

Modelflyve Nyt 4 95

August • 19. årgang
Kr. 29,50

RADIOSTYRING • FRITFLYVNING • LINESTYRING



MIDWEST - DYNAFLITE - DAVE BROWN og WILLIAMS bros int.



Kataloger fra DYNAFLITE, MIDWEST, WILLIAMS og DAVE DRAUN kan bestilles hos din lokale hobby handel. Import Witzel Hobby 57 67 30 92

MIDWEST FLY

M 159	AERO-STAR .40	vingespænd 163 cm	kr. 975,25	M 176	CHEROKEE	vingespænd 162 cm	kr. 1219,25
M 170	MUSTANG .40	vingespænd 142 cm	kr. 975,25	M 177	HARWART AT-6	vingespænd 219 cm	kr. 2926,25
M 171	MESSERSCHMIT	vingespænd 142 cm	kr. 975,25	M 179	MALIBU .40	vingespænd 160 cm	kr. 934,25
M 172	ZERO .40	vingespænd 158 cm	kr. 975,25	M 180	EXTRA 300s	vingespænd 203 cm	kr. 2926,25
M 173	SUKHOI .40	vingespænd 142 cm	kr. 1097,25	M 181	STAR DUSTER .40	vingespænd 152 cm	kr. 1097,25
M 174	MUSTANG .60	vingespænd 172 cm	kr. 1544,25				
M 175	CORSAIR .40	vingespænd 158 cm	kr. 1097,25	M 2000	Katalog		kr. 12,00

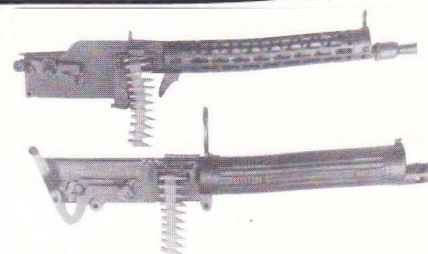
MULTIPLEX-FLAIR FRA MIDTSJÆLLANDS HOBBYHANDEL

For folk, der ikke længere lever i stenalderen



MULTIPLEX

Fjernstyring, modeller og tilbehør
... sin gør modelsport til fornøjelse



160 2" Scale Vickers	kr. 81,00
161 2" Scale Lewis	kr. 81,00
162 2" Scale Spandau	kr. 81,00
163 2" Scale Parabellum	kr. 102,00
168 2" Scale Ammo belt	kr. 23,00

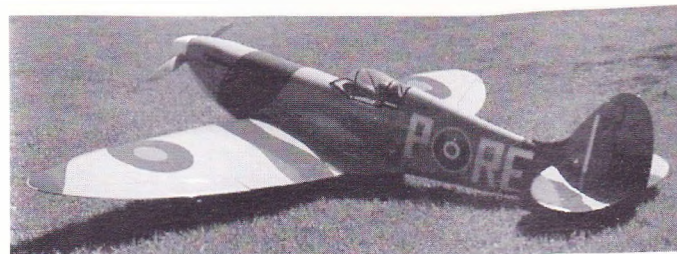
Flair Club
Trainer/
sportsmodel

Vingefang
185 cm
med skumvinge
til 4 kanaler.
med tank, hjul.
hængsler m.m.



kr. 969,-

Nu med dansk byggevejledning



SPITFIRE .61 vingspænd 214 cm kr. 1625,75

**WITZEL
HOBBY**

SCT. HANS GADE 38 - 4100 RINGSTED
TELEFON 57 67 30 92
ÅBNINGSTIDER: HVERDAGE 11-17.30 - LØRDAG 9-13

**DELUXE
MATERIALS**
Technical Excellence

De populære Concept helikoptere fra Kyosho importeres nu i Danmark af AVIONIC

Mange gode grunde til at vælge en Concept helikopter:

En robust og gennemprøvet helikopter – Fas i mange versioner til begynderen eller til expertpiloten – Kan udbygges med tuningsdele i takt med behovet – AVIONIC lagerfører tunings- og reservedele, og du er derfor sikker på hurtig levering – lave priser på reservedele.



KYO21331 Concept 30 SR-Tkr. 1.995,-
KYO21421 Concept 30 SR-T/m. OS 32F-Hkr. 2.995,-
KYO21331W Concept 30 SR-T/m. Webra 32Fkr. 3.245,-
KYO21302 Concept 30 SR-Xkr. 3.195,-
KYO21302W Concept 30 SR-X/m. Webra 32Fkr. 4.295,-

KYO3565 Concept 30 SRkr. 2.695,-
KYO21361 Concept 60 SRkr. 5.995,-
KYO21361W Concept 60 SR/m. Webra 61Fkr. 7.975,-
KYO21361O Concept 60 SR/m. OS 61SXHkr. 8.245,-
KYO3546 Concept EPkr. 2.960,-

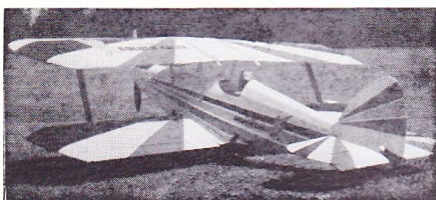
Ring for mere information eller du kan henvende dig hos din lokale hobbyhandler.



Islander - spv. 127 cm, vægt ca. 1900 g
beregnet for 2 stk. Speed 500 elmotorerkr. 495,-



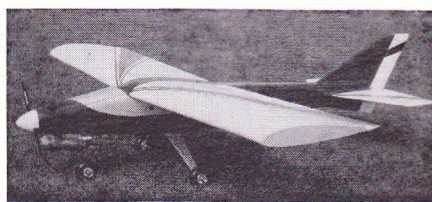
Hummingbird - spv. 112 cm, vægt ca. 950 g
beregnet for Speed 500 elmotorkr. 295,-



Golden Eagle - Glasfiberkrop og styroporvinger
spv. 119 cm, motor: 6,5 - 7,5 ccmkr. 957,-



Dash 7 fra ROBBE - spv. 180 cm,
vægt ca. 2100 gkr. 875,-
Understelkr. 269,-
Elsætkr. 472,-



Graduate - velflyvende træner model
m/glasfiberkrop og Styroporvinger,
spv. 142 cm, motor: 6,5 - 7,5 ccmkr. 531,-

Nyt Fjernstyringsanlæg

Spørg Avionic til råds hvis du tænker på nyt fjernstyringsanlæg. Du vil hos os altid få et godt tilbud, – og vi har et stort udvalg i alle de kendte mærker.

MODELLER EGNET TIL UNDERVISNINGSBRUG:

Blue Phoenix 2m RC-svæverkr. 295,-
Spirit 2m RC-svæverkr. 440,-
Gentle Lady 2m RC-svæverkr. 360,-
Sophisticated Lady 2m RC-svæverkr. 432,-
Panda RC-svæver. 134 cmkr. 385,-
Panda Elektro svæver 134 cmkr. 524,-
Robbe Disco. RC-svæver. 134 cmkr. 312,-
Riser 2m RC-svæverkr. 396,-
Felix Jedelski RC-svæver. 180 cmkr. 495,-
Cirkada (fritfl.) 120 cmkr. 126,-
Termik (fritfl.) 120 cmkr. 119,-
Larken (fritfl.) 100 cmkr. 88,-
Höken (fritfl.) 61 cmkr. 72,-
Robin (gummimot. model) 75 cmkr. 131,-



Freedom 20 motormodel 140 cmkr. 612,-
Eaglet 50 motormodel 127 cmkr. 504,-
Perfekt Trainer 40 motormodelkr. 668,-
Yamamoto motormodel 145 cmkr. 550,-
Taxi II motormodel 150 cmkr. 699,-
Robbe Charter motormodel 150 cmkr. 496,-
Trainer 40 motormodel 150 cmkr. 762,-

Ved køb af byggematerialer i større mængder ydes rabat.

Agenturer:

R&G Glas og Epoxy · ORACOVER · EXTRON · KAVAN · SIG · Chris Foss · MFA England · FLAIR · Airfly Modelle · Rodel Modell · J. Perkins · Gleichauf · Hobbyträ · Greven · Jamara · Aeronaut · IKARUS · Carl Goldberg · Great Planes · Top Flite · DuBro · Kyosho

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

ASP-MOTORER



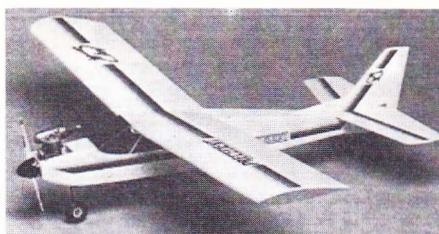
Alle med dobbelte kuglelejer

FS-65 firtakt	1325,-
FS-80 firtakt	1450,-
0.12 - totakt	385,-
0.15 - totakt	435,-
0.26	525,-
0.32 - Super rød top	585,-
0.40 - Super rød top	645,-
0.46 - Super rød top	675,-
0.53 - Super rød top	735,-
0.61 - Super rød top	925,-
0.75 - Super	995,-
0.91 - Super	1095,-
1.06 - Super	1195,-

Stort udvalg i
propeller, tilbehør m.m.
med alt tilbehør

RING EFTER GRATIS PRISLISTE

BEGYNDERTILBUD



Hi-Boy byggesæt med skumvinger, ASP.32 Super motor, propel, beklædning, hjul m.m.
SAMT FLASH 5 RADIOANLÆG..... 3399,-



TRAINER 40
155 cm, samlet og beklædt..... 1085,-

TAKE-OFF

v/ Lars Korup
Ulsbilsager 1. 2791 Dragør.
tlf./fax 32 53 88 28

Hverdage mellem 18.30-20.00
samt weekenden 12.00-17.00.

- ABENT FOR BESOG EFTER AFTALE -

HITEC RADIOANLÆG



FLASH 5

5 kanals computer anlæg
til 2 modeller, 4 servoer,
accuer sender/modta-
ger/lader.

RING EFTER
BROCHURE!

Introduktionspris..... 2099,-

VI FORTSÆTTER SUCCESSEN:



Prism 7, 7 kanal computeranlæg
incl. 4 stk. HS-422 servoer, accuer sender/
modtager lader. Kan gemme 3 modeller,
mixer-muligheder og meget mere
Andre anlæg - se iverigt MFN nr. 6/94

TILBUD
2695,-

Stort udvalg i servoer til
yderst konkurrencedygtige priser - RING!

Vi forhandler desuden varer fra: Kyosho, Great Planes, SIG, Proctor, Balsa USA, Hobbico, Solarfilm, Williams, Lanier, Dynaflyte, Goldberg, Dubro, Cox, APC, House of Balsa, Thunder Tiger, Jamara, Krick, Aviomodelli, Tony Clark, Rossi, Weston, Midwest, Pica, Ben Buckle, Argus, FMT.



MOSKITO SYSTEM

En ny idé til nybegyndere, allround piloter og kunsthjvningseksperter.

Moskito Basic

Helikopterflyvning kræver sit grej og sin mand/kvinde. Når du skal starte, får du ingen bedre og billigere helikopter end Moskito Basic.

Vejl. pris kr. 2950,-

Efter at have lært helikopterflyvning, kan du viderebygge den til allround versionen og igen til ekspertvers.

Reserveudslager i Danmark med hurtiglevering.

Spørg forhandleren efter:

robbe/Schlüter helikatalog, over 100 sider med helikopter og tilbehør.

Vejl. pris kr. 45,-

robbe hovedkatalog, over 500 sider med alt indenfor hobby.

Vejl. pris kr. 85,-

robbe/Schlüter katalog (fra forrige år) med friske nyheder indlagt.

Vejl. pris kr. 15,-

robbe hovedkatalog (fra forrige år) med friske nyheder indlagt.

Vejl. pris kr. 25,-

Danskttekstet robbe katalog med 72 sider.



Husk - Indenfor modellflyvning er **robbe** nu eneste store og kendte fabrikat, der lagerføres og distribueres komplet i Danmark. Vigtigt, når du skal have reservedele, moduler o.s.v. i en fart!

En gros salg og import-komplet dansk lager med kviklevering ...

Maaetoft DMI

Postboks 308 · DK-8900 Randers · Telefon 86 43 61 00 · Fax 86 43 77 44

SILVER STAR modeller siden 1960



Ny Hirobo Shuttle

Hirobo har lanceret 3 nye modeller af den populære Shuttle helikopter. Rotorhovedet er ændret med nye bladholdere, navet er forkortet, ny stabilisator control-arm, stærkere hovedramme med lettere montering af motor, større tank på 250 cm³, større halerotorblade og mere præcis styreforbindelse til halen. ZX modellen har ændret remskive og blæserhjul. Den nye *De Luxe model ZXX* har tryklejer i rotorhovedet, metal squashplade og -radius arm. Lodret aksel startsystem.

Leveres med den nye OS 32 SX-H, eller Magnum Pro 36-H.

Ring efter gratis brochure.

CESSNA-CARDINAL

Se de andre flotte modeller i AVIOMODELLI kataloget.



KATALOGER - hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importøren.

Simprop hovedkatalog	kr. 75,00
Simprop nyheder	kr. 6,00
OS motorkatalog	kr. 3,80
Thunder tiger katalog 1991 + nyhed 1992/93	kr. 60,00
Aviomodelli katalog	kr. 25,00

PANDA 1/10 BRÆNDSTOFBILER

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



Alfa Romeo

Flere spændende Panda modeller:

Ring efter gratis brochure over Panda brændstofbiler.

SIMPROP ELEKTRO- og SVÆVEMODELLER



Simprom fremstiller en hel række højtydende elektro- og svævefly. Se SIMPROP nyhedsprospekt.

Simprop Cygnus

Simprop / Sanwa Cygnus er et helt nyt universal radioanlæg.



Cygnus leveres med Der Kleine modtager (JR, Futaba, Multiplex eller Simprop stik).

Senderen kan leveres som standard 4 kanal, der kan udbygges til 6 kanaler. Ved montering af kassette med LCD panel ændres senderen til et computeranlæg med mulighed for 3 modeller i hukommelsen.

Ring efter gratis brochure.

Simprop Discharger

forhindrer at dine akkumulatorer mister kapacitet på grund af "Memory Effekten". Dischargeren aflader automatisk akkumulatorer med 4-, 5 og 8 celler.



Discharger, kr. 375,00

SILVER STAR MODELS

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

Prøv først hos din sædvanlige forhandler.

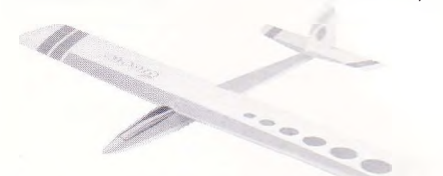
Kan han ikke levere, er du velkommen til at kontakte os. Vil du besøge os, så ring i forvejen.



Ridge Runt. Smart lille trainer eller sportsmodel. Styling på balanceklapper og højderor. Kan flyve på skrånt eller højstart. Spv. 125cm. kr. 220,00



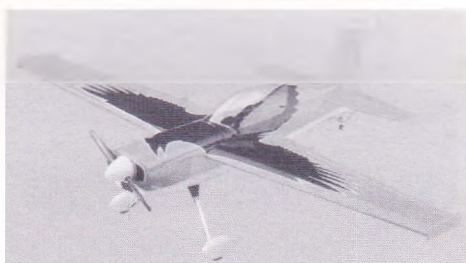
Super Ridge Runt. En hot model for den øvede skrånt-pilot. Balanceklap, højde- og siderorsstyring. Vinge i skum med balsabeklædning. Eppler 374 profil. Spv. 131cm. kr. 385,00



GIGOLO. Altvejs skråntmodel. Kunstflyvningsdygtig. Spændvidde 140 cm. Vægt ca. 850 gram. Byggesættet indeholder skumplastkærner, balsavinge, beklædning og præcisionsstandsede dele. 469,00

GLOBAL GLØDERØR

Gløderør 4-takt	kr. 19,00
Gløderør nr.3 competition	kr. 50,00
Gløderør lang	kr. 18,00
Gløderør R/C lang med bjælke	kr. 23,00



RAVEN. Smart Airshow træmodel til 10cm³ motor. Spændvidde 155 cm. Sættet indeholder bl.a. spinner, hjulkasser og klæbemærker. kr. 1.198,00



CUTLAS 45. Sporty fly efter den berømte US Navy.

Spændvidde - 150 cm. For 6,5-8 cm³ motorer.

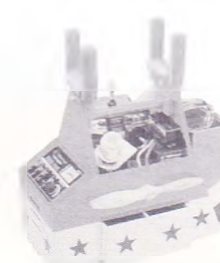
CUTLAS 45. kr. 749,00

CUTLAS 10. kr. 365,00



Q. B. 15H. Begyndermodel med styring af højde- og siderør samt motorkontrol. Spændvidde 126 cm.

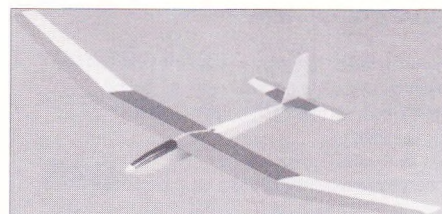
Byggesættets høje kvalitet gør bygningen af denne model til en leg. **NEDSAT** kr. 298,00



FLYDBUDDY. Smart byggesæt til flightbox. Der er plads til brændstof, sender, starter, 12v akku, power panel og meget andet. Field Buddy er let at samle da alle dele er udsikret. kr. 216,00

PowerPanel. kr. 198,00

Starter. kr. 249,00



EASY ANSWER. Velflyvende model i den populære 2 m klasse. Eget både til begyndere og konkurrencepiloter. Spændvidde 195 cm. kr. 275,00

EASY ANSWER - klar til beklædning. kr. 635,00



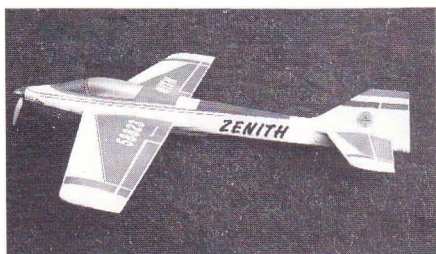
AXMO MODELLER

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

Ring efter gratis GLOBAL katalog!

SENSOMMER-TILBUD !

Danmarks største udvalg i kunstflyvningsmodeller



ZENITH

Konstrueret af Ivan Kristensen
for 10 cm³ motor, glaskrop
fra kr.

1998,-



EXCELSIOR

Træ/skum model for 20 cm³ motor
kr.

1698,-

R/C HELICOPTER SIMULATOR

*The Ultimate
In R/C
Helicopter
Realism*

HELIKOPTER SIMULATOR TIL
FUTABA OG GRAUPNER

Simulatoren er forprogrammeret med populære
træner helikoptere og indeholder et væld af
muligheder for indstilling af helikopteren
og vejrliget.
Du kan knuse lige så mange
helikoptere du vil for kun kr.

995,-

Danmarks billigste computer radioanlæg

Hi-tec Flash 5

computeranlæg med
4 servoer, accuer og lader

kun kr. **2095,-**



FUTABA FC-16

computeranlæg med 1 servo
kun kr.

2299,-



HI-TEC PRISM 7

computeranlæg med 4 servoer, accuer
og lader
kun kr.

2695,-

Danmarks billigste servoer



Standard servoer - fra kun kr. **89,-**

Micro servoer - fra kun kr. **195,-**

DIVERSE UDSTYR

Brændstofslange, god kvalitet, pr. mtr.	kr.	15,-
Brændstoffiltere, 2 stk.	kr.	19,-
Cyanolim, 20 gram tyk eller tynd	kr.	29,-
PRO Cyanolim, 20 gram til forskellige formål, - tynd, middel, tyk, flexibel, metal, plast.	kr.	36,-
Cyano acellerator	kr.	41,-
Titelbond, - slipbar hvid lim.	kr.	20,-
Foliejern.	Kun kr.	239,-
Solarfilm, pr. mtr.	Fra kr.	25,-
Oracover, pr. mtr.	Fra kr.	38,-
Solartrim.	Fra kr.	29,-
Trimline, i alt 20 mtr. striber	kr.	28,-
Optrækkeligt understel, 2-hjuls	Fra kr.	220,-
Alu spinner, fra 51 mm.	kr.	71,-
Propelafbalancer	kr.	45,-
Sullivan kabler.	Fra kr.	39,-
El-motorer fra Graupner, Robbe, AeroNaut Multiplex og Simprop.	Ring om priser!	
Sikkerheds propelmotrikker	Fra kr.	30,-
Sportspilot, bemalet	Fra kr.	34,-
Jetpilot, bemalet.	Fra kr.	51,-
Propeller fra Graupner, APC, Master, AeroNaut, Dynatrust m.fl. - også træpropeller!		

MOTORER

Vi leverer næsten
alle typer motor,
også til
stormodeller!



SC MOTORER:

SC 32 AERO RC ABC.	kr.	589,-
SC 40 AERO RC ABC.	kr.	594,-
SC 46 AERO RC ABC.	kr.	685,-
SC 61 AERO RC ABC.	kr.	725,-
SC 75 AERO RC ABC.	kr.	865,-
SC 91 AERO RC ABC.	kr.	901,-
SC 108 AERO RC ABC.	kr.	1089,-
SC 65 F/S RC ABC ENG.	kr.	1363,-
SC 80 F/S RC ABC ENG.	kr.	1539,-

MODELLER

Vi leverer næsten alle modeller på markedet.
Ring og spørg om pris på modellen, du ønsker!

FKS:



Electra fly m. motor.
Spv. 220 cm. Kun kr. 437,-

Få vores prisliste '95 næste gang du ringer

Vi sender
som
postordre
i hele
landet

HOBBY WORLD



Langelandsvej 9
4220 Korsør
Tlf. 58 35 12 30

Åbningstid:
Mandag - fredag: kl. 10 - 18.
Lørdag efter aftale

v/ Birgit og Erik Toft



Modelflyve Nyt 4/95

REDAKTION:

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

Grenredaktører:

Radiostyring:
Anild Larsen, Rugmarken 80,
8520 Lystrup
Tlf. 86 22 63 19 (RC-unionen)

Poul Møller
Morbærvangen 9, Fensmark,
4700 Næstved
Tlf. 55 54 65 53

Linestyring:
Jan Lauritzen
Humblebækgade 35, st.th.
2200 København N
Tlf. 38 34 34 54

Fritflyvning:
Jørgen Korsgaard
Ahornsweg 5, Ellund
D-24983 Handewitt
Tyskland
Tlf. 0049-4608-6899

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

Medarbejdere ved dette nummer:
Klaus Egeberg, Erik Knudsen,
Erik Pedersen, Simon Johansen,
Andy Crisp, Rob M. M. M. M.
Henrik R. Sommer, Steen Høj
Rasmussen, Allan Møntzen, Claus
Johansen, Erik Nymark, Ole Schou

Redaktion:

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

Ekspedition:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3,
5762 Vester Skerninge
Postgiro nr. 7 16 10 77
Tlf. 62 24 12 55
(i alm. kontortid)

Annonceekspektion:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3,
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 12 55 (i alm. kontortid)

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund
Klaus Egeberg, formand
Søndervangsvej 5,
4583 Sjællands Odde
Tlf. og fax 53 42 71 40

Abonnement og lossalg:

Abonnement for 1995 koster i Danmark
189,- for alle 6 numre. I de øvrige nor-
diske lande er prisen kr. 200,- og i det
øvrige udland kr. 189,- + forsendelses-
udgifter.
Lossalgseksemplarer koster 29,50 og
kan købes i en række kiosker landet
over samt på bladets ekspedition.

Udgivelsesterminer:

Modelflyve Nyt udkommer den 10. i
månederne februar, april, juni, august,
oktober og december.
Annoncemateriale skal være os i hæn-
de senest 6 uger før udgivelsesdato.

Oplag: 4.700 eksemplarer

Produktion:

a-offset, Holstebro

Materiale til Modelflyve Nyt:

Indlæg og artikler til Modelflyve Nyt
sendes enten til den pågældende
fagredaktør (se adresse herover) eller
til bladets redaktion. Materiale til
unionsmeddelelserne skal dog sendes
til den relevante unions sekretariat

Oplysninger og meninger:

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

Noter side 8

Læserbrev side 11

John Møller om indstillings- og
indfaldsvinkel.



En modelbyggers oplevelser side 12

Til tider kan der komme noget helt
uventet ud af at bygge en model
– f.eks. en eventyrrejse til Grønland,
fortæller Erik Pedersen.

Sådan flyver jeg F1A side 15

Af Andy Crisp.

En Spitfire bliver til side 18

7. del af Rob Millinships beretning
om bygning af en Spitfire.

FirePower gløderør side 21

– prøvet af Poul Møller.

Tips side 21

Algebra 1000 side 22

Poul Møller om bygning af og flyvning
med denne termiksvæver med en
spændvidde på 3.10 m.



Min model/vores model side 26



»Von Stroh« side 27

Claus Johansen har leveret tegninger
og byggevejledning til et simpelt elfly
til Speed 400 motor.

Produktinformation side 30

Anmeldelser side 32

Fire nye bøger fra
Verlag Für Technik und Handwerk.

Elektrisk Morane-Saulnier MS.5 ... side 33

Poul Møller er en af dem, der har
fulgt Claus Johansens opfordring
til at lave en lille el-model med
Speed 400 motor.

Et vellykket arrangement side 34

Jysk Modelflyvermøde 1995.

RC-referater side 35

Bastrup flyvernes vandtræf –
NFK Expert Cup '95 – NFK Open '95
– Påskekranter F3F – Als Cup '95 –
JM F3B '95 – 2m Cup, Holbæk –
DM Populær-Skala – Svævetræf hos
FALKEN – SMSK 2m-Cup –
NFKs modelflyvedag – Hobbytræf hos
KFK – Stormodeltræf i Brande.

Nyt fra LSF side 44

RC-unionen side 44

RC-unionens videofilm til udlejning.
Officiel stævnekalender.
Orientering fra styringsgrupperne.
Indbydelser.

Linestyrings-unionen side 48

Fritflyvnings-unionen side 48

Kalenderen 1995
Indbydelser

Opslagstavlen side 49

*Materiale til Modelflyve Nyt nr. 5/95 skal være grenredaktørerne i hænde
senest den 19. august, og til nr. 6 skal det være fremme senest den 24. oktober.*

Forsidebilledet: RC-redaktør Poul Møller med sin nye Algebra 1000 termiksvæver.
Foto: Ole Christiansen.

Næste nummer af Modelflyve Nyt udkommer den 10. oktober.

Det er udvidet til ikke færre end 64 sider, og vi bringer bl.a. en test af modellen »4-40« til firetakts-
motor og en minitest af Precedent T-180. Desuden referater og masser af billedstof fra sommerens
spændende modelflyvebegivenheder i ind- og udland.

NOTER



28. Internationale KZ Rally, Stauning

Hvis man ikke før har været til KZ-Rally, bør man unde sig selv den glæde og oplevelse, det er at se så mange flotte flyvende gamle maskiner.

I år var det noget særligt, idet man havde en speciel »gæst«, nemlig en Mosquito-jager fra 2. verdenskrig. Det var 50 år siden, en Mosquito-jager sidst havde været her i landet, nemlig dengang Gestapo-hovedkvartererne på Århus Universitet, Shell-huset i København og Husmandsskolen i Odense blev bombet.

Besøget af Mosquito-jageren var en gave til den afgående formand Magnus Pedersen, som også fik en flyvetur i jageren.

Magnus sagde i den anledning blandt andet, at det havde været den største oplevelse i hans liv.

Den engelske pilot udtalte om aftenen, at han havde fløjet mange steder i verden, men i aften følte han, at han var blandt venner.

Leder

Vi vil fred her til lands...

Dette skrives, mens Skt. Hans aften nærmer sig, og fra radioen lyder overskriftens ord fra Midsommervisens sidste vers. Inspirationen til at bruge denne linje skyldes, at RC-unionen for tiden er belastet af en række ganske unødvendige sager vedrørende modellflyveres indbyrdes stridigheder.

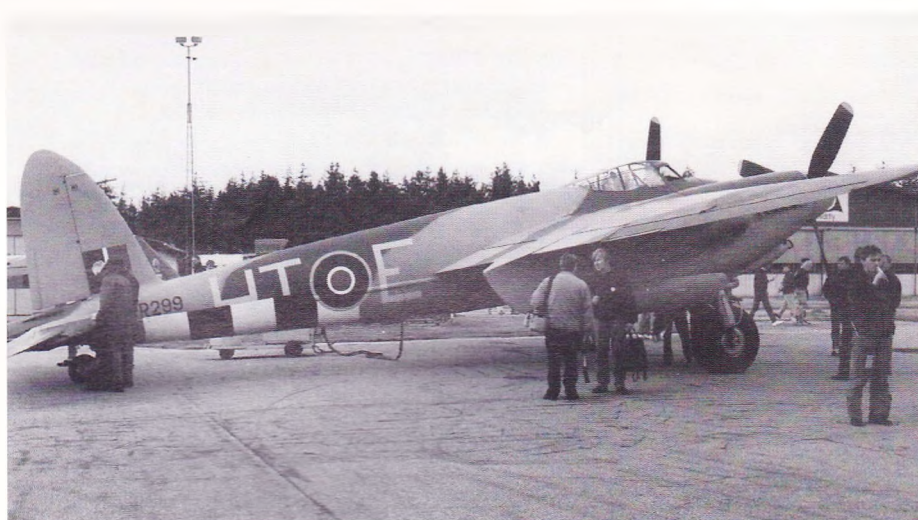
Det skulle gerne være sjovt at dyrke modellflyvning, og i al almindelighed er det også tilfældet. Indimellem kan fornøjelsen dog blive ødelagt, bl.a. når vi bliver udsat for urimelige angreb fra modstandere i form af fanatiske naturfredningsfolk, uforstående kommunale myndigheder, miljøorganisationer og lign. Disse modstandere kan vi dog normalt overvinde eller komme overens med ved hjælp af fornuftig kommunikation, saglige argumenter og imødekomende optræden.

Kan glæden ved modellflyvning reduceres af udefra kommende modstandere, så kan den imidlertid ødelægges næsten totalt, når modstanderne kommer fra egne rækker. Når modellflyvere kriges indbyrdes, stjæler hinandens flyvepladser eller endog går så vidt som til at poli-

tianmelde hinanden for forhold, som kunne ordnes i mindelighed, hvis man blot var i stand til at tale fornuftigt sammen, så borttager de ikke blot vores glæde ved modellflyvning. De skader også vores fælles sag i en grad, som de næppe selv aner konsekvensen af. Et gammelt ord siger, at den, der lever ubemærket, lever godt. Det gælder også for modellflyvere. Rettets myndighedernes øjne først på os, bringes vi i en position, hvor vi konstant må forsvare os. Myndighederne løser nemlig nemmest et problem ved totalt at fjerne dets årsag, d.v.s. ved at forbyde modellflyvning.

For øjeblikket overvejer en politimester at indføre forbud mod modellflyvning i en hel politikreds, udelukkende fordi en enkelt, ubesindig person i tankeløs galskab har anmeldt sine tidligere kammerater for uforsvarlig flyvning. RC-unionen kan forhåbentlig forhindre dette skridt, idet anmeldelsen forekommer aldeles ubegrundet. Jeg håber imidlertid, at denne særdeles kedelige affære kan mane lidt for iltre temperamenter til besindighed og medvirke til, at vi fremover kan omgås hinanden med lidt større omtanke, således at der bliver plads til det egentlige: fornøjelsen ved at flyve med modellfly i samvær med gode kammerater.

Klaus Egeberg.



AI



KZ-rallyet i Stauning trækker ikke mindst mange skalabyggere til, hvilket dette billede tydeligt viser, idet det er to modellflyvere fra Brønderslev MFK, som står og måler KZ VIII flyet op.

AI

Per Weishaupt

æresmedlem i Dansk Modelflyve Veteranklub

I anledning af Odense Model Flyveklubs 60-års dag har Dansk Modelflyve Veteranklub udnævnt Per Weishaupt som æresmedlem. På sin 77-års fødselsdag den 21. april fik han ved en lille højtidelighed overrakt et æresdiplom af klubbens formand, Erik Knudsen, som også takkede Per Weishaupt for hans store uegennyttige arbejde til gavn for dansk modelflyvning, hvorfra blot nævnes nogle få eksempler.

Det første skridt på Per Weishaupts løbebane indenfor dansk flyvning var at tage initiativ til at organisere dansk modelflyvning. Rigtig mange flyveinteresserede har påbegyndt deres flyverkarriere som modelflyver, dernæst fløjet svæveflyvning og så til sidst påbegyndt motorflyvning.

For 60 år siden – 7. april 1935 – stiftede Per Weishaupt Odense Modelflyveklub som den første klub i Danmark. Flyveinteressen var stor, og da først begyndelsen var gjort, dannedes der hurtigt en række klubber over hele landet.

Det var også Per Weishaupt, der tog initiativ til i august 1937 at samle klubberne i Dansk Modelflyver Forbund, som hurtigt blev optaget i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab på lige fod med forbundene for svæveflyvere og motorflyvere.

Da der i 1946 skulle ansættes en forsteinstruktør i Dansk Modelflyver Forbund, var det naturligt, at valget faldt på Per Weishaupt. Takket være hans store indsats voksede antallet af modelflyvere stærkt i de følgende år. Senere blev Per som bekendt redaktør af Flyv og generalsekretær i Kongelig Dansk Aeroklub, men han bevarede hele tiden interessen for og tilknytningen til dansk modelflyvning.

Til stede ved overrækkelsen var nogle få »gamle« medlemmer fra OMF – Gustav Binderkrantz, Ole Frederiksen, Oscar Vang og Otto Jespersen, som var mødt op for at lykønske Per Weishaupt og mindes deres fælles pionerdage med de mange spændende modelflyveoplevelser.

Desuden deltog fra veteranklubben Eli Nielsen, Poul Rasmussen samt undertegnede.

Sammen med Per Weishaupt og fra Tove havde vi nogle særdeles hyggelige og interessante timer, hvor mange begivenheder og personer fra gamle dage mindedes ...

Erik Knudsen



Modelflyvepioner m.m. Per Weishaupt med sit diplom som æresmedlem i Dansk Modelflyve Veteranklub. Personerne i baggrunden er fra venstre Ole Frederiksen og Oscar Vang – begge »gamle« medlemmer fra Odense Model Flyveklub.

Navigationshjælp

Det var rimelig let at finde vej til årets jyske pilotmøde i Lystrup.

Der var nemlig en klar og entydig vejvisning ved hjælp af de skilte, der ses på billedet herunder.

Skiltene er lavet, og billedet er taget af Jørgen K. Hansen.

Vi glemte tegneren

I Modelflyve Nyt nr. 3/95 var der en tegning på side 42.

Desværre glemte vi at oplyse, at denne flotte tegning er udført af en af Modelflyve Nyt's tyske fans, Horst Wenchel, som er en meget aktiv RC-mini-svæverpilot.

Undskyld til Horst Wenchel.

AI

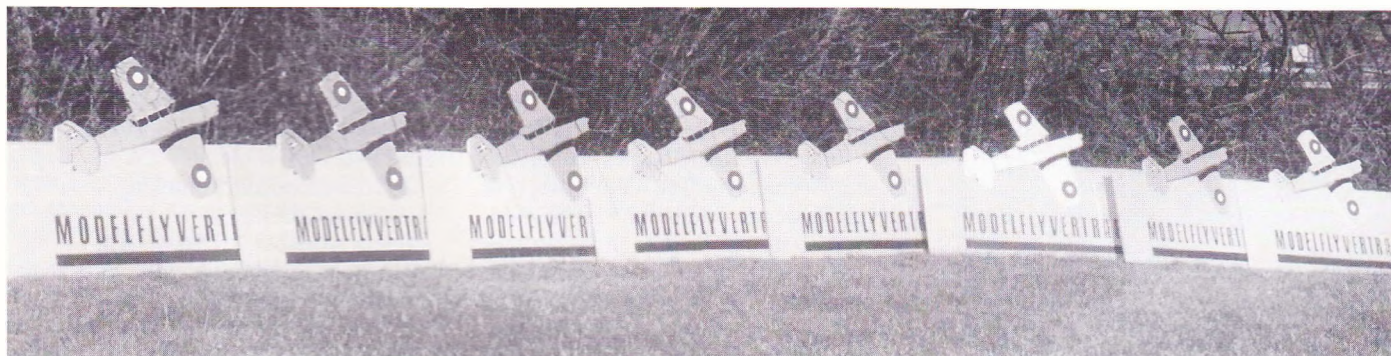
Oldtimerstævne

Egeskov bliver i weekenden 16.-17. september skuepladsen for et oldtimerstævne.

Det er dansk Modelflyve Veteranklub, der arrangerer konkurrencen for oldtimermodeller i forbindelse med sit årlige landsmøde.

Tilskuere er naturligvis velkomne – der flyver lørdag fra kl. 14 til 18 og søndag kl. 10-14.

Nærmere ved Erik Knudsen på tlf. 97 35 17 67.





Familiesport

Kom ikke og påstå, at modellflyvning ikke er en familiesport.

Ved Sønderborgs MFK's hygge-træf i 1993, var der ikke mindre end 3x2 generationer repræsenteret.

På billedet ses med »seniorerne« forrest fra venstre Arne Hansen, Falken, (idémanden til fotoet) med sønnen Keld bagved. I midten Keld Jensen, Sønderborg MFK, med datteren Gitte bagved.

Og til højre Gunnar Frandsen, Haderslev MFK, med sønnen Kim.

Den opmærksomme læser vil bemærke, at de tre seniorer alle flyver Big Lift (hvem sagde gammelmandsflyver?), hvorimod den yngre generation flyver med de mere hidsige modeller:

Gitte med F3B-svæver og Keld og Kim med henholdsvis Extra 230 og Extra 300 stormodeller.

KF



Succesrig Lollipop

Modellflyve Nyts el-svæver har levet op til forventningerne om god ydelse. I Viborg fløj Claus Johansen sin model til en andenplads, og Erik Dahl Christensen opnåede en fjerdeplads. I en uformel konkurrence ved Elektroflyveklubbens forårstræf vandt Poul Møller med sin Lollipop.

60 år

Det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ved det; men den garvede fritflyver, vores allesammens HENNING NY-HEGN fyldte den 11. maj 60 år.

Stort til lykke!

Han fejrede dagen lidt stille, men vandt så *World Cup* konkurrencen nogle dage senere i Cambrai i Frankrig. Hans bedste fødselsdagsgave, sagde han selv!

Vi ønsker ham mange gode oplevelser i fremtiden!

JK.

Her er et ungdomsbillede



Landsmodellflyvedagen Kristi-Himmelfartsdag den 25. maj 1995.

25 klubber reagerede på RC-unionens pakke med materiale til dagen.

Men meget kort tid før det hele skulle »gå i luften«, var der kun seks klubber, der havde reageret. Derfor valgte bestyrelsen at nedprioritere vore materialer. Men efterhånden som tiden nærmede sig, endte vi op med 25 klubber, som fik tilsendt materiale.

Vi bad om respons på materialet. Nogle få klubber har reageret og sendt os konstruktiv kritik. Forslagene herfra vil blive taget med, når næste års landsmodellflyvedag forberedes.

AI

Forsikringsnyt

I forbindelse med den generelle skærpeelse af forsikringsselskabernes vilkår har enkelte selskaber indført den praksis, at genstande, der er omfattet af Luftfartslovens ansvarsbestemmelser, ikke dækkes af almindelige familieforsikringer.

I en aktuel sag, hvor et medlem har fået stjålet bl.a. en sender fra sit hjem, har forsikringsselskabet nægtet at udbe-

tale erstatning, idet man hævder, at der er tale om et stykke flyudstyr, som der skal tegnes særlig forsikring for. Medlemmet har anket afgørelsen til Forsikringsankenævnet, og RC-unionen vil bringe nyt om sagen, så snart ankenævnets afgørelse foreligger.

Indtil en klar afgørelse foreligger, opfordres alle RC-unionens medlemmer til at sikre sig, at deres almindelige forsikringer vedr. tyveri og brand også omfatter modellfly og modellflyveudstyr.

KE

Internationalt skalatræf

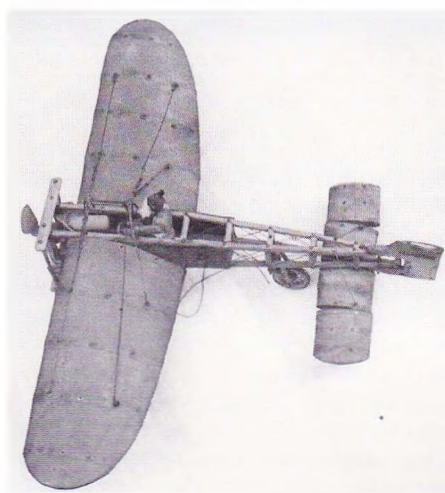
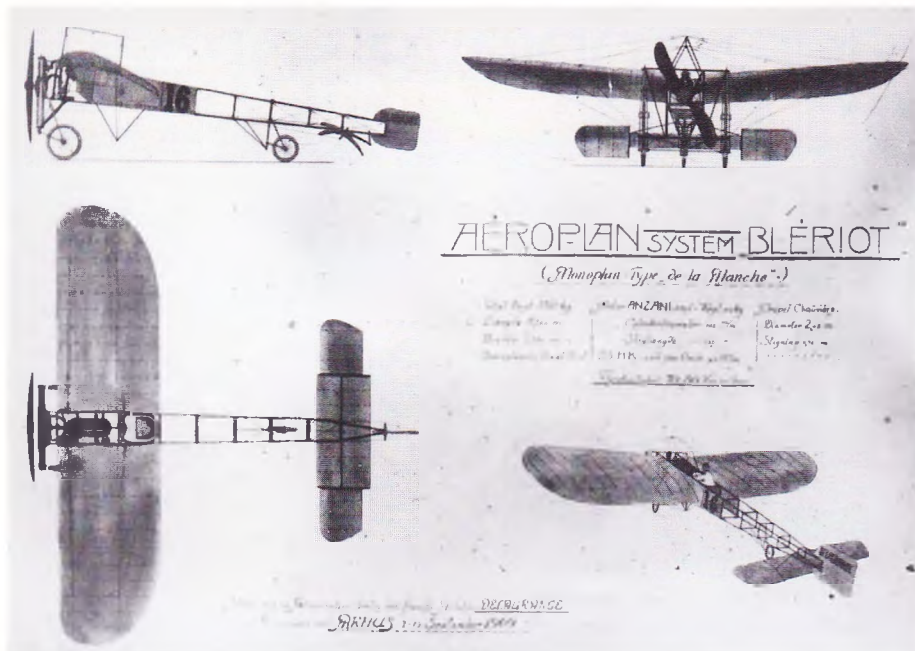
Hvis man synes, at det er for langt at tage til VM i Japan for at se på eller deltage i en international skalakonkurrence, kan man tage til Valencia i Spanien til efteråret.

Fra den 6. til den 8. oktober afholdes der Europa Star Cup. Der flyves i klasserne F4C og F4C-X.

Interesserede kan kontakte Alfonso Garcia.

Poeta Alberola, 20 5A 46018, Valencia, Spanien.
tlf. 0034 6 3844633.

PNM



En gammel, god hobby

At bygning af modelfly er en gammel hobby, viser disse to billeder, som vi har modtaget fra Svend Åge Johansen i Værløse.

Billederne er taget af Keld Preuthun. Det store er en affotografering af et postkort, der formodentlig er solgt i forbindelse med nogle flyvninger med Blériot aeroplanet ved Århus i september 1909.

Det andet billede er af en model af dette fly. Den er udført i 1911 og står i dag i privateje i Silkeborg.

Nekrolog

Fredag den 9. juni klokken 15.15 afgik en Buffalo ved døden.

Knap 20 kg prægtig flyvemaskine - så flot og skinnende - led en forfærdelig skæbne. Modellen, der er en af en serie på 3, har været 5 år undervejs. Prisen skal vi ikke snakke om.

Efter mange problemer skulle denne herlige maskine i luften. Der flyves i ca. 5 min. derefter tændes røgaggregatet. Flot syn, men så.. et af de tre propelblade knækker af. Lyden kan ikke beskrives. Hvad der derefter sker, foregår i slowmotion. Rystelserne er så voldsomme, at maskinen bliver slået i stykker i luften. krængeror bliver revet af og beskadiger halefinnen. Motoren rives ud af brandskottet og styrter sammen med cowl, spinner, tændingssystem og røgaggregat til jorden. Flyet går i fladspin, men kan stadig påvirkes, og piloten får på mirakuløs vis nodlandet - hvilket absolut ikke er for begyndere.

Pilot og hjælpere styrter til flyet for at se på skaderne. Det ser helt ud på afstand, men viser sig at have fået store skader. Modellen er ødelagt pga. rystel-

ser. Der er meget stille, ingen siger noget.

Men så.. røg stiger op fra marken. Der iles til stedet. Motoren brænder. Oli- en fra røgaggregatet er antændt af en gnist fra de kortsluttede batterier til tændingen. Branden er hurtigt udbrændt, og vand fra en nærliggende å får lige så hurtigt slukket resterne.

Som læserne sikkert kan fornemme, har det skete gjort stort indtryk på mig. Vi er mange, der sender Erik Huber en venlig hilsen/tanke, når dette læses.

Man bliver rystet, når der sker den slags ting.

Derfor: flyv altid fra godkendt flyveplads, og husk at have forsikringen i orden. Disse ting var på plads her, og der skete ingenting.

Dette med sikkerhed på flyvepladsen kan også være et spørgsmål om en let tilgængelig pulverslukker. Jeg skal ikke male F.... på væggen, men havde det været senere på året, og havde kornet været tørt, hvad så?

NB

Op med humøret Erik!

De venligste tanker

OY 4756, Allan M. Radioflyveklubben

Husk det nu!

»Piper Cub og Sopwith Pup«

Fra John Møller har vi fået følgende skrivelse:

Jeg havde ellers sagt til mig selv, at nu ville jeg ikke skrive til Modellflyve Nyt mere - man blev alligevel ved med at skrive »Piper Cub« og »Sopwith Pup«, men da jeg fik nr. 3/95, kunne jeg ikke holde mig i ro.

På side 34 er der en fejl, der går igen ikke mindre end 6 gange. Det drejer sig om beskrivelsen af en »Model indfaldsvinkel-måler«.

Efter 40 år i Flyvevåbnet, heraf en betydelig tid som »chauffør« og instruktør i de højere luftlag, stoder det mit øje (m.m.), at man klumrer i det aerodynamiske.

De to ting, der forveksles er:

1) Angle of Incidence= indstillingsvinkel

2) Angle of Attack= indfaldsvinkel

ad 1) Tager man en lup, kan man se, at instrumentet ganske rigtigt hedder »Model Incidence Meter«, d.v.s. indstillingsvinkelmåler.

Dette er en fast vinkel mellem flyets centerlinie og plankorden (forbindelseslinien mellem profilet forreste og bageste punkt). Denne vinkel ændres ikke under flyvningen.

ad 2) Indfaldsvinklen er vinklen mellem plankorden og den luftstrøm, der møder profilet under flyvningen. Denne vinkel ændrer sig, når flyets hastighed ændres. (Lavere fart = større indfaldsvinkel). Dens største værdi nås, når flyet staller.

Jeg ved nok, redaktøren vil tænke: »Ja, ja, gamle ven, ingen er jo perfekt«, men man kan jo prøve. Jeg har allerede været ude for klubmedlemmer, der har sagt: »Det, du fortalte os sidste vinter, passer slet ikke - vi har jo selv læst det i Modellflyve Nyt!«

7862

John Møller

Som du selv skriver John: »ingen er perfekt«. Vi beklager fejlen. Vi vil endnu en gang - men denne gang offentligt - bede dig om at skrive en eller flere artikler om aerodynamik til Modellflyve Nyt. Det er et svært emne, og vi har mange ønsker om sådan en artikel. (RC-redaktionen-A1)

En modelbyggers oplevelser

Af Erik Pedersen (Vrinsk)

For nogle år siden – omkring 1990-91 – begyndte jeg at bygge på en PBY-5A Catalina, og indtil jeg var færdig i 1994, havde projektet taget ca. 2.500 timer – og så uden skilsmisse!

At bygge netop det fly var en gammel drengedrøm. Tegningerne erhvervede jeg for omkring 20 år siden; de kom fra USA og var »originale« forstået på den måde, at de var med amerikanske tommer. Det var lidt besværligt, men så heller ikke mere.

Bygningen af Catalinaen ville sikkert af mange føles uoverkommeligt. Den kræver megen tålmodighed, og en sådan må jeg jo altså være i besiddelse af, for bygget blev den.

Der skulle indkøbes materialer i form af modelfinér, balsatræ, lim og en masse andre ting. Det skal lige bemærkes, at der fulgte ikke nogen form for arbejdsbeskrivelse med, så det var bare at bruge af al den viden, man havde fået fra andre modeller – og så ellers derudad.

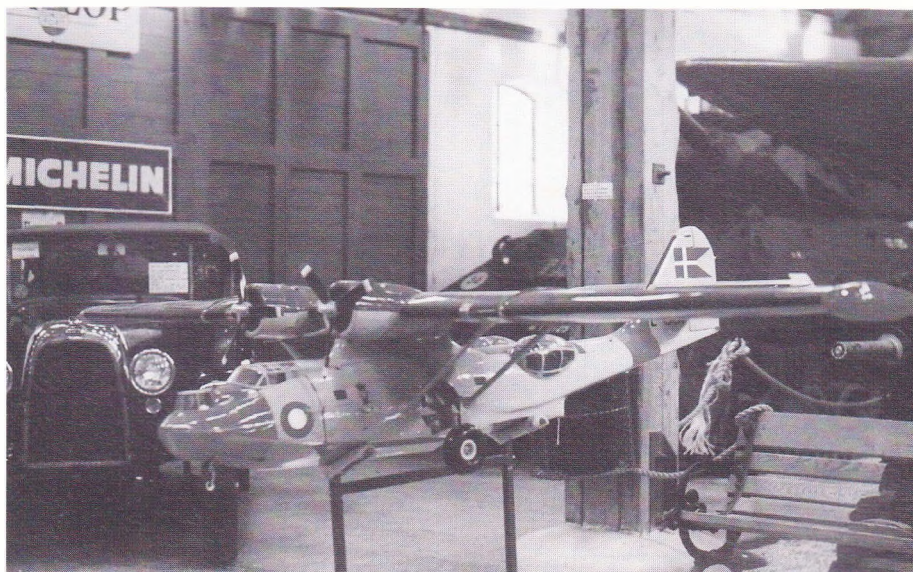
Først skulle alle spanterne laves, det være sig til vinger såvel som til kroppen. Det hele skulle tegnes over på finéren, og til det brugte jeg først nogle kasserede offsetplader, hvorefter jeg klippede dem ud med en saks. Dette var kun for at skåne tegningerne mest muligt.

Skulle der være andre, der måtte få lyst til at gå i gang med sådan et projekt, er de velkommen til at kontakte mig. I kan skrive til mig på adressen:

Erik Pedersen,

Egevangshusene 131, 2630 Tåstrup.

Efter arbejdet med at overføre tegningerne til finéren, gik jeg i gang med løvsaven. Jeg havde godt nok købt en elektrisk modelsav, men den kunne ikke leve op til mit temperament, så jeg gik i gang med en gammeldags løvsav med at



Før turen gik til Grønland, var Erik Pedersens Catalina i en periode udstillet på veteranmuseet på Egeskov.

save ud til både spanter og lethuller. Det var lidt af et arbejde, for der er mange af dem – rigtig mange!

Nu har jeg det sådan, at jeg lever mig meget ind i de modeller, jeg laver. Fantasien er med, og jeg prøver at tænke, hvordan det er at flyve en Catalina, hvordan var pladsen ombord, hvor sad navigatøren og telegrafisten, hvor var »det lille hus«, gik man hinanden på nerverne o.s.v.

En god ven, Calli Rode, som selv er pilot og har arbejdet i Værløse, skaffede mig i forbindelse med Jørgen Vistrøm, der er ansat på flyvestationen som flymekaniker og er rigtig Catalina-bygger. Han restaurerer i øjeblikket Flyvevåbnets eget fly, en PBY-6A.

Jørgen Vistrøm og jeg må siges at være »konkurrenter« på det felt; men han har været mig en stor hjælp. Jeg fik

lov til at kopiere alle de detaljer, jeg havde brug for.

Ud over den hjælp fik jeg også lidt historie om flyet og desuden en masse billeder, som han var i besiddelse af. Jeg hørte bl.a. om flyets deltagelse i mange redninger af nedstyrkede piloter under anden verdenskrig.

I 1947 fik det danske flyvevåben 5 stk. Catalina PBY-5A og én i reserve. Den skulle man tage reservedele fra; men af en eller anden ikke nærmere forklarlig grund begyndte også den pludselig at flyve til Grønland. Senere fik Flyvevåbnet flere Catalinaer af typen PBY-6A – ialt 8.

Flyet, der både kunne lande på land og på vand, var selvfølgelig uundværligt i det høje Nord i Grønland, da der ikke findes ret mange landingsbaner deroppe.

Om flyets bedrifter er der lavet et temahæfte skrevet af disse prægtige mænd, der fløj det på Grønland. Hæftet kan købes hos Dansk Flyvehistorisk Forening*), og jeg vil anbefale at købe det, hvis man er Catalina-interesseret.

Selv har jeg været så heldig at træffe en af Flyvevåbnets gamle veteraner, major Paul Ancker, som i en menneskealder var pilot og senere chef på sådan et fly.

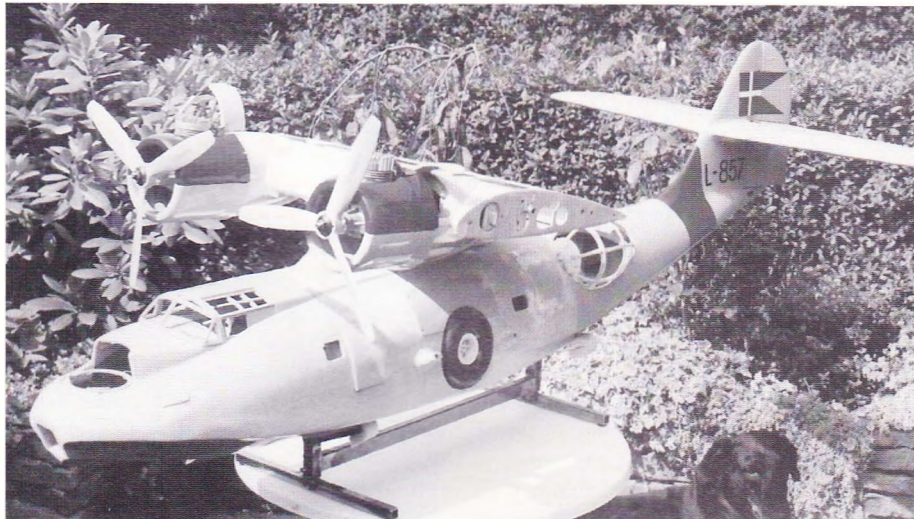
- og hvad deraf fulgte

Ud over glæden ved at bygge et så stort modelfly med en spændvidde på 2,80 m fulgte der en større oplevelse.

I februar 1994 fik jeg en henvendelse fra omtale major Paul Ancker, der »ude i byen« havde hørt, at der i Høje Tåstrup var en modelbygger, der havde »gjort« en Catalina PBY-5A.

Paul Ancker ringede og forhørte, om han og en modelbygger Benny Juhlin

Det er her til at se en ende på byggearbejdet.





Klar til afgang fra Værlose. Fra venstre major S. Raalund, luftkaptajn E. Fynbo, major C.O. Kjeldsen, konsulent Erik Pedersen og major P. Ancker.

måtte aflægge et besøg hos mig for at se flyet. Jeg tror nok, at det gjorde indtryk på dem, ikke mindst på Majoren, som selv havde fløjet L-857, som flyet hed, og tilmed havde han været instruktør og havde trænet kommende piloter op i flyvningens ædle kunst.

D'herrer og jeg talte om flyet, og efterhånden kom de ind på, hvad ærindet var: Jo, man kunne tænke sig at låne flyet til udstilling – og det skulle være af længere varighed. Det mente jeg godt kunne lade sig gøre. Men så kom det: Flyet skulle til Grønland, nærmere betegnet til Sdr. Strømfjord på et museum. Det var i orden (det var jo bygget for at blive set); men betingelsen var, at jeg selv skulle med for at stille det op. – Tavshed (kort). Majoren mente ikke, at der var noget til hinder for det; men han ville undersøge sagen.

Man kan sikkert forstå, at der blev tænkt tanker. Pludselig gav et fly, som er ens hobby, en mulighed for en oplevelse, og så på Grønland, hvor det havde gjort tjeneste i en menneskealder, og sammen med de folk, der havde betjent den rigtige Catalina. Hvor heldig har man lov til at være!

Kangerlussuaq Museum

Efter dette møde fik jeg en invitation til Flyvestation Værlose, hvor man ville snakke om tilrettelæggelsen af udstillingen, som skulle etableres i SASs gamle ankomsthale fra 1954, der nu var bestemt som museum for Sdr. Strømfjord, og som i dag på grønlandsk hedder »Kangerlussuaq Museum«.

På grund af min uddannelse som skiltemaler havde jeg mulighed for at hjælpe dem, så jeg stillede mig til disposition

og deltog aktivt i opbygningen af museet. De øvrige var gamle Catalina-folk, som i dag er pensionerede, og som gik op i projektet med liv og sjæl – dejligt at se sådanne gutter arbejde, og en masse historier øste de ud, så jeg kedede mig ikke.

Under major Paul Anckers kyndige omsorg blev en masse billeder og tekster klistret op på pap, skåret ud og pakket forsvarligt. Det havde de gamle flyvere megen erfaring i, og til hans og de øvriges fortjeneste blev en flot udstilling sendt til det kolde Nord.

Flyvevåbnet sørgede for, at alle materialer samt tre store montrere af glas kom

til Sdr. Strømfjord i hel tilstand. Det foregik i en C-130 Hercules.

Vi var fem mand, der senere skulle derop og lave udstillingen færdig på stedet, og det var major Søren Raalund, major C.O. Kjeldsen, luftkaptajn Erik Fynbo, major Paul Ancker og konsulent Erik Pedersen. Vi blev fragtet derop i en af Flyvevåbnets Gulfstream G III, en lækker sag. Alle deltagere fik i Værlose udleveret flyverdragter og polarudstyr – vel nok for ikke at omkomme deroppe i kulden.

Afrejsen foregik en kold oktober-morgen kl. 10.00 fra Værlose med ankomst til Sdr. Strømfjord kl. 10.00. Jo, der står rigtigt: der er nemlig fire timers tidsforskel. Det virkede mærkeligt for mig, men for de andre, der var veteraner på det felt, var der ikke noget at mærke.

Rundt over Grønland

Foruden det at få turen derop fulgte der en stor oplevelse på stedet – nok den største i mit liv. Flyvevåbnet gav mig som en slags tak en tur rundt på Grønland fra Narssarssuaq i syd til Thule i nord, en fiskeriinspektionstur i lav højde mellem fiskerbåde, tæt forbi isbjerge, lavt langs kysten for så i lav højde at flyve over indlandsisen.

Senere på en anden flyvning mod Canada ligeledes på fiskeriinspektion sluttede vi af med en flyvning gennem Paradisdalen, der ligger i nærheden af Sdr. Strømfjord.

I lav højde passerede vi over moskusokser, rener og andre dyr. Vi fløj gennem et pas og op gennem Sdr. Strømfjord i Catalina-højde – bare fire gange så hurtigt – for så at slutte af med at flyve ind over lufthavnen i lav højde – det var bare sagen.

Den tidligere amerikanske del af Sdr. Strømfjord i klart vintersolskin.





Alle flyvninger er forevigtet på 4 timers video (kun flyvning).

Ud over dette oplevede jeg grønlanderne på basen, unge som gamle – et dejligt folk, åbne og rare at snakke med, især de unge, som fortalte mig om EU-undervisningen, der foregår deroppe, noget jeg selv beskæftiger mig med herhjemme i Danmark. En meget positiv oplevelse.

Museums-projektet fik meget fin presseomtale i grønlandsk TV.

Catalinaen på Egeskov

Inden L-867 endte på Grønland, var modellen en tur over veteranmuseet på godset Egeskov, hvor den var udstillet i hele to måneder på major Paul Anckers foranledning. Adskillige besøgende oplevede her et tema om Catalinaen.

Vi havde lavet et podie, der var formet som en landingsbane, og på siderne var der historie om flyet i form af billeder, bl.a. fra Sola Museet i Stavanger, Norge, hvor den rigtige PBY- 5A med nr. L-857 i dag står nyrestaureret i de norske farver. Der var desuden en fotoserie af Danmarks eneste Catalina i restaureringsfasen taget af flymekaniker Jørgen Vistrøm.

Vi havde besøg af Grønlands Radio samt af veteraner fra Catalina-tiden, som kunne fortælle mig en masse oplevelser fra den tid.

Og alt dette, bare fordi man har bygget en Catalina PBY-5A.

*) Dansk Flyvehistorisk Forenings salgsafdeling har adressen

Karl Gjellerups Allé 15
2860 Søborg

Foreningen kan kontaktes telefonisk på dens sekretariat v/Lise Clausen på tlf. 39 66 39 13 mandag og onsdag kl. 10.00-14.00.



Kangerlussuaq Museum er absolut et besøg værd – og ikke kun p.g.a. Erik Pedersens Catalina. Og herunder bringer vi så til afslutning et billede af "the real thing".



Sådan flyver jeg F1A

Følgende artikel er oversat af Simon Jonassen, Esbjerg, fra det engelske FREE FLIGHT FORUM 1994. Artiklen er skrevet af Andy Crisp, og Martin Dilly har som redaktør givet tilladelse til oversættelsen.

Andy er født i 1940. Han er gift med Sue, som lige netop affinder sig med, at han flyver med »legetøjsfly«. De har to døtre, der studerer. Andy selv har i over tredive år været lærer i faget kunst på en pigeskole i Oxford(!), men nu er han gået på efterløn for at koncentrere sig om en karriere som jazztrommeslager. En hel del fritflyvere har i tidens løb stiftet bekendtskab med hans talent for musikken.

Han har fløjet de fleste fritflyvningsklasser, men er begyndt at koncentrere sig om F1A (svævemodeller, A-2) samt chuckglider (HLG). Han er i øvrigt optimistisk med hensyn til fremtiden for FRITFLYVNING; dog mener han, at f.eks. termiksøgningsudstyr bør forbydes.

Det var nok om Andy. Her er, hvad han mener om F1A flyvning...

Artiklen her egner sig mest til begyndere, som gerne vil flyve på konkurrenceplan, men er også relevant for alle, som gerne vil have svævemodeller til at flyve bedst muligt.

For alle fritidsaktiviteter – inklusiv modellflyvning – findes der en »rød tråd«. Hvis man ønsker succes, er der behov for forberedelse, øvelse og intelligent brug af sine erfaringer; frem for alt har man brug for øvelse. For at vinde skal man være indstillet på det. Man kan slå halvdelen af konkurrenterne til en konkurrence bare ved at have den rigtige indstilling.

Jeg vil ikke fortælle om design og bygning af modellfly, men derimod om trimning samt om opbevaring af disse.

Opbevaring

Man ser alt for ofte, at folk bare smider deres modeller tilfældigt hen. Det resulterer ofte i, at ejeren undrer sig over, at modellen ikke flyver på samme måde som tidligere.

Mellem flyvninger og ved opbevaring bliver mine vinger og haleplanet *altid* lagt oven på hinanden og holdt sammen med elastikker og stillet op på vingens forkant. Hvis modellerne bliver opbevaret i en bil, er det en god idé at åbne vinduerne og bagklappen, da bilen ellers kan blive meget varm.

Klargøring af modellen:

Man skal tage sig god tid ved klargøring af modellen derhjemme. Det eneste, man skal tænke på ved byggebrættet, er vridninger, tyngdepunktet samt siderorspositioner. Sådan noget som indfaldsvinklen kan man jo først justere på flyvepladsen.

Vridninger

Jeg vil helst have, at centralplanerne er helt lige, og at vridninger er lagt ude i tipperne. Dette bevirker, at tingene er nemmere at justere. Hvis ikke planerne er helt lige, kan de nemt vrides ved hjælp af damp fra en fløjtekeddel.

Tyngdepunkt

Medmindre man har lyst til at trodse de gængse regler for tyngdepunktsplaceringer på A2 modeller, vil tyngdepunktet ligge mellem 50% og 55% af vingekorden. Vær derfor omhyggelig med placeringen af denne. Det er bedre, at modellen bliver overvægtigt, og at tyngdepunktet ligger korrekt, end at tyngdepunktet ligger for langt tilbage, og man forsøger at trimme sig fra det.

Placering af højstartskrogen (russerkrog) hænger sammen med placering af tyngdepunktet. Krogen skal i sin forreste position (lige højstart) være placeret 15-20 mm foran tyngdepunktet (se fig.1)

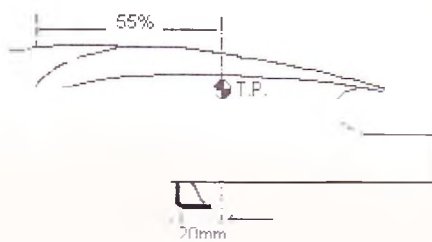


FIG. 1 Tyngdepunkt & højstartskrogens placering

Siderorspositioner

Kurveklappens stillinger kan nemt aflæses ved at kigge på klappen ovenfra i forhold til halebommen.

Hvis man f.eks. har 3 mm washout i venstre tip og 1 mm washout i højre tip for en højrekurvende model, skal kurveklappen slå ca. 2 mm ud til venstre, for at modellen går lige op under højstarten.

Kurveklappen skal slå ca. 7 mm ud til højre for cirkling og ca. 3 mm til højre for glidet. Katapultstarten behøver



Makarov og Kocharev fra Moskva gør klar til start ved World Cup-konkurrencen i 1994.

De to herrer er toneangivende inden for moderne F1A modeller.

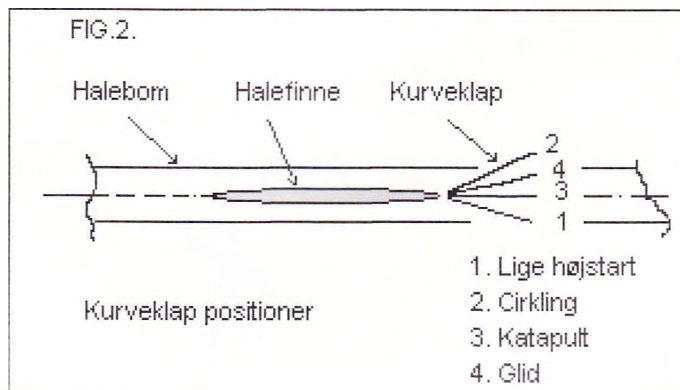
måske 1 mm højreudslag. Disse tal er ikke absolutte, men skulle give noget at arbejde ud fra (se fig. 2).

Sidst men ikke mindst, skal timerstartsmekanismen være 100% i orden.

Flyvning

Når man skal ud og trimme, er det bedst med en enkelt hjælper, da for mange synspunkter er forvirrende og hæmmer ens koncentration.

Det er selvfølgelig en stille dag, og der er langt græs på pladsen! Sørg for at låse D/T funktionen (timerstop) og foretag nogle håndstarter for at kontrollere, at der ikke er noget helt galt, og at modellen kurver svagt til højre (hvis modellen er højreglidende).



Stil på haleplanets indfaldsvinkel ved hjælp af stilleskruer eller pålmede træstykker, indtil modellen glider tæt ved stallgrænsen.

Nu skal vi kigge lidt på glidet fra en større udgangshøjde. Stil D/T tiden på ca. 2 min. og foretag en højstart med ca. 20 meter line, åben russerkrog og timeren kørende. Hægt modellen lige så stille af i højstarten. Foretag denne procedure mange gange, og iagttag så glidet; juster indfaldsvinklen på haleplanet, indtil modellen har så lav en synkehastighed som muligt uden at stalle.

Tilstræb en rimelig stor cirkel under glidet – det er nemmere at måle størrelsen på cirklen ved den tid, modellen tager om at gennemflyve cirkelen, end at skulle måle diameteren på en given cirkel. En cirkel på tredive sekunder er måske et godt udgangspunkt for stille vejr; i blæst og termik varierer tiderne meget.

Det næste punkt, man skal iagttage, er D/T'en. Stil timeren på ca. 30 sek., og højstart modellen med fuld linelængde; studér D/T'en. Jeg synes selv, at modeller skal falde fladt ned ligesom andre typer (A1, wakefield osv.), men de fleste F1A'ere kommer ned i en spiral.

Sørg for at kunne ændre vinklen på haleplanet i D/T'en. Hvis modellen nærmest spiraldykker, gør da haleplanets vinkel mindre. Hvis modellen derimod har helikopter-tendenser, gør da vinklen større.

Nu prøver vi at få justeret den lige højstart korrekt, stadig med åben krog og kort D/T tid.

I modsætning til nogle andre kan jeg godt lide, at mine modeller krænger *meget lidt* til højre i højstarten, hvilket godt kan give en stram katapultcirkel. Dette kan dog være en fordel i vind, hvis man ikke vil risikere at cirkle med modellen, men bare vil udløse den i tophøjde.

Hvis modellen derimod krænger lidt til venstre i højstarten, kan man få en



Andreas Lepp fra Estland under et stævne i 1990 – bemærk CCCP på modellen.

større højdegevinst i katapultstarten, når modellen svinger ind i cirklen, og siderorsudslaget kommer ind (se fig. 3).

De første cirkler og katapultstarter

Jeg ser stadig mange flyvere, der har været ret gode med almindelige modeller, men som ikke kan finde ud af at cirkle – de er alt for »bløde« med deres modeller. Hvis modellen er bygget ordentligt, skulle den kunne klare alt det, som man udsætter den for, uden at gå i spåner. Nok det eneste, man skal være opmærksom på, er, at pianotrådssamlinger i vingerne godt kan bøje.

Det er nok et godt tidspunkt at komme ind på forskellige typer højstartsliner. I mange år brugte jeg en dacron-line, men har siden skiftet til en tyk nylon-line af typen STREN. Selvom denne line er mere elastisk, synes jeg, at den er stær-

kere og meget nemmere at se. Man kan også trække den hen over græs og tidsler, uden at den slår knuder – også når det er vådt.

Det er dog en god idé at opbevare den på et højstartsspil med stor diameter; så undgår man, at den kommer til at ligne en fjeder.

Det er utroligt, som åbningstrækket på russerkrogen er vokset med tiden. Jeg husker tilbage i 70'erne, hvor cirklemodeller var noget helt nyt. Da snakkede man om 1,5 kg træk for at åbne låsen. Nu om dage er 6 kg helt almindeligt, især med bunt-modellerne.

Circling

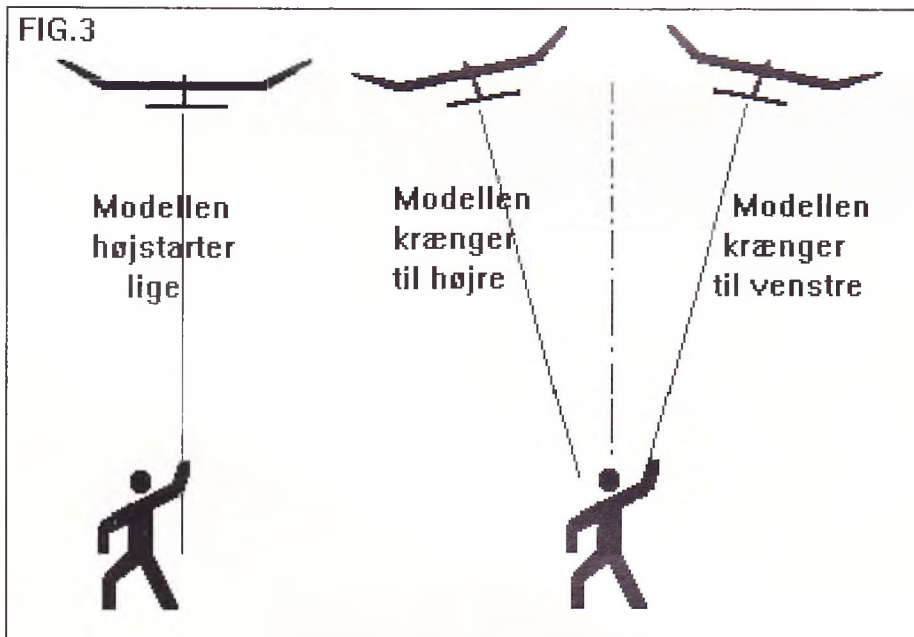
Højstart nu modellen med russerkrogen låst og en meget kort D/T tid, så modellen kommer sikkert ned, hvis et eller andet skulle gå galt. Vi går ud fra, at der blæser en svag vind (2 m/sec).

Når modellen er kommet i tophøjde, slækker man trækket i højstartslinen. Modellen drejer nu til højre og begynder at flyve med vinden. Lob efter modellen og sørg for, at linen hele tiden er slap. Modellen skulle gerne flyve i en cirkel. Når modellen igen stikker snuden mod en, skal man trække i linen; så vil den flyve ligeud og komme nogenlunde i tophøjde.

Man skal gentage denne procedure, indtil man har mod på at udløse modellen.

Katapultstarten

Lad modellen flyve en cirkel, og når den stikker snuden mod en, skal man stramme højstartslinen og LùBE. Modellen skal nu accelerere til tophøjde, og man skulle høre et »klik«, når låsen åbner sig. Ved klikket skal man trække ned i højstartslinen og hoppe for at frigøre modellen.



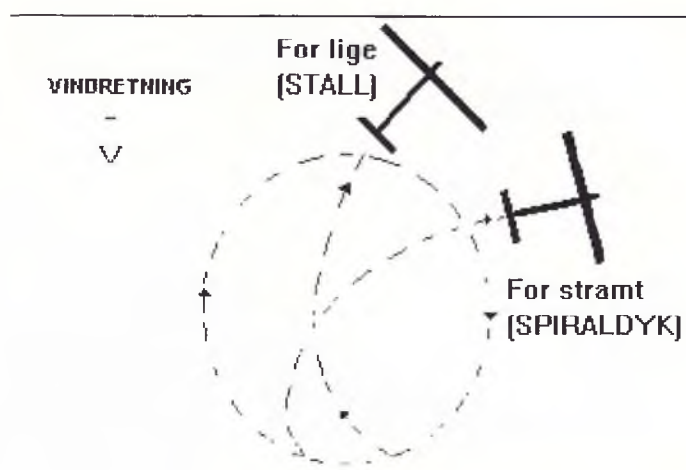
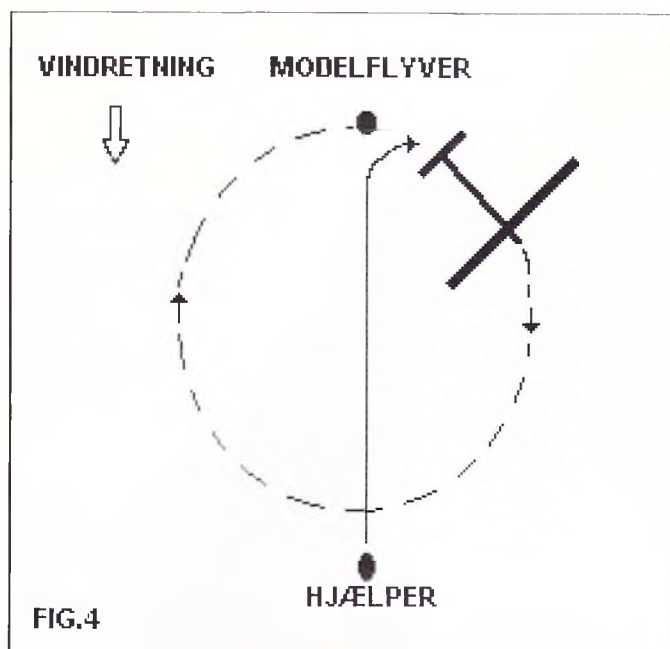


FIG. 5 Katapultstarten - set ovenfra

Trækket i højstartslinen skulle få modellen til at skyde sig væk fra en – forhåbentlig med et par meters ekstra højde til følge. Dette er selvfølgelig den idelle situation, men virkeligheden er ofte noget anderledes (se fig. 4).

Låsen vil måske ikke åbne sig. Lad være at være så blød – træk noget mere i linen!

Modellen staller måske. Det kan godt være, at der er for lidt siderorsudslag i katapultstarten – justér udslaget, så vidt det er muligt. Det kan også godt være, at man begynder at løbe for sent, og modellen ikke har fået fart nok.

Efter et ordentligt stall burde modellen igen flyve stabilt efter et par svingninger. Hvis den ikke gør dette, kan man stramme cirklen i glidet lidt, give haleplanet lidt mindre indfaldsvinkel, sætte en ekstra turbulenstråd på planet, eller – hvis det er helt galt – kan man sætte en ekstra turbulenstråd på haleplanet. Mulighederne er mangfoldige, og hver ændring kræver »trimmeflyvninger« – Det gælder om at være i god form og at have tålmodighed.

Hvis modellen krænger alt for meget til højre efter en hård katapultstart, kan det være, fordi katapultudslaget på sideroret kommer for tidligt – her kan man begynde sin acceleration noget senere. En anden årsag kan være, hvis man svinger modellen rundt fra bunden af cirklen uden at sænke farten i den lige del af højstarten (se fig. 5). Mulige løsninger vil være, at man gør siderorsudslaget i glidet noget mindre og erstatter det ved at tilte haleplanet. Man kan også stramme låsen i højstartskrogen. Hvis det er helt galt, er det måske nødvendigt at øge vridningerne i vingerne.

Vi skal nu udforske nogle af de fordele, der findes med russerkrogen.

Selvstart

Læg linen ud på jorden. Hold modellen i

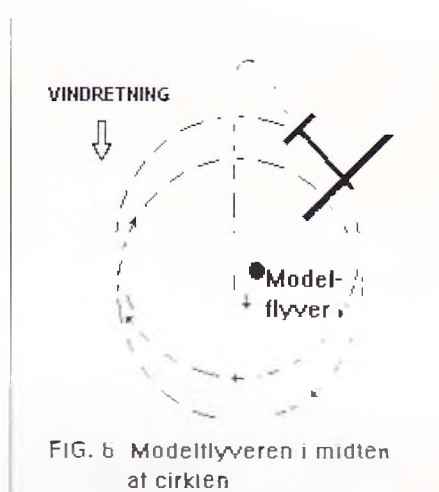
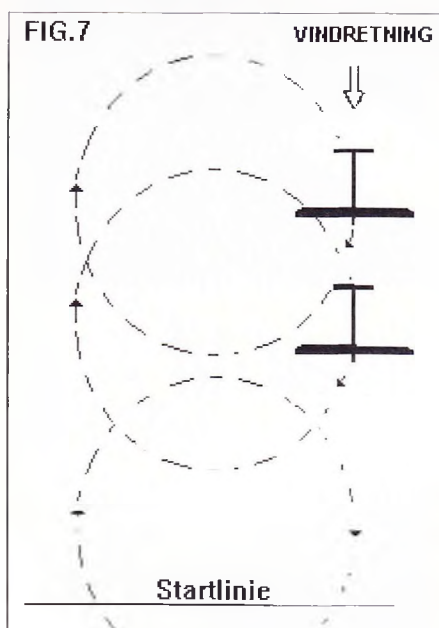


FIG. 6 Modelflyveren i midten af cirklen



den ene hånd og linen i den anden. Løb fremad og slip modellen. Når modellen er ca. 10 m oppe i luften, slæk da højstartslinen: modellen skulle nu dreje væk. Nu kan man igen stramme højstart-

linen og løbe fremad. Gentag denne procedure, indtil modellen er kommet i tophøjde.

På denne måde kommer man højst til at løbe 30 m eller deromkring. (Det kan godt lad sig gøre at selvstarte en almindelig model uden russerkrog, men så skal der løbes noget mere, og man risikerer hele tiden, at linen kan falde af utilsigtet).

En anden måde at spare energi på, når det ikke blæser så meget, er, at man får modellen til at flyve foran en, så man hele tiden er i midten af cirklen (se fig. 6). Højstart modellen, og når den er kommet i tophøjde, skal man trække ned i linen. Modellen skulle nu komme foran en og vil sandsynligvis krænge en smule til venstre (dette er forårsaget af vingevridninger). Når modellen er kommet foran en, skal man slække linen og bevæge sig med vinden (se fig. 7).

Modellen skulle blive i en cirkel over en. På denne måde kan man spare en masse energi og blive fri for at løbe sig halvt ihjel.

I lidt stærkere vindforhold kan man stadig benytte sig af denne teknik, men man skal løbe meget mere, for at højstartslinen ikke bliver for stram med utilsigtet udløsning til følge. Hvis vejrforholdene er barske, er det en god idé at have en handske på under højstarten, da man nemt kan få forbrændinger og skåret fingrene.

En anden fordel med cirkel-flyvning er, at man kan flyve taktisk (snylte på andre modeller i termik).

Eksempel:

En model er i god luft (termik) – her højstarter man sin model og venter på, at den anden model passerer hen over en. Flyv nu en cirkel for at checke, om luften er god nok – er den det, gælder det bare om at udløse modellen, ellers kan man vente, indtil den næste termikbølge passerer eller finde en selv.

Øvelse

Hvis vejret er nogenlunde godt, kan man øve sig før en konkurrence og også mellem starterne. Brug tiden fornuftigt – find ud af, hvordan termikforholdene er på den pågældende dag. Nogle gange viser det sig, at de mindste tegn er nogle af de største termikbobler. Ved øvelse har man tid til at eksperimentere, og fejl har ingen betydning. Man skal øve sig i at bevæge sig på alle mulige måder.

Hvis vejret er godt, kan man forsøge at komme et bestemt sted hen, mens modellen cirkler på linen. Denne bevægelsesfrihed giver en masse muligheder.

Til sidst: Husk ordene af Jim Wilson: »Afslut altid trimning med en god flyvning!«

Disse var ordene. Nu gælder det bare om at komme i gang!

Også selv om du ikke har en model med russerkrog, er nogle af ovenstående ting relevante (vridninger, tyngdepunkt, indstillingsvinkler osv.)

RIGTIG GOD FORNØJELSE!



Endnu en F1A-ekspert, Victor Stamov fra Ukraine med sin model på 2,40 m i spændvidde.



Der var flere faser i fremstillingen og påføring af bogstaver, tal og skilte. Et par af de andre faser ses på billederne øverst på næste side.

opgave var at tage dette kunstværk med til den lokale skilteproducent, der formidskede størrelsen med fire, idet det blev læst ind i en computer.

Bogstaverne blev nu udprintet spejlvendt på almindeligt vand-overføringspapir, som laves specielt til skilteindustrien. Det har en vandsugende side, hvorpå der er påført vandopløselig lim. Det er på denne side, at bogstaver og de klare lag normalt trykkes ved fremstilling af almindelige vand-overføringsmærker. Men i dette tilfælde blev kun bogstaverne påtrykt uden at lægge et klart lag over.

Det smarte i processen

Nu kommer det smarte i processen.

I stedet for at anvende almindeligt vand til at overføre billedet til modellens overflade påmalede jeg en 7:1 opløsning af vand og *butyl oxytol* på modellens overflade, hvor forskrifterne skulle placeres. De enkelte skilte blev derefter omhyggeligt skåret ud og presset direkte på modellen i kontakt med *butyl oxytol* opløsningen og fik lov til at tørre.

Efter ca. 10 minutters tørretid fik et par dråber vand på bagsiden af det påførte billede papiret til at flyde af bogstaverne, der nu havde sat sig grundig fast på overfladen. Voila! Perfekte bogstaver i den rigtige afstand uden en klar kant rundt om skiltet. Utrolig let. Det eneste, der skal anvendes, er en særdeles god printer.

En Spitfire bliver til

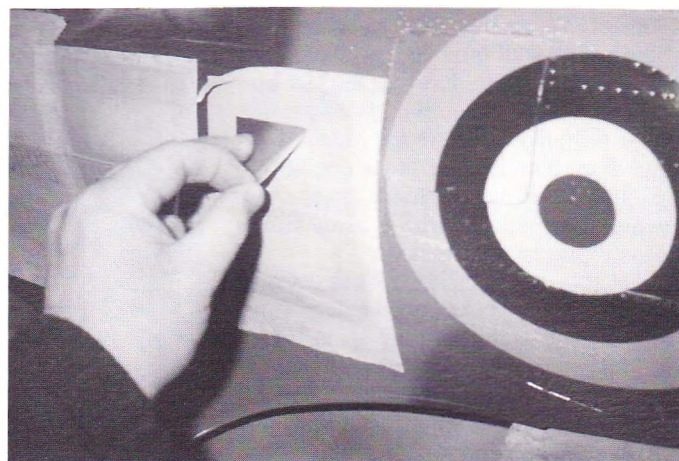
Del 7.

Rob Millinship fortæller os denne gang, hvordan han fremstiller bogstaver, tal, skilte og sin egen pilot.

Artikelserien er oversat af Henrik R. Sommer fra Pitch Skala Hobby, og udvalget af billeder fra et materiale på mere end 600 er foretaget af Arild Larsen, RC-redaktionen.

Kunsten at fremstille skilte, bogstaver mv.

Kunsten at fremstille forskrifterne var simpel. Sammenlagt to timer af frokost-pauserne blev brugt ved kontorets kopimaskine til at fremstille et A-4 ark med alle forskrifterne og tekniske påbud i fire gange den endelige størrelse. Den næste



Eksperimenter med den menneskelige krop

Nu da cockpitinteriøret var færdigt, var den sidste opgave her at fremstille en passende pilot. Selv om de piloter, der i dag udbydes til salg, er meget bedre, end de tidligere har været, så er det svært at finde en, der passer i størrelse eller er den rigtige til netop dit fly. (Red: her er oversætteren uenig med forfatteren).

I dette tilfælde skulle piloten ikke kun passe i størrelsen, men han skulle også bære det rigtige tøj. Battle of Britain Memorial Flight's piloter er kendte for deres smarte sorte flyvedragter og jagerpilotlignende hjelme. Den eneste løsning var selv at fremstille piloten.

Jeg begyndte arbejdet med et par stykker blåt skum. Piloten blev først skitseret på en byggetegning, der viser kroppen fra siden. Dette gav mig størrelsen af ham. Den grove tegning blev nu overført til det blå skum, og en grov torso, arme og ben blev skåret ud med en skarp kniv. Jeg undlod detaljerne såsom hænder, fødder m.v. af den årsag, at de senere kunne laves bedre af et andet materiale.

Med den grundlæggende form skåret ud og limet sammen var det let at placere ham i cockpittet og skære ham til, så han passede perfekt. Jeg skar også et simpelt formet hoved ud af den blå skum for at få et indtryk af pilotens synsline, når han sidder i cockpittet.

Fremstilling af tøj

Det næste skridt var at klæde piloten i et eller andet. Det samme problem, jeg havde mødt ved fremstillingen af flysædet, dukkede nu op igen. At lave pilotens tøj af stof var ikke den rigtige løsning. Stof vil ikke folde på den rette skalalignende måde, og det endelige resultat vil uvægerligt komme til at ligne en dukke.

Jeg har et par venner, der er ihærdige byggere af modelsoldater. Inden for denne hobby dukker problemet med realistisk udseende klæder op hele tiden. Desværre var alle de materialer, de brugte til at simulere foldede klæder med, såsom tyndt bly eller aluminiumsfolie, alt for tunge for et modelfly. Det gav mig dog en idé om, hvilken type materiale jeg skulle søge efter.



Herover ses den groft formede krop placeret i pilotsædet.

Herunder har kroppen fået sin mere endelige form, og t.v. er også papirformen til bukserne klar. Og endelig har vi så den færdigformede krop iført flyvedragten i dens endelige udformning.



Kraftigt kalkerpapir var sagen

En aften eksperimenter førte frem til et egnet materiale: Kraftigt kalkerpapir.

Jeg opdagede, at kalkerpapiret ved neddykning i vand i et kort øjeblik blev meget blødt og foldede på samme måde

som stof. Ved at holde et stykke opblødt kalkérpapir rundt om benet på skumpilotten og arrangere folderne kunne der opnås en realistisk effekt. Når papiret tørrer – hvilket jeg fremskyndede ved brug af en hårtørrer – hærder det hurtigt og bibeholder den tilrettede form. Det færdige stykke kan klippes til og limes på skumpilotten med epoxy.

Ved at bruge denne teknik tog det mig kun en aften at færdiggøre hele flyverdragten. Jeg fandt endda ud af, at folder og rynker i »læderet« simpelt kunne laves ved at trykke med en kuglepen på bagsiden af det klargjorte kalkérpapir. De forskellige lynlåse og lommer blev tilføjet den endelige dragt ved at bruge småstykker af kalkérpapir til lommerne og strimler af aluminiumsplader som lynlåse. Et par lag af blank sort celluloselak og nogle håndmalede mærker fuldendte effekten.

Fimo modellervoks er sagen

Hænderne, fødderne og iltmasken blev lavet af Fimo modellervoks. Hvis du ikke har prøvet dette materiale før, skulle du prøve det. Det forbliver blødt, indtil du bager det ved lav temperatur i en ovn. Herefter er det stadig let at skære i med en hobbykniv. På denne måde kan der tilføjes flere detaljer til den færdige form, og dernæst skal den bages igen.

Selv om det er ret tungt, kan det anvendes, som det er, til mindre genstande og males med normal maling.

To-komponent siliconegummi

For de større kropsdele såsom pilotens hoved, hvor vægten gør, at det ikke kan anvendes, er det mere hensigtsmæssigt at anvende modellervoksen som grundform og lave et negativt aftryk, ud fra hvilket der kan fremstilles et passende let hoved. Dette tager slet ikke så lang tid, som det lyder til.

Små dåser med to-komponent siliconegummi kan købes i hobbyforretninger. Jeg anvender en teknik, hvor jeg placerer Fimo grundformen i en plastickop af passende størrelse og hælder dernæst



Med pilothovedet fremstillet i modellervoks som udgangspunkt fremstilles stobeformen af siliconegummi i en plastickop.

langsomt og omhyggeligt det blandede siliconegummi i koppen, indtil hovedet er helt dækket. Efter 48 timer kan siliconeblokken fjernes fra koppen, og den deles omhyggeligt ved hjælp af en skarp hobbykniv.

Fimo grundformen kan nu fjernes, og den efterlader en nydelig negativ form, i hvilken der nu kan laves et letvægts hoved. Jeg brugte et enkelt lag polyester gelcoat af den type, der laves glasfiberforme af. Efter at begge siliconehalvdele er påført gelcoat med en lille pensel, kan disse samles igen og sættes tilbage i plastickoppen for at bevare den oprindelige form.

Formen med det færdigstøbte hoved og t.h. det færdige hoved med iltmasken samt hænderne.

Efter ca. 24 timer skiltes formen forsigtigt og efterlod i dette tilfælde et meget let pilothoved magen til det, der var lavet i Fimo modellervoks.

Selv om det lyder tidskrævende at fremstille sin egen pilot, har det sine fordele. Som tidligere nævnt i denne artikelserie måtte jeg acceptere et cockpit, der var mindre dybt end det originale cockpit. Resultatet af dette var, at en pilot i præcis de rigtige proportioner i forhold til skalaforholdet ville medføre, at pilotens hoved ville rage over 1 cm op over toppen af canopyet. Men ved at lave piloten selv var det muligt at fordele denne fejl ligeligt over længden af torsoen og i længden af benene. Hvis man kunne strække piloten ud, ville det helt sikkert være den mærkeligst byggede person, der nogensinde har fløjet en Spitfire!

Fortsættes i næste nummer.



FirePower gløderør



Fra Flywood i Næstved har vi fået et nyt gløderør fra Model Technics til afprøvning.

Nu er der måske dem, der vil sige, at et gløderør er da et gløderør, og virker det, er det fint - virker det ikke, sætter man et andet i.

Det er til en vis grad også rigtigt, men læser man omtalen af Model Technics nye rør med navnet Fire Power, bliver man en hel del klogere på de små gløderør og på, hvordan det rette rør vælges.

Fire Power rørene leveres i seks versioner fra *extra cold* til *hot*, og det første, "brugsvejledningen" omtaler, er lidt om forskellene på kolde og varme rør. Det er rørenes optimale arbejdstemperatur, der afgør, om de er kolde eller varme. Herefter følger et afsnit om, hvad der kan ske af gode ting - mere motorkraft, bedre tomgang m.m. - og af ulykker - dårlig motorgang og mulige motorskader - ved henholdsvis rigtigt og forkert valg af rør.

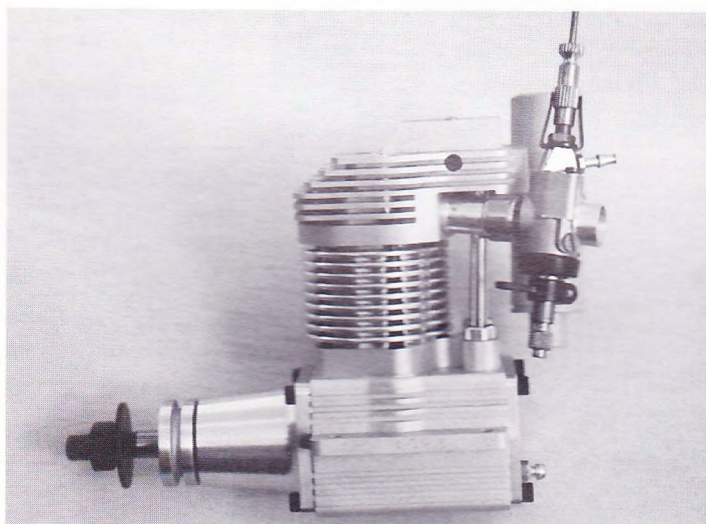
Valg af rør kan kun ske efter afprøvning af forskellige, og vælger man det rør, der giver flest omdrejninger, går man ifølge vejledningen som regel ikke helt galt i byen. Andre ting at gå efter er laveste pålidelige tomgang, reneste "gasgivning" fra både tomgang og mellemgas, bedste gang i mellemgasområdet og ukritisk nåleindstilling. Det er mange parametre at holde styr på, og Model Technics, der gennem mange år har testet motorer, brændstof, olier, additiver og gløderør, giver med baggrund i mange målinger deres bud på valg af rør. Firmaet gør dog opmærksom på, at brug af nitro kan kræve et koldere rør, og øget kompression kan kræve et varmere rør.

Til kraftigt tunede motorer anbefales F2, F3 eller F4 (extra cold, cold, cool). Højt ydende konkurrencemotorer kan bruge F3, F4 eller F5 (cold, cool, medium). Kraftige sportsmotorer anbefales F4, F5 eller F6 (cool, cold, warm) og endelig almindelige sportsmotorer F5, F6 eller F7 (medium, warm, hot). Ved de nødvendige forsøg på at finde det helt rigtige rør advares mod motorbankning (for tidlig tænding). Det undgås ved at sætte blandingen lidt fed, før man prøver et varmere rør.

Med det rigtige rør får man ikke kun bedre ydelse, men kan efter Model Technics oplysninger spare helt op til 40% brændstof.

Et større afsnit i vejledningen beskriver afprøvningerne af Fire Power rørene, og ikke overraskende besidder netop disse rør alle gode egenskaber. Denne påstand kan jeg ikke hverken be- eller afkræfte, men det varme F7 rør blev sat i en gammel OS40FP motor, og målinger af omdrejningstal med samme brændstof, propel og nåleindstilling viser, at røret gav 2-300 omdrejninger mere end det gamle medium-rør af ubestemt herkomst.

PNM



Tips

Strømlinjede landingsstel

Hos enhver velassorteret kontorforsyning eller boghandler kan man købe de såkaldte "klemrygge", der bruges til at samle papirer med.

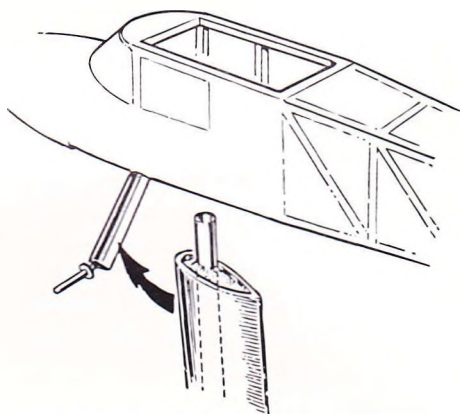
Klemryggene findes i forskellige dimensioner fra 9 mm og op til 18 mm, så der skulle være mulighed for, at selv de største "ben" kan blive strømlinjede.

Længden er ca. 29,7 cm, så de passer til de fleste landingsstel.

Efter tilpasningen klemmes de rundt om landingsstellet og fastholdes med silikone eller Cyano.

Det er Kristoffer Tønnes fra klubben Forus i Norge, der kommer med dette byggetips, og det er bragt videre af

Steen Høj Rasmussen



Et varmt tip

Allan Mouritsen fra Radioflyveklubben trak ved Falkens svæveflyvedag mange svævere op med sin Sleppi, der var udstyret med en Laser 150 firtaktsmotor. Motoren gik ualmindelig godt, og Allan fortalte, at ud over at Laseren er en virkelig god motor, har han et trick, han brugte til at finde det rigtige gløderør.

Han købte 3 ens rør til firtaktsmotorer og trykkede glødetråden lidt ind på det ene, trak den lidt ud på det andet og lod den være på det sidste. Nu havde han tre ens rør, hvor det ene dog var lidt koldere og det andet lidt varmere end standardrøret. Praktiske afprøvninger afgjorde nu, hvilket rør der var det bedste til motoren, og det var nu kun at huske fremover, hvilket rør der fungerede bedst.

Ifølge Allan kan et lille tryk eller hiv i glødetråden gøre forskellen på en motor, der går virkelig godt - og en, der halter lidt en gang imellem.

PNM

Algebra 1000

RC-redaktør Poul Møller har hos Hobby World købt et byggesæt til en Algebra 1000 svæver.

Modellen har gennem mange år med succes deltaget i engelske svævekonkurrencer, og det er redaktørens agt at stille op i eventuelle F3J eller Open konkurrencer på Sjælland med den.

Her fortæller han om bygning af og flyvning med modellen.

Den engelske Algebra er ingen ny model. Gennem en årrække har den engelske konkurrence-pilot og modelflyfabrikant Dave Edmonds produceret og udviklet byggesæt til svævefly med navnet Algebra. I dag leveres Algebraen med et vingefang fra 2,5 til 4 m.

Modellerne leveres med forskellige profiler som for eksempel Selig 3021 og RG 15 og som højde/siderors- og krængerorsmodeller med og uden flaps og bremses. Da den samme krop, der leveres både i træ og glasfiber, bruges til alle modellerne, er der mulighed for senere at købe et vingesæt og lave sin oprindelige Algebra om til en helt anden model fra serien.

Den til testen indkøbte Algebra 1000 har et vingefang på 310 cm og et vingeareal på lidt over 1000 kvadratommer. Den er højde- og siderorsstyret, og tegning og byggevejledning beskriver, hvordan bremses kan indbygges i vingen. Dele til sidstnævnte er dog ikke med i byggesættet.

Modellen er udstyret med "modeprofil" Selig 3021. Det er et godmodigt og velflyvende profil, der virker fint på den lidt mindre Spirit, og som også blev valgt til Modelflyve Nyts Lollipop. Algebra'en er en udpræget termiksvæver, og den er ifølge det tyske Segelflug

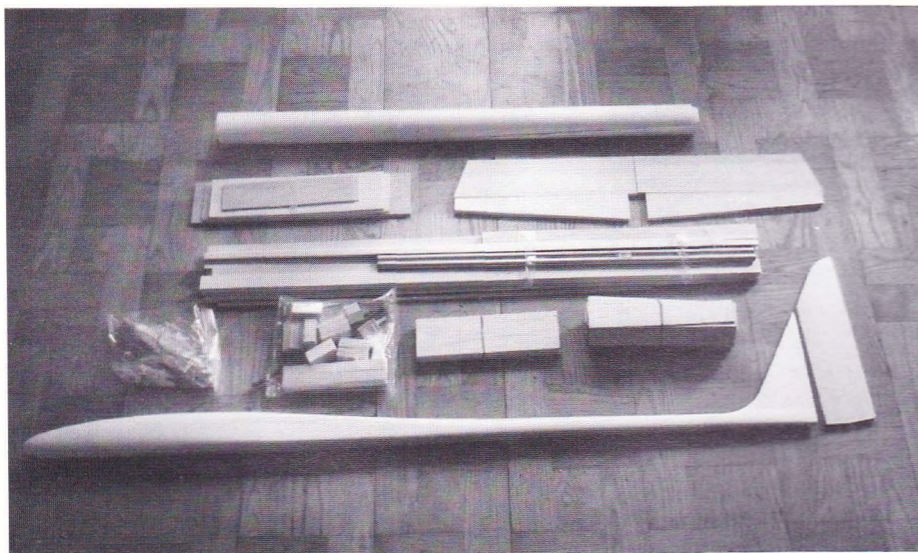
"kaum schlagbar" (næsten ikke til at slå) i termikklassen F3J, hvis det vel at mærke ikke blæser alt for meget. Den kan dog også flyve i blæsevejr, da der er plads til ballast i vingerne.

Byggesættet

Byggesættet ankommer i en stor og kraftig papkasse, hvor flamingostykker holder de forskellige ting adskilt og på plads, så selv postvæsenets til tider lidt hårdhændede behandling ikke ødelægger nogen af de mere sarte dele.

På nær materialer til luftbremses indeholder byggesættet alle nødvendige dele, så det eneste, der skal købes ekstra, er lim og beklædning. Testmodellen blev købt med glasfiberkrop, der er lavet af glasvæv og polyester, og som byggevejledningen gør opmærksom på, må man ikke bruge epoxylim på polyester - det limer ikke ordentligt sammen. Til limopgaver på kroppen skal derfor bruges polyesterlim. Resten af limarbejdet klares med limtyper som hvid lim, aliphatic resin (som der kan slibes i), cyano og epoxy.

På nær materialer til luftbremses indeholder byggesættet alle de nødvendige dele.



Fotos: PNM.

Tegning og byggevejledning

Den medfølgende tegning er i fuld størrelse, og den er så god og indeholder så mange detaljer, at erfarne modelbyggere kan bygge modellen udelukkende ved at studere denne. Alle mål på tegningen er både i tommer og (meget behageligt) i mm. Byggevejledningen er lidt forvirrende trykt på forskellige stykker papir i forskellig størrelse. Omtalen af vingebygningen står eksempelvis meget tæt og med lange linier på et stykke A3. Da der ikke er nogen afsnitsopdeling, er det læseteknisk - selv for en rutineret læser - meget svært at læse.

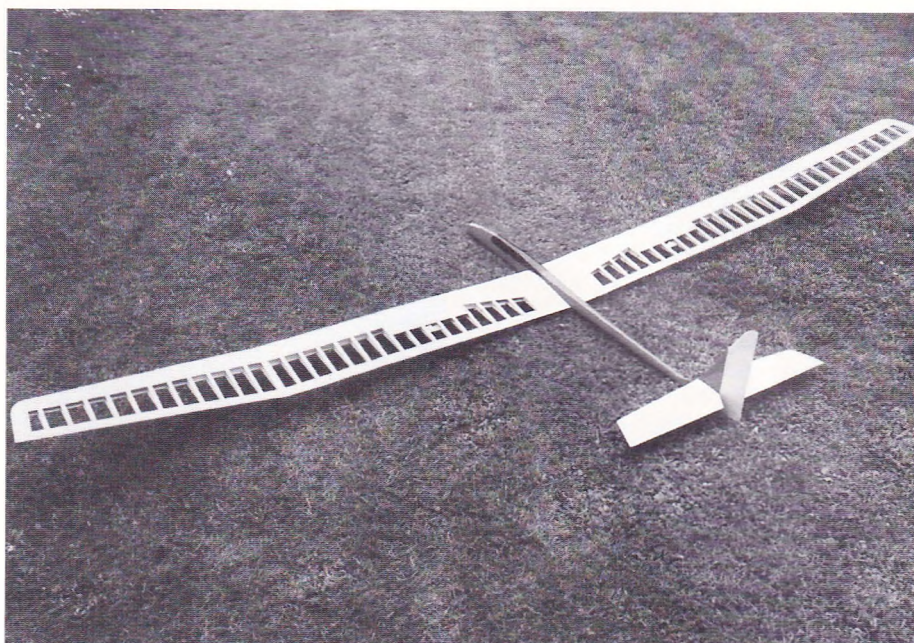
Vejledningen til montering af glasfiberkroppen manglede i det leverede byggesæt. En opringning til firmaet resulterede i en undskyldning og en hyggelig snak, og et par dage efter dumpede vejledningen ned i min postkasse.

Lidt værre er det dog, at tegning og vejledning et par steder ikke passer sammen. Opbygningen af vingens bagkant og luftbremsens tykkelse svarer ikke sammen i beskrivelse og på tegning. Uoverensstemmelserne er dog små, og det betyder egentlig ikke noget, om man bygger, som tegningen eller som vejledningen beskriver. Bortset fra disse småfejl er vejledningen udmærket.

Vingen

Med sine 3,10 m er vingen den største og mest bygningskrævende del at byggesættet. Det er en traditionelt opbygget vinge med lidt v-form ved kroppen og et knæk ca. 2/3 ude på vingen. I den inderste del af vingen er der indbygget et ca. 60 cm langt aluminiumsrør, der sammen med webbingen dels styrker vingen, men dels også giver plads til over 1 kg ballast.

Vingen sidder fast på kroppen med 2 stk. 5 mm tykke vingestål. De inderste ribber, hvori vingestålene går ind i et par messingrør, er af krydsfiner, mens resten af ribberne er af 3 mm balsa. Der er ingen traditionelle hovedlister, men i stedet et par brede krydsfinerlister. Mellem disse er der webbing i aftagende tykkelse ud til 25 cm fra tipperne.



Forkanten af vingen er med D-boks, og på den bagerste del er der capstrips og opbygget bagkant. Forkanten er ikke fræset eller slebet i facon, så der er en del høvle- og slibearbejde, før den har den rette krumning. På tegningen er vist, hvordan den skal se ud forskellige steder på vingen. Den færdige vinge virker stærk, og takket være den flade underside er den rimeligt nem at bygge. Vingen holdes sammen af elastikker eller en lille metalbøjle inde i kroppen.

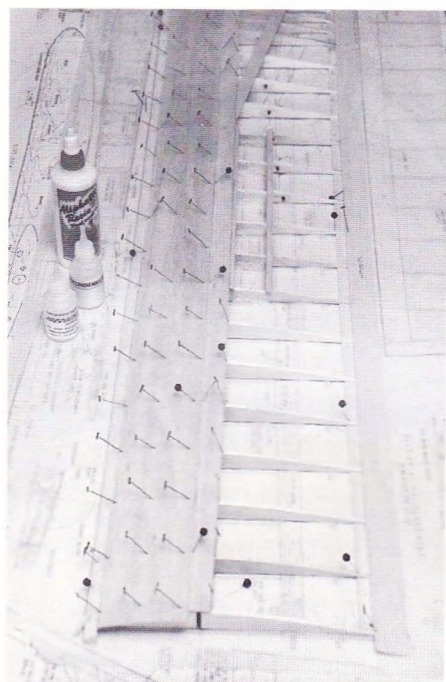
Jeg valgte at bygge bremsere i min Algebra, da sådanne er en stor behagelighed både ved landinger og flyvning i kraftig termik. I stedet for at skulle lave halsbrækkende manøvrer på måske stor

afstand løfter man bremseklapperne og dykker - uden at modellen bygger faretruende fart op - ud af termikken. Inden denne "manøvre" udføres, anbefales det at have fundet ud af, hvor meget højderor der skal gives med bremserne oppe. Hvis senderen har mulighed for det, kan højderoret mikses sammen med bremserne.

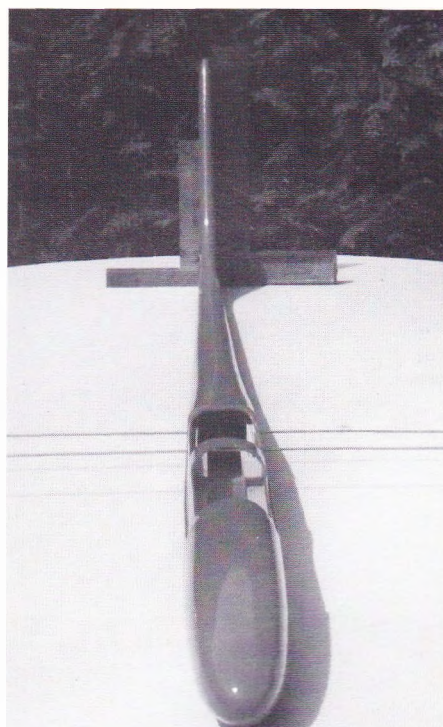
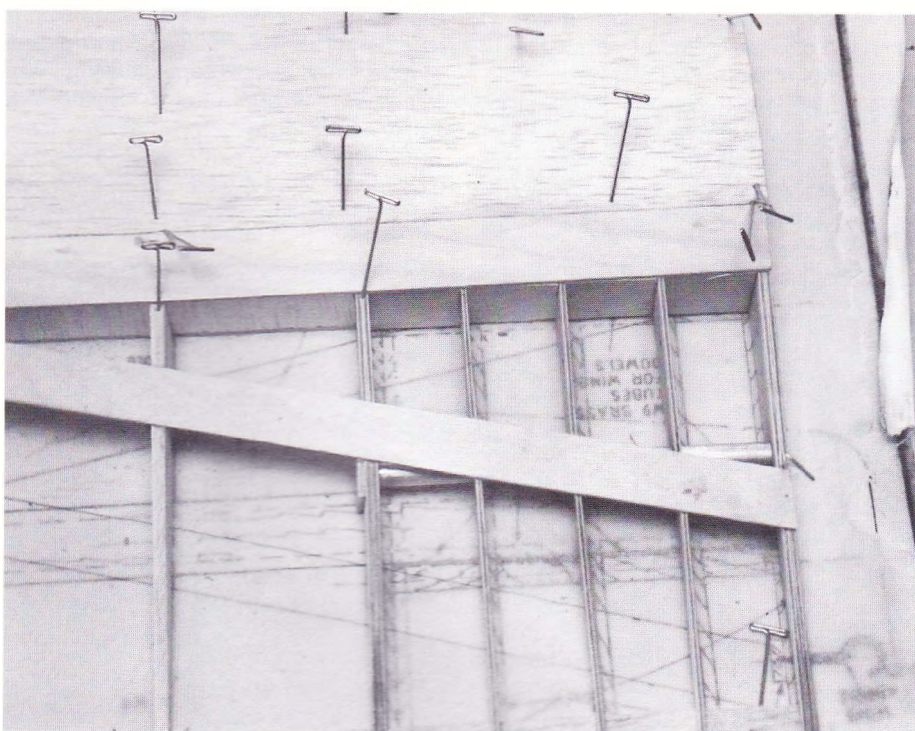
Kroppen

Med glasfiberkroppen er der ikke meget arbejde. Når et par træforstærkninger er limet på plads, skal der bores huller til vingestålene og højderoret. Det er et præcisionsarbejde, som det kan betale sig at gøre lidt ekstra ud af; men gør

Boringen af huller til vingestålene er et præcisionsarbejde. Med et par stykker pianotrad i hullerne kan man let kontrollere, om hullerne sidder lige.



Tegningerne er i fuld størrelse, og den erfarne modelbygger kan bygge modellen udelukkende ved at studere dem.



man det, som byggevejledningen anviser, er det ikke så svært. Der begyndes med små huller - et par stykker pianotråd stikkes i hullerne, og på afstand kan man let se, om hullerne sidder lige. Små skævheder lader sig ret let rette, når hullerne bores lidt op. Når hullet har sin rette størrelse, kan de sidste småjusteringer laves med en fil. Bliver hullet lidt for stort, kan det "bygges op" med lidt epoxy.

Der skal også bores et par huller til højderoret og siderorskablerne. Pendlarrangementet til højderoret monteres med trækstang og sættes på plads. En balsaklods med fastlimede og sikrede hængsler limes ind i finnen, og kroppen er nu klar til radiogrejsinstallation. Som det kan ses på billedet er der god plads til tre standardservoer i den smalle krop. I næsen ligger en 800 mAh akku, lidt bly til afbalancering og en ret umfangrig Multiplex Uni 9 modtager.

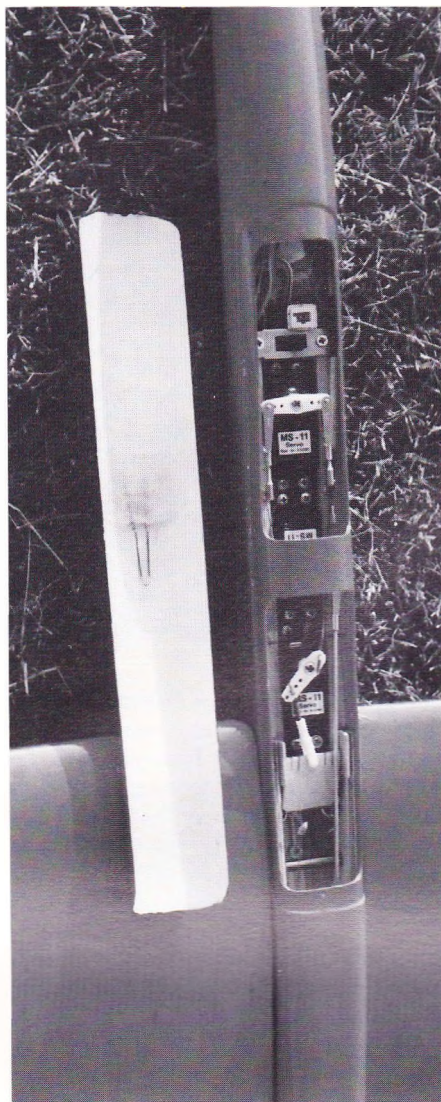
Da vi i min klub er flittige dyrkere af den hyggelige disciplin flyslæb, borede jeg et 5 mm hul i nærheden af næsen og lod bremseservoer trække en pianotråd frem og tilbage bag hullet. Når bremserne løftes, udløses træklinen, der sidder fast på pianotråden med en lille løkke. Pianotråden ligger i et trækrores-kabel, der er limet fast i kroppen med cyano. For at få cyanoen til at lime på det glatte yderkabel er dette et par steder omviklet med malertape.

Højde- og sideror høvles og slibes ud af massive balsastykker. Det helvippende højderor er lidt specielt, da det er slebet i semisymmetrisk profil - og skal sidde med den mest krumme side nedad. Der er ikke i papirerne givet nogen forklaring på dette nedadtrykkende højderor, men mon ikke det er med til at modvirke, at modellen ved hurtig flyvning arbejder sig ind i et dyk, der kan få katastrofale følger.

Finish

Glasfibre kroppen blev sprøjtemalet med autolak i samme farve som den Oracover, der blev brugt til at beklæde vinge samt højde- og sideror.

Den færdige model vejer 1.780 g, hvilket er 40 g mere end den ca.-vægt.



Der er god plads til tre standardservoer i den smalle krop.

som tegningen nævner. De sidste 40 g kunne have været sparet ved at vælge en lettere beklædning - eller fjerne lidt af de ca. 100 g bly, der er lagt i næsen for at få tyngdepunktet som på tegningen. Tyngdepunktet kan nemlig godt rykkes lidt længere tilbage end det viste.

Ovennævnte vægt giver en planbelastning på ca. 27 g/dm². Med fuld ballast er planbelastningen 43 g/dm².

Flyvning

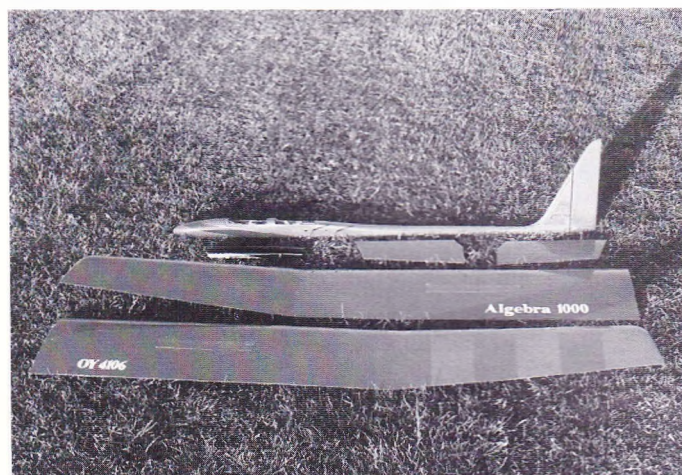
Samme aften modellen var færdig, var det fint svæveflyvevejr. Det var ikke normal flyvedag på klubbens plads, men svævefly larmer ikke, så de må heldigvis altid flyve. En af mine klubkammerater, Ole Christiansen, accepterede at være fotomodel, hjælper og medtestpilot.

Efter at de obligatoriske fotografier var taget, og de sidste tjek af rørbevægelser og tyngdepunkt var udført, blev Algebraen hængt på et udspændt gummitov af den slags, der normalt bruges til 2m-svævere.

Ole kastede modellen, mens jeg var parat til evt. nødvendige korrektioner på senderens pinde. De blev dog slet ikke nødvendige, da Algebraen udramatisk - ja, nærmest majestætisk - gled til vejrs i den milde aftenbrise. Et par klik på højdetrimmet og en lille korrektion på sideroret, da modellen var halvvejs oppe, var alt der skulle til.

Efter at have sluppet tovet gled Algebraen roligt fremad. Det varede dog ikke længe, før de første drej blev prøvet. Modellen viste sig trods sin størrelse at være meget følsom på rorene, og der skulle meget lidt tilvænning til at lave pæne sving til begge sider. Hvis modellen flyves langsomt - hvad den på grund af den lave planbelastning uden ballast er god til - skal der dykkes en lille smule fart på, inden drejet med sideror, højderor og til slut modsat sideror udføres. Er der fart på modellen, kan den næsten dreje rundt om den ene vingetip. Begge sving kan udføres med meget lidt tab af højde. Hvis man vælger at fortsætte det langsomme sving, ligger Algebraen hurtigt støt i cirkler, hvor den er god til at udnytte selv svagt løft.

For at teste tyngdepunktet, der var placeret som vist på tegningen, blev modellen - med trimmet sat til ligeudflyvning - sendt i et dyk på ca. 45 grader mod jorden. Da pinden blev sluppet, rettede Algebraen forholdsvis hurtigt op, hvilket viser, at tyngdepunktet godt kan ligge lidt længere tilbage. Havde den fløjet ligeud, lå tyngdepunktet for langt tilbage, og havde den lavet et loop, var den for næsetung. Som Dave Edmonds skriver, må den endelige placering af





Klar til start ---

tyngdepunktet afgøres efter prøveflyvninger, da personlig smag spiller en stor rolle i denne sag. Jeg valgte at rykke det ca. 1 cm tilbage.

Efter et par "tyngdepunktsdyk" kom turen til stallmanøvrerne. Bliver farten fløjet af Algebraen i modvind, staller den stille og roligt fremad og flyver med et par meters højdetab hurtigt igen under fuld kontrol. I side- og rygvind vælter den ikke uventet til en af siderne, og flyvefart opnås her efter lidt flere meters dyk. Som med alle modeller skal man passe på disse tipstall i lav højde. Jeg trimmer altid et par klik ned på højderorstrimmet, når jeg indleder landingsrunden. På den måde sætter jeg lidt ekstra fart på modellen og nedsætter risikoen for "radiosvigt", "kraftige turbulenser", eller hvad man ellers kan finde på at kalde grunden til sådanne nedstyrtninger.

Ved landinger er bremserne en stor hjælp, da den store vinge holder Algebraen utroligt længe i luften. I et af de første forsøg på at lande modellen uden bremser var en fuldcirkel og et par store s-sving efter landingsrunden ikke nok til at få den ned, hvilket resulterede i en længere spadseretur. Efter at have prøvet bremserne en enkelt gang lagde jeg et landingsmærke ud - og havde den store tilfredshed at lande lige på det. Aldrig mere svævefly uden bremser! Som tidli-

gere nævnt er disse også meget rare at have, hvis man havner i kraftig termik.

Algebraen er også testfløjet i op mod 8 sekundmeter vind, og med ballast kan det lade sig gøre, men det er ikke nogen speciel fornøjelse at stå med en model med tre meter vinge, en radio og en udsædendt højstartline - og få det til at blive en højstart. I den slags vejr er en hjælper et minimumskrav, og mon ikke de fleste vælger at blive hjemme eller flyve med noget andet i sådanne vindstyrker!

Konklusion

Algebra 1000 byggesættet er et gennemtænkt produkt. Al træet er af god kvalitet, og de forskellige dele er valgt i en styrke/vægt, der passer til deres brug. Udstansning og udskæring af ribber og stumper er af rimelig til pæn kvalitet, og alle dele er mærket med nummer, der gør det nemt at finde dem, når de skal bruges. Tiden fra byggesæt til færdig model var for mit vedkommende 6 uger, men det kan godt gøres hurtigere, hvis man har travlt.

Rent flyvemæssigt adskiller Algebraen sig ikke meget fra en 2m-svæver. Det store sideror og det helvippende haleplan får hurtigt modellen rundt oppe i luften, når man har vænnet sig lidt den. I lav højde skal man dog passe lidt på, at de lange vinger ikke rører jorden, så her kræver Algebraen - i hvert fald uden bremser - noget mere plads at manøvrere på end mindre modeller. Det er heller ikke en model, der kan anbefales til nybegyndere, da den både bygge- og flyvemæssigt stiller større krav, end man kan forvente at en begynder vil kunne honorere.

Prisen for Algebra 1000 er ca. 1.400 kr. og sammenholdt med kvalitet og ydelse er det efter min mening ikke for meget. Hvis man vil spare ca. 300 kr. kan man bestille Algebraen med trækrop.

PNM

--- og en blød landing.



MIN MODEL

Denne flotte Cessna Cardinal tilhører Allan Mouritsen fra Radioflyveklubben.

Modellen, som kommer fra Avimodelle (Italien), blev købt hjem, fordi Avionic havde et godt tilbud på den.

Flykroppen er lavet i et plastmateriale, og vingen er plastbeklædt skum. Der gik yderligere 2 år, før Allan fik motoren, en godt brugt og defekt OS 120 FS. Ventetiden på reservedele var godt 6 måneder, for som de siger i Japan: "Vi lægger ikke produktionen om for et par stumper!" Motoren kostede 500 kr., men der måtte bekostes ny knast, stødstænger, løftere samt pakninger. Men så kan den også startes i hånden. Modellen vejer 5 kg, og den har et vingefang på 220 cm.

Originalen blev introduceret i USA i 1967, hvor den blev fremstillet i flere versioner, bl.a. en med optrækkeligt understel. Der er produceret mere end 5.500 Cardinaler, heraf nogle i Frankrig.



Motoren i den flotte Cessna Cardina er en OS 120 FS.

VORES MODEL

Vores model er et af tyskernes bedste jagerfly fra WWI, en Fokker D VII fra 1918, skriver Allan Mouritsen.

Modellen, som er fra Flair, er gjort træfærdig af Ivar Nobel, beklædningsarbejdet er leveret af Jørgen Frier Hansen, og Allan er pilot på denne prægtige maskine.

Fokkeren er udstyret med en 20 år gammel motor, en OS 60 firtakter med

udvendige ventilarme og stødstænger. Motoren kørte første gang i april '95. Da Allan købte den i år, lå den stadig i den originale æske med alt tænkeligt hjælpeværktøj som fastnøgler, bachonøgler samt søgeblade. Endvidere lå der en 8 siders instruktions-foldet uden en fedtplet.

Alle deltagere i Fokker-projektet er medlemmer i Bastrup.

Og fotografen er Allan Mouritsen.



VON STROHM

et simpelt elfly til Speed 400 motor.

Af Claus Johansen

Baggrunden for denne model er, at jeg gerne vil vise, at elmotorer også kan bruges til andet end el-svævefly.

Efter i et års tid at have fløjet med en gammel egenkonstruktion, som egentlig var bygget til en 1 cm, dieselmotor, men som havde fået en ny snude og en Speed 400 motor indbygget, valgte jeg at konstruere en ny model. Den skulle benytte en Speed 400 motor med gear, være lille, billig, letbygget og frem for alt velflyvende. Det skulle også være en model, som måske kunne lokke andre til at bygge og flyve små, billige elmodeller. Fordelen ved små modeller er jo lav pris, kort byggetid og kort reparationstid, hvis uheldet er ude. (De små modeller holder dog til forbavsende mange knubs, uden de store skader).

Her er så resultatet af mine overvejelser:

Data for modellen

Spændvidde: 110 cm
Længde: 68 cm
Vægt: Max 750 g
Motor: Speed 400 7.2 V med 1.5:1 gear
Propel: Graupner slim prop 8X4
Motor træk: Ingen nedadtræk og ingen sidetræk
Accu: 7 X 800 AAE eller 7 X 700 AR Sanyo
Regulator: F.eks. Graupner Power Mos 30
Servoer: F.eks. 2 stk. Hitec HS-101

Byggevejledning

Det skulle ikke være nødvendigt med en omfattende byggevejledning, da det meste fremgår af tegningen. Så her er kun det mest nødvendige.

Motorspantet er af 2 mm x-finér. Vingesamlingen er af 1,5 mm x-finér. Forstærkningen af accu-låget og beklædningen af vingesamlingen er af 0,4 mm x-finér. Alt andet er balsa.

De to hovedbjælker og listerne i finne og haleplan skal være hård balsa, mens alt andet skal være let balsa af hensyn til vægten. Der er udelukkende brugt cyanolim til hele modellen.

Vingen bygges fladt på byggebrættet (der er ingen washout) i ét stykke. Derefter skæres den over på midten, pudses til og samles igen v.h.a. x-finér-forstærkningerne med V-form, hvorefter den midterste ribbe deles i to og limes i, og x-finér-beklædninger limes på.

Kroppen er flad i bunden, og den er derfor let at bygge lige. Det aftagelige dæksel over motoren tapes fast med "Scotch Magic tape 810", når motoren er monteret. Pilot og MG'er laves af let balsa og farves med permanent tusch (det kan fås i mange farver og tykkelser og vejer meget lidt, og ved eldrift er det jo ikke nødvendigt at brændstofsikre!).

Modellen er beklædt med Solar film

*Det færdige fly
– efter tegningerne, som du finder på de følgende sider.*



og dekoreret med Solar trim. Højde- og sideror er hængslet med "Scotch Magic tape 810". Hjulene kan enten laves af 2 mm x-finér, eller der kan bruges Robbes Ultralight hjul (2 stk. Ø 58 mm = 15 g!!). Det vigtigste under bygningen er at holde vægten nede. Der er ingen grund til at forstærke modellen; den er rigelig stærk, som den er.

Flyvning

"Von Strohm" er let at håndstarte, men den kan også jordstartes fra en kortklippet bane. I luften er den meget stabil og manøvreduktig. Den kan også uden problemer flyves i en hel del vind. Sidste vinter monterede jeg ski på den og startede og landede fra sneen uden problemer. Jeg flyver selv med 7 stk. Sanyo 800 AAE celler, og det giver 9 til 10 minutters flyvetid.

Disse celler er ikke de mest velegnede, da spændingen falder, når de aflades - til gengæld er de billigere og lidt lettere end de mere velegnede 700 AR celler. Jeg har nu brugt mine celler i mere end et år uden problemer og er godt tilfreds med dem.

Jeg håber, at denne artikel vil virke inspirerende, og at der snart vil være mange små Speed 400 modeller i det danske luftrum.

Det vil være let at ændre modellens udseende. Nogle andre vingetipper eller et andet haleplan/finne vil få modellen til at se helt anderledes ud, og så længe arealet af haleplan/finne er det samme, vil det ikke ændre ret meget ved Von Strohm's flyveegenskaber.

SÅ ER DET AF STED TIL BYGGE-BORDET!

Ganske vist er det sommer, men det tager ikke mange timer at bygge Von Strohm, og der er masser af flyveglæde i vente.

God fornøjelse og flyv sikkert.

Alle ribber 1.5 mm

3x5

Webbing 1.5 mm

3x10

1.5 mm X-finér
på begge sider
af
hovedlisterne0.4 mm X-finér
på oversiden
af vingesamling2 stk. 1.5 mm X
af vin

3x20

Luftindtaget kan
f.eks. laves af en
plastik skePilot & MG laves af
balsa og farves med
permanent tusLav denne del aftagelig
3x3
Regulator3x10 **Modtager****Accu****Servoer**

Motor spant 2 mm X-finér

Bunden i Accu-rummet
holdes fast med en M4
nylon skrue

Ø3 Ø5 Ø3



Ø11,5

1:1Robbe Ultralight hjul
Ø 58 mm
(2stk = 15g)0.4 mm
X-finérBund i Accu-rum:
3 mm Balsa med 0.4 mm X-finér
indvendig

Understellet syes og limes fast

2.5 mm
Strikkepind
Til gummibåndLuft
udblæsning
(forbi accu)

Spændevide : 110 cm.
 Vægt : Max 750 g.
 Motor : Speed 400 med 1,5 : 1 gear
 Propel : lim-prop 8 x 4
 Accuer : 7x800AAE eller 500/700AR

X-finer til forstærkning
 vingesamling

1:1

V-form:
 50 mm under hver
 vingetip.

3 mm

3x10

3x3

3x10

3x3

3x3

3x10

3x3 $\triangle$

Rørhorn midt
 for kroppen

Understellet bukes af 2.5 mm pianotråd.
 Det bukes 90 grader bagover ved den
 stiplede linie

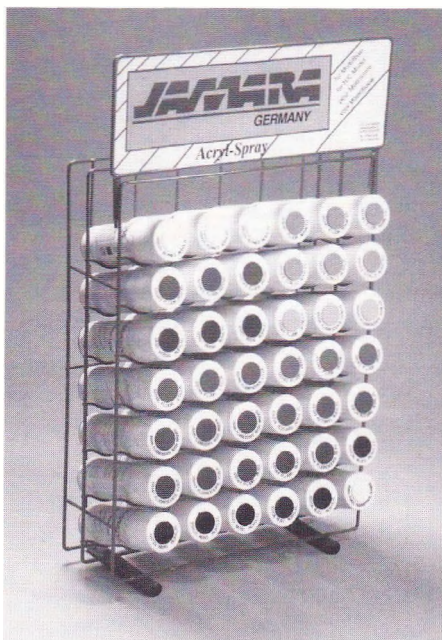
Træets åreretning

på webbing

TP

1:1

Produktinformation



Acryl-spray

Jamara har sendt en serie Enamel Acryl Spray til polycarbonat, polystyren, træ, metal m.m. på markedet.

Malingen har ifølge fabrikanten flere gode egenskaber. Den tørrer hurtigt, har god vedhæftningsevne, er modstandsdygtig over for ridser, og revner ikke så let.

Følgende almindelige farver markedsføres: hvid, rød, sort, gul, blå og mørkeblå. I fluorescerende farver leveres: gul, orange, grøn, rød, blå, anilinrød, lilla, violet og hvid. De fluorescerende farver males på en hvid grundfarve og skal beskyttes med en gennemsigtig UV-beskyttelseslak.

Spørg efter prisen hos din forhandler.

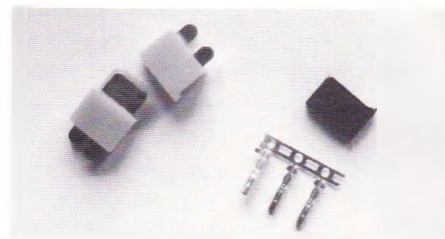
De omtalte produkter har ikke gennemgået nogen test, så evt. rosende omtale er baseret på forhandleres eller katalogers egne udsagn.

Elektrosvævere

Med navnene Stratus Sports og Saurus Sports leverer Kyosho to elektrosvævere bygget efter de mest moderne principper. Kroppene er i slagfast plastic, og vingerne - der er forstærket med hovedlister - er støbt i skum. På denne måde får man et meget nøjagtigt profil. Dette er forøvrigt valgt, så flyveegenskaberne er meget godmodige.

Med den store grad af forarbejdning er begge el-svæverne meget hurtige at bygge.

Set hos Flywood til 1.200 kr.

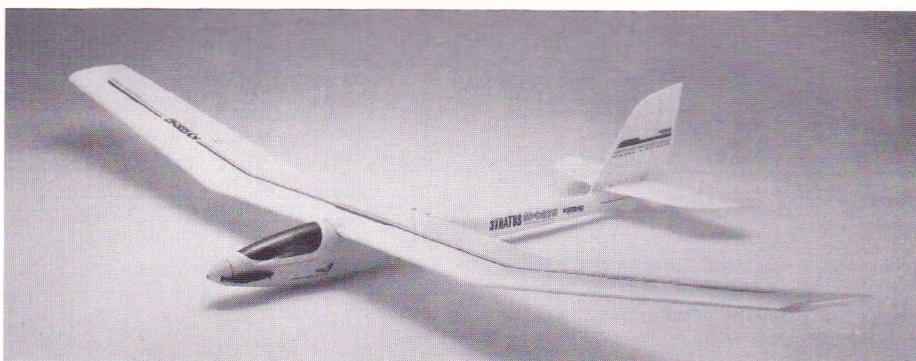


Nye stik

Jamara har sendt et par nye stik med forgyldte kontaktflader på markedet. Det ene er beregnet til kraftige strømstyrker og består af han- og hunstik samt et dæksel til hunstikket.

Stikket, der kan klare 45 A, er beregnet til brug i el-modeller.

Det andet er et saml-selv Futaba-forbindelsesstik. I begge tilfælde er forgyldning af kontaktfladerne med til at sikre god forbindelse og beskytter mod korrosion.



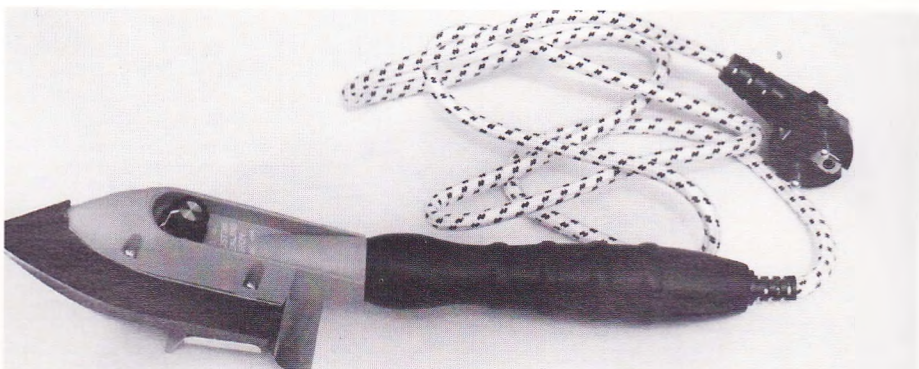
Nydesignet foliejern

Witzel Hobby har fået et nyt foliejern med navnet "Costum Sealing Iron" hjem.



Det nye jern, der som de fleste andre har termostatregulering af varmen og Teflon-belagt sål, har en række fordele i forhold til de ældre typer. Specielt det nye design af sålen lægger man mærke til; den tynde, skarpe kant på siden og den runde fremhævede forkant gør det

nemmere at komme til med foliejernet. Bortset fra sålen er resten af foliejernet lavet af varmeisolerende glasfibernylon, der nedsætter risikoen for, at brugeren brænder sig. Der følger også en lille holder med for de ca. 300 kr., som jernet koster.





Motordrage

Har du lyst til at flyve med en anderledes model, er Kyosho's Autokite II måske noget for dig.

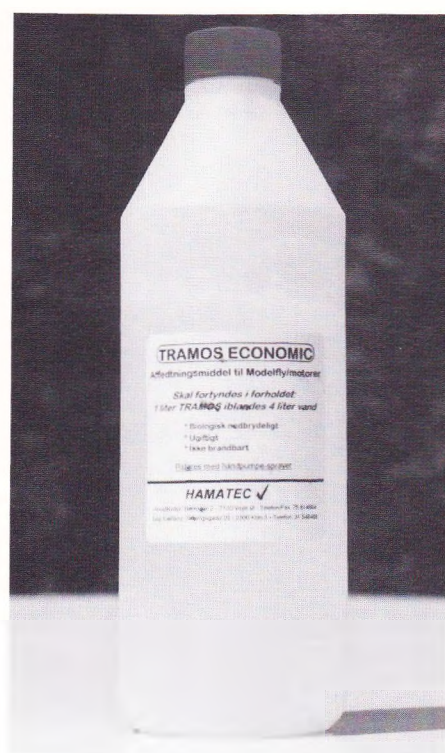
Autokite II er robust bygget og ekstremt godmodig at flyve. Modellen får sin kraft fra en .11 motor, og den 31 dm² store drage fjernes let ved transport.

Pris hos Flywood ca. 1.600 kr.

Rengøringsmiddel

Hos Hobby World har vi set dette nye rengøringsmiddel til modellfly.

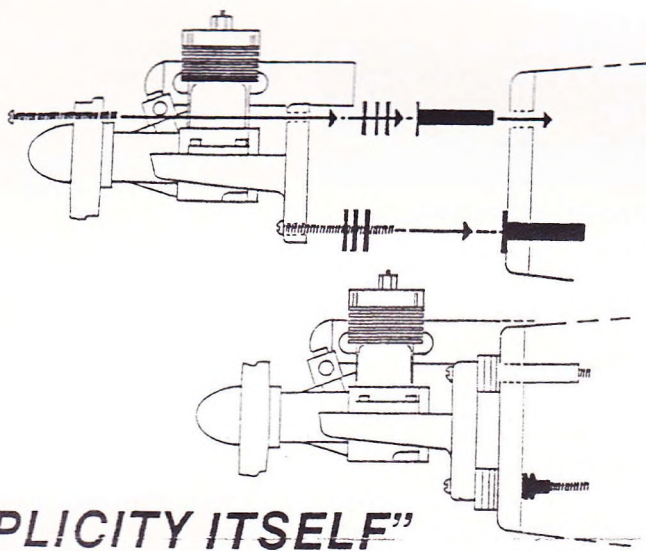
Tramos Economic, som det hedder, er biologisk nedbrydeligt, ugiftigt og ikke brændbart. Det fortyndes med vand i forholdet 1 del rengøringsmiddel til 4 dele vand og sprøjtes på den beskidte model med en sprayflaske, hvorefter



skidtet aftørres med en klud. En afprøvning har vist, at Tramos Economic fjerner selv gammel M-olie.

Prisen for det effektive rengøringsmiddel er hos Hobby World i nærheden af 30 kr.

NEVER USE A BLIND NUT AGAIN



"SIMPLICITY ITSELF"

ISO-MOUNTS

Det lidt kryptiske ord dækker over en ny type gummiophæng til forbrændingsmotorer. Ophænget er meget nemt at montere, da det kun kræver 4 huller i motor-spantet. Låsemøtrik og skive er unødvendige, da deres funktion er indbygget i ISO-MOUNT. Konstruktion gør det ligeledes muligt at justere dæmpningsgrad og til en vis grad motorens trækretning.

ISO-MOUNT leveres i to størrelser af Flying Scale Models. Størrelsen, der

passer til .20 - .80 motorer, koster kr. 85. Fra .90 op til 4,2 cubic inches er prisen kr. 150.

Flying Scale Models fortæller desuden, at alt PROXXON mini hobbyværktøj sælges med 15% rabat på eksisterende vejledende udsalgspriser til medlemmer af modellflyveklubber.

Fra priser mellem kr. 180 og kr. 310 kan der hos Flying Scale Models købes videoer af et utal af forskellige fly mm. Fx må den 55 min. lange video om C-130 Hercules til kr. 250 da vist interesse-re mange for tiden.

"Back to Basics"

- er titlen på en ny bog fra Nexus House. Bogen er skrevet af Vic Smeed, der har skrevet mange bøger om modelbygning.

Back to Basics handler om bygning af og flyvning med håndkastmodeller. Der er flere fuld-størrelses tegninger i bogen.

Den engelske pris er 4.95 pund

Udsalg!

Uanset tidligere priser sælges nu RC-unions T-shirts til en uhørt lav pris, da vi skal have ryddet op i vores lager.

T-shirts med det gamle RC-unions mærke i alle størrelser og T-shirts med motiv fra Egeskov slot (25 års jubilæet) grå og hvide, begrænset antal størrelser i gråt (ingen medium).

Pris pr. stk.: kr. 25,- eller 5 stk. kr. 100,- + forsendelse.

Til importører, producenter og forhandlere

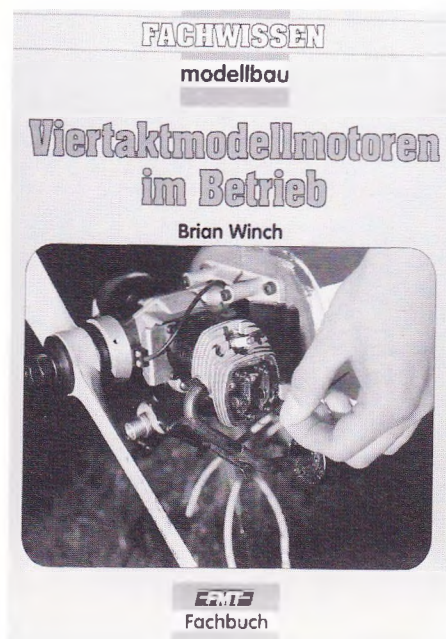
Her kunne også have stået nyheder fra dit firma.

Har du produkter, du gerne vil have omtalt, kan du sende lidt omtale og et fotografi til RC-redaktør Poul Møller.

Se seneste dato for modtagelse forrest i bladet.

Anmeldelser

Vi anmelder denne gang fire nye bøger fra det tyske Verlag Für Technik und Handwerk.



»Viertaktmodellmotoren im Betrieb« af Brian Winch.

Bogen er på 63 sider i formatet 23x16,5 cm med 77 billeder. Den kan skaffes gennem flere af Modelflyve Nyts annoncører.

Den tyske pris er DM 19,50 + porto.

Jeg kan meget stærkt anbefale, at bogen oversættes og bringes i Modelflyve Nyt, hvis det kan lade sig gøre.

Det skal ingen hemmelighed være, at jeg er meget begejstret for bogen.

Der er en kort forhistorie om fire-takt motorens oprindelse, hvem der tegnede den første og hvornår.

Bogen beskriver meget detaljeret opbygningen af motorerne udvendig og indvendig. Jeg tror, at det stort set er alle typer og fabrikater af motorer; der er ihvertfald flere end dem, jeg kender til.

Den giver forslag til enkle løsninger på utætte motorer. Jeg har selv 12 stk. fire-takts motorer, og ikke én har været utæt, men løsningerne lyder rigtige.

Hvad er forskellen på en to-takts og en fire-takts motor? Og forskellen på en japansk og en engelsk? Hvilke har overliggende knastaksel mm.

Bogen beskriver videre, hvordan du kontrollerer din nye motor, inden den skal startes, samt hvordan dette gøres, og hvilken blanding brændstof der er bedst.

Bagerst i bogen er der et skema med løsninger på problemer, som kan opstå.

Det er tydeligt, at forfatteren elsker fire-taktsmotorer, men en medvirkende årsag kan også være, at på mange flyve-



pladser i Tyskland må man kun flyve med fire-takt motorer.

Der kunne skrives meget mere om bogen. Jeg ville gerne have haft denne bog, inden jeg fik min første fire-takt motor.

Jeg håber, at bogen kommer på dansk; men har du mulighed for at læse tysk, så skal du købe den.

Kurt H. Petersen

Leistungsprofile für den Modellflug

Af Hans Walter og Thorsten Bender.

200 sider i A4 format.

Pris i Tyskland: DM 36,-.

Bogen kan anskaffes gennem flere af Modelflyve Nyts annoncører.

Når man læser diverse boganmeldelser, er det ofte resultatet af én persons gennemlæsning, der præsenteres.

Denne bog er så spændende og så godt et stykke værktøj for modelflyvere, at jeg syntes anmeldelsen skulle indeholde synspunkter fra flere aktive modelflyvere, som har haft den til gennemlæsning.

John Olsen fra S.M.S.K. Sjællands Modelsvæveflyveklub skriver:

MTB's "Leistungsprofile für den Modellflug" er en udmærket bog, der dækker et bestemt udsnit af de nyeste og/eller mest brugte hi-tech profiler indenfor RC svæveflyvning i 80'erne og 90'erne. Den

kræver et forudgående kendskab til aerodynamik og profil/profilpolarer for at være til nogen nytte; omvendt vil man nok ikke købe en sådan bog uden kendskab til samme.

For dem, der selv konstruerer deres modeller/vinger indenfor svæve- og elflyvning, er denne bog på lige fod med andre profilbøger et *must*.

En sådan bog vil nok snart blive en kuriositet, da denne type bøger nok snart vil kunne fås på diskette, hvor den vil være en udvidelse af et i forvejen eksisterende bibliotek i et profilbehandlingsprogram - noget, enhver klub burde eje.

Bogen er et stykke uundværligt værktøj for enhver modelflykonstruktør.

Erik Dahl Christensen fra Brabrand Modelflyveklub skriver:

En dejlig bog, hvor de nyeste profiler og deres data er samlet.

Selvom man ikke interesserer sig for aerodynamik, kan man alligevel bruge beskrivelserne af profilerne til at vælge et nyt profil til sin el- eller svævemodel.

Det fulde udbytte får man, hvis man sætter sig ind i, hvordan de forskellige kurver og diagrammer læses.

Alt i alt er bogen en imponerende samling spændende data.

Steen Høj Rasmussen fra S.M.S.K. Sjællands Modelsvæveflyveklub skriver:

Jeg har set frem til, at de sidste nye profiler med de nødvendige data blev offentliggjort i et samlet værk, så det blev muligt at følge med i specielt den store udvikling af profiler, der anvendes af piloter inden for el- og F3J konkurrenceflyvning.

Denne bog er til stor hjælp, når man har sat sig grundigt ind i stoffet og skal i gang med de fremtidige selvkonstruktioner.

Jeg kan kun ønske de kommende læsere god fornøjelse med læsningen og hold og lykke med de resultater, som disse profiler kan være med til at skabe.

Grosse Modellmotoren

Af Prof. Dipl.-Ing. Klaus Lohr.

160 sider, 157 ill.

Pris i Tyskland: DM 32,-.

Bogen kan anskaffes gennem flere af Modelflyve Nyts annoncører.

For os med svaghed for store flymodel-

ler - og dermed også for store motorer - er der tale om en lækkerbissen. da bogen giver en meget grundig gennemgang af de forskellige typer motorers bestanddele, styrke og svagheder, dog på en sådan måde, at det overlades til køberen selv at vurdere, om man får det ønskede produkt for den forlangte pris.

Hvis man kun interesserer sig for methanolmotorer, bør man ikke blive skuffet over, at disse kun periferisk er omtalt som sammenligningsgrundlag, for som bekendt ligger forskellene stort set kun i karburator og tændingssystem.

De øvrige afsnit kan methanolfreaks altså også nyde.

Blandt de efter min opfattelse mest interessante afsnit er anvisninger på støj(lyd)-reduktioner, hvor alle de kendte områder som ophæng, potter og propeller gennemgås.

Der er også givet en simpel anvisning på effektmåling, som kun kræver udstyr fra et normalt udstyret hobbyrum.

Den største ulempe for danske læsere er naturligvis sproget; men er man ikke velbevandret i tysk, kan man komme langt med Gyldendals "de rode", for det må indrømmes, at forfatteren ikke sparer læseren for fagudtryk.

OY-9927, Erik Nymark.

"Der erfolgreiche Einstieg in den RC-Elektroflug"

Begynd elektroflynng med succes.

Af Hinrik Schulte

Prisen i Tyskland: DM 22,-.

Bogen kan anskaffes gennem flere af Modellflyve Nyts annoncører.

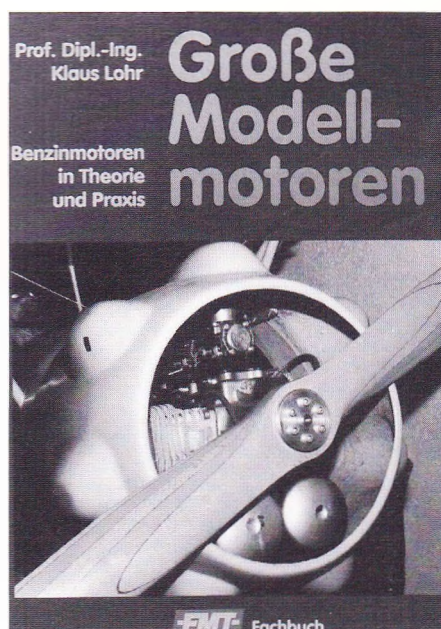
Det er forbundet med stor nydelse at styre en næsten lydløs elektromodel rundt på himlen. Og med denne bog fra VTH er der sørget for, at mange modelpiloter kan opleve dette.

Forfatteren, en erfaren elektroflyver, præsenterer i den 108 sider store bog tre modeller: en elektro-motormodel og en elektrosvæver, der alle efter forfatterens mening er gode modeller for folk, der vil prøve elektroflynng. I bogen bliver bygning af, flyvning med og mulige forbedringer af modellerne beskrevet.

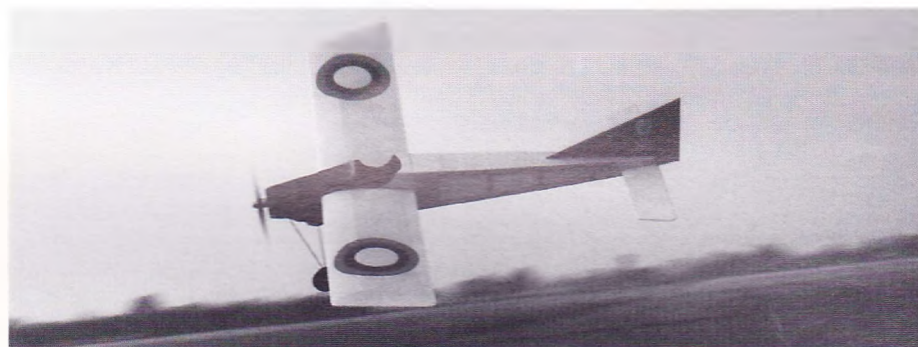
En stor del af bogen er helliget elektroflynngens teknik. Her erfarer (den tyskkyndige) læser i tekst og billeder meget om motorer, fjernstyringskomponenter, bygning og vedligeholdelse af elektromodeller og kan desuden drage nytte af flyvetips og gode råd fra en rutineret elektroflyver.

Den, der gerne vil vide, hvordan han kommer succesfuldt i gang med elektroflynng, finder i bogen beskrivelsen hertil.

P.N.M.



Elektrisk Morane-Saulnier MS.5



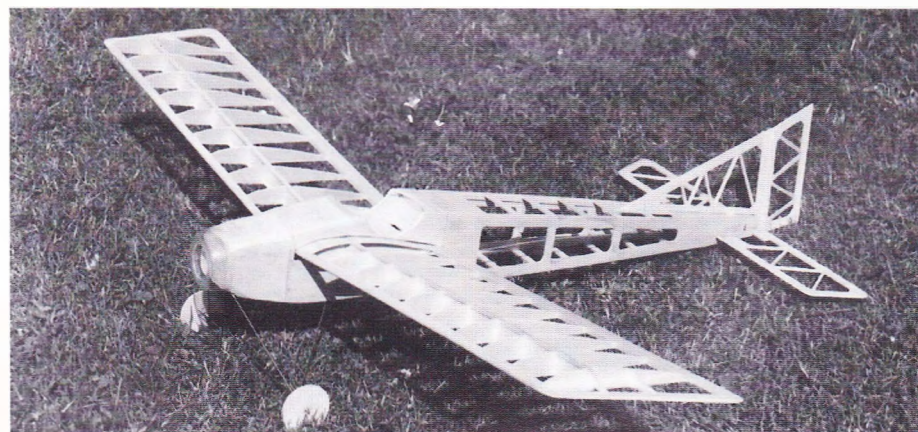
RC-redaktør Poul Møller er en af dem, der har fulgt Claus Johansens opfordring til at lave en lille el-model med en gearet Speed 400 motor.

Min Morane er konstrueret efter de samme ideer som Claus Johansens Von Strohm. Modellens farver og linier er inspireret af den Morane-Saulnier, der er vist i bogen "Alverdens fly i farver, krigsfly 1914-1918" fra Politikens Forlag. I den bog er der mange fly, der let

kan laves til små el-modeller.

Da min model er lidt større end Von Strohm, flyver den med 8 stk. 700 mAh Sanyo AR celler. Modellen, der som sit franske forbillede er med helvippende haleplan, jordstarter let i lidt modvind, og flyveturen, der oftest foregår inden for flyvepladsens begrænsning og ikke højere end 10-15 m, varer 5-6 minutter.

Byggetiden var kort, prisen var lav, og flyveføromjelsen er stor. Hvad mere kan man ønske sig?



Et vellykket arrangement!

Jysk Modelflyvermøde 1995 var et meget vellykket arrangement, som jeg synes at andre, som ikke var til stede, skal høre lidt om.

Jeg skal for god orden skyld resumere, hvad der var indkaldt til.

Det var Modelflyverne Aarhus, som inviterede til Jysk Modelflyvermøde i Lystrup. Godt nok var det først på dagen, men trods tidspunktet var der god søgning allerede fra morgenstunden. Klokken ca. halvti blev der budt velkommen af Modelflyverne Aarhus' formand Jørgen K. Hansen, som gjorde rede for »Rigets« tilstand, hvad angår modelflyvning, og hvad for, der kan gøres for at udbrede interessen for netop vores fritidsbeskæftigelse.

Herefter var der stor »søgning« i hjørnet, hvor der var indrettet en velassorteret kaffe/the/øl/vand/mad-bod med et veloplagt personale.

I det andet hjørne havde RC-unionen en lille stand.

Det skal tilføjes, at arrangementet blev afholdt i et beboerhus, som er en gammel ombygget skole. Det var gymnastiksalen, som var samlingspunktet for hele seancen. I de tilhørende klasselokaler var der plads til de fremmødte hobbyforhandlere nævnt i alfabetisk rækkefølge: Avionic. Djurs Hobby. Hobby World. Leif O. Mortensen. Pitch. og Rotordisc'en. Alle hobbyforhandlere havde sponsoreret præmier til de udstillede fly, som blev præmieret.

Udstillingen var et helt kapitel for sig, men jeg skal blot nævne, at der var udstillere fra hele Jylland – blandt andet fra Brande og Haderslev og fra Nord- og Vestjylland. Der var udstillet alt indenfor modelflyvning og med tilhørende hjælpemidler.

Fra Sjælland var der en flot demonstration af Henrik Vedel Jørgensen med den ballon, som prydede forsiden af Modelflyve Nyt 1/95, og Lars Nøhr viste sin nyudviklede gasturbinemotor.



Henrik Vedel Jørgensen demonstrerer sin ballon inden døre. Den kunne lige være der, og kurven var 2 cm over gulvet. (Fotos: Arild Larsen.)

Ved middagstid åbnedes et klasselokale, hvor der var indbragt effekter til »loppemarked«, og da modelflyverne fra naturens side er jægere og samlere, var der stor opmærksomhed og mange tilråb og gode råd, når en »loppegenstand« havde skiftet ejerskab.

Hele seancen sluttede ved tretiden – altså til kaffetid, og det var det rigtige tidspunkt, for vi modelflyvere har jo ikke så lang »snor«, når det gælder vores fælles hobby/fritidsinteresse.

Morale:

Dette og andre lignende arrangementer skal følges op andre steder i landet, thi

interessen for modelflyvning og dens viderebringelse til efterfølgende slægter er ikke god nok i øjeblikket.

Det er vores forbandede pligt at gøre opmærksom på os selv og vore modelflyvekammerater, ellers kommer vi ikke videre, og der er ikke nogen undskyldning for, at TV og andre medier er til rådighed GRATIS, hvis du ellers kommer op af starthullerne.

*Med venlig hilsen
5514 L.F.C.*

Benthe Nielsen fra Rotordisc'en demonstrerer sine varer.



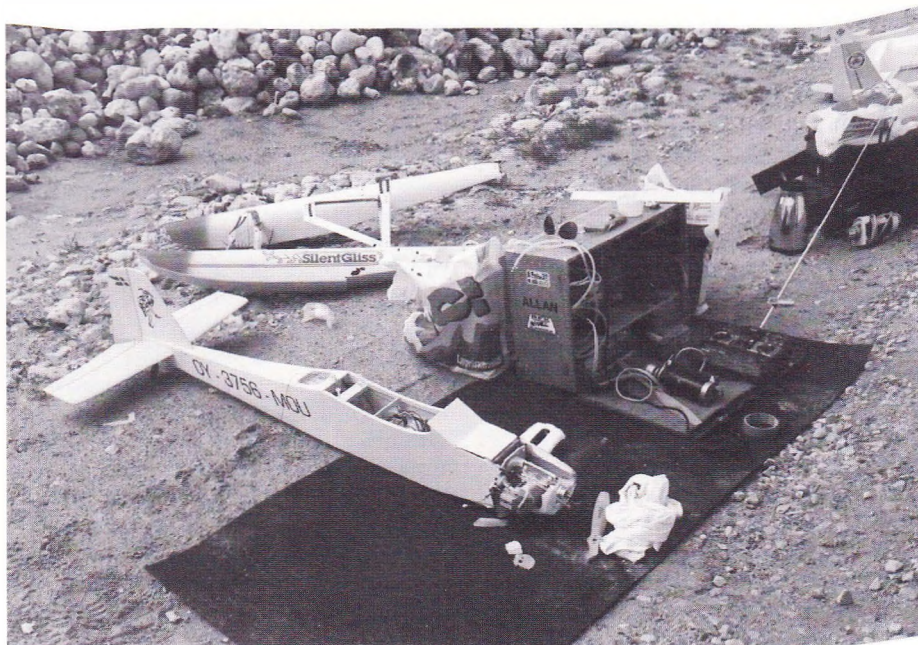
Leif O. Mortensen og frue viser forretningens store udvalg.



Hobby World med Erik Toft og fru Birgit næsten skjult bag gemalen.



Referater RC-flyvning



Forste fly på vandet - forste fly på landet... fotografens Sleppi.
Læs historien i et senere nummer.

Bastrup flyvernes vandtræf

Bastrup flyverne havde i foråret inviteret til vandflytræf i en grusgrav.

Her var der bla. chance for at se Herbert Christoffersens elektrisk motoriserede Catalina. Det var den model, der prydede forsiden af Modelflyve Nyt nr. 2.

Billederne fra træffet er taget af Allan Mouritsen.



Herbert Christoffersens Catalina.

Arne Hansens Big Lift før et af flere startforsøg.

Et heller andet har ikke passet helt sammen - for modellen kom slet ikke i luften den dag.

Morgenmode med en lille sn.



NFK Expert Cup '95

Det er lørdag aften den 19. marts, og på skærmen har dr. Volborg og co. lovet 15 m/s. fra vest med en anelse sydlig tendens. Alt ser ud til en herlig flyvedag på Ølsted. Da vejrudsigten er sikker, beslutter jeg mig for, allerede om aftenen, at ringe og kalde til briefing på Ølsted næste morgen kl. 9.15. Heldigvis er Kim Fossingdal den første, jeg ringer til, han har nemlig samme lørdag været på Ølsted sammen med fire gæster fra Jylland. De var blevet smidt væk af en bonde, som hævdede, at stedet nu var blevet fredet, fordi der er bevaringsværdig vegetation at tage hensyn til.

For ikke at tage en konfrontation en gang til og endda med 15 piloter til stævne og med risiko for, at vi alligevel skulle flytte til Kulhuse, besluttede jeg at kalde til briefing næste dag direkte på Kulhuse kl. 10.

Det er i skrivende stund blevet klart, efter samtale med ejeren af arealet, at der kun flyves stævner på stedet, hvilket der på forhånd skal indhentes tilladelse til, ved at stævnelederen ringer og spørger om lov. Der kan altså ikke trænes på stedet, sådan som tingene ligger p.t.

Stævnet som sådan:

På baggrund af sidste års sløje stævnestatistik med kun 2 afholdt var det en stor lettelse at få en vejrudsigt med sikkerhed for vind. Og vind fik vi så sandelig: det blæste 12 m/s., da vi fløj prøverunden, og under vejs havde vi vindstød op til 20 m/s. Sidste runde blev fløjet i ca. 16 m/s. Glæden over vejrforholdene var især stor, fordi vi havde de fire gæster med fra Jylland, som vi nødtigt ville sende hjem uden lige at have »tævet« dem. Hmm ... det er ikke altid, guderne spår sandhed. Man skal nemlig helt ned på 3. pladsen for at finde den første sjællænder, Brian Dylmann, som blev distanceret af nr. 2 Jesper Jensen med små 200 points og nr. 1 Søren Krogh med næsten 300 points.

Nå!! Brian var også uheldig med sine tandhjul, som ikke kunne tåle de meget dårlige landingsforhold, som vi vitterligt havde. Disse uheld sad naturligvis i ryggraden, da han fløj. Jydernes landinger

Resultater for NFK Expert Cup 1995

Placering Navn

	R1	R2	R3	R4	Tid R5	R6	R7	R8	Points Total
1. Søren Krogh	47,41	47,74	43,67	43,88	46,94	50,82	49,89	48,73	6958
2. Jesper Jensen	50,47	46,72	44,50	46,53	47,19	46,71	50,23	58,15	6830
3. Brian Dylmann	52,15	46,73	52,03	49,09	51,60	47,44	48,84	50,47	6664
4. Jan Hansen	55,24	49,69	51,74	45,08	52,34	48,56	51,64	51,33	6525
5. Kim Fossingdal	58,31	48,60	57,33	54,49	52,89	53,86	52,57	55,32	6136
6. Ole Skov	55,12	55,73	55,37	52,88	57,74	58,25	54,01	59,97	5860
7. Lars Pedersen	---	54,24	55,18	60,06	54,90	54,43	64,27	59,14	5680
8. Rene Madsen	62,28	52,90	63,64	53,81	59,21	61,23	63,02	55,80	5663
9. Jesper Pedersen	60,35	58,07	52,18	54,95	54,92	59,81	61,36	66,01	5659
10. Stig Andersen	57,79	64,73	62,04	52,67	52,80	60,80	58,41	67,65	5588
11. Arild Jørgensen	65,17	79,79	64,96	61,23	64,27	66,44	79,01	78,51	4788
12. Jacob Lillie	88,32	75,53	82,39	94,59	87,47	---	98,18	99,65	3673
13. Finn Gude	58,31	56,61	---	---	---	---	---	---	1638
14. Jak Lessel	62,31	58,80	---	---	---	---	---	---	1556

NFK Open '95

den 4. april

Så står vi der igen, alle som deltog i NFK Ekspert Cup for kun 14 dage siden, på nær nogle få undtagelser. Der var desværre afbud fra Brian Dylmann, NFK, men til gengæld havde Knud Hebsgård meldt sin ankomst.

Det var altså på forhånd klart, at slaget skulle stå mellem Søren Krogh, regerende danmarksmester, og Knud, som måtte afgive sin titel ved sidste DM. Nu skulle vi bare i gang! Håbet er jo lysegrønt, og det var vejrudsigten bestemt også. Der blev lovet vind fra nordvestlig retning, og regnen skulle sønderjyderne have haft glæde af. Alt i alt måtte Heatherhill siges at være et godt udgangspunkt; det ligger nemlig længst væk fra Sønderjylland og skræntens »retning« er som bekendt nordvest. Håbet blev yderligere bestyrket af en frisk kl. 7-melding direkte fra skrænten, som sagde vind med en retning ca. 20 grader fra nordvest. (Udsendte medarbejder Kim Fossingdal, Heatherhill).

Men alt har ændret sig kl. 9.30. Dels har vi alle fået øjne, og jeg tror stadig, at

vinden også havde ændret sig. Den var i hvert fald ren vest, og 15 mand smutter til Kulhuse.

Hurtig udpakning, stævnet i gang, og det viser sig allerede efter første runde, at spådommen om slagets gang holder stik. Knud lægger ud med 47,65 og Søren med 50,53 sek. og vi andre fæhoveder drysser bare derudad. Det må siges, at tider på 47 sek. er temmelig pænt på Kulhuse i 12 m/s.

2. runde er i gang – og her er det, at jeg får lyst til at rose meteorologerne for deres udmærkede evne til at spå om vejret. De ved bare irriterende lidt om geografi, for det var jo ikke os, der skulle have regn.

Efter 1 1/2 times pause, grundet disse uforudsete geografiske forviklinger, beslutter vi os for at genoptage flyvningen, regn eller ej. Det regner, vinden løjer, og da den samtidig springer fra 4 til 7 m/s., må man sige, at stævnets rent sportslige værdi ikke mere er helt i top.

Af resultatlisten fremgår det, at den dårligt placerede jyde bliver nr. 6, så hvad sjællandske resultater angår, er der intet nyt under solen. Men vi havde jo heller ikke sol den dag.

Resultater for NFK Open 1995

Placering

	Navn R1	Tid R2	Points R3	R4	Total
1. Knud Hebsgård	47,65	60,84	57,61	59,71	3000
2. Søren Krogh	50,53	64,34	57,58	67,42	2889
3. Jesper Jensen	51,72	65,25	62,28	69,39	2778
4. Jan Hansen	53,66	63,08	70,32	75,72	2671
5. Lars Pedersen	53,65	64,83	68,54	80,11	2666
6. John Rasmussen	59,58	69,42	60,51	78,69	2628
7. Finn Gude	56,93	65,76	69,19	71,36	2599
8. Kim Fossingdal	57,55	68,54	67,88	82,41	2562
9. Ole Skov	65,29	67,19	71,12	72,11	2543
10. Rene Madsen	62,01	72,97	75,28	85,10	2467
11. Jesper Pedersen	56,79	75,72	78,77	78,21	2405
12. Jak Lessel	59,36	70,94	82,33	---	2360
13. Arild Jørgensen	65,67	83,18	76,43	106,52	2210
14. Henrik De Gier	66,87	---	---	---	713

var vist heller ikke altid lige vellykkede, men da de ikke peb noget særligt, kan det jo slet ikke have haft betydning for deres flyvning. Af resultatlisten fremgår det, at vi øvrige fra Sjælland fløj som gamle mænd. Men bare vent, til det bliver forår, da siger man jo, at selv gamle mænd får en opblomstring. »I ved med gang i styrepinden og alt det der ...«. Det

er i skrivende stund blevet klart, at der igen kommer gæster fra Jylland til NFK Open den 2. april 1995, men meteorologerne siger, at foråret lader vente på sig.

Afsluttende vil jeg benytte lejligheden til at takke deltagerne for at udvise god sportsånd og for hjælpen med at holde stævnet i gang ved at tage en tørn med, når der skulle ringes og tages tid.

Påskeskrænt F3F

den 15. april

Der var 22 tilmeldte deltagere til påskeskrænt i år.

Vi fløj på vestskrænten i Hanstholm, hvor vinden kom lidt fra nord ca. 10-15 grader, men det betød ikke noget.

Vejret var en anelse diset først på formiddagen, men disen littede, og vi fik fløjet 7 runder fra kl. 11-17. Vinden var mellem 7 og 11 m/sek. kraftigst sidst på dagen.

Stævnets hurtigste tid blev fløjet af undertegnede med 48.76 sek., men der var ikke mange hundrededele imellem de hurtigste tider.

Søren Krogh vandt igen en skræntkonkurrence foran Knud Hebsgaard, så der er igen blevet kamp om førstepladsen.

Præmieuddelingen fandt sted lørdag aften i Vigso Feriecenteres fælleslokale.

Hermed en tak for hjælpen til alle for, at vi igen fik et godt påkestævne.

På gensyn næste år!!

Placeringer:

1. Søren Krogh, SMK	5864
2. Knud Hebsgaard, Thy RC	5814
3. Klaus Untrieser, Thy RC	5777
4. Jørgen Larsen, Thy RC	5725
5. Espen Torp, Norge	5617
6. Jan Hansen, SMK	5535
7. Jesper Jensen, SMK	5531
8. Trond Olsen, Norge	5469
9. Wolfgang Schroeter, Tyskland	5426
10. Preben Norholm, Herning	5350

Als Cup 1995

Den 22. april blev der fløjet Als Cup i Sønderborg, hvor der var mødt 5 piloter op om morgenen. Vejret var tilfredsstillende med ca. 8-10 meter vind fra øst og over middag en skyfri himmel.

Der blev fløjet 7 runder med en hurtigste speedtid på 17.67 sek. for de 4x150 meter fløjet af Søren Krogh.

For Torben Jørgensen var det hans første F3B konkurrence. Torben fløj med en model, han havde lånt af Jesper og fløjet første gang med den dagen inden, så det må siges at være flot.

Resultatet blev som følger:

1. Jesper Jensen, SMK	11.750 pt.
2. Søren Krogh, SMK	11.566 pt.
3. Jan Hansen, SMK	11.507 pt.
4. Niels E. Rasmussen, BMC	11.240 pt.
5. Torben Jørgensen, SMK	7.460 pt.

Jan Hansen, SMK

Jysk Mesterskab F3B '95

den 30. april

Sædvanligvis går vi og småbeklager os

over vejret, enten det stormer, regner eller er koldt, og vi sukker efter noget bedre. Til dette års JM var det både varmt, solskin og ingen vind – vi var stadig ikke helt tilfredse!!! Den manglende vind fra skiftende retninger gør det vanskeligt at højstarte og meget arbejdsomt at hente linen. Men vi nød det gode vejr!

Vi nåede 5 fulde runder, uden at en eneste tid i speedflyvningen kom under 20 sekunder, hvilket vidner om, at den opnåelige højstartshøjde lod en del tilbage at ønske.

På den baggrund er det egentlig ret imponerende, at der kun var ganske få drop i termikflyvningen på de 7 minutter.

Jysk mester blev John Rasmussen på meget stabil flyvning – især i termikken, hvor kun meget få points blev tabt.

Et ganske særligt bifald skal lyde til Lars Toftlund, NFK, der trodsede de vanskelige forhold og fik sin konkurrencebut på den jyske muld.

1. John Rasmussen, BMC	7649.8
2. Niels-Ejnar Rasmussen, BMC	7568.9
3. Søren Krogh, SMK	7522.9
4. Jesper Jensen, SMK	7377.7
5. Jan Hansen, SMK	7185.3
6. Henrik Andersen, NFK	7046.4
7. Rene Madsen, NFK	6235.0
8. Torben Rasmussen, BMC	3835.6
9. Lars Toftlund, NFK	2573.3

DM Populær-Skala

den 6. maj

Engang i vinter ringede telefonen, og en vis Leif Poulsen var i roret: Vil jeres klub arrangere DM Populær-skala til maj? Med lidt bange anelser stammede jeg ja. Jeg vidste, at vi gerne ville, men kunne vi finde ud af det; vi havde aldrig arrangeret stævne før og så et DM. Men alle i klubben var fyr og flamme.

Så gik jeg i mit stille sind og glædede mig indtil den aften, hvor vi skulle beslutte, hvem der skulle lave hvad. Sikkerhedsmand og en mand til senderdepot gav ingen problemer, men så opdagede jeg, at lille jeg ikke skulle sælge øl/vand, men være stævneleder, så det gav sommerfugle i maven. Jeg anede ikke det fjerneste om, hvad en sådan lavede, men alle sagde, at en stævneleder er en, der går rundt og ser klog ud og ellers laver det, som ingen andre gider. Så den sidste måned op til stævnet gik jeg rundt og øvede mig i at se klog ud.

Efterhånden som tiden nærmede sig, blev vi mere og mere spændt, for var der slet ingen, der ville deltage, havde vi gjort for lidt PR eller hvad. Men heldigvis, 10 modige piloter fra alle egne af landet mødte op med den ene flyver finere end den anden.

Banen var slået og tromlet, pressen var underrettet, dommerne var på plads, så nu var det kun vejrguderne, der kunne sætte en kæp i hjulet for et godt stævne.

2m Cup - Holbæk

den 30. april

For første gang havde vi rigtigt godt vejr til en 2M konkurrence i Holbæk. Svag vind og sol, lidt skyer og god termik.

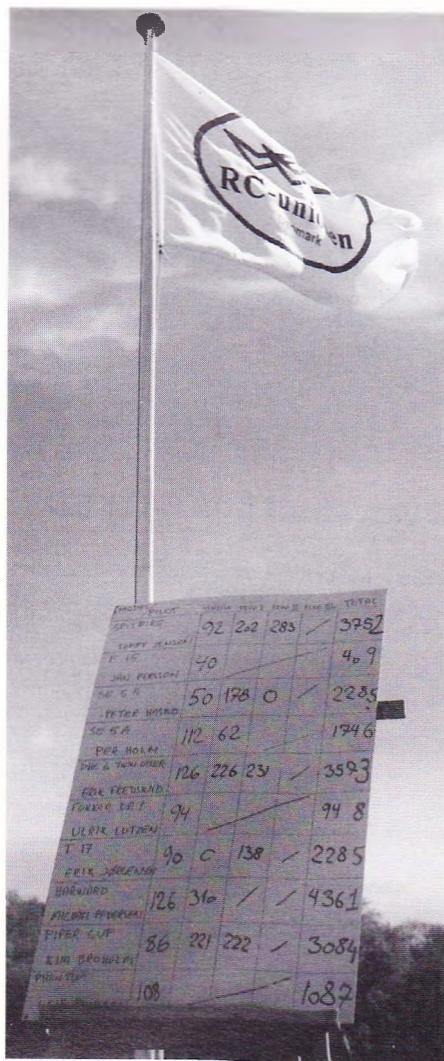
10 piloter var mødt op, deriblandt 3 nye. Rart med nye ansigter.

Konkurrencen forløb uden de store problemer, dog måtte vi flytte tøvene et par gange. Vi fløj 2 runder, dog måtte Jens Peter opgive efter første flyvning i 2. runde med en skadet hale.

Undertegnede scorede 2235 points i første runde, hvilket er personlig rekord. Vinder blev også undertegnede med 4342 points, som også er personlig rekord. Nr. 2 blev Poul Møller med 3852 points, og nr. 3 blev Jørgen Meier med 3639 points. Resten af placeringerne fremgår af listen.

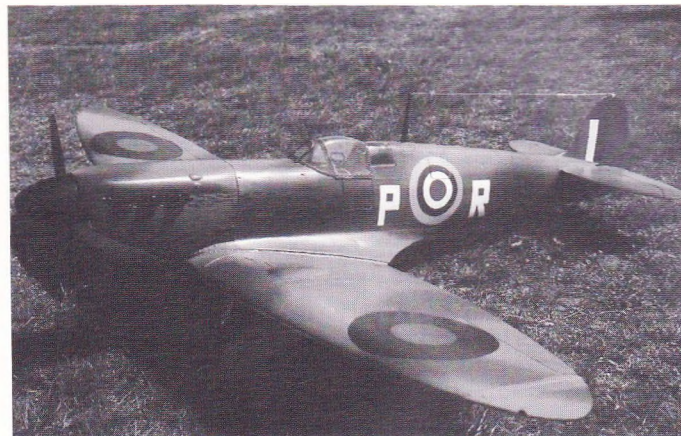
Stig Christensen

1. Stig Christensen, Holbæk	4342
2. Poul Møller, Falken	3852
3. Jørgen Meier, SMSK	3639
4. Børge Hansen, Borup	3636
5. Per Knudsen, Holbæk	3621
6. John Olsen, SMSK	3532
7. Erik Nienstedt, Gentofte	3144
8. Carsten Bantz, Falken	2536
9. Jens Peter Jensen, Borup	2034
10. Bjarne Stubberup, Borup	1507





Nr. 1 ved DM i Populær-Skala.



Mesterskabets nr. 2.

Solen skinnede fra en næsten skyfri himmel, men der blæste en stærk vind, som ikke alle var lige begejstrede for. Efter lidt snakken frem og tilbage besluttede stævnelederen (som forsøgte at se klog ud), at det ikke blæste mere, end at stævnet godt kunne gennemføres.

Kl. 10.00 startede så den statiske bedømmelse, som var meget spændende og lærerig for en nybegynder. Efter en kort middagspause gik vi over til flyvningerne. På grund af blæsten fløj alle 1 gang, 2. flyvning blev frivillig, og den højeste karakter blev den gældende.

Sidst på eftermiddagen var det hele overstået, og efter en lille god snak med dommerne, hvor piloterne kunne stille

spørgsmål, gik vi så over til at uddele alle de flotte præmier, bl.a. en stor vandrepokal. Alt var skænket af Avionic.

Den mest »begavede« blev Mikael Pedersen, Dronninglund med 436 point, derefter Tommy Jensen fra Haslev med 375 point, og på en flot 3. plads kom vores egen Erik Fredskild med 357 point.

Som det allersidste, inden vi skiltes, skulle der trækkes lod blandt de deltagende piloter om et meget flot byggesæt (The Extra 300) skænket af Pitch. Byggesættet blev på Fyn, nærmere bestemt i Arslev, hvor Kim Broholm og Jørgen Kjærgaard blev de heldige.

En god dag var slut, vi havde mødt nogle dejlige mennesker med samme

hobby som os selv. Vores klub havde fået en masse PR, og sidst, men ikke mindst, lærte vi en hel del. Så skulle der være en anden gang, skal I være velkomne på Egeskov.

1. Mikael V. Pedersen, Dronninglund	436
2. Tommy Jensen, Haslev	375
3. Erik Fredskild, Svendborg	357
4. Kim Broholm, Arslev	308
5. Peter Hasbo, Haslev	228
6. Erik Jørgensen, VMFK	228
7. Per Holm, Falcon	174
8. Leif Poulsen, ØMF	108
9. Ulrik Lützen, Arslev	94
10. Jan Pehrson, ØMF	40

Arne Nielsen, Mfk. Svendborg



Svævetræf hos FALKEN

Hele dagen var der travlhed i startfeltet.

Allan Mouritsen fra Radioflyveklubben er fast gæst til FALKEN's årlige svæveflyvedag på Kristi Himmelfartsdag.

Ud over at medbringe både slæbe- og svævefly har Allan også sit kamera med, og heldigvis har han sendt os nogle af sine pletskud.

Ikke uden grund er Allan fascineret af Kim Andersens Hercules, der tidligere er præsenteret i rubrikken »Min model«.



Hercules'en under start. Bemærk træksnoren. Modellen er meget stabil under optræk.

SMSK 2m-Cup på Stensletten

den 28. maj

Vejrudsigten den 28. maj var egentlig lovende, selvom vi ikke kunne regne(!) med en tidlig start. På briefing-tidspunktet kunne vi konstatere, at Voldborg havde ret; gråvejr med en let støvregn. Alligevel mødte 11 konkurrence-piloter op, fulde af optimisme med hensyn til den videre udvikling. Det var rart at se nogle nye, yngre ansigter blandet op i de kendte garvede 2m-piloter.

Vor stævneleder Finn havde fremskaffet et par minimaster på 1.5 m til at holde gummitovene fri af det lange græs? (hø!). Uden dem var det gået helt galt. Med dem lykkedes det at gennemføre de obligatoriske 2 runder, selvom de sidste starter på bane 2 måtte flyttes til bane 1 p.g.a. utallige gummi-brud.

Med denne type højde bør masterne nok være 3 m høje for at undgå at overbelaste gummi under udtræk.

Gennem den lokale presse var vi orienteret om, at rideklubben, som gør en stor indsats året igennem for at gøre Stensletten uegnet til andet end ridning og forsigtig gang, havde arrangeret en jagt på dagen, dog uden at orientere skovstyrelsen. Vi kender jo efterhånden deres vaner, og ved rettidig omhu m.h.t. udlægning af vores bane undgik vi at få direkte sammenblanding af modelflyvning og Hubertus-jagt.

Cup'en blev afviklet i det efterhånden ganske pæne, men drilagtige vejr. Klokken blev 17. for pokalerne kunne uddeles, og vi kunne konstatere med beklagelse, at vor leder Finn var den ene, som ikke fik Grand Prix point. Den administrative byrde var sikkert for stor! Vi var lykkeligt fri for havarier, og vi undgik den ofte sete landing i søen. Alle 11 fuldførte – tillykke med det.

NFKs modelflyvedag

den 3. juni

Lørdag den 3. juni 1995 afholdt Nord-sjællands Modelflyveklub opvisning på flyvepladsen i Tulstrup.

Efter en lang periode med dårligt vejr blev vores initiativ belønnet med solskinsvejr og blå himmel. De næsten 500 tilskuere fik en masse flot flyvning at se på, og vi fik et lille overskud til vores slunkne klubkasse.

Vi siger tak til de fremmødte gæstepiloter fra bl.a. Bastrupflyverne. Elektroflyveklubben, Falken og KFK. Vi siger ligeledes tak til vore flinke sponsorer – APJ Skala Modelfly, Josti Hobby, Hobby World og Maaetoft DMI for de fine præmier, som vi udloddede blandt de deltagende piloter.

Vi gentager successen til næste år!



De glade vindere. Fra venstre Jørgen Meyer, Stig Christensen og Børge Hansen.

1. Stig Christensen, Holbæk	3.792	7. Jens Peter Jensen, BMF	2.659
2. Børge Hansen, BMF	3.436	8. Erik Nienstadt, GMF	2.614
3. Jørgen Meier, SMSK	3.369	9. Carsten Bantz, Falken	2.347
4. Poul Møller, Falken	3.216	10. Kent Andersen, Nordvestjysk RC	1.741
5. John Olsen, SMSK	3.013	11. Finn Dahl Hansen, SMSK	1.659
6. Morten Jørgensen, NFK	2.791		



Selv om vindretningen ikke hele tiden var den bedste, blev "jernbanerne" på pladsen ved Soderup flittigt benyttet. I forgrunden Henrik Kejlås Metropolitan, der fløj nogle flotte ture.

Hobbytræf hos KFK

KFK's hobbytræf trækker altid mange piloter til. Træffet i år var ingen undtagelse. Trods det blæsende vejr i weekenden den 10.-11. juni kom ca. 50 modelpiloter til flyvepladsen ved Soderup. Billederne giver en lille idé om, hvad man kan se ved en sådan begivenhed.

To KFK'ere - Erik Huber og Flemming Madsen - i dyb koncentration under et flytræk.

De to dygtige piloter demonstrerede også formationsflyvning et par gange i løbet af weekenden.

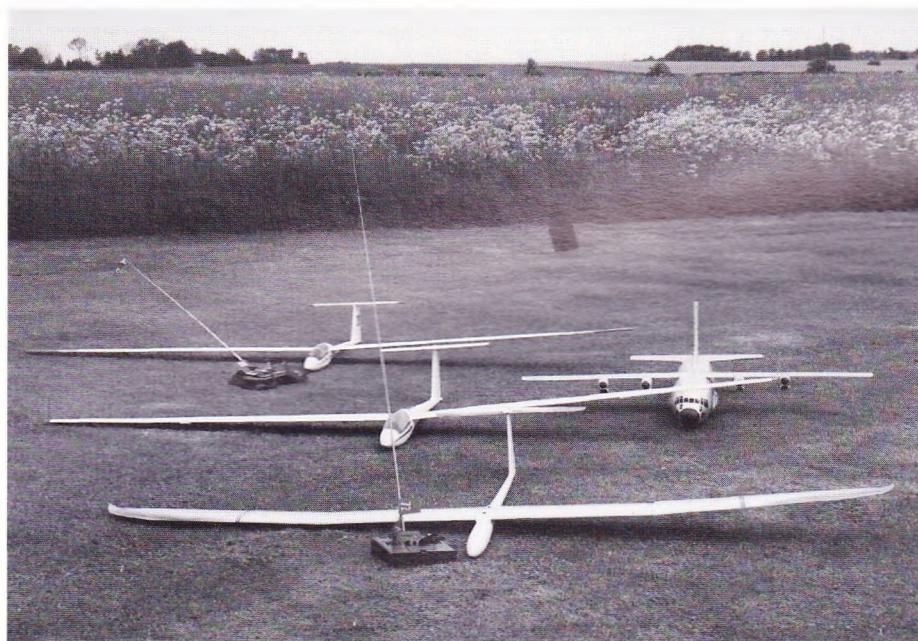




En helt ny disciplin har indsnæget sig ved modellflyvebegivenheder. Computerradioprogrammering - her udført i fin stil af Ole Kastrup med masser af gode råd fra de omkring-siddende.



Keld Hansen fik lov at prøve Sven Abrahamsen store motorsvæver (med selvstarter).



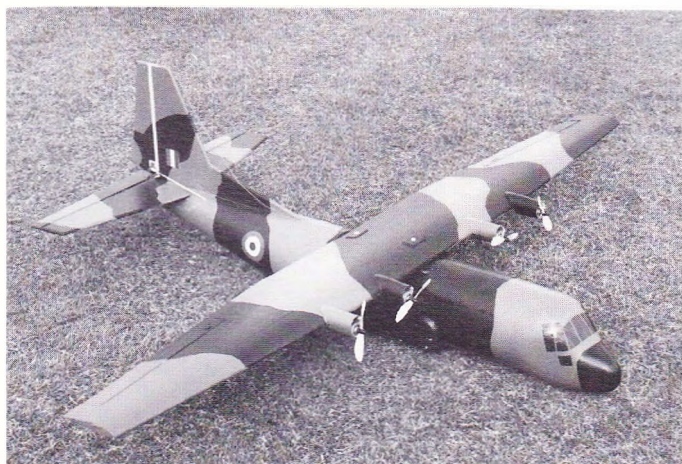
Der blev udført mange flyslæb i løbet af de to dage. Her ligger svævere tilhørende Poul Møller, Allan Mouritsen, Søren Thorup og Kim Andersen og venter på et træk.



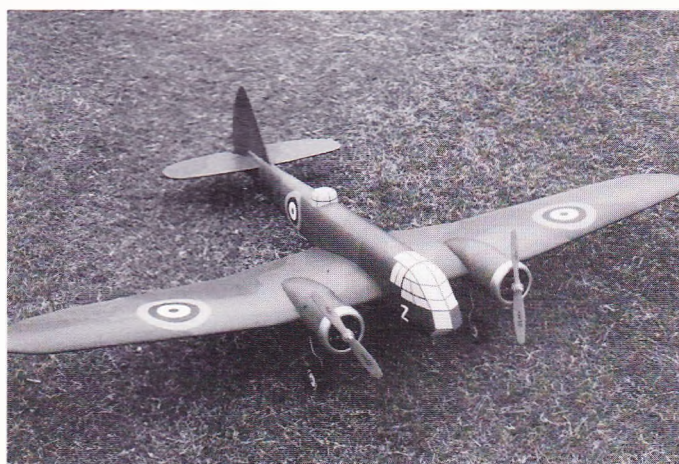
Minnie Mouse fik sig nogle flotte flyvetime i Allans Mouritsens Ultralight-model.

Fotos: PNM.

Arne Hansens Hercules i engelske farver vakte megen interesse. Mange blev forbavsnede over, hvor godt den ret store model fløj med 4 små elmotorer til 50 kr. stykket.



Denne flotte model af en Blenheim, der tilhører Jan Hacke, kan forhabentlig inspirere flere til at anvende elmotorer. Med to prisbillige, gearede Permax 600 motorer flyver den støjsvagt rundt med en enkelt batteripakke i bomberummet





Jørgen Tjellesen fra Windy er her ved at starte sin Hummel med Keld Bechs Mini Wizard på ryggen.



Et motorstop for Flemming Madsens "Big Piper Lift Cup" endte med en forholdsvis blød landing på nabomarken.



Der kom også et par helikopterpiloter til KFK's hobbytræf. Her er de fotograferet i et stille øjeblik. Jesper Petersen (tv) sidder bag sin Optima fra X-Cell. Ole Schou Hansen havde en Jet Ranger med Vario mekanik med.

Tommy Christensens elektrisk drevne drage havde det hårdt i den lidt kraftige blæst, men det blev dog til et par flyveture i løbet af søndagen.



Årsag ukendt, pilot unævnt.



Stormodeltræf 1995 i Brande

den 17.-18. juni

I dagene op til weekenden den 17.-18. juni, var arrangørerne af året stormodeltræf i Brande Modelflyveklub travlt optaget med forberedelserne til begivenheden – og ikke mindst med at lytte til Voldborgs forudsigelser om stævnevejrret.

Det er jo heldigvis som regel sådan, at man ikke helt kan stole på ham Voldborg, for han havde forudsagt, at vi kun kunne få opholdsvejr lørdag eftermiddag – regn lørdag aften – og regn hele søndag formiddag med opklaring søndag eftermiddag til afslutningen.

Men vi fik tørvejr fra lørdag ved 11-tiden, og så kom alle de herlige fly ud på standpladserne til stor fryd for deltagere og tilskuere.

Allerede fredag aften kom deltagerne fra Øst-, Midt- og Nordjylland med deres campingvogne, så den store stævnegrill blev fundet frem, og der blev råhygget i festteltet med øl, vin og grillos som optakt til første stævnedag.

Lørdagen oprandt. Bagerbilen indfandt sig ved 8-tiden i regnvejr, og det var, som om det sprøde var gået af rundstykkerne ved udsigten til en regnvåd dag.

Men som nævnt lettede skyerne og Michael Pedersens hovedpine ved 11-tiden, og så skulle det ikke vare længe, inden der var methanolhørn i vinden.

Kurt Petersen, Århus Modelflyverne, og Per Christensen, BMK, var nogle af de første, der fandt flyene frem. Kurt med sin Piper J3 og Per med sin Piper Cub side om side på standpladsen.

Vinden var jævn fra syd - sydvest, nærmest stiv sidevind på banen, så vi

Standpladsen tidligt lørdag.



En del af piloterne og blandt dem de tre pokalvindere.

måtte tage »tværbanen«, som ellers sjældent benyttes, i brug til de fly, som ikke er vilde med starter i sidevind.

Michael Pedersen fra Dronninglund var der med sine to utroligt flotte fly, »Der Jäger« og Harvarden. Per Mikkelsen må få urolige nætter ved tanken om, at netop denne Harvard kunne dukke op til et DM i skala, for så er hans titel vist i fare!

Den flyver er bare så virkelighedstro i både udseende, flyvning og ikke mindst lyd, at der var fuldstændig ro på pladsen lørdag aften, da Michael gav to pragtfulde opvisninger med den, og vi kan vist alle få et lille mindreværds kompleks, når vi vender tilbage til vores egne flyvere efter det show ...

Men nok om Michael, for Tommy Olsen fra Ellehammer kom med sin dejlige Spitfire og sin camouflagemalede Piper PA18, og Henrik Hamner fra Nuserne kom med den store SE5a og sin Fokker Dr1 tredækker.

Henrik fløj dog ikke med sine modeller grundet de lidt spegede vindforhold, men det gjorde Tommy, og det kommer vi tilbage til ...

Leo Eriksen, Nuserne, kom med bånden på anhængertrækket, dog ikke for at sejle, selv om vejret inspirerede til det, men for at have plads til Mr. Mulligan og for selv at have en køjeplads til natten.

Egon Eskildsen, Århus Modelflyverne, kom med sin flotte Nieuport 17 og sin CAP 21, og Egon og Kurt havde selvfølgelig chefmekaniker Alex med – uden fly, men med masser af gode råd og festhumør.

Hans Jørgen Kristensen, Haderslev, var på pladsen med en flot CAP21 og Erik Nymark fra Arrow Toftlund med sin Stephens Acro.

Af de lokale klubmedlemmer havde Bjarne Christophersen sin Cessna Cardinal med, Lasse Vingtoft sin Zlin 50L og Michael Christophersen sin Sukhoi, der hurtigt fik øgenavnet »Pink Marie«.

Senere fandt Kurt P. sin oldtimer »Hannibal« frem fra forteltet, og hvor flyver den flyver bare godt. Man kunne ligefrem se på Kurt, at den flyver er han glad for!

Per Christensen, BMK, kom frem med sin lille sølvgrå Spitfire, som med en OS FS120 i snuden fløj smukt og skalarigtigt på himlen.

Der var da også de sædvanlige »paus-eklovner« fra BMK med deres små »papjagere«, og af disse gav Ole Schou en kort aftenopvisning med sin gamle Acro-Wot, iført 600 m videobånd i halen. Det kan være en sjov oplevelse at tegne figurer på himlen med Christophersens bryllupsvideo. Da videobåndet var knækket af, var Ole så skræmsikker på, at flyveren ikke ville tipstalle, at han fløj på 1/5 gas i medvind og i lav højde – med det resultat, at flyveren måtte ned og bide i bondemandens kartoffelmark ...

Tommy fra Ellehammer havde lige fået sin store flotte Spitfire sat i fin stand efter et tidligere uheld, og i sin iver efter at blive færdig til træffet glemte han at montere sine hængsler i det ene højderor forsvarligt.

Det blev til en fin start, lidt god flyvning og en grim pludselig udelanding –

så der kan gå en rum tid i hobbyrummet igen.

Han fik dog delvis oprejsning med sin Piper PA18, som nok er stærkt nok motoriseret, men som flyver dejligt!

Egon havde nær mistet Neuporten i en grim start, hvor vinden smed lidt rundt med flyet, men hurtige reaktioner på pindene og en god motor reddede den smukke flyver fra en krank skæbne – og vi fik da også flere dejlige flyvninger med modellen.

»Mr. Mulligan« – Leo Eriksens tro følgesvend – stillede op med nyt »hjer-te«, idet OS Gemeni motoren, der sad i modellen indtil fornyligt, havde »brændt« et leje og derfor var blevet erstattet af 50 ccm Kavan-motoren, der kvadrede krumtappen for to år siden, men nu var hovedrepareret, og som gik rigtig godt.

Efter en del justeringer var Mr. Mulligan klar til at blive airborne, og efter endnu en justering af sideroret gik »bas-sen« i luften.

Vi fik en god flyvning at se, efterfulgt af en smuk landing på tværbanen, hvilket gav Leo blod på tanden til endnu en tur ...

Mr. Mulligan taxiede ud til start, Leo gav gas, og flyet lettede efter få meter, hvor det blev grebet af et vindstød, tip-stallede til venstre og endte i hegnstrå-den ...

Nu var det om at finde en grimasse, der ku' passe!

Men den gode Leo Eriksen lader sig ikke sådan kyse. Så snart var Mr. Mulligan på operationsbordet, hvor Araldit og urmagerinstrumenter sammen med stor ihærdighed søndag morgen havde fået den ældre herre »back in business«!

Jo det blev en dejlig lørdag eftermid-dag med masser af flyvning og dejlige modeller, og et godt og interesseret pub-likum gjorde, at det blev en herlig dag, selvom solen havde fundet andre græs-gange.

Den store grill, der knapt nok var ble-vet helt kold efter fredag aften, blev atter fyret op, og efter kort tid var den så varm, at de, der stod ved den, blev næsten lige så solbrændte, som havde solen skinnet hele dagen.



Leo Eriksen og den nu afdøde »Mr. Mulligan«.

Det blev en hyggelig aften med grill-spyd, koteletter, pølser og andet grillguf, og som aftenen skred frem, og grillo-sen fløj væk, steg lydtrykket behersket med en god aften som resultat.

Søndag morgen:

En stiv blæst fra sydvest holdt danne-brogsflagene trukket ud til vandet og gav anledning til mange vilde bud på dagens vejr. Men da rundstykkerne og basserne var gledet ned, var vinden gået i vest. Men den var stadig ret hård.

Det afholdt dog ikke alle fra at flyve, og inden længe fløj Lasse Vingtofts Zlin, Michael Christophersen Sukhoi, Bjarnes Cessna, Eriks Stephens Acro, Pers Spit-fire – og ikke mindst Leos Mr. Mulligan blev startet op.

Mr. Mulligan skulle dog lige have de sidste chek, inden Leo efter lidt seriøs overvejelse taxiede ud til start ...

Mr. Mulligan tog gassen fint, og efter nogen rullen begyndte flyet at lette, sam-tidig med at det indledte en mærkelig

»dans«, som Leo dog fik behersket, og som vi andre gav den kraftige vind skyl-den for.

Mr. Mulligan var noget urolig under flyvningen, og øst for banerne tog han da også »sagen i egen hånd«, da hans ac-cuer døde ud ...

Det gør altså ondt at se sådan en fly-ver gå næsten lodret i jorden i et ordent-ligt brag med en sky af balsastumper op-stående fra nedslagsstedet ...

Jeg tror, at Leo ville give alle ret i, at det er meget klogt at checke modellens batterikapacitet før flyvning hvis der kan være den mindste tvivl – imens han trak den store motor op af den jyske muld!

Efter en del sukken og stønnen mel-lem piloter og publikum steg humøret dog langsomt igen – også hos Leo, selv-om han lige havde mistet en god ven.

Mr. Mulligan blev kremeret et stykke væk fra banen af en lille snæver kreds af venner med kasketterne på brystet.

Det blev lyden af Gemenien i Bjarnes Cessna, der brød stilheden, og snart var stævnet så fremskredent, at der skulle deles pokaler ud til de tre piloter, som i en kombination af fly og aktivitet var blevet valgt som bedst »in show«.

Det blev:

- 1) Michael Pedersen, Dronninglund
- 2) Egon Eskildsen, Århus
- 3) Leo Eriksen, Nuserne

De tre vindere fik pokaler og gavekort fra AVIONIC, og HOBBY WORLD havde sponsoreret trøstpræmier til de fem næste placeringer.

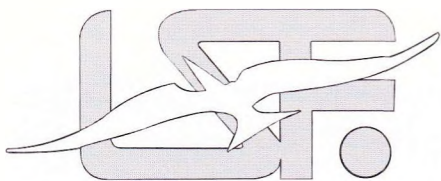
Til sidste blev stævnevideoen vist i fe-stteltet i uredigeret form – til stor fryd for alle deltagerne – og som en god af-slutning på en dejlig weekend på Brande Modelflyveklubs flyveplads i »Skærlund Enge«.

Vi glæder os allerede til at gentage succesen i 1996 – på gensyn!



Ole Schou, BMK

Nyt fra



Den første kvindelige LSF-pilot i Danmark
Inge Lykke Dam.

Denne gang kan vi ønske en ny svæveflyvepilot tillykke med "Grad 1".

Det er Inge Lykke Dam fra Kolding, som er den første kvindelige LSF-pilot i Danmark. Inge har gennemført "Grad 1" med sin selvbyggede Sophisticated Lady.

Diplom fra "Grad 1" er sendt sammen med et nyt skema til "Grad 2", som Inge sikkert er i gang med.

Der er nu 127 svæveflyvepiloter med "Grad 1" i Danmark, og mange af dem er i gang med de forskellige opgaver, der skal gennemføres for at opnå de forskellige højere grader.

Jeg håber, at jeg i næste nummer af MFN kan ønske flere LSF-piloter tillykke.

Jeg vil opfordre alle, der gennemfører en LSF-grad til at medsende et foto af pilot og model. Det vil så blive bragt i førstkommande nr. af MFN under "Nyt fra LSF".

Du skal blot sende det udfyldte skema samt foto til LSF-koordinator Steen Høj Rasmussen, Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup.

Du skal også huske at medsende en A4 konvolut med dit navn og adresse samt 2 stk. frimærker à kr. 5,- (ikke påklæbet).

Du vil så modtage et diplom med dit LSF-nummer samt et nyt skema til næste grad.

Uanset hvor i verden du befinder dig med en svæveflyver, kan du flyve på de enkelte discipliner til den grad, du er i gang med. Men HUSK dit skema, og husk også at få de nødvendige underskrifter.

God fornøjelse med LSF.

LSF-mærkerne

Salget af LSF-mærker, som kan bruges til din model, din hat eller din jakke, er allerede i gang.

Du behøver ikke at have gennemført første grad, før du bruger LSF-mærket på model eller hat. Ved at bruge mærket viser du andre piloter, at du er LSF-kandidat.

Når du har gennemført en af graderne, behøver du blot at sætte det rigtige grad-tal på model, hat eller jakke. Så kan alle se, at nu har du gennemført den pågældende grad.

Mærkerne til modellen er trykt i fire farver og lavet af MYLAR, som er et meget tyndt materiale, der ikke skader profilen.

Mærket til jakken eller hatten er et ovalt stof-mærke, som er broderet i fire farver.

Prisen for de tre sæt mærker til modellen er kun kr. 45,-.

Prisen for det broderede mærke til hat/jakke er kun kr. 31,-.

Prisen for et samlet sæt er kun kr. 70,-.

Send en check, eller du kan sætte beløbet ind på min giro-konto nr. 660-8167; husk tydelig navn og adresse.

Husk også kr. 5,- til porto og en returkonvolut.

LSF er non profit. Der er ingen, der skal tjene penge eller have ekstra udgift på det. Derfor er det nødvendigt med lidt brugerbetaling.

Steen Høj Rasmussen.

PS

Er du i gang med en LSF-opgave?

Hvis ikke, er du velkommen til at rekvirere et skema med alle oplysningerne. Du skal blot sende en A4 konvolut indeholdende en anden A4 konvolut med dit navn og adresse samt 3 stk. frimærker à kr. 5,-, som skal bruges til returporto samt fotokopier etc.

S-certifikater

037 Inge Dam
038 Henning Sørensen, Jydsk Luftcirkus

RSD-diplomer

B-diplom

067 Inge Dam
068 Henning Sørensen, Jydsk Luftcirkus



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

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

Bestyrelse:

Klaus Egeberg.
Dragsholm MFK., formand.
Tlf. + Fax: 53 42 71 40.
Arild Larsen, Mf. Århus, næstformand.
Jørgen Holsøe, KFK.
Jørgen Kaas Hansen, Mf. Århus.
Erik Nymark, Arrow Toftlund Mfk.
Steen Høj Rasmussen, SMSK.
Jens Larsen, Østjysk Mfk.

Sportsudvalget:

Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup
tlf. 42 45 17 44

Styringsgrupper:

Kunskabsgrupper:

Anders Rasmussen
Kongevej 35, 6300 Grasten.
tlf. 74 65 32 23

Svævemodeller:

Torben Rasmussen
Mårvangen 40, 8850 Bjerringbro
tlf. 86 68 83 67

Skalamodeller:

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

Helikoptermodeller:

Arne Jensen
Langgade 42, Espe, 5750 Ringe
tlf. 62 66 10 77

El-modeller:

Erik Dahl Christensen
Borglumvej 2, 8240 Risskov
tlf. 86 21 70 25

Hobbyudvalget:

Torben Møller
Højlets Kvarter 262, 5220 Odense SØ
tlf. 66 15 58 69

Flyveplads-udvalget:

Erik Nymark
Herrestedgade 11, 6520 Toftlund
tlf. 74 83 06 83

Frekvenskonsulent:

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

Salgsafdeling:

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

RC-unionens sekretariat:

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

A-certifikater

1245 Ernst Christensen, Grenaa Mfk.
1246 Karsten Rasmussen, Grenaa Mfk.
1247 Lars Schmidt, Grenaa Mfk.
1248 Erik Mathiesen, RC-Ørnene
1249 Jørgen Ole Christensen, Hjørring Mfk.
1250 Finn Arentoft Jensen, Østfyns Mfk.
1251 Carsten Bantz, Mfk. Falken
1252 Thomas Nielsen, RC-Ørnene

RC-unionens Videofilm til udlejning

NR.	TITEL	ÅR	GRUPPE	SPROG	TID
10	Modellers grand Illusions. Skala,linestyring, fritflyvning		Diverse	Engelsk	0:45
14	Spitfire Mk. IX, udvikling og flyvning		Full Size	Engelsk	0:59
28	DM højstart BMC '86 / Tysk skræntflyvning	1986	Svævefly	Dansk	1:30
29	Convair Metropolitan. Konstruktion og bygning		Skala	Dansk	0:40
30	Bygning af Robbe Charter. For begyndere		Begynder	Dansk	1:00
32	Flyvning med RC-modeller. For begyndere		Begynder	Engelsk	1:00
35	Veteranfly 1914-18 og Warbirds WW2		Full Size	Tysk	
36	Flyopvisning SAAB 50 år. Incl. Airbus		Full Size	Svensk	0:45
38	Sofly-træf. KFK og Falken	1987	Hobby	Dansk	
40	H.S. Harrier's historie		Full Size	Engelsk	0:50
41	Veteranflystævne, Frankrig		Full Size	Tysk	0:50
42	De Havilland Mosquito's historie		Full Size	Engelsk	0:40
43	The Wind in the Wire. She flies il vole				0:40
45	Glimt af dansk flyhistorie 1906-38		Full Size	Dansk	1:00
46	Historiens vingeslag		Full Size	Engelsk	1:00
47	Historien om C-47 Dakota		Full Size	Engelsk	1:00
48	Historien om Lancaster		Full Size	Engelsk	1:00
49	Byron Expo 1988	1988	Skala	Engelsk	0:45
50	Ducted Fan Stævne i Tyskland	1990	Ducted Fan		0:45
52	Sofly-træf 1989	1989	Hobby	Dansk	
56	Historien om JU-87 Stuka. Bygning af model + Full Size		Skala		
57	KFK 30 år / Opt. fra EP og EM / Rekordflyvning		Hobby	Dansk	
58	Flying the P-51 / How to fly the B-26		Full Size	Engelsk	
59	Princeton. Low Reynolds Notest		Svævefly	Engelsk	0:29
60	Glimt af dansk flyhistorie 1918-50		Full Size	Dansk	
61	DM skala 1990 / Ducted Fan. Vamdrup / Sydfyns MFK		Diverse	Dansk	
62	Wings of history. Shuttleworth part 1.			Engelsk	
63	Fascination Impeller			Engelsk	
64	KFK luftcirkus 1991	1991	Hobby	Dansk	
65	Tarp 1991	1991	Hobby		
66	Kunsten at lave en propel		Hobby		
67	Historien om F-14		Full Size		
68	Bygning af Decathlon		Skala		
69	Ducted Fan Holstebro		Ducted Fan	Dansk	
70	Vandflyvertræf på Tystrup sø	1991	Hobby	Dansk	
71	Modelturbinemotorer. Fra seminar i maj '92	1992	Turbine		2:35
72	Filskov. helikopterflyvning		Helikopter	Dansk	
73	RC Musvågen			Dansk	
74	Bakersfield. Helikoptertræf i Californien		Helikopter		?
75	Locheed P-38 Lightning. Full Size og model		Skala		0:30
76	KLM's og andres 75 års jubilæum	1994	Skala		0:30
77	DM F4C og Danskala 1992	1992	Skala	Dansk	?
ny78	Tæt på el-flyvning. Fa det bedste ud af batterier, udstyr m.v.		El-flyvning	Engelsk	0:30
ny79	Guide til RC-flyvning. Trimning af motor og model + flyvn.		Begynder	Engelsk	1:00
ny80	Store skalamodeler fra Frankrig og England	1992	Skala	Engelsk	1:00
ny81	Focke Wulf 190 - Luftwaffe		Full Size	Tysk	

Videoerne udlejes gennem RC-unionens salgsafdeling:

Heidi Hansen, Jernbanevej 4, 4262 Sandved. Tlf.: 53-756702 alle hverdage 17:00 - 19:00

Orientering fra RC-unionen

Ny klub

Så kan vi igen byde velkommen til en ny klub, nemlig:
HOBRO FJERNSTYRINGSKLUB
Torben Andersen, Skolebakken 16, Handest,
8990 Faarup, tlf. 86 45 29 26.

Ny adresse

ØSTFYNS MODELFLYVEKLUB
Peter Andersen, Snæverkilde 2, 5871 Frørup,
tlf. 65 37 13 09.

Se i øvrigt *klubfortegnelsen* i MFN nr. 1/95.

Officiel stævnekalender 1995

Dato	Stævne, klub, kontaktmand, udtagelse, reservedag, min. delt.antal
Kunsthjvning	
4.-6. august	NM, i Finland. Flemming Schleimann, tlf. 45 87 04 35. Der flyves A og B.
26.-27. august	BEMÆRK NY DATO. DM, Dronninglund. Niels Chr. Nielsen, tlf. 98 25 98 03. Der flyves: A-B-C og X. Udtagelse: EM 1996.
26. aug. - 3. sept.	VM, i Japan. Anders Rasmussen, tlf. 74 65 32 23. Der flyves: A.
16.-17. september	NFK Cup, NFK. Finn Lerager, tlf. 42 27 86 06. Der flyves A-B-C og X. Udtagelse: EM 1996. Minimums deltagerantal er 3 for klasserne A.B.C og 2 for klasse X.
Helikopter	
19.-20. august	Sjællands Mesterskab, NFK. 2. udtagelse til EM 1996.
14.-15. oktober	Danmarks Mesterskab, OMF, eller Egeskov. 3. udtagelse til EM 1996.
El Flyvning	
26. august	NFK Pop. NFK. René Madsen, tlf. 48 71 33 62.
9.-10. september	Frederikshavn Pop. Frederikshavn Modelflyveklub. Jan Abel, tlf. 98 43 48 72.
Skala	
12. august	Vendelbo Skalatraf. Hjørring Modelflyveklub. Erik G. Sørensen, tlf. 98 96 52 92.
16.-19. august	NM i F4C og Stormodel. Aeroklubben Modell. Göteborg, Sverige.
2.-3. september	DM i F4C og Stormodel. Brande Modelflyveklub. Reservedage lørdag den 9. og søndag den 10. september. Bjarne Christoffersen, tlf. 97 18 11 50. Udtagelse til VM 1996. Minimum 3 deltagere pr. klasse. Start gebyr kr. 120,-.
9.-16. september	EM i F4C og Stormodel. Teblin Air Force Base, Polen.
Svæveflyvning	
5.-6. august	Nordjysk Mesterskab 2m. Hjørring Modelflyveklub. Erik G. Sørensen, tlf. 98 96 52 92.
13. august	BMC Open F3B, Brabrand Modelflyveklub. John Rasmussen, tlf. 86 54 23 00. Udtagelse til NM 1996 og EM 1996 samt VM 1997.
19.-20. august.	DM 2m. Vordingborg Modelflyveklub. Jens Frederiksen, tlf. 53 79 94 43.
2.-3. september	DM Højstart F3B, Sønderborg Modelflyveklub. Jan Hansen, tlf. 74 42 14 75. Udtagelse til NM 1996 og EM 1996 samt VM 1997.
10. september	SM Skrånt F3F, NFK. Finn Gude, tlf. 31 62 48 12. Udtagelse til NM 1996 og Viking Race 1996.
10. september	Sjællands Cup 2m. Falken Modelflyveklub. Poul Møller, tlf. 55 54 65 53.
24. september	Sjællands Cup 2m. Borup Modelflyvere. Jens Peter Jensen, tlf. 53 62 64 74.
30. sept. - 1. okt.	DM Skrånt F3F, NFK. Finn Gude, tlf. 31 62 48 12. Udtagelse til NM 1996 og Viking Race 1996.
14.-15. oktober	JM Skrånt, Hanstholm, Thy RC. Knud Hebsgaard, tlf. 75 45 78 75.

Internationale F3B og F3F stævner

25.-27. august	Nordisk Mesterskab F3B.
22.-24. september	Oktobertestpokalflygen F3B. Ralf Decker, Fastlinger Ring 247, 85716 Unterschliessheim.

Der er endnu ikke faste datoer på følgende internationale stævner: Kassel og Viking Face. Uofficielt NM F3J holdes separat i Norge, ultimo august.

Øvrige arrangementer

12.-13. august	Jet-Træf. Lindtorp Flyveplads, Arvid Jensen, 54 85 96 95
12.-13. august	Hobbyflyvertræf/opvisning. Dragsholm. Peder G. Pedersen, 53 45 24 76
12.-13. august	Pandrup Airshow. Sandmose. K.B. Kristensen, 98 24 78 18. Kaj Pedersen, 98 24 60 94
13. august	Vario Cup, Filskov. Benthe Nielsen, 75 88 54 54
20. august	Hobbytræf, Vestfyns Mfk., Bent Halvorsen, 64 43 24 77
26.-27. august	25 års jubilæum. Varde Flyveplads, Esbjerg Mfk. Morten C. Christensen, tlf. 75 13 14 06
3. september	Nabotræf, Gudenå, Per Nymark, 86 41 50 52

Orientering fra Skala-styringsgruppen

Husk nu at melde jer til DM i F4C og Stor-model skala i Brande.

Vi har afholdt skalaseminar i Billund, hvor der deltog 25 interesserede, og hvor der på mødet blev udtrykt ønske om en bedre og mere fyldig orientering vedrørende skaladokumentation. Vi vil indenfor skala-styringsgruppen gøre noget ved dette område, og vi vil yderligere oprette en hjælpefunktion omkring fremskaffelse af dokumentation og billemateriale. Denne funktion har allerede på nuværende tidspunkt været medvirkende til godkendelse af en tegning, som er tegnet af vedkommende, som også bygger skalamodellen. Men i øvrigt mere om dette på et senere tidspunkt.

Mødet i Billund viste i øvrigt nogle svage steder i vores Populærskala regler. Generelt virker reglerne, som de skal, men der er enkelte ting, som vil blive ændret til næste sæson. Et af områderne er et ønske om at give lidt flere point til fly som er bygget af piloten selv. Et ændret regelsæt vil være tilgængeligt til efteråret 1995.

DM i Populærskala har været afholdt med deltagelse af 10 piloter og må betegnes som en succes. En stor tak til den arrangerende klub og vore to hobbyforhandlere Avionic og Pitch, som sponsorerede pokal og gaver.

Der har været en forespørgsel for tysk side (Kurt Borm DMFV - Fachreferent Semiskale Motormodelle), som jeg her skal give videre:

Man søger samarbejde med en dansk klub, som vil deltage i samarbejdet omkring en række skalakonkurrencer, som går under navnet »EUROPA STAR CUP - E.S.C.«. Konkurrencerne afholdes p.t. i en lang række lande - Tyskland, Holland, Spanien, England, Østrig, Italien, San Marino, Frankrig og Polen. De enkelte stævner er semiskala konkurrencer, hvor deltagerne skal deltage i mindst 3 for at opnå point. Hr. Kurt Borm skriver i sin forespørgsel, at mange piloter fra Nordtyskland, Holland og Polen ville deltage, såfremt der laves et stævne i Danmark. Såfremt der er interesserede klubber, kan man rette henvendelse til undertegnede og få tilsendt kopi af alle papirer. I øvrigt vil skala-styringsgruppen gerne gå med i et sådan arrangement.

Til sidst vil jeg minde om vores skalatræf både på Sjælland og i Nordjylland.

Leif Poulsen

Orientering fra Jet DK

1st Jet World Masters '95

den 20.-27. august 1995 Neu-Ulm Tyskland

Jet Danmark stiller op til dette første officielle VM for jet-modeller i klassen F4J med følgende hold.

Holdleder: Neils Leitritz.

Piloter: Leif Poulsen med en Saab Viggen (Turbine). Jan Pherson med F15 (Fan). Stig Andersen med Jas 37 Grippen (Fan). Arvid Jensen med Saab Viggen (Fan).

Endvidere er der hjælpere, påhæng og videofolk + kamera. Alt ialt er vi 24 personer, så der bliver en god opbakning. Samtidig håber vi at få nogle gode billeder med hjem, så de kan komme her i bladet sammen med et fyldigt referat.

Til holdlederen og piloterne er der skaffet tøj med vores logo på, så vi er ens og flot klædt på (JET POST Danmark har velvilligt sponsoreret os).

Der er på nuværende tidspunkt tilmeldt piloter/modeller fra 22 lande, så det bliver spændende, hvordan vi kan gøre os i det sel-skab.

OY 4574

Indbydelser

F5-populær

26. august 1995

Nordsjællands Fjernstyringsklub indbyder hermed til el-flyvning i Langstrup Mose. Der flyves efter gældende F5-populær regler.

Briefing vil blive holdt kl. 9.30. Vi regner med at starte stævnet kl. 10.00 og forventer at slutte ca. kl. 17.00.

Startgebyr er kr. 30,- der betales inden briefing.

Der vil blive serveret morgenkaffe og rundstykker på pladsen fra ca. kl. 9.00. Øl og vand vil kunne købes til rimelige priser.

Der vil være præmier til de 3 bedst placerede piloter.

Tilmelding skal ske til René Madsen, tlf. 48 71 33 62.

Alle piloter med el-fly er velkommen til at deltage i stævnet uanset erfaring og materiel.

Såfremt der er stemning herfor, vil vi flyve en af runderne efter gældende FAI regler.

DM i kunstflyvning

den 26.-27. august

Dronninglund Modelflyveklub afholder DM i kunstflyvning den 26.-27. august. Det vil

være muligt at campere på flyvepladsen fra fredag den 25. august. Der vil være adgang til vand og el i begrænset omfang.

Tilmeldingsgebyret er 150 kr. Fællesspisning lørdag aften samt morgenmad søndag 100 kr.

Tilmelding og nærmere oplysninger hos Niels Christian Nielsen, tlf. 98 25 98 03 eller Gert B. Jensen, tlf. 98 25 65 08.

Tilmeldingsfrist er sat til den 20. august. Efter tilmelding fremsendes yderligere materiale.

DM F3B

den 2.-3. september

Den 2. og 3. september indbydes alle til DM F3B 1995 på Sønderborg modelflyveklubs flyveplads.

Der startes som sædvanlig med kaffe og rundstykker lørdag kl. 9.00.

Overnatning kan arrangeres hos lokale piloter.

Tilmelding senest den 29. august til Jan Hansen, Kær Bygade 27, 6400 Sønderborg, tlf. 74 42 14 75, med oplysning om frekvens, RC-nummer og eventuelt RC-DK nummer.

SMK Jan Hansen

Populær skalatræf i Haslev Modelflyve-klub

den 9. september

Lørdag den 9. september afholder HMK skalatræf i populær skalaen. Vi har den 10. september som reservedag, hvis det er dårligt vejr. Briefing kl. 10.00.

Flyvepladsen ligger lige uden for Haslev, og vi vil sætte skilte op. Pladsen ligger på en forhøjning med 3 skrænter. (Dette bør dog ikke blive noget problem, da pladsen er godkendt til stormodeller).

Da det er et skalatræf, bedes de deltagende huske skaladokumentation, da der også bliver bedømt på det statiske. Vi forventer, at der kommer mindst 1 dommer.

Pæne præmier til de bedst placerede. Der er mulighed for at campere (nogle fra klubben gør det) samt for benyttelse af toilet. Derudover vil der være salg af drikkevarer og pølser.

Hvis du er interesseret i dette – og i at få en hyggelig dag, kan du kontakte Anders Andersen på tlf. 56 31 40 99.

2m Sjællands Cup

10. september

Falken inviterer hermed til den næstsidste afdeling af den sjællandske 2m Cup.

Har du en 2m-svæver, så kom og prøv denne meget afslappede form for konkurrenceflyvning.

Konkurrencen afholdes på klubbens plads ved Fuglebjerg.

Briefing ca. kl. 9.30. Startgebyr kr. 50,- betales inden briefing.

Tilmelding og oplysning: Poul Møller, tlf. 55 54 65 53.

NFK-Cup, F3A

16.-17. september

Nordsjællands Fjernstyrings Klub indbyder hermed til NFK-Cup i kunstflyvning i klasserne A, B, C og X.

Stævnet afholdes på klubbens flyveplads, Thorsholms Allé 6, Tulstrup (ved RC-Model Center), ca. 5 km vest for Hillerød. Kortskitse tilsendes, hvis det ønskes.

For klasse A er stævnet udtagelse til EM '96.

Vi starter med briefing lørdag kl. 10.30. Der vil være mulighed for justeringsflyvning fra kl. 9.00. Min. deltagerantal: 3 i klasse A, B og C, 2 i X.

Der kan købes øl, vand, kaffe og pølser på pladsen, hvor der også kan camperes.

Lørdag aften vil der blive arrangeret fællesspisning.

Tilmelding skal ske til Finn Lerager på tlf. 42 27 86 06 senest onsdag den 6. september med oplysning om RC-nummer og frekvens.

Startgebyr kr. 130,- betales senest ved briefing.

JM Skrænt, Hanstholm

den 14.-15. oktober

Thy RC Klub indbyder til JM skrænt lørdag den 14. oktober og med 15. oktober som reservedag.

Mødested på P-pladsen ved campingpladsen ved Hamborg kl. 9.00.

Startgebyr kr. 50,-.

Tilmelding til Knud Hebsgaard, Sarumvej 77, st.th., 6700 Esbjerg, tlf. 75 45 78 75.

Svæve/Elektro seminar

den 17.-19. november

Svæve- og Elstyringsgrupperne indbyder hermed alle interesserede til svæve/elektro seminar i weekenden 17.-19. november i den »sædvanlige« spejderhytte udenfor Århus.

Ligesom sidst vil der denne gang blive gennemgået emner af interesse for både elektro- og svævepiloter.

I skrivende stund ligger programmet endnu ikke helt fast, men følgende punkter vil sikkert indgå:

1. Propeller til elektrofly
2. Fremstilling af lette og stærke skumvinger
3. Hvordan konstrueres flyvende vinger?
4. Michael Selig's vindtunnelpjekt og nye profiler?
5. Fremstilling af forme i keramik/gibs
6. Gennemgang af de nye svæveflyveregler

Styringsgrupperne satser denne gang på, at der skal være mere tid til almindelig hyggeligt samvær og løs snak.

Derfor er du meget velkommen til at tage fly, motorer o.lign. med og dele ud af dine erfaringer eller evt. få hjælp til at løse problemer, du er stødt på i løbet af sæsonen.

Reserver allerede nu weekenden den 17.-19. november 1995.

Nærmere omkring tilmelding m.m. kan du læse om i næste nummer af Modelflyve Nyt.



Linestyings-Unionen (CL-unionen) er den danske landsorganisation for model-flyvning med linestyrede modelfly. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aero-klub (KDA) og Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Årskontingenten er for 1994, 260,- kr. for direkte medlemmer.

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

Nærmere oplysninger herom fås fra

Linestyings-Unionens sekretariat:

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

Unionsformand:

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

Linestyingsredaktør:

Jan Lauritzen
Humblebæksvej 35, st.th.
2200 København N
tlf. 38 34 34 54

Ungdomsklubkontakt:

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

Regeludvalg:

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

Sommerlejrudvalg:

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

DM-udvalg:

Ole Bjerager
Kildegårdsvej 5
Slagslunde
3660 Stenløse
tlf. 42 18 38 87

PR-udvalg:

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



Danmarks eneste FAI anerkendte
fritflyvningsorganisation.
Medlem af KDA.

Kontingenter for 1994:

Senior	400 kr.	} incl. forsikr.
Junior	200 kr.	
Intro-medlem	100 kr.	
Abo. FF-NYT/	200 kr.	
MF-NYT	210 kr.	
FAI Licens	50 kr.	

Fritflyvnings-Nyt/Modelflyve-Nyt er unionens officielle medlemsblade.

Meddelelser, forslag til Landsmødet etc. betragtes som værende udsendt til medlemmerne, når de har været offentliggjort i medlemsbladene.

Modelflyve-Nyt udkommer i månederne februar, april, juni, august, oktober og december. *Fritflyvnings-Nyt* udkommer efter behov 4-6 gange årligt.

Unionens adresser

Formand Erik Knudsen
Amagervej 66
6900 Skjern
tlf. 97 35 17 67

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

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

Økonomi-medlem Karsten Kongstad
Degnebakken 22
Vigersted
4100 Ringsted
tlf. 53 62 57 03

Redaktør/materialer Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5, Ellund
D-24983 Handewitt
Tyskland
tlf. 0049-4608-6899

Distriktsleder VEST Frank Dahlin
Gjerager 7
6880 Tarm
tlf. 97 37 24 42

Distriktsleder ØST Henning Nyhegn
Industrivænget 28
3400 Hillerød
tlf. 42 26 35 25

Udtagelses-komite Bo Nyhegn (formand)
Jens B. Kristensen
Tom Oxager
Leif Nielsen
Erik Knudsen
Ulrik S. Hansen

Forsikring

Også i år er alle medlemmer af Fritflyvnings-Unionen automatisk forsikret, når de dyrker modelflyvning i Danmark.

Ved køb af FAT's sportslicens (hos Allan), som er nødvendig ved deltagelse i alle internationale konkurrencer, udleveres samtidig blanket vedr. udlandsforsikring.

Husk udlandsforsikringen i god tid, inden du tager af sted.

Kalenderen 1995

Denne kalender indeholder danske begivenheder samt nogle af de nærmeste World Cup konkurrencer.

12-13/8 Jyllandsslag
17-19/8 POITOU, Frankrig, WC
26-27/8 BODENLAND, Tyskland, WC

1-3/9 EIFEL, Tyskland, WC
9-10/9 DM, Sjælland
16-17/9 AUTUMN M, Sverige, WC
24/9 Høstkonk. 1

15/10 Høstkonk. 2

4-5/11 Landsmøde, Vest

World Cup konkurrencer

Detaljer vedr. WC-stævner:

12.-14. aug.: BEAUVOIR MODELLING WEEKEND,

Frankrig (IKKE World Cup)

Kontaktperson: A. Pouyadou, Romans,
79260 La Crèche, Frankrig.
Tlf. +33 4925 5852

17.-19. aug.: POITOU, Thouars, Frankrig.

Kontaktperson:

M. Reverault, Le Grand Cornet,
79100 St. Jean de Thouars, Frankrig.

26.-27. aug.: DODENLAND CUP, Tyskland.

Kontaktperson:

E. Herzog, Am Mählenholz 10,
39435 Egeln, Tyskland.
Tlf. +49 39268 31033

1.-3. sept.: EIFEL POKAL, Tyskland.

Kontaktperson:

W. Seifert, Wiffener Strasse 1,
58285 Gevelsberg, Tyskland.

15.-17. sept.: AUTUMN MAX, Sverige.

Kontaktperson:

H. Hartmann, Mannlunda, örslisa,
531 97 Lidköping, Sverige.
Tlf. +46 510 12248. Fax: +46 510 66967.

Hele FAI-kalenderen 1995 kan findes i

Fritflyvnings-Nyt januar 1995.

Jyllandsslag

finder sted den 12.-13. august på Hjelm Hede.

Traditionen tro arrangeres »slaget« af Leif Nielsen.

Danmarks mesterskaberne 1995

afholdes i distrikt tist den 9.-10. september.

Det sandsynlige sted er Hillerød.

FF-Nyt fra juli

indeholder udførlige indbydelser til både Jyllandsslaget og Danmarks mesterskaberne.

Opslagstavlen

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

Redaktøren får afløb for sine frustrationer ved at slette alle former for rosende omtale af de udbudte effekter, ligesom han forkorter med hård hånd, hvis lejlighed byder sig.

Til gengæld er annoncerne gratis.

På annoncemanuskriftet **skal** oplyses annoncørens fulde navn og adresse, men kun navn og tlf.nr. medtages i annoncen. 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 21. august.*

Købes: Velbygget skalamodel af Spitfire - gerne Mk.IX - m. optr. understel. Spv. ca. 2 m. Helst m. 4-takter.

Jan Helweg-Møller - 42 48 47 64 (aften)

Sælges: Pilot byggesæt. Pitts S.2A. skala 1:3.5. ikke påbeg., ny Tartan Twin 44 cc m. motor. kr. 6.000,-. Sælges samlet el. delt.

31 21 87 97

Sælges: Færdig, næsten flyveklar Taxi 2 m. OS 45 motor og Multiplex Royal anlæg m. servoer. kr. 2.500,-. Næsten færdig Juno biplan. kr. 900,-. robbe Charter u. noget. kr. 100,-. Næsten færdig linestyrer flyvende ving. kr. 40,-.

Brian Poulsen - 75 86 54 10

Sælges: OS Wankel m. lydpotte/fundament, kr. 1.500. Proctor Sopwith Camel byggesæt, kr. 1.250,-. Proctor Nieuport 11 byggesæt, kr. 3.200,-. Færdigbygget Graupner Fokker E III. kr. 400,-. Færdigbygget S.I.G. Wonder, kr. 500,-.

Ulrik Lützen - 65 97 44 80

Sælges: Lockheed 286 helikopter m. Vario mek., Rossi 60 5-port motor m. dæmper, akku, gyro + 5 nye servoer. ikke mont., kr. 4.500,-. Ny Vario Kobold helikopter m. lejer overalt, ny Rossi 60 5-port motor m. dæmper (motor set nr. 3). 5 servoer. akku. spændingskontrol 10 dioder, gyro NEJ 1001. fløjet 10 l. kr. 6.500,-. Jet Ranger helikopter m. Vario mek., Rossi 60 5-port motor m. dæmper, akku, gyro 153 BB + Gias fiberblade. kr. 5.500,-.

Jack Lessel - 42 11 06 17.

Sælges: Ny F3B "Juwel" svævemodel m. 4 stk. vingeservoer, kr. 3.500,-.

Niels Hassing - 42 28 15 35.

Tegn abonnement på Modelflyve Nyt og få bladet til tiden i 1995

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

Abonnementsprisen for resten af 1995

(i alt 2 numre) er kr. 63,-.

Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.

Som abonnent får du tilsendt bladet med posten umiddelbart efter udgivelsen - du slipper for at gå forgæves i bladkiosken, når bladet er udsolgt.

Pas på dine blade

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

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

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrukket karton. På forsiden og på ryggen er der trykt »Modelflyve Nyt«.

De leveres i fem flotte farver - husk at krydse af på bestillings-sedlen 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 fra nr. 5/95
og resten af årgang 1995 (i alt 4 blade),
pris kr. 63,-.

☐ _____ stk. samlebind à kr. 75,-
i farverne:
☐ blå ☐ gul ☐ grøn ☐ rød ☐ sølv

☐ Årgang 94, kr. 150,-
☐ Årgang 93, kr. 125,-
☐ Årgang 92, kr. 100,-

☐ Beløbet vedlagt i check

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Følgende enkeltnumre (sæt kryds) à kr. 29,50:

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1986:	☒	☐	☐	☐	☐	☐
1987:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1988:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1989:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1990:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1991:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1992:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1993:	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1994:	☐	☐	☐	☐	☐	☐

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.

LASER FIRTAKTSMOTORER

LASER 70	kr. 1990,-
LASER 75 (kun 1 tilbage) TILBUD	kr. 1899,-
LASER 80	kr. 2153,-
LASER 90 (kun 2 tilbage) TILBUD	kr. 1999,-
LASER 100	kr. 2421,-
LASER 150SN	kr. 3163,-
LASER 160V. tocylindret	kr. 4351,-
LASER 200V. tocylindret	kr. 4455,-
LASER 300V. tocylindret	kr. 6683,-

ROYAL SKALABYGGESÆT

Corsair, spv. 157 cm 10-15 cm ²	kr. 1889,-
Corsair, spv. 138 cm, 6,5 cm ²	kr. 1416,-
Corsair, spv. 114 cm, 3-6,5 cm ²	kr. 1089,-
Spitfire, spv. 164 cm, 10-15 cm ²	kr. 1584,-
Spitfire, spv. 136 cm, 6,5 cm ²	kr. 1238,-
Kawasaki Hien, spv. 173 cm, 7-13 cm ²	kr. 1979,-
Zero, spv. 159 cm, 10-15 cm ²	kr. 1832,-
Zero, spv. 131 cm, 6,5 cm ²	kr. 1435,-
P-51D Mustang, spv. 164 cm, 10-15 cm ²	kr. 1979,-
P-51D Mustang, spv. 141 cm, 6,5-10 cm ²	kr. 1436,-
P-51D Mustang, spv. 117 cm, 3-6,5 cm ²	kr. 1040,-

PICA SKALABYGGESÆT

P-51D Mustang, spv. 226 cm, 20-35 cm ²	kr. 2888,-
T-28, spv. 200, 7 cm, 20-35 cm ²	kr. 2432,-
T-28, spv. 165 cm, 10-20 cm ²	kr. 1693,-
Bucker Jungmeister, spv. 152 cm, 10-20 cm ²	kr. 1645,-
Aeronca Sedan, spv. 214 cm, 10-15 cm ²	kr. 2432,-
Waco YMF-3, spv. 183 cm, 10-20 cm ²	kr. 2432,-
Waco YMF-3, spv. 153 cm, 10-15 cm ²	kr. 1686,-
FW 190-D9, spv. 165 cm, 10-15 cm ²	kr. 1603,-

WING SHORT KIT 10% RABAT I AUGUST MÅNED

Bestil nyt PITCH katalog allerede nu. Udkommer i august.
PITCH fører alt i skala. Ring og spørg om DIT projekt.



v. Henrik R. Sommer
Rævehøjen 5-8800 Viborg

Telefon og telefax: 86 67 64 64 bedst efter kl. 17.30

Afbent for besøg onsdag kl. 18-20 eller efter aftale - Giro 6 54 19 61

ER DU KLAR - DET ER VI

Tag os med i dine forberedelser til den kommende byggesæson. Bestil vor prisliste/katalog med stort udvalg af kendte mærkevarer f.eks.:

VORT SPECIALE BALSATRÆ plader-lister

MEN OGSÅ FYRRETRÆSLISTER finåret svensk kvalitet. 1000 - 1500 mm. X-FINER 0,4-9 mm, finsk aeroplanbirk.

LIM PONTAL EXPRESS hurtighæftende hvid lim, SIG BOND slibebær, GEVEN CYANO, STYROPOR m.m.

BEKLÆDNING Solarfilm, Solarspan, Solarkote, Fibafilm, Litespan, Japanpapir.

BYGGESÆT FLAIR, GREAT PLANS, GRAUPNER, CARL GOLDBERG, MULTIPLEX, ROBBE m.fl.

TEGNINGER BRIAN TAYLOR detaljeret tegninger af WW II fly, og tilsvarende af andre anerkendte konstruktører.

TILBEHØR fra GRAUPNER, ROBBE, KAVAN, MULTIPLEX, R&G glasvæv og Epoxy, AURO-NAUT spec. CARBON propeller.

Vi har ikke nævnt alt, men aflæg os et besøg og/eller bestil vor gratis prisliste med de mange tilbud til lave priser. Se eksempler i vor annonce i MFN nr. 3.

A.P.J. SKALA MODELFLY

Nordvænget 12 - 3520 Farum

Tlf. fax 44 89 00 80 - Giro 465-3872

Afbent: Mandag-torsdag-torsdag-fredag 12.30-18.00

Onsdag og lørdag efter aftale

Vi sender over hele landet.

OVERFLY MODELS

JIM FOX MODELS

Saab Viggen kr. 2295,-
Saab Gripen kr. 3095,-

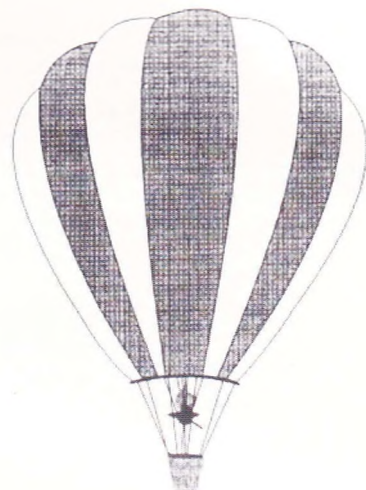
TRIM AIRCRAFT

Spectre kr. 2995,-
Ramtec Fan kr. 1095,-

OVERFLY MODELS

F4 Phantom, 210 cm kr. 2695,-
F15c Eagle, 135 cm kr. 1595,-
OV-10 Bronco, 180 cm kr. 1795,-

Overfly Models - Højvangen 16D - DK-8700 Horsens
Tlf. 75 64 42 45 - Mobiltlf. 30 71 32 03 - Giro 1 56 36 45



Det er altid en god idé at studere
MODELFLYVE NYT's
annoncer, før du handler

BREV

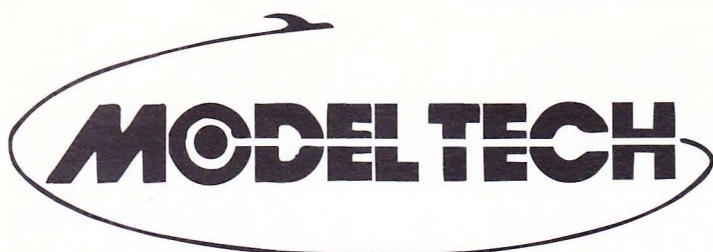
Frankeres
som
brev

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3
DK-5762 V. Skerninge

**DIN SKRALDESPAND
KAN IKKE LI' BATTERIER**

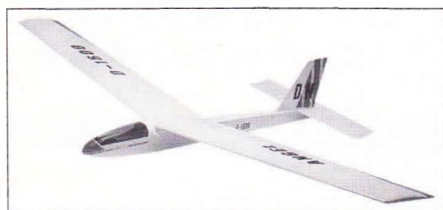


- og det gælder også flybatterier,
siger din kommune.



Disse enestående modeller kan vi nu sælge dig til den helt rigtige pris!

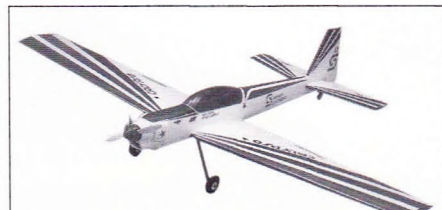
For samtlige modeller gælder at de er helt træfærdige klar til beklædning



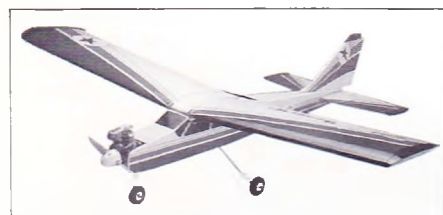
Angel 2000 svæver spv. 2000 mm kr. 585,00
Angel 2800 svæver spv. 2800 mm kr. 825,00



Cap 21 motormodel spv. 1500 mm kr. 1045,00
Cap 21 72" motormodel spv. 1830 mm kr. 1575,00



Calypso kunst 1700 mm kr. 1245,00



Trainer 40H. 1500 mm kr. 765,00
China Clipper 1200 mm kr. 525,00
Nutte Special 1800 mm kr. 1575,00
Hurricane Midt Wing 1480 mm kr. 785,00
Juno Biplan - meget flot kr. 845,00

Eksempler på motor til Modeltech modeller

Magnum Go 40 kr. 465,00
Magnum 53 XL kr. 768,00

Modtager akku på tilbud

4,8 Volt 600 mAh med stik til alle anlæg

Nu pr. stk. **115,-** 3 stk. **300,-**

Hjul kasser i plast før op til 68,- NU **34,-**

DJURS HOBBY

v. Valter Hansen
Norregade 4f • 8500 Grenå
Giro 9 72 92 08

Tlf. **86 32 66 03**

Telefontid: 14-17
(lørdag 10-13)

SOMMERRABAT PÅ RC-ANLÆG - RING OG HØR!

CRASH! - SÅ HASTER DET ... - men vi har et stort udvalg i næsten færdige fly - træfærdige/beklædte

BRÆNDSTOFMOTORER

SUPER TIGRE 2 takt motorer

LASER 4 takt motorer

Kvalitet som er til at betale

F.eks.:

Laser 70	kr. 1804,-
Laser 80	kr. 1936,-
Laser 100	kr. 2156,-
Laser 100 sn	kr. 2772,-
Laser 160 V	kr. 3740,-
Laser 200 V	kr. 3828,-

De gammelkendte og nu igen så populære SUPER TIGRE motorer lagerføres til konkurrencedygtige priser. - Omfattende reservedelslager

Data-blade over SUPER TIGRE og Laser motorer tilsendes mod frankeret svarkuvert (5 kr.)

RETSALG

Grp. 287 power gear sæt 2,5:1 m. motor (speed 600 9,6 V), tandrem og klappropel 11 x 7 **395,-**



Drageflyvning er en sjov oplevelse for børn fra 12 - 70 år.

SKYFLEX 2000, dragefly m. elmotor 8,4 V, spv. 1800 mm til 2-kanals anlæg kr. 1065,-
med RC-anlæg kr. 1795,-

Til ungdoms- og aftenskoler

Vi har nu som før et stort udvalg i balsaplader og -lister, i x-finér og fyrrelister - alt i den sædvanlige kvalitet.

Desuden fores plastbyggesæt fra:

HASEGAWA - ITALERI - DRAGON - m.fl.

Lageret bugner! Forhør jer om vores skoleordning.

KYOSHO hovedkatalog m. prisliste kr. 55,-

CONCORD -25%
PUBLIKATIONER (engelske) NU

Modeller for brændstofmotorer:

MODELTECH

CAP 21. spv. 1500 mm	kr. 1045,-
CALYPSO. kunstfly. spv. 1700 mm	kr. 1245,-
TRAINER 40 H. spv. 1500 mm	kr. 765,-
HURRICANE. midtvinget spv. 1480 mm	kr. 785,-
JUNO. biplan. spv. 1100 mm	kr. 845,-

KYOSHO

PIPER J-3 CUB.

spv. 1820 mm træfærdig	kr. 1585,-
beklædt med Solartex	kr. 1985,-

GRAUPNER fra nyhedskatalog '95

CHRISTEN HUSKY, spv. 2164 mm

til el 24-30 NC

eller 4-takt motor ca. 15 ccm kr. 1945,-

BUSSARD, el svæver, spv. 2000 mm,

diagonal-ribbe-opbygget, beklædt med

transparent folie, til speed gear motor kr. 1240,-

Std. Speed Gear 2,8:1-7,2 V kr. 392,-

Sport Speed Gear 2,8:1-8,4 V kr. 448,-

Klappropelsæt 12x10 kr. 106,-

Fartregulator Pico Mos 33, 7,2-14,4 V kr. 681,-

Stort udvalg i elmotorer, gear og switch fra GRAUPNER - ROBBE - MULTIPLEX

FLYWOOD

VARER SENDES OVERALT

Forbehold for udefra kommende prisændringer, og udsolgte varer

Adresse:
Ringstedgade 16
4700 Næstved
Tlf. 53 73 66 22

Postadresse:
Fasanvej 13
4180 Sorø
Fax 53 63 24 10

Åbningstider:
Mandag-torsdag kl. 12.30-17.30
Fredag kl. 12-18
Lørdag kl. 10-13

Direkte import fra **Graupner** af hele Deres hobby-program...

HELIKOPTERE



VARIO HELIKOPTERE

8009	SKY FOX, fast-færdig helikopter	Kr. 5367,-
8800	KOBOLD, fast-færdig helikopter, træner	Kr. 2990,-
8015	EVOLUTION træner til 3D flyvning	Kr. 5900,-
1002/15	SKY FOX MEKANIK	Kr. 4710,-
1002/14	3 PLUS 4 MEKANIK	Kr. 4370,-
5005	LONG RANGER II KROP	Kr. 1808,-
7008	FLASH speed FAI krop	Kr. 1921,-

*Hele VARIO's program
føres med alle smådele.*

GRAUPNER HELIKOPTERE

4450	UNI-EKSPERT MEKANIK	Kr. 3100,-
4449	UNI-EKSPERT MEKANIK m/10ccm OS motor	Kr. 4800,-
4451	UNI STAR 60 Træner sæt	Kr. 995,-
4452	JET RANGER krop til UNI-MEKANIK	Kr. 1400,-
4453	LOCKHEED 286 krop til UNI-MEKANIK	Kr. 1550,-
4454	SLIMLINE 60 krop til UNI-MEKANIK	Kr. 1450,-
4455	MEGA STAR FAI krop - ny	Kr. 1711,-

VARIO HELIKOPTERE

S2915	FUTURA PRO MEKANIK	Kr. 6090,-
S2901	FUTURA TRAINER	Kr. 6640,-
S2902	FUTURA ROYAL KROP	Kr. 2490,-
S2991	FUTURA YOUNGBLOOD S.E. TRAINER ny	Kr. 7799,-

MOTORER FOR HELIKOPTERE M.M.

1822	OS MAX 61 SFN lille top, 7H karb.	Kr. 1600,-
1853	OS MAX 61 RX-HG lille top, 60B karb.	Kr. 2200,-
1850	OS MAX 61 RX-HG stor top, 60B karb.	Kr. 2300,-
1821	OS MAX FS 91 4 takst motor 15ccm	Kr. 2495,-
	ROSSI R61 HELI MOTOR (flere udgaver)	Kr. 1800,-
R7261	NOVA ROSSI C60 10ccm HELI motor	Kr. 2896,-
1607	OS karburator 7H	Kr. 625,-
1857.20	OS karburator 60H	Kr. 975,-
	ROSSI gløderør 4-5-6	fra Kr. 28,-
1682	OS gløderør type 8 for 2-takt	Kr. 42,-
1680	OS gløderør for 4-takt	Kr. 60,-
1659	OS gløderørsnegle kryds	Kr. 38,-
1355	Gløderørskabel GRAUPNER	Kr. 50,-
	ROSSI 10ccm udstødninger	fra Kr. 399,-
2800.5	AEROSYN 2 olie, 5 liter	Kr. 350,-
1636	GRAUPNER stor super starter	Kr. 390,-

ROTORBLADE

1246	GRAUPNER GFK S-form ekspert	Kr. 910,-
	Billing GFK (glasfiber), 66 cm S-form	Kr. 550,-
4682.59	Plastik halerotorblade HEIM	Kr. 67,-
1346	Kulfiber halerotorblade HEIM	Kr. 230,-

HELI FLY-SIMULATOR

REFLEX helikopter- og fly-simulator for PC 386 eller større. Meget naturtro med mange muligheder. Kr. 2800,-



HELE VARIO PROGRAMMET

FJERNSTYRING M.M.

F1115	FUTABA servo S148	Kr. 146,-
F1117	FUTABA servo HELI S3001	Kr. 190,-
F1257	FUTABA servo HELI S9202, den ny 9201	Kr. 495,-
F1103	FUTABA servo S5101	Kr. 480,-
F1104	FUTABA servo S9101	Kr. 585,-
F1201	FUTABA gyro G154	Kr. 790,-
F1202	FUTABA gyro G153BB linær	Kr. 1460,-
3285	GRAUPNER PIEZO GYRO	Kr. 2050,-
3286	GRAUPNER omdrejningsregulator	Kr. 1250,-
3287	GRAUPNER ELEKTRO-HELI kontrol	Kr. 1750,-
F4030	FUTABA SENDER ATTACK-4 m/modt. 2 servo	Kr. 1302,-
F4021	FUTABA SENDER FC16 m/modt. og 1 servo	Kr. 2326,-
F7040	FUTABA SENDER FC18 V3 PLUS modt. + 3 ser.	Kr. 4136,-
F8013	FUTABA SENDER FC28 V3 i alu kuffert	Kr. 8400,-
F0925	FUTABA MODTAGER R-128 PPM	Kr. 975,-
F0950	FUTABA MODTAGER R-138 PPM	Kr. 840,-
F0921	FUTABA MODTAGER R-129 PCM	Kr. 1350,-
F0955	FUTABA MODTAGER R-138 PCM	Kr. 1110,-

TILBEHØR

1289	ROTOR top afdekning/håndstop til UNI	Kr. 60,-
3393	POWER panel til 12 Volt	Kr. 280,-
6426	Lader universal med 5 udgange	Kr. 254,-

Stort lager af tilbehørsdele til HELIKOPTERE

KATALOGER

	ROSBE SCHLUTER HELI KATALOG 94	Kr. 30,-
45FS	GRAUPNER HOVEDKATALOG 45FS 94/95	Kr. 80,-
	GRAUPNER MINI KATALOG DK. 100 sider	Kr. 10,-
00001	VARIO's HELI KATALOG, nyt, 200 sider	Kr. 78,-

MODELFLY



MOTORFLY

QUICK-SÆT FÆRDIGBEKLÆDT med stafetter til hurtig samling:

6209	GRAUPNER KADETT 10 m/motor 1.76 ccm	
	Vingefang 112 cm	Kr. 1283,-
6210	GRAUPNER KADETT 25 m/motor 4,1 ccm	
	Vingefang 120 cm	Kr. 1400,-
4683	GRAUPNER TRAINER 40 for 6,5 ccm motor	
	Vingefang 140 cm	Kr. 1122,-
6208	GRAUPNER TRAINER 60 for 10 ccm motor	
	Vingefang 180 cm	Kr. 1303,-

MOTORFLY KUNSTFLYVNING

4680	GRAUPNER JAVELIN, god kunstflyver for 8 ccm motor.	
	Hurtig-byggesæt med beklædt krop og vinger, - salerlin- ger medfølger (billed)	Kr. 1550,-

MOTORER

1425	OS MAX 25 FP 4,1 ccm	Kr. 645,-
1426	OS MAX 35 FP 5,9 ccm	Kr. 694,-
1421	OS MAX 40 FP 6,5 ccm	Kr. 750,-
1849	OS MAX 60 FP 10 ccm incl. udstødning	Kr. 1138,-
1635	GRAUPNER lille starter	Kr. 319,-

BALSATRÆ

Balsatræ i bedste ANDINO kvalitet, - prisen er baseret på køb af min.	1,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 7,-
5 plader,	1,5 mm, 10 x 100 cm	Kr. 8,-
	2,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 9,-
	3,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 10,-
	4,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 11,-
	5,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 12,-
	10,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 16,-

Køb af pakke med 315 stk balsaplader 40 x 1 mm, 100 x 1,5 mm, 80 x 2 mm, 50 x 3 mm, 20 x 4 mm, 15 x 5 mm og 10 x 10 mm. CYANO lim i 3 tykkelser. Kr. 1990,-

EL-FLY

6204	GRAUPNER JU 52 fly for 3 el-motorer	
	Vingefang 150 cm	Kr. 908,-
6207	GRAUPNER MINI VIPER, vingefang 77 cm	Kr. 354,-
4299	GRAUPNER MERLIN, vingefang 139 cm	Kr. 496,-
4679	GRAUPNER TIPSY, vingefang 110 cm	Kr. 675,-
4685	GRAUPNER KLEMM, vingefang 130 cm	Kr. 742,-
4277	GRAUPNER BENNY svæver, vingef. 150 cm	Kr. 534,-
2909	Motoropsats for BENNY	Kr. 134,-
4684	GRAUPNER PARTENAVIA P68 C VICTOR	
	Vingefang 133 cm for 2 el-motorer	Kr. 848,-

EL-MOTORER M.M.

6070	GRAUPNER motorsæt til JU 52	
	incl. 3 motorer og 3 propeller	Kr. 354,-
3296	GRAUPNER SOFT SWITCH 15	Kr. 531,-
2863	GRAUPNER RC MINI SWITCH 40	Kr. 361,-
2861	GRAUPNER POWER MOS 16	Kr. 524,-
3320	GRAUPNER SPEED 400 RACE EL-MOTOR	Kr. 58,-
3321	GRAUPNER SPEED 400 6 Volt EL-MOTOR	Kr. 58,-
1794	GRAUPNER SPEED 400 7,2 Volt EL-MOTOR	Kr. 53,-

Direkte import fra **GRAUPNER**,
VARIO og **ROBBE/FUTABA**

Ret til ændringer forbeholdes!



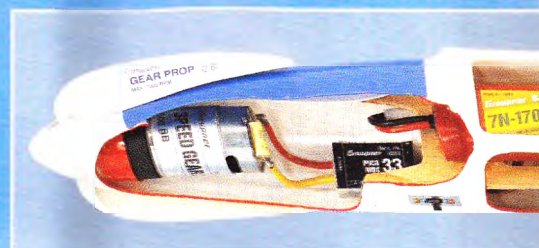
JOSTI - HOBBY

Postbox 42 - Blommevang 2 - 3550 Slangerup
Tlf. 42 33 54 69 - Fax 42 33 59 51
Tlf. tid: Man.-tors. kl. 9-17, fredag kl. 9-16.

De mesterflyvende færdigbyggesæt for en pålidelig start

AZ 25.DK

- ★ RC-SVÆVEFLY med el-motor for 6 eller 7 NC battericeller.
- ★ Perfekt færdig krop med CNC udskårne huller.
- ★ Vinger og krop er færdigbeklædt med folie.
- ★ Opbygget for brug af almindelige standard servoer.
- ★ SPEED el-motor træk for klappropel.



For betrykkende stigning og lange motor løbetider

El-motor med gear SPEED GEAR 2,8:1

Best.nr. 1716 med SPEED 500 Race 7,2 Volt

Best.nr. 1717 med SPEED 600 BB 8,4 Volt

GEAR-PROP Klappropel for gear el-motorer

Best.nr 1311.30.25

BUSSARD

Spændvidde 2000 mm

for El-motor SPEED GEAR 2,8:1 og
GEAR-PROP klappropel.

Hovedvinge i ribbe opbygning
med diagonalforstærkninger.
Best.nr. 4505

JUNIOR SPORT

Spændvidde 2100 mm

for træksæt DIRECT DRIVE ECOFOLD
eller El-motor SPEED GEAR 2,8:1
og GEAR-PROP klappropel.

Fuld opbygning med ribber.
Best.nr. 4291

Elektro-JUNIOR

Spændvidde 2100 mm

for træksæt DIRECT DRIVE SPEED 600
eller El-motor SPEED GEAR 2,8:1
og GEAR-PROP klappropel.

Fuld opbygning med ribber.
Best.nr. 4270

Graupner

GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 12 42 · D-73220 Kirchheim

Udførlig beskrivelse i
GRAUPNER hovedkatalog
med nyhedsprospekt N'95.

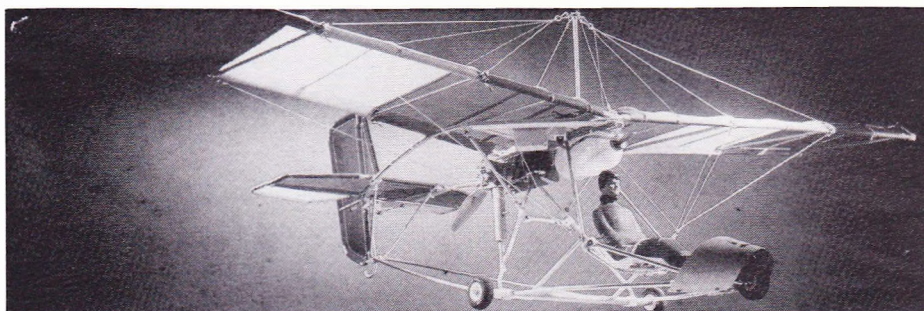
Leif O. Mortensen Hobby



KAVAN



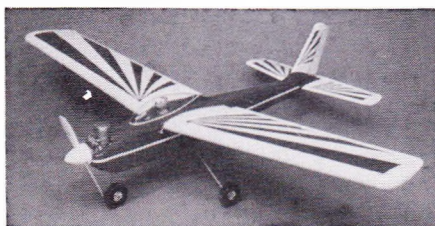
Flysimulator
med dansk
brugervejledning
også velegnet
til undervisningsbrug



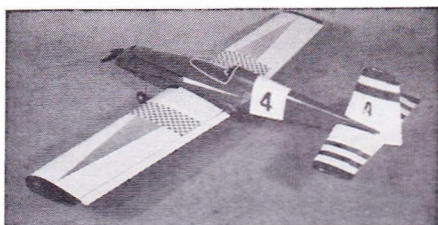
Quick Silver Ultralet kr. 2595,-



P-51 Sport kr. 850,-



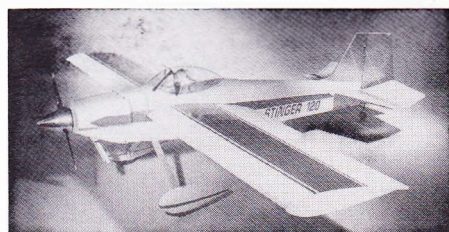
Comet kr. 760,-



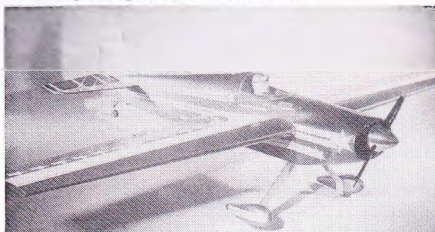
Dart kr. 850,-



Kunstflyvningsmodel Centaurus kr. 1795,-



Stinge



Laser



Optima 100 kr. 995,-
Optima Pro kr. 1295,-

MULTIPLEX

VI FØRER ET STORT UDVALG I
MULTIPLEX RC-ANLÆG OG TILBEHØR.

Katalog kr. 50,-

Model:	Spændvidde:	Længde:	Flyvevægt:	Motor: 2-Takt	4-Takt	Pris
Stinger 10	914 mm	600 mm	ca. 910 g	1,5-2,5 cm ³		Kr. 450,-
Stinger 40	1220 mm	885 mm	ca. 2270 g	5,0-7,5 cm ³	6,5-9 cm ³	Kr. 750,-
Stinger 60	1524 mm	1010 mm	ca. 3175-3630 g	10-15 cm ³	10-20 cm ³	Kr. 1160,-
Stinger 120	184/204 cm	1230 mm	ca. 4990 g	15-36 cm ³	20-26 cm ³	Kr. 1650,-
Giant Scale	2135 mm	1335 mm	ca. 6350 g		30-70 cm ³	Kr. 1995,-
1/4 Scale Laser	1830 mm	1145 mm	3400 g	10-18 cm ³	15-20 cm ³	Kr. 1650,-
1/3 Scale Laser	2440 mm	1550 mm	7700-9980 g	50-70 cm ³	50 cm ³	Kr. 2650,-

Til undervisning:

Vi har fremstillet et byggesæt bestående af 3 modeller bestående af en lille balsa glider – en gummimotor-model og en svævemodel. Alle materialer er med, så man skal kun købe lim og eventuelt dope ved siden af. Sættet koster kun kr.

115,-

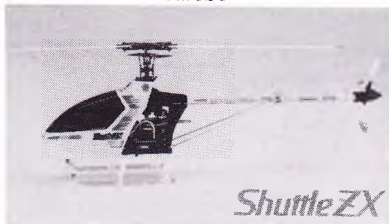
Når du skal købe helikopter, så vælg rigtig første gang – vi vil foreslå:

Robbe – Schlüter



Moskito

Hirobo



Shuttle

Century



Ninja Pro 30-46

Webra helikopter motorer: Webra Speed 32 F Heli **kr. 935,-**. Webra Speed 50F GT Heli **kr. 1240,-**.

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

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

Nørremarksvej 61 - DK-9270 Klarup - Telefon 98 31 94 22 - Giro 9 00 00 62

Her kan du købe dit modelflyveudstyr:

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

Storkøbenhavn:

SIDEN 1948



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

MODEL & HOBBY

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

Aviomodelli · OS · Futaba · Magnum · DMI

Akkus sikkerhed med
ECA Accu Kontrol MkII
Kun 155,-

ECA Markeringslys gør
din model naturo
Kun 185,-

Nørrevænget 106
3500 Værløse

Eca har specialiseret sig i RC-motorfly og fjernstyringer, samt
tilbehør. Vores udvalg af byggesæt og tilbehør er af bedste kvali-
teten og testet enten af os eller i faglitteratur. Hvad enten du er
begynder eller trænet, er vi altid parat til at hjælpe når du skal
vælge nyt fly eller udstyr, eller blot har brug for et godt råd. Ring
til ECA. I dag, og få «et tilbud du ikke kan afslå».

Tlf.: 42 48 37 38 · Fax: 42 48 37 38 · Ma.-fr. 11-19, lø. 11-13

Simprom · Graupner · Aviomodelli · OS · jø

Hobby Shoppen 75 83 04 94
Sønderbrogade 10, 7100 Vejle

Helikopter spec. Rotordiscen 75 88 54 54
Amlundvej 4, Linde Skov, 7321 Gadbjerg

I. C. Communications 31 17 03 33
Folehaven 12, 2500 Valby
Mini Hobby 31 41 50 46
Tårnvej 303, 2610 Rødovre
Flying Scale Models 36 70 01 71
Medelbyvej 54, 2610 Rødovre
Take-Off 32 53 88 28
Ulsølsager 1, 2791 Dragør
Lyngby Hobby Nyt 45 87 02 10
Torvet 9, 2800 Lyngby
Dansk Hobby, JS Teknik 45 88 89 87
Lyngby Hovedgade 36, 2800 Lyngby
R/C Modelcenter ApS 42 28 66 00
Thorsholms Alle 6, Tulstrup, 3400 Hillerød
A.P.J. Skala Modelfly 44 99 00 30

SPECIALE: BALSA
Nordvænget 12, 3520 Farum

Josti Hobby 42 33 54 69
Blommevang 2, 3550 Slangerup

Onkel Buchs Legetøj 47 38 39 59
Jernbanegade 38, 3600 Frederikssund

Øvrige Sjælland:

Roskilde Modelhobby 42 37 06 22
Clermontsgade 10, 4000 Roskilde
Witzel Hobby 57 67 30 92
Sct. Hansgade 38, 4100 Ringsted
Flywood 53 73 66 22
Ringstedgade 16, 4700 Næstved
Hobby World 58 35 12 30
Langelandsvej 9, 4220 Korsør
Jupiter Hobby 53 41 21 22
Jupitervej 9, 4500 Nykøbing Sjælland
J/L Hobby 53 46 37 20
Byvej 27, 4532 Gisløse

Fyn:

Odense Hobby 66 12 21 04
Søndergade 26, 5000 Odense
Farve- og Hobby Hjørnet 62 21 31 31
Klosterplads 4, 5700 Svendborg
Nyborg Modelhobby 40 16 99 56
Christianslundsvej 47, 5800 Nyborg

Jylland:

Rønne Model & Hobby 75 13 08 47
Torvegade 58, 6700 Esbjerg

FM Modelteknik 97 45 41 08
Hallundbækvej 24, 7540 Haderup
Normanns Hobby 86 21 36 15
Tietgens Plads 1, 8000 Århus C
Avionic 86 94 60 88
Fricksvej 25, 8464 Galten
Djurs Hobby 86 32 66 03
Nørregade 4, 8500 Grenå
Auto- og Surf 75 28 04 55
Bork Havn, 6893 Hemmet
Legeland 75 61 60 11
Hospitalsgade 15, 8700 Horsens
Pitch Skala Hobby 86 67 64 64
Rævehøj 5, 8800 Viborg
MID HOBBY 86 43 39 23
Vestergade 38, 8900 Randers
Aalborg Hobby Service 98 12 13 15
Nørregade 18, 9000 Aalborg
Aalborg hobby Shop 98 13 62 63
Vesterbro 115, 9000 Aalborg
Leif O. Mortensens Hobby 98 31 94 22
Nørremarksvej 61, 9270 Klarup
Skandinavisk Modelflyvecenter 98 46 21 44
P. Munksvej 58, 9300 Søby
Hobymanden 98 51 21 66
Skibsgade 2, 9500 Hobro
Silver Star Models 98 52 02 55
Ølsvej 35, 9500 Hobro
Winkelmann Legetøj I/S 98 52 05 65
Strømgade 3, 9800 Hjørring
Jan Abel 98 43 48 72
Mårbækvej 38 M, 9900 Frederikshavn

EL-TEKNIK

Alt til EL-flyvning.
Akkuer til alle formål
fra 50 mA til 20 A.

Mariendalsvej 105
9900 Frederikshavn Telefon 98 42 90 22 / 30 81 48 65

P.E.J. Hobby 98 48 14 77
Havnevej 10, 9970 Strandby

Bornholm:

Olaf Aakermann Aps 53 95 17 28
Sydhavnsvej 1-3, 3700 Rønne

FLY - BIL - BÅD

Holte Modelhobby

Øverødvej 11 · 2840 Holte

Erik Skou
Telefon: 42 42 01 13

BEGYNDERFLY

KYOSHO HELIKOPTER
HITEC ANLÆG

– vi sender gerne

JYDSK HOBBY CENTER
Fælledvej 26 – 7000 Fredericia
75 91 45 40

Til forhandlere af modelflyveudstyr:

På denne side kan du få en »fagtelefobogsannonce«:

**Ring på telefon 62 24 12 55
for yderligere oplysninger.**

Feel the difference in flying !

05793 ARC 7381 001
PEER NANNHSTAD MÖLLER

MARGRETHEVEJ 2

7700 THISTED

One concept - two CONCEPTS CONCEPT 30

The mechanic of the Concept 30 series proved its worth many times. For the beginner as well as for the expert the Concept 30 is the ultimate choice. Our philosophy: No radical changes but consequent improvements of the Concept 30's reliable components.

We offer you the Concept 30 in two different versions. The SR-T is the cheapest and best way to learn helicopter flying. The SR-X is made for the expert, who asks for outstanding 3D flying manoeuvres and maximum performance.

Of course the SR-T can be upgraded step by step to SR-X standard.

CONCEPT 30 SR-T - The Beginner ! Item-no.: 21331

Reliable technology for a fair price. The Concept 30 SR-T takes you by the hand and shows you the fascinating world of helicopter flying. The long main shaft and the nylon flybar paddles enhance the Concept 30 SR-T's stability in hovering - this is a great help for beginners. Even aerobatic flying is possible with the SR-T. The kit includes all parts for the assembly of the model. The two coloured decal set gives a perfect design to the Concept SR-T.

Technical Data SR-T:

Length:	1.030mm
Height:	355mm
Weight:	2.500g
Main Rotor Diam.:	1.200mm
Tail Rotor Diam.:	215mm
Gear ratios:	9.76:1:4.6

CONCEPT 30 SR-X - The Expert ! Item-no.: 21302

Whether precise aerobatic flying or spectacular 3D flying manoeuvres, the Concept 30 SR-X is the model you need! The mechanic offers you the best technology: Aileron and elevator controls feature a push & pull linkage, tail rotor is lead in whole length, ball bearings, fiber glass tail rotor blades and high precision swashplate. The elegant fuselage with improved aerodynamic allows high speed flying. Feel the heat with Concept 30 SR-X!

Technical Data SR-X:

Length:	1.030mm
Height:	345mm
Weight:	2.500g
Main Rotor Diam.:	1.200mm
Tail Rotor Diam.:	215mm
Gear ratios:	9.76:1:4.6

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

KYOSHO Hotline: 0049-4191-85713 (Mo.-Th.: 15.00-17.30)



KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®