, der pga. en styrefejl blev fløjet i jorden for fuld kraft. Næsen knækkede og måtte limes på igen med cyano. Selv har jeg prøvet i et drej at løbe tør for højde med min Twin Jet og "landede" den noget brutalt. Den eneste "skade" var, at limningen til motorerne gik – nogle dryp cyano klarede sagen!

Konklusion

Som det nok fremgår af ovenstående, er jeg meget begejstret for Twin Jet'en

og skal ikke her rose den mere. Jeg kan kun anbefale den til dem, der bryder sig om udseendet og ikke afskrækkes af materialet. Selv om det er en robust og velflyvende model, vil jeg dog ikke anbefale den til begyndere – der til kræver den for meget af piloten. Men prøv på en åbent hus-dag at sætte nogle knægte til at flyve den med reducerede rorudslag på et dobbeltstyringsanlæg. Det burde kunne rekruttere en og anden til vores herlige hobby. Prisen på ca. kr. 800 ligger i den dyre ende af skummodellernes prisliste, men ud over en fantastisk flot og appellerende model følger der meget flyveglæde med i købet, så den må siges at være i orden.

Data

Vingefang	910 mm
Kropslængde	802 mm
Vægt	
(som beskrevet)	970 g
Vingereale	ca. 25,5 dm ²
Planbelastning	ca. 38 g/dm ²
Motorer	2stk. Permax 400 6 V
Propeller	Günther 125 x 110 (5 x 4 1/2)
RC-funktioner	krænge- og højderør i deltamiks samt motor- regulering

Skumcombat og -pylon

Langfredag mødtes en flok modelpiloter på en meget vindblæst Hamborg-skrænt i Hanstholm og gennemførte et par uhøjtidelige konkurrencer med deres skræntmodeller lavet af skum.

Combat

Den ene konkurrence var combat. Denne disciplin dyrkes med stor flid påsken igennem på alle skrænter i og omkring Hanstholm. Det sker med diverse vinger, Obelix'er, Bullit'er og lignende mere eller mindre robuste modeller. Oftest foregår kampene uden nogen form for aftaler – det går i al sin enkelhed går ud på at ramme de andre (hvis de vil være med). Piloter, der vil flyve med andre modeller, må finde en lille pause i løjerne og sørge for at flyve væk fra kampzonen. Det foregår tilsyneladende alt sammen i fordragelighed, og alle ser ud til at hygge sig.

En gruppe "flyveturister" med Erik Dahl Christensen i spidsen arrangerede sidste år impulsivt en lille kamp, hvor der blev fløjet efter nogle enkle regler. I år var der arrangeret stævne, hvor eneste betingelse for at deltage var, at modellen ikke måtte være over 1,4 m i vingefang og skulle være lavet af skum. Konkurrencen går i al sin enkelhed ud på at ramme modstanderne. For at få et point skal modellerne rulle eller loope 360 grader – falder den ene



Et stk. fyldt Passat klar til turen til Hanstholm.

Og herunder ses så de stolte piloter, der mødtes i Hanstholm med deres mere eller mindre kampklare modeller. Fra venstre er det Martin Møller, Klaus, Max Abildgaard, Erik Dahl Christensen, Kim Forsingdal, Poul Munk og Poul Møller.

(Foto: PNM)

(Foto: Andreas Larsen)



model ned efter et sammenstød, får den anden pilot begge point. Der kan ikke laves nye point, før rullet eller loopet er gennemført. Hver pilot har en kontrollant, der tæller træffere og kaster modellen ud over skrænten, hvis den falder ned – det kan være en hård tjans, da der er langt ned til bunden af skrænterne ved Hanstholm. En tidtager giver startsignal og siger til, når kamptiden er overstået – i Hanstholm fløj vi 10 minutter i hver omgang. Alle piloter deltog i to indledende runder. Den halvdel af piloterne, der efter disse runder havde flest point, gik til finalen. I denne startede alle på en frisk.

Deres udsendte detog i løjerne med en Bandit EPP vinge fra RC-Hobby sammen med 18 andre glade combat-piloter. Og lad det være sagt med det samme – det var hylende morsomt, selv om taktikken i første runde, hvor jeg rullende (for at fylde så meget luft- rum som muligt) styrede Banditten gennem den kæmpende halve snes modeller, ikke var god. Det blev kun til 8 træf – og tre nedstyrtninger. I anden omgang var taktikken bare at holde sig midt i flokken og ramme eller blive ramt så mange gange som muligt. Det virkede bedre, selv om flokken nogle gange var ret lille – de andre må være styrtet ned. Med 9 point i denne runde kom jeg på et hængende hår med i finalerunden. Her gik det fint. Taktikken var god – kampen intens – og jeg endte med 18 point på en 2. plads foran Kim Forsingdal (model: Bandit) med 16 point. Vinderen blev Jørgen Nielsen (model: Fjergfis) fra Thy med 19 point. Det måtte de andre i Spejderhytten høre en del om de næste par dage!!!

Det højeste antal point i en runde stod Kim Forsingdal for, da han vandt den første af de indledende runder med 23 point på 10 minutter. Der var mange, der scorede mellem 5 og 15 point pr. runde.

Senere fløj vi også en omgang combat med semiskalamodeller. Og selv om EPP-modellerne måske ikke er så flotte på jorden, så det meget flot ud, når de i den stærke blæst kæmpede i luftrummet foran skrænten. Der var kun 7 piloter til denne omgang, så i stedet for at konkurrere med pointtælling, nød vi bare at jage hinandens modeller og jublede, når det lykkedes at sende en af dem i jorden. De robuste modeller klarede knubsene i fin stil – og mon ikke der stiller flere op næste år. Der var mange, der gav udtryk for, at det så flot ud, og at de gerne ville være med – specielt et par stykker med halvfærdige modeller hjemme i byggerummene ærgrede sig fælt over ikke at være kampklare.

Pylon

Som en nyskabelse prøvede vi også at flyve pylon med vores combatmodeller.

Her var reglerne, at modellerne skulle være ikke-glasfiberfly med en spændvidde på maksimalt 1,6 meter. Ikke-glasfiber betød fly med opbyggede trævinger eller træ- eller tapebeklædte skumvinger. Reglen er dels af sikkerhedsmæssige grunde og dels for at forhindre et materialekapløb med dyre formstøbte glasfibermodeller. Se i øvrigt under slutbemærkninger for at se de kommende regler.

Banen var ca. 50 meter lang og skulle gennemflyves 40 gange – 20 gange frem og tilbage. Vi fløj med 3-4 piloter i de enkelte heat, og 12 piloter stillede op. Hver pilot blev udstyret med to hjælpere – en flagmand ved vendemærket og en råber/tæller. Desuden sad der en i samme ende som piloterne og checkede, at de ikke startede og vendte for tidligt. Ved tyvstart og for tidlige vendinger måtte den uheldige pilot flyve sin model tilbage og runde mærket for at få godkendt omgangen.

Alle piloter fik tre starter mod forskellige modstandere. Der blev givet point lidt som i speedway – 4 point til vinderen, 3 til nummer 2, 2 til nummer 3 og 1 til nummer 4. Man skulle gennemføre, hvis man ikke ville have 0 point. I finalen valgte vi at flyve 5 piloter. De fire piloter med flest point gik direkte i finalen, og de 5 næste fik en omflyvning, hvor vinderen fik plads i finalen.

Piloterne stillede med alle typer modeller lige fra en enkelt Obelix via en hel del forskellige vinger til EPP semiskalamodeller af forskellige slags. Der var ingen af typerne, der klarede sig markant bedre end de andre. Den kort bane gjorde, at det mere var piloternes teknik – og også lidt held – der afgjorde heatene, end modellernes hurtighed. Der er i mit sind ingen tvivl om, at en dygtig pilot med en hurtig model vil klare sig godt, men kommer hans model ud for et sammenstød, er det ikke altid nok at være dygtig. Netop risikoen for sammenstød vil nok også forhindre et rent materialerace og

gør desuden pylonrace meget underholdene at se på. Mit råd er at deltage med en combatmodel og inden konkurrencen bruge lidt tid på at træne.

Jeg deltog selv med min Bullit – se evt. test i Modelflyve Nyt nr.1/2000. Igen var det meget morsomt, men også spændende – ja næsten nervepirrende at være med. Specielt i det ene heat, hvor jeg kunne høre på de andre piloters hjælpere, at jeg nærmede mig den førende model, kom der gang i adrenalinet. Selv om jeg de sidste 7 ben halede ind på ham, nåede jeg ham ikke og måtte tage til takke med 2. pladsen. I de to andre heat blev jeg ramt af modstandere og måtte i jorden. Trods ihærdig indsats fra min hjælper Andreas blev det i begge heat til sidstepladser.

Specielt i det ene heat var vores anstrengelser for at fuldføre til stor moro for tilskuerne. Den stakkels Bullit fik pillet finnen af i et frontalt sammenstød og styrtede i jorden – jeg styrtede af sted efter finnen, og Andreas styrtede af sted efter modellen. I farten havde han ikke set, at finnen var røget af – og at jeg var røget efter den – så han spurtede hen til skrænten og kastede modellen ud i vinden. Uden hverken finne eller pilot kom den dog hurtigt retur – og blev så lynhurtigt repareret. Alt sammen dog til ingen nytte – alle andre var kommet i mål, men jeg fuldførte heatet og fik et point. Det var lige nok til at få mig i opsamlingsheatet. Her fik jeg dog "radiofejl" allerede i starten og måtte skuffet se de andre kæmpe om den eftertragtede femte plads i finalen.

Finalen blev et tæt opgør, hvor der blev lavet få fejl af de efterhånden rutinerede piloter. Den blev afgjort mellem Torben Rasmussen (Fjergfis), Kim Forsingdal (Bandit), Thomas Quarfot (Fjergfis), Martin Møller (EPP Me 262) og Erik Dahl Christensen (EPP Spitfire). Erik Dahl Christensen vandt med sin flotte combat-Spitfire i et tæt løb, hvor han før sidste ben kun var 10-15 meter foran Thomas Quarfot med

Max Abildgaard med sin "nedskudte" Focke Wulf - modellen var dog hurtigt kampklar igen

(Foto: Andreas Larsen)



Fjergfis. Thomas vendte for tidligt i sidste sving og måtte lave et ekstra sving for at få flagmanden til at vifte, hvorefter Eriks sejr var sikkert i hus. Det måtte vi andre i Spejderhytten høre en del om de næste par dage!

20 gange 2x50 meter er immervæk 2 km, og meget afgøres ved stabil flyvning, hvor det ikke kan betale sig at begynde at flyve race, hvis man bliver truet. Flyv i stedet en stabil bane, og sørg for ikke at blive ramt og for ikke at vende for tidligt, så er vejen banet for et fornøjeligt løb med vinderchancer.

Slutbemærkning

Vi var alle enige om, at det havde været sjovt at deltage i konkurrencerne, og de bliver helt sikkert gentaget næste år i påsken. Vi snakkede desuden om at afholde en konkurrence – måske endog et uofficielt DM – til efteråret. Vi vil nok modificere reglerne lidt i forhold til det, Erik skrev om i MFN 1/2001, og kun flyve med combatmodeller med spændvidder under 1,3 meter.

Vi fløj som nævnt på en bane, der var ca. 50 meter lang. Det gør også, at mange skrænter kan bruges, og det gør pilotens evner mere vigtig end modellen. 4 piloter i hvert heat er fint, men 3 er også sjovt. Modellerne skal være lavet af skum og må kun beklædes med forskellige slags tape og be-

klædningsfilm. De forreste 50 mm af vinge og krop skal være lavet af rent skum og må ikke indeholde træ eller kul/epoxy forstærkninger. Modeller kan være Fjergfis eller andre skumvinger (Zagi, Boomerang, Bandit m.m.) samt skum skalafly (Patton Air-

craft, Daves Aircraft Works eller andre). Den kendte Obelix kan selvfølgelig også bruges, hvis kroppen er lavet af skum og vingeforkanten af rent skum.

PNM

– suppleret af Erik Dahl Christensen

Erfaringer med EPP skala-combat-modeller

Efter påskens intense flyvninger med EPP skala-combat-modeller deler nogle af piloterne her ud af deres erfaringer med denne type fly. Det er indledningsvis værd at bemærke, at trods skader på enkelte af modellerne var de alle i flyveklar stand, da vi tog hjem efter mange dages flyvning i op til 18 sekundmeter vind. Det mest udsatte på modellerne viste sig at være haleplanerne, men har man glasfibertape og evt. kontaktlim med på skrænten, kan nødreparationer klares på få minutter, så man kan flyve videre.

Erik Dahl Christensen (Spitfire):

Det er en fordel at sætte vingen fast med elastikker, hvis du har én servo i

vingen. Hvis du ikke har transportproblemer og evt. har to servoer i siden af kroppen, er det en fordel at lime vingen fast med silikonelim, og det samme gælder haleplan og -finne.

Hvis du kan få fat i noget lettere coroplast end det, der er med i byggesættet, og kan finde en bemaling, så du ikke behøver at beklæde det, kan du spare en del vægt.

Det er en fordel at have adgang til modtageren, så du kan skifte krystal. Det kan du gøre ved at lave et låg, der hængsles i tape og beklædning, så du har en "motorlem", hvorigennem du kan "stille ventiler" og selvfølgelig skifte krystal.

Det kræver ikke meget at få dit fly

"Slaget om Hamborgskrænten" er i fuld gang. (Foto: Andreas Larsen)



til at ligne et rigtigt fly. En smule skaladetaljer lavet af tape eller film gør en stor forskel.

Pas på med ikke at flyve et af skala-flyene som en combatvinge. Skala-flyene skal flyves med mere fart og større manøvrer end vingerne, men så ser de til gengæld også fantastiske ud. Det kræver noget mere vind end vingerne for at få den fulde fornøjelse af dem. Til gengælde kan de flyve i kraftig vind. Skærtorsdag fløj vi i op til 18 m/s. og det var en fornøjelse at flyve med skala-flyene.

Pas på, at du ikke sprøjter for tykt lag spraylim på, når du beklæder med tape og film. Det er også vigtigt, at der ikke går for lang tid, fra du har sprayet det på, til du beklæder. Gør det så hurtigt som muligt, efter at du har sprayet. Pas også på med ikke at sætte for meget tape på bagkroppen, da det vejer og dermed kræver ekstra bly i næsen.

Jeg brugte Dymond 3 servoer (13 mm) med metalgear, modtager fra Graupner (DS 19) og et 800 mAh batteri med DC-stik som kontakt- og lade-forbindelse.

Kim Forsingdahl

(Zero – den eneste med sideror):

Angående byggetips vil jeg mene, at man skal skære folien af dér, hvor man limer vingen fast, ellers slipper filmen. Sideroret er ikke nødvendigt, men et godt legetøj. Jeg har brugt robbe FS 500 MG (20 g) til højde- og sideror og en Graupner C3241 (30 g) til krængeror – alle er med metalgear.

Max Abildgaard (Focke Wulf):

Alt i alt lader det til at man med fordel kan følge anbefalingerne i byggevejledningen. Der er dog et par tilføjelser:

For det første forekommer det mig, at problemet med frygten for knækkede tandhjul i krængerorsservoer virker lidt overdrevet. Jeg fløj med en standard C507 fra Graupner, og selv om det lykkedes mig at knække rorhorn og rive servoen løs fra vingen, kunne jeg ikke knække tandhjulene. På den anden side kan man godt argumentere, at ligegyldigt om man smadrer tandhjul eller rorhorn – så skal man alligevel ind til servoen og servicere.

For at kunne komme til vingeservoer installerede jeg derfor vingen med gummibånd og fyrretræsdyvler. Desuden blev der på vingen installeret et par styringstapper, der også var gjort i fyrretræ. Efterhånden som ugen skred frem, kunne jeg godt se, at styrehullerne i kroppen blev godt udvidet, og ved restaureringen af flyet tror jeg nok, at jeg vil lime et par forstærkninger af træ i omkring styringshullerne.

Jeg gjorde desuden en fejl, som jeg vil råde andre fra at falde i. Det drejer sig om halefinnerne. Da jeg byggede

flyet uden megen skelen til byggevejledningen, valgte jeg at skære højderorets anlægsflade fri for glastape, for instinktivt kan jeg ikke lide at lime oven på tape. Det betød, at jeg ved et sammenstød fik revet min hale af med skum, trækstang og det hele. Derfor lyder anbefalingen på, at man skal tape hele dyret godt ind og så finde en kontaktklim, der binder godt mellem Coroplast og tapeoverfladen.

Til sidst en opfordring til læserne: Se at få lavet jer nogle fly færdige til sommersæsonen, for de flyver bare fedt! Har man først fløjet sådant et fly, gider man (i hvert fald undertegnede) ikke flyve vinger længere.



Erik Dahl Christensen sender sin Spitfire ud i hundeslagsmålet foran Hamborgskrænten.

Andreas Larsen viser her stolt det eneste fatale "kill" frem. Med sin Fjergfis skar han vingen af en Obelix.

(Foto: Martin Møller)



Kim Forsingdals EPP Bandit, der flot blev fløjet til en 2.-plads i pylonkonkurrencen.

(Foto: Martin Møller)

Poul Møller (King Cobra):

Det meste er skrevet, men jeg brugte en Jeti 5 modtager med begrænset rækkevidde. Sammen med min MPX sender med kort antenne havde jeg ingen problemer med radioforbindelsen. Servoer med metalgear holdt til alle tæskene.

Jeg havde dog lidt problemer med Orecoveren oven på tapen – den gik løs. Næste model husker jeg at spraye med lim inden beklædning.

Martin Møller (Me 262):

Det er en hurtig og lækker model at flyve med – selv med "klippet" finne flyver den videre. Camouflagemønsteret – der fik meget ros – er lavet med spraymaling på grå Orecover – det tog 2 minutter. Modellen fløj uden problemer med standardservoer med nylongear.

Et par piloter – som vi skånsomt lader være anonyme – der ikke havde "haft tid" til at bygge færdigt inden påsken, ærgrede sig fælt over ikke at kunne deltage i løjerne

Samlet af PNM

Belastning på en vinge

Leif Hansen fra Nakskov har pr. e-mail sendt følgende spørgsmål til Modelflyve Nyt:

Da jeg aldrig har købt et fly som byggesæt, men fremstiller det hele selv fra bunden af, har jeg problemer med fremstilling af selve vingen.

Problemet er følgende: Jeg kan ikke beregne, hvor den største belastning på vingen forekommer. Derfor spørger jeg, om der er nogen, der kan hjælpe mig med at løse problemet.



Jeg forestiller mig et fly med et vingeprofil som en Charter. Vingen måler fra vingespids til vingespids 1600 mm, bredden på vingen er 235 mm. Halen på modellen er med højderor 400 x 100 mm. Kroppens vægt er 2000 g, og den totale vægt er 2500 g.

Hvis det kan løses, vil jeg meget gerne have opgivet belastningen på de viste punkter på vingen. Jeg tænker ikke på, at den skal holde til loop eller andre narrestreger – blot til almindelig flyvning.

PS.

Med lukkede øjne ser jeg for mig en Jumbojet, som startklar vejer 193 t. Den største belastning kan ikke ligge inde ved kroppen, da hver vinge skal løfte 96,5 t – altså må den største belastning ligge et andet sted!"

Svar

Redaktionen sendte e-mailen til Troels Lund, der underviser i aerodynamik, og han svarer:

Fra start skal vi nok passe lidt på at sammenligne mindre modelfly med store jumbo-fly (B-747), idet en del af rigtige flys lift skabes af flyets krop, og det ses ikke så tit blandt modelfly.

Hvis vi antager, at denne "chartervinge" har samme profil og korde-længde i hele vingens spændvidde, så er sagen ret enkel. Belastningen er meget jævnt fordelt (se billede).

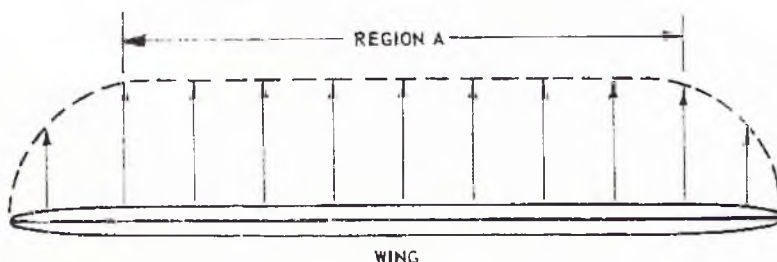
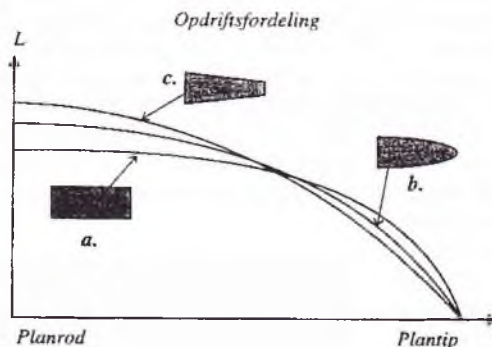


FIGURE 3.32 TYPICAL SPANWISE LIFT DISTRIBUTION



På fig. 7.34 er vist hvorledes opdriften er fordelt på den halve spændvidde (fra rod til tip) for et rektangulært (a), et elliptisk (b) og et trapetzformet (c) bærepian.

Opdriften i hvert enkelt tværsnit er proportional med korden og den lokale opdriftskoefficient (c_L). Den sidste afhænger, som vi ved, af hvor kraftig "down-wash'en" er i det bestemte tværsnit.

Inde ved kroppen vil mængden af lift mindskes lidt på grund af turbolenser fra overgangen mellem vinge og krop. Endvidere "mangler" vingen sin underside i den del af vingen, der ligger oven på kroppen.

Som udgangspunkt skal vingens lift opveje flyet totalvægt for at holde flyet vandret flyvende.

Omtrentligt liftfordeling i forhold til Leif Hansens tegning:

0	1	2	3	4	5	6	7	8
4%	6%	7%	7%	7%	7%	7%	5%	0%

(Alle værdier er ca.-tal, vingetippen løfter kun marginalt)

I designet af rigtige fly vælges oftest at gøre brug af forskellige profiltyper i samme vinge for at udnytte de enkelte profilers gode egenskaber. Profiler med stor camber anvendes inde ved vingeroden for at få kraftigt løft. Liftfordelingen på rigtige flys vinger er også lagt således, at størstedelen af vingens lift produceres på den inderste halvdel af vingen, for at man ikke behøver at konstruere voldsomt stærk struktur længere ude i vingen, hvilket jo ville medføre stor unødvendig vægt.

Dette kan også vises med et billede.

En teknik, som anvendes meget i store passagerfly, er at opbevare så meget som muligt af brændstoffet i vingens tip. Det dæmper svingninger i

vingen, og overgangen mellem krop og vinge belastes meget mindre, da vægten ikke befinder sig tæt ved kroppen, men ude i vingerne.

Hilsen
Troels Lund



Multiplex IPD- modtagere

Multiplex, firmaet som lancerede PCM, er nu kommet med en ny bogstavkombination, som vi skal lære: IPD, der står for Intelligent Pulse Decoding. IPD-modtagere kan bruges sammen med alle FM/PPM-sendere, også med andre mærker end Multiplex. IPD kombinerer fordelene ved PPM – hurtig respons og kompatibilitet – med PCM-systemets evne til at konstatere og undertrykke interferens.



PPM-system med PCMs fordele

IPD-modtagere skal altså reagere lige så hurtigt som almindelige PPM-modtagere (PCM-modtagere er også meget hurtige, men der sker her en dekodning af signalet, som tager tid, selvom det går ultrastærkt). Men til forskel fra andre PPM-modtagere "husker" IPD-modtageren det sidste "gode" signal i tilfælde af interferens og holder den tilsvarende servostilling, indtil interferensen er forsvundet igen. Derfor bliver servoerne heller ikke urolige, hvis senderen slås af, sådan som vi kender det fra normale PPM-systemer.

Forskellen mellem IPD og PCM er på den anden side, at IPD ikke afviser et urent signal, sådan som PCM gør, men i stedet udvider tolerancen. Det betyder, at kontrollen bliver mere upræcis, efterhånden som feltstyrken aftager, men signalet kommer alligevel igennem selv på stor afstand. Piloten kan derfor ud fra modellens respons registrere, hvornår modellen nærmer sig den maksimale rækkevidde. I samme situation kan man med PCM opleve, at modtageren pludselig blokerer for signalet, og at modellen derfor ikke længere kan styres – den går i såkaldt "fail-safe". IPD giver derfor større rækkevidde og forøget sikkerhed ifølge Multiplex.

Fail-safe

IPD-modtagere har også fail-safe, men den virker ikke lige så drastisk som ved PCM. Når modtageren leveres, er dens fail-safe-tilstand sat til standby, dvs. at modtageren ved totale signaludfald med en varighed på mere end 0,5 sekunder ikke afgiver signaler til servoerne. Hvis modtageren får signaler med kraftige forstyrrelser, forkastes disse, og modtageren afgiver de senest modtagne gyldige signaler til servoerne (hold). Når modtageren igen får bedre signaler, afgiver den disse signaler til servoerne som normalt.

Modtageren kan også indstilles til en fail-safe-tilstand, hvor servoerne indtager forprogrammerede positioner (preset). Det kan fx være, at gassen reduceres til tomgang ved signaludfald – noget, som giver større sikkerhed. Når forprogrammerede servopositioner én gang er indstillet i modtageren, kan den ikke føres tilbage til standby (hold). Fail-safe-positionerne kan dog altid senere ændres.

Indstilling af fail-safe-positioner kan gøres ved at forbinde sender og modtager med et diagnosekabel. Fordelen er herved, at der ikke udsendes noget signal fra senderen under programmeringen. Man lægger altså ikke beslag på en kanal, hvis indstillingen

sker på flyvepladsen. Indstillingen kan imidlertid også ske ved at sætte en medfølgende "lus" i modtageren i ca. 1 sekund, mens de ønskede fail-safe-positioner holdes med styrepinde og knapper på senderen.

En billig konkurrent til PCM

For dem, der hellere vil have en god dobbeltsuper-modtager end en PCM-modtager (og det er der faktisk mange, der vil), er dette et meget godt og prisgunstigt alternativ (pris ca. 800 kroner). Modtageren kan for øvrigt leveres med enten de specielle Multiplexstik eller med de såkaldte Uni-stik (Futaba/JR/Graupner).

LH

Tekniske data

Antal kanaler:	9
Modtagesystem:	IPD dobbeltsuper
Driftsspænding:	4-6 NC-celler
Strømforbrug w/servoer:	< 15 mA
Dimensioner:	53 x 39 x 21 mm
Vægt:	ca. 32 g
Pris:	knap 800 kroner



Henning Boisens B-17 var et flot blikfang.
(Fotos: Arild Larsen)

Jysk Modelflyvermøde år 2001

RC-redaktør Arild Larsen har kikket lidt på Jysk Modelflyvermøde både fra sidelinien og insidersiden

For syvende år afholdt MFA Jysk Modelflyvermøde. Man kan nok slå fast, at Jysk Modelflyvermøde er og bliver et møde for de "indviede". Trods nogen omtale i radio og aviser er det flest "gamle" modelflyvere, man støder på. Hovedparten af tilskuerne, som kommer til dette årlige træf, er piloter fra det meste af Jylland og enkelte fra Fyn.

Det er det sociale samvær, der tæller, hvor man ser og taler med en masse andre modelflyvere. Det er enormt hyggeligt.

Karen Larsen fra sekretariatet stod som sædvanligt i RC-unionens stand lige ved siden af cafeen, som i år var blevet udvidet med flere borde.

Desværre manglede der et par af vo-



En ny stormodel er på vej fra Henning Boisens værksted, nemlig denne DC-3.

res faste forhandlere; Benthe Nielsen fra Rotordiscen og Lars Nøhr fra Sim Jet var bortrejst og Axel E. Mortensen fra Silverstar var syg.

Vejret var koldt, men alligevel rime- ligt, og føret fint, så det var ikke derfor "Hobby World" blev påkørt i Ikea rundkørslen af en "vildfaren" udlænding, som ikke kunne finde ud af de danske færdselsregler.

For at vende tilbage til vores for- handlere. Når man ser alle deres mange varer udstillet, forekommer det temmelig uoverskueligt. Det er imponerende, at de kan have så mange forskellige effekter i deres biler. Udvæl- gelsen af, hvilke varer man skal have med, må være enormt vanskeligt. Mit indtryk er, at der er næsten alt, hvad en RC-pilot kan ønske sig.

Forhandlerne i år var: Pitch Skala Hobby, Viborg – Overfly Model, Løsnings – Electric Flight Equipment, Frederikshavn – Avionic, Galten og Hobby World, Vejle.

Fra klokken 10 om morgenen til kl. 15 om eftermiddagen kan man gå og kikke på varerne og de udstillede fly. Det var der flere, der gjorde; ja, enkelte besøgende mødte allerede længe før forhandlerne var færdige med deres udpakning.

Straks da portene åbnede, strøm-

"What do you have in your task today, fru Larsen?"
RC-unionen præsenterede unionens mange for- skellige aktiviteter og tilbud.



mede folk ind, og dette fortsatte næsten til lukketid. Mange var der hele dagen: andre var der kun en lille time, og andre igen gik efter nogle timer.

Jeg havde været så letsindig at melde mig frivilligt til at tage en vagttørn i Cafeen. Der er nok nogle, der trækker på smilebåndet, for at være i et "kokken" er ikke noget, jeg har beskæftiget mig med. Jeg blev kastet ud i det, idet der kort tid efter at cafeen var åbnet allerede var dannet kø. For første gang i mit liv skulle jeg lave en fransk hot-dog; de første ekspeditioner var ikke alt for heldige, en fik koldt brød, og en anden glemte jeg at give en pose med til den Franske, men efterhånden kom jeg ind i rytmen. En overgang var der så meget tryk på, at der var en mand, der stod fast og lagde brød på maskinen. Og Peter, som var kokken, stod uafbrudt og stegte polser i næsten 4 timer.

Modellerne, der blev præsenteret i år, var ikke så talrige som i de tidligere år. I flæng kan nævnes enkelte typer og modeller: 3D-modeller, el-modeller, Modelflyve Nyts svævemodel Windstyrke 12 omtalt i MFN nr. 5/2000, af skalamodeller kan eksempelvis nævnes: Hawker Tempest, Waco, Curtiss Jenny, KZ II Kupe og en DC-3, som ikke var færdigbygget, idet den kun fremstod træfærdig. En enkelt eksperimental model var der også, nemlig en luftpudebåd, som stadig var under bygning. Model og veteranflyverne var repræsenteret ved Erik Knudsen og Frank Dahlin. I deres



Jørgen K. Hansens KZ II Kupé i kvartskala.

stand kunne man finde nogle af de gamle Familie Journal-modeller, FJ-modellerne, og andre veteranfly.

Af styringsgrupperne var kun Skalastyringsgruppen og Kunstflyvningsgruppen repræsenteret.

Sadan et arrangement kræver jo også en oprydning. Ligesom ved forberedelserne var der også mange hjælpere ved afslutningen; uden alle disse medlemmers hjælp kan det ikke lade sig gøre at afholde den slags stævner.

Da to medlemmer var på vej ud med kogeapparatet for at hælde vandet fra de røde polser, greb ledningen til kokekarret fast i et eller andet, og de to fik overbalance. Hele karret med det kogende vand incl. polser blev spredt ud

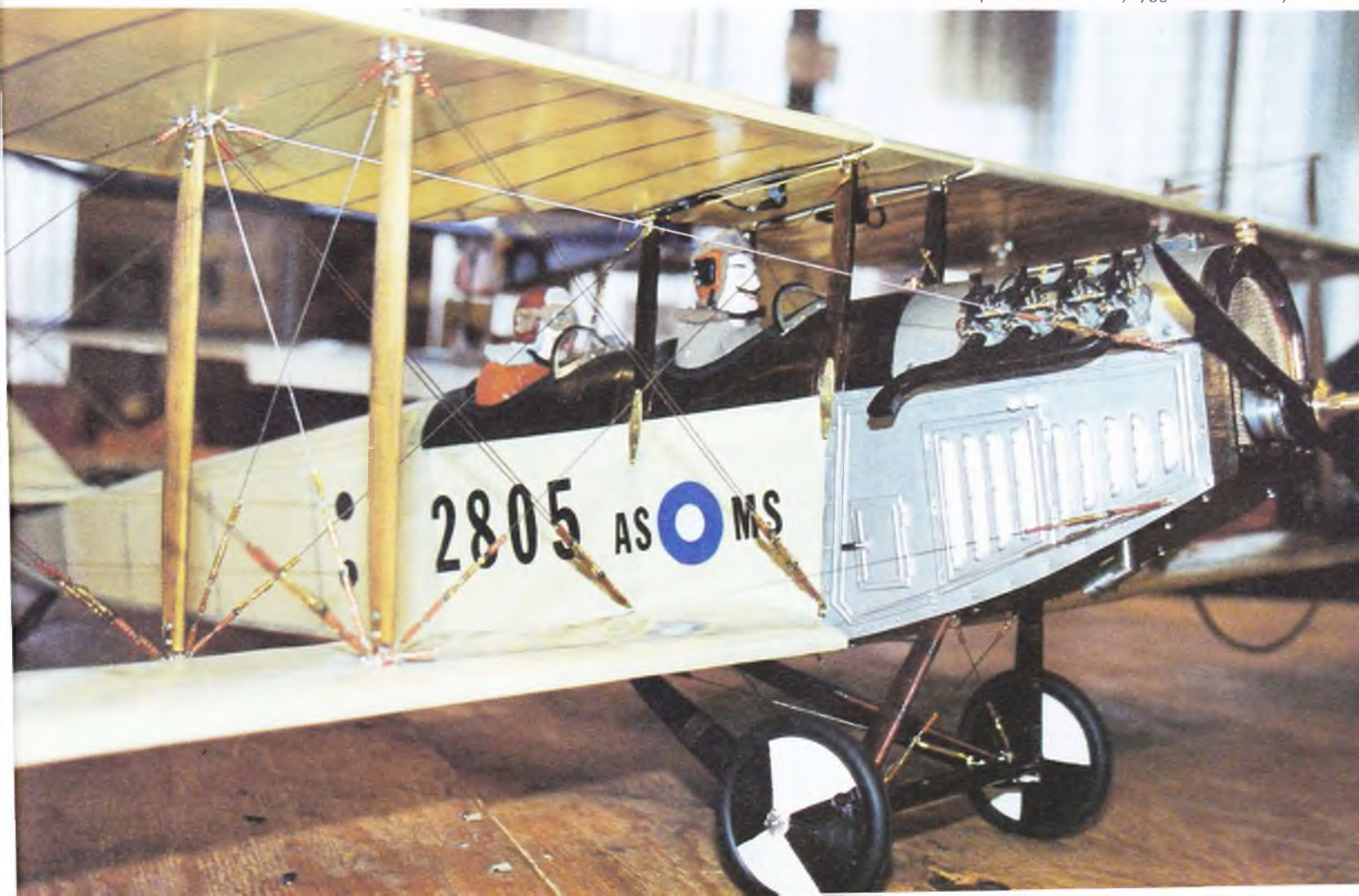
over gangen. Heldigvis skete der ikke noget, så gangen fik lige en ekstra gang vask.

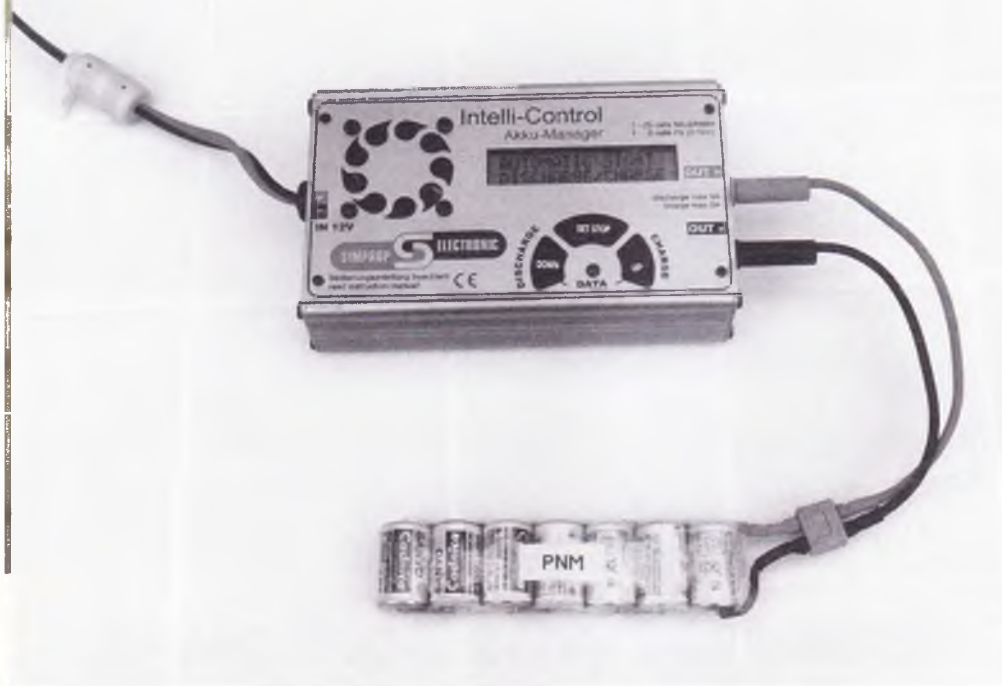
Der skete endnu et uheld ved oprydningen. En stor kasse på hjul røg ud over scenekanten og faldt ned på gulvet lige ved siden af RC-unionens udstillingsstand. Kassen ramte ingen, men der blev et pænt hul i gymnastikgulvet, og overskuddet ved arrangementet kan man roligt sige røg på gulvet.

Jeg er efterfølgende kommet til at tænke på, at hvis der nu var sket personskade, hvilken forsikring dækker så? Det er desværre ikke lykkedes mig at få et tilfredsstillende svar.

Arild Larsen

Kurt Pedersen fra MFA præsenterede sin nybyggede Curtiss Jenny.





Intelli-Control

På Pilottræffet hos Comet så redaktør Poul Møller den nye Intelli-Control Akku Manager fra Simprop hos Electric Flight Equipment. Han skyndte sig at låne et eksemplar til test, så Modelflyve Nyts læsere kan blive orienteret om denne elektroniske lader/aflader.

Ordet Akku Manager er vist nyt, men det er, hvad fabrikanten har valgt at kalde den nye lille intelligente lader/aflader til NiCd, NiMH og blyakkuer. Ud over at kunne lade og aflade op til 25 celler af de to førstnævnte typer og lade 12 V blyakkuer på automatikprogrammer kan Intelli-Control programmeres til 10 forskellige specifikke akkuer med tilhørende lade/afladeforløb. Fx kan man programmere ind i en hukommelse, at Akku Manageren tilsluttes en 4 celled NiCd-akku på 350 mAh, og at man ønsker, at den skal lades med 0,5 A og aflades med 0,1 A. Det kunne være programmet for en lille modtagerakku – men mere om programmeringen senere.

Intelli-Control er lavet i robust udseende aluminiumsprofil. På forsiden er et 2-liniet display, tre trykknapper og huller til den indbyggede køleblæser. Ud af den ene side stikker en ledning med et par kabelklemmer, og på den modsatte side er der et par bananstik til ladeledninger. Med manageren følger et par plastikfødder, så den kan stå lidt på skrå – det gør det lettere at læse displayet, og laderen berører så heller ikke underlaget.

Automatik programmet

Inden Intelli-Control kan benyttes, skal den sættes til en strømkilde. Det

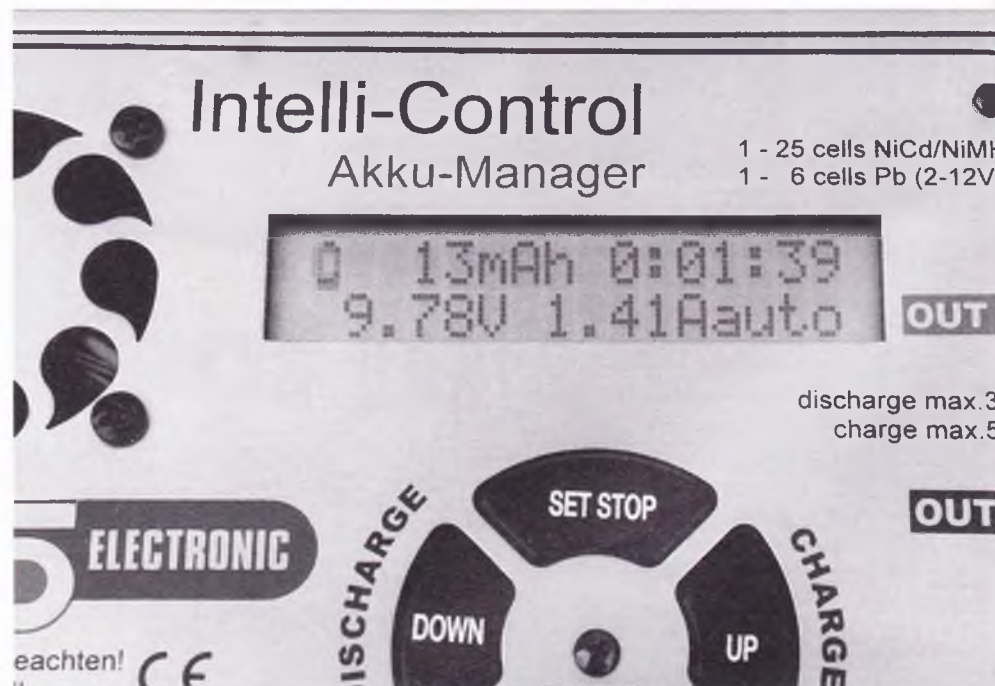
kan være et 12 V blybatteri eller en netdel på 13,8 V/15A. Når Intelli-Control med sine lidt spinkle kabelsko sættes til en strømkilde, går den altid direkte til et automatisk lade/aflade-

program. Trykker man på Charge-knappen, begynder et ladeforløb, hvor Intelli-Control først mæler på batteriet, inden den skruer op for ladestyrken og lader den tilsluttede akku op. Trykkes på Discharge-knappen, begynder – igen efter en måling – et afladeforløb. Når akkuen er helt afladet, holder manageren en pause på 3 minutter og begynder så et ladeforløb. En fintfølelse Delta Peak detektor afbryder ladingen, når akkuen er fuld. Den dansksprogede vejledning gør opmærksom på, at automatik-programmet kun er til NiCd celler.

Jeg testede Intelli-Controls automatikprogram med forskellige akku-typer, og den var god til at "kende" de forskellige typer. Mine store (1250/ 1700/ 2000SCR) NiCd motor-akkuer blev hurtigt ladet med de 5 A, der er ladere ns maksimale ladestyrke (når der ikke er flere end 16 celler i en pakke). De små (500/700AR) motor-akkuer blev ladet med ca. 3,5 A. Alle akkuer blev ladet helt til randen – faktisk fik de lidt flere mAh, end min trofaste Schulze lader giver dem. En typisk modtager-akku (600AA) ladede automatikken med mellem 0,3 og 0,7 A.

Alle disse ladestyrker er meget passende til de forskellige akkutyper. Akkuerne bliver ladet hurtigt og skån-

Displayet viser i øverste linie, at der er ladet 13 mAh ind i den tilsluttede akku. Det har indtil videre taget 1:39 minutter. I den nederste linie kan læses, at ladespændingen er 9,78 V, ladestyrken er 1,41 A, og at laderen arbejder på det automatiske ladeprogram.



somt op, og når Intelli-Control så også er i stand til at "fylde dem til randen", må automatikprogrammet siges at være meget fint.

Lade- eller afladeforløbet kan følges i displayet, og når forløbet er slut, kan ladetiden og den ladede/afladede strømmængde (mAh) aflæses.

Programmering af Intelli-Control

Hvis man trykker på den tredje knap – Stop/Set – kommer man til tre andre menuer i displayet. Disse menuer kan kaldes frem med Charge og Discharge knapperne og vælges med Stop/Set knappen. I den ene menu kan lyden slås fra og til, i den anden kan vælges et af de 10 andre programmer, og i den sidste kan disse programmer ændres.

Når man aktiverer det program, der indstiller de forskellige hukommelser, vælger man akkuetype, celledetal, akkuegens kapacitet, ladestyrke og afladestyrke. Hvis man kun ønsker at aflade en akku – evt. for at aflæse, hvor mange mAh der er tilbage i den efter brug – kan ladestyrken sættes til 0 A.

- * Der kan vælges mellem NiCd, NiMH og Pb (bly) akku.
- * Celleantallet kan sættes mellem 1 og 25 – dog kun op til 12 V med Pb-akku.
- * Kapaciteten kan sættes fra 50 til 5000 mAh for NiCd og NiMH akku-er og til 0,5 til 50 Ah for blyakkuer.
- * Ladestyrken kan sættes fra 0 til 5 A – fra 16 celler, og op til de maksimale 25 falder ladestyrken dog til 3,3 A.
- * Afladestyrken kan sættes fra 0,1 til 3 A, og igen falder ydelsen, så en ak-

ku på 25 celler højst kan aflades med 0,8 A. Bly-akkuer kan ikke aflades, da det vil skade dem.

Der er dog den lille finthe, at vælges en NiMH-akku, kan ladestyrken ikke overstige 1 C – dvs. at en 1000 mAh akku kan lades med 1000 mA = 1 A. Dette er gjort for at skåne de lidt sarte NiMH-akkuer. De nyeste NiMH-akkuer påstås at kunne tåle 3 C, men hvis man vil gøre dette, må man bilde Akku Manageren ind, at den er forbundet med en NiCd-akku.

Som i automatikprogrammet kan alt overvåges i displayet, og lade/afladestyrken kan ændres, uden at forløbet afbrydes.

Jeg sad først lidt fortvivlet og trykkede på knapperne uden rigtigt at kunne finde ud af, hvordan de virkede, da jeg første gang forbandt Akku Manageren til min uundværlige 13,8 V/22A netdel. Men så gik jeg i gang med vejledningen og fandt hurtigt ud af systemet. Efter at have programmeret et par akku-er ind i Intelli-Control'en, gik det hele som en leg. Og jeg blev faktisk lidt overrasket over, hvor mange typer akku-er jeg havde, som jeg foretrak at lade med de selvkomponerede programmer. Alt i større motor-akkuer er jeg helt tryk ved at lade på automatikken, men en lille 110 mAh indendørs-akku, en 600 mAh NiMH-akku, et par 300 mAh modtager-akkuer og min sender-akku af SC-typen blev programmeret ind i stedet for de fabriksindstillede programmer.

I vejledningen er en oversigt over de mest benyttede akku-typer med anbefalinger til lade- og afladestyrker, så man med sine programmer kan be-

handle sine akku-er ordentligt – og ikke lade og aflade for voldsomt på dem. Akkuerne kvitterer for dette med lang og trofast tjeneste.

Praktiske test med op- og afladning af de forskellige akku-er på programmerne viste, at også i de programmerede ladeforløb klarede Intelli-Control på bedste vis at lade alle de forskellige akku-er helt op.

Konklusion

Simprops Intelli-Control fylder på fineste vis hullet ud mellem de store, dyre ladere og de små billige typer, der typisk kun kan lade 7 celler. Automatik-programmet opfylder behovet for en hurtig og pålidelig lader, når man er ude og lufter sine el-modeller. Og skulle de 10 programmer ikke dække behovet for at lade/aflade ens andre typer akku-er, er de hurtige at tilpasse.

Har man aldrig haft en lader, der viser, hvor meget strøm der "er puttet" i akkuerne, bliver man hurtigt glad for denne funktion. Følger man lidt med i sine akkueers liv, er risikoen for at falde ned med en model pga. en flad modtager-akku minimal, og man får også tal på, når ens hårdprøvede motor-akkuer er ved at miste pusten.

En tredje fordel ved en lader som Intelli-Control er, at man aldrig mere behøver at blive hjemme, fordi man har glemt at lade. En sender-akku kan lades op på vejen ud til flyvepladsen, og en modtager-akku lades, mens man snakker lidt med sine klubkammerater. Alene denne fordel ved laderen gør, at andre end inkarnerede el-piloter kan have glæde af manageren.

Endelig er aflade/lade programmet en god måde at holde liv i sine akku-er på. De fleste kender det med at møde op med akku-er i dårlig "kondi" efter en længere periodes uvirksomhed. Et par ture med aflade/lade-programmet sparker liv i "sløve" akku-er. Det havde været rart, hvis manageren havde kunnet programmeres til mere end en aflade/lade-cyklus, men det kan den ikke, så man skal lige trykke på Discharge-knappen et par gange undervejs, når man vil motionere sine akku-er.

Nogle vil måske også anke over, at Intelli-Control "kun" kan lade med 5 A og "kun" er praktisk med op til 16-18 celler. Men hånden på hjertet; det er de færreste, der har brug for mere – og de må så betale væsentlig mere, end de små 1000 kr. Intelli-Control koster hos Electric Flight Equipment, for at få deres behov opfyldt.

Intelli-Control er en rigtig god lader, der lever op til sit navn som manager. Den kan det, den skal. Den gør det godt. Den er nem at bruge. Og endelig kan den købes til en fornuftig pris.

Dette display viser et ladeprogram til en 7 celled NiCd akku på 1.700 mAh. Den skal lades med 5 A og aflades med 3 A.





Ikke færre end 43 modeller fyldte op i modeludstillingen.

Comet's Pilottræf 2001 på Amager

Selv om jeg og min gamle PC'er havde kikset annonceringen i Modelflyve Nyt, lykkedes det alligevel. Det blev et dejligt Pilottræf med god stemning og meget stort publikumsbesøg – også fra hinsidan.

Mange havde nu også hjulpet med til at sprede datoen d. 11. marts ved "mund til mund" metoden, hjemmesider m.m. – tak for det!

Pilottræffets aktiviteter var de gode

velkendte – forhandlerstande, hobbystande, seminar, demonstration, løpemarked, lotteri og cafe.

Forhandlere og sponsorer

Selv om et par forhandlere meldte afbud p.g.a. sygdom – den ene måtte vende om på vej over Storebæltsbroen – fik vi fordelt pladserne, så der ikke var huller i tandrækken, og handelen så ud til at være livlig. Vi ser frem til fuld styrke næste år.

Sponsorerne i år var: Hobby World – Electric Flight Equipment – Witzel Hobby – Rotordisc'en – Nyboder Boghandel – IC Communication – Overfly/SimJet – Olympus Danmark A/S – RC-unionen.

Hobbystande

Hobbystandene viste høj kvalitet.

Fritflyvningsunionen var repræsenteret og viste modelbygning, der er let, stærk og ualmindelig smuk – her kan vi alle lære byggeteknik med både traditionelle og eksotiske materialer.

SMK viste skumskæring og bygning af flyvende vinger til combat. Der er engagement i den klub.

Bastrupflyverne var mødt frem med 9 smukke vandflyvere. De tiltrak megen opmærksomhed også hos dommerne i modelkonkurrencen.

RC-unionens skalastyringsgruppe viste en meget smuk skalamodel – Hawker Typhoon – og præsenterede gruppens aktiviteter bl.a. med en "Skala Præsentations CD" i helt professionelt tilsnit. Gruppens formand, Bjarne Pedersen, opfordrer klubber landet over til at afholde Skalatræf.

Modellerne

Modeludstillingen var bestykket med 43 modeller. Kun én svæveflyver var med, men med den vandt Niels Lei-

Henrik Grane fik præmie for denne Canadair CL-125.



tritz præmie for en "flot bygget byggesætsmodel".

Lars Kildholt tog en præmie med en skalamodel af en Sikorsky helikopter. Den var meget detaljeret.

Preben Jacobsen kan det der med at male en model og fik præmie for flot malet jetmodel med matchende teknikkasse

Præmien for bedste egenkonstruktion gik til Henrik Grane for en Canadair CL-125, der er bygget efter tegninger, han har fået fra flyfabrikken.

Endelig gik præmien for den bedste tekniske præsentation til Arvid Jensen for et F18 pneumatisk understel, hvor alt - selv dækket - var hjemmegjort.

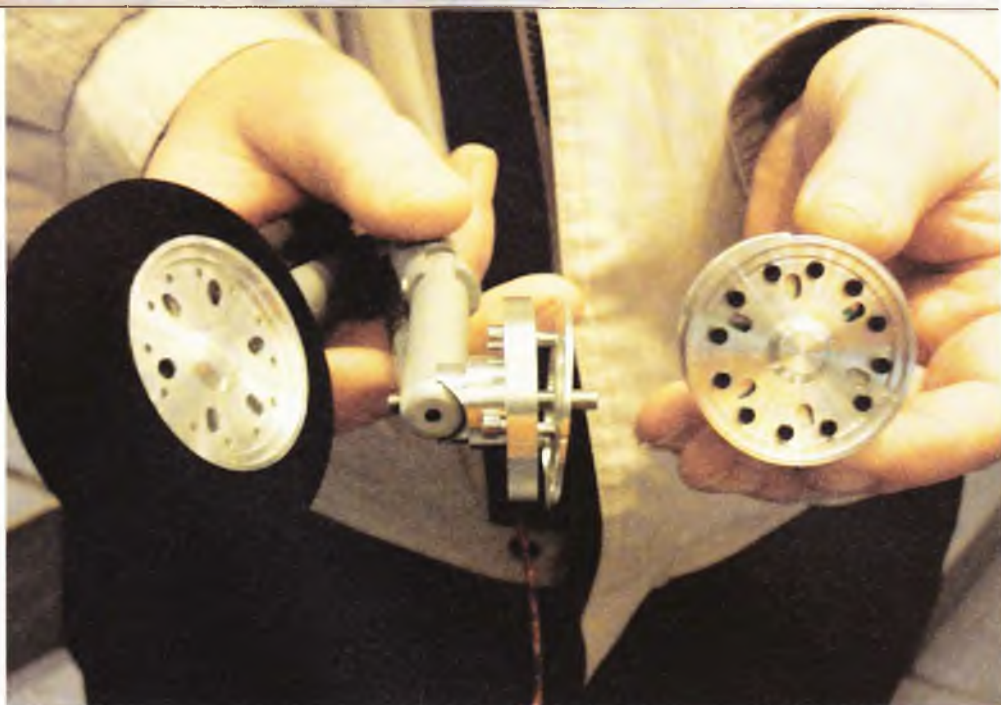
En jetdrevet cykel og et propeldrevet løbehjul modtog trostpræmier og gav demonstration i gården.

Seminar

Seminaret var for modelflyvere med forhåndsviden om el-flyvningens teori, og Comets formand opstillede computerberegningsmodeller og fortalte om sammenhæng mellem drivsystemets effektivitet og modellens ydeevne.

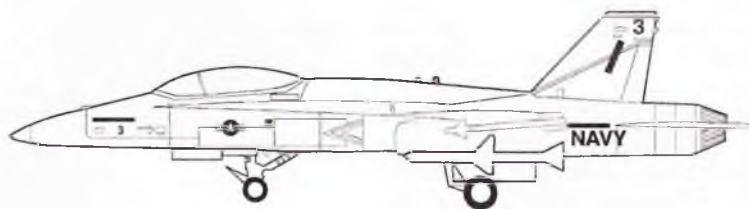
At loppemarkedet som sædvanligt var en succes, behøver jeg ikke nævne, så i stedet vil jeg slutte med at sige tak til mine hårdt arbejdende klubkammerater i Comet.

Ib Sorensen



"Selvgjort er velgjort", kunne man passende sætte som titel på dette billede.

Det var da også velfortjent, at Arvid Jensen fik præmie for den bedste tekniske præstation med dette pneumatiske understel til en F-18. Alt - selv dækket - er selvgjort.



RC-unionens skalastyringsgruppe havde valgt at vise denne meget smukke skalamodel af en Hawker Typhoon.



Modelflyve Nyts redaktør på pension

Vi fortsætter her vores artikelserie (3) om Modelflyve Nyt

Ved årets udgang går Modelflyve Nyts redaktør, Bent Aalbæk-Nielsen, på pension.

En epoke vil være slut, idet vi siger farvel til "klippe og klistre-perioden". Ikke at Bent ikke arbejder med PC'er; men nu vil hele processen blive udført via EDB.

Tekst og foto: Arild Larsen

En novemberdag, hvor regnen piskede ind mod bilruden, kørte undertegnede til Gudme på Fyn for at besøge redaktøren af Modelflyve Nyt.

Bent og hans kone Bodil bor i et ældre rødmalet hus med tilstødende sidebygning. Her i sidebygningen havde Bodil tidligere sin forretning med salg af bl.a. uldvarer. Væven står stadig i et andet rum i huset, så Bodil er ikke helt holdt op med vævningen.

Bent modtager mig i døren, medens regnen stadig pisker ned. Han ligner nu ikke en, der snart går på pension; håret er endnu ikke gråt, selv om der ikke er så meget tilbage, og lidt fyldigere er han også blevet med årene.

Jeg bliver lukket ind i en lille forgang, som fører ind til kontoret, der er et pænt stort rum. Indenfor til venstre for døren står en computer, scanner, printer og ikke at forglemme lysbordet ved vinduet. Vender man sig fra kontorstolen ved computeren, er skrivebordet lige bagved, så de vigtigste funktioner kan nås fra én plads. Overalt er der masser af ringbind og bøger om flyvning og arkivskabe fyldt med billeder og notater. Ifølge Bent er der over 10.000 billeder.

Startede med at skrive som tyveårig

Karrieren som skribent – hvornår startede den?

Jeg begyndte i starten af 50'erne; det var, da jeg gik på lærerseminariet i Jelling, fortæller Bent.

Allerede som seminarieelev blev Bent interesseret i at skrive, idet han i to år redigerede seminariebladet, Gjalderhornet. Da seminarietiden var færdig i 1955, kom soldatertiden, som blev aftjent i Flyvevåbnet indtil februar 1957. Fra Flyvevåbnet gik turen videre til den lille landsby Oure på Fyn, hvor Bent blev lærer på kommuneskolen.

Men lærergerningen var tilsyneladende ikke nok, idet Bent allerede i 1970 startede redigeringen af bladet Propel, som er et medlemsblad for Flyvevåbnet's Soldaterforening.

Bent kikker bestemt på mig over si-



ne briller, og fortsætter: Ved hjemsendelsen fra Flyvevåbnet meldte jeg mig ind i deres soldaterforening og blev landsformand i 1960. Som landsformand har du ansvaret for alle foreningens aktiviteter, altså også for bladet. Og i slutningen af tresserne kneb det med at få bladet ud; man vidste aldrig, hvornår det kom, det var jo frivilligt arbejde. Det duer selvfølgelig ikke med et foreningsblad, hvor man skulle annoncere om forskellige arrangementer, og vi måtte derfor bryde med den medarbejder, der hidtil havde lavet bladet. Fra maj måned 1970 tog jeg selv over og redigerede og skrev artiklerne. Det

var et stort arbejde, som tog mere og mere af min tid. Dengang var medlemstallet omkring 5000, for det var de store argange.

Redigeringen af bladet Propel må have været mere spændende end at terpe visdom ind i hovederne på ungerne i Oure, for i 1983 søgte Bent om orlov i to år. Fra det tidspunkt har Bent levet af at skrive og hovedsageligt om flyvning.

Initiativrig – oprettede eget forlag

I 1982 oprettede Bent "Luft- og Rumfartsforlaget", og det gjorde han med

udgivelsen af "Luft- og Rumfartsarbogen 1982". Bogen er siden udkommet hvert år. Men ikke nok med det; Bent er også redaktør af et fareavlerblad "Gotlænder Bladet" (racen hedder gotlænderfar). Dette blad blev startet i 1985. Det var nødvendigt at sende en del informationer ud til medlemmerne via nyhedsbreve; i stedet aftalte man at lægge det i mere faste rammer og besluttede at udgive et blad. Dengang boede Bodil og Bent uden for byen og havde mange far, som de fik uld fra, og hermed fik Bodil materiale til sin vævning.

Vi har her fat i en redaktør med mange gøremål, for i øjeblikket redigerer Bent følgende blade og bøger: Propel, Modelflyve Nyt, Luft- og Rumfartsbogen og Gotlænder Bladet. En meget speciel opgave, som Bent har arbejdet med på det seneste, er et informationshæfte om trafikflyveruddannelsen. Tre flyveskoler er gået sammen for at lave et hæfte om, hvordan bliver man trafikflyver – en slags appetitvækker. På den måde har man samlet alle de nødvendige informationer på ét sted.

Som Bent fortæller har det været et meget spændende projekt, idet han skulle stå for det hele, ja selv indhentning af annoncer og lave aftale med trykkeriet mv.

KDA og Propel-samarbejdet gik ikke

Jeg startede med Modelflyve Nyt nr. 4/1988, og det sidste nr. vil blive nr. 6/2001. Det var den daværende formand for RC-unionen, Erik Jepsen, som havde talt med generalsekretæren for KDA, Per Weishaupt, og han havde foreslået mig.

Fra 1989 redigerede jeg også Flyv. Samarbejdet mellem Flyv og Propel varede i otte år. Denne kombination kom dog aldrig til at køre helt godt. KDA var "storebroderen", men det kunne ikke rigtig tilfredsstille vores medlemmer. På et tidspunkt fik man en ny generalsekretær, hvis hovedopgave var at spare så mange penge som overhovedet muligt, og så blev jeg fyret.

Når du modtager materiale til Modelflyve Nyt, hvad er så din arbejdsopgave?

Jeg modtager materialet på mange forskellige måder, hovedsageligt via EDB som disketter, e-mail og Cd-rom. Alene det at skabe sig et overblik over, hvad der er modtaget fra de forskellige grenredaktører, er et større arbejde. Tekstmaterialet vil jeg helst kun have på diskette. Jeg ønsker ikke at modtage billeder via disketter; de billeder kan jeg ikke bruge. Det giver en alt for dårlig kvalitet, og i de tilfælde, hvor billeder er indsat i teksten, er de umulige at arbejde med.

Min opgave er at sørge for, at man kan læse stoffet flydende. Jeg læser stoffet på en helt anden måde end forfatteren, fordi jeg ser det med andre øjne og ikke i forvejen ved, hvad der skal stå; det er min force. Men jeg har et problem, når jeg skal skrive til Propel: der har jeg ingen til at læse korrektur. Jeg gør det, at jeg prøver at sætte mig i læserens sted og læser det, som han/hun vil gøre det, og prøver at se på, hvordan vil han/hun forstå det her? Vil læseren kunne læse videre, eller bliver han/hun tvunget til at stoppe. Det er meget svært at se sine egne fejl.

Der burde altid være mindst to til at gennemlæse en tekst. Dengang jeg skrev artikler til det hedengangne tidsskrift "Lexsikon", var der i alt tre korrekturlæsere, en fagmand og derefter to sproglige og litografiske korrekturlæsere.

Når alt er redigeret, bliver der lavet et udprint af det, der skal op til trykkeriet. På nogle af arkene anføres specielle ordrer til trykkeriet, eksempelvis skriftstørrelsen, kursivskrift, større overskrifter mv. Men efter mange års samarbejde med trykkeriet ved de, hvordan Bent ønsker det.

Klippe-, klistrearealet er formodentlig snart ved at være slut også for Modelflyve Nyt.



I første omgang er det kun teksten, som sendes til trykkeriet. Trykkeriet, "A-Offset" i Holstebro, returnerer efter bearbejdelsen materialet i to eksemplarer, men denne gang er det i spaltekorrektur. Bent læser herefter korrektur; det kan være, at der mangler nogle indrykninger el.a. Det andet eksemplar bruges på lysbordet, hvor monteringsarket bruges til at klippe og klistre teksten på. Dernæst påbegyndes først "monteringen" af, hvor billederne skal placeres. Her bruges monteringsarkene for at se, hvor der er plads. Mange billeder foreligger i dag elektronisk. På papirbillederne anføres på bagsiden, hvor billedet skal "beskæres" elektronisk, med procentsatsen angivet, og om det skal dække en eller flere spalter. På bagsiden anføres side og nr., og ved den plads, der er sat af til billedet på monteringsarket, markeres billedteksten for at se, hvor meget den fylder.

På den måde er Bent sikker på, at der bliver plads til tekst og billede, og han ved, hvilke billeder der skal bruges. Billederne lægges herefter over på en speciel diskette, en "Zipdiskette", som kan rumme op til 100 MB.

Tidligere blev det hele sendt over til Per Hassing, men da Per er stoppet, sendes det nu direkte til trykkeriet.

Fordeling af farvesiderne foregår ved en almindelig udskydningsplan, som det hedder i bogtrykkersproget. På den måde ved man, hvilke sider der kan anvendes farvetryk på. Foreligger der så et direkte krav fra en annoncør om, at man ønsker en farveannonce på en bestemt side, så ligger det helt fast, hvor de andre farvesider skal være.

Her hæver Bent stemmen og pointerer meget bestemt: Du skal hele tiden prøve at se, om der er mulighed for, at man kan få farver på de sider, og om der nogle gode farvebilleder lige til den side, og om artiklen kan passe som en brik til farvesiden eller i de "huller", der er mellem farvesiderne. Det er noget af et puslespil.

Annoncesiderne ligger nogenlunde fast. Dernæst kommer organisationsstoffet, og der er kun én ting at gøre, nemlig at begynde bagfra. Organisationsstof er jo pligtstof; det må nu engang tage den plads, det skal tage. Derfor bliver jeg nødt til at begynde bagfra.

Når trykkeriet har sat det hele op, modtager jeg anden korrektur, forhåbentlig rettet med de anførte ting og med billederne anbragt korrekt. Er det hele i orden, returneres det, og bladet går i trykken.

Har Modelflyve Nyt en fremtid?

Jeg slutter mit besøg med at stille spørgsmålet:

Har Modelflyve Nyt en fremtid i det nye årtusinde? Og hvordan får man In-

ternettet og det trykte medie til at supplere hinanden?

Der ligger nogle oplagte muligheder, og der vil nok gå et par år, inden der rigtig kommer nogle praktiske løsninger på, hvordan man gør. Noget af det, som jeg ser er på vej, og må være en af løsningerne, er, at man trækker meget på Internettet. Men man giver så baggrunden for det, der findes på nettet, i et blad med måske færre sider, men hvor kvaliteten af papir, tryk, tegninger mv. er i topkvalitet. Der er endnu ingen, der tager computeren med i seng og læser om modelflyvning. Når man har printet artikler ud fra Internettet og sætter sig hen og læser det, har det nok nyhedens interesse, men i længden tror jeg ikke, det vil fange an. Du gør det kun i de tilfælde, hvor du søger noget helt specifikt.

Jeg tror aldrig nogensinde, at hjemmesider vil kunne erstatte det trykte medie 100%. De vil komme til at supplere hinanden. Der ligger nogle utroligt gode muligheder i det medie, men der skal folk til, som har en masse viden og gode ideer til at udforske mulighederne og udarbejde dem.

Jeg tror ikke, at Modelflyve Nyt, hverken efter et eller to år skal lægges om, men det kommer. Man skal i gang nu og finde ud af, hvordan det skal gøres til sin tid – hvem kan eller vil gøre det – og samtidig finde en pris, man kan eller vil betale?

Jeg kunne have lyst til at være en halv snes år yngre, for den tid vi går ind i, er utrolig spændende. Men et eller andet sted skal man kende sin begrænsning og sige stop.

Glæder sig til at gå på pension

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at jeg glæder mig til at gå på pension. Der er en del andre ting, som jeg synes ville være interessante, som jeg ikke har haft en levende chance for at beskæftige mig med indtil nu – døgnnet har kun 24 timer. Jeg kan godt mærke, jeg er blevet ældre. Jeg mener stadig jeg kan lige så meget, som da jeg var 40 år gammel, men det tager bare dobbelt så lang tid som før.

Jeg kunne tænke mig at skrive det, jeg har lyst til at skrive. – Når jeg får min folkepension, så behøver jeg ikke at skrive for at se, om det er noget jeg kan leve af; så kan jeg bare skrive. Emnet vil nok være om flyvning; det er jo det, jeg har beskæftiget mig med de sidste mange år.

Epilog af undertegnede

Vi må nok erkende, nu hvor vi har bevæget os ind i et nyt artusinde, at vi siger farvel til det, man kalder "klippe- og klistre-tiden". "I går" fremstillede vi de trykte originaler med saks og lim ved et lysbord og gik i mørkekammeret eller til kopimaskinen for at op- eller nedkopiere tingene for til sidst at sam-



Her har Modelflyve Nyt fået sin form gennem de seneste tretten år.

le det hele på lysbordet med saks og lim.

I dag har man computeren, hvor man anvender DTP-programmer. Det vil sige, at det, mange mennesker udførte tidligere, nu kan produceres af én person på en PC'er, og det behøver ik-

ke engang at være på en speciel Macintosh-maskine, men en god PC'er kan gøre det samme i dag.

Fremtiden for Modelflyve Nyt vil foregå i dette medie.

Arild Larsen

Fritflyvningspoesi fra Amerika

Fra Southern Californian Aero Team (SCAT) – en fritflyvningsklub i USA.

Circle Tow Magic

When I think of Lost Hills,
The first thing that comes to mind
Is my fair share of spills
But the pain I will go through for circle towing I will
continue.
When ever I am circle towing
I often find my face glowing.

Finding a thermal is a process of healing
For if you are towing as long as you should
Your skin is most likely peeling.
Flying as a junior
I often get experienced flyers' humor.
Maxing out is your goal,
So you re one step closer
To winning the big golden bowl.

In the beginning of a contest it's all a bunch of fun
But, by the end of the contest flyers attitudes might be spun
At the finals rough and mean the flyers might seem
But they're just trying their best to make the free flight team.

But in the end it's all great
Except when you launch in a thermal and you're late
In this sport much money is spent
But never are the rules and regulations bent.
Often towline feels like spaghetti
So you better have the speed of Mario Andretti.

But one thing you can be assured,
To downers lift I will never be lured.

Ben Coussens
USA

NB: Lost Hills er amerikanernes egen
fritflyvningsplads i Californien.

K-2

Jan Jeberg har købt og bygget et F3J svævemodel og fortæller herom.

Grunden til, at jeg købte en F3J konkurrence-svæver, er følgende:

En F3J model har en fin aerodynamik og er bygget til at flyve termik-flyvning og intet andet. Der er ingen forstyrrende skaladetaljer, som i øvrigt ikke kan ses, når modellen er 200 m væk, og styrken i disse modeller er desuden væsentligt større end i en traditionel model.

Hvis jeg skal opstille nogle meget generelle krav til en F3J model, kan det være følgende: Vingen og kroppen skal være bygget meget stærkt, men samtidig let. Dette vil i praksis sige en solid opbygning af kroppen med en stærk halebom og en næse, som kan klare en ublid landing. Det er også en fordel, hvis vingen ligger på en gondol; det giver en god balance grundet et lavt tyngdepunkt, og hvis uheldet er ude, kan vingen bedre dreje omkring metalvingebolten uden at ødelægge flykroppen, hvis du altså ikke flyver med metalbolte både for og bag. Det har nemlig den fordel, at slaget ved en dårlig landing forplanter sig til hele flyet, hvilket medfører, at der som regel ikke sker nogen skader.

Vingen skal have kulfiberhovedbjælke og vingestål. Hvis det er en trævinge som på K-2, er det godt, hvis vingen yderligere er forstærket med glasfiber i midtersektionen. K-2 er bygget med profilet MH 32, som er rimeligt hurtigt. Derfor vil det kunne afsøge et større område for termik end et langsomt fly. K-2 har tredelt vinge og v-form på midten og i de yderste samlinger. Yderligere har K-2 opadbojede tiptlets. Alle disse knæk sikrer en god stabilitet.

Halen skal helst være V hale, da denne haletype oftest er lettest. Med en let hale behøver modellen ikke så meget trimbly, og totalvægten bliver derved lavere.

Efter denne korte beskrivelse af, hvad en F3J model skal kunne, er vi nu endelig nået til sagens kerne, nemlig K-2 modellen. Det første indtryk, man får af modellen, er, at den er meget flot bygget, beklædningen er meget flot, rorene er hængslet med silikone, og alt virker solidt og gennemtænkt. Men hvis det er første gang, du skal bygge denne type fly, vil jeg råde dig til at være ekstra omhyggelig og i øvrigt gennemtænke alt, inden du limer.



For at færdiggøre kroppen skal højstartskrogen monteres. Dette skal gøres solidt – evt. i en træplade. Jeg har i et byggemarked købt en færdig 5 mm krog til ophængning af billeder – den type med en rawplug i enden. Da der er gevind i enden af krogen, behøvede jeg bare at afkorte gevindet og montere krogen i en træklods; husk motrik på oversiden evt. forsænket i klodsen. Byggevejledningen anbefaler en placering 10 mm foran tyngdepunktet. For, at modellen skal være lidt mere højdesøgende i højstarten, placerede jeg i stedet krogen 8 mm foran.

Hvis du vil have ballastkammer i modellen, kan du ilime et plasticrør i bunden af kroppen og lave et hul i næsedelen, således at der er nem adgang til ballasten, når næsekonussen er trukket af. Før du begynder arbejdet, er det en fordel at studere systemerne på andre fly, men husk at kontrollere tyngdepunktet med og uden bly inden fastlimningen. Til at forbinde ledningerne fra vinge til krop kan man bruge et 9-polet computerstik eller et grønt mpx.-stik. Jeg har brugt et computerstik, som er limet i nedefra i flykroppen (han delen) og udefra på vingen. For at sikre bedre tilhæftning af stikket i vingedelen, vælger nogle at lime en printplade i vingen sammen med hunstikket.

Husk også at bore huller, trække al-

le ledninger og trækkabler og at teste alt radiogrej, inden du limer næse og krop sammen. Når næsedelen er limet sammen med kroppen, er det ikke længere muligt at komme ind i flykroppen!

Radiogrejet skal monteres med batteriet liggende helt fremme, derefter kommer modtageren, som selvfølgelig er afprøvet i en billigere model, og til sidst ca. 2 cm fra bagkanten monteres servoerne. Servoledningerne har jeg ført op igennem et hul lige bag modtageren under servobrættet. I hele servobrættets længde har jeg pålimet et stykke 3 mm kvalitets x-finer til at give styrke og afstivning.

Haleplanerne skal have monteret rorhorn; husk at bruge nok lim til at fylde evt. hulrum, men ikke for meget. Brug gerne epoxy iblandet microballoner.

Da der skal bruges en del fingerfærdighed til monteringen, må du prøve uden lim først. I øvrigt måtte jeg afkorte rorhorene; her skal du passe på ikke at afkorte dem for meget.

Midtervingen skal have monteret flapservoer, og fra undersiden af vingen ved servoarmene til oversiden af flapsene løber trækstængerne inde i vingen. I byggevejledningen er der en tegning, men der er ingen fittings til monteringen. Derfor valgte jeg at bruge en 3 mm gevindstang med Kavan kuglelink (den type med en messin-

gkugle i midten og med hul i messingkuglen). På bagsiden af det sorte kuglelink i retning væk fra gevinddelen skal der laves et fint savspor udefra og ind til messingkuglen. Dette savspor letter monteringen og kan måske redde dine flapservoer den dag, da du glemmer at slå flapsene ind ved landing. Selve rorhornet har jeg lavet af en 3 mm gevindstang, der er limet ned i en epoxyklat i flaprøret. Du kan bore et hul ind i røret fra forkanten og dermed sikre dig, at limklatten bliver tilstrækkelig stor og solid. Hvis du har lavet alt rigtigt, kan flapsene nu slæes ca. 70- 80° ned. Bade flaps og krængeror er hængslet med silikone; dermed opnås en stærk og helt tæt hængsling.

Mellem inder- og ydervinger skal du bruge en pålidelig stikforbindelse; fabrikket kan du selv vælge, men jeg mener, at de traditionelle Grp. / Fut. typer ikke er gode nok, derfor brugte jeg mpx servostik. Jeg valgte kun at lime hanstikket fast, da vingen derved bedre kan arbejde i luften uden risiko for at miste stikforbindelsen og for gener med elektrisk støj.

Ydervingerne skal have monteret krængeror. Disse bliver lavet helt traditionelt, men vær omhyggelig med de meget fine messing rorhorn, som er vedlagt i byggesættet. Til sidst blev alle ledforbindelser sikret med cyano lim.

Vingestalet, som originalt var af glasfiber, har jeg for en sikkerheds skyld udskiftet med et tilsvarende i kulfiber.

Modellen blev afbalanceret, så dens tyngdepunkt passede med byggevejledningen; desværre krævede dette 340 gram bly. Den store blymængde bruges til at udligne vægten af en stærk halekonstruktion og er derfor acceptabel.

Flyvningen

Efter længere tids venten på flyvevejr oprandt dagen, hvor K-2 skulle i luften. Da jeg ikke selv har fløjet i lang



tid, blev modellen prøvfløjet af Henrik Ebert Nielsen, som er en meget rutineret modellflyver. Jeg prøvede dog selv modellen i sikker højde. Nedenstående er derfor udtryk for fælles indtryk af modellen på baggrund af to flyvninger.

I højstarten virker modellen stabil, og højstartskrogens placering virkede rigtig, da modellen opnåede fin højde i forhold til de andre F3J modeller, som var i luften, og var på ingen måde ustabil. Modellen er rimelig hurtig, men den kan sagtens flyves langsomt bade ligeud og i snævre kurver.

Med rørene i butterflystilling har jeg mikset en lille smule dykror ind. Dette bevirker, at modellen er meget stabil i landingsfasen, og den kommer langsomt ind til landing med svagt dykket næse. I denne flyvestilling er modellen fuldt styrebar.

Vores indtryk er, at modellen flyver meget stabilt og godmodigt. F3J fly er ikke begynderfly, men du behøver ikke at være superpilot for at have glæde af

K-2. Superpiloten vil dog også have stor glæde af en K-2, da modellen har potentiale som konkurrencefly.

Afslutningsvis vil jeg sige, at det er svært at finde en bedre F3J model, hvis modellen ikke skal være et af de bedre fiberfly, og forholdet mellem pris og kvalitet er absolut i orden.

K-2 i skemaform

Spændvidde	3.2 m
Vingereale	69.6 g/dm ²
Kropslængde	1440 mm
Vægt	2400 g
Planbelastning	34 g/dm ²
Tyngdepunkt	90 mm fra forkant af midtervingen
Højstartskrog	8 mm foran tyngdepunktet
Blyballast	ca. 250 g
Balancebly i næsen	340 g med epoxy
Førhandler	FVK
Pris	789 DM plus fragt

Som det kan ses, forhandles K-2 af FVK i Tyskland. Firmaet har en udmærket hjemmeside, hvor du kan se deres produkter. Generelt skal det siges, at FVK laver flotte fly til en rimelig pris.

L-13 BLANIK

Dette er en tegning til en lille scalaliggende chuckglider til ren hyggeflyvning en søndag eftermiddag sammen med nogle unger eller andre taknemmelige ofre.

Tegningen er hugget fra et gammelt (1985) udenlandsk tidsskrift, som ikke længere eksisterer.

Jørgen Korsgaard



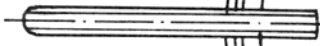
3MM BALSÅ

ADREKANT

OK-6101

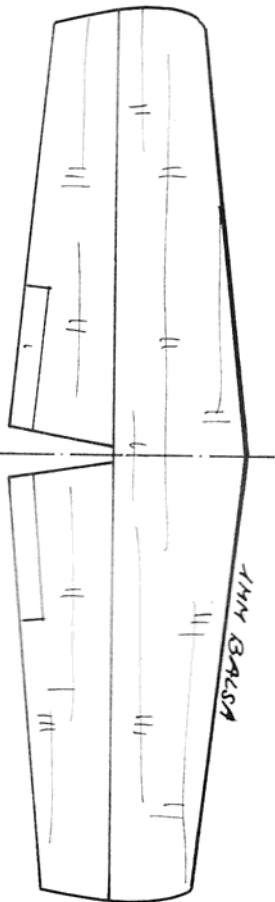
OMVENDT PLEFORM

V-FORM



L-13 Blank

Hyggechucker af tjekkisk oprindelse



1MM BALSÅ

HOLD TIL VINGEN

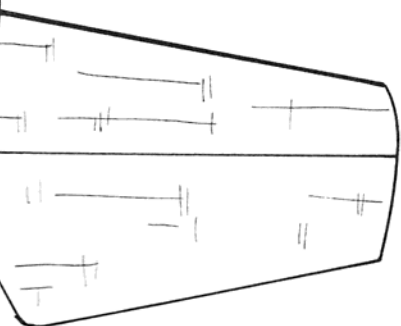
3MM BALSÅ

TP



04 MM K-FINER

EVT HÅK



1MM BALSÅ

-30
slips



TK 2001

Pas på fingrene

Af Michael N. Nielsen

Onsdag den 31. maj 2000 skinnede solen fra en næsten skyfri himmel, og da jeg lå inde med en Lazer Arrow påmonteret en 7,5 ccm. motor, hvortil jeg lige havde investeret i et resorør, var det jo den perfekte tid til montering i hobbyrummet og justering ude i forhaven.

Efter monteringen, som jo gik relativt nemt, fortsatte jeg med justeringen ude i forhaven. Flyet (et deltafly uden understel) blev placeret i en flamingo kasse, således at propellen gik fri af jorden. Motoren (en TT 46) uden lejer startede let, og jeg gav fuld gas, alt imens jeg holdte på flyet.

DETTE VAR FEJL NUMMER ET.

Jeg justerede på motoren, til den kørte bedst, og checkede med en digital omdrejningstæller: 10.400 omdr. Det var da meget godt, men det må kunne blive bedre, så derfor lagde jeg omdrejningstælleren (som jeg havde i højre hånd – den venstre holdt jo stadig flyet) og rakte ind over flyet for at justere resorøret.

DETTE VAR FEJL NUMMER TO.

Det lød lidt, å la når man kører ind i højt græs med flyet. Motoren går væsentligt ned i omdrejninger, men når først græsset er klippet, kommer den atter op i fart. Det var dog ikke græs, propellen kom i, men mine fingre på højre hånd.

Jeg havde nu flere problemer; bl.a. blødte jeg ret meget, og det gjorde samtidig h..... ondt; men motoren gik stadig for fulde omdrejninger, og propellen var hel, lige bortset fra at begge spidser var "brændt" væk; men jeg skulle jo også stadig holde flyet med venstre hånd.

Jeg satte nu en fod ind i propellen, hvorved motoren stoppede (uden skader på foden). Jeg kunne jo ikke tage gassen af, da jeg kun havde højre hånd fri.

Junior, som også flyver, fik så æren af at pakke det hele sammen og rengøre sender og fly for blod, alt imens jeg smuttede ind i køkkenet og checkede skaden på fingrene under vandhanen.

Jeg kunne med det samme se, at det var en opgave ud over mine evner at få det svineri stoppe. Normalt vil jeg aldrig på skadestuen, da der er altid stor ventetid, og normalt laver de kun, hvad man selv kunne klare hjemme i køkkenet (rensning og forbindelse).

Konen var gudskelov hjemme og kørte mig direkte til en overfyldt skadestue på Haderslev sygehus, hvor jeg henvendte mig i receptionen. Da jeg havde forklaret, hvad der var sket, og at det blødte ret kraftigt, fik jeg beskeden som forventet: "der er p.t. ca. seks timers ventetid, men hvis jeg havde det skidt, kunne jeg få en bære at ligge på".

Denne bære blev gudskelov udleveret sammen med en læge, som mente, jeg skulle ind først. Efter et skyl af hånden kontrollerede han den, alt imens jeg forklarede, hvad der var sket, og at det var dumhed. Min far havde i sin tid fået syet syv sting, efter at han med hånden havde stoppet en løbsk flyver.

Lægen, en relativ ung nordmand (dygtig læge med god humor) kiggede stille over brillerne, smilte og sagde på gebrokket dansk: "Du kan ikke nøjes med syv sting, og din kone kan lige så godt køre hjem, for dette her kommer til at tage lidt tid".

Efter checket fik jeg ved hjælp af en underligt udseende tang klippet min vielsesring af. Ringen var slået helt skæv og kunne ikke fjernes på anden måde.

Jeg blev så atter lagt til "rens", og efter denne sidste rens gik de (lægen, en lægestuderende og en sygeplejerske) i gang med at sy fingrene. Pegefingeren havde fået to store snit af propellen, langefingeren to store snit, ringfingeren ét stort og et lille snit samt en lille snit på lillefingeren. Snittene var dog alle relativt dybe (propellens spidser var brændt af mod knoglerne).

Efter to timers syning og indpakning i gips m.m. blev skaden gjort op:

- * 31 sting fordelt på tre fingre.
- * Til alt held var alle snit oven på fingrene, så umiddelbart var der ikke skade på sener eller nerver.
- * Gipsen skulle fjernes efter tre uger, og derefter stod den på tre måneders genoptræning.

Hvordan ser det så ud i dag

Jeg har her i februar 2001 atter været på sygehuset for at blive skåret i fingrene. En vortelignende bule på min pegefingerviste sig at indeholde et stykke propel, og dette skulle selvfølgelig fjernes (yderligere 5 sting). Af andre synlige mén har min pegefingerv og langefingerv fået en underlig form, alle fingre har fået ar efter syningen, men det værste er alligevel de fysiske mén i bevægelsesapparatet.

På grund af tiden i gips og trods den megen genoptræning er de yderste led i pegefingerv og langefingerv blevet stive, og jeg kan i dag ikke klemme hånden helt sammen. Desuden er knoerne, selv ved små slag på de to fingre meget ømme (jeg kan ikke banke på med højre hånd). Fingrene har desuden vist sig meget ømfindtlige over for kulde her i vinteren, og jeg kan derfor også forvente gigtp problemer senere.

Alle disse problemer kunne være undgået hvis jeg bare havde spændt flyvereren fast og flyttet mig selv om bag flyvereren for justering. DUMT, DUMT.

Derfor: Tænk jer godt om. Dette var en flad 7,5 med en standard Graupner propel. Hvad var der sket med en glasfiberarmeret APC propel på en hidsig 15 eller 20 kubik?

Et lille p.s. skulle måske være, at skulle I komme ud for lignende uheld, så husk at anmelde det til jeres forsikringsselskab. Den private ulykkesforsikring dækker evt. mén efter sådanne uheld.



"Dejligt, selv at kunne fikse sin radio!" sagde han for to minutter siden.

Få en gratis RC-flysimulator

I det svenske Modellflygnytt nr. 6.2000 har Rasmus Geidnert og Per-Johan Lindahl skrevet en artikel om en gratis RC-flysimulator. Poul Møller har læst artiklen og fortæller her Modellflyve Nyts læsere om den gratis simulator "Flug Modell Simulator". Men først er det måske på sin plads at spørge sig selv, hvorfor man dog skulle bruge en RC-flysimulator, når man kan lære at flyve med rigtige modeller.

Jo, naturligvis fordi det er betydeligt billigere at plante nogle nuller og et-taller i en computer dybt i den simulerede mark, end det er at plante en ny flot model i flyvepladsens græstæppe. Men hvis nu flysimulatoren koster et par tusind kroner. Kan det så virkelig betale sig? Ja, måske for en klub, men for den enkelte er det ofte for mange penge at bruge. Specielt for nybegynderen, som nok kan finde andet at bruge lommepengene på.

Mange har dog sikkert tænkt på at anskaffe sig en simulator, men aldrig fundet det pengene værd. Nu findes der en simulator, der er gratis, og som opfylder de fleste af de krav, man kan stille til en RC-simulator – altså en simulator for radiostyrede fly og helikoptere. Den hedder FMS og fungerer perfekt både for dig, som er nybegynder og vil lære grundreglerne, og for dig, der skal have trænet vinterstivheden ud af fingrene eller vil træne nye manøvrer.

Er den da virkelig så god?

Først og fremmest må man tænke på, at simulatoren i Windows-versionen (den findes også i en DOS-version) stadig er en Beta-version. Altså en endnu ikke helt færdig version. Trods det er den en fuldgod simulator. De fejl, den i skrivende stund har, er først og fremmest med hensyn til, hvordan den opfører sig på jorden, hvor motorens vridningsmoment savnes. Det mærkes kun ved starten, hvor modellen ikke trækker til højre, som den burde. I luften sker der ikke noget, når modellerne kolliderer med træer og bygninger, men det gør der på den anden side heller ikke i alle de købte simulatorer.

Download!

FMS er oprindeligt en tysk simulator, der kan hentes hjem fra siden <http://n.ethz.ch/student/mmoeller/fms/index.html> hvor der også er link til en svensk (Rasmus Geidnert har oversat), engelsk eller italiensk version. På siderne findes detaljerede beskrivelser af simulatoren, og hvordan den installeres. Filen, der skal downloades, er på 2.139 KB.

FMS kan køre på en 200 Mhz pc med operativsystemet Windows 95/98/2000/NT. Desuden kræves DirectX version 7.0 eller senere. Sidstnævnte kan hentes på www.microsoft.com/directx/download.asp (DOS-versionen kræver kun en 90 Mhz maskine.) Når det gælder lyd- og grafik kort, er der ikke andre krav, end de skal fungere med Windows.

FMS styres med din egen sender, men kan også styres med keyboard eller to joystick. For at koble senderen til pc'en kræves et kabel og en sender, der kan sende PPM – det kan de fleste dog. Det er meget nemt, hvis du har lærer/elev-stik på din sender; så sættes kablet bare i dette stik. Det kan dog lade sig gøre at forbinde et kabel til senderen, men det kræve lidt mere fingerfærdighed og mod på at lodde i senderen – og... så er der ingen garanti, der længere gælder for din sender.

Kablet mellem sender og pc kan man selv fremstille. Der findes forskellige udtag på de forskellige sendere, og på pc'en kan senderen kobles til på to måder; men det kan man alt sammen læse om – og se tegninger af – på hjemmesiden.



Screendump af en model.

Hvordan kan det dog være gratis?

Det kan, det fordi FMS er lavet af et par unge tyskere med navnene Michael og Roman Moeller i deres fritid som en slags hobbyprojekt og siden besluttet at lægge det på Internettet til gratis download. FMS er altså det, der kaldes freeware, hvilket betyder, at man må tage så mange kopier, man vil, forudsat at alle filer distribueres i sin originalform uden modifikationer af nogen slags. Og man må aldrig tage penge for FMS (bortset fra fragtkostninger). Man må så tage med, at FMS og alt skrevet materiale til programmet er "as if" (som det er) uden nogen garanti.

Som tidligere nævnt har Rasmus Geidnert oversat programmet til svensk, og han også lavet en officiel svensk hjemmeside for programmet. Den findes på <http://fms.has.it>

FMS og Internettet

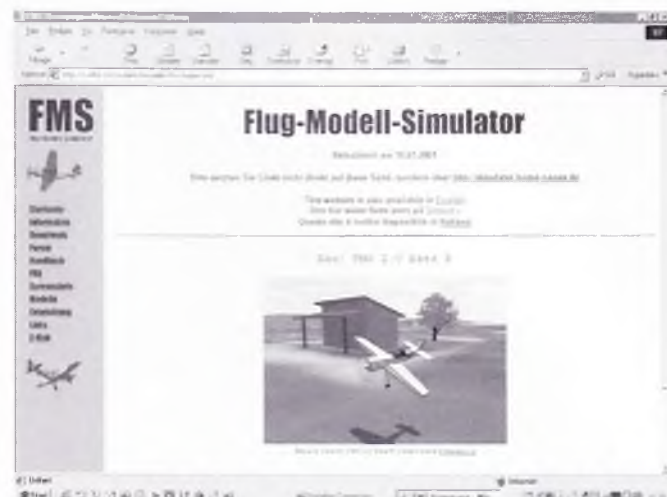
Som standard medfølger ni fly og to helikoptere. Men mange nye modeller kan hentes på nettet (der er link på hjemmesiderne). Det, der har gjort, at der er så mange modeller til FMS, er, at den bruger samme 3D-format som simulatoren Aerofly. Der findes også forskellige landskaber.

For at støtte danske brugere af FMS er der lavet et Forum på RC-unionens hjemmeside www.rc-unionen.dk

Her opfordres alle, der downloader FMS, til at kigge ind med jævne mellemrum og give deres bidrag til debatten. Vi kan i redaktionen ikke yde nogen form for support på simulatoren!

Skulle der være en ikke edb-interesseret læser, der er nået helt hertil, kan det oplyses, at et Forum er et sted, hvor alle Internetbrugere kan stille spørgsmål – eller svare på andres spørgsmål. Det er faktisk en af de helt geniale ting ved Internettet! På de store udenlandske Forum'er får man ofte 15-20 svar på et par dage, men også på RC-unionens Forum'er der mange, der har fået svar på spørgsmål.

Se fx <http://www.ezonemag.com/cgi-bin/disc/Ultimate.cgi>



Hjemmesiden

Bygning af en

Diablotin 2000 fra JR Models

Af Flemming S. Nielsen

En dag besluttede min bror og jeg, at vi skulle køre en tur op til Electric Flight Equipment for at se på en Diablotin i standardudgaven. Vi blev modtaget af Jan og Hans.

Da vi kom ind i butikken, stod der en Diablotin 2000 i en MEGET stor kasse. Vi åbnede kassen for at se den, og så var vi solgt med det samme. Vi skulle ikke længere have en standard Diablotin, men i stedet en Diablotin 2000.

Desværre var den allerede solgt; men vi bestilte denne aften 2 stk. 14 dage efter hentede vi dem.

Man kan få Diablotin'en i flere forskellige versioner: færdigbygget i træ, hvor kun beklædning og få tilpasninger mangler, eller færdig beklædt med Oracover, hvor kun installation af motor og radio mangler.

Diablotin 2000 kan bestilles med to forskellige vinger. Diablotin 2000 har en "fun-vinge", der har ekstremt gode egenskaber til at flyve langsomt og til 3D flyvning. Endvidere kan den fås med en kunstflyvningsvinge, således at modellen lever op til kravene for en 2x2 m kunstflyver. Når den bestilles med en kunstflyvningsvinge, hedder den Diablotin 2000.

Da vi kom hjem, åbnede vi den ene kasse. Kroppen, vingerne, ror osv. var nydeligt pakket ind i bobleplast. Vi lavede en prøvesamling med vinger, krop og hale. Alt passede umiddelbart nydeligt sammen. Og det vigtigste! Det hele er utroligt LET og STÆRKT bygget.

Kroppen

Kroppen er opbygget med en gitterkonstruktion fra vingen til halen. Den forreste del af kroppen er af massiv 6 mm let balsa med enkelte letningshuller. Bunden af kroppen er 3 mm let balsa, der er pålimet på tværs af kroppen. Ryggen og den øverste del af kroppen foran canopyet er udført i skum beklædt med balsa. Den forreste del er skruet fast, således at der er let adgang til tank, batteri osv. Denne opbygning af kroppen gør, at den er let og

meget stiv. Servoerne til højderor (2 stk.) og sideror er monteret i halen. Derved fås korte og stive forbindelser til rorene, og tendensen til slør minimeres.

Indbygning af motor

Ifølge tegningen skulle motoren monteres med cylinderen hængende nedad. Motorfundamentet består af to kraftige bøgeklodser, der går fra det

Stemningsbillede

Det flotte fly på billedet her er ikke en Diablotin.

Modellflyve Nyt modtog billedet for lang tid siden. Det er taget af C. Nissen, SMSK. Og som han skriver, giver det et indtryk af stemningen på Hersted Høje (Harrys Bjerg).



forreste spant til den næste spant. Imellem disse klodser skulle der pålimes en 4 mm krydsfiner plade. Jeg synes, dette er en meget gammeldags måde at lave et motorfundament på, og jeg havde et ønske om at have motoren til at hænge sidevejs, da den er nemmere at servicere og starte (modellen skal ikke vendes på hovedet for at starte motoren).

Jeg byggede en "kasse" uden på det forreste spant. Bøgeklodserne blev kortet af, så de kun stikker 60 mm frem fra det forreste spant. For enden af bøgeklodserne er monteret et 6 mm motorspant i krydsfiner. Siderne på "kassen" er udført i 6 mm krydsfiner, mens bunden er lavet i 4 mm. Det hele er samlet over balsa trekantlister. Efter at alt er limet sammen, er der monteret 2 mm kulfiberdyvler mellem bunden/siderne og motorspantet. Som motorfundament benyttes et Dubro motorophæng monteret i gummi.

Som lyd-dæmper har jeg valgt at anvende en Bisson-potte. Den giver en god (lav) lyd, og der kommer to afgangsrør ud midt under cowlet. Endvidere medfølger en 78 mm letvægts aluminiums spinner af en høj kvalitet

Vinger

Vingerne er opbygget som en åben konstruktion, hvor den forreste D-box er beklædt med balsa. Der er anvendt 4 hovedbjælker af fyrretræ i vingen. Endvidere er der lavet "gitter webbing". Dette giver en meget let, stærk og vridningsstabil vinge.

Krængerorene er blevet modificeret, så de kan give et udslag på 50 grader op/ned. Rorene er udført i en gitterkonstruktion af lister, og de er profilformede.

Vingerne bliver samlet på kroppen over et 30 mm aluminiumsrør. Røret har en godstykkelse på 2 mm. Dette er efter min mening meget, da det vejer ca. 240 gram. På de fleste andre kunstfly er godstykkelsen kun 1 mm. Jeg har lavet et beslag i 1 mm glasfiber, så når vingerne skubbes ind over vingerrøret, skrues de fast inde i kroppen med 2 stk. plastikbolte. Oplægget fra fabrikanten var at samle vingerne vha. en elastik. Denne løsning synes jeg er for "simpel".

Haleplan og finne

Haleplanet og højderøret er opbygget med profilformede ribber. Ribberne er 10 mm brede, hvilket giver en god overflade at beklæde på. Haleplanet er lavet som en stikhale og bliver samlet over et 9 mm messingrør. Planerne skulle fastgøres med en 3 mm maskinskrue, der skrues op mod messingrøret. Første gang, jeg prøvede dette, flækkede den ene ribbe. Jeg tænkte, at dette ikke ville være stabilt nok. Tænk, hvis det skete, når det hele var beklædt. Dette ville medføre, at be-

klædningen skulle af for at reparere dette. Jeg har lavede to beslag på haleplanerne, så der skrues to skrue ind i kroppen.

Højderorene er blevet modificeret, så de kan give et udslag på 50 grader op/ned. Finne og siderør er udført i en gitterkonstruktion af 12 mm lister. Denne er ikke profilformet; dog er bagkanten på siderøret slebet ned til 8 mm. Siderøret er også ændret, så det har et udslag på +/-65 grader. Udslagene på rorene er forøget, da jeg vil anvende Diablotin 2000 til 3D flyvning.

Hængslerne, der medfølger, er af en god kvalitet. Jeg har dog fjernet splitten og erstattet dem med en 0,8 mm pianotråd. Dermed kan de enkelte rør demonteres ved at fjerne pianotråden. De medfølgende horn til rorene har jeg ikke anvendt, da de har en udformning, så angrebepunktet fra linket ikke ligger i center med hængslerens center. Jeg har lavet nogle i fiberplade (printplade). Disse er også betydeligt stivere end dem i plastik.

Cowl og hjulkasser

Cowl og hjulkasser er udført i epoxy, der er indfarvet. Kvaliteten af støbearbejdet er i top, og tingene er kun blevet poleret. Den gule farve matcher den gule fra Oracover beklædningen. I cowlet er der lavet de nødvendige udskæringer. Topstykket på motoren stikker ca. 3 mm ud af siden.

Indbygning af radio

Servoerne er placeret ude ved hvert rør. Der benyttes 2 stk. servoer af typen Futaba 9001 til krængerør, 2 stk. af typen Futaba 9401 til højderør og en servo af typen Futaba 9202 til siderøret. Servoerne trækker hhv. 4, 3,2 og 5 kg. Alle typer har klokanker (borsteløs) motor, der sikrer en lang levetid, og returnering til midterposition er betydeligt bedre end på standard servoer. Til gassen benyttes en standard servo.

Til trækstænger benyttes 5 mm kulfiberør. I enderne er der limet et 3 mm gevindstykke. Som link benyttes 3 mm

industrikuglelink fra Kavan. Alle horn på rorene er lavet i fiberplade. Dette giver en næsten slørfri forbindelse.

Beklædning

Hele flyveren blev beklædt med Oracover. Det er den suverænt bedste beklædning, jeg har prøvet (jeg har prøvet MANGE forskellige). Grundfarverne, der er benyttet, er gul og gennemsigtig lilla. Til stafferinger er der benyttet selvklebende grøn.

Flyvning

Jeg vil bringe en artikel senere, hvor flyveegenskaberne beskrives.

Konklusion

Det er et meget gennemført byggesæt. Det bærer dog præg af, at det er relativt nyudviklet. Der mangler nogle få stumper i byggesættet. De skal benyttes til at ændre placeringen af vingen, hvis man ønsker dette. Ifølge stykliisten skulle der være to af disse enheder, men der er kun én.

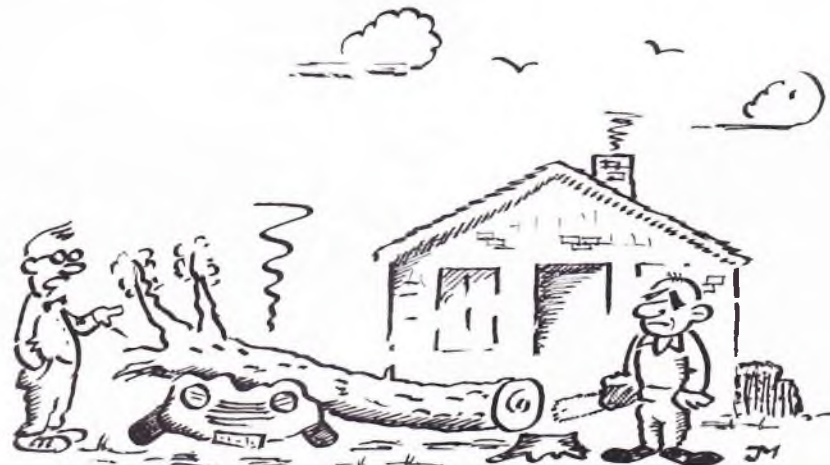
Ophænget af motoren bør omkonstrueres til en mere moderne type beregnet for gummiophæng.

Kvaliteten af byggearbejdet og fiberarbejdet må siges et være meget god. Jeg forventer mig nogle gode flyveegenskaber af denne model. Den skal benyttes til 3D-flyvning samt mere normal kunstflyvning. Jeg har endnu ikke besluttet mig for at købe de almindelige kunstflyvningsvinger til den.

Tekniske data for min model

Længde:	200 cm
Spændvidde:	185 cm
Motor:	Super Tigre 32,5 ccm
Servoer:	Futaba, 4 stk. 9001, 1 stk. 9202, 1 stk. 3001
Vægt:	4,5 kg

Flemming S. Nielsen
Kærbyvej 5, 9330 Dronninglund
98 84 12 78
f.d.nielsen@mail.tele.dk



Jeg synes du sagde, at du kunne spare penge ved at dyrke dit eget balsatræ?



Tekst: Peder Moeslund

Fotos: Morten og Jørgen Moeslund

Først en lille forhistorie til min model

For 4-5 år siden fik jeg lyst og inspiration til at tage min gamle ungdomshobby op igen, nemlig at bygge model-fly. Jeg er en årgang 1938, og i min ungdom købte jeg byggesæt fra D.M.I. Det var egentlig kun fritflyvende svævefly, jeg byggede dengang. De blev trukket op med line – en person til at holde modellen og en anden til at spæne af sted med snoren. Ja, det var nu meget sjovt at se, hvor modellen ville lande, men som regel kunne man finde den, hvis ellers man var ude på en tilstrækkelig stor græsmark.

Nå, men den første, jeg fløj meget med, hed "Bongo" – en lille model på ca. 70 cm i spændvidde. Den fløj jeg en

del med, indtil den havarerede i et træ. Den næste, jeg byggede, hed "Lucy Star" – et noget større fly, vel omkring 110 cm. Den fløj rigtig godt og mange ture. Jeg havde den oppe i 100 meters højde engang. Da kom den vidt omkring, men landede alligevel på den mark, som vi stod på. Den havarerede en dag under et optræk – vingen kollapsede pludselig på grund af for høj fart.

Så byggede jeg en model til en Viking 2,5 ccm dieselmotor, men den havarerede på sin jomfruflyvning, fordi vingen ikke sad ordentligt. Den ville ikke stige og endte sine dage i et æbletræ. Så byggede jeg en magen til. Modellen hed "ME 28 Typhon" og var ca. 120 cm. i spændvidde. Den blev sat i luften en dejlig aften i september. Den steg i cirkler – steg og steg – og til sidst kunne vi hverken se eller høre den. Vi så den aldrig mere...

Så byggede jeg en lille linestyret maskine med en 2,5 ccm Viking motor.

Den hed "Hopla", og jeg skulle mene, den var i hopla. Den var hurtig; jeg fløj nogle runder med den, men blev svimmel og mistede kontrollen over den. Den knaldede i jorden – det var så det...

Så måtte jeg efterhånden slippe min hobby grundet en hel masse andre tiltag; men nu er lysten og tiden til at bygge og flyve vendt tilbage. Jeg har tit haft lyst til selv at konstruere et fly, så nu skulle det altså prøves. Som sagt så gjort. Jeg købte et par flykataloger, studerede modellerne og gik så i gang. Det var nu sværere end som så, men efter nogle mislykkede tegninger fik jeg styr på det, og nu er det efterhånden blevet til en 6-7 stykker, hvoraf jeg hermed gerne vil præsentere en, nemlig "Mono-one".

Beskrivelse af "min model"

Min model er altså selvkonstrueret. Jeg ved egentlig ikke, hvad det er blevet for en type.

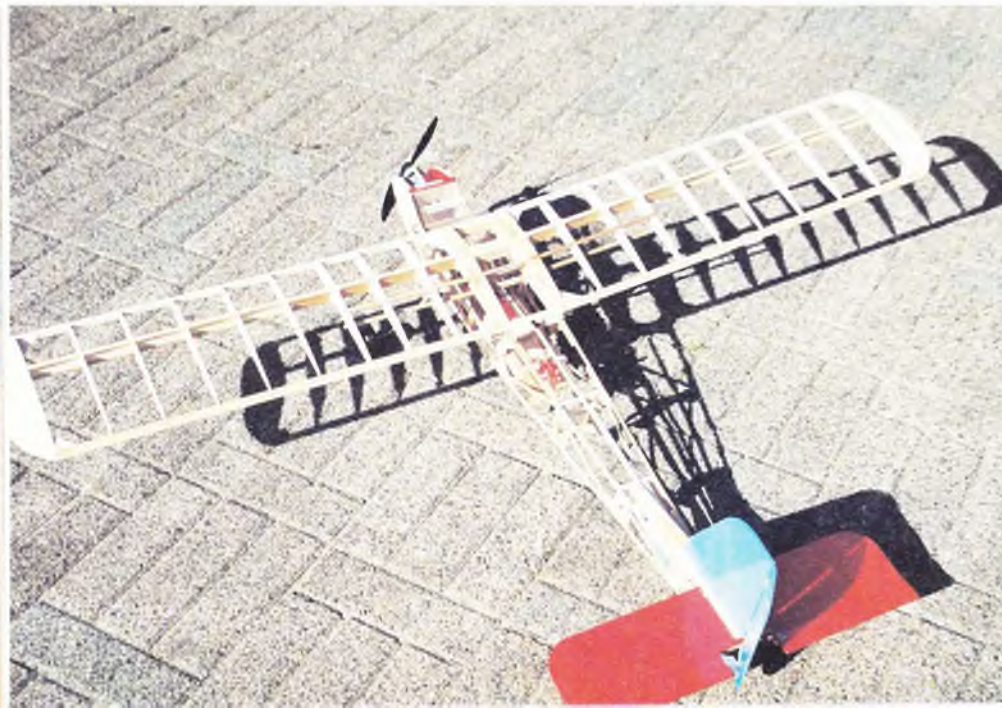
Kroppen er lavet af fyrretræslister og spanterne af let 3 mm krydsfinér. Jeg har brugt hvid snedkerlim. Landingsstel er af 4 mm fjederstål, hjulene er Kavan 62 - 2 1/2", halehjul kan ikke drejes. Hullerne til sideruderne er skåret ud af 0,8 mm krydsfinér, front-ruden er af et gammelt forsatsvindue, frontpladerne er 5 mm krydsfinér. Servoerne er monteret på en 3 mm krydsfinérplade, der igen er monteret på 2 langsgående lister skåret ind i spanterne. Det ses også, hvordan batteri og modtager er anbragt. Forreste spant er af 8 mm krydsfinér.

Motorspantet er 5 mm krydsfinér og 4 stk. 6 mm rundstokke, limet fast i spantet. 4 bløde gummipropper, som jeg fandt i en rodekasse, sidder bag på motorspantet – 4 stk. træskruer holder det hele på plads. Ved at dreje "spænde" skruerne kan jeg så justere motorens udadtræk og nedadtræk.

Jeg har valgt en Speed 600 7,2 volt motor monteret med en Slim Prop 8-4" propel. Radiogrejet består af 2 stk. servoer type Sportsline mini, en motor-kontrol Easy 3000 Kontronik og et 7-cellet batteri Canyo 1700 m.amp. 8,4 volt. Måske skal der et 8-cellet til – det må vise sig. Modtageren er en ældre 8-kanals Robbe Luna FM. Der er kun højderor og sideror lavet af 5 mm balsalister, ligeledes haleplan og halefinne.

Bæreplanet er et helt plan bygget op om en hovedbjælke med 3 grader v-form. Bjælken er af cedertræ, 8 mm tyk og ca. en tredjedel af vingens længde. Forkantlisten er af cedertræ, bagkantlisten balsa, ribberne balsa og cedertræ. En plade af 3 mm krydsfinér er monteret på vingens underside. Denne plade passer i hullet på kroppen, således at vingen sidder præcis, som den skal. Jeg har valgt Oracover som beklædning.

Modellen klar til beklædning af krop og vinger.



Modellens specifikationer er følgende:

Vingefang ca. 140 mm.

Vægt 1,5 kg. flyveklar

Højderor og sideror

Nu venter jeg kun på forår og grønt græs – så skal det blive spændende at se, om den kan flyve – min "Mono-one".

PRODUKTINFORMATION

Natflyvning? – intet problem!

Vi har længe forsøgt os med alle mulige former for lys på vore modeller, men indtil nu kun med traditionelle midler (læs pærer og dioder). Der er nu kommet et nyt produkt på markedet, som er meget interessant. WireLight, lysende ledning!

Forestil dig en 3 mm tyk ledning, der lyser som et neonrør! Hemmeligheden bag det hedder elektroluminescens. Ledningen indeholder 2 ledere med et stof imellem, der lyser, når det bliver påført en spænding. Det kan pt. fås i 6 forskellige farver, blå/grøn, rød, grøn, lime, ultramarin (blå) og endelig gul.

Ledningen lyser, når den bliver påført et vekselspænding på ca. 120 volt, og denne "heftige" spænding bliver dannet fra 3 volt DC af en driverenhed. Disse lysende ledninger kan så blot tapes på ving og/eller krop. De sælges i 2 meters længde med påmonteret driverenhed og batteripakke med bælteclips. Batteripakken har plads til 2 stk. AA celler. Til modelflyvebrug er dette nok rigelig tungt, men da plastkassen, der indeholder det hele, kun er skruet sammen med en skrue, er det ret let at "pille" elektronikken ud og derefter forsyne det med 3 volt fra et par mindre celler. Den kører i øvrigt fint på 2,4 volt eller et 3,7 volt Li/Ion batteri. Ved 3 volt trækker enheden ca. 180 mA. og vejer uden kasse kun 39 gram. Vi har prøvet flyet det på små elmodeller med Speed 280 motorer uden problemer med vægten.

Anvendelsesmulighederne med produktet er mangfoldige. På knægtens cykel, helikoptere, fly eller andet. Det kunne da være sjovt med en natterævejagt på en af de mange kommende sommerlejre!

Leif O. Mortensen sælger dette sæt indeholdende driver og 2 meter lyseledning for 200,- kr. incl. moms. Yder-



ligere information kan erhverves ved henvendelse i forretningen eller på websiden www.leif-o-hobby.dk.

Elektro nyheder

Electric Flight Equipment i Frederikshavn har fået nogle spændende nyheder hjem. Her fortælles om nogle af dem.

Hornet er sidste nye skud på stammen indenfor micro helikoptere. Både hovedrotor og halerotor drives af samme motor (Sp. 300). Trækket til halerotoren sker via en kulstang. Hornet har fast pitch og i øvrigt følgende mål: Rotordiameter 49 cm, længde 60 cm



Et kig ned i kroppen, hvor man kan se modtageren og det 7-cellede batteri.

Mono-one med sin Speed 600.

samt højde 16 cm. Den kan flyves på enten 7 eller 8 celler, og 700 mAh nikkel metal vil i den forbindelse være særdeles velegnet og vil give en flyvetid på 8-9 minutter. Modellen kan flyve både indendørs og udendørs.

Byggesættet indeholder: Speed 300 motor, formstøbt krop i plast, hvide glasfiber rotorblade (standard), kulfiberstænger/rør, plastdele, 9 kuglelejer samt diverse fittings. Pris incl. GFK rotorblade 1.595,- kr.

Mefisto er en allround svæver, der både indbyder til termikflyvning og "fræk" flyvning. Den leveres både som ren svæver og til elektro og produceres i øvrigt af samme firma, som står bag Elipsoid og Prima. Den har en spændvidde på 200 cm og vejer flyveklar 1.150 g som svæver og ca. 1.500 g som el-svæver (afhængig af motortype/celler). Styring sker over højde-, side- og krængerør. 7-8 RC1700/2400 passer perfekt i kroppen. Mefistoen kan udstyres med en Speed 600, men af de nye børsteløse sæt fra JETI eller MEGA vil sikre "high performance".

Byggesættet indeholder færdig beklædt (Oracover) skum/balsa vinge, højde-/siderør, GFK krop med aftagelig canopy samt diverse fittings. Pris for begge udgaver 995,- kr.

De to tjekkiske firmaer JETI og MEGA har netop lanceret en hel ny serie af børsteløse motorer, og JETI har samtidig lavet en ny serie sensorløse regulatorer.

Begrebet "børsteløs" har altid været ensbetydende med MEGET høj anskaffelsespris. Det er der nu sat ny standard for, idet motor incl. fartregulator kan erhverves til priser fra 1265,- kr.

Motorerne kan – afhængigt af type – køre på 6-16 celler, og den største klarer max. 70A. De vejer fra 100 til 310 g.

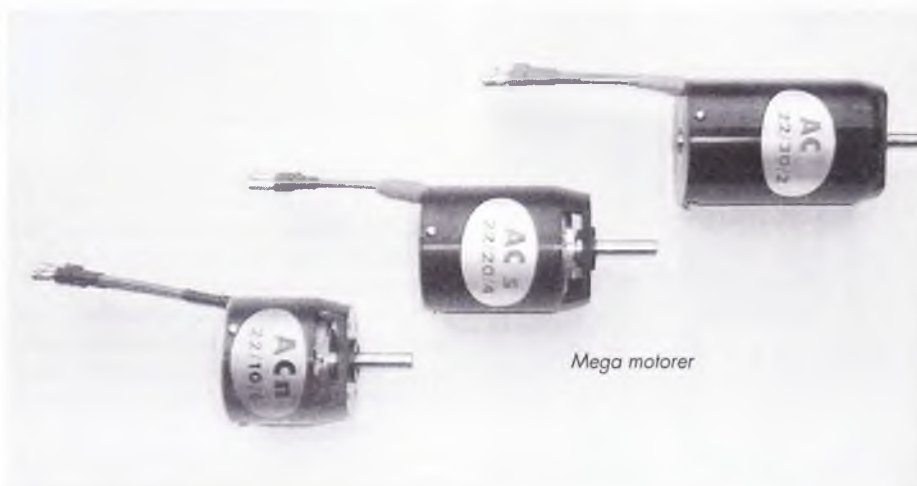
JETI's nye regulator-serie anbefales til begge fabrikater, men også sensorløse regulatorer fra Schulze og Kontronik kan anvendes.

Den nye serie sensorløse regulatorer fra JETI kan – afhængigt af type – klare fra 6-16 celler og vejer fra 9 til 38 g. Den mindste klarer max. 6A og den største op til 70A. Alle er med BEC, dog leveres der også en 40 og 70A version med optokobler (klarar 6-16 celler). JETI's regulatorer kan desuden anvendes til andre typer "børsteløse" motorer. Priserne ligger fra 425,- til 850,- kr.

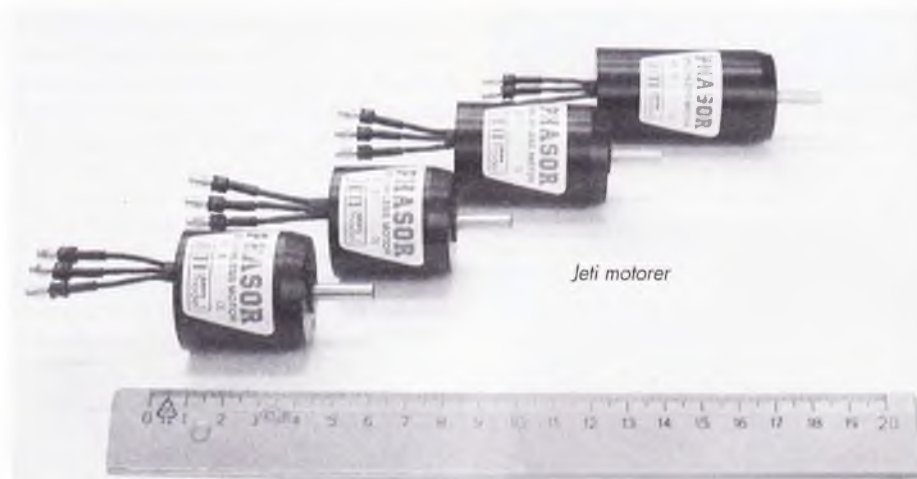
Priser på de enkelte motorer, regulatorer samt særtilbud kan ses på www.elflight.dk, hvor også et bredt udsnit af målinger med diverse propeller kan studeres. Har du ikke internet-adgang, kan materialet rekvireres ved at ringe til Electric Flight Equipment – se deres annonce andetsteds i bladet.



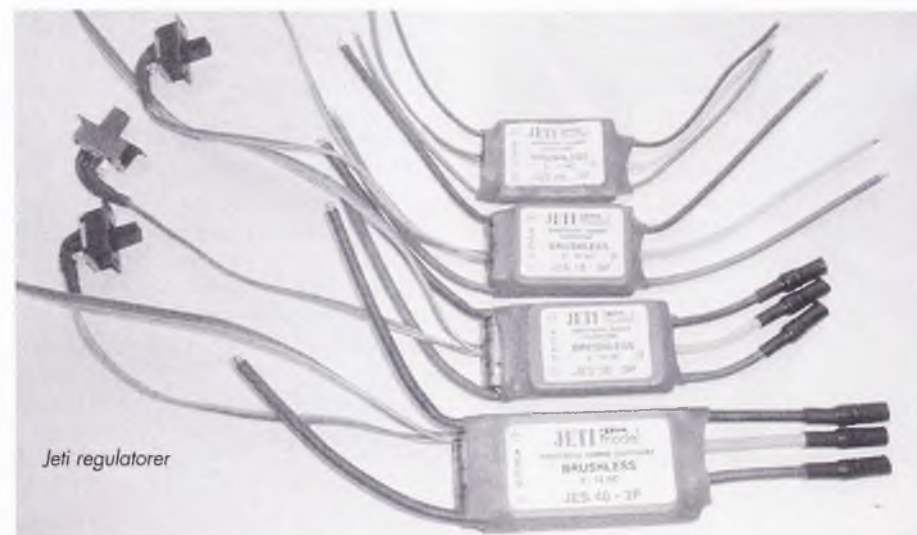
Mefisto



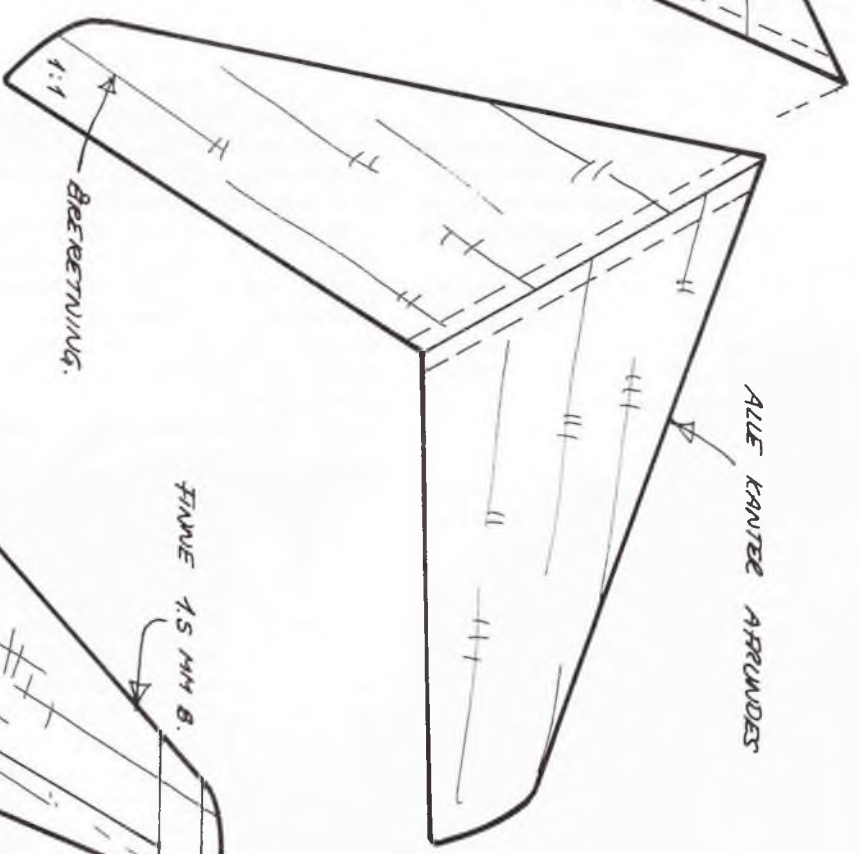
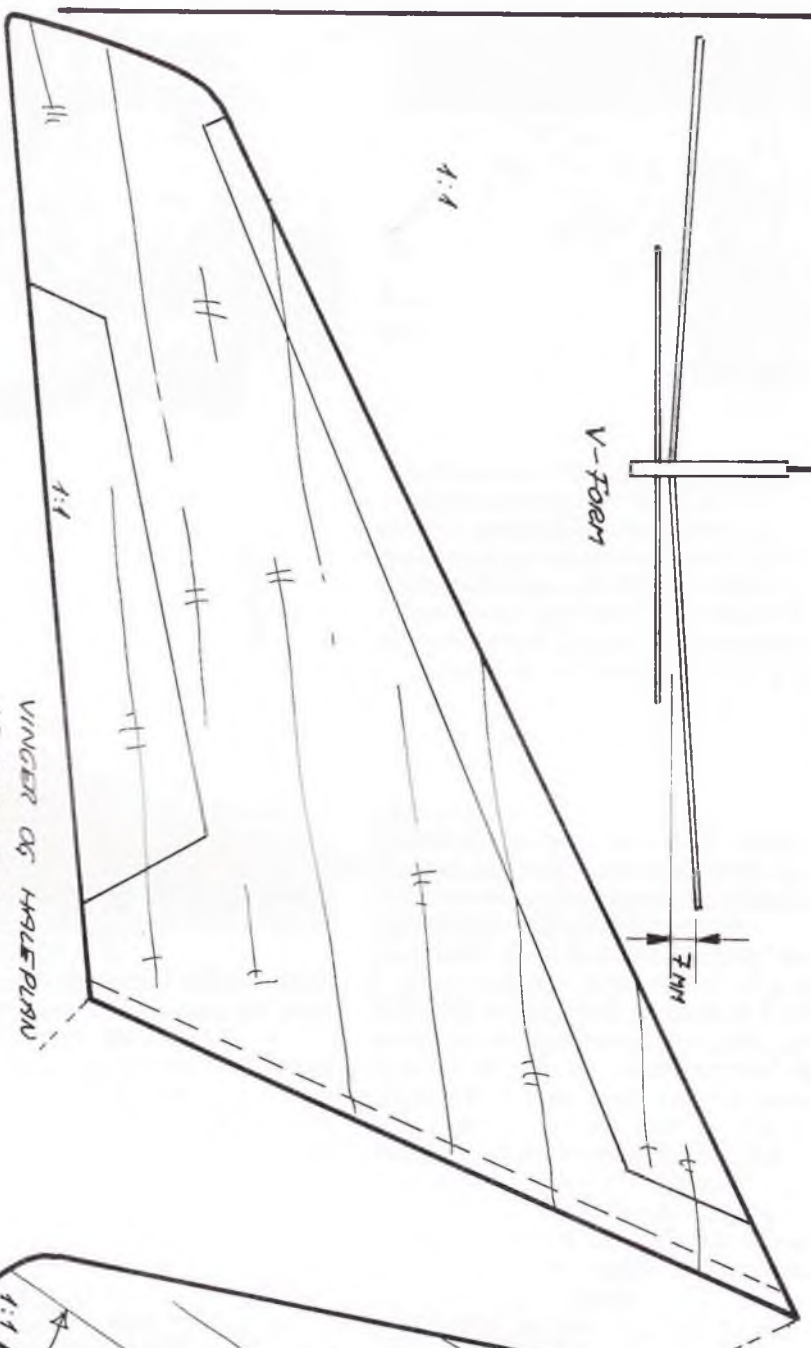
Mega motorer



Jeti motorer



Jeti regulatorer



HODELLEN KAN LÅGSES I
 ALLE FRÅVE OG FORVÆNS MED
 DANSKE MÅLEDE

KROPP 5 MM BALSÅ

EVT. BLY



1:1

LILLE GULLE VINGE-FORSTÆL

STRÆBES MED GOD
 ELASTIK.
 15 MM PINDSTRÅD

EN HODEL FRA 60' ERNE
 FØNDET AF KØBLED KRISTIANSEN

NORTH AMERICAN
 F-100 SUPER SABRE

Als cup 2001

Lørdag 31/3 og søndag 01/04

Lørdagen startede med morgenmad i klubhuset, hvorefter vi ventede på, at tagen skulle lette. Omkring klokken 11.00 kunne vi starte konkurrencen, hvorefter det gik fint indtil den første distance, da Michael og Jesper vendte mod hinanden og kolliderede. Michael gik til jorden, mens Jesper kunne flyve distancen færdig med samme antal ben som Morten. Michael var nødt til at skifte flyet ud med et andet, mens Jesper kunne klare det med lidt tape.

I termikken gik det også galt. John måtte lande efter bare 0,54 minutter pga. servoproblemer. Det blev lavet, og han kunne flyve igen.

Så var det middag, hvor vi fik grillede "ringriddere" med brød. Efter middag kunne vi flyve videre i runde 2 med distancen. Der gik det igen galt for John, endnu en gang var det servoproblemer, men nu var det begge krængerørsservoer. Men øv for John; nu kunne dette ikke repareres.

Efter en gang speed gik det igen galt for Michael. I termikken trak han startkrogen ud af sit fly. Efter dagens uheld var det kun Morten, Søren H, Søren K og Jesper, der kunne flyve videre. Vi stoppede dagen omkring klokken 17.30, efter at det begyndte at regne.

Om søndagen var alle klar med nye flyvere. Men vi skulle lige have tagen til at lette. Det gjorde den omkring klokken 14.30, og vi fik meget fint vejr resten af dagen.

Men nu til flyvningen. Vi startede med at færdiggøre distancen fra om lørdagen og fortsatte med distancen i runde 4. Michael havde fået repareret flyet fra om lørdagen, og John havde et nyt klar. Næsten samme scenario som om lørdagen, men denne gang bare mellem John og Michael, hvorefter John udtalte: "Jeg sku fandeme alligevel have taget hjem".

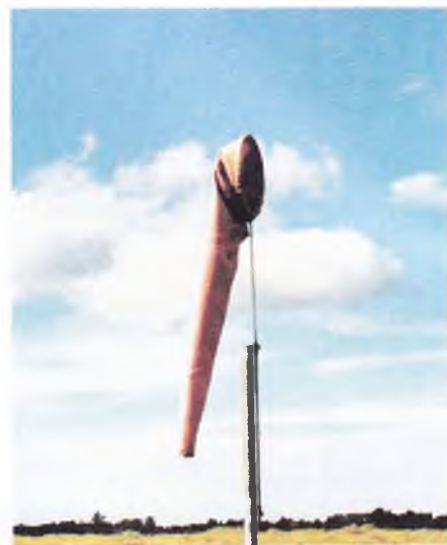
Resten af dagen forløb fint, og vi kunne afslutte Als cup klokken 17.30.

Resultat:

Søren K	14838,34
Jesper	14815,07
Morten	14237,51
Søren H	14125,80
Michael	5225,67
John	2223,16



Ikke sådan ----



men sådan, tak!

Om ØMF begyndertræningslejr

Dette skulle have været et referat – men på grund af den travlhed, min "strålende" arbejdsplads overfaldt mig med lige efter hjemkomst fra ferie, trak det ud med at få skrevet. Således at jeg først nu har fået mulighed for at få skrevet – skal vi kalde det en lille beretning – om den nu for tredje gang afholdte begynderuge, som ØMF i et fortsat prisværdigt initiativ har iværksat.

Beretningen skulle således også gerne fungere som en "appetizer" for de forhåbentlig mange nybegyndere over det ganske land, der har set den – forhåbentlig – allerede nu annoncere de 4. begynderuge hos ØMF.

Begynderugen – afholdt for 3. gang i uge 26, 2000 – kan da vist snart kaldes en tradition, og traditionen tro startede det da også med et vejr, så guderne burde have sig forbarmet; vindstyrke op til mindst 13 m/sek. Men det gjorde de da så også gradvist hen ad vejen i løbet af ugen, indtil de så igen på den sidste dag fortrød deres blødsødenhed og lod det hele drukne i hård blæst og idelige kraftige, lange regnbyger.

Sædvanen tro var det Tomas, formand Peter, Niels og Palle, der trak det hårde – og tålmodighedskrævende – læs med at få de omkring 11 tilmeldte mere eller mindre nybegyndere sikkert op i – igennem og sikkert ned igen fra – luften. Og som sædvanligt gjorde de dette på fremragende vis.

At det så i starten kun var de mest halsstarrige ikke helt nybegyndere,

der turde gå i luften, var så en anden sag – men hvad gør en snarrådig og initiativrig lærerstab så? Improviserer selvfølgelig og arrangerer kursus i styrbare drager! – og det var vejret sandelig perfekt til!

Unge Troels – der sidste år klappede vingerne sammen allerede i starten af ugen – mødte op igen med en ny model og gik i luften med den hen over aften tirsdag, da vinden efterhånden var faldet noget (hvilket temperaturen

Alternativ undervisning.
Kursus i styrbare drager.



i øvrigt også gjorde til noget nær 14 grader). Men han må være født under en flyvemæssigt uheldig stjerne: allerede på første flyvning mistede han radioforbindelsen til maskinen, der herefter gik i spin uden kontrol og durk ned, hvorefter den befandt sig i en meget adspredt tilstand. Troels fik dog fløjet noget i løbet af ugen, idet ØMF havde medbragt klubbens skolefly.

Far Lars og søn John havde idelige problemer med tyngdepunktet på deres flotte glasfibermaskine, og en god del af mine medbragte blyreserver forsvandt ned i næsen på den maskine – men det lykkedes da til sidst at få den i balance, og så vidt jeg husker, blev det da også til sidst til et certifikat til farmand.

For mit eget vedkommende glædede det mig utroligt at se, at ØMF siden sidste år havde fået udvidet pladsen med omkring 50% i bredden og også en pæn bid i længden – så nu skulle den da være til at ramme i landingen. Mit standpunkt udi flyvningens ædle kunst kunne nemlig højst være, som da jeg forlod lejren sidst. Dette skyldtes en beklagelig 0-aktivitet i min lokale klub med dalende medlemstal og formandens optagethed hele sommeren af at tilbygge en kæmpemæssig 2-etagers velfærdsknop på hans hjemlige idyl. Forunderligt nok var det – standpunktet altså – stort set, som om jeg havde forladt lejren dagen i forvejen, så da vejret blev lidt mere begyndervenligt, kom også jeg i gang med at flyve – og osse med at begynde at lande selv. En af disse landinger fik dog – på grund af en for grov reaktion på højderøret, da jeg blev nervøs for ikke at kunne nå at afslutte landingen før banens afslutning – næsen så brat ned fra 1 meters højde, at det resulterede i, hvad jeg ville kalde en "gravemaskine-landing". Det havde nok været smartere at afbryde landindingen og gå rundt igen, men det er jo derfor, der skal øves og øves, skabes reflekser og erfaringer.

Nå, men næsen kunne i alle fald ikke holde til den behandling, og motorrummet var fyldt med jord, så den stod på en gang grundig motorrensning. Heldigvis havde Palle en gevaldig tryklufttank i sin vogn, så dette var ikke noget problem, og resten var da heldigvis ikke mere giftigt, end at maskine var flyveklar igen næste formiddag, efter at den lækage på brædstofslangen, som jeg i første omgang havde overset, også var blevet fixet.

Heldigvis var der ikke det store "mandefald" på flysiden, men vi fik dog en bastant pædagogisk overbevisende lektion mere, idet der om torsdagen var så lidt vind, at der åbenbart herskede nogen uenighed om, hvad vej den blæste, og derfor om, hvad vej man burde starte og lande. En af de unge Jakob'er – dem var der så mange af, at



Efter en "gravemaskine-landing"



Radiosvigt!

ham her var Jakob III – landede i det, flertallet flertallet anså for mod vinden, og vel at mærke efter reglementeret annoncering: "Jeg lander!". En ikke navngiven instruktør gik dog i det samme op med sin maskine i – efter vi andres mening – retning med vinden, og så skete det uundgåelige: de to maskiner "kyssedes lidt", men fortsatte dog hver deres ærinder. Jakob gik hurtigt op igen, da der tilsyneladende kun var sket et lille hak helt ude i forkan-ten af styrbords vinge. Men denne flyvning afsluttedes brat af et kontrolsvigt, som efterfølgende viste sig at skyldes en – nu tydeligt – knækket og dingleløs hale.

Så morale: følg altid reglerne – og inspicer altid hele maskinen nøje, hvis der har været uheld.

Traditionen tro var der også grill-aften på pladsen – utroligt så mange mennesker der kunne finde plads i det kun moderat store villatelt, der til lejligheden var stillet op – men jeg tror, hyggen er ligefrem proportionel med antallet af mennesker, der stuver sig sammen – så hyggeligt, det var det.

Alle gode ting får en ende – og det gjorde denne uge også: druknet i regn og hård blæst. Så bortset fra en af de unge hedsporer, der fløj et par forblæste flyvninger, ja – så blev der ikke fløjet mere på denne lejr – men det fortsætter vi forhåbentlig med i uge 26 2001. Så dette er en opfordring til alle nybegyndere og lidt mere erfarne, der blot mangler certifikatet: hvis ØMF følger traditionen og inviterer til begynderuge 2001, så kom trygt; der venter en herlig uge på en fremragende flyveplads med gode, dygtige og tålmodige instruktører i en brandhyggelig og kammeratlig atmosfære!

SIDSTE: Just som disse sidste ord var skrevet – nå ja, så dagen efter faktisk – dumpede MFN nr. 2/2001 ind af brevsprækken, og minsandten om ikke begynderuge for fjerde gang var annonceret, blot denne gang i uge 31, så vi kan håbe på mindrevind og regn.

Skynd jer at tilmelde jer!

Mikael F. Larsen

Blæst eller ej – begynderkurserne på Østfy er gode muligheder for at få både de første og de næste lektioner i den ædle modellflyvning.



Dansk Modelflyve Forbund

Formand: Lars Kildholt
Kærager 6, 2670 Greve
Tlf.: 43 97 77 40



RC-unionen

Formand: Lars Kildholt
Kærager 6, 2670 Greve.
Tlf.: 43 97 77 40



Linestyings-Unionen

Formand: Niels Lyhne Hansen
Gormavej 14, 7080 Børkop.
Tlf.: 75 86 62 19



Fritflyvnings-Unionen

Fritflyvnings-Unionen
Formand: Tom Oxager
Månebakken 5, Dalby, 4690 Haslev.
Tlf.: 56 39 85 95



Dansk Modelflyve Veteranklub

Formand: Erik Knudsen
Amagervej 66, 6900 Skjern.
Tlf.: 97 35 17 67



RC-unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med radiostyrede modeller.

Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aero-klub og Fédération Aéronautique Internationale.

Arskontingentet er kr. 375,- for seniorer og kr. 175,- for juniorer, for begge kategorier er der et indmeldelsesgebyr på kr. 25,-.

Ved indmeldelse skal der altid betales et fuldt arskontingent. Medlemmer, som indmeldes i årets sidste halvdel, vil automatisk få overskydende beløb refunderet i næste arskontingentopkrævning.

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
Ole J. Lund, Dronninglund Mfk.,
næstformand
Svend Plougstrup, RC-Falcon
Jørgen Hølsøe, KFK
Troels Lund, Den røde Baron
Regnar Petersen, Brande Mfk.
Torben Møller, OMF.
Svend Fauherholm Christensen, suppelant

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:

Jesper Jensen
Kærhaven 4A, st. mf.,
6400 Sønderborg
Tlf. 74 48 84 46

El-svævemodeller:

Michael Buchreitz
Vestre Ringvej 23, Lysbro.
8600 Silkeborg
Tlf. 86 80 65 57
E-mail: bugger@mail.tele.dk

Skalamodeller:

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

Helikoptermodeller:

Henrik Larsen
Kalundborgvej 96, 4470 Svebolle
Tlf. 20 46 72 47

Sportsflyveudvalget:

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

Flyvepladsudvalget:

Ole J. Lund
Høgevej 6, Grindsted,
9310 Vodskov
Tlf. 98 28 60 33
E-mail: oy9427@dronninglund-mfk.dk

Frekvenskonsulent:

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

Methanol:

Svend Fauherholm Christensen
Søgardsvej 31, Ø. Skerninge,
5762 V. Skerninge
Tlf. 62 24 49 05
E-mail: fauer@get2net.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/sondag er telefonen lukket.

OFFICIEL STÆVNEKALENDER 2001

<u>Navn</u>	<u>Dato</u>	<u>Sted</u>	<u>Kontaktperson</u>
F3A Kunstflyvning			
SM	16.-17. juni	Dragsholm/Ringsted	Bjarne V. Madsen - 59436636 - bjvm@madsen.mail.dk
DM	04.-05. august	Haderslev MFK	Ole Kristensen - 74693293 - smaragd@privat.dk
NFK-Cup	15.-16. september	NFK, Gunderød	Torkil Hattel - 48483003 - hattel@mail.dk
F3C Helikopter			
Sommerlejr	5.-8. juli	Filskov flyvepl	Benthe & K.H.Nielsen - 75885454 - rotordisc@teknik.dk
F4C Skala			
Trænings weekend	30.juni-1.juli	Pandrup MFK	Bjarne Pedersen - 98240807 - bjap@post.tele.dk
F3B Svæveflyvning			
DM F3B	9.-10. juni	Odense MFK	Søren Helsted - 64822709 - mm13018@mret.iot.dk
F3J Svæveflyvning			
Als Cup F3J	1. september	Sønderborg	Jesper Jensen - 51226944 - Repsej-fusk@post.tele.dk
DM F3J	15.-16. september	Holstebro MFK	Erik Dahl Christensen - 86979392 - moose@private.dk
F3F Svæveflyvning			
JM F3F	23. juni, res. 24.	Hanstholm	Knud Hebsgård - 75246490
DM skrænt	13. oktober, res.14.	Hanstholm	Jørgen Larsen - 97936261 - joergen.k.larsen@wanadoo.dk
El flyvning			
F5B/F5F/F5 populær	30. juni	Frederikshavn MFK	Jan Abel - 98434872 - elflight@3w.dk
Reserve dato	01. juli		
F5B/F5F/F5 populær	25. august	Silkeborg el og svæv	Michael Buchreitz - 86806557 - bugger@mail.tele.dk
Reserve dato	26. august		
El-sommerlejr	uge 28	RC klubben Falcon	Inge Lykke Dam - 75527314 - inge.torben.dam@12move.dk
Forårstræf	20. maj,	EFK 87	Peter Bech - 44482808 - peterb@home.informi.com
FLY-in-Camp	3.-4. aug.	EFK 87	Peter Bech - 44482808 - peterb@home.informi.com
Høsttræf	2. sep	EFK 87	Peter Bech - 44482808 - peterb@home.informi.com
Andre arrangementer			
Navn	Dato	Sted	Kontaktperson
Fun Skala	10. juni	MFK Gudena	John Christensen - 86435857
Dronninglund træf	15.-17. juni	Dronninglund	Ole J. Lund - 98286033
Midtjysk Warbird træf	16.-17. juni	Midtjysk MFK	Kim G. Christensen - 97102635
Hobbyflyvetræf	16.-17. juni	KFK	Flemming Madsen - 46564488
25 ars jubilæum	23.-24. juni	Sydkysten	Lars Kildholt, 43 69 66 67
Hyggetræf	23.-24. juni	Sønderborg	Uffe Clausen - 21837703 - ulc@teleservice.com
Modelflyveopvisning	30. juni	Sæby	Stig Elversøe, 98 46 77 65
Vandel Air Fest	30. juni	Vandel	Tommy Olsen, 75 88 21 01
El Vinge træf	30. juni -1. juli	Falken	Arne Hansen - 55453086
Sommerlejr	6.-15. juli	Nuserne	Thomas Steensen - 75353318 - sho@maersk-pilot.dk
Pandrup Model Air Show + "Mini" sommerlejr	15.-22. juli	Pandrup	Bjarne Sørensen - 75336039 - flyboy@worldonline.dk
Begyndersommerlejr	30. jul.-3. aug.	Østfyn	Kurt Hevang - 98204416 - kurthevang@hotmail.com
Elektrotræf	3.-5. august	EFK 87	Peter Andersen - 65371309, Palle Sørensen - 62291903
Jet træf	4.-5. august	Holstebro	Peter Bech, 44 48 28 08
Molbotræf 2001	4.-5. august	MFA	Stig Andersen - 73456066 - stiga@danfoss.com
Heli hyggetræf	10.-12. aug.	Sydkysten	Kurt H. Pedersen - 86116400
Hyggetræf	17.-19. aug.	Fredericia	Lars Kildholt, 43 69 66 67
Take it easy	18. august	SKM	Torben Enemark - 75954298
Slæbeflyvetræf	26. august	KFK	Erik Hindborg, 32 52 51 70
Elektrotræf	2. september	EFK 87	Carsten Skamris, 56 14 38 77
El-træf	8.-9. sept.	Sydkysten	Peter Bech, 44 48 28 08
World Masters for Scale			Lars Kildholt, 43 69 66 67
Jet Modeller	19.-24. nov.	Thailand	Nærmere information: Stig Andersen - 73456066 stiga@danfoss.com

Orientering fra RC-unionen

Sommerferie i sekretariatet

Sekretariatet holder lukket i ugerne 26-27-28 + uge 34. Både telefaks og E-mail vil være tilgængelige i perioden.

Klubber

Vi kan igen byde velkommen til en ny klub:

Samsø Modelflyveklub,

Leif Øster,
Søtoften 9, Tranebjerg, 8305 Samsø
Tlf.86 59 19 07 E-mail: 86 59 19 07@os.dk

I dette nummer af MFN kan du finde en komplet klubfortegnelse, sorteret i postnummerorden.

Der er en del ændringer på kontaktpersoner, så hvis du skal have kontakt til en bestemt klub, så find navn og adresse på fortegnelsen.

Løst og fast fra sekretariatet

Vores aktuelle medlemstal er 3001. Heraf har 2800 medlemmer betalt, og 132 har anmeldt sig (incl. 9 døde) siden vores udsendelse af girokort med betalingsfrist 15/12-2000.

Vores antal af telefonsamtaler er indenfor det seneste år blevet reduceret væsentligt. Til gengæld er vores e-mail post steget eksplosivt. Vi har nu ført statistik et år, og indenfor et år har vi haft 1680 indgåede mails, og heraf krævede godt 600 et tilbagesvar. Det vil sige, at vi modtager næsten 5 mails (4,5) om dagen, uanset om det er lørdag eller søndag eller helligdag. En del af disse mails ville det have været betydelig hurtigere at man tog telefonen, for tit rejser vores svar et modspørgsmål. Er spørgsmålet for kompliceret eller specifikt, så det vil føre for vidt at svare skriftligt, beder vi vedkommende om at ringe til os i kontortiden, og så lader det til, at deres spørgsmål ikke var helt så vigtigt, for så forbliver telefonen som regel tavs.

Restanter

Der er heldigvis en del af de mange restanter, som betaler det tilsendte girokort med et gebyr på kr. 30,-, men mange kan finde det først tilsendte og så betale det i stedet for det nye med gebyret.

Mon der er nogen af disse, der ved, hvad det koster at være en restant??

Der bliver sendt 2 girokort med 4,- kr. i porto = kr. 8,- + girokortene. Efter betaling bliver der tilsendt 1 Modelflyve Nyt å kr. 27,- i kuvert med kr. 10,25 i porto = kr. 37,25. Så er der set bort fra selve arbejdsbyrden, som for alle disse restantere vedkommende betyder, at de først bliver afmeldt til MFN, og efter betaling skal de tilmeldes igen.

Så i alt koster det unionen kr. 45.25 excl. girokort, kuvert, printerpatron og arbejdstid at have 1 restant, som så oven i købet syntes det er for meget at betale kr. 30,- i gebyr.

I år er der udsendt rykker girokort til 388 medlemmer, og heraf har 187 betalt!! Tænk over dette, når næste års girokort bliver udsendt, og såfremt du stadig vil være medlem, så betal venligst senest den 31/12-01, idet du jo heller ikke er forsikret efter denne dato!!

Hvis du af den ene eller anden årsag ikke længere ønsker at være medlem, så er det en stor og besparende, lettelse, hvis du meddeler dette til sekretariatet enten pr. tlf., telefax eller e-mail.

Vi får af til nogle pudsige henvendelser, og et af de spørgsmål, som vi modtog over telefonen, var en herre fra Als, som gerne ville have telefonnummeret på et af vores medlemmer. Jeg spurgte, hvad begrundelsen var for at oplyse et tlf. nr. på et af vores medlemmer, da jeg forstod, at spørgeren ikke var modelflyver, og fik følgende begrundelse: Det drejede sig om, at der under krigen nødlandede et B-17 fly på Nordals, og nu fik man her i maj måned besøg af fem medlemmer af den tidligere besætning på det nødlandede B-17 fly. Og han fortalte videre, at han havde set et lille billede i Familie Journalen af Henning Boisens model: ganske vist var det hans DC-3, men der

stod under billedet, at Henning havde bygget en B-17, og han havde siden fået fat på artiklen i Modelflyve Nyt.

Referat af RC-unionens ordinære repræsentantskabsmøde

Søndag den 18.marts 2001 på Nørre Aby Hotel

62 stemmeberettigede repræsentanter fra 23 klubber var til stede.

Formanden indledte mødet med at byde velkommen til repræsentanter og gæster, og man gik herefter til behandlingen af dagsordenen.

1: Valg af mødeleder og mødesekretær
Som mødeleder valgtes Bjørn Jørvad, Østjysk Modelflyveklub, og som mødesekretær Lars Kildholt.

Efter at mødelederen havde konstateret, at repræsentantskabsmødet var lovligt indkaldt, gav han ordet til formanden. Som stemmetællere valgtes Bill Bartels, Sydlystens MFK, og Allan Bindeballe, Østjysk MFK.

2: Aflæggelse af årsberetning

Formanden, Lars Kildholt aflagde følgende beretning:

"Sikke et år... År 2000 blev begivenhedsrigt for modelflyvere i hele landet, for RC-unionen og ikke mindst for mig i mit første formandsår. Heldigvis er summen af oplevelser positiv, så selvom vi har haft nogle ubehagelige sager at slås med i det forløbne år, kan vi trods alt kigge tilbage på et år, der totalt set gik rigtig godt.

For at starte med noget meget håndgribeligt, så var det med spænding, at vi i løbet af året iagttog vores medlemstal. Det var jo spændende, om vi kunne nå de magiske 3.000 medlemmer i år 2000. Allerede i oktober kom Karen Larsen med den gode nyhed, at medlem nr. 3.000 nu havde betalt sit kontingent. Vi naede det altså, og for første gang i unionens historie blev vi mere end 3.000. Oven i købet fortsatte medlemsgangen om end i et mere beskedent tempo, så da vi rundede årsskiftet, var vi 3.012. Lige nu er vi færre – der er nemlig altid et antal medlemmer, der melder sig ud i forbindelse med kontingentopkrævning i december – ligesom der er en del restanter, som bliver slettet i løbet af året, men hele tiden ligger vi pænere end for tilsvarende måned de forrige år, så jeg håber og tror, at "over 3000 medlemmer" er en tilstand, der er kommet for at blive.

Sidste år på repræsentantskabsmødet kunne vi med nogen bekymring se, at på trods af en kontingentforhøjelse – så hang vores budget kun meget knæbet sammen. De mange nye medlemmer har givet os et pragtfuldt økonomisk pusterum – eller rettere nu hænger budgettet sammen, og vi kan fortsætte med det høje aktivitetsniveau, som vi er vant til. Det er bestemt ikke nogen sovepude, og der er da heller ikke tale om, at vi kommer ud af 2000 med et gigantisk overskud – men alligevel må vi med et smil konstatere, at medlemstilgangen hjalp nydeligt på økonomien. At der ikke er tale om nogen sovepude, understreges

også af, at budgetterne for de kommende år kun med hiv og sving hænger sammen, men mere om det, når vi skal kigge på regnskabet.

På sidste repræsentantskabsmøde havde jeg fornøjelsen at præsentere vores nye hjemmeside. Ca. 20 dage senere gik siden i luften, og den har nu kørt siden 11. april 2000. Opbakningen og antallet af besøg har været imponerende. Her til morgen, inden jeg kørte hertil, var jeg inde for at kigge på besøgstælleren. Forsiden er blevet vist hele 47.500 gange på godt 11 måneder. Vi har godt nok fået henvendelser om, at tælleren ikke tæller rigtigt – men det er nu et spørgsmål om synsvinkel. Det er rigtigt, at hjemmesiden ikke har haft 47.500 besøg, men forsiden er blevet hentet til en skærm 47.500 gange. Forskellen er, at en person godt kan have hentet forsiden flere gange på et enkelt besøg – ved at bladere frem og tilbage – men under alle omstændigheder er tallet meget højt, især når man tager vores ca. 3.000 medlemmer i betragtning. Der er helt sikker mange, som besøger siden ofte. Brugtbørsen har i særdeleshed været en succes. Nogle få dage efter at vi åbnede for siden, var der allerede mange annoncer, og i løbet af de seneste 10 måneder har der kontinuerligt været mellem 80 og 130 annoncer i brugtbørsen. Sidste år kom der her nogle bekymringer om, at brugtbørsen måske ville blive misbrugt af forhandlere. Det har vist sig at være en grundløs frygt, for kun en enkelt gang har der været en annonce, som måske stammede fra en forhandler – oven i købet en nordmand, så indtil nu er der altså ingen problemer.

Nu skal jeg ikke tage brodden af beretningerne fra udvalg og styringsgrupper, men jeg må sige, at jeg glæder mig over den meget høje og begejstrede aktivitet, man har kunnet opleve over hele landet i løbet af året. Navnlig glæder jeg mig over det store antal modelflyvere, der rejser rundt i landet og deltager i en masse forskellige stævner – det er virkelig noget, der samler modelflyvningen og giver et indtryk af begejstring overalt. Vores hobby mangfoldighed vil ingen ende tage; det er herligt at se, at en god idé som f.eks. de flyvende vinger, som vi har set overalt, virkelig når ud til en meget bred skare af piloter – og tænk på, hvad det har skabt af samvær og morskab med combatflyvninger, ved stævner, på skrænter osv. Indendørsflyvning er også et eksempel på, at vores hobby kontinuerligt udvikler sig. Nu holder sæsonen årets 12 måneder – og vejret kan være det samme, og frem for alt har vores medlemmer det pragtfuldt, når de udøver hobbyen.

I årets løb har vi også fået nye forsikringsbetingelser. Efter et særdeles konstruktivt møde, som jeg havde sammen med Karen Larsen og forsikringselskabet, blev resultatet en forsikringspolice, som stort set blot går på, at vi skal overholde BL9-4 – så er vi dækket. Endvidere har vi fået gennemført en masse forenklinger af det administrative arbejde, som Karen skal udføre, så der er virkelig grund til at glæde sig over både de nye betingelser, men også over det meget positive samarbejde, der eksisterer mellem unionen og forsikringen imellem.

Vores blad har det også godt. Vores redaktører gør en kæmpe indsats og sikrer et blad med et spændende indhold. Gudskelov har alle grenredaktører meddelt, at de agter at fortsætte med deres frivillige arbejde, og det er godt – også lidt mere end

sædvanligt. Bent Aalbæk-Nielsen, som er ansvarshavende redaktør på Modelflyve Nyt, har nemlig meddelt, at han ved udgangen af 2001 vil træde tilbage for at gå på pension. Det bliver selvfølgelig vemodigt at skulle tage afsked med Bent Aalbæk-Nielsen og da Bents afgang uundgåeligt kommer til at betyde en forandring i bladets tilblivelses-process, så har vi brug for al den stabilitet og kontinuitet, som grenredaktørernes arbejde giver. Vi arbejder i denne tid på at kortlægge, hvad der skal til for at producere bladet efter 31.12.2001. Det er faktisk et ganske spændende arbejde, og jeg er overbevist om, at det nok skal lykkes at finde en værdig efterfølger for Bent Aalbæk-Nielsen.

I dag skal vi vælge en hel del bestyrelsesfolk - faktisk skal vi have sat navne på 4 bestyrelsesposter og en suppleantpost. 2 fra den nuværende bestyrelse har erklæret sig villige til genvvalg, men desværre må vi også tage afsked med 2. Den ene er Erik Nymark, som i en rum tid har været vores mand i flyvepladsudvalget. Erik fortjener en stor tak for sit arbejde.

Vores næstformand, Jens Larsen, har desværre også valgt at træde tilbage. Jens har gjort et kæmpearbejde med klubhåndbog, methanolordning og ikke mindst som uvurderlig hjælp på sekretariatets edbsystemer. Heldigvis har Jens tilbudt at fortsætte med redigeringen af klubhåndbogen, og Jens har da også lovet, at han fortsat vil hjælpe med edb'en i sekretariatet. Tusind tak for indsatsen Jens og i særdeleshed også tak for, at du fortsat vil arbejde for unionen - om end i et lidt mindre omfang.

For mig personligt blev 2000 jo mit første år som formand for RC-unionen. Nu er det jo en relativt begrænset skare af folk, der virkelig ved præcis, hvad det indebærer af være formand her i butikken, men nu efter et år kan jeg kun gentage Klaus Egebergs ord til mig: "Det er nu ikke, fordi det er så slemt". Men jeg kan også godt afsløre, at det kun er "ikke så slemt", fordi vi har et velfungerende og effektivt sekretariat. Karen gør et kæmpe arbejde, og selvom jeg nok ikke altid er helt nem, så synes jeg, at vi har et glimrende samarbejde - tusind tak!

Det var den del af min beretning, som i høj grad er positiv, men desværre må jeg nu skifte spor for et par knapt så opløftende bemærkninger.

De af jer, der kender mig godt, ved, at jeg bl.a. er aktiv helikopterpilot. Det er derfor med særligt nedbøjet hoved, at jeg må konstatere, at vi igen må have fat i en skare af helikopterpiloter, der tydeligvis ikke har forstået, hvad de har med at gøre. Desværre er vi gennem dagspressen blevet opmærksom på, at der er nogen, der jævnligt flyver helikopter ca. 75 m fra en af landets mest befærdede motorveje. Hvordan man overhovedet kan få sig selv til at gøre noget så tåbeligt, er mig helt ubegribeligt, og som formand for ca. 3000 modelflyvere kan det kun løbe mig koldt ned ad ryggen ved tanken om, at 6 kg helikopter f.eks. pga. radiofejl styrter ned på motorvejen. I umiddelbar ophidselse havde jeg da også spidset pennen for at få det stoppet, men så var det, at jeg begyndte at nærlæse paragrafferne. Det viser sig desværre, at vi ikke har nogen paragraffer, som kan stoppe den slags. Ikke engang Statens luftfartsvæsen kan gøre noget.

Det er også med bekymring, at man kan konstatere, at der er modelflyvere, der kan få sig selv til at forsøge at lukke en eksisterende klubs flyveplads, alene fordi man i en anden kommune har fået tildelt et område til modelflyvning, som tilfældigvis ligger uacceptabelt tæt på en eksisterende flyveplads. Vi har oplevet, at man kan få sig selv til at undersøge, om den eksisterende flyveplads har de rette godkendelser, og oven i købet forsøge at påvirke unionen til at trække en mangeårig flyvepladsgodkendelse tilbage.

Jeg må sige, at vi står måbende over for fremgangsmåden. Vi er naturligvis forpligtede til at forholde os rimeligt neutrale; men under alle omstændigheder må vi jo beklageligvis meddele parterne, at RC-unionen ikke er en myndighed, der kan tillade eller forbyde aktivitet på et givent område. At vi ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering ikke kunne finde på at godkende flyvepladser, der ligger for tæt på hinanden, er én ting - men vi kan jo ikke forhindre nogen i at flyve tæt på eksisterende flyvepladser; det kan man jo gøre helt uden flyvepladsgodkendelse, så længe der ikke er tale om stormodeller.

De nævnte sager er så bekymrende og frustrerende, at vi i år vil forsøge at påvirke SLV og evt. vores forsikringsbetingelser, så vi i fremtiden - med paragraffer i hånden - kan sige: "Den går ikke, venner". Vi vil naturligvis søge at sikre, at eventuelle forandringer i vores forudsætninger går ud over så få som muligt og alene retter sig mod de få, der opfører sig uansvarligt eller i modstrid med flertallets interesse - men som tingene er nu, er det ganske enkelt uholdbart, at vi intet kan stille op i sager som disse.

Det var den negative side af sagen - håber ikke den var for lang. Jeg har nemlig gemt en af årets bedste nyheder til sidst:

Da vi var her sidste år, blev der spurgt, om der var noget nyt i forholdet - eller mangel på samme - til KDA. Det var der ikke. Kort efter repræsentantskabsmødet blev jeg ringet op af formanden for RC-sport DK, Benthe Nielsen. Benthe forlagde en idé til løsning af sagen og spurgte, om hun kunne indlede forhandlinger med KDA med RC-unionens velsignelse. Det var der naturligvis intet til hinder for. Jeg skal spare jer for detaljerne, men blot fortælle, at jeg d. 19. november 2000 havde fornøjelsen at være med til opløsende generalforsamling i RC-sport Danmark. RC-Sport Danmark eksisterer altså ikke længere som selvstændig organisation, men er i dag det, som vi alle kender som Eliteudvalget. Vi har nu fået en aftale med KDA, der betyder, at de medlemmer, der flyver konkurrenceflyvning, meldes ind i KDA - og ikke andre. Oven i købet bliver det sådan, at RC-sport Danmark selv kommer til at udstede de nødvendige sportslicenser på vegne af KDA.

10 år skulle der altså gå med en selvstændig konkurrenceflyverorganisation, men nu er vi - takket være Benthe Nielsens initiativ og KDA's velvilje - inde under KDA's vinger igen. Det er derfor en stor fornøjelse, at jeg i dag kan overrække en underskrevet overenskomst mellem RC-unionen og KDA til KDA's generalsekretær Jørn Vinther, som er med hos os dag...

Til slut vil jeg blot sige, at jeg glæder mig over, at vi allerede er godt i gang med

sæson 2001 - må vi alle få en pragtfuld modelflyvesommer...."

3: Fremlæggelse af årsregnskab

Kritisk Revisor, Per Holm, fremlagde årsregnskab for 2000. Regnskabet udviser et driftsresultat på kr.28.077,- før renter mv. Efter renter, bonus mv. er årets overskud kr. 171.791. Arsagen til, at vi slutter året med et positivt resultat i forhold til budgettet, er den store medlemstilgang i 2000. Selv om de flere medlemmer også betyder øgede udgifter til bl.a. DMF (Modelflyve Nyt), kommer vi altså totalt set pænt ud af 2000. Per Holm supplerede med at forklare lidt om Unionens aktiebeholdning og værdien af denne og afsluttede med at anbefale, at man i bestyrelsen overvejede at konvertere fra aktiebeholdning til obligationer nu, mens kursen på aktierne er meget høj.

Sammendrag af RC-unionens regnskab for år 2000

(1.000 kr.)

<i>Indtægter</i>	
Kontingenter	1.001
Andre indtægter	65
Indtægter i alt	1.066
<i>Udgifter</i>	
Kontingent til DMF	541
Eliteudvalget incl.	
RC-sport Danmark	123
Sportsudvalget incl. video	25
Forsikring	92
Øvrige udgifter	257
Udgifter i alt	1.038
<i>Resultat for renter</i>	
Primær drift	28
Renteindtægter	52
Bonus fra forsikrings-selskabet	25
Kursregulering	
Værdipapirer gevinst	66
Årets overskud	171

4: Behandling af indkomne forslag

Mødelederen meddelte, at der ikke var indkommet nogen forslag.

5: Valg af formand

Lars Kildholt meddelte, at formanden vælges for 2 år ad gangen, og det er kun 1 år siden, formanden blev valgt.

6: Valg af bestyrelsesmedlemmer og suppleant

Formanden Lars Kildholt forklarede, at der var kommet "uorden" i antallet af bestyrelsesmedlemmer på valg. Bestyrelsen består af 6 personer + formanden. Normalt er der 3 bestyrelsesmedlemmer på valg hvert år, idet bestyrelsesmedlemmer vælges for 2 år ad gangen, men i år er der 4 på valg. Der kan komme uorden i "fasen" i tilfælde, hvor et bestyrelsesmedlem træder ud efter blot 1 år. Formanden foreslog repræsentantskabet, at vi kunne bringe orden i sagerne igen ved at vedtage, at det bestyrelsesmedlem, der blev valgt med færrest stemmer, kun blev valgt for 1 år. Forslaget blev vedtaget.

Følgende bestyrelsesmedlemmer var på valg: Jens Larsen, Erik Nymark, Torben Møller og Svend Plougstrup. Torben Møller og Svend Plougstrup var villige til genvvalg. Mødeledere forespurgte forsamlingen, om der var yderligere kandidater.

Jens Larsen opstillede Regnar Petersen,

Brande Mfk, som forinden havde erklæret sig villig til valg, men desværre ikke kunne deltage i repræsentantskabsmødet. Regnar er kendt af mange også for sit engagement i sportsudvalget.

Troels Lund, Den Røde Baron, præsenterede kort sig selv. Troels har i en arrække siddet i bestyrelsen i Den Røde Baron (FSN Værløse)

For at udfylde suppleantposten var der brug for yderligere en kandidat. Efter yderligere opfordring til forsamlingen meldte Svend Fauerholm Christensen, Svendborg MFK, sig som kandidat.

Herefter blev der skriftlig stemt:

Svend Plougstrup	59 stemmer
Torben Møller	54 stemmer
Troels Lund	54 stemmer
Regnar Petersen	41 stemmer
Svend F. Christensen	28 stemmer

Saledes blev Svend Plougstrup, Torben Møller og Troels Lund valgt for 2 år. Regnar Petersen valgt for 1 år og Svend Fauerholm Christensen valgt som suppleant.

Svend Plougstrup orienterede om, at der var kommet en ny separat styringsgruppe for el-flyvning

Ole Hilmer Petersen, RFK, orienterede kort om arbejdet i sportsudvalget.

Som frekvenskonsulent genvalgte Jan Hacke, KFK, med applaus.

7: Valg af revisorer

Talrevisor Else-Marie Kristensen modtog ikke genvalg. Kristen Kristoffersen blev valgt med applaus, og kritisk revisor Per Holm genvalgte med applaus.

8: Budget og kontingent

Formanden gennemgik kort budget for 2001 og 2002. Der er budgetteret med en fortsat mindre medlemstilgang, men i øvrigt i vid udstrækning en fremskrivning af resultat 2000. Der er nogen usikkerhed omkring udgiften til DMF især for 2002, da Bent Aalbæk-Nielsens afgang som ansvarshavende redaktør ultimo 2001 vil betyde en omlægning af bladets produktionsproces.

9: Eventuelt

Formanden bad om ordet og sagde:

"Ole Meyers mindepokal går i år til en person, som har ydet en kæmpe indsats for unionen. Klaus Egeberg var i sin periode som formand for unionen nærmest et symbol på unionen, og jeg ved, at Klaus var højt respekteret og beundret for sit arbejde. Desværre havde Klaus ikke mulighed for at komme i dag, hvorfor vi må nøjes med at overrække pokalen til Klaus in absentia. Selvom han ikke kan høre det, vil jeg endvidere opfordre til, at vi giver Klaus et bifald..."

RC-unionens initiativpokal går i år til en person, som på rette tidspunkt så lyset i tagen og fik gjort noget ved det. Var det ikke for Benthe Nielsens initiativ, ville der givetvis stadig være "intet nyt" i vores forhold til KDA. Benthe fortjener en kæmpe tak for initiativet, som jo bevirkede, at hun nedlagde den organisation, som hun selv var formand for – for at overdrage det hele til RC-unionen. Desværre kunne heller ikke Benthe komme i dag, men hun fortjener alligevel et bifald af de store..."

Anders Rasmussen, Haderslev MFK, spurgte om de nye kommende regler for

stormodeller. idet han især var bekymret for den foreslåede regel om, at man ikke skulle kunne godkende klubkammeraters stormodeller. Lars Kildholt understregede, at reglerne ikke var færdige, men også at reglerne skulle bidrage til at højne og frem for alt ensrette kravene. Den foreslåede regel om, at man ikke skulle kunne godkende klubkammeraters stormodeller, var udelukkende for at sikre, at en model ikke blev godkendt på grund af "kammerateri".

Poul Møller forespurgte på vegne af R/C redaktørerne, om der var nogen kommentarer til Modelflyve Nyt, ligesom han gerne ville have input til fremtidigt muligt indhold

Leo Eriksen, Filskov MFK, tilsluttede sig Anders Rasmussens synspunkter og argumenterede med, at netop en kontrollant, der har fulgt et projekt helt fra bunden, er bedst kvalificeret til at godkende, idet han kender konstruktionen til bunds og måske også har været med til at komme med gode råd undervejs.

Flemming Vestrup, Midtjysk MFK, vendte sig ligeledes imod, at man skulle til at køre til en anden klub for at få en stor-model godkendt.

Ole Hilmer Petersen (RFK+Sportsudvalg) understregede, at der ikke var planer om at skabe mere bureaukrati, og supplerede med, at der ville blive arrangeret se-

minarer med henblik på uddannelse og ensretning af godkendelseskriterier.

Jørgen K. Hansen, MFA, berettede, at senest afholdte seminarer var en succes og en nødvendighed.

Ole Hilmer Petersen fortalte, at der var planer om at revidere samtlige certifikater.

Jørn Vinter, KDA, fortalte lidt om KDA og fortalte, at alle medlemmer i RC-unionen nu kunne abonnere på FLYV til medlemspris (kr. 300 pr. år - normalpris kr. 390). Hvis der i øvrigt var medlemmer, der allerede abonnerede på FLYV til fuld pris, kunne dette bringes i orden ved at ringe eller sende en mail til kda@kda.dk

Arild Larsen overbragte en hilsen fra Karen, som desværre ikke kunne komme grundet sygdom. Arild berettede, at det var lidt problematisk at inddrive penge fra restanterne. Efter udsendelse af rykker med nyt girokort og rykkergebyr var der "pludselig" en masse, som "fandt" det oprindelige girokort og indbetalt UDEN rykkergebyr. Arild berettede endvidere, at man havde modtaget nogle indbetalinger, hvor BG-bank havde meddelt "Bilag bortkommet" – så der er desværre nogle få, der har modtaget rykker, men som faktisk har betalt

Efter at mødelederen havde konstateret, at ikke flere ønskede ordet, blev mødet hævet.

Orientering fra Kunstflyvningsgruppen

Så er vi kommet godt i gang med denne sæson indenfor kunstflyvning, og vi har nu afholdt årets 2 første konkurrencer. De er begge blevet afholdt i Falcon ved Veerst. som først afviklede Falcon-cup og senere lagde flyveplads og klubhus til de Jyske mesterskaber, som styringsgruppen med hjælp fra Falcon, Haderslev og Sønderborg modelflyveklub fik afholdt. Der vil senere komme referater fra disse 2 stævner.

Hvert 8. år er det Danmark, der skal afholde de Nordiske mesterskaber i kunstflyvning, som på skift bliver afholdt hvert andet år af Sverige, Norge, Finland og Danmark. Styringsgruppen er nu godt i gang med at få planlagt dette store mesterskab. Indtil dette tidspunkt er der tilmeldt næsten alle de piloter, den maksimalt kan deltage, nemlig 36. Der er nu tilmeldt 30, så mon ikke de sidste også når at komme med.

De Nordiske mesterskaber skal afholdes i Grenå modelflyveklub, som har været så venlig at stille flyveplads og klubhus til rådighed for dette store stævne, der strækker sig over 4 dage.

Styringsgruppen vil opfordre folk til at komme til Grenå i perioden fra d. 28 juni til d. 1. juli, for da vil der blive vist kunstflyvning på topplan. Her vil det virkelig være til at se, hvad kunstflyvning går ud på.

Er der nogen, der kunne tænke sig at give en hånd med til det praktiske arbejde i dagene, er de meget velkomne til at melde sig til undertegnede, og vil vi være meget glade, også selvom det kun er for enkelte

dage. De, der deltager ved de første 2 konkurrencer, vil kunne få mere at vide om NM, da vi senere ved mere.

Vi fik desværre ikke en indbydelse i bladet til dette års dommerseminar, men der kom alligevel en del til seminaret, og vi fik gennemgået alle manøvrerne, og der var vist 2 potentielle dommere. Vi håber, at de vil tage udfordringen op og få nogle hyggelige timer sammen med en masse modelflyvere.

Styringsgruppen vil ønske alle fortsat en god sæson, og måske ses vi ved en af årets konkurrencer.

Peer Hinrichsen

Orientering fra Skala Styringsgruppen

Aflysning

På grund af manglende tilmelding fra finsk og svensk side er Nordisk Skalamesterskab aflyst.

Også skala-træningsweekenden, som var rettet mod NM, aflyses.

DM

som erstatning for det aflyste NM afholdes der DM ved Pandrup mfk. den 10.-12. august med sidste frist for tilmelding den 21. juli.

Yderligere information kan fås ved henvendelse til B. Pedersen på tlf. 98 24 28 27 eller på hjap@post.tele.dk

RC- indbydelser

Modelflyveklubben Falkens Svæveflyvedag

den 24. maj

Igen i år afholder modelflyveklubben Falken svæveflyvedag torsdag den 24. maj. Vi starter kl. 10.00 og holder middag ca. 12.30, hvor der kan købes lidt til halsen og maven. Der vil også blive solgt øl, vand, kaffe og kage i løbet af dagen. Vi stopper, når vi ikke gider mere. Der vil være trækfly på pladsen, så det er muligt at få en masse flyvning.

Har du lyst til at være med, så ring eller mail til:

Kim Jørgensen tlf. 20 87 65 72

Kim.jorgensen@get2net.dk

Carsten Bantz tlf. 58 19 14 83

Carsten@Bantz.dk

Vi ses på pladsen.

DM F3B

den 9. - 10. juni

OMF indbyder til DM i F3B den 9.-10. juni. Der flyves efter FAI's regler (10 min. termik).

Der vil være mulighed for at sætte spil op fra lørdag kl. 08.00. Kl. 09.00 spiser vi morgenbrød, så vi er klar med første start kl. 10.00.

Vi regner med at flyve 6 runder

RC-unionen har to spil, som kan lånes efter aftale.

Til middag sørger OMF for mulighed for noget mad.

Tilmelding til Søren Helsted på tlf. 64 82 27 09 el
Michael Munk på tlf. 66 19 48 66 el
e-mail mm13018@mret.iot.dk
Kristi Flyvedag

SM i kunstflyvning F3A

den 16.-17. juni

Dragsholm Modelflyveklub indbyder hermed til SM i kunstflyvning i weekenden 16.-17. juni 2001 på vores flyveplads på Hørve Kanalvej.

Der startes med briefing lørdag kl. 10.00, og umiddelbart herefter starter vi 1. runde. Der vil blive fløjet i følgende klasser efter de gældende regler:

* F3A-FAI

* F3A-Nordic

* F3A-Sport

* F3A-X

Der skal være minimum 3 deltagere pr. klasse.

Lørdag gennemflyves 3 runder F3A-X. Søndag 3 runder F3A-Sport. I de øvrige 2 klasser flyves der 2 runder lørdag og søndag.

Startgebyret er kr. 150,- for FAI, Nordic og X klassen. For Sport klassen kr. 100,-.

Tilmelding skal ske senest den 10. juni til Bjarne Madsen på tlf.nr. 59 43 66 36, E-mail: hjum@madsen.mail.dk.

Der vil blive arrangeret fællesspisning lørdag aften til en rimelig pris, som man samtidig bedes tilmelde sig.

Hyggetræf

den 22.-24. juni

Sønderborg Modelflyveklub vil hermed invitere alle modelflyvere med familie til en hyggelig weekend den 22.-24. juni, hvor vi håber på en masse flyvning.

Flyvepladsen kan tilbyde gode campingforhold og gode toiletforhold, og da flyvepladsen ikke har indlagt strøm, kan klubben tilbyde opladningsmuligheder i vores byggelokale kun få hundrede meter fra pladsen.

Der vil være 2 store grill til fri afbenyttelse fredag og lørdag aften, så man kan grille sin medbragte mad, og vi håber på godt vejr, så vi kan sidde i det fri og spise; ellers vil det være muligt at rykke ind i klubhuset.

Vi håber, at mange pakker bilen og kommer til Sønderborg og fejrer Sct. Hans sammen med os.

På gensyn i Sønderborg

Peer Hinrichsen

25 års Jubilæumsstævne

den 23.-24. juni

Det er i år 25 år, siden Sydkystens Modelflyveklub blev til. Det skal fejres med et brag af et stævne!

Lørdag d. 23. juni arrangerer vi et kæmpe publikumsstævne på vores flyveplads i Greve. Der vil blive annonceret i lokalavisen, og vi satser på, at også TV vil dække begivenheden. Vi vil vise alt, hvad der kan vises inden for RC-modelflyvning, men for at det kan lade sig gøre, har vi brug for hjælp. Alle piloter, der er indehaver af et A-certifikat og gyldigt medlemskab af RC-unionen, inviteres hermed til at deltage i stævnet/opvisningen. Selve opvisningen starter kl. 12.00, men der er check-in og briefing kl. 11.00.

For piloter, der har lyst til at få en weekend ud af det, kan pladsen indtages med telt/campingvogn fra fredag eftermiddag. Vi har generator og vand på dunke. Vores plads er godkendt til stormodeller.

Selve opvisningen kører lørdag fra 12 til 16. Alle piloter, der har deltaget aktivt i opvisningen, inviteres til at spise middag hos os lørdag aften på Sydkystens Modelflyveklubs regning. Når mørket falder på, vil vi fejre jubilæet, stævnet og midsummeren med et stort Sankt-Hans bål – og siden bliver der naturligvis budt på natflyvning.

Søndag d. 24. juni fortsætter vi, men uden publikum med et "helt almindeligt" hobbytræf med masser af fri flyvning.

Af hensyn til planlægningen er tilmelding nødvendig. Ring eller skriv til Lars Kildholt senest onsdag d. 20. juni (telefon 20 15 97 77, mail: lars@kildholt.dk) (Tilmelding er også nødvendig, hvis man er medlem af Sydkystens Modelflyveklub).

Kom og hjælp os med at fejre vores klub, og lad os sammen lave et brag af en opvisning!

Kørevejledning:

Se www.rc-unionen.dk/klubber.htm

Kig under "Roskilde Amt".

På gensyn den 23. juni.

F5B/F5F/F5- Populær stævne

den 30. juni-1. juli

Frederikshavn Modelflyveklub indbyder til F5B/F5F/F5-Populær stævne d. 30. juni-1. juli.

Der flyves efter gældende regler, se <http://efk87.indexdata.dk/regler>.

Alle er velkomne, også "børster"!

Stævnet tæller i Eurotour, og vi forventer derfor også deltagelse fra udlandet.

Der flyves F5B og F5F samtidig. Der er præmie til de 3 bedste i hver klasse. Desuden er der præmie til de tre "bedste børster", dvs. deltagere med almindelige, ikke børsteløse, motorer.

Der vil være salg af mad og drikkevarer på pladsen.

Kom og vær med. Det her drejer sig om flyvning og om at have det sjovt sammen. Banen er opstillet til fri afbenyttelse fra fredag d. 25. maj kl. 16.00.

Der er briefing lørdag kl. 9.30, og første start går kl. 10.00. De først startende piloter har fået besked herom inden briefing.

Der flyves mindst 2 runder. Hvis minimumskravet er opfyldt lørdag, flyves der 2 runder F5-Populær om søndagen, hvor der herudover er fri flyvning.

Deltagergebyret er ikke fastsat endnu, men bliver omkring kr. 100,- og går til præmier, forplejning af officials og Eurotour gebyr.

Tilmelding til "Rejseholdets" sekretariat v/ Peter Bech på telefon 44 48 28 08, e-mail peterb@home.informi.com eller on-line på <http://www.f5b.dk/tilmelding>.

Der er mulighed for camping på flyvepladsen og evt. gratis indkvartering hos nogle af Frederikshavns piloter. Yderligere information hos Jan Abel på tlf. 98 43 48 72 eller e-mail eflight@3w.dk.

Skagen Sommerlejr 2001

den 7.-15. juli

Hermed indbyder Skagen Modelflyveklub i samarbejde med RC-unionen til modelflyversommerlejr fra den 7. til den 15. juli – uge 28 i Skagen, "The top of Denmark".

Sommerlejren afholdes for alle RC-unionens piloter både med og uden familie. Sommerlejren er ment som en kombineret sommerferie for hele familien med mulighed for masser af modelflyvning, som ikke forpligter, selvom vi dog har små/store konkurrencer i løbet af ugen.

I området omkring Skagen er der et utal af sommeraktiviteter: bade for børn og voksne. Der er masser af sandstrand for strand-løverne, restauranter, diskoteker, udstillinger, en skøn natur samt gode indkøbsmuligheder – blot for at nævne nogle af mulighederne.

Vi vil benytte Skagen Mfk.s flyveplads til at muntre os på. Du kan evt. finde oplysninger om pladsen i RC-unionens håndbog eller på RC-unionens hjemmeside www.rc-unionen.dk
Du finder klubben under nr. 91.

På pladsen findes toiletvogn, klubhus samt sommerlejrens lille og altid velbesøgte "strandbar".

Rundt omkring Skagen er der fine muligheder for skræntflyvning, hvis man er til det; der skal dog helst være nordvestenvind eller vind fra øst, for at skrænterne kan benyttes med held.

Camping:

Sportspladsen ved Hedebo-skolen, Nordsøvej 1, 9900 Skagen.

Her forefindes køkken, bad, toiletter, strøm, køle/fryseskab, "smugkrø" og "hangar" samt stort fællesrum indrettet med fly-simulatorer.

Flyveplads:

"Buttervej airport", 1,5 km fra RC-campen.

Aktiviteter:

Fly for fun-konkurrencer, natflyvning, kampflyvning, hangarskibslanding, 2 m svævegolf – flyvning i klitterne omkring Skagen samt en masse hyggeflyvning.

Lørdag den 15. juli

afholdes traditionen tro den obligatoriske "præmiefest" på Hedebo-skolen om aftenen.

Pris:

Voksne: 45,- kr. pr. døgn
Børn under 12 år gratis.

Tilmelding til:

Svend Hjermitsev på tlf. 98 44 35 02
e-mail: loneogsvend@mail.tele.dk
eller
Kurt Hevang på tlf. 98 20 44 16
e-mail: kurthevang@hotmail.com

Vel mødt på "Toppen" til en rigtig familieflyverferie.

Internationella Helikopter Meeting

den 9.-15. juli

Sveriges modellhelikopterflygere har det store nøjet at indbyde alle Skandinaviske modellhelikopterflygere til et internationalt helikopter MEETING, med redan nu anmeldte deltagere från Damnark, Norge och Sverige.

Plats:

Hökaklubbens modellflygfält i Halmstad med fina möjligheter till uppställning av husvagnar och tält, där ett mindre antal deltagare kan övernatta i klubbstugan. På plats finns även möjlighet till att hyra husvagn eller rum.

Halmstad erbjuder inte bara den helikopterinteresserede en fantastisk högsom-

mar vecka med massor av aktiviteter, utan även de andra familjemedlemmarnas krav kommer att tillgodoses. På plats kommer ett stort urval av aktiviteter inom vackra Halmstad kommun att erbjudas. Ingen har väl missat den fantastiska möjligheten till salta bad som kommunen erbjuder och det stora utbudet av familjeattraktioner som ryms inom Halmstad kommun.

Under helikopterveckan, som är tänkt att vara en vecka för vanliga sportflygere av helikopter, kommer flera tema dagar att anordnas, redan nu kan nämnas. Varje kväll kommer att fyllas med aktiviteter som alla kan delta på.

3D DAG: information om inställning och flygning

HELIKOPTERINSTÄLLNING: med flera duktiga instruktörer

SKALA-HELIKOPTERN: information och uppvisning

GYRODAG: information om inställningar val av servo

MODELL-HELIKOPTERNS MOTOR: tips, råd och information

ELHELIKOPTER: uppvisning och tips

Under hela veckan kommer duktiga piloter att finnas på plats, för att ge råd och hjälp för den som så behöver. Vi förhandlar just nu med en internationell proffs-pilot. Inbjudan kommer att publiceras i alla Skandinaviske modellflygtidningar, nationell press och i engelsk press Model Helicopter World.

Ett större antal deltagare har redan aviserat sitt intresse, för att möjliggöra så mycket flygning som möjligt, flyger vi på tvåfalt, på ett garanterat störningsfritt avstånd.

Mycket välkommen till Halmstad i sommar

Kontaktman:

Christer Persson 035 187246 kvallstid
Lasse Ohlson 040 921514 kvallstid
Arne Nohlberg 0500 417028.
E-mail: arne@hab.se

Pandrup "Model Air Show" 2001

den 21. juli

Der indbydes hermed til Pandrup "Model Air Show 2001" i Pandrup Mfk. lørdag d. 21. juli kl. 14.00 i Nordjylland. Klubben finder man også under nr. 97 i RC unionens klubhåndbog eller på www.rc-unionen.dk under klubber i Nordjylland. Desuden vil der være opsat skilte ved omfartsvejen ved Pandrup, som vil vise vej til pladsen.

Stævnet:

Stævnet er ment som et "Hyggetræf" for alle RC-unionens piloter, både med og uden familie.

Desuden vil dette samtidig være et opvisningsstævne for publikum, som så kan få sig et lille indblik i, hvad modellflyvning egentlig er for noget, så vi kan få manet de gamle skrøner i jorden "at model-flyvning kun er for særligt indviede og samtidig lærer ad h----- til".

Der vil være et par små indlagte konkurrencer i stævnet, hvor der vil være fine præmier til vinderne.

Der vil ikke blive opkrævet pilotgebyr.

Der vil være senderdepot med "selvjustits". Denne form for sender-deponering plejer altid at fungere fint, da faktisk alle piloter er involverede i at holde styr på frekvenser og radioer.

For piloter, der ønsker at deltage i opvisningen, er der briefing kl. 12.00.

Camping:

Dersom du/I ønsker at deltage, er i meget velkomne til at komme og campere/ telte/ "feriere" på vores plads samt flyve rø-- ud af bukserne fra søndag d. 15. juli.

På pladsen forefindes der et fint nyrenoveret klubhus med køkken/opholdsrum, fine toiletforhold samt bad med koldt og varmt vand!

Da pladsen ligger i det store turistområde omkring Løkken/Blokkhus, er der et utal af aktiviteter for både børn og voksne. Farup-sommerland – en over 20 km lang hvid sandstrand – restauranter – diskoteker – en skøn natur samt chance for at gøre nogle fordelagtige indkøb i de mange forskellige butikker i området, blot for at nævne nogle af mulighederne. Så der er bestemt også noget i området at tage sig til for den måske ikke så "modellflyvende" del af familien.

Dersom man ønsker at campere/"feriere" på pladsen mere end 2 overnatninger, vil der dog blive opkrævet et gebyr på 50,00 kr. pr. enhed pr. dag til dækning af div. udgifter såsom strøm/gas/renovation mm (1 enhed er et telt eller en campingvogn).

Der vil i ugens løb ikke være nogen form for konkurrence eller lignende på pladsen. der vil udelukkende være fri flyvning for alle.

Kioskudsalg:

Under stævnet vil "Moseboden" være åben med salg af øl, vand, pølser mm, alt sammen til "Mosebodens" altid rimelige priser.

"Vildmose-fest"

Lørdag aften kl. 19.30 afholder Pandrup Mfk. den obligatoriske fællesspisning. Alle er naturligvis velkomne til at komme og deltage i festmiddagen samt, hvad deraf følger.

Tilmelding til spisning er nødvendig af hensyn til bestilling af mad senest onsdag den 18. juli. Dette vil blive til en pris à ca. 80,00 kr. pr. voksen deltager, børn under 12 år 1/2 pris. Fadøl og vand kan købes til fornuftige priser hele aftenen. Ønskes vin, medbringes den selv.

Tilmelding og ankomst eller for yderligere information:

Vi i klubben ønsker meget gerne, at du/I kommer og deltager aktivt i dette stævne/opvisning. Tilmelding kan foregå til: Kurt Hevang, Løkkenvej 8, 9490 Pandrup Tlf. 98 20 44 16, Bil: 20 62 64 78 eller på E-mail: kurthevang@msn.dk

Vel mødt til en rigtig

"Familie hygge-weekend" i Nordjylland.

Esben Snares Fest 2001

den 27. - 29. juli

Kalundborg Modellflyveklub inviterer til ESBEN SNARES FEST 2001.

I lighed med sidste år har vi udvidet det- ➤

te træf/opvisning til at vare 3 dage i stedet for kun en hverdags aften. Derfor inviterer vi hermed modelflyvefolket fra hele Danmark til 3 dages modelflyve sommerweek-end i uge 30.

Der vil være mulighed for at at campere; der er vand /strøm og toiletfaciliteter.

Programmet er som følger:

Ankomst Fredag den 27. juli fra kl ??? – dette kan aftales individuelt ved tilmelding. Der er fri flyvning på vores nye bane 220 x 280m både fredag og lørdag.

Lørdag aften er der fælles grill-spisning – pris 60,- kr. pr næse. Der kan købes iskolde vand og øl til fordelagtige priser.

Om søndagen afholdes den store, traditionelle Esben Snares opvisning kl 13.00, hvor vi i lighed med de foregående år forventer mange tilskuere. Der vil være gratis mad og drikke til de deltagende piloter kl 12.00 .

For at kunne deltage i opvisningen om søndagen er det en betingelse, at man har gyldigt A- eller S-certifikat.

Flyvepladsen er godkendt til stormodeler.

Man er naturligvis velkommen at deltage i kortere tidsrum end de 3 dage, f.eks. kun søndag.

Vi håber at se rigtig mange modelpiloter til denne sidste weekend i juli.

Der kan tilmeldes til Mark Law på 59 51 71 10/26 71 71 10 eller Christian Jensen 22 49 25 14, gerne så tidligt som muligt. Ellers er der deadline mht. camping og spisning den 25. juli.

Vel mødt
Mark Law

EFK-87 FLY-IN-CAMP

den 3.-5. august

EFK87 afholder Fly-In-Camp med en masse konkurrencer (se programmet længere nede).

Der vil blive solgt pølser og drikkevarer under stævnet, og lørdag aften er der grillfest. Se punktet med grillfest.

Der vil være mulighed for at campere på pladsen, og der vil blive arrangeret afhentning af morgenmad til campisterne.

Når en konkurrence er afsluttet, er der fri flyvning indtil næste program.

Evt. spørgsmål kan rettes til jens.damhoj@pc.dk.

PROGRAM

Fredag den 3. august:

tid – hvad – regler?

16.00: ankomst -

18.00: grill -

20.00-?: fri flyvning, lys på banen?

Lørdag den 4. august:

08.00: ankomst -

10.00: briefing -

12.00: combat se 1) nedenfor -

12.30-13.30: frokostpause og ul-vindue -

14.00: rævejagt se 2) -

16.00: 3 loop på tid se 3) -

18.00: bygge & flyv se 4)

20.00-22.00: grillfest/surprise + alm. danselse

Søndag den 5. august

08.00: morgenflyvning, ingen -

10.00: alle op sidst ned se 5) -

12.00: tidsflyv uden ur se 6) -

12.30-13.30: frokost pause ul-vindue -

14.00-ballonklip se 7) -

16.00 - slut:

18.00: oprydning.

Konkurrencebeskrivelser:

1) Combat: Alle modeller må bruges. Der flyves 10 min. Den flyver med flest hits har vundet. Der flyves flere runder afhængig af deltagerantal. 5 fly pr.heat.

2) Rævejagt: Alle modeller må bruges. Den med flest klip af halen har vundet. 5 fly pr. heat. Der flyves max 10 min. pr heat.

3) Tre loop på tid: Alle modeller må bruges. Tiden starter, når modellen kastes/starter kørslen, og tiden slutter, når modellen rører jorden. Et loop starter nedefra (flyet vandret) og beskriver en komplet cirkel og slutter nede igen. Korteste tid vinder.

4) Bygge fly: Dette er en holdkonkurrence, der gar ud på at bygge en flyvende genstand, der indenfor 2 timer kan flyve et 8-tal. Holdene vil ved start få udleveret byggematerialer.

Holdene medbringer selv akku, radio-grej, servoer og motor med propel. Motor skal være speed 400 med en "gunther" propel (den lille hvide). Det hold, der først flyver et 8-tal på den markerede bane, har vundet. Genstanden skal være flyvende hele banen rundt og må ikke hjælpes undervejs.

Tilmelding af hold senest 30/7-2001 pga. indkøb af materialer.

5) Alle op sidst ned: Her bruges samme model fx TwinStar eller HERCULES. Alle starter på kommando, og vinderen er den, der sidst rører jorden. Man diskvalificeres, såfremt man starter mere end 2 sekunder efter startsignal.

Ved jordstart gælder det, at flyet skal begynde at rulle senest 2 sekunder efter startsignal.

6) Tidsflyvning uden ur: Alle modeller må bruges. Her skal flyves 3 min. uden brug af ur.

Tiden startes under flyvning ved en kommando, og derefter skal piloten lande efter 3 min.

Der må ikke bruges ur eller anden tidsangivelse, enhver form for hjælp medfører diskvalifikation. Såfremt der findes ur på senderen, skal dette dækkes over inden start.

Der gives et strafpoint for hvert sekund, der afviger fra de 3 min. Såfremt der er "delt" førsteplads, flyves der igen – denne gang med landing på mærke, hvor afstand og tid giver strafpoint. Der gives her et point for hvert sekund og for hver centimeter.

7) Ballonklip: Alle modeller må bruges. Der opsættes 10 pæle med en ballon på hver. Vinderen er den, der får kaldet flest balloner. Ballonerne skal være gået itu, før de tæller. Der flyves max 10 min. i hvert hest, og 5 fly pr. heat.

Grillfest: Der vil være opstillet en grill til fri afbenyttelse. EFK87 vil sørge for, at den er tændt, og at der er kul. EFK87 vil også sørge for salat samt flutes og diverse sasom ketchup, sennep og lign. Prisen vil være 20,- kr. (man bør sende en mail til med, hvor mange man regner med at komme senest 30/7-2001).

Drikkevarer kan købes til billige penge. Der vil være underholdning i løbet af midt-dagen, men alle opfordres til at komme med indslag af underholdende art.

Molbo Træf 2001

Lørdag den 4.-søndag den 5. august



Så er det igen tid at sætte kryds i kalenderen og reservere dagene til Molbo Træf 2001. Det bliver som sædvanligt årets mest afslappede og hyggelige træf, hvis I vil glæde os med jeres besøg!!

Arrangementet holdes på Modelflyverne Aarhus' flyveplads ved V. Allinge (se kort nr. 100 i RC håndbogen).

Der er fri camping på pladsen, hvor I finder os fra fredag formiddag. Vand findes på/ved pladsen, og el kan påregnes i begrænset mængde (ikke kaffemaskiner, el-kogere og elvarmere!!)

Lørdag aften holder vi sommerfest for tilmeldte piloter, naboer og klubbens medlemmer – alle med ledsager. Vi serverer diverse kød til grillen med salat og flutes samt bananer fra grillen. Dette til kr. 70 pr. voksen.

Under træffet er kiosken åben. Her er øl, vand, kaffe, the, kager pølser også ristede mm. til rimelige priser.

Af hensyn til indkøb beder vi om tilmelding til
Jørgen Kaae Hansen, tlf. 86 17 97 67
eller Kurt H. Pedersen, tlf. 86 29 40 71

DM 2001

den 4.-5. august

Haderslev RC modelflyveklub indbyder hermed til DM 2001.

Stævnet afvikles i weekenden den 4.-5. august på vores bane lige syd for Haderslev (kørselsvejledning kan tilsendes efter ønske). Der er briefing lørdag kl. 10.00.

Det er muligt at campere og træne på pladsen fra fredag, hvor der må flyves fra 09.00-12.00 og 14.00-22.00.

Der vil blive fløjet følgende klasser efter gældende regler:
F3A-FAI, F3A-Nordic, F3A-Sport, F2A-X

Lørdag gennemflyves 3 runder F3A-Sport, 2 runder F3A-FAI og 2 runder F3A-Nordic.

Søndag gennemflyves 3 runder F3A-X, 2 runder F3A-FAI og 2 runder F3A-Nordic.

Stævnet tæller med til udtagelse til EM 2002.

Startgebyret er kr. 150,00 – for F3A-Sport dog kun kr. 100,00. Startgebyret opkræves i forbindelse med briefing.

Tilmelding senest d. 30.07.01 til Ole Kristensen på tlf. 74 69 32 93 eller

E-mail: smaragd@privat.dk

eller til Anders Rasmussen på tlf. 74 65 32 23.

Ved tilmeldingen oplyses følgende: navn: – klasse, du flyver i – RC-nummer – kanalnr. – deltagelse i spisning lørdag aften – telefonnummer/e-mail

Ole Kristensen

Sportsflyvertræf

den 10.-12. august

Dragsholm Modelflyveklub indbyder igen i år til et træf på vores flyveplads i weekenden 10.-12. august 2001.

Som tidligere år vil det være op til de deltagende piloter at få mest muligt ud af weekenden, d.v.s. fri flyvning, hyggesnak og evt. lidt improviserede konkurrencer.

Vi har igen i år en lille "campingafgift" på kr. 50,- pr. voksen overnattende gæst for hele weekenden. Ved ankomst tilmelder man sig i klubhuset, samtidig med at man betaler "campingafgiften".

For de deltagere, der dukker op fredag, vil der selvfølgelig være mulighed for at flyve – dog skal der henvises til de ophængte flyvepladsregler. Vi forventer ligeledes, at deltagende piloter er medlemmer af RC-unionen.

Der vil være briefing lørdag og søndag kl. 10.30

Lørdag aften vil den store grill blive tændt ca. kl. 18.00, således det er muligt at grille sit eget medbragte kød. Der er alm. toilet i klubhuset samt el på pladsen. Da vi ikke har rindende vand, er der kun drikkevand i begrænset omfang, så medbring venligst selv så meget som muligt.

Afhensyn til planlægningen vil vi gerne have, at man tilmelder sig arrangementet senest den 5. august til:

Peder G. Pedersen tlf. 59 65 24 76

eller på e-mail: peders@privat.dk

Heli-hygge-træf

den 10.-12. august

Tredje gang er lykkens gang Hvis det er tilfældet, bliver dette tredje "Heli-hygge-træf" noget helt ud over det sædvanlige! (for vi skal ikke klage over de to foregående træf).

Heli-hygge-træf er et uformelt stævne for helikopterpiloter. Vi laver en fun-banekonkurrence, men derudover er der "frit slaw". Nybegyndere er også meget velkomne. Vi har en masse kapaciteter på området, så der er masser af hjælp at hente til opsætning/trimning.

Vores flyveplads i Greve åbnes fredag eftermiddag d. 10. august. Herefter kan pladsen indtages. Der er mulighed for at cam-

pere på pladsen. Vi har el fra generator, og toiletfaciliteter findes på nærliggende tankstation.

Lørdag aften d. 11. august arrangerer vi fællesspisning – tilmelding nødvendig senest torsdag d. 9. august. (Jens Munk: telefon 56 71 16 26 eller

mail: jensmunk@get2net.dk).

Kørevejledning:

Se www.rc-unionen.dk/klubber.htm.

Kig under "Roskilde Amt".

Håber vi ses den 10.-12. august!

Hyggetræf

den 11.-12. august

Køge Modelflyveklub afholder hyggetræf på vores plads Hesteskovej i Klippinge i weekenden den 11. og 12. august med start kl. 14.00 om lørdagen.

Vi inviterer hermed alle interesserede til at møde op med de tre "F'er" (fly, familie og festhumør).

Programmet er ikke fastlagt endnu, men vil blive offentliggjort på vores hjemmeside www.hjem.get2net/modelflyvning, når det foreligger.

Der vil være campingmuligheder fra fredag den 10. august og tilslutning til 220 v. for et mindre gebyr.

Tilmelding til spisning, camping og strøm senest mandag den 6. august til:

Steen Larsen, tlf. 27 34 36 64,

e-mail: stelar@12move.dk

Hyggetræf, Fredericia

Den 17.-18.-19. august

Fredericia Modelflyve-klub indbyder hermed til "Hyggetræf" den 17.-18.-19. august på klubbens plads i Fredricia.

Der er mulighed for at campere på pladsen, og man er velkommen fra fredag eftermiddag. Der vil være toiletter og mulighed for strøm på pladsen. Grillen vil være tændt fredag og lørdag aften. Lørdag aften vil der være fest i klubhuset.

Der vil være fri flyvning hele weekenden, kun afbrudt af små konkurrencer. Forfriskninger kan købes til meget rimelige priser.

Hvis du ikke kender vejen til flyvepladsen, kan en rutebeskrivelse fås hos Peter Riis Hansen på tlf. 75 95 75 82.

Vel mødt i Fredericia Modelflyve klub

Peter Riis Hansen

Fly for Fun

den 24.-25.-26. august

Svendborg Modelflyve Klub afholder "Fly for Fun" i weekenden 24.-25.-26. august.

Der er mulighed for camping ved siden af pladsen. I programmet vil være indlagt små konkurrencer med præmier, fælles spisning m.m. Der vil være en stor, varm grill til fri afbenyttelse for deltagere. Øl, vand, vin kan købes på pladsen.

Vores plads er godkendt til modeller op til 7 kg. Der er også mulighed for el, svæv og skræntflyvning.

Pris pr. deltager: 20 kr. pr dag.

Tilmelding senest 19. august til

Verner Lund, tlf. 62 22 91 41

eller Svend Christensen tlf. 62 24 49 05.

F5B/F5F/F5- Populær stævne

den 25.-26. august

Silkeborg El & Svæv indbyder til F5B/F5F/F5-Populær stævne d. 25.-26. august.

Der flyves efter gældende regler, se <http://www.efk87.dk/regler>.

Alle er velkomne, også "børster"!

Der flyves F5B og F5F samtidigt. Der er præmie til de 3 bedste i hver klasse. Desuden er der præmie til de 3 "bedste børster", dvs. deltagere med almindelige, ikke børsteløse motorer.

Der vil være salg af mad og drikkevarer på pladsen. Kom, og vær med. Det her drejer sig om flyvning og om at have det sjovt sammen.

Banen er opstillet til fri afbenyttelse fredag d. 24. august fra kl. 16.00.

Der er briefing lørdag kl. 9.30, og første start går kl. 10.00. De først startende piloter har fået besked herom inden briefing.

Der flyves mindst 2 runder. Hvis minimumskravet er opfyldt lørdag, flyves der 2 runder F5-Populær om søndagen, hvor der herudover er fri flyvning.

Deltagergebyret er kr. 30,- og går til præmier og forplejning af officials.

Tilmelding til "Rejseholdets" sekretariat v/ Peter Bech på telefon 44 48 28 08, e-mail peterb@home.informi.com eller on-line på <http://www.f5b.dk/tilmelding>.

Yderligere informationer om indkvartering mv. fås hos arrangøren Michael "26-Buck Bugger" Buchreitz på telefon 8680 6557 eller e-mail bugger@mail.tele.dk.

Nordisk Postkonkurrence for 2m modeller

den 1. september

S.M.S.K. Sjællands Modellsvæveflyveklub inviterer til Nordisk Postkonkurrence for 2m modeller.

Der flyves lørdag den 1. september med reservedag søndag den 9. september 2001.

Sidste år var der 18 deltagere, hvoraf de 16 var finske 2m flyvere, og som bekendt var det også Finland, der løb med de 3 første pladser. Vi ved godt, at vejret ikke var med os sidste år, derfor har vi valgt at lægge konkurrencen lidt senere, da vi meget gerne ser alle vore aktive 2m piloter deltage i dette års Postkonkurrence.

Der flyves efter de gældende 2m regler, der kan rekvireres sammen med konkurrence-skemaet pr- mail eller pr. post hos:

Steen Høj Rasmussen

Tjørnehusene 20

2600 Glostrup

E-mail: steen_hoej@danbbs.dk

Resultatet kan sendes pr. e-mail eller post til Steen Høj Rasmussen og skal være fremme senest den 1. oktober, men meget gerne før. Resultatet kan ses i MFN nr. 6/2001.

Til dem, der bruger e-mail, vil resultater blive sendt straks efter deadline den 1. oktober, når resultaterne er bearbejdet.

HUSK, vi skal se, om vi ikke kan få vandrepokalen tilbage til Danmark.

Vi hos S.M.S.K. ser frem til, at der bliver mange flere deltagere i år. Vi ser også frem til, at der kommer deltagere fra Island, Sverige, Norge og naturligvis Finland.

Vi hos S.M.S.K. vil ønske alle deltagere god fornøjelse.



Fritflyvnings-Unionen

Danmarks eneste FAI anerkendte
fritflyvningsorganisation.
Medlem af KDA.

Kontingenter for 1999:

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

Unionens adresser:

Web-adresse: www.ffu.dk

Formand (og post til):

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

Næstformand:

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

Sekretær/distrikt Øst/FAI licenser:

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

FF-NYT/distrikt Vest:

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

IT-medlem:

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

Økonomimedlem:

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

MF-NYT/Materialer:

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

Giro og medlemsregistrering:

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

Unionens gironummer: 713-9535

KALENDER 2001

16/6	World Cup, Scania Cup, Rinkaby, SWE
23-24/6	Midsommerstævne, Kongenshus. Jørgen Korsgaard
9-14/7	Sommerlejr, Hjelm Hede, Taulov Modelflyveklub
14-15/7	Jyllandsslaget, Hjelm Hede, Jens Borchsenius Kristensen
3-5/8	World Cup, Poitou, FRA
24-26/8	World Cup, Bodeland, GER
31/8-2/9	World Cup, Eifel Pokal, GER
1-2/9	Oldtimer DM, Skjern
8-9/9	DM, Skjern
14-16/9	World Cup, Stonehenge, GBR
23/9	Høstkonkurrence 1, Skjern
7/10	Høstkonkurrence 2, Skjern
3/11	World Cup, Euro-Fly, Bern, SUI
4/11	Landsmøde, vest for Storebælt

Midsommerstævne 2001

Dato:	23. og 24. juni.
Sted:	Kongenshus Mindepark
Tid:	Lordag kl. 16 til søndag kl. 13. Kan reguleres, afhængigt af vejret.
Briefing:	Lordag kl. 16, ved hotellets P-plads. (Ligger ved vej nr. 186)
Startgebyr:	Ingen, men entré til heden! Opkræves af stævnelederen!!
Præmier:	Unionens fine diplomer (Hugo?)
Stævneleder:	Jørgen Korsgaard, telefon 25 34 35 60 (også under stævnet!!)
Perioder:	Aftales ved briefing.
Klasser:	Alle, undtagen dem med forbrændingsmotor.
Tilmelding:	Ikke nødvendig.

Særligt: Hvis man vil flyve begge dage, er det muligvis nødvendigt (!) med overnatning og bespisning. Dette må man selv klare. Der kan henvises til hotellet, som har 9 værelser til rimelige priser, Hesselund Camping, Viborg Vandrehjem samt kroerne i Daugbjerg og Mønsted.

Vi krydser fingre for godt vejr!

Vel mødt

Jørgen Korsgaard



Det tog lidt tid;
men til sidst fandt jeg frem til den helt rigtige temperatur.

Opslagstavlen

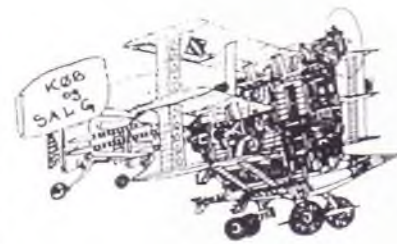
Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige købs- og salgs-annoncer for modelfly og tilbehør til modelflyvning. **annoncer for andet bliver brutalt smidt i papirkurven.** Samme omfangsrige depot bliver også endestationen for ulæselige annoncer, annoncer uden navn og afsenderadresse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

Til gengæld er annoncerne gratis.

Annoncer til Opslagstavlen skal sendes til:

Modelflyve Nyt
Kastanievej 4, 5884 Gudme

Annoncer til Opslagstavlen i næste nummer skal være redaktionen i hænde *senest den 20. juni.*



Købes: 1 stk. eller flere el-motoriserede "fly vende vinger" - evt. forberedt for SPEED 400 - søges af RC-pilot med manglende byg- gesnilde. 1 stk. el-svæver - "Prima" el.lign., evt. også forberedt for SPEED 400. Bgge modeller skal være prøvelfløjtet og i trim.

Christian - 73 67 01 08

Købes: Hanomag 66C-Turbo gummi-ged fra Graubner, best.nr. 4949 fra 1984. Ny el. brugt.

97 21 48 06

Sælges: Midtvest CAP 232, spv. 2080 mm, m. Mokie 180 og bisondæmper, u. servoer og modtager. Påbeg. Midtvest Super Stinger dobbeltdækker, spv. 1524 mm, forberedt for Mokie 180; mangler maling

Poul-Erik Jensen - 66 18 73 31

Sælges: 94 stk. Modelflyve Nyt årg. 1983- 2000, som nye. Pris for alle: 250 kr (kan for handles).

Aksel Risberg - 46 73 22 84

Købes: Brugt elflyver samt fjernstyring kø bes samlet eller separat. Da jeg skal starte op helt fra bunden, er alt relevant udstyr af inter esse.

Benny Højer - 44 94 10 33

Sælges: Komplet, flyveklar Diablo m. 70 ccm 3W motor, der har kørt ca. 5 l brænd stof. Sælges meget billigt.

Lars - 74 53 24 66

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

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

Abonnementsprisen for resten af 2001 (ialt 3 blade) er 112,50 kr.

Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.

Pas på dine blade

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

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

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrukket karton.

På forsiden og på ryggen er der trykt »Modelflyve Nyt«.

De leveres i fem flotte farver - husk at krydse af på bestillingssedlen herunder, hvilke(n) farve(r) du ønsker. Prisen er kr. 75,- pr. stk.

Ekspeditionsgebyr

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

Ved ordrer over kr. 100,- opkræver vi intet ekspeditionsgebyr.

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

Hermed bestiller jeg:

Abonnement for resten af 2001
(i alt 3 blade), pris kr. 112,50

_____ stk. samlebind à kr. 75,-
i farverne:

blå gul grøn rød sølv

- Årgang 2000, kr. 175,-
 Årgang 1999, kr. 175,-
 Årgang 1998, kr. 150,-
 Årgang 1997, kr. 150,-
 Årgang 1996, kr. 150,-
 Årgang 1995, kr. 125,-
 Årgang 1994, kr. 125,-
 Årgang 1993, kr. 125,-
 Årgang 1992, kr. 100,-

Beløbet vedlagt i check

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Følgende enkeltnumre (sæt kryds) à kr. 39,50:

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1986:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1987:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1988:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1989:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1990:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1991:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1992:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1993:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1994:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1995:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1996:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1997:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1998:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1999:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2000:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2001:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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



Randers Hobby Import



Adelgade 13 · 8900 Randers · Tlf. 8643 3923

Få det nye LRP katalog hos din lokale forhandler

STRATOS FART-REGULATORER

(6 forskellige)

- 4000 Hz
- 4 motorprogrammer
- Ingen start set-up
- Super Bec
- Propelbrems



ZENIT MOTORER



(7 forskellige)

- Kraftfulde
- Udskiftelige kul og fjedre
- Bronze eller kuglelejer
- De fleste har højre/venstre løb



Randers Hobby Import distribuerer også:

Schumacher:

Fjernstyrede biler
1:10 / 1:6

Orion:

Batterier, motorer, ladere m.v.

K.O. Propo:

Ratanlæg, Fet-Servo m.v.

General silicone:

Brændstofslange, ledning, kulørte skrue m.v.

Team Magic:

Luftfilter, lexansaks, startboks m.v.

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

SIDEN 1948



Byggesæt til svæve- og gummimotorfly. Tegninger og materialer til veteran- og skalamodeller. - Træ - lister - balsa - rør profiler - beklædning m.m.m. *På gensyn i*

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23 - 1360 København K
Tlf. 33 14 30 10 - kl. 11-17, to. 10-13, onsdag LUKKET
www.model-hobby.dk



BREV

Frankeres
som
brev

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Strandhuse 4
DK-5762 V. Skerninge

Det er altid en god idé
at studere

Modelflyve Nyt's

annoncer,
før du handler!

En virkelig flot park og showflyer

TERRY

Spændvidde 1050 mm
 Næsten færdigmodel af skumdele, egnet til SPEED 400 PLUS direkte drev.
 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



robbe

NYHEDER I SLOW-FLY/PARK-FLY



FW-44 STIEGLITZ
Spv. 820 mm - Vægt 330 g Kr. 785,-



FIESELER STORCH
Spv. 1050 mm - Vægt 290 g Kr. 920,-



FOKKER DR 2000
Spv. 980 mm - Vægt 295 g Kr. 610,-



LO 100
Spv. 980 mm - Vægt 145 g Kr. 498,-

Futaba NYHED



R-147 F MODTAGER Kr. 795,-
7 kanaler, FM 35 eller FM 40 - mål 24,2x17,6x64 mm -
Vægt 26 g

SE HER!



ROBBE/FUTABA FF-6
Komplet Futaba computerfjernstyring med 3 stk. servoer og
tilbehør. (Begrænset antal). **TILBUD KR. 2495,-**

KYOSHO NYHED



F-16 THUNDERBIRDS Kr. 1795,-
Spv. 930 mm - Vægt 1150 g Med AP-29L V-special motor

KANON TILBUD



Kyosho T-33 Shooting Star med Impeller-jet system
Normalpris kr. 1480,- **TILBUDSPRIS kun kr. 1095,-**
Modellen er næsten færdigsamlet og klar til montering.

webra



PICO S5 FM 35 eller 40 modtager Kr. 260,-
Mål 40x14x10 mm - Vægt 7 g.
Bemærk max rækkevidde ca. 500 m.
MINI KRYSTAL Kr. 80,-



NANO S6 FM 35 eller 40 modtager Kr. 340,-
Mål 51x32x12 mm -
Vægt 19 g.
KRYSTAL Kr. 70,-

Gruppen



TRAINER 300 Spv. 1370 mm Kr. 995,-
TRAINER 300 m. OS25FP Kr. 1595,-
TRAINER 400 Spv. 1620 mm Kr. 1150,-
TRAINER 400 m. OS46LA Kr. 1895,-
TRAINER 60 Spv. 1800 mm Kr. 1750,-
TRAINER 60 m. OS65LA Kr. 2450,-

JAMARA



MUDRY CAP 232 Spv. 1530 mm Kr. 1195,-
MUDRY CAP 232 m. Magnum XL61 Kr. 2295,-

HYPE

TICTAC II
Spv. 1360 mm Kr. 595,-
Vægt 690 g, m. speed
400 motor, klappropel og
mekanisk v-mixer.



Besøg vores internetside på:
www.leif-o-hobby.dk

Sprængfyldt med informationer til hobbyfolket

SPECIALTILBUD PÅ



TEE DEE .09
Kr. 295,-



QUEEN BEE .074
Kr. 325,-



TEE DEE .010
Kr. 325,-

Vi giver en dunk original COX powerbrændstof samt en
propel med oven i købet.



THUNDER TIGER F-91 S
Kr. 1995,-



THUNDER TIGER F-54 S
Kr. 1395,-

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

MODEL-HOBBY
FOR ALLE

FLY · BIL · BÅDE · TOG · PLASTBYGGESÆT

VARER SENDES
OVERALT

Nye modeller fra

Foehner

Færdigdekorerede modeller i flerlagslamineret papirmateriale.
Fås i forskellige sværhedsgrader både med hensyn til byggesnilde og piloterfaring.



Fieseler, spv. 1000 mm
Halvfærdigt byggesæt incl. el-mot. kr. 595,-
Flash 120, spv. 1200 mm
Slow-flyer incl. el-mot. kr. 599,-



Silver MINI, spv. 885 mm
Letbygget begyndermodel incl. el-mot. kr. 556,-



Ramshered 27 · 4700 Næstved

Fax: 57 83 14 10

E-mail: flywood@flywood-hobby.dk

- og de velkendte



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.
4-kan.
br. mot. 19-25
Kr. 447,-

SUPER POPPY, træner, spv. 1440 mm
4-kan. br. mot. 40-52 kr. 577,-
BABY (se omtalen i MFN nr. 3)
lavvinget, spv. 1600 mm, 4-kan. 2T mot. 25-40
eller 4T mot. 40-52 kr. 608,-
STOCKER, højvinget, spv. 1860 mm
4-kan. mot. 2-T 40/4-T 60 kr. 862,-

Forbehold for udefra kommende prisændringer,
trykfejl og udsolgte varer.

FLYWOOD

MODEL - HOBBY
TLF. 55 73 66 22

MULTIPLEX superlette modeller i »skum«
Mere sjov, mindre støj.



Twin-Jet spv. 910 mm, leveres med 2 Permax
400/6V, propeller, kabler og tilbehør. Ekstra vingede-
koration, f.eks. bla/hvid/rød eller sort/rød/gul.

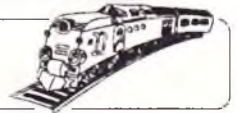
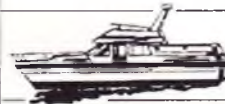


PICO-Cup,
spv. 1160 mm, leveres
med Permax 400/6V.

Nyhed
floats til PICO-Cub.

Multiplex populære modeller **Teddy**, **PICO-Cup**, **PI-
CO-Jet**, **Twin Jet** kan leveres efter ønske med farte-
gulator, sender, accu og oplader.

NB! ONSDAGSLUKKET



ABNINGSTIDER: Hverdag kl. 10.30 - 17.30
Fredag kl. 10.30 - 18.00 Lørdag kl. 10.00 - 13.00

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	24.00
HI 3010	CLUTCH & 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 BELLCRANKS	1	47.60
HI 3031 A	AILERON BELLCRANKS	1	63.60
HI 3032	ELEVATOR LEVER SET	1	79.60
HI 3032 A	ELEVATOR LEVER SET	1	87.60
HI 3035	SOLID CYCLIC PUSH-ROD LINKS	2	50.00
HI 3035 A	ADJUSTABLE CYCLIC PUSH-ROD LINKS	2	55.00
HI 3040	COUNTER GEAR SET	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 3076	TAIL GEARBOX SET	1	55.60
HI 3087	TAIL PITCH SLIDER SET	1	47.60
HI 3089	TAIL PITCH BALL LINKS	2	23.60
HI 3096	TAIL BLADE GRIP SET	1	55.60
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 3105 A	TAIL CONTROL ROD CHAMPS	3	39.60
HI 3107	UPPER SIDE FRAME – SET	2	156.00
HI 3112	LOWER SIDE FRAME – SET	2	231.60
HI 3115	SERVO FRAME SET	1	181.60
HI 3122	LANDING STRUTS	2	79.60
HI 3129	CANOPY MOUNT & HARDWARE	1	47.60
HI 3130	CANOPY SET	1	159.60
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 3132	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 3170	STABILIZER CONTROL ARM (3mm)	2	47.60
HI 3170 A	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 3206	SERVO MOUNTING TABS	10	36.00
HI 3206 A	TAIL PUSH-ROD 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 3024	COLLECTIVE PITCH LEVER SET	1	95.60
HW 3042	PRIMARY DRIVER SHAFT	1	39.60
HW 3045	ALLOY DRIVER GEAR	1	39.60
HW 3050	AUTOROTATION ONE WAY BEARING SET	1	276.00
HW 3053	MAIN SHAFT – 8mm	1	79.60
HW 3054	MAIN SHAFT LOCK RING – 8 MM	1	23.60
HW 3057	TAIL DRIVER BEVEL GEAR	1	68.00
HW 3059	TAIL DRIVER PRIMARY SHAFT	1	39.60
HW 3062	TAIL BOOM	1	79.60
HW 3063	TAIL DRIVER SHAFT SET	1	44.00
HW 3064	TAIL PITCH CONTROL ROD SET	1	31.60
HW 3064 C	TAIL PITCH CONTROL ROD SET	1	71.60
HW 3070	TAIL GEARBOX INPUT SHAFT	1	39.60
HW 3073	TAIL GEARBOX OUTPUT SHAFT	1	39.60
HW 3074	SPACER TUBE – TAIL OUTPUT SHAFT	1	7.92
HW 3098	TAIL ROTOR HUB	1	55.60
HW 3123	LANDING SKIDS	2	79.60
HW 3127	HEX FRAME SPACERS	2	50.00
HW 3161	FLYBAR SEESAW SHAFT SET	1	68.00
HW 3161 A	FLYBAR SEESAW SHAFT SET	1	68.00
HW 3170	WASHOUT PINS	2	12.00
HW 3173	FLYBAR	1	36.00
HW 3180	FEATHERING SHAFT	1	55.60
HW 3190	MAIN ROTOR BLADES 550 mm SET	1	159.60
HW 3192	LINKAGE SET (11 RODS)	11	63.60
HW 3202	TAIL BOOM SUPPORT STRUT	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



RACERKØRER, JAGERPILOT ELLER MÅSKE

HELIKOPTERPILOT!!!

Ja, også du kan udøve og opleve disse spændende udfordringer. Lad RC-hobby blive din nye fritidsbeskæftigelse - og oplev en verden fyldt med action og tekniske udfordringer, og lad bare hele familien være med!!!

Alt i
 helikoptere,
 brændstof
 og el



KYOSHO HELIKOPTERE:
 SR60, NEXUS 46 & 30!

LINDY 25, spændende 170
 cm, godt begyndersæt, helt i
 træ

KUN **550⁰⁰**



Inkl.
 motor **1098⁰⁰**



ALLETIDERS FLYVER

Let at flyve. Flyver op til 1 time/oplad-
 ning. Incl. alt tilbehør, RC, batteri, la-
 der m.m.

1995⁰⁰

2 m svævefly, komplet
 m/fjernstyring m.m.

Fra **1000⁰⁰**



Renault Megane - utrolig stærk bil med
 aluchassis, fart op til 50 km/t.
 Komplet pris m/fjernbetjening,
 batterier, lader m.m.

Fra

1798⁰⁰



KYOSHO USA-1 MONSTER TRUCK
 Inkl. 3.5 ccm motor

4500⁰⁰

Vi importerer Mardave, Corally, ABC, Ikaros, WES-
 Technik, FG, Picco, Bergonzoni, Topas, Kyosho,
 HPI &
 Yokomo brændstof- og elbiler samt naturligvis
 alle reservedele og alt tilbehør.



1:10 BIL med valgfrit karosseri, komplet med RC, ak-
 ku., lader m.m.

KUN **2398⁰⁰**



MC komplet inkl. RC,
 Suzuki
 eller Honda

1998⁰⁰

Interesseret?
 Ring eller fax efter
 2.8 kg's katalog og
 diverse informati-
 onsmateriale inkl.
 fragt kr. 178⁰⁰

Vi har egen import og stort lager af alle typer opladelige batterier.
 Specialpakker fremstilles efter opgave.

RC-hobby: AUTO & SURF A/S

Jollen 2 - 6893 Hemmet

Tlf. 75 28 04 55 - Fax: 75 28 05 00 - www.autoogsurf.dk

Ring og hør om prisen
 på det, du mangler
 - vi har det meste.

HUSK ALTID:
 Vi har reservedele
 til alt, hvad vi
 sælger!