

Modelflyve Nyt 6 91

December • 15. årgang
Kr. 29,50

RADIOSTYRING • FRITFLYVNING • LINESTYRING



MULTIPLEX

Vi kan levere såvel kontakter, lære/elev kabler, servoer, ladere, fittings og komplette anlæg.

Pris-eks.:

Uni 9

Kr. 785,-

Europa Sprint

Kr. 1365,-



Europa S flugset

Pris 1885,-

(så længe lager haves)

MPX
tankpåfyldnings-
dunk

Kun 250,-



MPX
startkasse
Kun

685,-

OLD TIMER MODELLER



Vi fejrer

TIGER MOTH's

**60 års
fødselsdag**

med følgende
OLD TIMER tilbud

Tiger Moth

Spv. 1450 mm

Pris 945,-

Flair Pupetteer

Spv. 1500 mm.

Pris 945,-

Skybolt Biplan

Spv. 1298 mm.

Pris 1055,-

Sopwhat Pip

Spv. 1998 mm.

Pris 1398,-

Nieuport 24

Spv. 2350 mm.

Pris 1885,-

Sea 5

Spv. 2400 mm.

Pris 2185,-

TRÆNERFLY

Bravo 20

Nu 545,-

Taxii II

Nu 575,-

QB 25

Nu 585,-

Eagle 25

Nu 498,-

Eagle 40 S

Nu 675,-

Eagle modeller er komplette med hjul,
tank og spinder!

Der tages forbehold for prisstigninger og trykfejl.

DJURS HOBBY

v. Valter Hansen
Rådmandsvej 40
8500 Grenå

Tlf. 86 32 66 03

Telefontid: 14-17. Lørdag 10-12

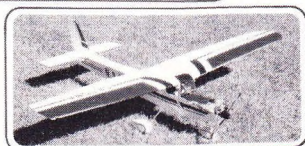
DYNAFLITE FRA MIDTSJÆLLANDS HOBBYHANDEL



Mustang 60

kr. 1080,-

Spændvidde 157 cm.
passende til motor .50-.60
og 4 kanal radio.



Cessna Trainer

kr. 720,-

Spændvidde 157 cm,
passende til motor .30-.45
og 4 kanal radio.



Mustang 40

kr. 895,-

Spændvidde 130 cm,
passende til motor .30-.45
og 4 kanal radio.

Corsair 40
kr. 990,-

Spændvidde 137 cm.
passende til motor .40-.50
og 4 kanal radio.



Spitfire 40
kr. 990,-

Spændvidde 142 cm,
passende til motor .40-.50
og 4 kanal radio.



Butterfly Mk III

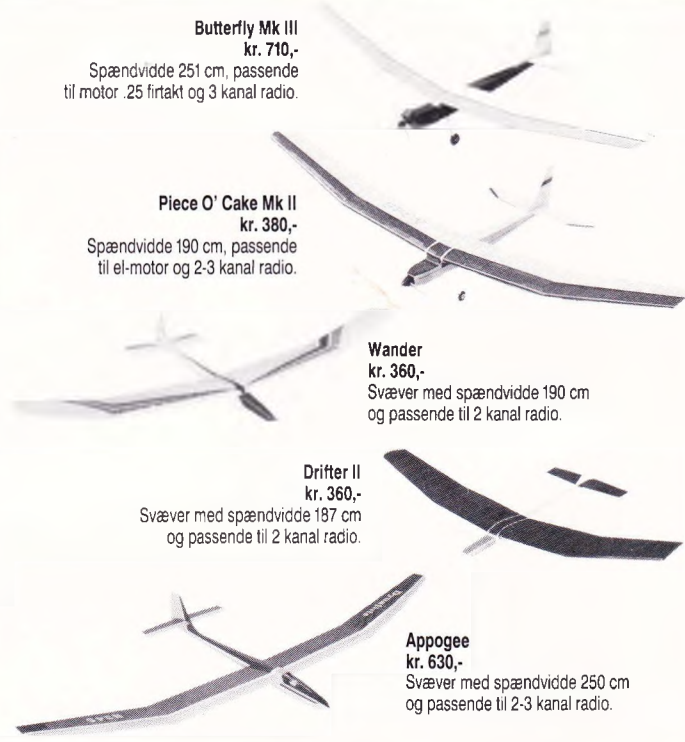
kr. 710,-

Spændvidde 251 cm, passende
til motor .25 firtakt og 3 kanal radio.

Piece O' Cake Mk II

kr. 380,-

Spændvidde 190 cm, passende
til el-motor og 2-3 kanal radio.



Wander

kr. 360,-

Svæver med spændvidde 190 cm
og passende til 2 kanal radio.

Drifter II

kr. 360,-

Svæver med spændvidde 197 cm
og passende til 2 kanal radio.

Appogee

kr. 630,-

Svæver med spændvidde 250 cm
og passende til 2-3 kanal radio.

**WITZEL
HOBBY**

BØGEDEVEJ 12 - SLIMMINGE - 4100 RINGSTED

TELEFON 53 67 92 30

ÅBNINGSTIDER: HVERDAGE 15-18 - LØRDAG 10-14

**WITZEL
HOBBY**

GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

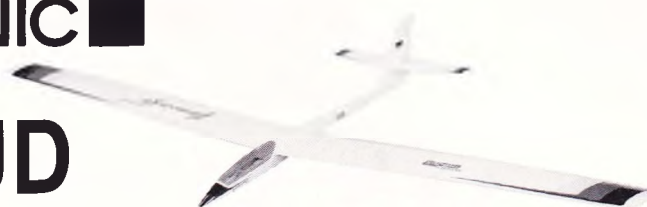
JULEGAVE-TILBUD

– gælder til årsskiftet ...



MPX MS 11 servo	kr. 135,-
Robbe 5 LADER	kr. 220,-
KAVAN STARTER	kr. 250,-
MPX COMMANDER	kr. 2295,-
Graupner X-347	kr. 3470,-
MENTOR (se testen)	kr. 700,-
TERMIK PLUS CIKADA	kr. 200,-

SIG RISER	
2 m	kr. 300,-
KVIK FLY E	
m/kompl. tilbeh.	kr. 1200,-
FUTABA S100	
servo	kr. 135,-
FUTABA S148	
servo	kr. 150,-
FUTABA S3001	
servo	kr. 200,-
GRAUPNER 507	
servo	kr. 150,-
GRAUPNER 5007	
servo	kr. 200,-



FLAMINGO CONTEST
- evig aktuel allround svæver kr. 1870,-

SUPER TILBUD PÅ ELEKTRO



For den besindige:
GRAUPNER ELEKTRO JUNIOR
Elektrosæt Speed 600 8,4 V Power Switch
20 SANYO N7-1400 SCR..... kr. 1850,-



MULTIPLEX MOTORMODELLER

21-4010 BRAVO, 1400 mm, Træner	kr. 500,-
21-4046 DERBY, 1400 mm, Kr.ror...	kr. 815,-
21-4065 CAPRIOLO, 1390 mm,	
Kunstflyver	kr. 870,-
21-4090 BIG LIFT, 2225 mm, Stor....	kr. 1550,-
Rekvirer MULTIPLEX KATALOG med 91	
Nyhederne	kr. 30,-

APC PROPELLER

Mere træk - mindre støj.

APC 10060	APC 10x6	STANDARD	26,50
APC 10070	APC 10x7	STANDARD	26,50
APC 10080	APC 10x8	STANDARD	26,50
APC 11010	APC 11x10	STANDARD	93,00
APC 11011	APC 11x11	STANDARD	93,00
APC 11060	APC 11x6	STANDARD	29,00
APC 11070	APC 11x7	STANDARD	29,00
APC 11080	APC 11x8	STANDARD	29,00
APC 12010	APC 12x10	COMPETITION	93,00
APC 12011	APC 12x11	COMPETITION	93,00
APC 12060	APC 12x6	STANDARD	33,00
APC 12070	APC 12x7	STANDARD	33,00

ACCU SIKKERHED

MPX Rx-accu monitor m/4 LED	kr. 210,-
FUTABA/ROBBE Switch nr. 1403.	
- Blinker rødt ved lav spænding	kr. 240,-



SUPER STØDSTÆNGER I GLASFIBER

Meget lige og temp.stabile. L. 810 mm.	
71-3186. Gule, D = 6,8 mm	kr. 28,-
71-3187. Mørke, D = 8,4 mm	kr. 28,-
71-3188. Gule, 2 sæt med tilbehør	kr. 60,-
71-3189. Mørke, 2 sæt med tilbehør ...	kr. 60,-

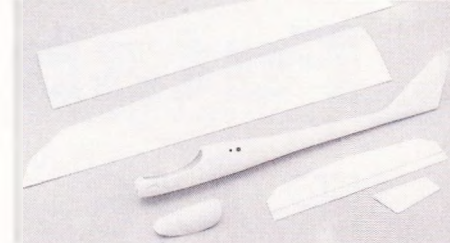


BRÆNDSTOF PÅFYLDNING

Best.nr. 712400	kr. 245,-
-----------------------	-----------



og for den uahæmmede:
GRAUPNER CHERRY II
Elektrosæt Speed 700 Turbo 9,6 V Power
Switch 25 SANYO N8-1400 SCR kr. 2450,-



SPÆNDENDE ELEKTRONYHEDER

SIMPROP HIGH SPEED

Spv. 1197 mm. Glaskrop/skumv.	kr. 1350,-
AERONAUT JET AEROBATIC	
Spv. 1300 mm. Glas og skum. Fantastisk flot	
model af Freudenthaler	kr. 1299,-

To nye ladere med Delta Peak:

ARN 9908 DELTA 18 , 3A ved op til 18 celler.	
Kan også formere nye celler ved lav strøm og	
aut. afbrydelse efter ca. 14 timer	kr. 1492,-

MPX 92514 Computerlader MP 21. Viser på	
samme tid både strøm, spænding og tid. Op til	
3A ved 21 celler	kr. 1390,-

Agenturer:
R&G Glas og Epoxy
ORACOVER
MFA England

WIK Modelle
Rödel Modelle
F. Kavan
SIG USA

AVIONIC har åbent hverdage kl. 09.00-17.00.
Lørdage efter aftale.
Betalingsbetingelser efter aftale.
Med forbehold for trykfejl samt kursjusteringer.

PRISLISTE
AVIONIC's PRISLISTE er nu i A5 format og bliver konstant udvidet med endnu flere ting – så rekvirer den næste gang du kontakter os.
Det er nemmere at bestille ting telefonisk, når man har varenumrene – og så kender man også prisen...
AVIONIC's PRISLISTE – DEN MED DE LAVE PRISER...

31 17 03 33
Folehaven 12

I.C. COM

31 17 03 33
2500 Valby

★ ★ ÅBNINGSTILBUD ★ ★

Forhandler af: Graupner · Robbe · Multiplex · Simprop · Futaba · Hirobo ·
Kyosho · Tamia · Aalto · OS · Webra · Rossi · Magnum · Cox ·
Lim · Træ · Solar film · Overcover · Alu.rør · Messingrør · Piano tråd
Og meget andet

EAGLE 15-T
med tank, hjul & spinner
TILBUD kun kr. 330,-



Motor: 15-20, spv. 1180 mm, vægt 1,4 kg.

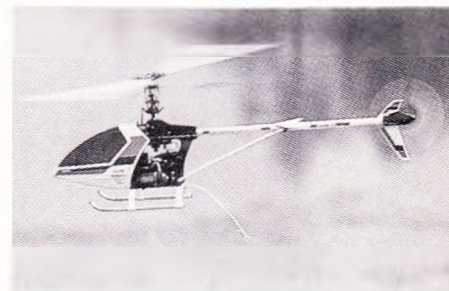
Tilbud på

BÆND- STOF

5 liter 20/80

75,-

SHUTTLE Z



SHUTTLE Z m/ motor.....	kr. 3050,-
FUTABA F-14 anlæg.....	kr. 1448,-
2 x SERVO FUTABA S-148.....	kr. 280,-
SANWA SG-X GYRO.....	kr. 690,-
Akk. / sender 700 mA.....	kr. 160,-
Akk. / modt. 1700 mA.....	kr. 140,-

SHUTTLE komplet flyveklar

5768,-

El starter 12 volt.....	kr. 340,-
Multi lader Robbe 5.....	kr. 230,-
Akk. / glød 2V 10A.....	kr. 128,-
Gløderørsklemme.....	kr. 34,-

KIG IND ELLER RING OG FÅ EN FLYVESNAK

Futaba®

RADIO CONTROL SYSTEMS

FP-7UPS PCM 1024 SYSTEM

7kanal computer anlæg 35 mhz. med programmer til motorfly –
svævefly og helikopter.

Programmering til 4 modeller. PCM/FM vælger du selv. LCD
display, ATV, Dual rate, Exponential, Servorevers, Mix program-
mer, Snap roll, Fail safe, Lære/elev funktion, DATA COPY – se
nedenfor!!!

Leveres med 4 servo 3001 med kugleleje, dobbelt super modta-
ger 129DP., akku og ladekabler.

Anlægget der har det hele fra starten.



EXPONENTIAL

This function modifies the operating
curve so that operation is easy when
the movement of the servos beco-
mes sluggish or sensitive near the
neutral position.



Dette er kun eksempler fra den store manual, der er på engelsk.

Function	Display	Data setting
COPY DATA COPY		1 Model selection Select the model memory with the [CURSOR] keys.
The active model memory data can be copied to any other model memory. Should functions be already selec- ted in the model memory receiving the data, the new data will over- write the old.	Active model memory Model memory that you wish to copy the data onto.	2 Copying Press the [DATA INPUT] keys ("[+" and "–") simultaneously.

42 91 01 01

oplyser nærmeste forhandler ...

Fax: 42 91 02 88

Futaba^{Import} Danmark

Kastagervej 27, 2730 Herlev

Kvalitet, så ...

Graupner

– og nu kan man snart læse om det i det nye GRAUPNER hovedkatalog, 43 FS, på 670 sider, der indeholder alt hvad modelbyggeren har behov for.

Gentagne gange gennem 1991 har vi annonceret, at det nye katalog var på trapperne. Desværre har det udviklet sig til en »Ulven kommer ...«-historie. MEN NU KOMMER ULVEN – eller med andre ord, det nye GRAUPNER hovedkatalog, 43 FS, vil ubetinget være i alle hobbyforretninger fra begyndelsen af det nye år. Vi forsøger af al kraft at skaffe en sending frem før jul, så juleferien kan bruges til at planlægge det nye års indkøb.

GRAUPNER ønsker alle læsere af Modelflyve Nyt

glædelig jul og godt nytår

Aktuelt fra SILVER STAR MODELS

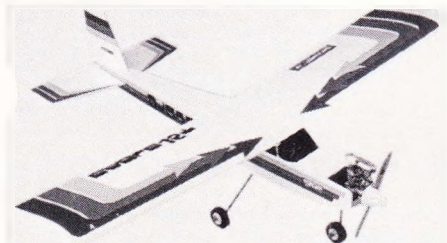


SIMPROP STAR 8 OG 12 FM

Star 12 for den, der vil have næsten det hele. Star 8 hvis du tænker økonomisk. Begge anlæg nu med udvendige servoreverse kontakter. Spørg om pris, - Star er billigere end du tror!

Solarfilm

Vi kan nu levere den nye Solarkote. Solarkote på polyester basis har større styrke og bedre krympeevne.



EAGLE 15-T TRAINERMODEL

Dette er Thunder Tiger's nyeste model. Eagle 15-T er fremstillet med de nyeste teknikker. Tegningerne er tegnet på CAD og stanseværktøjerne er fremstillet med laser. Dette sikrer pasning og kvalitet. Spændvidden er 118 cm og vægten ca. 1400 gram. Modellen er beregnet til styring på højde- og sideror samt fartregulering. Selv om den kaldes 15, anbefaler vi montering af motor mellem 3 og 4 cm³. Sættet indeholder: spinner, tank, motorfundament, stødstænger, hjul og meget mere.

Eagle 15 T **kr. 439,00**
 Nyhed! Eagle 25 H spv. 118 cm **kr. 495,00**
 Nyhed! Eagle 40 S spv. 141 cm **kr. 675,00**



THUNDER TIGER FLIGHT BOX NR. 30

Ny smart byggesæt til flight box. Som du kan se, er der plads til brændstof, sender, starter, 12V akku og power panel **kr. 270,00**
 Tilbud! Nu med 12V akkumulator **kr. 420,00**
 Tilbud! Flight Box, 12V akku, Power Panel og starter **kr. 995,00**

KATALOGER

Simprop hovedkatalog	kr. 60,00
Simprop nyheder 1991	kr. 6,00
OS motorkatalog	kr. 3,80
Aviomodelli katalog	kr. 37,50
Aviomodelli prospekt	kr. 9,00
Pilot hovedkatalog	kr. 60,00
Thunder Tiger katalog 1991	kr. 60,00

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

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. 40 x 26 cm. Vægt ca. 1,8 kg. 90% er færdigsamlet, så byggetiden er kort. Bilerne er forsynet med baghjulstræk og affjedring og 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.



STOCKER



DANNY THOMPSON



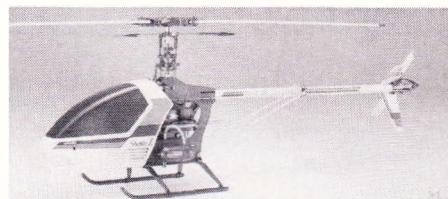
FERRARI TESTA ROSSA



PEUGEOT 405 LEVERING DEC./JAN.



TOYOTA CELICA GT4 LEV. DEC./JAN.



Denne nye udgave af Shuttle er forbedret på flere punkter. Padlerne er placeret under det nye FZ rotorhoved for at øge reaktionen og forbedre kunstflyvningssegenskaberne. Længden af halebom og rotorblade er øget.

Det nye indvendige helepitch-system giver mere nøjagtig styring. Shuttle Z kan leveres samlet eller i byggesæt med eller uden motor. Shuttle Z udgaven har ekstra kuglelejer, halebomstøtte, metal-kobling og aluminium understel.

Priserne er fra (uden motor) **kr. 3200,00**



HIROBO HM-10 MINI HELIKOPTER. Hirobo, der leverede helikopteren til verdensmesteren, har brugt erfaringerne fra succesen Shuttle til denne nye velflyvende MH-10.

Rotordiameter 90 cm. Kropslængde 85 cm. Motor O.S. CZ-H 2.5 cc. Kan flyves med 4 kanal RC anlæg.

MH-10 næsten færdig **SPECIAL-TILBUD**
 MH-10 med BK117 næsten færdig

LAMA



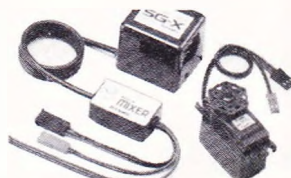
LAMA er en ny model i HIROBO skalaserien. Sættet er komplet uden motor. Mange dele er fra Shuttle ZX. Haleratoren drives af en aksel. Startsystem med akseludtag. LEVERES MED ZX rotorhoved, men kan udstyres med MRB-3 bladet hovedrotor. Beregnet til 6-7.5 cm³ motor.

Levering januar 1992 **kr. 4995,00**

SANWA SX GYRO.

SX Gyro incl. rormaskine koster langt mindre end du normalt betaler for en gyro alene. De små mål gør den velegnet til indbygning selv i de helt små helikoptere. Kan leveres med stik til de fleste anlæg.

SX GYRO INCL. SERVO KUN **kr. 850,00**
 SGX GYRO med miniservo til el-helikoptere og MH10 **kr. 1190,00**



Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro
 Telefon 98 52 02 55

Prøv først din sædvanlige forhandler. Kan han ikke levere, er du velkommen til at kontakte os.



Modelflyve Nyt 6/91

REDAKTION:

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

Radiostyring:
Lars Pilegaard, Tegmarken 65,
8800 Viborg
Tlf. 86 61 59 51 (aften)
Anild Larsen, Rugmarken 80,
8520 Lystrup
Tlf. 86 22 63 19 (RC-unionen)
Poul Møller
Morbærhaven 9, Fensmark,
4700 Næstved
Tlf. 53 74 65 53

Linestyring:
Luis Petersen, Østergårds Allé 28,
2500 Valby
Tlf. 36 30 05 51

Fritflyvning:
Jørgen Korsgaard,
Ahornvej 5,
D. 2397 Ellund-Handewitt,
Vestyskland
Tlf. 009 49 4608 6899 (fra DK)

Medarbejdere ved dette nummer:

Erik Knudsen, Jørgen M. Larsen, Jens
Geschwendtner, Ebbe Glarborg,
Jesper Buth Rasmussen, Lars
Formand, Svend Thomsen, Jan Abel,
Leif Poulsen, Svend Abrahamsen.

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 25 19 29
(kun automatisk telefonsvarer,
der tager imod bestillinger m.v.)

Annonceekspedition:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3,
5762 Vester Skerninge
Tlf. 62 24 12 55

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund
Benny Steen Nielsen, formand
Solvænget 8, 2791 Dragør

Abonnement og løssalg:

Arsabonnement for 1991 koster
kr. 164,00 for alle seks numre.
Løssalgseksemplarer koster kr. 29,50
og kan købes i en række kiosker
landet over samt på bladets
ekspedition.

Udgivelsesplaner:

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

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

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

Redaktionen sluttet d. 24/10 1991
Dead-line for nr. 1/92 d. 23/12 1991
Nr. 1/92 udkommer d. 10/2 1992

Noter..... side 8

Den tjekkiske Mentor side 12

Lars Pilegaard har set på denne
»køb i dag – flyv i morgen« model.

Jumbo..... side 14

Tegning og byggevejledning til en lille
fritflyver til både inden- og udendørs brug.

Præmie-krydsord..... side 15

Oldtimermødet 1991 side 16

Erik Knudsen fortæller om det første
oldtimer-møde herhjemme.

Historien om »Victory«..... side 17

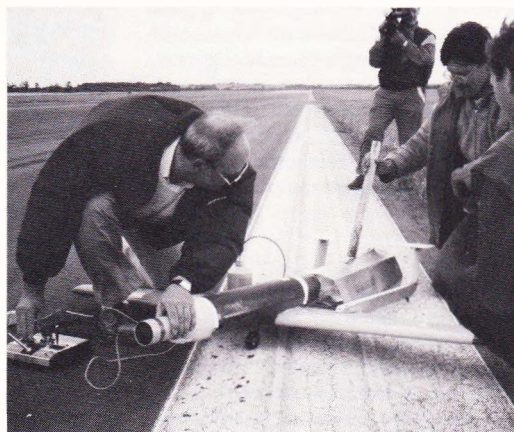
Jørgen M. Larsen fortæller om dengang,
da oldtimerne var nutid – og at de er ved at
blive det igen.

Sidste nyt om beklædning..... side 19

Et nyt beklædningsmateriale,
Solarkote, er snart på markedet.

Magnus I side 20

Jens Geschwendtner og Luis Petersen har
konstrueret en ny model til linestyring.



De tyske jetmotorer side 22

Måske den største sensation på den danske
modelflyvehimmel i dette årti, mener Lars
Pilegaard.

Shuttleworth –

The Historic Aeroplanes side 24

Ebbe Glarborg har oversat et kapitel af David
Ogilvys bog om flyvning med de gamle
veteranfly i den berømte engelske samling.

Materiale til Modelflyve Nyt nr. 1/92

skal være os i hænde senest den 23. december.



Den sidste Draken..... side 27

Draken-flyene står foran deres udfasning af
det danske flyvevåben. På den baggrund
præsenterer Lars Pilegaard byggetegninger
og -vejledning til fremstilling af denne flytype i
modeludgave.

Fra Cirklen side 38

– med bl.a. tegninger af en »SWEE'PEA«
Good-Year racer.

Referater – linestyring side 41

Høst-Øst – DM og Hedeslag i Dieselcombat.



Referater – RC..... side 42

Jysk mesterskab i kunstflyvning – Falcon Cup –
Rødspætte Cup – 2-meter Cup – Als Cup –
SM F3F – 2-meter Sjællands Cup – 2'nd
Danish Open/Ducted Fan – DM i 2-meter
klassen – DM i skala – KFK's
opvisningsstævne – DM i kunstflyvning – JM
F3B – 2-meter Cup BMF – 2-meter NFK –
DM F3C A + B.

Fra unionerne

RC-Unionen side 50

Linestyrings-Unionen side 54

Indeks '91 side 56

Det bragte Modelflyve Nyt i 1991.

Læser-til-læser-tips side 58

Opslagstavlen..... side 60

Forsidebilledet:

Jesper Buth Rasmussen i et teamrace pit-stop ved DM i Aalborg.
Foto: Luis Petersen.

NOTER



Top Gun

Ordene »Top Gun« forbinder de fleste – i hvert fald unge – mennesker med filmskuespilleren Tom Cruise. Vi flyinteresserede, der jo også har set filmen, kikkede sikkert mere på flyene i den og vidste, allerede inden vi havde set filmen, at Top Gun er en eliteskole for den amerikanske flådes piloter.

I amerikanske og engelske modelflyvekredse har ordet dog også en anden betydning. I USA har der gennem nogle år været afholdt Top Gun konkurrencer for staternes dygtigste skalapiloter. Det er meget attraktivt at blive inviteret til at deltage i konkurrencen, hvor der også er nogle meget fine præmier at vinde. I 1991 havde sponsorer givet præmier til en samlet værdi af i alt 25.000 \$ (ca. 170.000 kr.). Dette års Top Gun blev Mel Whitley, der dog ikke vandt alle pengene. Han vandt titlen med en Sea Fury.

Det er ikke kun de pæne pengepræmier, der bevirker, at mange af de amerikanske toppiloter faktisk er mere eller mindre professionelle. De store amerikanske firmaer har ansat dygtige modelpiloter til at tage rundt og vise, hvad firmaets produkter kan præstere.

I Europa er forholdene lidt anderledes. Det engelske Top Gun, der var det første af slagsen, blev afholdt i juni måned og var et stævne for ducted fan modeller. Der var 47 modeller med til stævnet, der desværre blev ramt af noget af det dårlige vejr, vi også havde herhjemme. Det var derfor ikke alle modeller, der kom i luften, men der var dog en flok med mod og mandshjerte, som deltog i konkurrencerne.

Engelsk »Top Gun« blev Steve Elias, der fløj med en Viper med Violett fan og KBV 82 motor med et Violett resonansrør. Viperen vandt f.eks. både konkurrencerne for hurtigst og langsomst flyvende model ved henholdsvis at flyve 163 mph og 26 mph. Også i disciplinen »flest rul« toppede Viperen.

For sine præstationer modtog Steve Elias en række imponerende pokaler og et Top Gun trofæ bygget op omkring et kompressorhjul fra en Hercules, der havde deltaget i Golfkrigen.

Jo, der er forskel på Europa og USA.

PNM

15 års jubilæum

Lørdag den 18. maj kunne Tórshavnar RC-Felag afholde 15 års jubilæum. Eftersom vi ikke ville lade dagen gå upåagtet forbi, blev der enighed om at lave et mindre luftshow.

Lørdag oprandt med sol, men stærk blæst omkr. 12 m/s. Det hele forløb dog vellykket med masser af flyvning, salg af kaffe og vand samt røde pølser. Både radio og fjernsyn havde ugen før lavet udsendelser fra vores flyveplads og havde vakt stor interesse resulterende i et stort tilskuertal, der dog holdt sig pænt bag afspærringerne. Derimod var bilparkeringen nærmest kaotisk langs vejen, der ligger ca. 200 m fra pladsen.

Efter endt flyvning blev alle modellerne udstillet på banen, så tilskuerne kunne betragte dem nærmere og snakke med piloterne.

Alt i alt en dejlig dag uden uheld af nogen art.

Historie:

Da Tórshavnar RC-felag den 18. maj 1976 blev stiftet, omfattede det fly, biler og både. I dag er det de flyvende medlemmer, der præger klubben. Bilerne er ikke længere med.

Der er i øjeblikket 57 betalende medlemmer.

For de flyvendes vedkommende blev der i starten mest fløjet skræntflyvning, men efter at motorflyvepladsen med klubhus blev lavet, har man mest koncentreret sig om motorflyv-



ning. Klubben er naturligvis tilsluttet RC-Unionen.

PS: Skulle nogen få lyst til flyvning i eksotiske omgivelser, er I mere end velkomne til at besøge os. For nærmere oplysninger kontakt klubbens formand Peter Hermansen, tlf. 009 29 81 68 09.

Til modelpiloten, der tror, han har alt

For 1000 S kan det nu lade sig gøre at købe udstyr til modelfly, der vil få en F-15 pilot til at føle sig hjemme ved styrepindene.

For det beløb kan man nemlig købe et stykke avanceret elektronik, der ud over at fungere som autopilot også sender informationer om flyet ned til jorden. På en fjernsynsskærm kan piloten på et HUD (head-up display) som i en moderne jager se modellens kurs, højde og hastighed. Desuden er der et kamera, der ser fremad, kunstig horisont, akustiske alarmer m.m. Videokamera og sender er selvfølgelig med i prisen, og alle herlighederne kan ses på et almindeligt fjernsyn.

Inden du ringer til Conder R/C Specialities i Californien (tlf. 714 642 8020) og bestiller vidunderet, må du heller tage en snak med Post- og Telegrafvæsnet. Det kunne godt være, at de ikke er lige så begejstrede for ideen, som du er.

PNM

DM i kunstflyvning over Grenå: Formanden tog mesterskabet

Sådan stod der bl.a. at læse i Randers Amtsavis fra den 3/9-1991. Formanden er Finn Lerager, og mesterskabet var i kunstflyvning (F3A).

Mesterskabet blev afviklet på Grenå Modelflyveklubs flyveplads, og arrangementet forløb helt, som det skulle, skriver avisen, og den fortsætter:

Der blev rullet og loopet og vist halve kubanske ottetaller i det afgrænsede luftrum over startbanen efterfulgt af dristige styrtduk og manøvrer, der kun kan benævnes med okkulte fagtermer.

Mesterskabet er det første af sin art i Grenå. Vi har tidligere haft Danmarksmesterskaber i flyvning, men aldrig i kunstflyvning, siger Ole Steen Hansen, formand for Grenå Modelflyveklub.

Avisen fortsætter: Men flot var det at se på, og selvom sværheden af øvelserne kun kan bedømmes af en kender, stod det klart for tilskuerne, at der blev vist endog meget fin flyvning.

Der blev gennemført i alt 88 flyvninger med hver 16 manøvrer i de fire deltagende klasser, så der var nok at holde styr på for dommerne. Men stævnet var i orden, og stævnet gav anledning til rosende ord til Grenå.

Al

KZ VIII og KZ IX

Fra Cai P. Larsen, Dragør, har vi modtaget en korrektion til vores lille notits om ovennævnte fly. Årstallet skal selvfølgelig være 1949, og Bjørn Andreasson er svensker. (Det er dejligt, at selv små notitser bliver læst, red.)

Cai Larsen fortsætter: Jeg var selv med til at bygge både KZ VIII og KZ IX Ellehammer, da jeg stod i lære ved S.A.I. Det var min broder Alf H. Larsen, som også stod i lære ved S.A.I., som skruede en cykelklokke på rattet af Ellehammeren. Skandinavisk Aero Industri lå dengang i Hangar »G« 144 i syden af Københavns Lufthavn, hvor Sterling Airways nu har hovedkontor.

RC pilottræf 1992

Modelflyveklubben Comet, i samarbejde med RC Unionen, indbyder hermed igen til vort traditionelle hobbyflyvertræf.

Sted: Skelgårdsskolen, Ugandavej, 2700 Kastrup – følg skiltene.

Tid: Søndag den 8. marts 1992 – kl. 10.00-16.00.

Entre: Gratis / børn under 10 år kun i følge med voksne.

Indhold: Udstilling af over 200 modelfly lige fra små RC-modeller, svævefly samt linestyrede modeller.

Såfremt det ikke regner, vil der blive opvisning med linestyrede modeller (både kunstflyvning og ræve-jagt). Der vil i løbet af hele dagen blive vist modelflyvefilm.

Hobbyforhandlere vil komme og vise de sidste nyheder inden for modelflyvesporten.

Vi vil forsøge at afholde Nordens største loppemarked.

Reserver allerede nu dagen.

Nærmere i de næste numre af Modelflyve Nyt.

Velkommen



Tilbage til bang-bang-anlæg?

Cox, der jo er mest kendt for sin motorproduktion, har sendt et nyt radioanlæg på det amerikanske marked.

Det drejer sig om et 1-kanalanlæg beregnet til små modeller, der kun styres med sideroret. Anlægget er udstyret med to trykknapper, og det virker på en noget speciel måde. Når piloten trykker på en af knapperne, slår roret ud til siden, så flyet drejer.

Kort efter går roret tilbage til neutral, og modellen retter op, selv om knappen holdes nede. Hvis piloten ønsker, at flyet skal fortsætte med at dreje, skal han trykke flere gange efter hinanden på knappen.

Fidusen skulle være, at flyet ikke så let bliver overmanøvreret, hvilket jo tit sker for begyndere med et muligt styrt til følge.

PNM

Mini-rekord

Det tyske modeltidsskrift FMT skrev i sit juli-nummer om en modelpilot, der havde sat sig som mål at komme i Guinness Rekordbog. Målet skulle nås ved at bygge den mindste fjernstyrede elektromodel.

Felix Schmitz-Justen, som den ambitiøse modelpilot hedder, er foreløbig nået ned på en spændvidde på 38 cm og en vægt på 380 gram. Han har udstyret sin model med en Speed 400 motor, der får strøm fra 7 stk. 450 mAh batterier.

Hvis der er nogle af Modelflyve Nyts læsere, der vil slå hans rekord (?), bør de være opmærksomme på, at Schmitz-Justen regner med at komme under 30 cm spændvidde med sin næste model.

PNM

Omstrukturering i sekretariatet

Se side 50 bag i bladet under »Orientering fra RC-unionen«, hvor vi fortæller om Heidi, som er det nye navn i vores nyoprettede salgsafdeling.

Sekretariatet

ADVARSEL!!!

Jeg har mange gange haft lyst til at tage min datter (snart 3 år) med ud at flyve, men har ikke gjort det, fordi jeg syntes, hun var for lille. Men den dag gjorde jeg det, for hun er jo snart en »stor« pige.

Vi gik ned på græsset og håndkastede min 2 meter svæmmer, og vi havde det rigtig rar (hun har sammen med min kæreste været med flere gange, og hun synes, det er mægtig skægt).

Vi havde vel fløjet en halv times tid, da det gik galt. I sådan et håndkast kommer man jo ikke viden om, men det er meget godt til at øve landingsrunde og landing med. Jeg ved ikke, hvad der gik galt; men min datter var kommet et stykke foran mig, hvilket jeg så for sent. Jeg prøvede at sparke modellen væk, men den ramte hende i hovedet, så vi måtte på skadestuen, hvor hun blev syet med 5 sting.

Jeg kan i dag ikke lade være med at tænke på, hvad der ville være sket, hvis den havde ramt hende et par centimeter højere oppe, så havde den ramt hende i øjet.

Dette til skræk og advarsel for andre, der ligesom jeg har denne udmærkede hobby, hvor det gudskelov er meget sjældent, det går galt. Jeg har i hvert fald lært min lektie.

OY-2083.

Flug- und Modelltechnik og Allt om hobby

Både det tyske og svenske tidsskrift har danske islæt på deres forsider af november-nummeret. Det tyske tidsskrift har et billede af Karsten Jeppesen og John Rasmussen med Karstens Safir 2. Det er fra VM i Holland i F3B (højstart).

Inde i bladet er der en artikel om selve stævnet. Karsten blev nr. 15 af 30; det var et pænt resultat.

I Allt om hobby er der på forsiden et billede af tyskeren Kurt Schrecklings gasturbinemodell eller, som de skriver på forsiden af bladet: Rigtig jetmodel fløj over Danmark. Inde i bladet er der 4 sider i farver om selve stævnet. I artiklen fortæller man lidt om jetmotoren, bl.a. fortæller man, at ved dette stævne blev der sat en verdensrekord, idet det var første gang, at to radialjetmotordrevne radiostyrede fly fløj samtidig på samme plads.

Al

Bolly Props

Nede i Australien bor der en »gammel« line-styringsmand, der laver propeller. Man kan enten sende ham model af den propel, man ønsker, så laver han en form og et par propeller, eller man kan bestille fra hans kolossale udvalg, der spænder fra 5 x 5" til 22 x 12" glas og carbon propeller.

Man kan også få et katalog tilsendt, eller hvad med en Epoxy kulfiberpote til motoren.

Har man lyst til rundflyvning uden liner, har han boomerangs til omkring 30 \$.

Adressen er:
Bolly Props, 11 McKinley St.
Elisabeth Downs.
South Australia 5113
Tlf. 0011 61 8 2559666



Aviator's modellflyvere

er kommet et stort skridt nærmere international status.

Det er ikke alene lykkedes at finde en komunal bevilling til at færdiggøre sikkerhedshegnet omkring asfaltbanen; der forhandles også om sponsorstøtte, evt. i form af under-skudsgaranti.

JBR

Nyt om Danmarks Flyvemuseum! og R/C-opvisning den 19. oktober 1991

Som I alle sammen nok ved, ligger Danmarks endnu eneste flyvemuseum ved Billund Lufthavn i Midtjylland. I dette museum har R/C-Unionen i samarbejde med øvrige modellflyvere i landet en smuk udstilling, som er velbesøgt af museumsgæsterne, der går rundt i de kønne udstillingsbygninger.

I kan nok heller ikke være uvidende om, at det samme museum har været ramt af alvorlige begyndervanskeligheder af økonomisk art. Vi var nogle, der frygtede, at det store arbejde, der har været lagt i dette flyvemuseum, ville vise sig at være spildt.

Der har været rygter om en evt. lukning og en etablering af et eksperimentarium i bygningen, men det er gudskelov drevet over.

Der er nu skabt et nyt aktieselskab for hele museumscentret i Billund, der på en mere professionel måde vil stå for styringen; her igennem altså også for flyvemu-seet. Der er også kommet ny direktør, som bl.a. skal varetage flyvemu-seets drift; han hedder Jørgen Kring, og jeg har fået et meget godt indtryk af ham i retning af ordholdenhed og orden. Det nye aktieselskab har fået tilført en kapital på 12 millioner kroner til driften.

Vi har fået lovning på, at flyvepladsen til modellflyvere vil blive bragt i den orden, som var aftalt med den tidligere direktion, således at den græsbane, som skulle ligge parallelt med asfalten, vil blive etableret igen, så

vilkårene for modellflyvning fra museet igen vil være i orden.

I efterårsferien, lørdag d. 19. oktober, afholdt vi den første R/C-opvisning på museet under den nye ledelse, og trods vanskelige vejrudsigter, men dog bedre vejr end lovet, blev det en god opvisning.

Det var formanden for Helikoptergruppen, Benthe Nielsen, der havde sammensat et program dels med helikopteropvisning og dels med en kunstflyver og en skalaflyver, en tredækket Fokker. Flyveleder var Hugo Dueholm, som var meget glad for opvisningen. Museet har også udtrykt sin store glæde over indsatsen, og på denne måde støtter vi både flyvemu-seet, som blive levende af sådanne opvisninger, og vi gør god reklame for R/C-flyvningen i Danmark. Vi takker de medvirkende meget varmt.

Samtidig vil jeg gerne opfordre alle R/C-piloter, der har modeller, som vil være interessante at se på flyvemu-seet, og som kunne tænke sig at medvirke til opvisninger i 1992, om at melde sig enten til Hugo Dueholm, 98 63 40 40, Tinghusvej 16, Ullits, 9640 Farsø, eller mig, Benny Juhlin, 31 60 29 37, Havrevej 37, 2700 Brønshøj.

Vi håber på en god sæson af opvisninger på Danmarks Flyvemuseum i Billund i 1992.

Benny Juhlin

Fotonyt

Der er nogle gange de mærkeligste sammenhænge mellem tingene. For eksempel har udviklingen på kameramarkedet smittet af på vores hobby.

De moderne kameraer er storforbrugere af små elmotorer. Disse motorer er stærke og pålidelige og derfor meget velegnede i de små servoer, der kommer flere og flere af for tiden.

PNM

Fritflyvnings-nyt

Dette er titlen på FRITFLYVNINGS-UNIONENS interne medlemsblad, der er udkommet siden 1989. Det er dels et blad med officielle meddelelser, konkurrenceindbydelser o.s.v., og dels et teknisk skrift med masser af tegninger og artikler.

Bladet udkommer 10 gange årligt med ca. 10 sider pr. gang. Redaktøren er (hvem andre?) Jørgen Korsgaard, der uden blusel sakser i andre blade og skrifter, selv producerer lidt og ellers prøver at opfordre DANSKE fritflyvere til at indsende stof til bladet.

SAKSEMETODEN er arbejdsbesparende, men metoden forudsætter kendskab til engelsk, tysk, fransk, russisk blandt bladets læsere, og det er tilsyneladende også tilfældet, da der indtil nu ikke er indløbet klager over det multilinguistiske!

Bladet fotokopieres, hvilket giver en meget kort produktionstid. Til gengæld er billeder i bladet lidt af en sjældenhed, da produktionsmetoden kræver rasterbilleder, for at de kan blive gode ... og det koster penge.

Her er forsiden fra nr. 8/91.

Marksprøjtning

I Japan kan bønderne nu få sprøjtet deres små marker ved hjælp af en modelhelikopter.

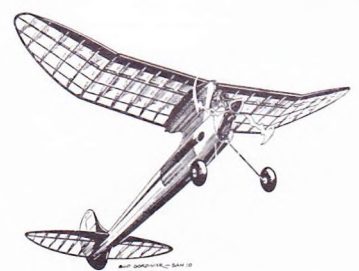
Helikopteren, der er fremstillet af Hiboro og forhandles af Yamaha, er udrustet med en 98 cc motor. Modellen er næsten 4 m lang og har en rotordiameter på 3 m.

Det er dog en ret kompliceret proces at sprøjte selv en lille mark, da hele tre mand skal i arbejde. En pilot styrer modellen, en assistent hjælper ham, og en tekniker styrer sprøjteprocessen.

Modellen kan løfte en last på hele 22 kg, så den kan også bruges, hvis man vil have en videofilm af hele risfarven.

PNM

Fritflyvnings-Nyt 8-91 Oktober



Vestfyns Modelflyveklub

Lørdag den 7. december 1991 har V.M.K. 10 års jubilæum.

I denne anledning har vi lavet en lille folder, skriver Jørgen Mosbjerg Madsen fra V.M.K. Der er sket en hel del i de 10 år, der er gået. Vi har fået en masse fælles gode oplevelser ikke mindst med modelflyveklubben Falcon, som vi får besøg af hvert år til St. Bededag.

Lad os prøve at citere lidt fra folderen. Den bobler af optimisme og glæde og fortæller lidt om vores fælles hobby, modelflyvning:

Forestil dig en kold vinterdag, hvor du sidder i dit hobbyrum og bygger næste sommers model – og spændingen op til den forårsdag, hvor den skal afprøves.

Det er dyrt, siger man – men en hobby, der giver en så mange glæder, er den ikke penge-
ne værd?

Der er mening i at være medlem i en flyveklub. Det er her, man kommer rigtigt i gang. I klubben fås den rigtige vejledning. Det har kostet mange gode modelflyvere »livet«, når de er kommet på pladsen med alle tiders flotte fly, der bare ikke kunne flyve.

Vi vil slutte med et par citater fra folderen.

Det er svært at forklare den glæde, man føler ved at kunne flyve – det er bare skønt.

Jo der er mange gode oplevelser.

På flyvepladsen er alle problemer væk.

Modelflyvning er positiv fritid og gør det sjovt at være til.

Al

Gennemført modelarbejde

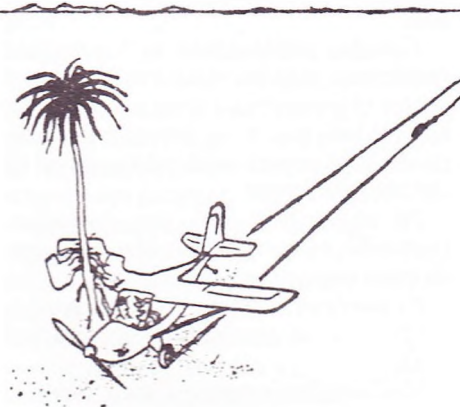
Svenskeren Torulf Berg har skabt en Tiger Moth i kvartskala forsynet med en hjemmebygget kvartskala Gipsy Major motor på 40 ccm. Motoren, der trækker en 22 x 10 tomers propel, giver en kraft på 3 hk ved 4.500 omdrejninger. Vækkeurene skal åbenbart ringe tidligere og tidligere for skalafolket.

lpi

Testresultat fra Sverige

Svenske MODELLFLYG NYTT har testet en Flair Super Cub og finder modellen både let at bygge og flyve. Så ved vi det.

lpi



– Kender du den slags dage, hvor alt går i fisk?



Gennem alle Vestfyns Modelflyveklubs ti år har Knud og Karen Maegård været klubbens »værtspar«. Karen er altid klar med dejligt bagværk og kaffe, når der er stævne på flyvepladsen. (Foto: Jørgen Madsen).

Læserbrev

Fra S. Bluhme i Århus V har vi modtaget følgende:

Artiklen og byggebeskrivelsen af HOPLA i augustnummeret var et hyggeligt gensyn med min ungdoms første linestyrede flyver. Den gav mig mange gode oplevelser dengang i halvtredserne – jeg har motoren endnu (2.5 cc Viking). Men hvorfor skulle det være en hemmelighed, at det var en gendigtning af et byggesæt fra Dansk Model Industri (DMI), det kunne da godt have været nævnt.

Jeg har i øvrigt ofte igen tænkt på HOPLA, da jeg for få år siden besluttede mig for at genoptage modelbygningen/flyvningen. Jeg har virkelig savnet en flyver af samme simple og enkle konstruktion beregnet på RC-flyvning. De fleste såkaldte begyndermodeller er både for dyre og for tidskrævende at bygge, og de holder samtidig ikke til den hårdhændede behandling, som begyndere udsætter dem for. Det nærmeste tiltag, jeg husker, er byggevejledningen for Lajban; men alene vingekonstruktionen er for vanskelig at bygge for ikke-øvede. Og den er alt for sart til at tåle en hård medfart.

Var det ikke en opgave for bladet at finde en velegnet model eller at lade en model konstruere efter samme simple princip som HOPLA?

Jeg kunne også tænke mig en artikelserie om færdiggørelse af flyveren med beskrivelse af malearbejdet, malingstyper, dope, film/filmtyper, dekoration o.s.v., kort sagt alt det, der følger, efter at træarbejdet er færdigt. Jeg ved godt, at det har været berørt tidligere; men der må være mange tips og ideer til at opnå et pænt finish, som den øvede modelbygger kan øse af.

PS: Hvad var i øvrigt ideen med den test af elmotorer, som var omtalt i augustnummeret af bladet? Jeg synes, at der totalt manglede en konklusion på de mange tal, og jeg blev ikke meget klogere af at læse den. Havde effektforbruget så i det mindste været opgivet for hver enkelt situation, så kunne man måske have fået en idé om, hvilke motorer der ydede det bedste arbejde med en given propel; men

det kan enhver interesseret læser naturligvis bruge et par timer på at regne ud og filosofere over.

Tak til S. Bluhme for brevet.

Der kunne måske nok have været gjort tydeligere opmærksom på, hvor HOPLAen stammer fra, men vi kan da henvise til sideroret på tegningen, hvor der står DMI, ligesom det er anført, at der er tale om en gentegning.

Før vi bragte tegning og omtale, fik vi tilladelse til at gøre det fra Maatoft, der er den nuværende forhandler af DMI.

M.h.t. ønsket om en decideret RC begyndermodel kan det nævnes, at der er et sådant projekt på vej, nemlig med »Camilla«, som vi bragte en foromtale af i oktobernummeret. Det er imidlertid nu besluttet at vente med at bringe en meget grundig og gennemillustreret byggevejledning til forud for byggesæsonen 1992/93, hvilket vil sige i nr. 4-5/92.

Endelig vedr. testen af elmotorer: Det er rigtigt, at »watttallet« kunne have været medtaget i tabellerne over de forskellige motor/propel/batterioptioner.

Dette tal findes ved at multiplicere Volt og Ampere, og det kan fortælle lidt om, hvor »kraftig« en motor er. Der er dog det problem, at det kun siger noget om den tilførte effekt. En elmotor overfører desværre kun en del af denne effekt til propellen, og da artiklens forfatter (PNM) ikke råder over muligheder for at regne udnyttelsen af den tilførte effekt ud, valgte han at se bort fra dette tal.

Når man laver en sådan test, må man altid vælge, hvordan man vil præsentere resultatet, og PNM valgte at forsøge at gøre det så overskueligt som muligt. Formålet med testen var lidt populært sagt at se, hvor mange omdrejninger man får for pengene. Det var på intet tidspunkt PNMs mening, at testen skulle munde ud i en konklusion, der kårede den ene eller den anden motor som testvinder.

Red.

Den tjekkiske Mentor

En »køb i dag – flyv i morgen« model fra Avionic, der jævnfør sit navn skulle være »skolens bedste lærer«.

Kan det nu passe?, tænkte Lars Pilegaard, og så på sagen.

Kassen, der er en jumbomodel værdig, ankom og blev åbnet fredag eftermiddag, hvorefter der var prøveflyvning lørdag lige over middag, så for en gang skyld var der hold i påstanden »færdigbygget« bortset fra de tekniske installationer.

Karakteristik

Modellen, som er uden skalaforbillede, er en højvinget træningsmodel med delbar/aftagelig vinge, aftageligt haleplan, ikke styrbart næsehjulsunderstel og enten brændstofmotor eller elmotor. Altså en model med minimale pladskrav i bagage- og hobbyrum.

Byggematerialet er næsten overalt træ, og beklædningen er udført med Oracover i 2 farver (hvid/rød eller hvid/gul) dekoreret med grå og sorte overføringsmærker.

Modellens data er som følger:

længde	91 cm
spændvidde	129 cm
planareal	24,8 kdm
motor, enten	1,5-2,5 ccm totakt
— eller	540-550 Mabuchi (el)
radio	3 kanaler
vægt med brændstofmotor	1.150 gram
vægt med elmotor	1.300 gram

Tegningsmateriale

Der er ingen egentlig byggetegning til flyet, men til gengæld er der en monteringsvejledning på både engelsk og dansk. Hver vejledning består af 2 A5 sider tekst og 2 ditto med skitser samt en stykke liste.

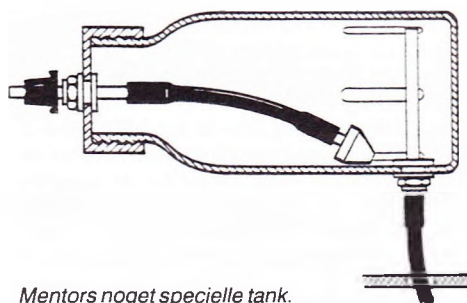
Tilbehørsposen

Intet mangler. Kvaliteten er afgjort bedre end i tilsvarende asiatiske modeller, og selv om f.eks. link ser lidt mærkelige ud, er de fuldt ud anvendelige, blot man husker at sikre med en stump silicone-slange. Kun hjul og tank må i visse tilfælde byttes.

Både hovedstel, næsestel og haleslæber af piano er bukket og klar til montering; men hjulene, der fastgøres med stelringe, er kun på 35 mm i diameter. Det rækker til baner i golfbaneklasse, men ikke til bulede og delvis »langhårede« modelflyvepladser med kløverklumper.



Tanken er af en konstruktion, jeg ikke tidligere har set, idet overløbs/ånderøret er monteret bagest med overløb nedefra af flyet. Straks næsen løftes på flyet med stoppet motor, vælter brændstoffet ud af overløbsrøret, så derfor det 3-benede understel, der holder kroppen i vatter under parkering modsat et halehjulstel.



Mentors noget specielle tank.

Vingerne

Vingerne, der har et Clark-Y lignende profil, er lavet som ribbekonstruktion med balsabeklædning mellem de inderste ribber. Vingehalvdelen samles med vingestål af piano og en trædyvel og fastgøres til kroppen med gummibånd.

Hver vingehalvdel er beklædt med rød eller hvid oracover i ét stykke med overlappning langs bagkanten og derefter forsynet med fasttapede vingetipper af vacuumformet plast.

På modeller med brændstofmotor bør de ubeklædte træribber ved vingesamlingen stryges 2-3 gange med brændstofbeskyttende lak.

Eneste byggearbejde er påsætning af overføringsmærker.

Haleplan og finne

Såvel haleplan som finne er udført som gitterkonstruktion, mens højde- og sideror er lavet af trekanthøvlede lister.

Alt er beklædt med oracover. Rorene er monteret med hængeltape, og de frie endeflader er forseglet med maling.

Haleplanet fastgøres til kroppen med en nyloonskrue, der også holder haleslæberne, mens finnen limes på kroppen helst med epoxy, når rorene er forsynet med horn.

Kroppen

Kroppen er en færdigbeklædt kassekonstruktion næsten udelukkende af træ. Sider, bund og top af bagkrop er af balsa, brandskottet er af 5 mm krydsfiner, og låget over tankrummet er af plast. På brændstofudgaver foreskrives fastlimning af låget, mens man på eludgaven laver aftageligt låg sikret med et gummibånd.

Teknikrummet under vinge og næselåg måler ca. 6x35 cm, så der er plads nok.

Foruden ovennævnte fastlimning af halefinnen, skal kroppen monteres med dyvler til gummibånd samt træplader til henholdsvis motor og servoer, når pladerne er forsynet med udskæringer til det aktuelle udstyr.

På el-udgaven skal der endvidere fremstilles en batteriplade af medfølgende balsa som vist i vejledningen.

På motorudgaven bør man inden isætning af udstyr give motor- og tankrum 2-3 lag lak.

Understellet monteres med medfølgende skruer, og kroppen dekoreres med »MENTOR« og vinduer.

Samling af prøvemodellen

Modellen blev ud fra facon og profil bedømt til at være langsomtflyvende, hvorfor alle planer om brug af husets små racermotorer blev lagt på hylden, og da der ikke var nogen almindelig motor i den anbefalede størrelse, blev modellen monteret med en 3,5 ccm OS firtakter.

Det gav en vægtforøgelse på godt 100 gram, men da modellen i vore øjne så fjollet ud med store hjul, droppede vi understellet og sparede 85 gram. Det betød samtidig, at tanken måtte skiftes, da vi jo ikke kunne mavelande på et udhængende overløbsrør.

Låget over tankrummet blev konstruktionsmæssigt ændret til fastgørelse med dyvel ind i brandskottet forrest, mens låget bagtil holdes på plads af vingen. Endvidere blev overgangen mellem brandskot og bund beskyttet af et stykke vinkelbøjet skruefastgjort aluminium, så oracoveren ikke bliver flået af under mavelandingerne.

Radiomæssigt valgte almindeligt standardudstyr med en 500 mAh akku, og slutvægten kom op på 1.180 gram – altså 30 gram mere end opgivet, hvilket skyldtes, at der grundet den tunge firtakter måtte lidt bly i halen.

Rorudslagene blev sat til ± 10 mm, og den afsluttende kontrol viste, at alt var lige og vinkelret, og at tyngdepunktet lå lige på mærket.

Flyvning

Lørdag middag var vinden svag fra syd-øst, og med banen liggende med et skovbryn langs sydsiden var luften også svagt turbulent specielt i banens østende, hvor en vej kommer ud gennem skoven.

Motoren startes, tilløb og slip uden egentlig kast for ikke at kvæle motoren, og afsted den fór på lige vinger med en snorlige kurs og i en stige vinkel på 35-40 grader, som gik over i vandret, da gassen blev taget af til lodret gaspind. Der var ingen grund til at trimme hverken den dag eller siden.

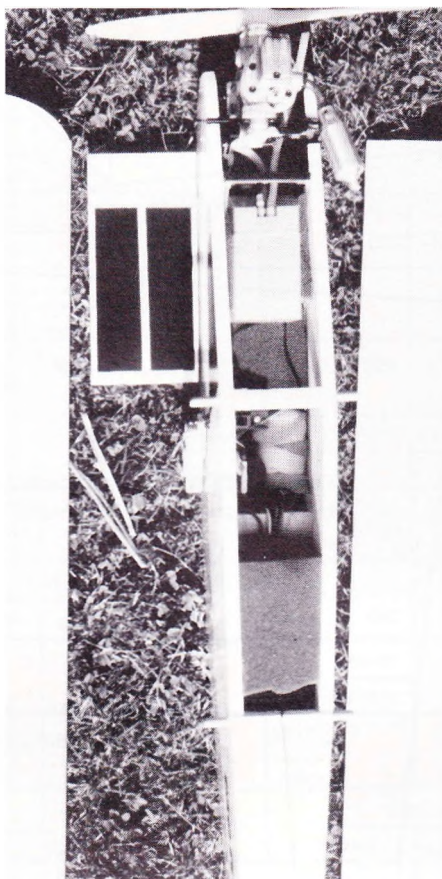
Noget sådant har jeg hørt før fra andres prøveflyvninger, men aldrig set – og nu skete det så for mig selv med en »dum« færdigmodel.

Først forsigtigt rundt på himlen og så alle de for en siderorsmodel normale manøvrer, rygflyvning medregnet. Tip-stall – nej. Almindeligt stall – hmm.

I modvind stod modellen bare stille med fuldt højderor og motoren i tomgang, og med udslaget øget 50% begyndte Mentoren blot en lodret nedstigning, som var den forsynet med rotor.

I medvind var det selvfølgelig lidt anderledes. Modellen gik i stå, dyppede næsen en anelse og fløj videre med et næsten umærkeligt højdetab. Rart at vide inden landing i kritiske situationer.

Alle hastigheder blev prøvet, og kun i langsom tomgang blev modellen træg i opretningen, når krængningen var kommet over 45 grader.



Al flyvning under halv gas var særdeles hoppende, og landingerne foregik derfor som dyk med stop af motor lige over jorden og et afløb, som var Mentor en mavelandende jagermodel. Ingen problemer med det heller, men selvfølgelig lader det sig ikke praktisere med understellet på uden koldbøtter.

Efter hver flyvning havde vingesamlingen den dag åbnet sig 2-3 mm, så der var afgjort ikke tale om skåneflyvning.

Erfaringer og tips

Overføringsmærkerne bør sættes på indledningsvis før vingeholderpinde, kontakter etc., og allerede den første dag viste det sig, at »ruderne« ikke tålte nitrobrændstoffet, hvorfor de på brændstofmodeller enten bør brændstofsikres med lak eller fra starten erstattes med ruder udskåret i selvklæbende folie.

Ved flyvning under hård belastning kan vingesamlingen sikres mod utilsigtet åbning med farvet plast-isolerbånd eller limes til med epoxy, men i så fald ryger noget af fidusen ved den delbare vinge ved transport m.v.

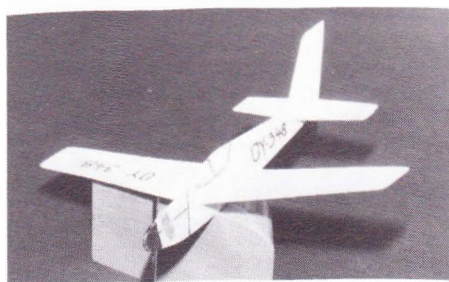
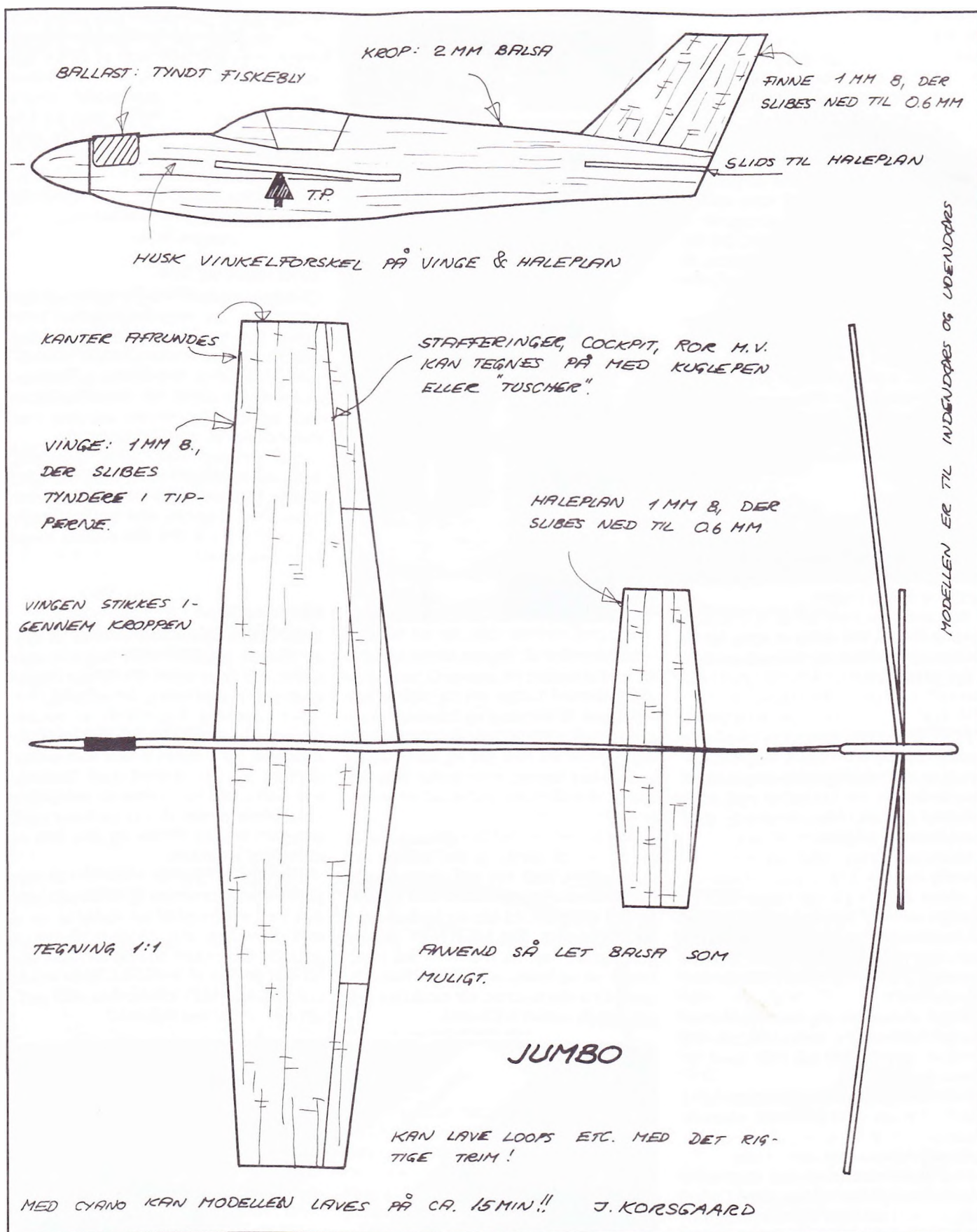
Konklusion

MENTOR's egenskaber er fuldt på højde med de gammelkendte begyndermodeller, når de er bedst, det vil sige bygget af en mester med mange års erfaring.

Som egentligt begynderfly er modellen i de fleste tilfælde for lille, men får man som her i klubben den indledende træning med et dobbeltstyret skolefly, kan man udmærket fortsætte træningen med denne model, der jo ret beset også betegnes som en træner og ikke som et skolefly af fabrikken.

Personligt er jeg nok vokset fra så simpel en model forlængst og vil næppe tage den med på flyvepladsen særlig tit; men med dens ringe krav til plads vil den til gengæld være sikret en lang karriere, når MG'en pakkes til weekend, hvad enten turen nu blot går i sommerhus eller gælder mere eksotiske rejsemål.





JUMBO

Her er en tegning i FULD STØRRELSE til en lille flyver, der kan flyve uden- og indendørs. Det er en gennemprøvet konstruktion, som har fløjet luften tynd mange steder de sidste 10 år! ... Og guf for familiens yngste, hvis de ellers kan overtale far (eller mor) til at lave et par stykker.

Jørgen Korsgaard

Modelflyve Nyt's


Præmie-krydsord

Skriv kodeordet på et postkort, husk dit eget navn og adresse, og send det til:

RC-Unionens sekretariat

Rugmarken 80, 8520 Lystrup.

Så deltager du i lodtrækningen om et 2-meter byggesæt og to modelflyvebøger.

						DYR	Stille- sted	SVØVL	Fod- tøj	tone	For- mation	EFTØR- skælt TONE	FLOD	Spids		Fug- len	ALENE PIGER
						BYGGE FORM	2									kærlig	
						ELE- VATION		FUEL DEL Loop		STAT			Sind sl. Viborg			Stadard	
						Premie						Fed					
						selskab						snude					
						→			→				7	til GOLF			
						LAG		kort svølte			strå Forsøp					Holland	
						penge	3			NAVN						KATION	
																Frank.	
																Fast	
OFT ombalt dame	resten- re	q/r	smerte	Cud			? M ?			Sve- rige	kræke- ke					TRE	
							Fosfor	Såg									
ABRO- DROM							4				ØJNE					BALLAST	
											O.A.R					roman	
ud- styr							Elek- tronik MÅL			Drak klok- kere			RUN			ud- rål	
													FJERN				
Gl. model			Honla 250								VARH		1			Attiks	
											mål	huss mål				PIANET	
sted- ord							Enq. By	BUET								mål	ENS
							Fyaste										
TYR- kiet			smart	fense	kræte Farill- ledat			EWWE		6						BAD	
																Forhold	
tele- tion								BAD									
								80									11 Gr. Boqetov.
mūsik									liqe tanke				has- nen				
tone	7	Shanien vacin- neret		Gloser				laq			Vægt		Havari arsag			DRIK	
				BAD				tro			reamör		Plov			VELSKER	
LAS							ARK					LANGS				raurke- ning	
												DRIK				Tone	
sti- len							8	Forsta etel FLY			GALE					9	
											Attiks						Flagle
SAGEN							ALE		KENI			10				Plov	
SUR				ræn BY	liste skree- rer		Drak- ken						LAND	LET- TEOE	TEPPE øst regn		5
TÆNOT			MÅLER Citroen				TRANG					SOLLE					
							VEJR					stikthed	1/4				
500		strø MUN						Mato Pilot									
								linie									
tidli- gere			ube- kendt Retning			11	Sue- rige		Stadard				Lever			tone	
									Liv				formen			tegn	
for- bünd			diqt slide				TAL				ind- drager			12			80
																	tone
Hjælpe- middel							kommendo Sted- ord	? M ?			mod- tage	italien Gud		Lyd			Sold
GENI				dyr- ker												mydder urt Stadard	
plan- del										Field ry			Tanke				sted- ord

LP

Oldtimermødet 1991

Fra Wakefield-konkurrencen i Sverige i 1956.
Nu afdøde Ole Meyer-Larsen giver gode råd til
Erik Knudsen inden sidste start.

I de seneste numre af Modelflyve Nyt har jeg luftet tanken om dannelsen af en dansk forening for folk med interesse for modelflyvning i »gamle dage«. Ikke mindre end 40 personer tilkendegav deres tilslutning til ideen, og på et forberedende møde den 6. oktober mødte 21 op.

Fritz Neumann, Korsør, havde meget venligt hjulpet med indbydelser og fundet et mødested til os i bedriftssundhedstjenestens hus, så vi havde gode rammer for mødet.

Her mødtes så mange af modelflyvnings tidligste pionerer i Danmark – de ældste begyndte med modelflyvning omkring 1930 og de yngste tilstedeværende i 50'erne. Blandt de ældre deltagere var Sven Wiel Bang – medredaktør af modelflyvernes »bibel« i 40'erne – »Modelflyvesport« – og desuden konstruktør af FJ-modellerne, som Familie Journalen udgav, og som var mange danskeres første møde med modelflyvningen.

Et par af de første danske wakefield-flyvere fra sidst i 30'erne var til stede: Jørgen M. Larsen og Paul Kuniss, medens Peter Christiansen fra Helsingør havde måttet melde afbud. Oscar Vang fra OMF mødte op med sin andemodell fra omkring 1945 og fortalte, at han stadig havde en del af sine gamle modeller – bl.a. indendørsmodeller! SP – Jørgen Surløkke Pedersen – som er kendt for sine andemodeller, den store svævemodel »Ølhunden« og KDA's begyndergummimotormodel »Cleo«, sås også.

En af linestyrs pionererne – Egon Briks Madsen – kendt som leder af mange instruktørkurser, distriktsleder i Østjylland og som redaktør af modelflyvestoffet i det forsvundne »Hobbybladet« var der også.

Arne Hansen fra OMF og Børge Hansen fra Sportsflyveklubben, som sammen med afdøde verdensmester Hans Hansen gjorde danske svævemodeller internationalt berømte i 40'erne og 50'erne, var mødt op. Wakefieldveteranen Erik Nienstædt var der det vil føre for vidt at nævne alle.

Mødet indledtes med, at deltagerne præsenterede sig og fortalte om, hvad de havde bedrevet i deres tid som modelflyvere. Så her kunne man høre dansk modelflyvnings historie fortalt af nogle af de personer, som var med til at skabe den.

Utroligt interessant og utroligt spændende

Derefter drøftede man oprettelsen af »Dansk Modelflyver Union for Oldtime-re«. Der dannedes en arbejdsgruppe bestående af Jørgen M. Larsen, Fritz Neumann, Poul Rasmussen og undertegnede til at udarbejde forslag til love for unionen, sørge for at arrangere næste møde – gerne et sted med mulighed for at flyve med veteranmodeller – samt undersøge



muligheden for et eventuelt medlemsblad.

Formålet med foreningen skal være at bevare og udbrede kendskabet til modelflyvnings barndom ved at registrere eller indsamle gamle modeller, tegninger, fotos og beretninger fra dengang. Desuden skal foreningen skabe rammer for bygning af og flyvning med oldtimermodeller – noget, der som bekendt breder sig meget i andre lande.

Ikke mindst vil man prøve at organisere genopbygning af nogle af de modeller, som har gjort Danmark kendt internationalt ved at sætte rekorder og vinde mesterskaber. Desuden modeller, som har haft betydning for dansk modelflyvnings udvikling. Dette for at give vore flymuseer mulighed for at udstille dem som et naturligt led i dansk flyvnings historie ...

Fra mødet sendtes også en hilsen til Per Weishaupt og Peder Christiansen, som på grund af sygdom ikke havde mulighed for at deltage.

Til sidst viste Arne Hansen nogle af sine film fra danske og internationale konkurrencer i 40'erne og 50'erne. Også en svæveflyvefilm fra 1942 vist af Hartvig Jensen gjorde stor lykke.

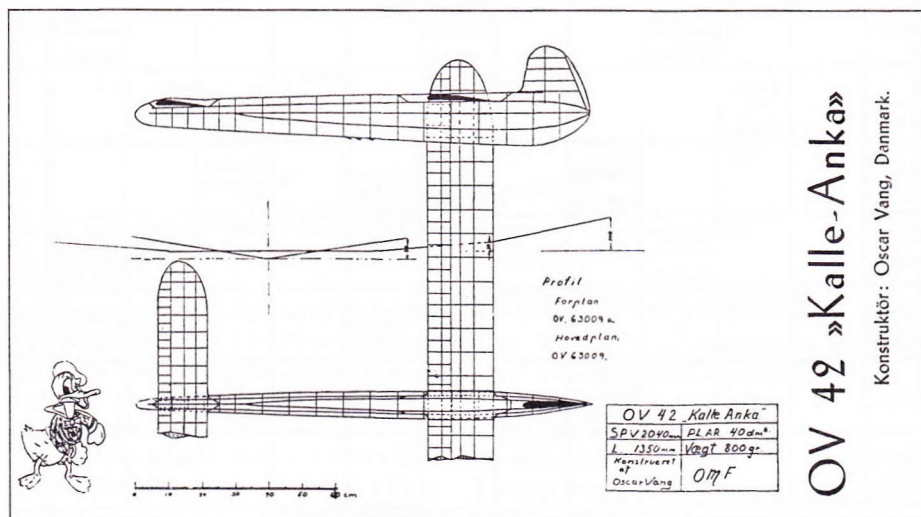
For undertegnede var det især spæn-

dende at se Arnes film fra Wakefield-konkurrencen 1956 i Sverige, hvor jeg var så heldig at blive nr. 3. Jeg havde ikke set filmen tidligere, men her kunne jeg gense nogle af mine dygtige hjælpere – blandt andet RC-unionens mangeårige formand, nu afdøde Ole Meyer-Larsen og Per Weishaupt, som med sin scooter hjalp med hjemhentningen. Jeg kunne her genopleve stemningen fra den spændende konkurrence, hvor blandt andet jordstarten af modellerne i det blæsende vejr var en nervepirrende affære. En del af mødets deltagere kunne her opleve sig selv i en 35 år yngre udgave. Ren nostalgi

... På mødet opfriskedes selvfølgelig mange gamle bekendtskaber og minder om gamle dage, så snakken gik livligt, og tiden blev naturligvis alt for knap. Men man mødes snart igen.

Foreningen er nu en kendsgerning. Den vil nu prøve at finde en naturlig plads mellem de andre unioner. Den er åben for alle interesserede uanset alder og køn, og vi håber, at mange vil slutte op om unionen. Du er velkommen!

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



Historien om »Victory«

Foto: Jørgen M. Larsen.

Fortalt af Jørgen M. Larsen

På opfordring af Erik Knudsen i Skjern skal jeg her forsøge at fortælle historien om den af mine Wakefield-modeller, som engang, under en næsten glemt krig, kom til at hedde »Victory«.

Historien startede allerede i august 1939. Min daværende klubkammerat, Niels Hassing fra »Cirrus« i Holte, havde sammen med Peter Christiansen fra »Condor« i Helsingør og Henning Schrøder fra »Hawk« i Hellerup været til NM i Örebro i Sverige. De kom hjem med alle de nyeste fiduser om, hvordan Wakefieldmodeller skulle se ud. Stævnet i Sverige var i juni eller juli 1939.

Niels Hassing omsatte allerede efter hjemkomsten de nyindvundne erfaringer til en ny model, som blev præsenteret ved et stort stævne på Eksercerpladsen i Værløse. Niels havde i svensk stil bygget sin model med »Kraks« – d.v.s. to gummitorer, sammenkoblet med tandhjul – og med denne model blev han nr. 1 i klasse 3. (gummimotormodeller over 1-meter i spv.) Sådan kaldte man dengang Wakefieldklassen her til lands. Selv blev jeg nr. 3 med min »Ceko-230« – en fransk konstruktion med parasolvinge og oval krop. Den hjalp mig mange gange til en 3. plads, når alt andet kiksede.

Alt dette nye gav naturligvis anledning til en masse spekulationer, og jeg gav mig til at pusle med tanken om en ny Wakefield-model til afløsning for »Ceko-230«. I løbet af efteråret 1939 lykkedes det mig at få stablet en prototype på benene, og efter at en del småskavanker efterhånden var luget bort, lykkedes det for mig at erhverve mit »Eliteflyver-certifikat« på Eremitagesletten den 29. dec. 1939 med denne model. Dengang var vi i »Cirrus« ikke så bange for kolde næser og blå fingre. Vi kørte til Eremitagen i næsten al slags vejr – blot det var tørt. Det var en cykeltur på ca. 6 km hver vej.

Den her omtalte model blev »forfader« til den senere »Victory«, men der var faktisk lang vej endnu, før det navn kom med i billedet.

Besættelse og besværligheder

Den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 satte mange besværligheder i gang – også på modellflyveområdet. For det første kunne vi ikke mere komme på Eksercerpladsen i Værløse, som var vor bedste flyveplads. Vi var herefter henvist til at bruge den gamle Lundtofte Flyveplads – eller Eremitagesletten. Det var også sket med at hente vore små forsyninger af balsa, japanpapir og motorgummi hos firmaet Bdr. Boreus i Helsingborg, hvor vi ellers plejede at foretage vore små smuglerindkøb – og som



angst og bæven passerede tolderne i Helsingør.

Det var dog lykkedes mig at få en lille forsendelse fra Helsingborg lige før den 9. april, hvorefter porten var lukket. Disse materialer blev anvendt til min videudvikling af 1939-udgaven. Den nye model fulgte stort set de samme linier; men jeg forsynede den med et ét-benet understel – optrækkeligt – og med en fældbar propel. Begge dele var på det tidspunkt ret ukendte her. Ideerne hertil fik jeg ganske givet ved læsning af »Model Airplane News« og »Aeromodeller«, som var ivrigt læst i »Cirrus«. Ole Holten og Niels Hassing abonnerede på disse tidsskrifter – til stor glæde for alle klubkammeraterne – underligt nok kunne de danske modellflyvere godt læse engelsk dengang!! Man skulle tro, det samme ville være tilfældet i dag med den meget bedre skoleuddannelse.

På den nye model blev spændvidden forøget til 130 cm med en plankorde på 10 cm. Profilet blev Grant-X-8, et udmærket stabilt og »langsomt« profil, som jeg næsten altid senere har anvendt. Haleplanet blev 50 cm i spv. med en korde på 8 cm. Det blev forsynet med to finner af 1,5 mm balsa. Haleplanets profil blev Clark-Y. Motoren var brunt »dynamitgummi« 0,8 x 6 mm, og der var 16-18 strenge. Motorlængden var ca. 80 cm. Så man vil forstå, at det var en motor med »vrid« i. Hvilket også kom til at koste mange havarier på grund af det store vridningsmoment. Modellen var svær at trimme, – men når det lykkedes, så gav det også »pote« med den store motor-kraft – og det lykkedes da også tid efter anden at få styr på »hestekræfterne«, – syntes jeg da selv.

Få, men gode begivenheder

Året 1940 forløb ellers uden de store begivenheder på modellflyvefronten. I maj blev der holdt en stor udstilling i et

lokale ved Rådhuspladsen i København. Senere kom der enkelte stævner – på Lundtofte og Trollesminde; men det var lidt af en tam forestilling. Men så begyndte man at hygge sig med indendørs flyvning, og i december arrangerede Berlingske Tidende, i forbindelse med Dansk Modellflyver Union, et stort stævne i Forum i København, og det var en fin oplevelse – aldrig set siden.

I foråret 1941 lod det til, at også modellflyverne var ved at vænne sig til den nye »tingenes tilstand«. Berlingske Tidende arrangerede sammen med Modellflyver Unionen et stort stævne på Lundtofte Flyveplads store bededag den 9. maj.

Det blev et stort tilløbsstykke med masser af tilskuere (folk var taknemmelige dengang, og der var ikke så meget at lave på søn- og helligdage under krigen). Peter Christiansen fra »Condor«, Frank Hendrick fra »KMK«, Hartvig-Jensen, hvis klub jeg ikke husker, samt jeg selv fra »Cirrus« var med i Wakefield klassen – hvilken som omtalt tidligere blev kaldet Kl-3. Peter vandt, og jeg mener Frank blev nr. 2. Selv smadrede jeg min nye model. Jeg fik startet lidt forkert på vinden, hvilket i forbindelse med en alt for lille V-form på min nye, lange vinge førte til, at modellen lige efter start fræsede direkte i jorden og endte med at frembyde et ynkeligt syn med propel og motor viklet sammen og liggende halvt inde i kroppen.

Det lykkedes mig dog at blive nr. 3 ved hjælp af min trofaste reserve – »Ceko-230«.

Min dumhed med for lille V-form på planet blev udbedret i løbet af maj måned, og ved udtagelsen til Nordisk mesterskab, som skulle afholdes i Sverige i juni eller juli 1941, placerede jeg mig til deltagelse – bl.a. med en flyvning fra Lundtofte, hvor udtagelsen fandt sted. Flyvningen blev noteret med over 12 min. og en distance på 7,5 km. Modellen landede i et træ i Skovfoged Andersens

hønsegård – midt i Rudeskov. Var den fortsat blot nogle få meter længere, ind over skoven, var den sikkert aldrig blevet fundet. Stævnet i Sverige blev ikke til noget på grund af manglende udrejsetilladelse til holdet – enten på grund af tyskerne eller danske myndigheders overforsigtighed – for tænk, hvis vi hoppede af!!

Dobbelt Danmarksmester

1942. Første søndag i september – stort anlagt stævne på Amager Fælled i samarbejde mellem Berlingske Tidende og Dansk Modelflyver Union. Atter mødtes Wakefield-flyverne Peter Christiansen, Frank Hendrick, Hartvig Jensen samt flere – selv var jeg der også. Men det var jo ikke kun Wakefield modeller, der blev fløjet med, der var også svævemodeller og benzinmotormodeller. Stævnet var blevet reklameret som det første »Danmarksmesterskab« i de tre kategorier. Så det var en alvorlig historie at møde op til. Deltagelsen var stor, og der var flere tusinde tilskuere, så man rystede jo lidt i bukserne. Foruden Wakefieldmodellen havde jeg også en lille benzinmotormodel med. Og »motortilsynet« – i form af Luftfartsinspektør M.P. Eskildsen – var strengt; men vi to-tre stykker, som mødte med benzinmotorer, fik da allernådigst starttilladelse. Og så må man tro mig eller ej; men det står i »Flyv« og Berlingske Tidende; jeg havde det fantastiske held at blive »Danmarksmester« både med Wakefieldmodellen og benzinmotormodellen.

Jeg har kun én gang senere haft et lignende held, og det indtraf allerede 14 dage efter stævnet på Amager Fælled, den sidste søndag i september 1942.

Den dag blev der holdt stævne på Trollesminde ved Hillerød, og åbenbart inspireret af begivenhederne på Fælleden blev det meddelt, at det skulle gælde »Sjællandsmesterskabet« i samtlige klasser.

Vejret var helt utroligt – høj blå himmel med solskin og faktisk vindstille – så bedre modelflyvevejre kunne ikke ønskes – i hvert fald set med »Wakefieldøjne«. Morgenens var tåget, lidt klam og med masser af »flyvende sommer«, men lige omkring middag fik solen brændt tågen af, og vejret blev som beskrevet.

Modellen artede sig helt fantastisk. Det blev til tre flyvninger hver på over 4 minutter. Under stiget hang modellen i propellen, og efter hver halvdel af en stigning drejede den sig 180 grader og fortsatte resten af stiget, hvorefter den ganske roligt lagde næsen ned i glidestilling, foldede propellen og fortsatte i nydelige små cirkler. Det passede den som sagt at lande efter mere end 4 min. hver gang, og jeg kunne i ro og mag hente den ca. 150 meter fra startstedet. Det er en oplevelse, jeg aldrig har haft – hverken før eller siden.

Det var, som englænderne siger, »My

Finest Hour« og herefter kaldte jeg modellen for »Victory« – hvilket senere under krigen medførte, at »Flyv« følte sig foranlediget til at gøre en sur bemærkning om, at det »selvfølgelig var ilde set, hvis man betegnede sine modeller med navne eller symboler, som kunne vække anstød hos besættelsesmagten«. Forfatteren til denne »Notits« har aldrig vedkendt sig dette – men ens egne tanker er jo toldfri!

1943. I maj var der atter et stævne på Lundtofte. Resultaterne var ikke opsigtsvækkende, så vidt jeg husker, – »Victory« var ude af trim efter vinteren, men jeg fik da en 3. plads ved hjælp af »Ceko-230«.

I august samme år skulle jeg så forsvare mit »Danmarksmesterskab« ved et stævne på Roskilde Eksercerplads; men der kom jeg atter galt afsted i forholdet til vind/vridningsmoment, så »Victory« endte som pindebrænde, og der var masser af plads i modelkassen på hjemturen. Min gamle klubkammerat Ove Hansson fra »Cirrus« vandt mesterskabet – ironisk nok med en »NH-15«, som jeg selv havde lånt ham – det kan man vel kalde Nemesis.

»Liberty«

Men så var det også slut med modelflyvelivet på den side af krigens afslutning – for en hel del af Danmarks ungdom. Modstandsbevægelsen kom til, og der kom til at gå ca. 2 år, før vi kom ud at flyve igen. Mange andre var ikke så lykelige, at de nogensinde kom til at holde en model i hånden igen. Danmark gik i krig.

Efter krigen – og et års ophold bag tysk pigtråd – kom jeg selv lykkeligt hjem til Holte igen, og den model, som jeg allerede havde påbegyndt i foråret 1944, blev færdigbygget. Den kom ganske naturligt til at hedde »Liberty«. Den var oprindeligt identisk med »Victory«, men blev senere forsynet med et større haleplan for at kunne bruges efter regler, som kom til at gælde i 1952, men derom senere.

Sommeren 1945 må endelig ikke glemmes. Den bragte en invitation til at deltage i »Vingernes« 10-års jubilæum i Stockholm.

Det lykkedes med lodder og trisser at få indrejsetilladelse til Sverige for et hold på 10 mand med Johannes Thinesen som holdleder. Billederne fra den tur



gemmer Johannes i sit hemmelig arkiv, men man kan måske købe kopier!!!

Turen var vellykket, og vi havde en fin flyvedag på Skå-Edeby. Flyveresultaterne var små. Frank Hendrick og jeg havde den oplevelse at møde Arne Ellila i Wakefield, – men vi havde ikke store chancer med vore gamle »krigsmodeller«.

Vore svenske værter gjorde alt, hvad de kunne, for at vi skulle have det godt.

Med på holdet var bl.a. Høst Åris og Mogens Erdrup, som fik medalje for sin verdensrekord med hans »Suomi« – A-2 svæve-model. Svenskerne gav ham den udmærkelse.

Disse 10 visa til Sverige lykkedes det kun at få i hus ved hjælp af direktør Lindén fra det svenske konsulat og visse forbindelser til rigspolitichefens kontor på politigården i København. Men det er en historie for sig selv.

I 1946 kom der indbydelse fra England til at deltage i den »Første Internationale Uge« på Eaton Bray. Og jeg lod mig friste til at gøre forsøget – sådan helt på egen regning. I Nyborg stødte Tage Hansen til – og så var vi jo et tomands hold. Vi havde en oplevelsesrig tur og fik gode venner; men på modelflyvesiden var resultatet magert. »Liberty« kan ses under start i oktobernummeret af Aeromodeler – side 4.

1947 – i juli måned – DM for Wakefield på Beldringe, øsende regnvej. Per Weishaupt og Knud Flensted-Jensen ankom i en KZ III, og da vi mødtes på pladsen, blev vi enige om at aflyse det Danmarksmesterskab. Det kunne lade sig gøre, fordi vi faktisk kun var to deltagere: Kurt Rechnagel fra Haslev og så jeg selv.

Det traf sig så heldigt at jeg senere på sommeren selv skulle en tur til Haslev for at hilse på en moster og onkel, og så gik det sådan, at vi fik lov til selv at afholde stævnet der. Tilladelsen blev givet af Weishaupt og Knud Flensted-Jensen, som dengang var formand for Modelflyver Unionen. Vi forlagde altså til Haslev og mødtes en sommeraften på den lokale »Søndermark«. Vejret var dejligt, og »Liberty« var for én gangs skyld i fint trim; men det var kornmarkerne også, så – ak og ve – det endte med, at den under en trimflyvning forsvandt i kornet. Ihærdig eftersøgning fulgte, men jeg kunne jo ikke tærse alt bondemandens korn, så jeg besluttede endnu en gang at flyve med min gamle »Ceko-230«. »Victory« var aldrig kommet til hægterne efter sin smadring på Eaton Bray, så jeg havde kun Ceko som reserve. Og den var ikke god nok. Kurt Rechnagel vandt det Danmarksmesterskab. Kort efter fandt jeg selvfølgelig »Liberty« igen, ak ja – Hic Transit Gloria Mundi.

Slut på modelflyvekarrieren

I oktober 1947 havde vi et hold i Haag i Holland – 10 mand høj med Per Weis-

haupt som holdkaptajn. Tage Hansen og jeg var også med, og Per Weishaupt luf-tede sin gamle »Jumbo«. Holdet havde ikke megen lykke med sig, måske p.g.a. et underligt konkurrencesystem, som det ikke rigtigt lykkedes os at finde ud af.

Tage Hansen og jeg slog som sædvan-lig vore »pjalter« sammen, vi havde en god tur – og blev en oplevelse rigere, da vi blev »agterudsejlet« af Skandinavien-Expressen i Utrecht – men det er en historie for sig.

I den samme oktober måned blev »KMK« inviteret til bestævne i Malmø. Også denne gang kom vi afsted med et hold på 10 mand med Sven Wiel Bang som holdkaptajn. Jeg var med, men ud-mærkede mig ikke på nogen måde.

Og så var det slut med min modelfly-veindsats. Levevejen skulle jo sikres på en eller anden måde, og jeg uddannede mig til radiotelegrafist. Jeg var først til søs og derefter – fra 1952 – i Flyvevåbnet.

I 1952 forsøgte jeg at komme med til VM for Wakefield i Sverige. I den anled-ning fik »Liberty« et nyt haleplan for at kunne leve op til de dengang nye regler. Jeg kunne imidlertid ikke få orlov fra Flyvevåbnet – der var ikke noget, der hed idrætsfrihed dengang. Erik Knudsen og hans bror fik modellen med, og det var meningen, at brormand skulle flyve »Proxy« for mig. Det gik desværre ikke så godt – men det var ikke Proxy-pilotens skyld.

Nu ligger »Victory« og »Liberty« i deres transportkasse og kommer næppe i luften igen. »Ceko-230« er under gen-beklædning i sit 52. år. Når det er gjort, bliver den »arkiveret« sammen med de to andre. Hvad der skal blive af dem, må tiden vise; men de har alle tre haft en interessant tilværelse og har faktisk rejst en del – dengang man sejlede og kørte med jernbane.

Renæssance

I de senere år med stigende interesse for gamle modeller har jeg haft den glæde at få anmodninger om tegning til mine to gamle »Flagskibe« fra mange steder i ud-landet.

I 1975 bad Sven-Olov Lindén i Örebro om tegning til »Victory«.

Sven-Olov er primus motor for sven-ske »Oldtimers«.

Så fulgte Peter Michel (SAM-35), En-gelske Oldtimers. Han byggede »Liberty« og vandt engelsk mesterskab for Old-timers med den.

Så fulgte George E. Stephenson i Newcastle upon Tyne. Han byggede et smukt eksemplar af »Victory« og havde megen glæde af at flyve den.

Desuden forsynede jeg George med tegning til Peter Christiansens 1941-Wa-kefield, af hvilken han byggede og fløj et meget smukt eksemplar.

George og hans kone Molly emigrere-de for et års tid siden til Californien, så



George E. Stephenson, Newcastle upon Tyne, England, med sin udgave af »Victory«. George bornu i Californien.

nu flyver han i det helt ideelle modelfly-vevej.

Stan Fairless, som var kammerat til George i Newcastle, byggede også et ek-semplar af »Victory« – han var også glad for den.

Og så kom Richard Fryer fra Wales og

bad om tegning til »Victory« – han havde læst en artikel i »Aeromodeller« om den og havde set tegningen i A4-format sam-me sted. Han byggede to meget smukke eksemplarer af modellen. Hans resulta-ter har jeg desværre ikke hørt om.

Som rosinen i pølseenden gjorde Erik Knudsen mig opmærksom på en ameri-kansk modelflyver, som også har bygget sin udgave af »Victory« – han viste sig ved nærmere efterforskning at være tid-ligere amerikansk mester i Wakefield, han hedder Andy Faykun og bor i Cali-fornien. Han skrev, at han ville flyve mo-dellen ved dette års national for Oldti-mers i Wakefield – det må vel siges at være en slags anbefaling. Jeg er spændt på at høre om hans resultater.

Ud over disse Oldtimers har Sven-Olov leveret en tegning til en japansk modelflyver; men det er ikke lykkedes mig at opspore ham, så jeg kender ikke resultatet.

Og her slutter så historien om de gam-le modeller – i hvert fald indtil videre.

Andy Faycum, tidligere amerikansk mester i Wakefield, fotograferet med sin »Victory« i Cali-fornien.



Sidste nyt om beklædning

Det varer ikke længe, før der kommer et nyt beklædningsprodukt på markedet.

Fra Poul Erik Witzel, der har været på besøg på Solar-fabrikken i England, har vi modtaget et par prøver på en ny film-type. Den nye film, der hedder Solarko-te, er lavet af meget kraftig polyester.

Brugsvejledningen, der følger med So-larkoten, lover, at filmen er den nemme-ste at bruge, at den limer ved meget lave temperaturer, og at den både skulle trække sig mere sammen – men også kunne strække sig mere end tidligere filmtyper.

Det var derfor spændende at prøve, om alle disse lovord holdt stik. Prøverne blev brugt til at beklæde en skræntsvæ-ver med, og jeg må indrømme, at filmen er meget behagelig at arbejde med. Den

er som lovet nem at trække rundt om f.eks. vingetipper, og den lave arbejds-temperatur gør, at filmen er let at få helt ind i alle kroge. Det volder heller ingen problemer at lave pæne, lige samlinger mellem to forskellige farver, da filmen ved den lave temperatur ikke trækker sig sammen i utide. Da svæveren, jeg be-klædte, var med skumvinger, har jeg in-gen erfaringer med filmens evne til at trække sig sammen på en vinge med rib-ber. På balsabeklædte overflader er det nemt og hurtigt at få filmen til at sidde uden luftlommer eller folder.

Når Solarkoten i løbet af nogle måne-der kommer på markedet, har Witzel Hobby oven i købet en oversættelse af brugsvejledningen klar til kunderne.

PNM

MAGNUS

I

Konstrueret af
Jens Geschwendtner
og Luis Petersen.

Allerede med navnet på vores nye model markeres, at nu skal der ske noget nyt.

Vi har for første gang siden salig Bugl døde i 78, baseret vores flyvning på en købemotor i stedet for vores sædvanlige hjemmelavede BG motor.

Vorobev/ Nazin fra Moskva laver vel nok noget af det bedste, der kan købes for en fornuftig pris: 450 \$ i juni 1991 – før de vandt EM i ny verdensrekord.

Modellen ligner i form og opbygning de fleste andre modeller af i dag, bortset fra at den er forholdsvis tung med ca. 400 gr. Heraf udgør motoren dog de 162 gr.

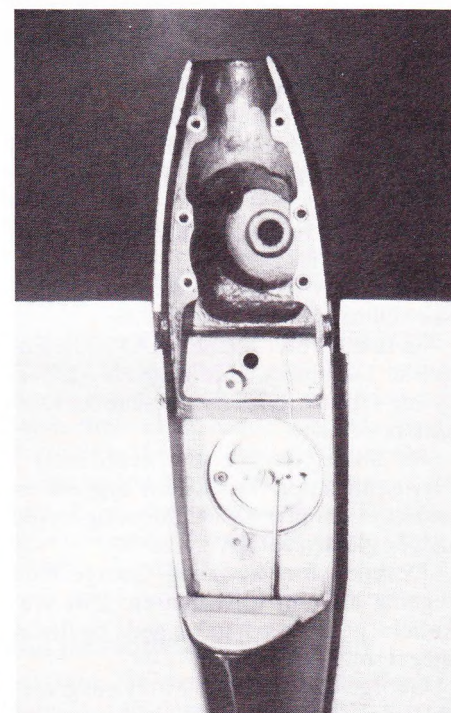
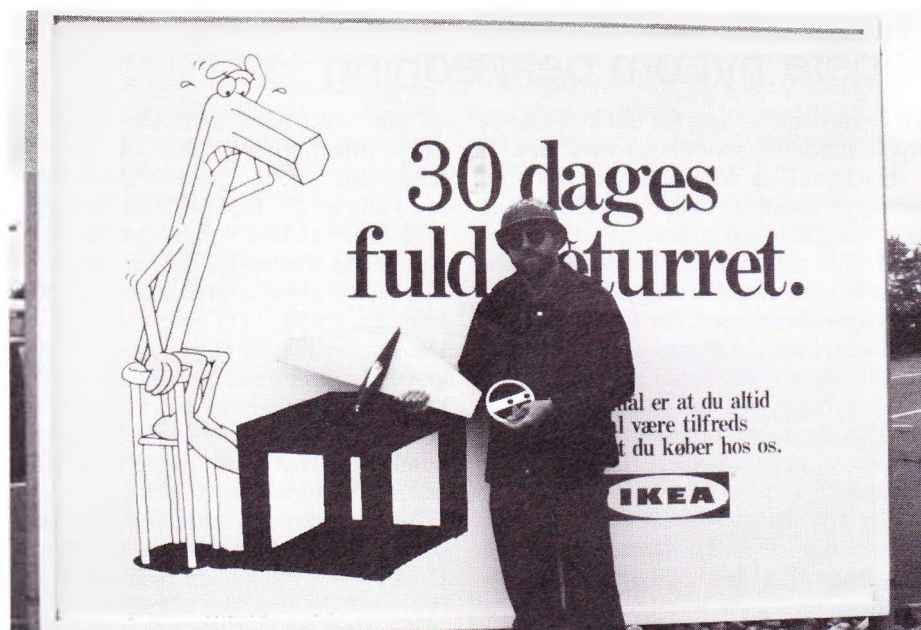
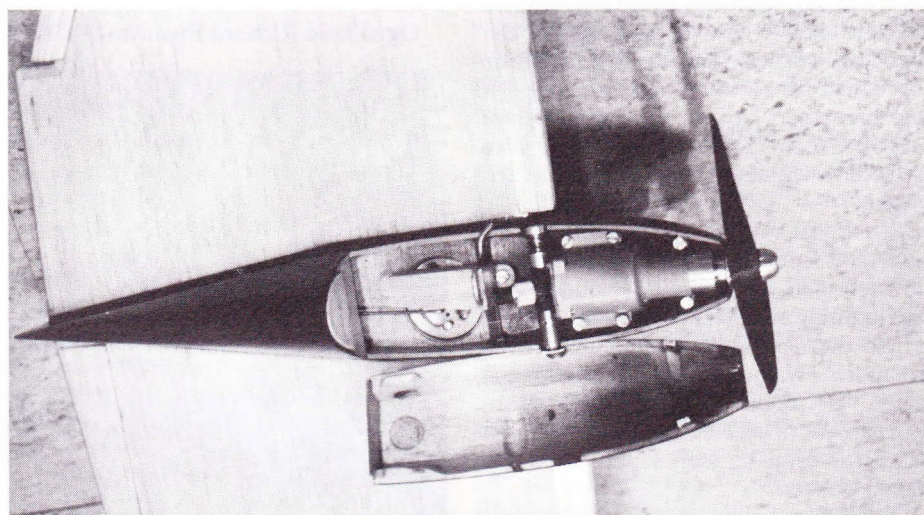
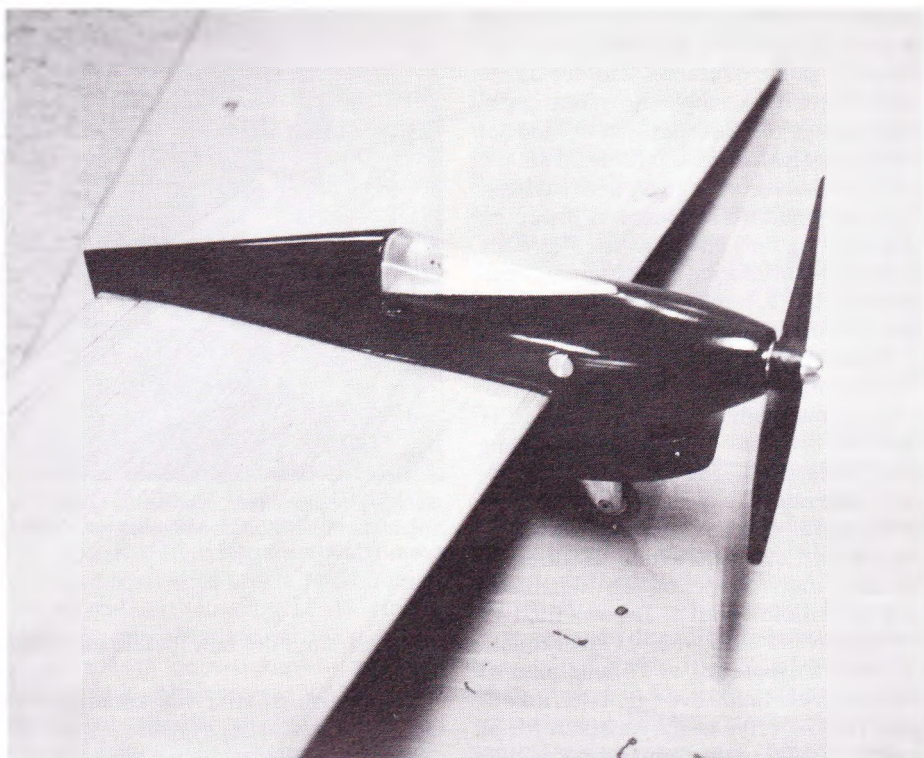
De eneste lidt uortodokse ting ved modellen er frontudstødningen og motoropspændingen, hvor motoren hviler på en ultrastærk 3 mm glasfiberplade med alu gevindbøsninger. Den ret solide opbygning af næsen giver en meget stabil motorgang og mulighed for at lave cow-let lidt svagere, så man til gengæld kan komme nemt til al mekanikken.

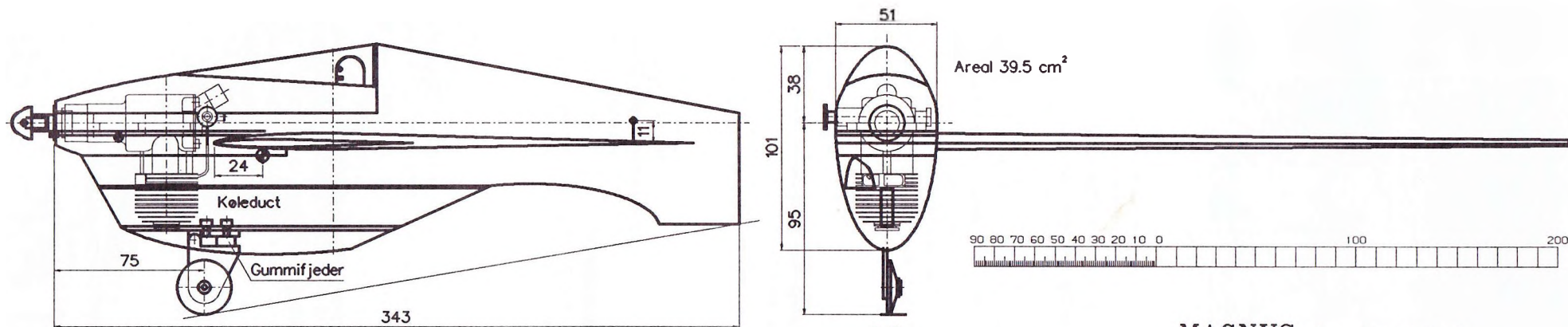
Med en helt uprøvet model/motor og en grov skovl foran fløj vi Høst Øst og kunne med det samme køre lige under 19 sek/10 over 38 omg. Kun manglende træning og snaps (i udstødningen) gjorde, at vi ikke lavede en kanontid.

Tegningen er orienterende, men kan købes i en mere udførlig udgave hos undertegnede.

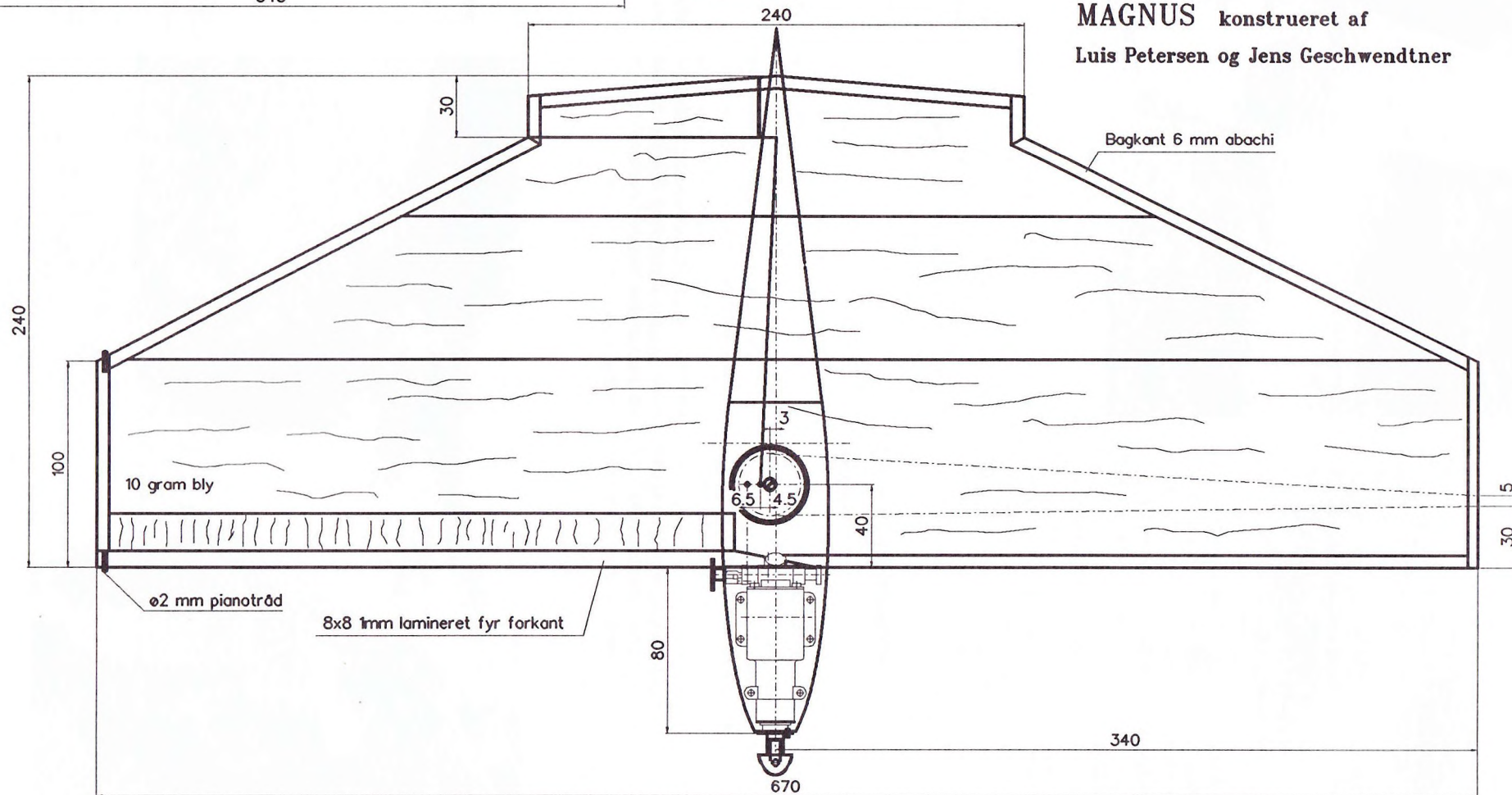
Luis Petersen og Jens Geschwendtner.

*Nej, nej, den er ikke købt hos Ikea.
Men her flyver vi.*





MAGNUS konstrueret af
Luis Petersen og Jens Geschwendtner



De tyske jetmotorer

– Måske den største sensation på den danske modelflyvehimmel i dette årti, mener Lars Pilegaard.

Allerede få dage efter fanstævnet i Holstebro nåede rygter via Sverige frem til mit øre gående ud på, at der i Holstebro var blevet fløjet med hele 2 modeller udstyret med turbinemotorer.

Det tog jeg roligt, for i modelflyvekredse blander vi som regel uden at blinke begreber som ducted fan med fan jet og turbineblade med kompressorblade og kalder rask væk jetmotorer i modelstørrelse for gasturbiner, når drivmidlet er flydende gas, uden i øvrigt at skele til motorens konstruktion.

Men nakkehårene kom i kraftige vibrationer, da svenske Allt om Hobby drøede ind gennem brevsprækken den 1. oktober, for på forsiden var et stort farvefoto af en Vampire-lignende model og en undertitel lydende: »Rigtig jetmodel fløj i Danmark«.

Hurtigt ind på midtersiderne og gennem 3 sider »uinteressant« stævnesnak og så endelig en hel side med jetteknik og billeder af 2 vidt forskellige modeller, idet der både var omtale af modellen fra forsiden og en Graupner Maxi. Konstruktorer, håndværkere og piloter var tyskerne Kurt Schreckling og Reiner Binczyk.

Motortyper

En jetmotor kan defineres som en kraftkilde, der uden brug af ydre propel accelerer luft til fremdrift af fly.

Jetmotorer virker principielt ved, at komprimeret luft ledes ind i et brændkammer, hvor luften blandes med et petroleumsagtigt brændstof, der antændes, hvorved den komprimerede luft udvides kraftigt og accelerer bagud resulterende i en fremadrettet drivkraft.

Komprimeringen kan ske aerodyna-



misk, ved at luft »rammes« ind i motorens forende af fartvinden alene eller pumpes ind af en kompressor. Førstnævnte jetmotor, kaldet ramjet, har ingen bevægelige dele, mens sidstnævntes roterende kompressor enten drives af en traditionel stempelmotor eller af en turbine anbragt efter brændkammeret (turbinejet). Da selve turbinen udsættes for temperaturer på mellem 800 og 1200 grader, skal turbinedelen være varmebestandig, mens dette ikke er tilfældet for kompressordelen.

På en fanjet er der foran kompressoren en fan meget lig fanen i en ducted fan, der dels leder luft ind i jetmotoren og dels udenom til indblanding i udstødningsstrålen efter turbinedelen.

Gasturbiner virker i princippet som en jetmotor med turbinedrevet kompressor, men nu er det ikke udstødningskraft-

Den Vampire-lignende turbinedrevne model gøres klar til start af Niels Laitritz. (Foto: Svend Thomsen).

ten/strålen, der udnyttes, men motorens roterende kraft, som via en gearing omsættes til træk på f.eks. hjul, propeller eller rotor, mens varmen i udstødningen bruges til at forvarme den indstrømmende luft mellem kompressor og brændkammer.

Forstavelen »gas« er i øvrigt en forkortelse af gasolin, og gasturbiner burde derfor på dansk hedde brændstofturbiner, ligesom vand- og dampdrevne turbiner hedder henholdsvis vandturbiner og dampturbiner.

De aktuelle jetmotorer

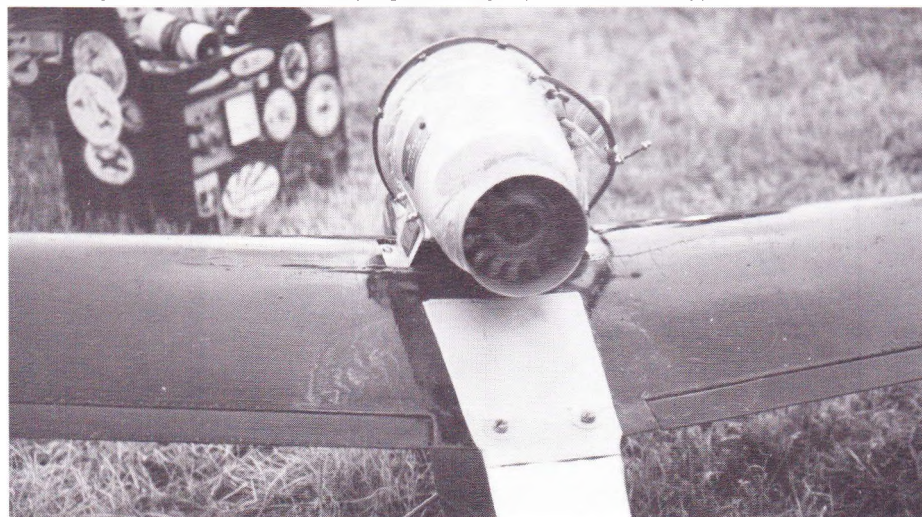
Nærmere læsning af Allt om Hobby afslørede, at der var tale om ægte jetturbiner i konstruktionsmæssig familie med motorerne i de første jetjagere, idet kompressoren var udformet som en 1-trins radialkompressor, som vi kender den i modelhelikopteres køleblæsere. Kompressorhjulet (aksialt) er lavet af krydsfiner, og turbinehjulet er klippet/vredet af en NiCr plade.

Kompressoren er påskruet en aluminiumsaksel, der i den modsatte ende er udstyret med ligeledes en 1-trins turbine, og selve akslen hviler i 2 standard kuglelejer af billigste slags.

Under flyvning tryksmøres lejerne fra en lille oliebeholder, der får sit tryk fra kompressorhuset, og efter hver 25 flyvninger skiftes lejerne, hovedsagligt fordi smøringen er yderst spartansk i startøjeblikket.

Brændstoffet, der som i fordums tid består af petroleum tilsat lidt benzin, pumpes ind i brændkammeret med en eldrevne vinduesvaskepumpe, hvis omdrejninger styres elektronisk og derved virker som en velfungerende drossel.

Den store jetmotor i nærbillede med synligt turbinehjul. (Foto: Peter Alstrup)



Indførslen af brændstofblandingen sker gennem et rør, der er snoet et par omgange rundt i brændkammeret, hvorved man undgår at skulle bruge egentlige dyser, idet varmen sørger for brændstoffets fordampning.

De 2 motorer var af forskellig størrelse, og om den største er der oplyst følgende data:

diameter på kompressor	68 mm
diameter på turbine	64 mm
vægt	870 g
udstødningstemperatur	550 grader
tryk ved 76.000 omdr.	3 kg
brændstofforbrug	120 gram/minut
Trykket på den lille motor var til sammenligning 2 kg.	

Hvis nogen i øvrigt synes, at motorhusene ligner bagenden fra gamle støvsugere, så har de set rigtigt, skulle jeg hilse at sige.

Motorstart

Til selve starten fordres en flaske gas, en 12 volts hårtørrer med fjernet varmelegeme samt en lighter, og proceduren er som følger:

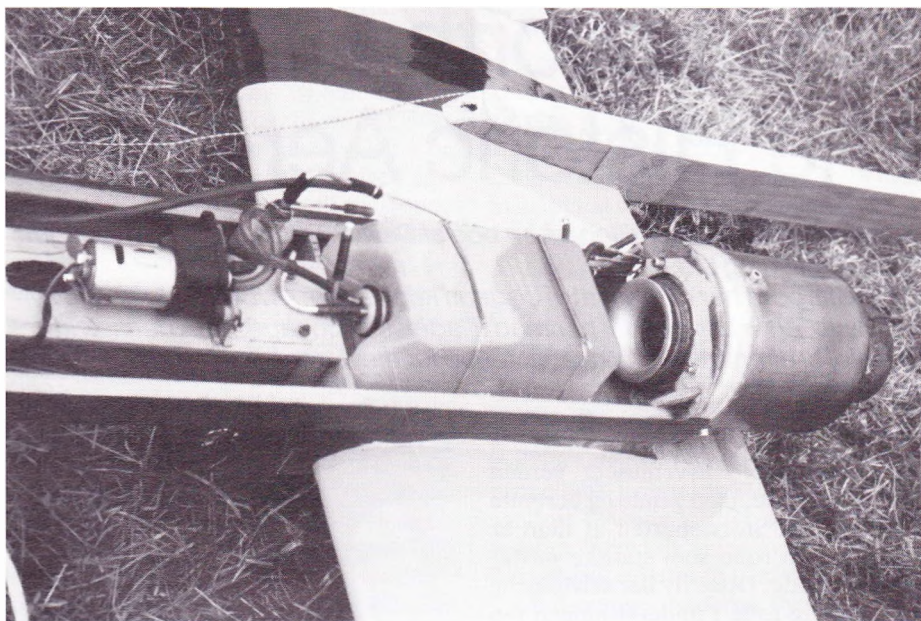
Med hårtørreren sættes motoren i omdrejninger. Herefter indblæses der gas, som tændes med lighteren, og når brændkammeret er godt opvarmet, startes brændstofpumpen, og – voila – jetmotoren kører med en skalarigtig og utrolig svag lyd og uden synlig udstødning.

Eneste ustabile punkt er lighteren, der kan blæse ud, før gassen antænder.

Mens gassen brænder, står der en ildstråle bagud af motoren, som kan være ganske farlig. På den Vampirelignende model blev haleplanet flammebeskyttet af et metaltelt, mens der ikke var samme behov på Maxien, idet flammen ifølge naturlovene skal bøje opad.

At det ikke altid går efter bogen, ses imidlertid af, at filmbeklædningen på oversiden af Maxi's bagkrop tydeligvis er blevet skiftet flere gange, så en ildslukker og brandsikkert underlag vil være på sin plads uanset modeltype.

Det kan se ganske dramatisk ud, når modellernes jetmotorer startes op. (Foto: Peter Alstrup).



Den lille jetmotor i nærbillede. Bemærk, hvor ukritisk motoren er med lufttilførsel. (Foto: Peter Alstrup).

Modellerne

De to modeller ved stævnet i Holstebro var som nævnt en Graupner Maxi og en specialkonstruktion med dobbelt halebom og højsiddende haleplan ala Vampire og SAAB J-21.

Motoren på Maxien var kort og tyk, mens den på specialmodellen var lang og mest af alt lignede en ombygget termoflaske.

Umiddelbart skulle man tro, at specialmodellen havde den største motor, men det var et bedrag. Den store motor sad på Maxien, hvor den erstattede den sædvanlige 10 ccm motor, men den lille jetmotor var på specialmodellen.

Den lille motor var reelt lige så kort som den store, og »thermoflasken« viste sig på det nærmeste fyldt op med tanke, radioudstyr og anden mekanik. At motoren overhovedet kunne få luft, var utroligt, men lover godt for modeller med skalarigtige indsigninger.

Flyvning

Om selve flyvningen er der ikke meget at berette. Den var stille og rolig, men med en lyd, så skalafolk fik gåsehud helt ud på tåspidserne, mens andre bedømte motorerne til at yde alt for lidt til at være interessante.

Forkert venner – den dom faldt også fra flyfolk og piloter i begyndelsen af fyrerne, og inden WW 2 sluttede, var samtlige jagere med stempelmotorer udklasset af jethly som Messerschmitt 262, Heinkel Salamander og Arado 234, som var stationeret på flyvestation Karup, samt af Gloster Meteor og Vampire.

Motorerne er altså ikke for svage. Blot drejer det sig om at vælge et skalaforbillede, der også fløj med en efter vor målestok svag motor, og så ellers vokse med udviklingen.

Sensationen

Sensationen var ikke, at modellerne fløj, for det har sådanne modeller forlængst gjort i både USA, England, Holland og Frankrig og så selvfølgelig også i Tyskland.

Sensationen var heller ikke, at der var 2 modeller i luften på samme tid. Nej – sensationen var og er, at der her er tale om en ægte jetturbine, der kan laves for mindre end 500 kroner, hvor de øvrige har været udbudt til salg til priser mellem 15.000 og 75.000 stykket.

Med et utraditionelt snuptag har 2 almindelige tyskere pludselig vist vejen for alle os med lige så almindelige tegnebøger og vel at mærke med konstruktioner, der vil kunne fremstilles i de fleste klubber med lidt samarbejde.

Fortid – Nutid – Fremtid

Vi startede med ubehjælpssomme ducted fan modeller, der knap kunne kravle op på himlen, og er nu dér, hvor tingene næsten ser, men ikke lyder rigtigt.

Det har været en udvikling, som er al ære og respekt værd, men med de præstationer, jeg på film har set franske jetmodeller gøre, og med de 2 tyskeres præstation må vi – hånden på hjertet – erkende, at ducted fan systemet står tæt på enden af sin epoke og ganske som WW 2 stempelmotorjagere snart vil blive overhalet idenom af jetturbinen.

Så ergo – vil vi have en plads i den kommende elite – så læg fordommene i skuffen, og følg med i udviklingen, mens tid er.

Personligt vil jeg gøre alt for at samle mere viden om de to tyskeres jetmotorer, og forhåbentligt vil der indenfor en overskuelig fremtid lyde eksperimenterende jethvin fra min prøvebænk, så drømmen om en Draken med skalarigtige luftindtag og rigtig lyd kan blive til virkelighed.

Shuttleworth The Historic Aeroplanes

Overskriften herover er titlen på en bog af David Ogilvy (udgivet af forlaget Airline Publishing Ltd.)

Ebbe Glarborg har oversat et af bogens kapitler om, hvordan de gamle fly er at flyve, og vi bringer det her med tilladelse fra forlaget, idet det nok kan give stof til eftertanke for skalapiloter og for ejere også af veteranfly i modelstørrelse.

Foto: Ole Jørgensen.

Der er adskillige flyvemuseer verden over, som er fyldt med gamle og berømte historiske fly. Størsteparten af dem er henvist til en rolle som statiske udstillingsgenstande. Disse fly har selvfølgelig en væsentlig rolle i undervisningen om luftfart, specielt når de er let tilgængelige midt i storbyerne, hvor de hvert år ses af tusinder af skolebørn, som ellers kun ville have kendskab til flyvning, som man kan opleve det, når man flyver på charterferie.

Shuttleworth-samlingen er i denne sammenhæng enestående, fordi alle flyene her er i samme funktionsduelige stand, som da de var nye. Dette er helt i grundlæggeren, Richardt Shuttleworth's ånd. Flyvepladsen Old Warden rummer derfor i dag verdens største samling af flyvedygtige fly fra flyvningsens barndom og op til 2. Verdenskrig.

Kun ganske få piloter har det privilegium at få lov til at flyve disse værdifulde gamle maskiner. Man prøver at holde antallet af flyvetimer så lavt som muligt for at begrænse slitage på flystel og motorer. Shuttleworth samlingens fly anvendes kun ved flyveopvisninger, eller når et eller andet skal testes. F.eks. flyver samlingens Supwith Pub fra 1916 kun ca. 40 min. hvert år, fordi dens roterende motor har meget kort flyvetid, før den er slidt ned. De ældste fly fra før 1. Verdenskrig flyver i gennemsnit endnu mindre. Alle flyene vedligeholdes til stadighed, således at de er i flyvedygtig stand. Det er ikke bare konserveringsolie, der drypper ud af flyene i udstillingshangarerne, men rigtig olie. Sådanne ting er med til at skabe en mere ægte atmosfære omkring udstillingen.

Det er tydeligt, at hver flytype har sine egne specielle karakteristika og sit eget temperament. En tidlig maskine med vingevridning i stedet for krængeror til at skabe lateral kontrol kan mangle noget af den opfattelse, vi har af mere traditionelle fly. Bleriot maskinen, hvis hovedhjul fjedrer i hver sin retning, er umulig at styre på jorden uden specielt uddannede »wingmen« i hver tip. Boxkite maskinen skal flyves inden for et meget snævert hastighedsområde og tages meget forsigtigt rundt i svingene for at undgå at tabe højde, og flyvningerne med denne maskine skal derfor planlægges



meget nøje, når den skal være med i opvisning.

En beskrivelse af en flyvetur med et hypotetisk let fly fra tyverne eller trediverne kan nok have interesse for de af læserne, som selv flyver, og sikkert også for dem, som ikke har nogen erfaring som pilot.

Vejr- og pladsforhold

Det første som skal være i orden inden flyveturen, er vejret. Vinden må ikke være for kraftig eller turbulent, for vingebelastningen på et gammelt fly er lav (stort vingereale og lav totalvægt af flyet). Kraftig vind vil påvirke selve flyvningen i ubehagelig retning, men værre er det for håndteringen af flyet på jorden, hvor et vindpust vil få flyet til at stikke næsen i vindretningen eller løfte vingetippen i vindsiden, hvorved den anden vingetip tvinges ned i jorden – eller i værste fald slår flyet en kolbøtte.

Dernæst skal flyvepladsen være velegnet. I almindelighed er længden af startbanen ikke det store problem – men det er retningen af banen.

Indtil midten af trediverne havde flyene en meget dårlig retningsstabilitet, når de skulle køres på jorden, fordi de kun var udstyret med fast haleslæber og manglede bremser. Det ideelle krav til en flyveplads på den tid var en kvadratisk

udformning, hvis man ville undgå problemer, når vindretningen skiftede. Hvis alle starter og landinger kan foregå præcis imod vinden uden tæt passage af turbulensskabende træer m.m., forsvinder mange af de nævnte problemer.

Opstart

Vi er nu klar til at flyve. Flyets logbog er modtaget, og flyet er accepteret. Stopklodser er placeret for hjulene som en helt nødvendig ting for fly uden bremser. Før ombordstigningen foretages udvendigt flight-check for at sikre, at beklædning er i orden, lemme er lukkede, rorene bevæges frit, der er rigtigt træk i udvendige stag, propellen er uden revner m.m. Selv om teknikerne har gjort deres bedste for, at flyet skal være i orden, er det pilotens ansvar i den sidste ende, og der kunne jo være skader opstået efter teknikernes godkendelse af flyet.

Dernæst kontrolleres det personlige udstyr, briller m.m. Så placerer piloten sig i sædet og sørger for korrekt højde af puder i forhold til pedaler. Sikkerheds-seler spændes stramt til, idet de bliver løsere efter et stykke tid, når puderne falder lidt sammen i sædet. Det er ikke muligt at justere de gamle typer af seler senere uden at spænde op og begynde forfra.

De to mest almindelige motorstart-

procedurer på ældre fly er dels hånd-sving af propellen og dels start-magnet. Den første metode er mest udbredt blandt de lette fly og foregår, ved at piloten åbner brændstofhanen, slår tændingen fra og lukker for gassen. Hjælperen på jorden tørner derefter propellen gennem ca. 4 kompressioner for at føre brændstof til motoren. Hjælperen siger derefter »throttle set – contact«. På dette signal trækker piloten pinden hårdt i maven for at halen ikke skal lette, når motoren starter. Han skubber derefter gassen lidt frem, slår tændingsmagneten til og gentager de samme ord. Hjælperen svinger nu propellen rundt med hænderne, mens piloten anstrenger sig meget for at »fange« motoren med den rette gasindstilling. Herefter indstilles til forsigtig opvarmningskørsel på 800 - 1000 omdr./min. Umiddelbart herefter kontrolleres, at olietrykket stiger tilfredsstillende, og han er klar til at lukke for motoren, hvis der ikke kommer tryk nok, for at undgå skader på grund af manglende smøring.

Den anden startmetode, som findes bl.a. ved radialmotorer fra Armstrong-Siddeley, er brug af startmagnet. Alle flymotorer skal have dobbelt tændings-system med 2 magneter og 2 tændrør i hver cylinder; men i denne startmetode indgår i virkeligheden en tredje magnet, som er håndbetjent. Det er piloten, som drejer på magneten, og hjælperen drejer på et udvendigt håndsving for at sætte motoren i rotation. Denne metode kræver ret stor fysisk kraftudfoldelse af begge personer, og det skal foregå samtidig. Det tredje magnetsystem slukkes igen, så snart motoren går jævnt.

En flymotor kræver en forsigtig opvarmningsperiode, hvis længde varierer med lufttemperaturen og er afhængig af, om motoren koldstartes. Ved koldstart er opvarmningstiden som regel ca. 5 min. Motorolien skal nå at blive tilstrækkelig tyndflydende, så den kan nå ud og smøre, når omdrejningerne øges. Motoren skal køre i lidt mere end tomgang i opvarmningstiden for at undgå »lus« på tændrøret. For de fleste motorer er ca. 1000 omdr./min. passende. Tiden er dog ikke spildt, for piloten udfører i mellemtiden diverse instrumentcheck og kontrol af styresystemerne.

Kørsel

Nu kan stopklodserne fjernes, og flyet taxi'er ud til start. De gamle fly har alle halehjul eller -slæber. Dette medfører højt løftet næse, som forhindrer piloten i at se lige frem. Piloten må derfor svinge flyet fra side til side for at få udsyn lige frem; men dette er ikke nogen let sag på et fly med haleslæber og uden bremses. Flyet vil altid have tendens til at stikke næsen op i vinden. For at modvirke dette, kan det være nødvendigt at give gas i

korte stød for at få lidt styrevind omkring sideroret.

Her er der imidlertid to andre ting, man skal passe på. Dels vil halen gerne løfte sig, når man giver gas – og det giver risiko for, at propellen går i jorden – og dels vil farten stige, når der gives gas, uden at man har bremses til at stoppe den øgede fart. En del af oldtimer-kunsten, som er forsvundet med nutidens fly, er anvendelse af krængerorene i drejemanøvrerne på jorden. Hvis man taxi'er med vinden, vil vinden skubbe vingen mere fremad, hvis krængeroret er løftet, og et sving til den modsatte side bliver resultatet. Hvis man taxi'er mod vinden, vil et løftet krængeror bremse vingen og et sving til samme side bliver resultatet. Når man taxi'er i kraftig/ujævn vind, eller hvis der er begrænset plads, er »wingmen« helt nødvendige. De er der ikke bare for gåturens skyld, men for at holde tippet tilbage, når de er på indersiden af et sving. De skal huske at slække på trækket et godt stykke tid, inden den ønskede retning nås, for ellers kommer flyet for langt rundt. Uden bremses er det nødvendigt at taxi'e næsten i tomgang, hvis der er medvind, eller det går ned ad bakke. I denne situation er der risiko for »lus« i tændrørene, hvilket kan være katastrofalt for den nært forestående start.

Start

Vi er nu nået til enden af startbanen, og de sidste checks udføres. Det drejer sig om kontrol af brændstof (åben og tilstrækkelig mængde), rortrim, seler og briller, alle luger korrekt låste. Tilsidst et blik horisonten rundt for at være sikker på, at der ikke er andre fly. Nu er sidste chance for at afbryde starten, og der skal ikke meget til at afbryde, når man sidder med ansvaret for et værdifuldt gammelt museumsfly.

Hvis alt er i orden, er vi nu klar til at gå i luften. Vi bevæger os langsomt fremad for at føre næsen lige op i vinden, dernæst gives langsomt fuld gas. Når farten er øget, letter man på pinden for at lade halen løfte sig fra jorden, således at sideroret kommer op i fartvinden. Dette vil give bedre retningskontrol under resten af starten. Der kræves sædvanligvis en del pedalarbejde for at modvirke de gyroskopiske kræfter fra propelslipstrømmen og den roterende motor/propel. Når farten øges, bliver rorvirkningen gradvis større, og man skal derfor gradvis reducere rorudslagene. Nogle fly letter helt selv fra banen, når farten er stor nok, mens andre skal have lidt hjælp fra højderoret.

Man ser en del forskellige måder at stige på. Nogle piloter hæver næsen kraftigt lige efter starten og opnår herved en stejl stigevinkel, men en meget langsom hastighed. Dette giver dårlig rorvirkning, mulighed for overophed-

ning af motoren samt et elendigt udsyn fremad. Hvis man får motorstop i den position, er chancen for at redde sig ud af miseren ikke god. En meget flad stigning med høj hastighed giver en ringe opstigning. Det gælder tydeligvis om at finde et passende kompromis mellem de to måder at starte på.

Rorvirkning

Sideroret spiller en stor rolle i flyvning med biplaner. Under stigningen er det nødvendigt med et kraftigt tryk på den ene pedal, for at holde flyet i balance. Til hvilken side roret skal føres, afhænger af propellens rotationsretning. Selv ved vandret flyvning vil det ofte være nødvendigt med lidt sideror, hvis man vil have flyveindikatoren til at vise balance.

Med mange moderne flytyper er det muligt at gennemføre et rimeligt, men ikke særlig præcist sving med brug af kun krængerorene; men i ældre fly opnår man sædvanligvis kun at krænge flyet ved hjælp af krængerorene, men ikke noget sving, eller måske et sving til den anden side! Dette på grund af, at det nedadgående krængeror skaber større luftmodstand end krængeroret på den anden side. Problemet er på senere flytyper blevet løst ved brug af differentierede krængerorsbevægelser, hvor den nedadgående bevægelse er mindre end den opadgående rorbevægelse (den opadgående bevægelse ligger delvis i »læ« af profiltykkelsen). På trods af disse foranstaltninger, vil et sving uden brug af sideror stadig være en ukomfortabel og upræcis manøvre. Den bedste måde at lære kunsten at flyve rent med kuglen i midten af libellen er at øve S-sving, hvor svingene går jævnt over i hinanden.

Antikpræstationer

Med behørig respekt for alderen på flyene i Shuttleworthsamlingen er der kun et par stykker af dem, som kan klare aerobic-manøvrer som loop og rul, og kun hvis man sørger for at holde en positiv G-belastning på vingerne! Generelt er det rimeligt nemt at loope med et biplan, hvis man sørger for at variere højderorsudslaget i overensstemmelse med de resulterende kræfter og lufthastigheden. Aerobic-manøvrer er imidlertid ingen nødvendig forudsætning for at nyde flyvning. Det åbne cockpit, den enestående fornemmelse af at være helt alene i luften, ingen radio til at forstyrre tankerne og nedenunder de nyklippede landingsbaner er nogle af fornøjelserne ved at flyve.

Landing

En af de sider ved flyvningen, som kræver den største opmærksomhed fra piloten, er landingen. På moderne næsehjulsfly er det muligt (men ikke korrekt)



Foto: Ole Jørgensen.

at flyve ind til landingen med støtte fra motoren og så først tage gassen fra, når hovedhjulene tager jorden. Herefter en kraftig opbremsning ved brug af hjulbremsene.

Dette kan under ingen omstændigheder lade sig gøre med et klassisk halehjulsfly uden bremses. I et sådant fly er en velafbalanceret anflyvning lige mod vinden af største betydning. Hvis finalen er for høj, er der ingen flaps på størrelse med ladeporte, som kan skabe lidt øget luftmodstand, så den eneste mulighed for at skaffe sig af med overskudshøjde er at sideglide. Dette er en kunst, som kun få piloter praktiserer – og endnu færre lærer – nu om dage. I en sideglidning sænkes den ene vinge, og der gives modsat sideror for at forhindre næsen i at sænkes. Herved præsenteres mere af flyets overflade mod vinden, hvorved luftmodstanden øges, og flyet synker bedre igennem. Når den ønskede højde og fart igen er opnået, neutraliseres rorene, og normal anflyvning genoptages, helst i god tid inden landingsbanen nås for at undgå komplicerede manøvrer i lav højde.

Piloten skal have godt udsyn fremad under landingen af ethvert fly. Udsynet fremad er mere kritisk i et halehjulsfly, og det er nødvendigt at vurdere den rigtige sætningsvinkel ved at se på, hvor meget af flyets næse, der er over horisonten. Dette varierer kraftigt fra fly til fly, så det er klogt at have et indre billede af, hvor meget af næsen der skal være over horisonten for det aktuelle fly. Flyets fart i sætningsøjeblikket er ret kritisk for

en god landing. Hvis man trækker højderor for hurtigt og for tidligt, medfører det, at flyet stiger, og så kan man bare »sidde der og bede en bøn«, for det næste, der sker, er et stall i lav fart og højde, og det er svært at redde sig ud af.

Lige så forkert, men mindre farligt, er for lille eller for langsom højderorsgivning. Denne situation kan klares med en landing i god fart på hovedhjulene. Den eneste fare i denne situation er, at halen er løftet så højt, at propellen tager jorden i landingen. På nogle ældre fly er frigangen under propellen så lille, at en trepunktslanding er helt nødvendig.

Når først flyet har alle 3 hjul på jorden, er det eneste, som kan få det i luften igen, en knold på banen. En sådan uventet oplevelse kan ikke betragtes som pilotfejl. Ved en hovedhjulslanding skal piloten passe på ikke at forsøge at tvinge halen ned ved at trække pinden i maven, for landingshastigheden i denne situation ligger lidt over minimum flyvehastighed, og hvis man trækker i pinden, vil flyet straks gå i luften igen.

Der er stor forskel fra fly til fly, hvor let det er at lave en trepunktslanding. I rolig luft kan de fleste fly placeres præcist på banen med alle tre hjul samtidig, og man kan da nyde det resulterende »bump« fra hjulene. Hvis vinden er turbulent eller lidt på skrå i forhold til banen, kan det være svært selv for den bedste pilot at lave den perfekte landing. Under sådanne omstændigheder kan en bevidst hovedhjulslanding være en klog foranstaltning.

En anden vigtig forskel mellem et ha-

lehjulsfly og et næsehjulsfly er forholdene omkring selve landingsafløbet. Bortset fra det nødvendige i at undgå at rulle ud over baneenden (et halehjulsfly ruller væsentligt længere på grund af mindre luftmodstand) er et næsehjulsfly væsentlig lettere at håndtere for piloten. Næsehjulet er aktivt styrende i afløbet, og ydermere er der hovedhjulbremses, som også kan bruges til at kurskorrigere med. På halehjulsflyet opstår ved tilstrækkelig lav hastighed det problem, at siderorsvirkningen forsvinder og derved styremuligheden i den sidste del af afløbet. Det er netop i den sidste del af landingsafløbet, at flyet har tendens til at begynde at svinge, uden at piloten har store chancer for at forhindre det i at udvikle sig til et ground loop. En smule stabil modvind er derfor ofte at foretrække, når blot den ikke er for turbulent.

En anden faktor, som er med til at gøre halehjulsflyet ustabil i denne situation, er det faktum, at tyngdepunktet altid ligger bag hovedhjulene. Hvis først svinget er startet, vil denne tyngdepunktsplacering tendere mod at tvinge flyet ind i et endnu kraftigere sving. I denne situation kan piloten bare indrømme, at han er slået, og håbe, at flyet falder til ro uden at skade understellet med en kraftig sidepåvirkning af hovedhjulene og uden at stikke den udvendige vinge i jorden. Mens de fleste situationer i flyvning bør være under pilotens fulde kontrol, er ovennævnte situation én af de få, man aldrig kan gardere sig fuldstændigt imod. Heldigvis er alvorlige ground-loops sjældne, men de vil altid forekomme, selv for de bedste.

Lad os nu antage at vi er landet rimeligt pænt. Selve flyveturen er overstået, og der mangler nu kun indkørsel til standplads og parkering. Hvis nødvendigt skal der igen bruges »wingmen« for at kunne manøvrere på den snævre plads mellem andre fly.

Til sidst er det en god idé at lade motoren køre nogle minutter med moderate omdrejninger for at fjerne evt. »lus« i tænderne. Hvis man glemmer dette, kan der blive problemer ved næste start.

Herefter lukkes for brændstof, og alle kontakter sættes på off. Hvis der under flyvningen har været noget unormalt fungerende, skal det skrives i flyets logbog, således at problemerne kan blive løst af mekanikerne inden næste flyvning.

Det er nu tid til at læne sig afslappet tilbage i en god stol og tænke på den veloverståede flyvning med det måske eneste eksisterende eksemplar af et veteranfly.

Herefter er det bare at fætte balsakniven og bygge Modelflyve Nyts SE5A for at omsætte teorien til praksis.

Red.

– Og så kan vi i øvrigt henvise til annoncen på side 58.

Shuttleworth
THE HISTORIC AEROPLANES



Under mors beskyttende vinger til fødselsdag i ESK 729. (Foto: Lars Pilegaard).

Den sidste Draken

Vi bringer tegningen til en simpel model, og Lars Pilegaard fortæller hvorfor og hvordan.

Ingen kan vist være i tvivl om, at hjerterne i Midtjylland og specielt i Viborg R.C. Klub banker for såvel Flyvestation Karup som for stationens Draken fly, og med udsigt til måske snart at miste begge dele var det måske på tide at starte en mindeeskadrille i modelformat.

Umiddelbart ikke noget, der kunne interessere andre klubber, mente jeg; men da vi under et redaktionsmøde omkring Sct. Hans som sædvanligt drøftede stofmangelen til kommende numre, foreslog jeg, at Modelflyve Nyt kunne bringe tegningerne til vore Draken i seneste tegnede udgave, idet vi tidligere – i 1985 – kun havde bragt byggevejledningen til en Mark C, men ikke offentliggjort tegningen.

Projektet blev vedtaget enstemmigt, omend jeg ikke selv var alt for begejstret for ideen, for historien var jo ikke ny, og jeg overvejede gentagne gange at droppe projektet, indtil jeg en aften midt i september faldt i snak med en anden hundeejer i kvarteret.

På tale om hundenes alder måtte jeg erkende, at jeg ikke kendte den nøjagtige alder på min, da jeg havde fisket den op som en forladt og totalt udsultet hvalp på

modelflyvepladsen en kold februar dag for et par år siden.

Så var hundene glemt. Snakken gik udelukkende på modelfly. Min samtalepartner skulle snart pensioneres fra Flyvevåbnet og ville til at modelflyve med oplæring gennem Viborg klubbens skolefly med dobbeltstyring, og faktisk byggede han i øjeblikket på en Fløjtemarie til senere brug.

Det var jo meget smigrende al den stund, at Fløjtemarien blev præsenteret i Modelflyve Nyt af mig, hvad han ikke vidste; men så fyrede han bomben af: han huskede tydeligt klubbens opvisning med de små Drakenmodeller på Flyvestation Karup i 1984.

Vel – hvis en professionel 7 år efter en opvisning, stadig husker en bestemt modeltype, så havde vi nået vort mål med at lave en virkelig showstopper, så hvorfor ikke lade både ham og andre få samme mulighed.

Modellens historie

I foråret 1984 var Viborg R.C. Klub en død sild i forhold til omverdenen, totalt uden pressens bevågenhed, og det var

vel ikke så mærkeligt, al den stund, at klubbens modeller på ingen måde havde publikumstække.

Vel, flyvende hundehuse, hjerter, og hvad der nu ellers kan skæres ud af flamingo, vækker altid jubel hos journalister og publikummer, der kun ønsker at se et godt styrt. Men den slags himmellus giver ingen respekt for modelflyvning som seriøs hobby og efterlader kun et hånlige skuldertræk over voksne mænd, der leger med larmende legetøj, som man ved gud godt kan undvære i vor larmende verden.

Noget mere imponerende var altså nødvendigt, og hvad ville være mere imponerende end en Drakeneskadrille i miniformat. At få alle klubbens medlemmer til at bygge dyre skalamodeller ville imidlertid være umuligt; men kunne der laves noget til en billig penge og til udstyr, der alligevel lå i skuffen og aldrig blev brugt, var sagen nok en anden.

En sådan Draken havde Bo Gårdstad i Sverige lavet for mange år siden under navnet A4. Men tiden står ikke stille, og da Bo altid tænker meget i materialeøkonomi og hurtig byggetid, lignede A4 i mine øjne alt andet end en Draken. Vingerne var for store og hele modellen for kort.

En designmæssig udvikling så dagens lys på mit tegnebord, og sammen med en anden af klubbens medlemmer, nemlig

Lars Petersen, byggede og prøvefløj vi vores Drakenvariant i al hemmelighed for ikke at blive helt til grin, hvis noget gik galt.

Det gjorde det ikke, og ud fra vore fælles forbogstaver navngav vi vidunderet »LP-2 mark A« og præsenterede dyret og hensigterne med samme ved forårets standerhejsning.

Inden dagen var omme, havde 8 mand meldt sig til projektet, og et fælles byggearbejde blev aftalt til opstart 2 aftener senere.

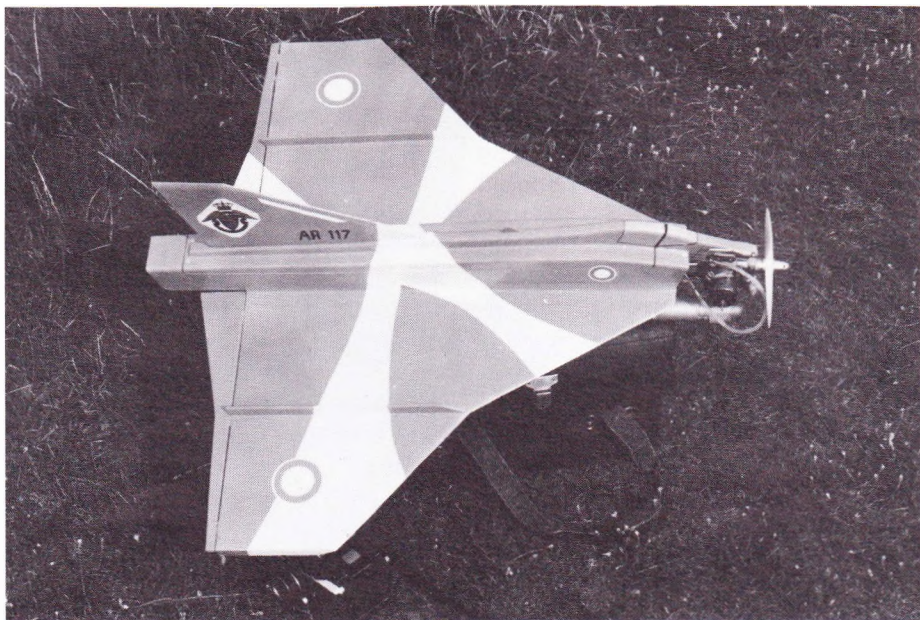
Lykkelig var jeg som PR-mand i klubben; men for ligesom at være på forkant med fremtiden udtænkte jeg allerede samme aften en »mark B« og mødte så op i byggelokalet medbringende også den nye tegning i den hensigt at lave en prototype, mens de andre knoklede med deres »mark A« modeller.

Sådan gik det ikke. »Mark B« var mere elegant, og selv om den var ganske uprøvet, var det den, der skulle bygges, og den fløj så lige ind i pressen med et overlydsbrag, der stadig giver genlyd.

Endnu en gang udtænkte jeg et par forbedringer, og 4 »mark C« modeller så dagens lys i den kommende vinter og kom i Modelflyve Nyt. Men her stoppede det ikke, for netop da eskadrille 729 overrumplede alle med deres rød/hvide »Miss Dynamite«, var »mark D« klar til at blive malet.

Selvfølgelig blev også den rød/hvid, og da den var den hidtil bedste, hvad angår lighed, manøvredegtighed, stabilitet og fart, mens den i tilgift var på det nærmeste lydløs, blev også den en succes, der dels blev eksporteret til England og dels gentagne gange optrådte i pressen.

Desværre afgik vores »Miss Dynamite« ved en brat død, der blæste alt radioudstyr i modellen til atomer og gjorde fejlfinding til en umulighed. Næste dag røg en svæver, men mere blidt, og fejlen viste sig så at være strømsvigt. Ikke fordi



Naturligvis skulle »mark D« som Dynamite have samme rød/hvide bemaling som den rigtige »Miss Dynamite«. Bemærk, at flagkorset er estandard-kurvet.

accuen var dårlig, men fordi en nyindkøbt multilader efter få ugers drift pludselig kun afgav 10% af det, den skulle.

Styrtet var altså ikke modellens skyld, så på den baggrund er min samvittighed ren, når vi her frigiver tegningen og instruktion til »LP-2 mark D, DRAKEN«.

Miss Dynamites data er som følger:

spændvidde	80,0 cm
længde uden motor	79,5 cm
radio	3 - 5 kanaler
motor	3,5 - 3,5 ccm
mikser	mekanisk eller elektronisk.
Startmetoden	er håndkast, katapult, startvogn eller understel.

Før du bygger

Lad det være sagt med det samme med store bogstaver. *Det er ikke en begyndermodel.* Gode øjne og rutine med manøvredegtige krængrorsmodeller er en forudsætning, for med en spændvidde på

kun 80 cm og en fart, der nemt ryger op over 200 km/t, kan det på få sekunder gå rivende galt, hvis du mister overblikket eller styrer forkert.

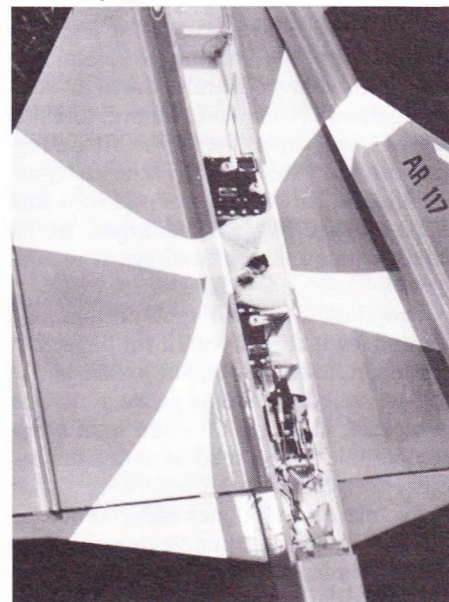
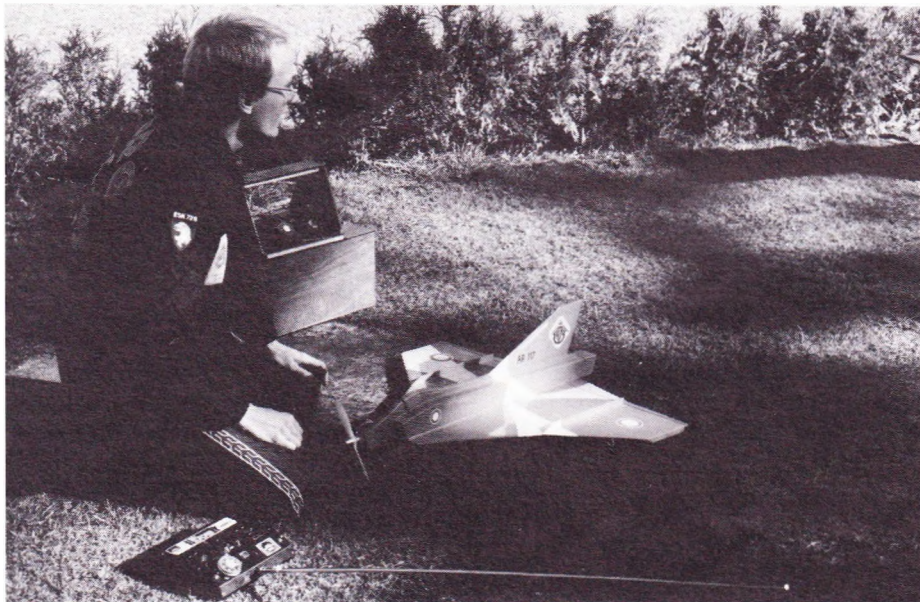
Radioudstyr

Med de hastigheder, modellen nu flyver med, er belastningerne på radioudstyret øget væsentligt, og den går ikke længere med tilfældigt, udtjent radioudstyr og gamle accuer. Alt udstyr fra kontakt til servoer skal være i en sådan klasse, at du også med sindsro ville bruge det i en 10 ccm kunstflyvningsmodel.

Der skal minimum bruges 3 servoer til ror og gas, yderligere én, hvis du vil have virksomt sideror samt en sidste, hvis du af den ene eller anden årsag ønsker radiostyret justering af brændstofblandingen.

Teknikrummet er langt og rigeligt til standard radioudstyr.

Daggry – Thomas Pilegaard i dyb koncentration før jomfruflyvningen.



Motorer

Dragerne har været fløjet med kuglelejemotorer i størrelsen 3,5 - 4,5 ccm og af fabrikaterne Webra, O.S. og OPS. Dragerne med de to sidstnævnte motorer burde have været langt de hurtigste, men var det til manges forbavelse ikke, hvilket skyldtes forkert valg af propel.

Miss Dynamite var udstyret med en Webra 3,5 ccm motor forsynet med et Graupner resonansrør med hjemmelavet efterdæmperkammer gjort af en jumbo spritpen, og i tilgift var der lavet radiostyret brændstofjustering, så man på en kontakt ved gaspinden kunne gøre brændstofblandingen 2 klik mere fed under lange, stejle stigninger.

Modellens hastighed blev på en tilfældig dag målt til 216 km/t over 10 vandrette gennemflyvninger i skiftevis med- og modvind – det rykker, knægte!

Propelvalg

Såvel hastighed som sikkerhed afhænger i højeste grad af propellen.

Alle modeller vil, når flyvehastigheden er lav, trække til venstre, når motoren går med fuld gas, hvilken situation opstår dels i starten, dels på toppen af en lodret manøvre og dels, hvis der under landing gives gas til en ny landingsrunde.

Problemet stiger med propeldiameteren. På en Draken er problemet minimalt med en 8 tommers propel, tåleligt med en 9 tommers og knusende allerede i startøjeblikket, når diameteren bliver større.

Hvad du ikke kan have i diameteren, må du så hente på propelstigningen, og det er også den, der giver dig den høje fart.

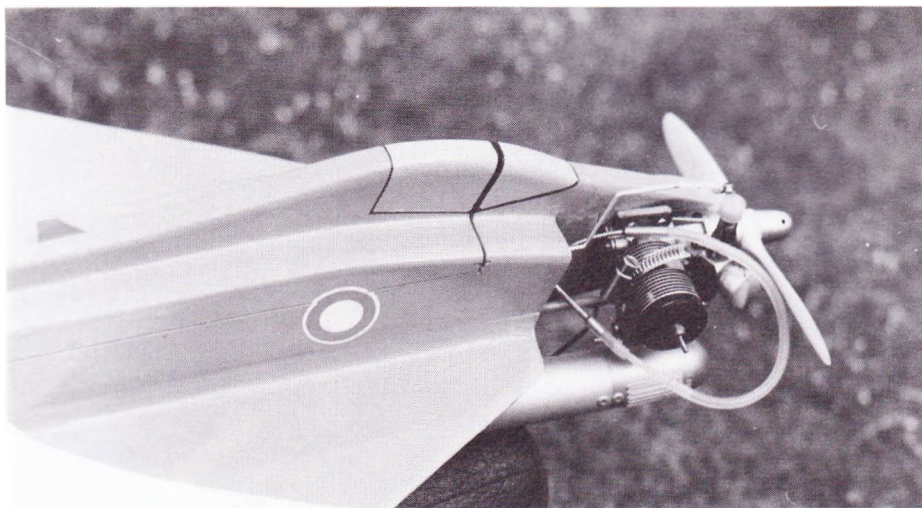
Miss Dynamite startede sin flyvning med en 8x6 propel, men først da det lykkedes at finde nogle 8x7 og 8x8, kom der rigtigt skub i tøsen; men vil du gå samme vej, betinger det letvægtsbyggeri, da du jo populært sagt så skal starte modellen i højt gear.

Aerodynamikken bag modellen

Miss Dynamite er hverken en skive, der alene bæres af vindens pres på undersiden, eller et traditionelt fly, der bæres af et profil. Modellen bæres derimod som sit forbillede af fire såkaldt vortexhvirler.

Hvirlerne dannes – som skitseret – ved overgangen mellem krop og vinge og ruller så ud over vingen, indtil den brydes bagover af såvel luftledeskinnen som vingeknækket. Umiddelbart udenfor knækket dannes en mindre bærende hvirvel, som bøjer bagud ved plantippen.

Vingen har således sit maksimale løft på den inderste halvdel og får derved større manøvreedygtighed end på fly, hvor hvirvlen får lov til at udfolde sig helt ud til vingetipperne. Af samme årsag er Drakenvingen da også kopieret på både rumfærgerne, Concorden, Vulkan-bom-



Motorinstallation med radiostyret nåleskrue.

beflyet samt på visse F-16 forsøgsfly.

Kræfterne er ganske store, og hverken på modeller eller forbillede kan almindelig maling holde i det lange løb ved vingeknækkene.

Generelt om bygning

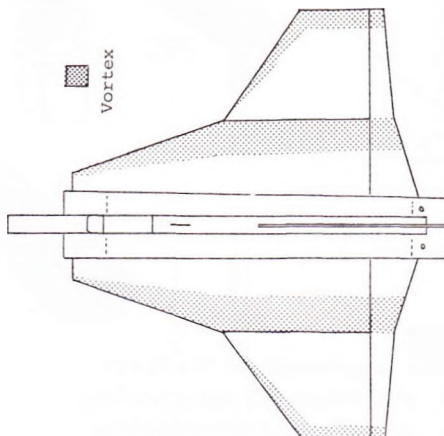
Alt træ skal være af absolut god kvalitet, da der ellers opstår »metaltræthed« under påvirkning af motorvibrationer og vortexhvirvel. Træet formelig går i opløsning.

Endvidere er det nødvendigt hele tiden at holde sig vægten for øje, da modellen ellers hverken kan slæbe sig i gang under starten eller holde fart i de lodrette manøvrer og store loop. Ingen fart = ingen styring, hvilket i øvrigt gælder alle deltaplaner.

En tommelfingerregel ved materialeudvælgelsen er, at balsapladerne højest må veje 10 gram pr. mm tykkelse, hvilket giver 50 gram for en 5 mm plade på 100 x 10 cm.

Foruden bøgetræslister til fundament og et par bidder 2 og 3 mm krydsfiner må du regne med et træforbrug på ca.

- 1 plade 4 mm
- 7 plader 5 mm
- 1 plade 6 mm
- 1 plade 10 mm
- 2 stk. 5x5 mm fyr



Balsaforbruget afhænger lidt af, hvor mange der bygger sammen, for laves der 2-3 modeller samtidig, kan pladerne udnyttes mere rationelt, og det samme kan tiden. Det tog ca. en weekend at lave prototypen, og på samme tid lavede 2 mand her i huset senere de sidste fire. Så stordrift betaler sig.

Til sammenlimningen anvender vi lim af typerne 24-timers Araldit, 5-minutters epoxy, cyano, hvid lim og kontaktklim.

Motorfundament

Motorfundamentet består af:

4 stk. bøgetræslister 10x15 mm

2 stk. 2 mm krydsfiner (sideafdækning/støtte)

1 stk. 3 mm krydsfiner (brandskot)

Fundamentet sammenlimes i flere tempi med 24-timers Araldit, som ovntørres i en time med 75-100 grader. Aralditten bliver under opvarmningen særdeles tynd og trænger dybt ind i træet og er efter udtagning totalt udhærdet og kemikaliefast.

Tegningen viser fundamentsmål til en Webra 3,5 ccm, så kontrollér inden udskæring, at din motor kan være i gaflen.

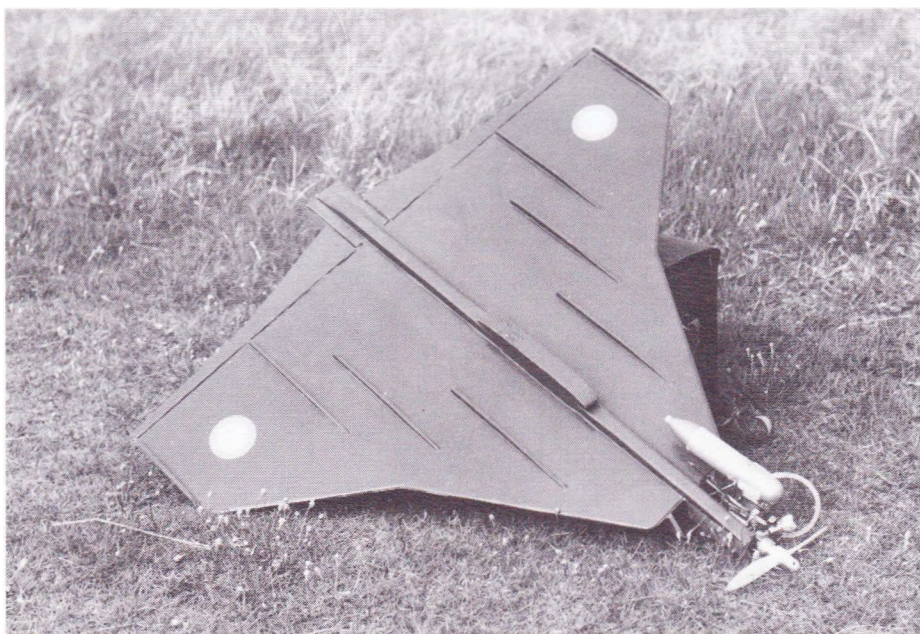
Det færdige fundament virker meget let og spinkelt, men i ingen af de knuste modeller, jeg til dato har set, har fundamenterne taget skade og er ofte blevet genbrugt.

Vingen og ror

Hele vingepladen sammenlimes af vægthensyn med cyano af de letteste 5 mm balsaplader, og forkanten forstærkes med 5x5 mm fyrretræslister, som slibes skarpe (ikke runde), for uden skarp kant ingen vortexhvirvel. Uden forkantlisten kan vingen ikke holde til landing i højt græs, og i et enkelt tilfælde har jeg set et græsstrå skære en ydervinge med sparet liste helt bort.

De 4 hvirvelledeskiner samt missilbærerne (pyloner), der også tjener til afstivning af balsapladerne, udskæres af 4 mm balsa og pålimes.

Vær nøjagtig med placeringen. Brug



Miss Dynamites ensfarvede underside er der ikke meget spræl i. Men bemærk de stivende pylons.

en stor vinkel eller en hovedlinial til afmærkning og kontrol, for den mindste skævhed i længderetningen kan betyde, at modellen aldrig bliver retningsstabil.

Rorene laves af den hårdeste 5 mm balsaplade. Det lidt særprægede design skyldes, at rorfladen overalt er afpasset vingekorden.

Gør ikke de yderste rorflader større end anvist, da den tilsigtede krængerorsvirkning så i stedet bliver til bremseeffekt, der omgående sender dig ind i et såkaldt superstall.

Udskær hængselhuller, men lim først hængslerne fast, når hele modellen er malet.

Kroppen

Motorfundamentet/brandskottet pålimes vingen med epoxy i forlængelse af vingens centerlinie. Kropssiderne af 5 mm balsa pålimes med cyano langs vingen og med epoxy på brandskottet.

Når epoxyen er hærdet, rejses spantet bagest i tankrummet med træårene liggende *vandret*, og i bagkroppen laver du bund af 5 mm balsa med årene på tværs af flyets længderetning. Som det sidste ilimes det bageste spant.

Lav herefter oversiden af 4 mm balsa, og vær opmærksom på, at åreretningen igen skal være på tværs over den forreste del af kroppen, da du ellers ikke kan bukke pladen.

Krop og vinge er nu arbejdsstabile, og med hvid lim monteres en 10 mm trekantliste af balsa langs overgang mellem krop og vinge.

Fremstil så finnen af 6 mm balsa med angivne åreretning og med forstærket forkant af en rest skarpslebet fyrreliste. Finnen monteres nøjagtigt i kroppens centerlinie med epoxy.

Tilbage er så den øverste del af kroppen, som giver flyet sit rigtige udseende

med kabine etc., og som laves af 3 lag 6 mm balsa, der samles med hvid lim eller kontaktlim og pålimes med epoxy over motorfundamentet og f.eks. hvid lim resten af vejen. Den midterste 6 mm plade ender ved finnen, mens de 2 yderste går forbi.

Når »cabinestokken« er monteret, er yderligere forstærkning af finnen unødvendig, og som afslutning fremstilles den lille rygantenne af 2 mm krydsfiner og sættes fast i en slids.

Så til undersiden. Lav den langsgående liste og droptank (kastehåndtag) af

sammenlimet 10 mm balsa, og monter også her med epoxy ved motorfundamentet og med kontaktlim eller cyano resten af vejen.

Droptanken monteres på det anviste sted med 1 eller 2 mm krydsfiner på begge sider, så droptanken ikke kan rykkes af hverken ved start eller landing.

Lav ikke om på droptankens placering. Det viste montagepunkt giver den bedste balance, når kasteren skal holde flyet med motoren gående for fuld gas.

Din Draken er nu træfærdig. Lakér overalt, og forstærk vingens over- og underside med japanpapir mellem krog og vingeknæk.

Først nu skæres låget løst og forsynes med lukketøj. Selve skærelinierne tegnes over, og den tværgående skæring udføres med en fintandet listesav, mens den langsgående skæring laves med skæpel efter en linial, og her er det rart enten at have fire hænder eller hjælp fra en makker.

Når låget er frit, limes indvendigt trekantlister mellem sider, bund og brandskot, og hele tankrummet brændstoffsikres med lak.

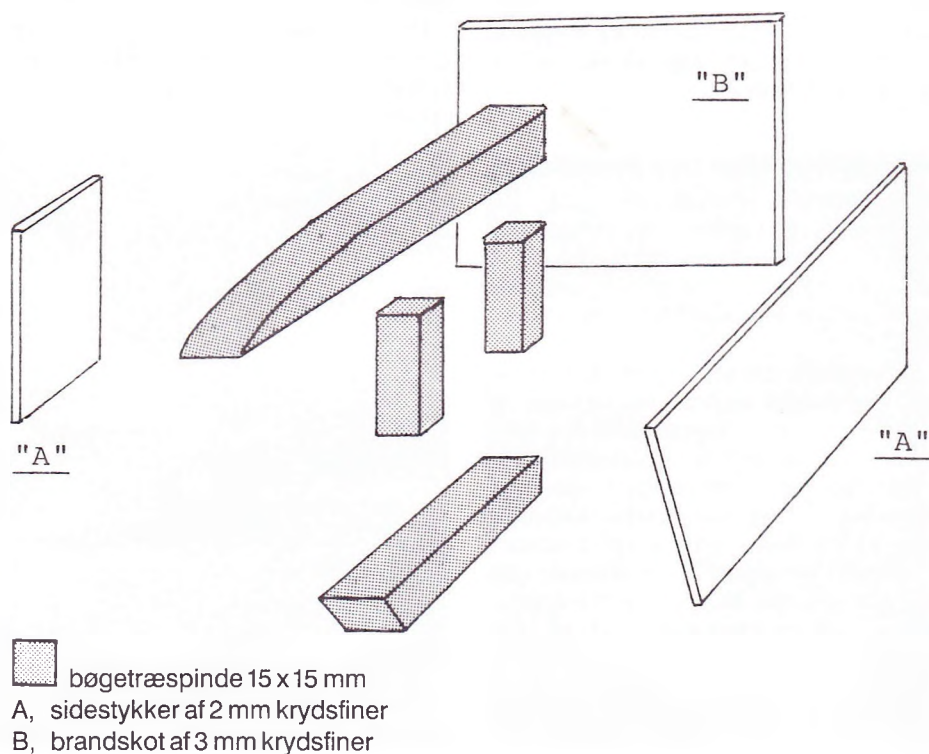
Lukketøjet kan laves valgfrit. På Miss Dynamite brugte vi en tunge af 2 mm krydsfiner forrest og 2 selvsikrende skruer i en stump 3 mm krydsfiner bagest.

Missiler

Missilerne laves af 10x10 mm balsa, der rundes med sandpapir og forsynes med styrefinner af pap monteret i et udsavet kryds bagest i missilet.

LP-II mark D »DRAKEN«

principskitse af fundamentsopbygning



Sav krydset 5 mm længere end pappet. Stik pappet på plads, og snør missilets bagende sammen, så spalten lukker sig bag finnerne, med f.eks. en strimmel vandslibepapir eller andet voksbehandlet materiale. Dryp derefter cyano på langs finnerne, og hold sammen nogle sekunder. Når snøren herefter løsnes, er missilet smukt lukket og rundet i bagenden.

Missilerne kan farves med en bred spritpen og er klar til montering efter en enkelt overlakering. Selve monteringen sker først, når modellen er færdigmalet, og monteringen sker med et par dråber cyano.

Maling

De danske drager har gennem tiden været malet på forskellig vis, men p.t. er alle standard malet ensfarvede mørkegrønne med sorte luftindtag og er ikke som måske forventet matte, når de forlader malerværkstedet, men blanke. Det matte kommer først hen ad vejen under påvirkning af vind, vejr og fartvind.

Et par kokarder pynter gevaldigt og ligeså kendingsbogstaver og numre, så find et par Drakenbilleder og se, hvor og hvordan originalerne er dekoreret.

De glade drager

Hvor de alle på afstand ligner hinanden mere eller mindre, har 3 drager indtil nu i en periode af deres liv skilt sig alvorligt ud fra flokken, nemlig en svensk og to danske.

Svenskerne kom først, da de markerede nedlæggelsen af jagerbasen »Peter Rød«, ved at sende en rødmalet Draken ind over Stockholm på stationens sidste aktive dag.

Flyet, der var rødt på både over- og underside, var i øvrigt mærket som normalt for eskadrillen, det vil sige:

- a, hvide forkanter på ydervingerne
- b, hvid kant på over side af finne
- c, gule numre på finne (11)
- d, hvide numre på overside vinge (11)
- e, gult nummer (18) mellem kropsskærde og luftindtag
- f, eskadrillechefens navn – A. Nyren – i hvidt under cockpitkanten
- g, hvide droptanke
- h, sort næse

Flyet var meget populært hos publikum og presse, og da jeg en aften havde besøg af nogle folk fra eskadrille 729, kunne jeg ikke lade være med at fremvise de svenske fotos og »åle« det danske luftvåben for manglende opfindsomhed.

Så hørte jeg ikke mere om den sag, før – bang – en tidlig morgen under VM i fodbold den Dannebrogfarvede Miss Dynamite drønedes ud over Danmark med positive reaktioner til følge overalt, også i formiddagspressen. Piloterne havde gjort et PR-mæssigt kup, som de desværre ikke fik lov til at følge op.



De glade drager bør naturligvis ses i farver, og det kan jo lade sig gøre på dette nummers bagside. Men selv i sort/hvid kan man godt få et indtryk af modellens linier med flugt og fart trods den kantede opbygning.

Miss Dynamite var i øvrigt kun malet om på oversiden og havde altså sin oprindelige grønne farve i behold på undersiden.

Den tredje glade drage er nok ukendt for de fleste. Hun opstod ligesom Miss Dynamite i al hemmelighed i sommeren 1991, da eskadrille 725 skulle markere både sin 40 års fødselsdag og sin snarlige nedlæggelse.

Flyet blev præsenteret for de indbudte ved fødselsdagsfesten, og TV Midt/Vest var med på pletten og sendte flotte optagelser dagen efter, mens det fra eskadrillen forlød, at flyet ville give opvisning både ved det kommende åbent-hus på Flyvestation Karup og ved indvielsen af den nye civile lufthavnsterminal samme sted, ligesom der selvfølgelig ville blive udsendt officielle pressefotos af skønheden.

Det kom til at gå anderledes. Ingen flyvning og ingen officielle billeder.

Ifølge Rygters Bureau blev der fra øverste politiske chef nedlagt forbud, fordi farven på omtalte Draken kunne tolkes derhen, at Flyevåbnet støttede en bestemt politisk retning. Det skal nok passe. De fyres forståelse for PR, flyvning og flyveinteresse kan være på et meget lille sted. Men gad vide, hvad samme personer forestiller sig, når de ser Tysklands Røde Baron og Englands Red Arrows.

Omtalte fly, som vi præsenterer på bagsiden sammen med Miss Dynamite, var i øvrigt rødt overalt med normal mærkning og havde som særkende et kæmpe eskadrillemærke malet på undersiden. Men vil man se nærmere dokumentation, må vi indtil videre søge blandt fotograferende civile gæster ved eskadrillens fest.

Tekniske installationer

En tank på 100 ccm rækker til almindelige piloters udholdenhed, men der er plads til en 150 ccm Kavan tank, og hvad enten du vælger den lille eller den store, skal tanken lægges på plads, så messingrørene kommer forud af brandskottet. Gør de ikke det, vil tanken under en hård landing meget let glide fremad og hugge hul i brændstofslangerne.

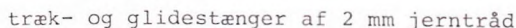
På Miss Dynamite blev blikkenslagerarbejdet udført med messingrør næsten helt frem til drossel og tryknippel for maksimalt brændstofflow.

Motoren monteres med gennemgående bolte og låsemøtrikker. Selvsikrørende træskruer taber hovedet efter få flyvninger og må frarådes.

Bemærk, at der ikke er nedadtræk, men derimod højretræk, hvis størrelse afhænger af motor og propeldiameter. Som rettesnor kan du gå ud fra, at en 3,5 ccm motor med 8 tommers propel skal have 2 graders højretræk, mens en 4,5 ccm motor med 9 tommers propel skal have 4 grader.

Accuen monteres helt bagest i flyet bag et »skihop«, som ved styrt slynger accuen ovenud af kroppen, så det foranliggende radioudstyr ikke smadres. Skihoppet laves f.eks. af et stykke trekantet 10 mm balsa belagt med en stump ispind hen mod accuen.

»Horn« og trækstænger laves af 2 mm jerntråd med gevind. »Hornet« forbindes til servoerne via kuglelink, og kuglen skal enten loddes fast på »hornene« eller skrues fast mellem 2 låsemøtrikker. Hverken kontramøtrikker eller lock-tite er anvendelige. De første går efter vore erfaringer løse i løbet af få minutter, og dampene fra den ophærdende lock-tite nedbryder plast, og så er der kun én vej – ned!



Modellen ligger løst oven på vognen med en gaffel op på hver kropsside ved baghjulene og en gaffel op foran modellens luftindtag/vinge. Baghjul og bageste gaffel skal være ca. 3 cm bag modellens tyngdepunkt.



På lidt afstand og i høj fart bliver ligheden med forbilledet slående.

For at få en perfekt start er det nødvendigt, at vognen i sig selv løber lige, og at modellen ligger lige i vognens længderetning.

Gør den ikke det, vil modellen enten gå i luften med siderorsudslag og deraf følgende udskridning eller skride af vognen umiddelbart før take-off.

Skrider den af til venstre, må modellens næse flyttes mod højre og omvendt. Vær tålmodig med justering af startvognen. Det er bedre at gå i luften med et stort fartoverskud end at trække for tidligt af, fordi modellen er ved at skride af vognen.

Endelig kan du så også lave et fast understel på modellen, men det koster ekstra vægt og et farttab på mellem 40 og 50 km/t alene i luftmodstand, og hvem har i øvrigt set en Draken angribe med stellet ude.

I luften

Med et lige/veltrimmet fly med tyngdepunktet nøjagtigt ud for vingeknækkene er selve flyvningen faktisk problemfri, omend det går hurtigt.

Modellen lader sig ikke påvirke af vind og turbulens, men den er stabil/ustabil, forstået på den måde, at har du lagt den i en krængning på 5 grader, ja så bliver den i den krængning, indtil du selv styrer kontra. Der er ikke for 10 ører selvopretning i den konstruktion, hverken hvad angår dyk eller krængning.

Ud over at flyve stærkt har en Draken som alle andre deltaplaner ikke meget på programmet i form af egentlig kunstflyvning, men du kan som Flyvevåbnet træne følgende med henblik på opvisninger:

loop
immemann
split-s
slow/fast/four-point roll
chandelle
kløverblad

cubansk ottetal
samt vekslende angreb på flyvepladsen

Det lyder ikke af meget, men prøv at gøre det på kommando med to- og firskibsformationer.

Bemærk i øvrigt, at alle manøvrer skal flyves med store, bløde sving. En Draken er ikke til bratte kursændringer, men kæmper på sin hastighed.

Undgå at trække for meget højderor. 5-6 grader rækker under almindelig flyvning. Større rorudslag ved høj fart medfører blot, at vingefladerne »planer« mod flyveretningen med en voldsom opbremsning til følge, som uden varsel kan gå over i et superstall eller i bedste fald medføre en halv rotation til venstre, så du praktisk talt flyver sidelæns et øjeblik.

Sidstnævnte er stadiet mellem superstall og krængning. Det ser flot ud, men er for den rigtige Drakenpilot tegn på, at du ikke mestrer din model, og at et snarligt havari vinker forude, da du jo ikke som storesøster har en bremsefaldskærm, der kan udløses og stabilisere skibet i længderetningen.

Specielt med loop skal der passes på. Trækkes der for hårdt rundt, planer/bremser vingen, og er cirklen for stor, har du ikke motorkraft nok til at holde fart på toppen.

Fortvivl i øvrigt ikke, hvis du ikke kan

ESK 729, som dette eskadrillemærke tilhører, lever videre i et endnu ukendt antal måneder/år. Men med udgangen af 1991 vil ESK 725 være en saga blot.



lave et geometrisk rundt loop. Det kan den rigtige Draken heller ikke.

Det kræver med andre ord nogen øvelse at flyve manøvrerne både præcist og store, og selv da vi mente at beherske kunsten, var Karup piloternes dom over mini-eskadrillen, at flyene så meget realistiske ud i luften, men at vi skalamæssigt fløj alt for snævert.

Superstall, der er en mellemting mellem stall og spin, er ikke nødvendigvis det samme som en dødsdom for din Draken. Modsat den rigtige kan din motor nemlig trække selv, og flyet bevæger sig sidelæns.

Giv dykror og fuld gas, og modellen vil i de fleste tilfælde rette sig ud efter et par omgange, og sker det ikke, så kvæl motoren, og sæt styrepinden i neutral, hvorefter flyet vil rotere videre i sit superstall og ramme jorden forholdsvis langsom med bunden og som oftest uden skader.

Landing

Sidste melding til tårnet er ikke »four lights and no flap« men »no lights and no flap«, idet du jo er tvunget til at mavelande, men det giver ikke anledning til problemer, blot du husker, at du bæres af en vortexhvirvel, som kræver hastighed.

Kvæl motoren på finalen, og hold kursen ret ned mod baneenden, som var du under angreb, og ret så forsigtigt ud i en meters højde, og lad modellen tabe fart vandret med mere og mere højderor, indtil du med fuldt højderorsudslag ikke længere kan holde dig svævende. Så er farten også nedsat væsentligt, men alligevel er det overraskende, hvor langt modellen glider på en nyklippet bane.

De gamles råd

Efter de første landinger er det smart at stikke hænderne i lommen og lade en hjælper fjerne modellen så hurtigt som muligt, så den ikke ligger i vejen.

På den måde kan du nemlig skjule dine rystende hænder og kraftløse knæ og undgå at få rokket ved din nyerhvervede status som cool jetpilot.

FRA CÍRKLEN



Rossi, Nitcke og Metkemeier flyver stadig Team Race. Mød dem i cirklen.

*Nu stunder
de mørke vinteraftener til.*

HJEMMEVIDEO - HJEMMEVIDEO - HJEMMEVIDEO

Vores folkevalgte PR-medlem Aage Wiberg har begået et selvstændigt initiativ. vi alle bør applaudere.

Han har nemlig lavet et show, der kan rekvireres fra Unionen.

Indhold:

2 timers skrækindjagende sommerlejr med Lejrbørn.

Ca. 35 min. DM fra i år.

Ca. 25 min. Diesel Combat.

Men for at gøre tingene rigtigt godt, foreslår han, at der skal laves en rigtig PR-sag, hvor de forskellige klasser bliver forklaret, og hvor der vises optagelser fra konkurrencer og bygning af modeller med videre.

Aage vil gerne samle et video-team, der kan lave noget godt.

Hvem har talent? --udstyr? --og lidt gå på mod? så vi kan få det lavet. Der ligger sikkert mange bånd i skufferne rundt omkring. Smalfilm kan også overføres til video!

Aage Wiberg kan træffes på telefon 97 12 82 42

SIDSTE NYT - Palma de Mallorca den 3. november 1991

Konkurrencen blev fløjet i strålende vejr med deltagere fra mange lande – også fra Danmark.

Team Race

Shabashov/Ivanov	USSR	3:30	6:45	Egen motor
Surugue/Delor	Frankrig	3:22	6:54	Vorobev
Thomasson/Fitzgerald	England	3:30	66 omg.	Bulgarsk motor

Naxin/Vorobev røg ud af finalen med ét sekund, da de sparede det bedste grej. Sådan går det, når man begynder at sælge sine motorer.

Alle finaledeltagerne brugte »russermotorer«. Vi er nu heldigvis tilbage til de tider, hvor alle kunne købe og betale en supermotor ligesom i de gamle Bugl og Nelson-dage.

GOOD-YEAR

Efter at have set lidt på dette års Good-Year klasse, synes jeg, vi skulle se at få lidt større variation i modelvalget og bedre stafferinger. Så hermed et par forslag til næste års modeller.

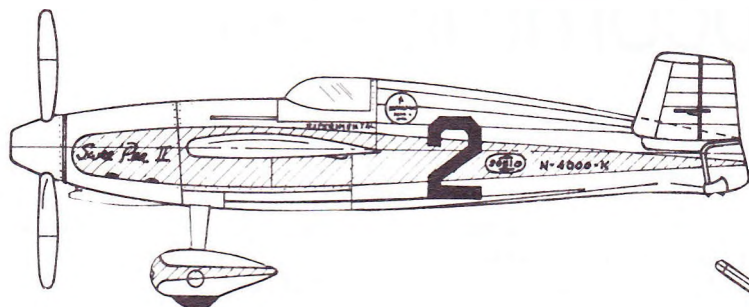
Tegningsmålene ganges med 7, så passer det efter reglerne. Hovedplan og sideprofil skal ligge inden for 5%, og haleplanet må forøges med 25%.

Propeller:

Den omsiggribende tendens med at gribe modellen i propellen, kostede en af mekanikerne ved KM en tur på skadestuen.

Spinneren gik lige gennem hånden! Det kostede også den gamle redaktør finalen. Når det er koldt, bliver nylon stift og skørt, og to propelskift er for stort et handicap. Husk, at koge propellerne før brug.

ART CHESTERS "SWEE'PEA" fra 1948 GOOD YEAR RACING

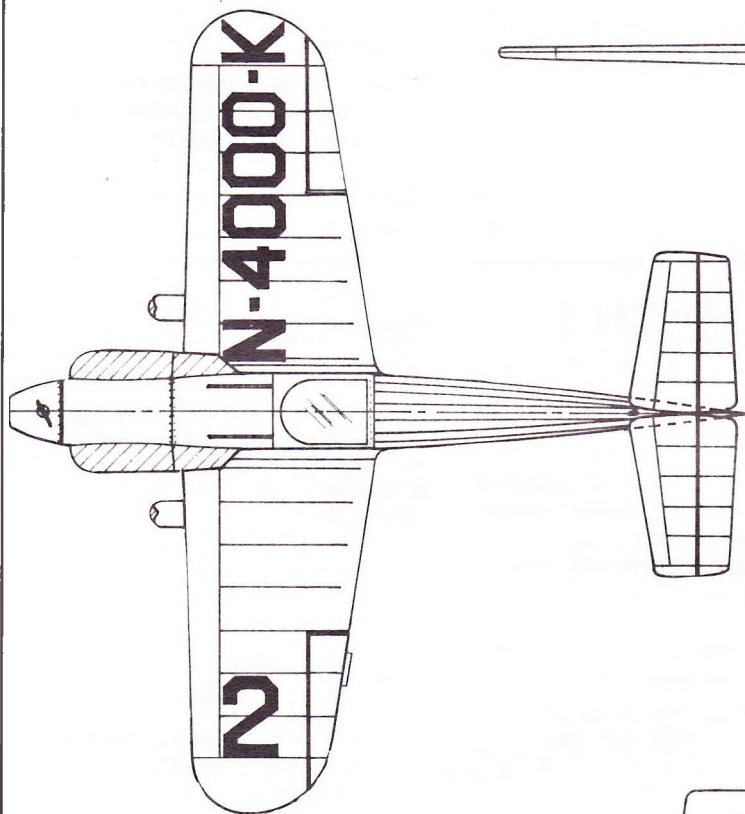
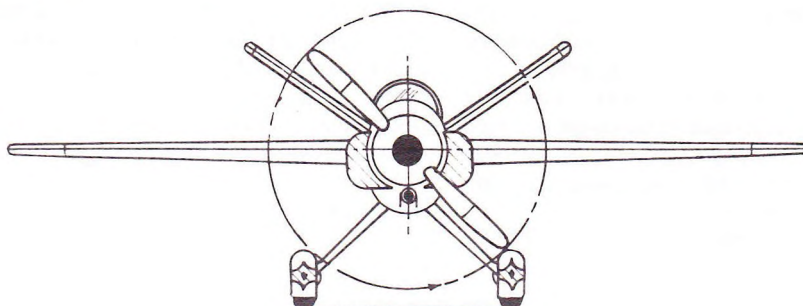


Farver:

Hvid med grønne trim

Bogstaver sorte

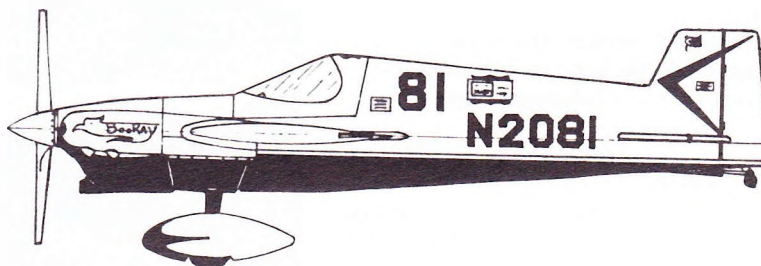
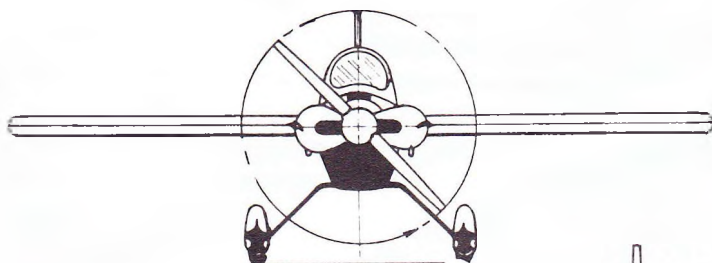
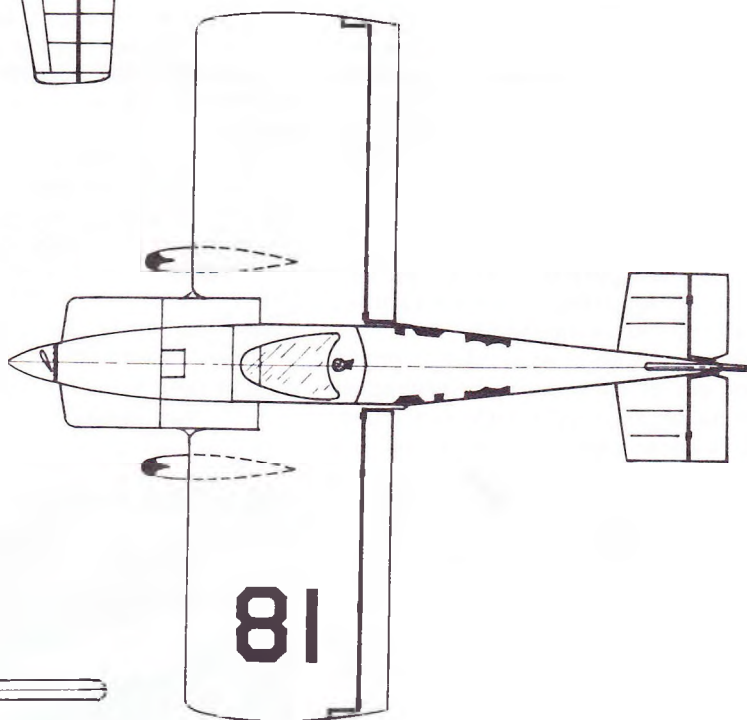
Tegning skaleres op 7X



MARION BAKERS "BOO RAY" fra 1967

Farver:

Hvid med røde trim og bogstaver



Rapport fra linestydings-subcommitteen

Af Laird Jackson

Oversat af Jesper Buth Rasmussen

F2-subcommitteen har været aktiv gennem hele året, startende med verdensmesterskabet i Frankrig i juli 1990.

Under afviklingen af mesterskabet var der mange informative diskussioner mellem subcommitteens medlemmer, og flere ting blev bemærket og diskuteret omkring konkurrencen.

Vigtigst blandt disse var problemer, som blev opdaget i F2B-kunsthøjflyvning. Efterfølgende har der været løbende korrespondance mellem både subcommitteens medlemmer og udenforstående eksperter om emnet.

Kort fortalt, vurderes det, at bedømmelsen i kunsthøjflyvning, bredt betragtet afviger fra den standard, der er krævet og beskrevet i sporting code.

Under konkurrencen kommenterede flere deltagere dette mundtligt, og en dokumenterede det skriftligt med dommersedlerne vedlagt.

Dette og yderligere korrespondance er blevet runderet mellem subcommitteen og juryen.

Kommentarerne støtter den generelle holdning, at bedømmelserne er drevet væk fra linien beskrevet i sporting code.

Der har været mange diskussioner om, hvordan bedømmelserne kan komme nærmere sporting code, og diskussionerne vil fortsætte under de tekniske møder og ved plenummøder.

Tilsyneladende har vi nået et punkt, hvor der er en urimelig belastning på dommerstaben. Subcommitteen har kontaktet andre grene, f.eks. F3A, som har lignende krav.

Forhåbentlig vil der vise sig forbedringer før Verdensmesterskabet i 1992.

De øvrige emner, som subcommitteens medlemmer har diskuteret, har været mindre betydende.

Problemet med støj er for tiden afgjort med de forslag og anbefalinger, som vil blive gennemført gennem de næste rundt regnet to år.

Et alternativt forslag fra den tyske æroklub vil blive diskuteret på plenummødet.

Forslaget afviger fra subcommitteens tiltag, og forskellene vil blive diskuteret og rapporteret til plenummødet.

Oversætters kommentarer:

Selv om vi ikke herhjemme ser samme uhyrlige afvigelser i bedømmelserne (1-9 for *samme* manøvre), kan det aldrig skade at skue i egen barm:

Hvordan kan vi gøre vores bedømmelser endnu bedre, uden at kræve supermænd (m/k) i dommersædet.

Skal der teknisk udstyr til? sigte-måster? streamere efter modellen? video? dommerkurser? flere dommere? og/eller andre placeringer af dommerne? Skal bedømmelseskriterier ændres? andre manøvrer? anden pointskala?

Hvad er egentlig væsentligt? At et loop ligger i 45 grader, eller at det er rundt? Skal det være figurskøjteløb, eller kunstskejteløbernes frie program?

Som lægmand udi »The noble art of kunsthøjflyvning« vil jeg opfordre vores

hjemlige »fagfolk« til at diskutere sagen, gerne i form af indlæg i Modelflyve Nyt.

Vi har reel mulighed for at påvirke FAI i Paris, og en gulerod for kreativiteten er, at så får vi da ikke bare noget mystisk trukket ned over hovedet.

Sidste nyt!

Der er fra Laird Jackson modtaget forslag til en F2B guide udarbejdet af Peter Germain til vedtagelse på årets FAI møde.

Interesserede kan få den fra Sekretariatet.

Tæt på MACH 1

Når propelfly kun i dyk kan komme over lydens hastighed MACH 1), hænger det sammen med, at tip-hastigheden på propellen kommer op i et hastighedsområde, hvor virkningsgraden, på grund af kompressionsproblemer, falder væsentligt.

Husk, at tip-hastigheden skal »lægges til« flyvehastigheden for at få den sande hastighed.

Med vore højtydende motorer nærmer vi os tilsvarende problemer.

Se blot følgende regneeksempel.

Omdrejninger 25.000 omdr/min

Propeldiameter 160 mm

Flyvehastighed 200 km/h

$V_{tip} = \pi \times 25.000 \times 160 \times 3.6 = 754 \text{ km/h}$
60.000

$V_{res} = 7542 + 2002 = 780 \text{ km/h} =$
 $\frac{780}{3.6 \times 335} = \text{Mach } 0.65$

Väsbyklippet 1991

I Sverige afholdes hvert år en meget betydelig konkurrence. I år deltog 25 og Henning Forbech, eneste danske deltager, vandt over lettere, lithuanere, russere, finner, hollændere og svenskere.

Hurra, Hurra!

Det er tilstrækkelig tæt på lydhastigheden til, at luftmodstanden stiger, uden at fremdriften øges i samme takt.

Man begynder så at anvende trapezformede profiler eller lignende specielle sager.

Men hvem har oplysningerne??



Med deadline for tilmelding vel over-skredet og ingen tilmeldte, måtte arrangøren gribe til alternative metoder: Alle klubbens medlemmer blev ringet op. Det gav da adskillige positive svar.

Lørdagen oprandt, og på fælleden var 4 mennesker mødt op inkl. undertegnede.

Der blev fløjet 4 klasser: F2B, F2B-B, F2D-D med følgende resultater:

F2B:	1. Henrik Ludwigsen, 645 Po		
F2B-B:	1. Lars »Formand« Jørgensen,	354	Point
	2. Ole Bjerager	125	Point
F2D:	1. Lars Hansen	V	V
	2. Ole Bjerager	T	T
F2D-D:	1. Ole Bjerager	V	V
	2. Lars »Formand« Jørgensen	T	T

DM og Hedeslag i Dieselcombat

d. 15. september 1991

*Bjarne på knæ, mens Benny står solidt
med begge ben i den magre jyske jord.
(Foto: Aage Wiberg).*



I silende morgenregn kl. 8.00 mødte Herning Modelflyveklubs medlemmer op for at klare de sidste forberedelser til årets højdepunkt i dieselcombat, dvs. linestyrer kampflyvning.

Med opkridtede baner, nyt PR-skilt ved vejen, campingvogn til køkken og børneparkering, foromtale i den lokale avis, publikumsafspærring og nyrengrigt klubhus m.v. var vi klar til stævnet. Kl. 9.00 var 12 piloter mødt op til årets Danmarksmesterskab, og med supporters og officials var vi henvend 30 mennesker – kvinder og børn medregnet.

Da regnen stadig silede, og der anedes

Ole Bjeragers flyvning voldte dommeren noget besvær, da han til tider havde svært ved at genkende manøvrerne.

Konkurrencen blev også besøgt af 2 svenskere, som ivrigt noterede og tog billeder, og sidst på dagen kom endnu et Kjoen medlem, som bl.a. eksperimenterede med en fritflyvende Coxmotor.

Søndagen bød på asfalt-ræs, dvs. F2C, Good-Year og Mouse Race.

Jens G. og Luis P. fløj pænt stærkt, når de fløj, men havde ind imellem problemer på jorden. Jan L. og Lars H. havde imponerende pit stop, eller skulle man sige »pit stunt«, hvor model og mekaniker lavede sjove rejehop. Heat og finale blev fløjet med følgende resultater:

1: Jens/Luis	3.48.81	1: Jens/Luis	4.03.85
2: Jan/Lars	4.59.3	2: Jan/Lars	52 omg.

Finale:

1: Jens/Luis	7.58.87	2: Jan/Lars	8.56.31
--------------	---------	-------------	---------

I Good Year debuterede undertegnede som mekaniker med en knækket negl til følge.

Ole Bjerager og undertegnede fik noteret to tider

1: Lars/Ole	6.19.50
2: Lars/Ole	5.43.60

I Mouse fløj ovennævnte konstellation igen med tiderne:

1: Lars/Ole	5.17.80
2: Lars/Ole	5.49.00

Efter flyvning blev præmierne konsumeret med velbehag.

Ref. Lars Formand.

Som dommer havde vi igen i år head-hunted Henning Forbech, og Anders, Jacob og Steen tog tørnen med trækprøven.

Alle deltagere var kompetente piloter med fuld kontrol over deres grej, hvilket generelt gav kampe af god kvalitet. Der var således ingen »nemme kampe«, og alle kunne opleve suset af adrenalin i kroppen. At der blev gået til den, kunne også det ret store forbrug af modeller vidne om. Der var få om nogen, der undgik skadede og/eller afskrevne modeller. Den stigende vind i løbet af dagen havde dog også indflydelse på modelforbruget som følge af den relativt lave tilladte motorkraft.

At der ind imellem var temperamentsudfoldelser i kampene vidner stævnets enlige »diskning« af Bjarne Schou også om, idet han lidt for tydeligt kvitterede for Oles nærkamp i midtercirklen.

Som stævnet skred frem, kunne ingen dog fravriste Bjarne mesterskabet. Endnu en gang blev det bekræftet, at talentparret med stor kamperfaring og rutine skaber vindere. Ole fightede sig frem til sølvmedaljen, og Benny lod sig nøje med bronzen.

Modelmæssig var der intet nyt under himlen. Træmodellerne giver det mest

en lysning i vest, gav vi os god tid med briefing, og da første kamp gik i gang kl.10.10, var regnen hørt op for resten af dagen.

For første gang i mange år var der egentlig processing af modeller og liner. Uffe vejede modeller, og kontrollerede sikkerhedswirer på motorerne. Knud stod for kontrol af linelængde og trækprøve af de godkendte modeller.

Vægten var typisk fra 440-490 g, og kun en enkelt nåede med 413 g tæt på minimumsvægten på 400 g. Enkelte måtte også justere linelængden, mens der ikke var problemer med trækprøven.

stabile fundament for motorerne, og de tåler lettest kampskader. Bjarne og Allans FAI-inspirerede skum/træmodeller med mylar er lette, velflyvende og rimeligt robuste, hvorimod skummodellerne er handicappede af deres relativt dårlige evne til at overleve sammenstød og styrt.

Motorerne var Oliver, Super Tigre, Webra, PAW og en enkelt modificeret Taifun (russer). Efter Oliver's ophør er det desværre blevet vanskeligt at skaffe sig nye kvalitetsmotorer, der er godkendte til Dieselcombat, og det må efterhånden være et spørgsmål, hvor længe vi kan fortsætte med de nuværende regler, hvis vi ikke kan tilbyde nye seriøse tilkommere gode, pålidelige motorer.

Da finalen var overstået hen mod 16-tiden, kunne vi samles om pigernes kaffebord med brød samt præmieoverrækkelse, der fandt sted i et tæt pakket klubhus.

Under kaffehyggen blev DC-reglerne ivrigt debatteret, og flere forslag om andre motorregler samt hastighedsgrænser og modelstørrelser blev diskuteret. Bl.a. foreslog Kim og Benny regler, der vil øge hastigheden og motorkraften, så der vil kunne flyves sikkert i almindeligt dansk blæsevejr.

I øvrigt blev tidtagerholdet ganske godt inspireret af dagens konkurrence. De har nu bestemt sig for at købe Taifuner og lithauerbyggesæt og gå i gang med at bygge combatmodeller i vinter. Derfor: Har I plads i bilerne og interesserede nye medlemmer i klubberne, så tag dem med til stævnerne. Det kunne jo være, at en og anden bliver tændt ved oplevelsen.

Da gæsterne var kørt, da pladsen og huset var ryddet op og kassen for stævnet gjort op, kunne vi kun finde ét væsentligt kritikpunkt vedrørende stævnet, nemlig ølsalget (samt sodavand), som vi klart måtte finde utilfredsstillende lavt. Det viste sig nemlig, da udgifter til streamere, medaljer, præmier, kaffebord, transport for dommere, gravering og film til bladet var gjort op, at stævnets økonomiske resultat var svagt negativt. For at rette op på dette forhold bedes I venligst næste år være opmærksomme på at yde en langt mere målrettet indsats med hensyn til køb af drikkevarer.

Husk på, at dehydrering kan være en alvorlig tilstand – har vi læst om.

Idet vi håber, at alle havde en god dag, ser vi frem til at se jer og flere igen til næste år.

Referat bennyuffeaage.



Fra venstre, Jacob, Keld, Søren, Jesper og Bjarne Simonsen diskuterer motorer i en pause. (Foto: Aage Wiberg).

Resultater:

1:	Bjarne Schou, ALK	3V	8V	13V	17V	20T	22V	23V
2:	Ole Bjerager, Kjoen	6V	12V	15V	19T	20V	23T	
3:	Benny Furbo, Herning	1V	7V	13T	19V	21V	22T	
4:	Allan Korup, Aviator	4V	10T	14V	18V	21T		
5:	Kim Pedersen, Herning	2V	9T	16V	18T			
6-9:	Bjarne Simonsen, Looping Star	4T	11V	15T				
6-9:	Søren Larsen, Looping Star	2T	10V	17T				
6-9:	Jacob Nielsen, Looping Star	5V	12T	16T				
6-9:	Keld Kristensen Looping Star	6T	9V	14T				
10-12:	Jesper B. Rasmussen, Aviator	1T	8T					
10-12:	Calle Fanø, Aviator	5T	7T					
10-12:	Aage Wiberg, Herning	3T	11T					

RC unionen

REFERATER

Jysk Mesterskab den 11.-12. maj 1991

Det var med en vis spænding, at Brande Modelflyveklub gav sig i kast med at arrangere JM i kunstflyvning. Det var klubbens første officielle stævnearrangement. Vi fik god hjælp af Ove Hansen fra naboklubben i Herning i den forberedende fase.

På konkurrencedagene holdt vejret sig nogenlunde, selv om det til tider var bidende koldt. Lidt finregn om lørdagen forhindrede ikke de garvede konkurrencedeltagere i at flyve.

Konkurrencens i særklasse uheldigste deltager var Flemming Scheimann (start nr. 13!): Et æg i første flyvning p.g.a. total død motor; en anden flyvning med motorstop lige efter starten, og senere om aftenen en halsbrækkende testflyvning, hvor det ene krængeror satte sig fast i yderstilling på grund af radiofejl (fugt!). Han reddede kun modellen takket være et par barske kommandoer fra Finn Lerager. Til trods herfor var han med igen søndag og lavede 2 fine flyvninger.

Vi i den arrangerende klub syntes, det var alletiders stævne, præget af en god atmosfære. En passende blanding af kampånd og gensidig hjælpsomhed.

PS: et par strategisk placerede pressemeddelelser gav overvældende omtale både før og efter stævnet i de 3 lokale blade. Det blev også til 6-7 min. i sportsudsendelsen på TV Midt-Vest søndag aften samt en længere præsentation af »min hobby« på DR's P3 ved Bjarne Christophersen.

Ebbe Glarborg

RESULTATER

Klasse A

1. Erik Toft, NRC	3747 Pt.
2. Allan Sørensen, Nusserne	3704 Pt.
3. Finn Lerager, NFK	3241 Pt.
4. Jørn Søvsø, Gudenå	2899 Pt.

Klasse B

1. Ole Kristensen, Haderslev	1697 Pt.
2. Harry Hovgård, Gudenå	1558 Pt.
3. Ove Hansen, Midtjysk	1557 Pt.
4. Per Skovbo, Gudenå	1439 Pt.
5. Flemming Nielsen, Dronninglund	1431 Pt.
6. Ejner Fjort, Falcon	1313 Pt.
7. Flemming Bolderslev, Kolding	1300 Pt.
8. ??? Christensen, Gudenå	1118 Pt.
9. Flemming Schumann, NFK	1017 Pt.

Klasse C

1. Niels Michelsen, Dronninglund	788 Pt.
2. Thomas Møller, Haderslev	721 Pt.
3. Bjarne Christoffersen, Brande	682 Pt.

Falcon Cup

den 25.-26. maj 1991

Resultatliste (se referat i MFN 5/91)

Klasse A

1. Allan Sørensen, Nusserne	4654 Pt.
2. Jørn Søvsø, Gudenå	3774 Pt.

Klasse B

1. Ole Kristensen, Haderslev	2365 Pt.
2. Harry Hovgård, Gudenå	2117 Pt.
3. Rene Andersen, Aviator	2043 Pt.
4. Flemming Nielsen, Dronninglund	2042 Pt.
5. Kim Nielsen, Falcon	1990 Pt.
6. Per Skovbo, Gudenå	1938 Pt.
7. Flemming Bolderslev, Kolding	1605 Pt.
8. Stig Hansen, Falcon	1402 Pt.

Klasse C

1. Bjarne Christophersen, Brande	901 Pt.
2. Ejner Hjort, Falcon	889 Pt.

Rødspætte Cup

2. juni 1991

Søndag den 2. juni var der mødt 10 piloter op til dette års rødspætte-cup i Frederikshavn.

Let skyet vejr og lidt vind var dagens menu, der dog blev krydret med et par baneskit, da vinden drejede et par gange.

Der blev gennemført 4 runder. Dagens hurtigste speed blev fløjet af Peter Juul, og var ca. 17,3 sek. Af dagens 40 speed-flyvninger, var de 11 under 20,0 sek.

På gensyn næste år i Frederikshavn.

Jan Abel

1. Karsten Krogh Jeppesen	5871 Pt.
2. Peter Juul Christensen	5868 Pt.
3. John Rasmussen	5773 Pt.
4. Niels Ejner Rasmussen	5706 Pt.
5. Peer Hinrichsen	5460 Pt.
6. Preben Jensen	5368 Pt.
7. Jan Hansen	5085 Pt.
8. Jesper Jensen	5067 Pt.
9. Jan Abel	4631 Pt.
10. Henrik Andersen	4341 Pt.



Deltagerne i Als Cup.

2-meter Cup

26. maj 1991

Der var mødt 22 mand frem til en meget fin dag, hvad vejret angik, idet vi havde højt solskin samt svag vind.

Desværre var vinden, for vores bane, i den forkerte retning, idet vi måtte flyve på tværs af banen, og til dette måtte vi bruge nogle ældre tove af den spundne type. Dette gav en meget dårlig starthøjde. Vi havde ellers til lejligheden indkøbt 2 nye latextove, men disse kom desværre ikke i brug. Men positivt var det, at det jo var ens for alle.

Vi havde forestået et mindre traktement for at afbøde dette, og jeg tror, alle syntes, det var godt.

Fra KMF skal hermed lyde en tak til alle deltagere for det gode humør på trods af tovenes beskaffenhed. Specielt tak til Arne Buus, som kom helt fra Høbro for at deltage.

Resultaterne taler for sig selv, idet man nok må konstatere, at Stig er meget velflyvende igen i år – så vi må håbe, der er nogen, der kan true ham i de næste konkurrencer senere i år.

Mark Law

1. Stig Christensen	3442 Pt.
2. Poul Møller	3296 Pt.
3. Rene Madsen	3053 Pt.
4. Børge Hansen	2933 Pt.
5. John Olsen	2869 Pt.
6. Arne Buus	2850 Pt.
7. Jens Hansen	2779 Pt.
8. Claus Larsen	2769 Pt.
9. Jens Frederiksen	2766 Pt.
10. Henrik Nielsen	2592 Pt.
11. Jørgen Meier	2588 Pt.
12. Jesper Fehlhaber	2552 Pt.
13. Michael Hansen	2323 Pt.
14. Jørgen Tønnesen	2317 Pt.
15. Claus Hald	2306 Pt.
16. Jan Rønkel	2150 Pt.
17. Jann Persson	2142 Pt.
18. Jan Albert	2093 Pt.
19. Erik Wagn	1970 Pt.
20. Jens Peter Jensen	1943 Pt.
21. Mark Law	1547 Pt.

Als Cup F3B

20. maj 1991

Dette års Als Cup, blev på grund af dårligt vejr afbrudt efter 3 runder.

1. John Rasmussen, BMC	3843 Pt.
2. Karsten Krogh, BMC	3841 Pt.
3. Peter Juhl, BMC	3789 Pt.
4. Peer Hinrichsen, SMK	3779 Pt.
5. Jesper Jensen, SMK	3754 Pt.
6. Jan Hansen, SMK	3610 Pt.
7. Nis Jacobsen, SMK	3443 Pt.
8. Jan Abel, FMK	3428 Pt.
9. Preben Jensen, SMK	3397 Pt.
10. Henrik Andersen	3061 Pt.
11. Niels Ejner Rasmussen, BMC	2888 Pt.
12. Clus Reinke, SMK	2193 Pt.

SM F3F

4. august

1. Carsten Berg Christensen	4000 Pt.
2. Rene Madsen	3840 Pt.
3. Jack Lessel	3815 Pt.
4. Ole Skov Hansen	3743 Pt.
5. Finn Johansen	3634 Pt.
6. Henrik Olsen	3508 Pt.

2-meter Sjællands Cup

11. august 1991

Endelig lykkedes det at forsøge afviklingen af Vordingborg Radioflyveklubs afdeling af Sjællands-Cup.

Men stadig var vejret ikke helt med os, og derfor blev der kun gennemført en runde, hvor vinden hele tiden lå og lurede omkring de 8 sek./m.

Men trods vejret lykkedes det at komme gennem runden uden de store skader, således at en vinder kunne findes, og de fine sponsor-præmier fra Flemmings Hobby, Vordingborg, og Flywood, Næstved, kunne overrækkes på behørig vis.

Jens Frederiksen

1. Rene Madsen	1689 Pt.
2. Claus Larsen	1478 Pt.
3. Stig Madsen	1473 Pt.
4. Børge Hansen	1391 Pt.
5. Jens Frederiksen	1266 Pt.
6. Jørgen Tønnesen	1175 Pt.
7. Jens Peter Jensen	1145 Pt.
8. Jørgen Meier	1056 Pt.
9. Poul Møller	909 Pt.
10. Klaus Hald	550 Pt.

2'nd Danish Open/Ducted Fan

24.-25. august 1991

Holstebro Modellflyveklub havde nok en gang stillet flyveplads samt øvrige faciliteter til rådighed for afholdelse af stævnet på Lindtorp Holstebro Flyveplads.

Lørdagen startede med temmelig frisk vind på tværs af startbanen (asfalt) samt truende skyer og ikke for god vejrudsigt. Ganske rigtigt kom der adskillige særdeles kraftige byger dagen igennem.

Briefing, tilmelding m.m. forløb planmæssigt, og nok en gang konstaterede vi, at et D/F stævne næppe kan afvikles uden tysk deltagelse, da 14 tilmeldte startende ud af 19 i alt var tyskere, dertil 4 danskere og 1 svensker.

De danske tilmeldte var Arvid Jensen med F-16, Leif Poulsen med F-15 og Kfir, Niels Leitritz med MiG-21 og undertegnede med Bae Hawk. Arvid udgik p.g.a. maskinskade – smeltet resonanspotte, jeg p.g.a. mistet højderor på motorvejen – kunne ikke klare 6 timers transport på taget af bilen p.g.a. turbulens.

Pointgivningen følger tæt på de tyske regler. Byggepoint er baseret på 3-plans-tegning og foto af originalen. Der gives ekstra point for flermotorede modeller, modeller der ikke er byggesæt, bremsefaldskærm, bremseklapper, flaps, lys m.m.

Deltagerne skal gennemføre 3 flyvninger, hvoraf de 2 bedste tæller i det endelige resultat. Manøvrerne er opdelt i pligt/valgfrie, hvor de valgfrie har forskellige sværhedsgrader og point. Af manøvrer kan nævnes kubansk/vandret/liggende ottetal, trekantbane, stigende vendekurve, loop, vandret/langsom rulning, rygflyvning, split-S, immelman, lodret rul, touch and go, turn, kombi-

ret immelman/split-S, hat, dobbel immelman, cobrarulning. Af disse udføres 4 manøvrer samt pligtmanøvrerne (start, landing, lav forbi flyvning).

Planmæssigt skulle vi flyve 2 runder lørdag og 1 søndag, men p.g.a. vejret udsattes 2. runde til søndag.

Der findes næppe en gren indenfor modellflyvning, hvor det går så stærkt m.h.t. udvikling. Der er ganske simpelt sket en kraftig udvikling i »performance« i forhold til sidste stævne i 1989, og det kildrer i maven på én, når Alex Weissenböck kommer lavt i medvind med sin F-16, 10 cm over banen og med langt over 200 km/t og 22-25000 o/min. Helt fantastisk var det at høre 2 gasturbinemodeller i luften samtidig – formentlig første gang nogen sinde – fløjet og konstrueret af Reinard Binczyk og Kurt Schreckling. Turbinen var monteret på motorsvævelignende modeller med lille planbelastning, da det statiske tryk kun er ca. 2,5 kp ved 70.000 o/min. Til orientering kan oplyses, at turbinen har ét kompressortrin og ét kraftturbinetrin, og brændstoffet er 80% diesel/20% benzin; forbruget er 1 liter på 3 minutter.

På 1. pladsen kom Rolf Reich med F-86 Sabre i canadiske farver i fantastisk flyvning, der ville være enhver kunstflyvningspilot misundelsesværdig. Modellen var forsynet med egen fan-unit og Rossi 90.

På 2. pladsen kom Günther Schatten med Bae Hawk, egen konstruktion. Virkelig flot flyvning, systematisk og godt vægt/kraft forhold, som medførte store åbne manøvrer. Kraften blev leveret af Rossi 90/Dynamax fan-unit.

3. pladsen blev besat af en svensker, Bo Gustavsson, som stillede op med 2 modeller. Tilsyneladende var dette et klogt valg, da han mistede sin ene model ved radiofejl p.g.a. tordenvejr; dens computer fandt, at det var på tide at skifte program til en anden model – halvvejs i flyvningen. Følgerne var en pludselig lodret – i øvrigt imponerende stigning, som fik en til at tænke på en avanceret manøvre udenfor programmet. Modellen forsvandt i de lavhængende skyer, og sekunder efter med kurs lodret mod jorden med anseelig hastighed. Det største hele stykke af modellen var agterkroppen – længde ca. 30 cm med haleplan og sideror.

Bedst placerede dansker blev Niels Leitritz, som fløj med en velflyvende MiG-15 fra Byron, Byron fan-unit og Rossi 90. I øvrigt var det på et hængende hår, at Niels fløj, da en vinkelarm til krængeroret havde løsnet sig, og silicneslangen på udstødningen var brændt igennem. Ved fælles hjælp og værktøj blev MiG'en flyveklar. Niels' flyvning forløb planmæssigt, indtil trykstudsens røg af; men ved at gå ned på halv gas lykkedes det at gennemføre flyvningen.

Det sociale ikke at forglemme. Som vanligt arrangeredes middag med dertil hørende skyllemidler, og vi var ca. 80 deltagere incl. familie. Der blev overrakt præmier til 1., 2. og 3. pladsen, bedste dansker og mindre trofæer til deltagende piloter. Trofæerne var lidt originale i år, da det var lykkedes at indsamle kompressorblade fra bl.a. SAAB Draken, som blev galsblæst og/eller højglanspoleret, lakeret og monteret på fod. Stor jubel.

Samstemmende må siges, at stævnet absolut indfrie forventningerne, og stemningen var høj overalt. Det siger lidt om forventningerne, når modellflyvere kom så langt fra som Sydtykland – blot for at kigge på. Der blev udvekslet mange erfaringer og vist masser af videofilm – ikke mindst imponerede en film lavet af Kurt Schreckling, som i detaljer beskrev Kurt's gasturbine.

Idet vi håber at se alle piloter, og gerne mange flere DK'ere, næste gang, takker vi Holstebro for indsatsen. Tak til dommerne og alle, der har hjulpet til – det var ind imellem en våd affære. Og tak til RC-Unionens hobbyudvalg for deres støtte.

Med fan'li hilsen
Ducted Fan Danmark
Svend Thomsen

Som vi siger: Når der er luft fra fan'n, går det godt fra banen.

Parade af måske snart fortidige jetmodeller – sådan motormæssigt set.
(Foto: Peter Alstrup)



DM i 2-meter-klassen

den 24.-25. august 1991

Allerede ved tilmeldingen til dette års DM stod det klart, at sjællænderen havde blod på tanden. Da Stig Christensen fra Holbæk ringede for at melde sig til, var det med ordene:

»Jeg hedder Stig Christensen, jeg flyver på kanal 63, og jeg kommer kun efter én ting: pokalen«.

2m-klassemens ophavsmænd var da også mødt talstærkt op, nemlig 15 piloter ud af 31.

Lørdag den 24. august var starttidspunktet sat til kl. 13.30. De første sjællændere ankom til pladsen allerede om natten, hvor klubhuset gav dem tag over hovedet. Hele formiddagen og frem til kl. 13.30 var der en jævn strøm af biler til pladsen. Regnen forhindrede enhver form for smugtræning før konkurrencens start. Kl. 13.30 klarede himlen op, og tov og landestrimler blev hastigt lagt ud. Kl. 14.00 var der beiefing, og kort efter gik den første start.

Den første runde var præget af alt andet end termik. Lidt vind, lidt regn og lidt sol gjorde det svært at opnå de store tider. Efter 1. runde førte Søren Bolet, tæt forfulgt af Lars Henrik Sørensen og John Olsen.

Om aftenen var der spisning og hyggesnak på vandrehjemmet, hvor mange af de udenbys piloter havde søgt husly.

Søndag var vejret helt i top med masser af sol, let vind og god termik. Efter



runde nr. 2 havde Henrik Nedergård havet sig op fra en 13. plads til en første plads efter at have scoret 2199 point ud af 2250 mulige. Søren Bolet var på 2. pladsen, mens Stig Christensen havde listet sig op på en 3. plads. John Olsen lå nr. 4, og Lars Henrik Sørensen var dummet ned på en 8. plads.

Termikken i tredje runde var lidt mere spredt, så der blev virkelig kæmpet under 5, 6 og 7 min. flyvningen. Landingsrunden blev først indledt i sidste øjeblik, hvilket resulterede i flere medvindslandinger.

Arne Buus, der er kendt som en habil termiksniffer, havde stort set fået fine tider dagen igennem. Han havde således flere gange vist, hvordan man »vrider« en 2M svæver ned fra flere hundrede meters højde i løbet af ganske kort tid for ikke at flyve over max. Men da Arnes

flyver i dagens sidste start kom ud af himlen i et lodret dyk, kunne selv konkurrenterne se, at der var noget galt; dette var ikke – som de andre gange – opvisning, men mangel på strøm. Skaderne var, trods det lodrette dyk, minimale.

Ny Danmarks-mester blev John Olsen fra SMSK, nr. 2 blev Stig Christensen fra Holbæk, mens Lars Henrik Sørensen fra Hjørring blev nr. 3. For ikke at alt skulle deles ud i toppen, blev sidste pilot i feltet også beåret med en præmie: et byggesæt til en Blue Phoenix, der venligst var sponseret af AVIONIC. Torben Svan fra SMSK blev den lykkelige ejer.

Tak for et godt stævne til alle, der deltog, samt hjælp til. På gensyn til næste års 2-M konkurrencer.

Jan Abel

Sejrsцерemonien.

Fra venstre: Torben Svan, Stig Christensen, John Olsen og Lars Henrik Sørensen.

(Foto: Erik Sørensen)



Plac.	nr.	Navn	Point	LSFplac.	LSFpoint
1.	22.	John Olsen	5397	1	3000
2.	6.	Stig Christensen	5391	2	2896
3.	17.	Lars Henrik Sørensen	5355	3	2778
4.	9.	Michael Christensen	5520	4	2611
5.	27.	Morten Munkesø	5179	5	2494
6.	16.	Henrik Nedergård	5178	6	2398
7.	32.	Søren Bolet	5120	7	2276
8.	1.	Jan Abel	5102	8	2174
9.	11.	Finn Nielsen	4919	9	2005
9.	31.	Keld Ørum Jensen	4919	9	2005
11.	19.	Ole Thorup	4840	11	1793
12.	25.	Jens Peter Jensen	4750	12	1672
13.	23.	Arne Buus	4716	13	1572
14.	21.	Jørgen Meyer	4566	14	1438
15.	29.	Lars Nielsen	4541	15	1346
16.	4.	Torben Rasmussen	4533	16	1259
17.	13.	Henrik Nielsen	4495	17	1166
18.	24.	Jens Hansen	4553	18	1048
19.	30.	Børge Hansen	4304	19	956
20.	26.	Bo Bøjsen	4280	20	872
21.	15.	Claus Larsen	4231	21	783
22.	3.	Per Johansen	4206	22	701
23.	12.	Mogens Poulsen	4203	23	623
24.	8.	Villy Christensen	4117	24	533
25.	5.	Heine Larsen	4068	25	452
26.	18.	Jesper Madsen	3951	26	366
27.	7.	Stig Riber	3738	27	277
28.	20.	Henrik Flensborg	3394	28	188
29.	28.	Jess Lynggård	3147	29	116
30.	14.	Torben Svan	2748	30	50
31.	10.	Jørgen Tynnesen	808		
32.	2.	Jørgen F. Simonsen	0		

DM i SKALA modelflyvning den 31. august og 1. september 1991

Med 15 deltagere – henholdsvis 7 i DAN-skala, 3 i JUMBO-skala og 5 i F4C – var der lagt op til et spændende DM på Østjydske Model Flyveklubs bane nær Horsens. Og da vi samtidig blev begunstiget af vejret med sol og en flot blå himmel og ikke en vind, der rørte sig før søndag eftermiddag, havde alle deltagere gode muligheder for at vise flyene fra deres bedste side.

Det blev også et spændende DM, hvor der især i DAN-skala blev regnet på mellemresultaterne.

Af spændende fly, der deltog, kan nævnes Berg og Storm III fra flyvnings barndom, KZ IV fra fyrerne og til den yngste ende af tidsskalaen – en F-16.

Lørdagen gik med statisk bedømmelse, og der blev afviklet 1. og 2. flyvning for DAN-skala og F4C. I middagspausen var der arrangeret opvisning af vores nabo flyveklub, hvor der bl.a. var overflyvning med en fuld-skala KZ III. Lørdag aften var der fællesspisning i Hjemmeværnets telt.

Søndag afvikledes resterende flyvninger, og disse var afsluttede kl. 14.00, hvorefter der var præmieoverrækkelse og kåring af Danmarksmestrene kl. 14.30.

På trods af enkelte havarier/nedstyrtninger blev DM afviklet uden større problemer, og der blev vist megen flot flyvning af mange deltagere.

Arvid Jensen og hans kone Bente.



Kim Broholms SE-5
og Ulrik Lützens
Nieuport-28-C1.



Der er få steder, hvor gammelt og nyt mødes på en så fascinerende måde som ved et skala-flyvestævne som her, hvor det er Benny Juhlin's B&S monoplane fra 1911 og Leif Poulsens F-15 – et højaktuelt fly i 1991.
(Foto: Benny Juhlin).

Vi vil fra ØMF's side gerne takke alle, der har hjulpet med at arrangere DM, og især rette en tak til alle vore sponsorer, som har hjulpet med til at få det til at hænge sammen økonomisk. Tak til Rårup Flyveklub, Bikuben, Baltica, Castrol, Thor, FS Motor, Vejle Antenne Service, Hobby Shoppen, L.O. Mortensen, Avionic, Pitch, Randers Hobby og Electro-

nik, Maatoft, Flywood og Ib Andersen Hobby.

Til slut vil vi gerne sige, at det har været en fornøjelse at arrangere DM, og det var dejligt at se så mange skalafly på vores plads. Det var første gang, at ØMF arrangerede DM; men vi håber ikke, at det var sidste gang.

Leif Poulsen

Resultatliste:

DAN SKALA

Deltager

	Fly	Statisk	1. flyvn.	2. flyvn.	3. flyvn.	Resultat
Niels Christian Nielsen	Liberty Sport	182,5	405,0	432,0	476,0	636,5
Knud Aanæs	MFI 9	146,5	430,0	448,0	457,0	599,0
Erik Fredskild	EMB Tucano	236,0	273,0	315,0	357,0	572,0
Jørgen Jensen	D.H. Tiger Moth	176,5	245,0	395,0	343,0	545,0
Arvid Jensen	F16 A	259,5	464,0	0	0	491,0
Knud Jacobsen	Me 109e	80,5	181,0	0	0	171,0
Egon Eskildsen	B.N. Islander	0	0	0	0	0

JUMBO Skala

Per Mikkelsen	Spacewalker	1465,0	1408,1	1463,7	1375,5	2900,9
Erik Jensen	CAP 21	977,5	1247,4	1184,4	1238,0	2220,2
Karsten Iversen	Fokker Dr. 1	649,5	0	0	0	0

F4C

Finn Rasmussen	KZ-IV	1417,5	1611,2	1534,1	1465,1	2990,1
Flemming Jensen	Bücher Lerche	962,0	1474,0	1410,2	1475,1	2436,6
Ulrik Lützen	Nieuport 28 C1	1261,5	637,1	1058,0	1205,2	2393,1
Kim Broholm	SE5	581,5	1204,5	1392,6	1251,8	1903,7
Benny Juhlin	Berg & Storm III	1304,5	699,9	0	0	1654,3



KFK's opvisningsstævne

den 1. september 1991

Sven Abrahamsen fra KFK har sendt både billeder og referat fra klubbens store opvisningsstævne i Soderup.

Der har i RC-Unionen været talt og skrevet meget om modellflyveopvisninger i de senere år, og bestemt ikke uden grund.

For år tilbage var stabiliteten af vort modellflyveudstyr af en så tvivlsom karakter (tænk blot på 27 mhz), at afvikling af et stævne med måske flere tusind tilskuere ikke kunne ske med fuld sikkerhed og derfor ikke var forsvarlig.

I dag er den sikkerhedsmæssige standard af vore anlæg og fly så høj, at det er fuldt ansvarligt at vise vort dejlige isenkram frem for en større kreds end vore nærmeste pårørende.

Det har i mange år været en kær tradition for »modellflyvefreaks« at drage til Tarp ved Flensborg en gang om året for at få en på »modellflyveoplevelsen«.

Men i de seneste år har danskerne vist, at man ikke behøver at drage udenlands for at få en koncentreret modellflyveoplevelse – jyderne, såvel i nord som i syd har været med et par år, så i år besluttede en kærne af KFK's medlemmer at stable et opvisningsstævne på benene,

som et større publikum kunne være tjent med at ofre en søndag eftermiddag på.

Det kræver store forberedelser at arrangere et flyvestævne.

Som bekendt er vejret ikke altid til at stole på, så det er vanskeligt at »lægge bane«, før man kender vindretning og -styrke umiddelbart op til stævnet.

Og så er der parkeringen. Publikum kommer ikke spadserende til et stævne ude på landet, så bondemandens nyhøstede mark lægges om til parkeringsplads. Også her må man satse, for bliver det regn, ender det med pløje! Heldigvis holdt det tørt den dag.

Polititilladelsen må heller ikke glemmes. Parkeringsforbud på landevejen, flere tons skilte køres rundt og stilles op.

Der havde været en fin pressedækning op til stævnet. Lokal-TV, distriktsaviser samt omtale i »landspressen« signalerede, at det kunne blive et tilløbsstykke, og det slog heller ikke fejl: mellem 4000 og 5000 besøgende tog til Soderup den søndag eftermiddag. Det havde selv de mest optimistiske af os ikke regnet med.

En opvisning af dette format kræver en særdeles høj grad af sikkerhed, såvel overfor publikum som overfor piloter. Sikkerheden var i gode hænder hos Ben-

ny Steen Nielsen, som var sikkerhedsansvarlig, så en myndig ledelse, et effektivt senderdepot samt Unionens sikkerhedsnet mellem fly og publikum gjorde, at stævnet kunne afvikles uden uheld.

Erik Jepsen fungerede som stævneleder, og foruden det gode vejr, tørt og med jævn vind, sørgede han for, sammen med 25 mere eller mindre anonyme medhjælpere, at hele stævnet blev afviklet glidende og professionelt.

At man tog sikkerheden alvorligt, skulle vise sig at være en god investering. Luftfartsdirektoratet mødte op med en særdeles kritisk repræsentant, som krævede alle reglementer og BL-forskrifter overholdt til punkt og prikke.

Han kunne have lukket stævnet, hvis der havde været slinger i overholdelsen af reglementerne!!!

Dette er en nyttig oplysning til fremtidige stævnearrangører.

Publikum fik et broget udvalg af modellflyvning at se ved det ca. 3 timer lange opvisningsstævne: Bannerslæb – combat linestyring – rævejagt – stormodeller, heriblandt Henrik Kejlaa's legendariske Metropolitan på 20 kg – speedflyvning – formationsflyvning med Viggen-fly – skalafly – oldtimers – svævefly – kunstflyvning med blandt andet Henrik Abrahamsens Cap 21 stormodel, helikoptere samt meget mere.

Blandt stævnets piloter, som naturligvis alle havde A-certifikat, var inviteret repræsentanter for andre sjællandske klubber. Her mødte blandt andet folk fra »Falken« op. KFK og Falken har et fint samarbejde omkring diverse arrangementer, og ikke mindst på grund af Arne og Keld Hansen kører dette samarbejde i olie. Også tak til de andre klubber, som medvirkede til et vellykket stævne.

Og hvad har vi så lært af dette?

At et velorganiseret stævne med sikkerheden i højsædet samt med lidt held med vejret kan give et stort publikum indsigt i vor dejlige og spændende hobby.

Sven Abrahamsen

Mange stormodeller var udstillet og fløj under showet. I forgrunden er det Sven Abrahamsens Tiger Moth og Piper Cub samt Henrik Abrahamsens Cap 21. Bemærk speakeren Søren Busch, højt hævet over publikum.



Briefing af piloterne ved Erik Jepsen. I midten er det den sikkerhedsansvarlige, Benny Steen Nielsen, mens Elo Petersen til højre lytter skeptisk til. De store tavler holder styr på piloter, frekvenser og flyveprogram.





Årets DM-præmietagere.

DM-kunstflyvning den 31. august/1. september

Grenå Modelflyveklub var vært for årets DM i kunstflyvning med det største deltagerantal i flere år, nemlig 22. Navnlig i klasse B og C er der en markant fremgang.

Mange piloter og hjælpere ankom allerede fredag for at lære pladsforholdene at kende. Om lørdagen var det ret overskyet, så der var ikke problemer med solen (pladsen er sydligt orienteret), men søndag blev det meget flot vejr med sol fra en skyfri himmel, så det gav en del gener både for piloter og dommere.

I klasse A var Erik Toft utrolig uheldig med motorstop i de tre første runder; men i frokostpausen om søndagen lykkedes det at få motoren i A-modellen til at køre, og Erik sluttede med en god fjerde runde, som lige netop gav en tredjeplads foran Jens.

Finn Lerager fra NFK havde en helt ny »Matador« med og fløj sig ved runder på omkring 1200 point til et sikkert danmarksmesterskab.

I B- og C-klasserne var der hård kamp om især de førte pladser, som det også fremgår af resultatlisten. Kvaliteten af de bedste B- og C-piloters flyvning var rigtig god. I hvert fald de tre til fire bedst placerede i hver klasse bør rykke en klasse op til næste år.



Stævnets yngste deltager, Thomas Møller fra Haderslev RC, med farmand Bent som hjælper.

Lørdag aften var der fællesspisning i klubhuset med god mad og drikke. Der blev snakket en hel del om modelflyvning og måske især kunstflyvning den aften/nat.

Et blik ud over pladsen i Grenå med de mange deltageres fly.



Klasse A

1. Finn Lerager, NFK	3617 Pt.
2. Jørn Søvsø, Gudenå	2913 Pt.
3. Erik Toft, NRC	2182 Pt.
4. Jens Jørgensen	2181 Pt.

Klasse B

1. Ole Kristensen, Haderslev	1889 Pt.
2. Flemming Nielsen, Dronninglund	1884 Pt.
3. Rene Andersen, Aviator	1829 Pt.
4. Harry Hovgård, Gudenå	1712 Pt.
5. Flemming Bolderslev, Kolding	1681 Pt.
6. Flemming Schleimann, NFK	1679 Pt.
7. Ejner Hjort, Falcon	1035 Pt.
8. H.L.D. Christensen, Gudenå	899 Pt.

Klasse C

1. Niels Michelsen, Dronninglund	822 Pt.
2. Thomas Møller, Haderslev	799 Pt.
3. Gert Jensen	737 Pt.
4. Preben Broch, Kolding	711 Pt.
5. Brian Madsen	656 Pt.
6. Morten Kaae, NFK	636 Pt.
7. Frode Jensen, Grenå	630 Pt.
8. Per Nymark, Gudenå	481 Pt.

Jumbo

1. Kim Frandsen, Haderslev	2079 Pt.
2. Erik Nymark, Falcon	2049 Pt.

JM F3B 1991

den 8. september 1991

Søndag den 8./9. mødte 11 piloter, plus vore faste hjælpere, op til dette års jydsk mesterskab i F3B på Sønderborg modelflyveklubs flyveplads.

Vi startede med rundstykkerne og fløj derefter 4 runder med en hurtigste speedtid på 18,1 sekunder, fløjet af Peter J. Christensen.

Vejret var godt, dog havde vi et par baneskift i løbet af dagen, idet vinden drejede en smule.

På gensyn næste år, hvor vi håber at se nogle flere nye piloter.

Jan Hansen

1. Peter J. Christensen	5967 Pt.
2. Karsten K. Jeppesen	5877 Pt.
3. Torben Rasmussen	5712 Pt.
4. Jesper Jensen	5634 Pt.
5. John Rasmussen	5422 Pt.
6. Niels E. Rasmussen	5356 Pt.
7. Peer Hinrichsen	5348 Pt.
8. Jan Hansen	5316 Pt.
9. Henrik Andersen	5006 Pt.
10. Preben Jensen	4967 Pt.

2-meter Cup BMF

den 8. september 1991

Der var mødt 18 piloter op til BMF's 2-meter Cup søndag den 8. september, hvor resultatet tæller med i Sjællands Cup.

Der var lovet let vind fra sydvest, men den drejede rundt nogle gange, inden den så gik i vest, og solen kom frem. Det blev en af årets sidste sommerdage med svag vind, termik og megen solskin.

Der blev fløjet 2 runder, og som det fremgår af resultatlisten, vandt John Ol-

sen, og Stig Christensen blev nr. 2 – samme rækkefølge som ved det nylige afholdte DM.

Jens Peter Jensen

1. John Olsen, Club 2, SMSK	3913 Pt.
2. Stig Christensen, Blue Phoenix, Holbæk	3847 Pt.
3. Jørgen Meier, Drifter 2, Borup	3844 Pt.
4. Børge Hansen, Selvkonstrukt., Borup	3634 Pt.
5. Poul Møller, Rufus, Vordingborg	3621 Pt.
6. Jørgen Tønnesen, Selvkonstrukt., NFK	3563 Pt.
7. Morten Munksø, Blue Phoenix, SMSK	3547 Pt.
8. Claus Larsen, Blue Phoenix, Holbæk	3511 Pt.
9. Jens Peter Jensen, Drifter 2, Borup	3429 Pt.
10. René Madsen, Selvkonstrukt., NFK	3429 Pt.
11. Jens Frederiksen, Gnome 2-M, Vordingborg	3362 Pt.
12. Jan S. Nielsen, Riser, Borup	3314 Pt.
13. Ivan Lassen, Blue Phoenix, Borup	3287 Pt.
14. Claus Hald, Riser, SMSK	3164 Pt.
15. Kai Andersen, Blue Phoenix, Borup	3037 Pt.
16. Erik Nienstedt, Selvkonstrukt., NFK	2825 Pt.
17. Jesper Madsen, Riser, SMSK	2599 Pt.
18. Henrik Nielsen, Club 2, SMSK	1849 Pt.

2-Meter, NFK

21. september

Årets sidste 2-Meter konkurrence i Grand Prix turneringen blev afholdt på NFK's flyveplads ved Langstrup Mose.

Konkurrencen startede kl. 10.00 i perfekt vejr for 2-meter modeller, d.v.s. svag vind, solskin og masser af termik.

Op ad dagen friskede vinden lidt op, uden at det dog gav problemer.

Som det fremgår af omstående resultatliste for Sjællands Grand Prix turneringen, havde Stig Christensen fra Holbæk modellflyveklub allerede sikret sig 1. pladsen inden starten på den sidste konkurrence. Et tillykke til Stig med sejren.

Der var således kun spænding om 2. og 3. pladsen i Grand Prix turneringen, som gik til henholdsvis René Madsen fra NFK og Børge Hansen fra Borup Modellflyveklub.

Dagens konkurrence blev vundet af Jens Peter Jensen fra Borup Modellflyveklub, som var virkelige godt flyvende i både 1. og 2. runde.

Efter konkurrencen enedes man om, at der også til næste år skal afholdes en 2-meter Grand Prix turnering for Sjællands modellflyveklubber.

Tak for en god flyvesæson 1991 og på gensyn til næste år.

René Madsen

1. Jens Peter Jensen	3790 Pt.
2. René Madsen	3775 Pt.
3. Carsten Berg Christensen	3600 Pt.
4. Poul Møller	3539 Pt.
5. Børge Hansen	3516 Pt.
6. John Olsen	3511 Pt.
7. Jørgen Tønnesen	3328 Pt.
8. Klaus Hald	3307 Pt.
9. Lars Toftgaard	3303 Pt.
10. Henrik Andersen	3188 Pt.
11. Stig Riber	3121 Pt.
12. Jens Frederiksen	3119 Pt.
13. Hans Møller Andersen	2883 Pt.

Endelig resultatliste for Sjællands Grand Prix turnering.

1. Stig Christensen, Holbæk	39 Pt.
2. René Madsen, NFK	36 Pt.
3. Børge Hansen, Borup	32 Pt.
4. John Olsen, SMSK	28 Pt.
5. Poul Møller, Vordingborg	25 Pt.
6. Claus Larsen, Holbæk	21 Pt.
7. Carsten Berg Christensen, NFK	20 Pt.
7. Jens Frederiksen, Vordingborg	20 Pt.
9. Jørgen Tønnesen, NFK	19 Pt.
10. Jens Peter Jensen, Borup	16 Pt.
11. Jørgen Meiner, SMSK	14 Pt.
12. Mark Law, Kalundborg	11 Pt.
13. Keld Hansen, SMSK	10 Pt.
14. Jens Hansen, SMSK	8 Pt.
14. Niels Hassing, NFK	8 Pt.
16. Lars Toftgård, NFK	6 Pt.
16. Jesper Madsen, SMSK	6 Pt.
18. Arne Buus	5 Pt.
19. Klaus Hald, SMSK	4 Pt.
19. Morten Munksø	4 Pt.
21. Christian Buhl, NFK	2 Pt.
22. Henrik Andersen, NFK	1 Pt.
22. Stig Riber, SMSK	1 Pt.
22. Henrik Nielsen, SMSK	1 Pt.
22. Torben Swan, SMSK	1 Pt.

Vinderholdene fra DM 1991:

Fra venstre er det fra F3C-A: nr. 3 Lars Jensen, nr. 2 Michael Nygaard og nr. 1 K.H. Nielsen. Dernæst fra F3C-B: nr. 3 Jan Rothe Olsen, nr. 2 Klaus Hansen og nr. 1 Arne Jensen. I bageste række er det dommerne, fra venstre Hans Larsen, Benny Fjord og Flemming Pedersen.



DM F3C - A + B

den 12. og 13. oktober 1992.

F3C - A

1. K. H. Nielsen, Nuserne	2987,5 Pt.
2. Michael Nygaard, Nuserne	2951,5 Pt.
3. Lars Jensen, OMF	2692,5 Pt.
4. Søren Østergaard, Nuserne	2381,0 Pt.
5. Henrik Rasmussen	2324,0 Pt.
6. Peter Wædeled, Falcon	2193,5 Pt.

Udtagelses point efter 3 udtagelser, ÷ den dårligste flyvning:

1. K. H. Nielsen, Nuserne	2000,0 Pt.
2. Michael Nygaard, Nuserne	1981,5 Pt.
3. Lars Jensen, OMF	1681,5 Pt.
4. Søren Østergaard, Nuserne	1663,5 Pt.
5. Henrik Rasmussen	1650,5 Pt.
6. Peter Wædeled, Falcon	1563,0 Pt.
7. Lars Pedersen	1198 Pt.

DM F3C - B

1. Arne Jensen, OMF	3000,0 Pt.
2. Klaus Hansen, Zero	2537,5 Pt.
3. Jan Rothe Olsen	2526,0 Pt.

Lidt beklageligt, at der kun var tre i B-klassen, så ring efter det nye B-program, og klø på, der er plads til mange, og vi har det faktisk ret så hyggeligt.



RC-unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med radiostyrede modeller. Årskontingentet er kr. 270,-.

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

Bestyrelse:

Hans Jørgen Kristensen,
Haderslev RC,
Arild Larsen, Modelflyverne Århus,
Klaus Egeberg, KFK,
Erik Jepsen, KFK,
Keld Hansen, Falken,
Steen Høj Rasmussen, SMSK,
Jørgen Kaae Hansen,
Modelflyverne Århus.

Sportsudvalget:

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

Styringsgrupper:

Kunstflyvning
Finn Lerager
Kærvej 7, Lystrup. 3550 Slangerup,
tlf. 42 27 86 06

SVÆVEMODELLER:

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

SKALAMODELLER:

Benny Juhlin
Havrevej 37, 2700 Brønshøj
tlf. 31 60 29 37

HELIKOPTERMODELLER:

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

Hobbyudvalget:

Ole Burild
Mosevej 7, 4261 Dalmose
tlf. 53 58 82 92

Flyveplads-udvalget:

Pt. Sekretariatet

Salgsafdeling:

Heidi Hansen
Jernbanevej 4, 4262 Sandved
tlf. 53 75 67 02

Frekvenskonsulent

Frede Vinther
Volvevej 5, 8240 Risskov
tlf. 86 17 56 44

RC-unionens sekretariat:

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

RC-Unionens udvalg

Efter repræsentantskabsmødet den 27/10-91, er der sket få ændringer i de forskellige udvalg.

Vi bringer hermed sammensætningen.

SKALAGRUPPEN

Benny Juhlin, RFK Slangerup, Hugo Dueholm, Take Off., Ulrik Lützen, Årlev Mfk.

KUNSTFLYVNINGSGRUPPEN

Finn Lerager, NFK, Ejner Hjort, Falcon, Anders Rasmussen, Haderslev RC.

SVÆVEFLYVEGRUPPEN

Torben Svan, SMSK, Jens Peter Jensen, BMF, Erik Sørensen, Hjørring Mfk.

HELIKOPTERGRUPPEN

Benthe Nielsen, Nuserne, Rasmus Thorsen, Zero, Lars Jensen, OMF.

Sportsudvalgets formand vælges i bestyrelsen.

HOBBYUDVALGET

Ole Burild, Falken, Egon Eskildsen, Modelflyverne Århus, Kim Frandsen, Haderslev RC.

Der vælges desuden et medlem fra bestyrelsen.

Husk kontingentet

Kontingentet for medlemskab i RC-Unionen for året 1992 forfalder til betaling den 7. december 1991.

De, der ikke fornyer medlemskabet, vil ikke være forsikrede efter 31/12-1991, og det vil specielt få betydning for de medlemmer, som flyver med jumbofly, idet det ikke er tilladt at flyve med modeller over 7 kg uden RC-Unionens udvidede forsikring.

Hvis du af den ene eller anden grund ikke længere ønsker at være medlem, vil det være en stor hjælp, hvis du meddeler dette til sekretariatet i stedet for blot at lade være med at betale.

Hvis du ikke allerede har betalt, vil det være en god idé, at få det gjort nu, idet der ellers bliver problemer med levering af Modelflyve Nyt nr. 1/92.

Salgsafdeling i RC-Unionen

På grund af stort arbejdspress i sekretariatet har vi i samråd med unionens bestyrelse besluttet at dele sekretariatet i en salgs- og en know how afdeling.

Det betyder, at køb af tegninger, bomærker og T-shirt ikke længere kan ske igennem sekretariatet.

Desuden er udlejning af videofilm også overgået til salgsafdeling. Så når det gælder køb eller videoleje, må I fremover tage kontakt til Heidi, som mange af jer nok kender, idet hun er gift med Keld Hansen, medlem af bestyrelsen.

Jeg glæder mig til samarbejdet med Heidi, og jeg håber, at I alle vil være behjælpelige, så Heidi ikke bliver træt af, at hun har påtaget sig dette job.

Heidi Hansens adresse er: Jernbanevej 4, 4262 Sandved, tlf. 53 75 67 02.

A-Certifikater

- 1039 Ebbe Glarborg, Brande Mfk.
- 1040 Sten Kristensen, Silkeborg Mfk.
- 1041 Brian Mortensen, Nakskov Mfk.
- 1042 Christian Gaifort, Falken
- 1043 Michael Lisbjerg, Nordvestjysk RC
- 1044 Lars Thomsen, Viborg Mfk.
- 1045 Jens Frederiksen, Vordingborg Rfk.
- 1046 Peter Lund Nielsen, Ribe Mfk.
- 1047 Aksel Olesen, Viborg RC
- 1048 Søren Helsted Pedersen, Odense Mfk.
- 1049 Eric Berth, Nykøbing/Rørvig RC
- 1050 Per Larsen, Nykøbing/Rørvig RC
- 1051 Palle Trier Keldsen, Woodstock
- 1052 Stig Andersen, Sønderborg Mfk.
- 1053 Bjarne Birkmose, Ringkøbing Mfk.
- 1054 Dan Severinsen, Dragsholm RC
- 1055 Jørgen S. Jespersen, Thy RC
- 1056 Orla H. Christensen, Borup Mf.
- 1057 Claus Larsen, Holbæk Mfk.
- 1058 Niels Christiansen, Dragsholm RC
- 1059 Steen Damsgaard, Flyvefisker
- 1060 Flemming Larsen, OMF
- 1061 Torben Brettschneider, RFK, Slangerup
- 1062 Allan Mortensen, Kolding RC
- 1063 Per Simonsen, Jysk Luftcirkus, Spjald

RSD-Diplomer

A-Diplom

- 087 Ole Blomseth, Hjørring Mfk.
- 088 Ole Christiansen, Falken

Naturligvis var også RC fint repræsenteret ved indvielsen af den nye lufthavnsbygning i Karup. Keilaas Metropolitan er altid en fremragende reklame for RC-sporten.



Repræsentantskabs- mødet den 27/10 1991

RC-Uniøns årlige repræsentantskabsmøde blev afholdt i et »Drivhus« på Øer Maritime Feriehotel i Ebeltoft med i alt 108 personer til stede.

Sædvanen tro blev Jørgen Holsøe valgt til mødeleder. Ved afstemning viste det sig, at ikke én stemte imod, så Jørgen takkede for valget. Arild Larsen blev valgt til mødesekretær.

Formanden Benny Steen Nielsen bød her efter velkommen og gik så over til den mundtlige beretning, som bringes her i uforkortet form.

Efter aflæggelse af denne var der naturligt nok en del kommentarer fra salen.

Initiativpokalen blev overrakt til en meget overrasket Benthe Nielsen for det store arbejde, hun gør i helikoptergruppen, samt for sin loyalitet over for RC-Uniøns.

På grund af den korte tid, vi har til rådighed før dead line, kan vi desværre ikke nå at få et kortfattet referat med i dette nummer.

Et fuldstændigt referat af mødet, vil blive udsendt som Kluborientering.



Benthe Nielsen ses her med RC-Uniøns Initiativpokal, som hun fik overrakt ved repræsentantskabsmødet den 27. oktober.

Formandens mundtlige beretning

Jeg går ud fra, at I alle har læst RC-Uniøns udsendte årsberetning, så jeg vil i stedet benytte formandens mundtlige beretning til at tale om samarbejde og loyalitet overfor den forening, man er medlem af: RC-Uniøns.

Allerførst vil jeg vende tilbage til sidste års repræsentantskabsmøde. Kort fortalt kom det på 1990 repræsentantskabsmødet til en

Regnskab og budget i sammendrag

Driftsregnskab for perioden 1/19-90 - 30/9-91

Indtægter:

Kontingenter	791	823
Andre indtægter	15	25

Regnskab 90/91
i 1000 kr.

Budget 91/92
i 1000 kr.

806 848

Udgifter:

Rest-kontingent til KDA for året 1990	20	0
Kontingent til DMF + køb af blade	376	390
Sportsudvalget	37	100
Hobbyudvalget inkl. videogruppen	19	30
Forsikring	61	90
Øvrige samlede udgifter	278	283

Resultat før renter

Primær drift	15	÷ 45
Renteindtægter	52	50
Bonus fra forsikring	6	-
Kursregulering/gevinst	8	-

Årets overskud

81 5

konfrontation mellem KDA-tro medlemmer af RC-Uniøns og de medlemmer af RC-Uniøns, der anså KDA's økonomiske krav for urimelige.

At nogle medlemmer under debatten så at sige »fik ørene i maskinen«, må de selv have været ude om. Nu viser det sig jo tydeligt at disse medlemmer, uden at de ville indrømme det sidste år, var ude i KDA's ærinde. Det kan bevises tydeligt nu ved, at de selv samme af vore medlemmer er med som medstiftere og bestyrelsesmedlemmer i den nye af KDA oprettede RC landsforening »RC Sport Danmark«. Hvor er disse medlemmers loyalitet over for RC-Uniøns og de beslutninger, der blev taget på sidste års repræsentantskabsmøde?

RC-Uniøns og KDA mødtes i november 1990 til forhandlinger. Her fremkom RC-Uniøns med flere forslag til en løsning af kontingent og FAI problematikken. Bl.a. foreslog RC-Uniøns, at modellflyverne kunne oprette en selvstændig konkurrenceunion. KDA's svar var entydigt nej, så det kan jo nok undre, at KDA så selv 1/2 år efter opretter en lignende union med navnet »RC Sport Danmark«.

Det lykkedes altså ikke RC-Uniøns at få en aftale i stand med KDA, der stadig forlangte, at RC-Uniøns skulle betale samme enhedskontingent, som KDA har forlangt hele tiden. KDA erkender helt åbent, at de simpelthen truer RC-Uniøns med deres FAI monopol til at gennemføre deres økonomiske krav.

Pr. 31/12-1990 ophørte samarbejdet mellem KDA og RC-Uniøns, ved at KDA har opsagt kontrakten mellem de to unioner. KDA opretter så i foråret 1991 den nye RC landsforening, RC Sport Danmark, og KDA overdrager umiddelbart herefter rettighederne til udstedelse af FAI sportlicenser til denne forening, med på det tidspunkt ca. 18 medlemmer. Nu er KDA så ude af den ulovlighed, som KDA begik, da de i januar 1991 meddelte FAI, at ingen danske RC piloter måtte flyve i FAI konkurrencer.

Det skal siges ganske tydeligt og klart, at RC-Uniøns ikke har haft nogen som helst

indflydelse i forbindelse med oprettelsen af foreningen »RC Sport Danmark«. Alt er tilsyneladende foregået direkte mellem nogle få af vore egne medlemmer og KDA, helt og aldeles uden om RC-Uniøns.

RC-Uniøns har optaget forhandlinger med »RC Sport Danmark« for at forsøge at afklare situationen indenfor dansk modellflyvning. Forhandlingerne er endnu ikke nået så langt, at der her i dag kan forelægges en egentlig samarbejdsaftale de to modellflyveorganisationer imellem, selvom RC-Uniøns har gjort sit til, at det skulle være tilfældet.

Med den kunstige situation, der nu er opstået inden for dansk modellflyvning, ved at KDA blander sig i modellflyveforhold, må vi håbe på, at der kan komme en fornuftig samarbejdsaftale i stand mellem RC-Uniøns og RC Sport Danmark.

Der er i breve og tillige også i dagspressen, via enkelt medlemmer, fremkommet skarpe udtalelser mod RC-Uniøns. Fra et enkelt medlem er der direkte kørt en hetz mod næsten alle indenfor RC-Uniøns. Når så samme person selv har startet sin egen RC landsforening op, der skal konkurrere mod RC-Uniøns, og samtidig anvender en sammenlutning af klubber til at give sine meninger mere vægt, så nærmer sagen sig det groteske. Hvad denne sag har kostet af tid for RC-Uniøns, det er ikke småting.

Jeg håber, at denne person er her til stede i dag, så han kan fortælle, hvor hans loyalitet er at finde, hos RC-Uniøns eller i den af ham startede union?

Men lad mig til slut sige, at RC-Uniøns i dag er en selvstændig organisation, der styres af modellflyvere for modellflyvere, og det håber jeg, at den vil vedblive med at være fremover.

Vi har i dag mange seriøse og loyale medlemmer i RC-Uniøns, og de skal have tak for, at de loyalt bakkede RC-Uniøns op.

Til allersidst, en tak til alle, der har været med til med deres arbejde, at give RC-Uniøns endnu et godt år.

Benny S. Nielsen
Formand RC-Uniøns

Nye kontaktadresser

4 klubber har ændret kontaktadresse:

Sydflyns Modelflyveklub

Finn Rasmussen, Kohavevej 8, 5932 Humble,
tlf. 62 57 15 08

Bogense Modelflyveklub

Bjarne Jæger, Adelgade 139, 5400 Bogense,
tlf. 64 81 18 84

Elektro Flyve Klubben af 1987

Finn Frederiksen, Mosekærvej 7, Kulhuse,
3630 Frederiksværk, tlf. 42 33 07 37

Vestsjællands RC-Klub

Knud Hansen, Bakkegårdsvej 93, Gyrstinge,
4100 Ringsted, tlf. 53 64 51 98

6. Gert Jensen	8 Pt.
8. Preben Broch	7 Pt.
8. Helge Andersen, NFK	7 Pt.
10. Jørgen Jensen, Falken	6 Pt.
10. Brian Madsen	6 Pt.
12. Frode Jensen, Grenå	4 Pt.
13. Per Nymark, Gudenå	3 Pt.

Jumbo

1. Erik Nymark, Falcon	19 Pt.
2. Kim Frandsen, Haderslev	10 Pt.
3. Hans J. Kristensen, Haderslev	9 Pt.
4. Niels Schieldrup, NFK	8 Pt.

Nye programmer

Fra 1. januar 1992 indføres nye programmer for A- og B-klassen. Når dette læses, er programmer, manøvrebeskrivelse m.v. tilsendt alle piloter, der har deltaget i indeværende år.

Materialet kan tilsendes ved henvendelse til styringsgruppen.

Ud over de nye programmer indføres en sænkning af det maksimale støjniveau fra 96 dBA til 94 dBA, målt på 3 meters afstand fra modellen.

A-program (1992 og 1993)

1. Start	k	1
2. Omvendt kubansk ottetal		3
3. Stall turn m. halve rulninger		2
4. Langsom rulning		3
5. Halvt firkantet loop m. halv rulning op		2
6. 45 grader ned, med positiv snaprulning		3
7. Humpty bump		2
8. Firepunktrulning		4
9. Halvt indvendigt loop		1
10. Firkantet liggende ottetal fra top		5
11. 2 omgange rygspind (ud retvendt)		3
12. Dobbelt Immelmann m. hele rulninger		4
13. Top-hat m. kvarte rulninger (ud på ryg)		2
14. Omvendt Avalanche		4
15. Halvt udvendigt firkantet loop m. hel ruln.		3
16. Humpty bump fra top m. halv rulning ned og 4/8 punktrulning op		4
17. Halvt firkantet loop m. 2/4 punktrulning ned		2
18. Figur M m. 3/4 rulninger op og ned		5
19. Stall turn m. hel rulning opad		3
20. Modsat 2 punkt rulning		4
21. Immelmann		2
22. 3 omgange spind		3
23. Landing		1

I alt k 66

B-program (Nordic)

1. Start	k	1
2. 2 indvendige loop		2
3. Halvt omvendt kubansk ottetal		1
4. 2 vandrette rulninger		3
5. Halvt kubansk ottetal		1
6. Firkantet loop		3
7. Immelmann		1
8. 2 udvendige loop		3
9. Split-S		1
10. Top Hat (uden rulninger)		2
11. Stall turn		1
12. Trekantet loop		3
13. Halvt indvendigt loop		1
14. Rulning fra ryg til ryg		3
15. Halvt firkantet loop		1
16. Cobra rulning		3
17. Halvt firkantet loop og 1/2 rulning		1
18. 3 omgange spind		2
19. Landing		1

I alt k 34

C-stævner

Skulle der være klubber, der kunne tænke sig at afholde et C-stævne til næste år, hører jeg meget gerne om det. Styringsgruppen vil sørge for dommere m.v..

Dommere

Jeg vil her takke vores dommerstab for deres deltagelse/arbejde ved årets stævner.

Da der, som det fremgår ovenfor, kommer nye programmer for A- og B-klassen, er det ekstra vigtigt, at dommerne er godt uddannet og derfor deltager i det næste dommerkursus.

Vi vil også gerne have udvidet dommerstaben; især fra Sjælland er der ikke nok. Så hvis der er nogle af unionens medlemmer, der kunne tænke sig at være med, så henvend jer endelig til styringsgruppen.

Finn Lerager

Orientering fra kunstflyvningsgruppen

Ja, så gik den sæson, og den har sandelig været en fornøjelse at følge.

For andet år i træk er deltagerantallet øget kraftigt, og jeg glæder mig allerede til næste år.

Desværre har vi ikke haft mulighed for at deltage ved stævner i udlandet i år, men regner helt bestemt med at deltage ved EM i 1992.

Top 5, 10 eller 20 liste

Resultaterne efter årets 4 udtagelsesstævner.

A-klassen

1. Erik Toft, NRC	28 Pt.
2. Finn Lerager, NFK	27 Pt.
3. Jørn Søvsø, Gudenå	25 Pt.
4. Allan Sørensen, Nuserne	19 Pt.
5. Jens Jørgensen	7 Pt.

B-klassen

1. Ole Kristensen, Haderslev	30 Pt.
2. Harry Hovgård, Gudenå	25 Pt.
3. Flemming Nielsen, Dronninglund	22 Pt.
4. rene Andersen, Aviator	16 Pt.
4. Flemming Bolderslev, Kolding	16 Pt.
6. Flemming Schleimann, NFK	15 Pt.
7. Ejner Hjort, Falcon	14 Pt.
8. Per Skovbo, Gudenå	12 Pt.
9. Keld Hansen, Falken	9 Pt.
10. Ove Hansen, Midtjysk	8 Pt.
11. Peder G. Pedersen, Dragsholm	7 Pt.
12. H.L.D. Christensen, Gudenå	6 Pt.
12. Kim Nielsen, Falcon	6 Pt.
14. Stig Hansen, Falcon	3 Pt.

C-klassen

1. Thomas Møller, Haderslev	28 Pt.
2. Niels Michelsen, Dronninglund	20 Pt.
3. Bjarne Christophersen, Brande	18 Pt.
4. Morten Kaae, NFK	10 Pt.
5. Kåre Christiansen, Falken	9 Pt.
6. Henrik Grotrian, NFK	8 Pt.

Orientering fra skalastyringsgruppen

Dette år har været en lidt bevæget begivenhed i sportslig henseende. Det skyldes flere ting. Det store internationale skalastævne for '91 skulle være europamesterskabet, men det blev officielt aflyst på grund af Golfkrigen. Og så var der vores konflikt med KDA, så vi ingen sportslicenser kunne få.

Grunden til europamesterskabets aflysning var en anden end Golfkrigen. Uofficielt fortælles det, at den i virkeligheden skyldes, at man fandt, at dette stævne i for høj grad lignede verdensmesterskabsstævnerne, og at det også var omtrent de samme, der deltog. Det har været gode stævner at deltage i, og da vi havde et godt hold udtaget hertil, som nok havde kunnet stå sig, var det ærgerligt for os. Men på grund af vores konflikt med KDA havde det nok været et spørgsmål, om vi alligevel havde kunnet deltage, da vi jo ikke i 1991 kunne få sportslicenser. Forhåbentlig er dette problem løst, når I læser denne orientering.

Vores udtagne hold kom alligevel til et udenlandsk stævne. Norske, svenske og finske skalafolk arrangerede nemlig et nordisk skalastævne, hvor man kunne udtage en nordisk mester, i stedet for EM-stævnet. Dette stævne fandt sted i Elverud i Norge, og her fik vi lov til at deltage uden sportslicens. Det var vores hold glade for, og selvom stævnet måske ikke var helt i top sportsligt set, var de danske deltagere enige om, at de fik en stor, udbytterig oplevelse af stævnet, der jo var arrangeret lidt pludseligt.

På den nationale skalafront er vi imidlertid så godt som tilfredse. En fejl i Modelflyve Nyt, hvor fire skalatræf var faldet ud af stævnekalenderen, gav ikke disse stævner mange deltagere; til gengæld var de skalatræf, der stod i kalenderen, velbesøgte, og medlemmerne havde glæde af dem.

Vores DM-skala i alle klasser, der blev afholdt af Østjysk MFK i nærheden af Horsens, var en glædelig oplevelse. Modellerne var kønne, og man kunne se en mærkbar udvikling i retning af kvalitet for alle tre klasser. Der var i alt 15 deltagere, og det er et pænt

antal for skala. Det var dejligt at se, at man kom fra alle dele af landet; det viser os, at hele landet nu er med i skalainteressen. Stævnet var vellykket med en virkelig god og positiv stemning og megen udveksling af erfaringer deltagerne imellem.

Vores internationale konkurrencehold blev udtaget; det er de tre først placerede i F4-C-klassen og vinderen i Jumboklassen, så vil det vise sig, om der er økonomiske muligheder for dem til at deltage i VM-skala i 92. Dette stævne finder nemlig sted i USA, og rejsen med modeller kan godt være dyr dertil. Hvis ikke det lykkes at deltage her, vil vi sigte på Nordisk Mesterskab i Finland til næste år.

For øvrigt har skalagruppen afholdt flere opvisninger med succes på Danmarks Flyvemuseum i årets løb.

Ved rejser til klubber rundt om i landet og via andre informationer har vi konstateret, at der bygges mange skalaflymodeller i Danmark til rigtig hyggelig flyvning. Det synes vi er godt. Vi håber, at der er nogle af disse mange skalaflyvere, der opdager det sjove ved at deltage i vore stævner og i skalasporten. Således at vi bliver rigtig mange til vore arrangementer i 1992. Vi håber, at vi bliver et stort antal, der kan nyde skalasporten sammen!

*God byggeglæde til vinteren,
Benny Juhlin.*

Orientering fra helikoptergruppen

Nyt i 1992

Fynsk mesterskab F3C - A + B afholdes i april i Odense Modellflyve Klub.

A = 4. og sidste udtagelse til EM i Østrig 1992.

Sjællandsk mesterskab F3C - A + B
A = udtagelse til WM i Østrig 1993

Jysk mesterskab F3C - A + B
A = udtagelse til WM i Østrig 1993

Danmarks mesterskab F3C - A + B
A = udtagelse til WM i Østrig 1993

Nyt B-program:

Kan fås hos styringsgruppen. Læg mærke til, at der også er fire konkurrencer i B-klassen i 1992, og det vil der være fremover.

Et hjertesuk:

Vi mangler dommere. Hvis du har lyst, har vi evnerne til at uddanne dig til en god helikopter-dommer.

Vi skal have to dommerseminarer først på året, så ring til mig, og meld dig til.

Hvis du efter seminaret stadig har lyst til at være helikopter-dommer, var det jo forsøget værd, så kom ud af busken; vi har brug for dig.

Ring til Benthe, tlf. 75 88 54 54

Modeltegninger fra RC-unionen

1. GROKKER	kr. 30,-
Højvinget motormodel med siderorsstyring. Spændvidde 900 mm. Motor 0,8-1 cm ³ . Til 2 kanaler.	
2. SPITFIRE (Tore Paulsens originale tegning)	kr. 45,-
Semiskalamodel til kundstflyvning Spændvidde 1600 mm. Motor 10 cm ³ . Til 5 kanaler.	
3. SPITFIRE (ny udgave - omtalt i MFN nr. 2/87)	kr. 65,-
Semiskalamodel til lettere kunstflyvning. Spændvidde 1600 mm. Motor 6,5-10 cm ³ . Til 4 kanaler.	
6. KATANA 2 tegninger	kr. 90,-
Højvinget siderorsmodel specielt for begyndere. Spændvidde 1410 mm. Motor 3-5 cm ³ . Til 3 kanaler.	
7. MINI KOBRA	kr. 35,-
Lavvinget motormodel med krængor. Spændvidde 730 mm. Motor 0,8-1 cm ³ . Til 2 kanaler.	
8. SAAB J-21	kr. 35,-
Lavvinget motormodel med krængor og skubbende motor. Spændvidde 740 mm. Motor 0,8-1 cm ³ . Til 2 kanaler.	
9. T-17	kr. 45,-
Semiskalamodel, spændvidde 1200 mm, motor 3,5 ccm, 4 kanaler.	
10. SPITFIRE MK IX 2 tegninger	kr. 150,-
Skalamodel størrelse 1:6,9, spændvidde 1620 mm, motor 10 ccm totaks, 4 kanaler.	
11. VIDUNGE SMT FALCON	kr. 70,-
Lavvinget stuntmodel, spændvidde 1210 mm, motor 3,5-4,5 mm. 4 kanaler	
12. KZ VII (omtalt i nr. 2/89)	kr. 100,-
Semiskalamodel, 1:6 (2 tegninger)	
13. ELLERTEN	kr. 65,-
14. STAR	kr. 55,-
Højvinget begynder-motor-model. Spændvidde 1800 mm. 3 kanaler.	
15. S.E. 5a (omtalt i nr. 1/89)	kr. 90,-
Semiskalamodel, spændvidde 1500 mm. motor 3,5 ccm firtaks	
16. KZ II TRÆNER (byggevej. i MFN 1/90)	kr. 100,-
Semiskalamodel 1:6, spændvidde 1700 mm, vægt 3,1 kg, motor 11,5 ccm 4 takt. incl. 2 tegninger.	
17. FLØJTE MARIE (omtalt i MFN 1/86)	kr. 45,-
Semiskalamodel, spændvidde 1180 mm, motor 3,5 ccm - til 3 kanaler, incl. byggevej.	
18. KZ I semiskalamodel 1:6 (omtalt i nr. 6/90)	kr. 65,-
<i>Alle tegninger er incl. eksp.gebyr og porto.</i>	
RC Unionens bomærke, lille selvklæbende	kr. 3,00
RC Unionens bomærke, stort selvklæbende	kr. 5,00
RC Unionens bomærke, broderet på stof	kr. 25,00
Lovbæftet methanolmærkat, selvklæbende pr. stk.	kr. 3,50

Jeg bestiller herved følgende tegninger:

_____ stk. tegning nr. _____	_____ à kr. _____	ialt kr. _____
_____ stk. tegning nr. _____	_____ à kr. _____	ialt kr. _____
_____ stk. tegning nr. _____	_____ à kr. _____	ialt kr. _____
_____ stk. unionsmærker, små	_____ à kr. 3,00	ialt kr. _____
_____ stk. unionsmærker, store	_____ à kr. 5,00	ialt kr. _____
_____ stk. unionsmærker, stofbroderede	_____ à kr. 25,00	ialt kr. _____
_____ stk. methanolmærke	_____ à kr. 3,50	ialt kr. _____

Samlet pris kr.

Pengene skal vedlægges i check udstedt til RC-unionen.
Eller beløbet indsættes på girokonto nr. 3 26 53 66

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Klip kuponen ud - eller skriv din bestilling på et kort - og send ind til:

BEMÆRK NY ADRESSE:

RC-UNIONEN · Salgsafdelingen · v/Heidi Hansen · Jernbanevej 4 · 4262 Sandved · Tlf. 53 75 67 02

Liste over RC-Unionens videofilm

- ☆ Nr. 1 Segel Flugparadis, RC-svævefly.
- ☆ Nr. 2 Grossflugtag Ramstein.
- ☆ Nr. 3 Flugmodellbau, Dortmund 1984.
- ☆ Nr. 4 Luftcirkus Harsewinkel 1984.
- ☆ Nr. 5 Model Helikopter.
- ☆ Nr. 6 Flugmodellbau 1983.
- ☆ Nr. 7 Turbofan.
- ☆ Nr. 8 Berkeby 1984, RC-fly skala træf.
- ☆ Nr. 9 Haderslev RC-Show 1985.
- Nr. 10 Modells grand RC illusions, skala, line, fritfly.
- Nr. 11 Mamphis Belle, Fight for the sky.
- ☆ Nr. 12 Thonderbult, Desert Bonanza.
- ☆ Nr. 13 The battle of Britain.
- Nr. 14 Spitfire MK IX.
- ☆ » Nr. 15 Holbæk miniflyver træf 1984.
- ☆ Nr. 16 Jumbo flyvning 1986.
- ☆ Nr. 17 Kombi video – Harsewinkel 84, Barkeby 84.
- ☆ Nr. 18 Bl. RC-fly
- ☆ Nr. 19 Flyopvisning, Værløse, Aalborg.
- ☆ Nr. 20 Barkeby 1985.
- ☆ » Nr. 21 Nåløjjet, Danmarks radio.
- ☆ » Nr. 22 19 Internationale KZ rally Stauning, 1986.
- ☆ Nr. 23 Skala VM Norge 1986.
- ☆ Nr. 24 DM Skala, Borup 1986.
- ☆ Nr. 25 Helikopter for begyndere, DM Viborg 1986.
- ☆ Nr. 26 Filskov Cup, AMC Hobby fly træf 1987.
- ☆ Nr. 27 Helikopter DM 86, opvisning VM 86.
- Nr. 28 RC Svævemodeller, DM højstart BMC 1986.
- Nr. 29 Convair Metropolitan, bygning spændv. 4 meter.
- Nr. 30 Robbe Charter, for begyndere.
- ☆ Nr. 31 Flyveopvisning Tirstrup 50 år 1986.
- Nr. 32 Flyopvisning med RC-modeller, begyndere.
- ☆ Nr. 33 Videoglimt ikke RC bla P 51 Chipmunk.
- Nr. 34 VM Svæveflyvning Tyskland 1987.
- Nr. 35 Veteranfly 1914-18 War Birds ww 2.
- Nr. 36 Svensk flyveopvisning, Saab 50 år, Airbus.
- ☆ Nr. 37 Byron originals show. US navy blue Angels o.a.
- Nr. 38 Søflyvetræf KFK-Falken 1987.
- ☆ » Nr. 39 VM Frankrig 1988 sort/hvid.
- Nr. 40 Harriara Historie.
- Nr. 41 Veteranflyvestævne Frankrig 1988.
- Nr. 42 Havilland, Mosquitos.
- Nr. 43 Wind in the wires + testflyvning af Concorde.
- Nr. 44 Helikopter Filskov DM skala 1988, indv. Randers ny flyveplads.
- Nr. 45 Glimt af Dansk fly historie 1906-1938.
- Nr. 46 Historiens vingeslag.
- Nr. 47 Dakota 1936-1985 + the battle of Britain memorial Flight.
- Nr. 48 Historien om Lancaster.
- Nr. 49 Byron Expo 1988.
- ny Nr. 50 Ducted fan stævne Tyskland 1990.
- ☆ » Nr. 51 Helikopter, Filskov, TV SYD.
- Nr. 52 Søflyvetræf 1989.
- ☆ Nr. 53 Påskeskrænt + Højstart, Hanstholm.
- ☆ Nr. 54 Zonen, redningskorps flyvehistorie.
- ☆ Nr. 55 Norske piloter i England under 2. verdenskrig.
- Nr. 56 Stuka, bygning af model, rigtig fly.
- Nr. 57 KFK 30 år + gl. optagelse fra EP + EM, rekord flyvning.
- Nr. 58 Flying the P51, how to fly the 826.
- Nr. 59 Princetons, Low Reynolds notest.
- ny Nr. 60 Glimt af Dansk flyvnings historie 1918-50 2.
- Nr. 61 DM skala 1990, Ducted Fan Vamdrup, besøg.
- ny Nr. 62 Wings of history Shuttleworth part 1.
- ny Nr. 63 Faszination Impeller.
- ny Nr. 64 KFK luftcirkus 1991.
- ny Nr. 65 Tarp 1991.
- ny Nr. 66 Kunsten at lave en propel.
- ny Nr. 67 Historien om F14.
- ny Nr. 68 Bygning af Decathlow.
- ny Nr. 69 Ducted Fan Holstebro (færdig sidst nov.).

PS ☆ Master bånd med dette mærke er i arkiv.

» Master bånd med dette mærke kan ikke lånes, grundet dårlig kvalitet eller copyright.



Linestyrings-Unionen (CL-unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modelfly. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) og Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Årskontingentet er for 1992, 225,- kr. for direkte medlemmer.

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

Nærmere oplysninger herom fås fra

Linestyrings Unionens sekretariat:

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

Unionsformand:

Lars Jørgensen
Dalstrøget 82, 1.
2860 Søborg
Tlf. 31 85 34 23

Næstformand:

Henrik Ludwigsen
Studekrogen 3
3500 Værløse
Tlf. 42 65 54 51

Linestyringsredaktør:

Luis Petersen
Østergårds Allé 28
2500 Valby
Tlf. 36 30 05 51

Ungdomsklubkontakt:

Fritz Steffensen
Elmevej 25
4140 Borup
Tlf. 53 62 68 37

Regeludvalg:

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

Regeludvalg, dieselcombat:

Benny Furbo
Sofiendalvej 22
7400 Herning
Tlf. 97 13 32 36

Sommerlejrudvalg:

Jan Lauritzen
Borups Allé 22, st.th.
Tlf. 31 35 37 51

DM-udvalg:

Carsten Thorhauge
Snekkerstensvej 18
9270 Klarup
Tlf. 98 31 89 74

PR-udvalg:

Åge Wiberg
Valdemarsvej 275
7400 Herning
Tlf. 97 12 82 42

Klubfortegnelse 1992

Aviator's Modelflyvere
Ole Bisgård 98 13 86 55

Haderslev Modelflyveklub
Kurt Pedersen 74 52 51 01

Herning Modelflyveklub
Aage Wiberg 97 12 82 42

Modelflyveklubben Comet
Luis Petersen 36 30 05 51

Modelflyveklubben Kjøven
Jan Lauritzen 31 35 37 51

Modelflyveklubben Orkan
Jørn Ottesen 42 17 66 62

Modelflyveklubben WECO
Ove Andersen 98 26 91 13

The Looping Star
Bjarne Simonsen 75 32 27 38

Trekantens Modelflyveklub
Niels Lyhne-Hansen 75 86 62 19

Aarhus Linestyryngsklub
Bjarne Schou 86 18 43 59

Nordiske kvinders flyvekonkurrence 1992

Linestyryngsunionen har modtaget en invitation til at deltage i

Nordiske Kvinders Flyvekonkurrence 1992.

Konkurrencen løber af stablen i dagene 12.-16. august 1992, med træning 8.-11. august, og den afholdes i Oppdal, Sør-Trøndelag, i Norge.

Formålet med stævnet er at give mulighed for sjov og god flyvning for alle afdelinger indenfor de nordiske flyveklubber, d.v.s. faldskærmsudspring, svævefly, sportsfly, ballon, modelflyvning, kort sagt: det hele, og det afvikles som en slags air-game.

Stævnet tager sigte på at forøge kvindelig deltagelse i flyvning ved at bruge medierne til at synliggøre de kvinder, der allerede er i sporten.

Oppdal er et center for mange aktiviteter, såsom hi-king og rafting, men først og fremmest med en nyåbnet lufthavn og center for mange forskellige flyveaktiviteter.

Og HVAD kommer det så os ved?

En hel del; for invitationen gælder også os, kvinderne i dansk linestyret modelflyvning.

Vi er ikke ret mange aktive kvinder i Danmark; i Sverige er det ikke bedre, og Norge er et rent U-land ikke bare med hensyn til kvinder, men med linestyryng i det hele taget, så lad os endelig gribe chancen til lidt P.

Selv om linestyret modelflyvning er en disciplin, hvor manden absolut ingen fortrin har, så er der alligevel en tendens til, at vi vælger at støtte gemalens »karriere« i stedet for at tænke på vores egne muligheder.

Her er en fin anledning til at gribe knoglen igen og vise, at det kun er, fordi vi er flinke, når vi ikke tæver mændene.

Jeg kunne forestille mig, at vi stillede op

Konkurrencekalender 1992

For at en konkurrence regnes for officiel, skal unionssekretariatet have besked, og indbydelsen skal offentliggøres i Modelflyve Nyt senest 14 dage FØR stævnet afholdes.

Bemærk, at bladets deadline som regel er 6 uger før udgivelsen.

Danske stævner

4.-5. april Flyvedag, hjemme, alle klasserne, Speed, Minispeed, Teamrace, Good-Year.

6.-7. juni Limfjordsstævnet, Aviator, Aalborg, alle klasser undt. Dieselcombat.

3.-11. juli Sommerlejr, Aalborg, klasser: ALT.

5.-6. sept. Dansk Mesterskab, Aviator, Aalborg, Alle klasser undt. dieselcombat og mouse-race.

Udenlandske konkurrencer:

?/maj Oxelø Sund cup, Oxelø Sund, Sverige F2A,B,C,D, G-Y, speed open.

20.-25. aug. VM, Hradec Kralove, Tjekkioslovakiet, F2A,B,C,D, F4B.

?/august Vesterås, Sverige, F2A,F2C, Good-Year.

med kunsthøjvning og/eller combat, men vi kan i princippet stille op i alle vores 9 klasser.

Mænd er tilladt som hjælpere, så det kan passende kombineres med en ferietur, og priserne er yderst rimelige.

Syntes du også, at det er en god ide, så kontakt mig:

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

FAI Subcommittee F2C Team Race

Under dette års EM i Polen blev regler og jury guides nøje gennemgået.

Når man sidder i en jury tre mand høj, ser man hurtigt manglerne, når en pludselig opstået situation ikke dækkes af reglerne. Dette skete også i år, og Derek Heaton, Karlis Ploins og undertegnede var enige om at forsøge sikkerheden skærpet under flyvningen, samt at skabe klarhed over ansvarsfordelingen i juryarbejdet, ved at foreslå diverse regelændringer til FAI.

F.eks. kan et jury medlem favorisere et hold ved ikke at lægge mærke til ulovligheder. (For at give en advarsel kræves samtykke fra alle tre jury medlemmer).

Vi har derfor medarbejdet F2C juryguiden og fremsendt den til FAI sammen med de engelske forslag til regelændringer.

Luis Petersen

Sportslicens

Den er et must, hvis du vil flyve udenlands, eller til Europa-, verdens- og nordiske mesterskaber.

Den erhverves ved at indsende et (velligende, om muligt) pasfoto til sekretariatet. Gør det nu i god tid – 2 x postvæsen tager sin tid.

Prisen er den samme som for at få fornyet en gammel licens, men i 1992 er den hoppet op på kr. 50,- efter at have stået stille i mange år.

T-shirts

Da T-shirts med Linestyryngsunionens logo er udgået – reelt har den længe været udsolgt i voksenstørrelse (L og XL) – koges der på, hvad der skal erstatte dem.

Har du nogle forslag, så giv Pia et ring på 98 31 91 98. Jo flere kreative tanker, jo bedre.

En løsning her og nu kan være, at du anskaffer dig en rød eller hvid poloskjorte og så syr unionens stofmærke på; det koster kun 22 kr.

Dit vinge-mærke kan eventuelt syes på skulderen.

Det ser flot ud, og det er så op til dig selv at bestemme trøjens størrelse, facon og kvalitet (læs: pris).

JBR

Prisliste

TRANSFERS – pr. stk.	2,-
TRANSFERS – pr. stk.	16,-
STOFMÆRKE	22,-

Tegninger

BOOMY – Diesel Combat	25,-
COYOTE – Stunt/Begynder 1,5 ccm	25,-
DIESELLA – Diesel Combat	25,-
DOMINATOR – Combat Træner	25,-
FILUR – Stunt/Begynder 2,5 ccm	15,-
FOCUS JUN. – Stunt 2,5 - 4,5 ccm	25,-

FOCUS SPEED – Speed F2A 2,5 ccm	25,-
FOKKER D.VII – Profil Skala	
Stunt 6 ccm	25,-
KLOTZ JUNIOR – Team Racer	25,-
LIL' QUICKIE – Good Year Racer	25,-
MJØLNER – FAI-Combat	25,-
PIRAT – Stunt 6-8 ccm	35,-
SILVER GHOST – Stunt 6-8 ccm	35,-
SPEEDY GONZALES –	
Stunt 2,5-3,5 ccm	25,-
STARLETT – Stunt 5-6 ccm	35,-
SPIRIL – Combat 0,8 ccm	25,-
TANGENT I – Mouse Racer	25,-
ZERO – Profil Skala Stunt 2,5 ccm	25,-

Indeks

Generelt

Old Warden – besøg på den engelske veteranflyveplads	1:31
Der var engang ... Dansk modellflyvnings historie	2:19
Brug begreberne rigtigt (vedr. servoers ydelser)	2:30
Kunsten at vælge gløderør	2:31
Det rigtige gløderør	2:32
Nürnberg Messen	3:10
En dag får jeg ram på dig – om luft-til-luft foto	3:37
BL 9-4: Luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 20 kg	3:43
Model Pilots Association	4:10
Sådan gør du dig velkommen i klubben!	4:15
Duxford – besøg på museet	4:18
Et »værkstedsbesøg« hos Kaj Sørensen, tidl. Fibaro Modeller	5:18
Modellflyve Nyts præmie-krydsord	6:15
Shuttleworth – The Historic Aeroplanes	6:24

Bygning af modeller – byggetips

McDonnell Douglas F-15 Eagle	1:8
Fløjte Marie i størrelse 1:5	1:14
KZ VIII	1:34
Minisvæveflyet »Merlin« (m. tegning)	2:27
SE 5A i skala 1:4	2:34
KZ IV (m. tegning)	3:25
Hopla – linestyret model for begyndere (m. tegning)	4:11
Klubflyvr'n – i Grenå Modellflyve Klub	4:26
Mini A-1 – svævemodel til højstart (m. tegning)	4:27
»Telemaster 66« – den bedste RC begyndermodel	4:30
Alternative vinger til din 2m-svæver	5:20
Kamilla – foromtale af kommende byggeprojekt	5:26
Jumbo – fritflyver til inden- og udendørs brug (m. tegning)	6:14
Magnus I til linestyrt (m. tegning)	6:20
Den sidste Draken (m. tegninger)	6:27
Good-Year model (m. tegning)	6:38

Tests af modeller og byggesæt

X-Cell 40	1:13
ACRO*WOT fra Chris Foss design	1:19
Attila	1:40
Phantom II	2:9
Et moderne svævefly	2:1
2-meter svæveren Sunny	3:23
2-meter svæveren Rufus	4:16
Modeltech	5:15
Den tjekkiske Mentor	6:12

Vintage og Oldtimer modeller

Vintage-Modeller I	1:16
Vintage-Modeller II	2:16
Oldtimer eller ej?	4:14
Vintage-Modeller III – Den røde Zephyr	5:10
Oldtimer – ja tak!	5:17
Oldtimermødet 1991	6:16
Historien om »Victory«	6:17

Flyveteori

Slope Soaring – skræntflyvning	1:42
--------------------------------	------

Motorer og tilbehør

Elmotor-test	4:21
Syntetiske smøreolier contra M-olie (risinus-Olie)	4:34
Rødt er sexy – om Shuriken .050 og .061	4:36
ABC--AAC--HACA--NIHA – om overfladebelægninger i modelmotorer	5:14
De tyske jetmotorer	6:22

Brændstof

Methanol er giftigt	2:33
---------------------	------

Produktinformation

Fibafilm	1:52
Accuer til RC brug	3:15
Automatisk ladeapparat	3:40
Robbe-katalog på dansk	4:32
Sidste nyt om beklædning – Solarkote	6:19
Software-update (Futaba FC 28)	6:58

Læser-til-læser-tips

Pas på ... Om flutter	1:7
Nitter – kropsbygning – kabinelås – fjeder – spartling – blyklodser – epoxy – cutoff – hængselsav – egne transfers	1:44
Motorcrowl – hjemmelavede overføringsbogstaver – limfidus – selvkylende film	2:36
Skabeloner til opretning – bukning/bøjning af træ	3:24
Reparation af knækket glasfiberkrop	3:33
Vingemontering m. silikone	3:39
Er vingen lige – laminering af balsa – brug dyvler – kantskærer	3:40
Pladsproblemer? – pianotråds-lager	4:32
»Prøv med snabel« (cyanolim) – skæring efter skabelon	6:58

1991

Anmeldelser

Bøger – video – film

Bøger vedr. elektroflyvning	4:25
RC-Einbau in Flugmodelle – Fascination	
Nurflugel – A Windsock Datafile Special –	
Albatros Fighters – Model-Motorenpraxis	5:28

Personalia

Leif Damgaard Jørgensen død	3:8
-----------------------------	-----

Fritflyvning

Lidt om EZB modeller	1:12
Fritflyvning ... anno 1991	2:24
Et 4-grams F1B-F1H haleplan (tegning)	3:39
Ultralet m. folie	3:39
CTC-26 profil (tegning)	3:39
Svetsko Prvensto Aero Modelara »SPAM« – VM i fritflyvning	5:30

Linestyling

Hvorfor er det »altid« de samme, der vinder i Team-Race?	2:14
Hvad dækker Linestydingsunionens forsikring?	2:48
Fra cirklen: HOKI M 15 TR – landingshjul – speed	3:34
Fra cirklen: Rødt er Sexy (Shuriken .050 og .061)	4:36
Limfjordsstævnet 1991	4:38
Fra cirklen: Er tiden løbet fra de eksisterende mouse-raceregler? Linestydings-VM og DM-rekorder	5:32
EM i linestyling	5:35
Linestydings sommer '91	5:37
DM '91	5:38
Fra cirklen: Good-Year model (m: tegning) – Rapport fra linestydings-subcommitteen	6:38
DM i Dieselcombat	6:41

Radiostyling

Almelt

Vedr. periodiske radiosvigt	1:43
Skitræf på Sjælland	2:38
RC-Unionens stævnekalender 1991	2:43
Vandflytræf	5:46
RC-Unionens videofilm – fortegnelse	6:54

RC Skalamodeller

Fokker CV – »R«-maskinen fra 1925-1940 (m. tegning)	1:25
---	------

Lysander var også bombefly	1:30
KZ VIII	1:34
SE 5A i skala 1:4	2:34
KZ IV	3:25
KZ VIII og KZ IX – spørgsmål og svar	5:24
NM '91	5:40
DM '91	6:46

RC Svæveflyvning

Flyslæb – en af de lidt mindre anvendte metoder	1:22
Slope Soaring – skråntflyvning	1:42
Et moderne svævefly	2:10
DM i 2-meter-klassen	6:45

RC Kunstflyvning

DM '91	6:48
Nye programmer	6:52

RC Elektroflyvning

Elektromotorer og fartregulatorer til el-fly	1:38
Årslev Modelflyveklub sætter strøm på	2:12
Accuer til RC brug	3:15

RC Helikoptere

X-Cell 40	1:13
Indflyvning af helikopter	3:18
Gysertimen for helibegyndere	5:25
DM F3C-A + B	6:49

RC Ducted Fan

McDonnell Douglas F-15 Eagle	1:8
2'nd Danish Open/Ducted Fan	6:44

Klubber – Unioner – Forbund

RC-Unionen: Information vedr. forhandlinger med KDA	1:49
RC-klubber – fortegnelse	2:40 og 3:47
RC-Unionens love	3:41
Orientering til RC Unionens medlemmer vedr. KDA og RC Unionen pr. 29. juni 1991	4:8
Orientering vedr. RC Sport Danmark og RC Unionen	4:9
Linestydings-Unionens generalforsamling '91	5:50
RC Unionens repræsentantskabsmøde 1991	6:51

»Prøv med snabel«, Software-update

siger Poul Erik fra Witzel Hobby, hvis man klager over problemer med cyanolim, der ikke kan komme ud af flasken. Den lidt kryptiske bemærkning får man forklaringen på, når man ser limflasken med Røket cyanolim. Med den følger nemlig et tyndt rør til at sætte ned i den normale spids – den, der altid stopper til med størknet cyano. I dette rør størkner kun meget lidt lim, og det tørre lim kan meget nemt presses ud med en finger-negl. En yderligere fordel ved røret er, at det med det er meget nemt at komme en lille dråbe lim på svært tilgængelige steder.

Den i øvrigt på alle måder udmærkede cyanolim importerer Witzel Hobby fra firmaet Deluxe Materials sammen med en hel stribe af andre nyttige sager. Blandt andet kan nævnes Model Lite – en letvægts spartelmasse, det er meget let at slibe i, Aliphatic Resin – en hurtigtørrende trælim, der ligeledes er meget let at slibe i, og Aeropoxy – en tynd epoxy til brug ved glasfiberbeklædning af vinger og krop. Epoxy har i den sammenhæng den fordel, at den kan bruges sammen med langt de fleste andre materialer. *PNM*

xy0:5,10robbe Futaba FC 28, der nu har været på markedet i Danmark i fire måneder, er, som nogle vil vide, et meget avanceret computeranlæg.

Ved henvendelse til Maaetoft (tlf. 86 44 75 44) kan der nu fås et software-update, som – fortælles det – forbedrer dette anlægs grundfunktioner og dets betjeningskomfort. Dertil kommer nogle nye muligheder, specielt for helikopter- og kunstflyvningspiloter.

Det sendes med en engelsk- eller tysksproget teknik-info med detaljeret beskrivelse af de nye muligheder.

RC-Helikopter

Et tysksproget modelblad, fra FLUG UND MODELTECKNICK, udkommer 1 gang om året. Bladet har 100 sider og koster i Tyskland 14,80 DM.

Et modelblad, som følger med i modelhelikopterens udvikling. Endvidere tages specielle emner op, f.eks. en test og sammenligning af 2 blads stabilisator løse rotorhoveder og en omfattende test af hoved- og halerotorblade.

Det vurderes, at bladet er et godt køb for videbegærlige helikopterinteresserede.

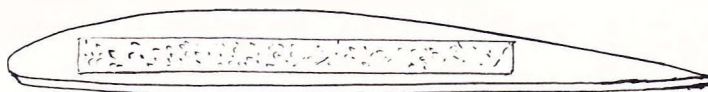
Benthe

Tip

En god idé, når man skal skære mange ribber ud efter en skabelon, er at lime et lag fint sandpapir på begge sider af skabelonen. Sandpapiret forhindrer dels, at skabelonen glider på balsaplade, der

skal blive til ribber, og dels, at fingrene glider på skabelonen. Det sidstnævnte kan føre til, at der kommer nogle grimme blodpletter på det lyse træ.

PNM



Airlife



DAVID OGILVY

Shuttleworth The Historic Aeroplanes

David Ogilvy

This is the totally new, full colour guide to the Shuttleworth Collection, the world's most famous collection of flyable historic aeroplanes, dating from the birth of flight until World War II, based at Old Warden aerodrome in Bedfordshire, U.K.

Many of the aeroplanes on show are the world's sole surviving specimens of their types, yet they also fly. The very highest technical skills are required to restore and maintain these aircraft to stringent safety standards, as even the youngest aircraft is of a type that has been out of production for thirty years, while the oldest was built eighty years ago.

The guide also includes information on the popular Display Days at Old Warden when these historic aircraft take to the air, weather permitting.

The ongoing maintenance and restoration work at the Collection is featured, as the existing aircraft need to be kept in the best possible condition, while others need careful reconstruction to restore them to their former glory.

This book will provide the aviation enthusiast with a valuable addition to the available literature on early aircraft.

215 x 215mm, 144 pages, 110 colour photographs

1 85310 083 3 (Paperback) **£9.95**

1 85310 106 0 (Casebound) **£14.95**

All Airlife books are available from good booksellers. In case of any difficulty, they may be obtained direct from the publishers:

Airlife Publishing 101 Longden Road · Shrewsbury SY3 9EB · Telephone: 0743 235651 · Fax: 0743 232944

Post and packing: £3.00 per book. Payment by sterling cheque/Access/Visa accepted.





Opslagstavlen

Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige køb- og salg-annoncer af modelfly og tilbehør til modelfly. **Annoncer for andet bliver brutalt smidt i papirkurven.** Samme omfangs-
rige depot bliver også endestation for ulæselige annoncer, annoncer uden afsender 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.

Annoncer til Opslagstavlen skal indsendes en måned før bladets udgivelse til:

Modelflye Nyt

Kastanievej 4, 5884 Gudme

En ting til ... Annoncer til Opslagstavlen, rettelser til allerede indsendte annoncer og lignende modtages kun pr. brev. Så selvom du omhyggeligt indtaler din annonce på Modelflye Nyts telefonsvarer, vil den under ingen omstændigheder komme med i bladet. Du skal skrive den ned (skriv tydeligt!) og indsende den inden dead-line.

Sælges: Stenson Voyager 108-II, spv. 2,57 m – fra 30 ccm i kvartskala, kr. 998,-. Robin R-2000, spv. 1,7 m, skala 1:5, beregnet til 4-takt 20 ccm, kr. 1.100,-.

Kurt H. Petersen, tlf. 86 29 40 71

Sælges: Gradmåler, Schlüter til rotorblade, kr. 200,-. 22 ccm »Sueva« motor m. dæmper, kr. 1.000,-.

Evald, tlf. 86 62 36 02

Sælges: O.S. Gemini, 20 ccm 4-takt boxer motor, kun kørt en time. Piper Cub, spv. 270 cm, 90% færdigbygget. Prisidé: kr. 4.000,-.

Jørn, tlf. 30 86 88 30 evt. 97 44 26 62

Sælges: F-16 anlæg m. dual rating + lineær kanal, 6 servoer, kontakter, accuer og lader, kr. 1.750,-. Mosquito el-svæver, spv. 2,5 m m. Speed 600 motor, klappropel og power Switch samt accu, flyveklar, kr. 800,-. Fast Eddie byggesæt, kr. 275,-. Gnome 2 m svæver byggesæt, kr. 350,-.

Jens, tlf. 53 79 94 43

Sælges: Helikopter-tilbehør: Vario Mekanik m. reservedele, Rossi 60 Fi motor, resonanspotte, Graupner gyro NEJ-1001 og 2 servoer 4421, 4021, kr. 6.000,-.

Tlf. 64 81 25 84

Sælges: Ny, flyveklar CALYPSO Mk. II kunstflyver, spv. 175 cm, beregnet til 10 ccm, kr. 1.200,-. Evt. motor til denne. Storsvæver 400 cm DISCUS m. optrækkeligt hjulæ og næsekopling, glaskrop og skumvinger, kr. 2.000,-.

Henrik Andersen, tlf. 42 86 28 68

Sælges: Optima svævefly m. vingeposer, kr. 1.100,-. Comet svævefly, u. modtager/servoer kr. 2.500,-, m. modtager/servoer kr. 5.250,-.

Jan, tlf. 86 80 19 60

Sælges: Kaj Sørensens Sia Marchetti SF 260, spv. 244 cm, vægt 11 kg m. ny 44 ccm Super Tartan. Flyveklar m. nyt radioudstyr, aldrig fløjet. Identisk med og bemalet som demo-modellen på Danmarks Flyvemuseum. Kr. 8.500,-.

Allan S., tlf. 75 32 26 56

Sælges: Jet Ranger helikopter m. Vario mekanik, 10 ccm Webra Speed. resonansrør og gyro, lakeret i rød brillianteffekt og hvid, kr. 5.000,-. Concorde, 2,65 m lang, m. 2 stk. renoverede HP 40 Gold Cup, kr. 2.500,-.

Preben, tlf. 42 17 21 16

COCKPIT VIDEO

Capital 676:
Realtime. Optaget under flyvning fra Dublin til Luton. Oplev alle procedurer og al kommunikation. 80 min. VHS. kr. 270,00 incl. porto. Ring, så sender vi katalog over vores Realtime Cockpit videoer.

Tlf. 42 98 37 96
Ole Nielsen Produktion
Tjele Allé 12. 2800 Lyngby



BREV

Frankeres
som
brev

Tidsskriftet Modelflye Nyt
Nørrevænget 3
DK-5762 V. Skerninge

Sælges: Byggesæt til »Tourist« CO2 modelfly, spv. 690 mm, CO2-motor m. propel, tank og div. udstyr, komplet og i org. emballage, kr. 275,-. »Garfield«, flyveklart brættfly for 6,5 - 7,5 cm motor, kr. 250,-.

Karsten Ottosen, tlf. 74 83 24 35 (efter 18)

Sælges: 1 stk. sender Multiplex profi 2000, 1 stk. Multiplex combilader, 3 stk. halvfærdige Saphier til kunstflyvn., 1 stk. Super Tiger 61 ABC Longstrong, 1 stk. OS 61 ABC Longstrong m. udstødn. og manifold, 5 stk. Nano BB Servoer, 1 stk. Profi servo til optræk., 1 stk. startkasse m. pumpe og powerpanel, 1 stk. værktøjskasse m. mange dele, 1 stk. modtager DC 9, 1 sæt optrækkeligt to-bens underst.

Stefan Sørensen, tlf. 97 14 51 85

Sælges: Progo M. OS 40 motor + 1 servoe, kr. 1.600,-.

Erik, tlf. 39 69 43 74

Sælges: Multiplex MC 3030 radio m. dobbelt-super modt., div. ekstra udstyr, kr. 5.000,-. Flyveklar Lockheed helikopterkrop m. vinkeldrev, kr. 1.300,-. Lockheed glasfiberkrop, kr. 500,-. BO 105 glasfiberkrop, kr. 500,-. Nyt vinkeldrev 40°, kr. 350,-. Komplet Hünér heliudst., kr. 350,-. Graupner Vario mekanik, kr. 2.500,-.

Tlf. 42 30 62 60

Sælges: Concept 30 SE samt Futaba heliradio, komplet m. tilbehør + reservedele, kr. 5.800,-. Schlüter-stumper, friløb, tandhjul m.m.

Tlf. 31 67 24 81

Købes: Godt begynderfly m. krængeror, højde-, sideror og motorreg. Ikke nødvendigvis færdigbygget. Alt andet ekstraudstyr til seriers begynder.

Allan Therkelsen, tlf. 53 70 64 95 (ml. 17-21)

Sælges: Ny Graupner Maxi højvinge, spv. 160 cm m. OS MAX 40 SF ABC – evt. bytte. Byggesæt til Bücker Bü 180 Student, påbeg.

Jørn, tlf. 98 31 92 14

Købes: Graupner Cherokee byggesæt.

Christian Lyck Hansen, tlf. 74 68 72 97

Sælges: 2 stk. Laser 200 Jombo, 1 stk. Flipper lavv., 1 stk. Draken, 1 stk. Snoppy, 1 stk. Rossi m. bagudst., 1 stk. H.P. 61, 2 stk. resonansrør til Titan 38.

Bent Møller, tlf. 74 52 63 72

Sælges: Ny Spitfire, spv. 203 cm m. OS 35 ccm motor og 5 stk. servoer, kr. 5.000,-. Scala motorsvæver m 10 ccm motor, kr. 2.200,-.

Bent, tlf. 97 51 23 00 (efter 16)

Sælges: 1. stk. OS resonansrør m. forrør til 10 ccm motor, kr. 300,-. 1 stk. ED resonansrør u. forrør til 6,5-10 ccm motor, kr. 150,-. 1 stk. Super Tigre standard dæmper til 30 ccm motor, kr. 150,-. 1 stk. pneumatisk, 2-benet understel til modeller op til 12 kg, kr. 1.200,-.

Henrik Hammer, Egevangen 301,
7190 Billund, tlf. 75 33 20 08 (efter 15)

Sælges: 10 ccm motor m. ABC cylindersæt og bagudst., kr. 350,-.

Evan Andersen, tlf. 86 46 34 12

Sælges: DB Nieuport 24, spv. 234 cm, næsten træfærdig, kr. 2.000,-.

Tlf. 97 14 53 85

Sælges: Komplet Multiplex Roland Expert anlæg, aldrig brugt, 5 servoer, defekt Enya 40 m. dæmper, OS Max 35 FP m.m., kr. 3.000,-. Hobby boremaskine, transformator, næsten ikke brugt, kr. 300,-.

Michael, tlf. 74 48 65 98 (efter 17)

Sælges: Fabriksnyt Futaba FP-5 FGE, 35 MHz fjernstyringsanlæg, komplet m. accuer, oplader og 2 servoer, i org. emballage, kr. 1.250,-. Hans Arbøl, tlf. 31 38 03 83 (efter 18)

Sælges: Org. Byron Beechcraft Baron 58 skalamodel 1:6 m. dokumentationsmateriale i form af videoklip. Torben Dam, tlf. 75 52 73 14

Bemærk:

Da vi har haft nogle tilfælde, hvor det har vist sig, at de anførte telefonnumre ikke har været korrekte, må vi fremover kræve, at der på selve annoncemanuskriftet er anført fulde navn og adresse, som dog kun vil komme med i annoncen i det omfang, der udtrykkes ønske om det.

Annoncer til »Opslagstavlen« i næste nummer skal være redaktionen i hænde senest den 1. januar 1992.

Schlüter

Magic incl. Enya 60 motor kr. 6.000,-
Komplet reservedelslager

Futaba

FF7 Super kr. 4.200,-

RC-lageret

SPECIALIST I HELIKOPTERE OG TILBEHØR
Tel.: 42 89 08 65 · Fax.: 42 89 08 56

TILBUD

PRIMA

1,39 m med tank, fundament og hjul.
Kun 498,- kr.

SUNNY SVÆVEFLY

2 m. kun 350,- kr.

WESTERLY

1,5 m til 6,5 ccm med hjul, tank o.s.v.
Kun 550,- kr.

STATER SVÆVEFLY

1,5 m med motorkonsold, kun 238,- kr.



NR. 1

1,15 m til 2,5 - 4 ccm med hjul, tank o.s.v.
Kun 378,- kr.

KRAFTIG EL-STARTER

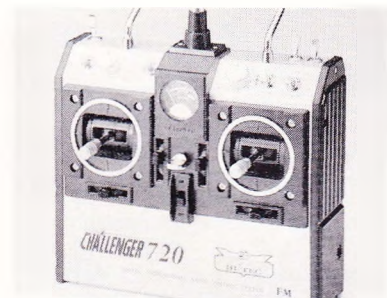
Kun 448,- kr.

Masser af billig balsa,
- se tidligere annoncer!

Husk, vi har et kæmpe udvalg
i plastbyggesæt til f.eks. ungdomsskoler.

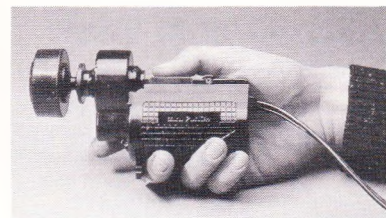
**Midtjysk Hobbycenter
Hobbykælder**

Dumpen 10, 8800 Viborg
Telefon 86 61 08 32

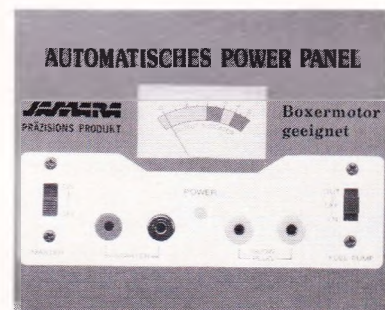


HIGH TECH

7-kanal anlæg fuldt udbygget m/ 4 servoer,
sender og modt. accu. kr. 1995,-
Mini servo v 23 g kr. 265,-
Graupner servo c 507 v/ 3 stk. ... kr. 150,-



Elektrostarter 2 og 4-taktsmotorer indtil 10
ccm kr. 348,-



Powerpanel - også til boxermotor kr. 248,-

Byggesæt: El motor

Piper Cub vsp. 820 mm kr. 995,-
Magnatilla 120 cm kr. 665,-

Byggesæt: Robbe

Samba svævefly kr. 985,-
Dornier t2 elmotorer kr. 1395,-

Byggesæt: Graupner

Cherry 2 el. svæver kr. 1885,-
Race Rat kr. 759,-
Chili elsvæver kr. 1755,-
LS 6 svæver spv. 3600 mm kr. 1995,-
Weihe 50 svæver 3300 mm kr. 1448,-

Byggesæt: skala efter Brian Taylor

Spitfire sp. 2300 mm kr. 1995,-
1500 mm kr. 1885,-
Cessna 172 sp. 1800 mm kr. 1448,-
Cessna 182 sp. 1800 mm kr. 1995,-
Mosquito sp. 1800 mm kr. 1995,-
DC-3 sp. 2000 mm kr. 2150,-

Disse byggesæt er komplette med støbte motorcowl, canopy og aluminiums spinner.

Sender overalt



Silkeborg Modelhobby

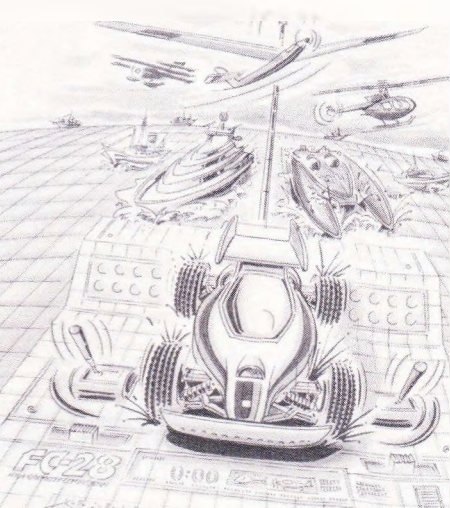
GULDBERGSGADE 31 · DK-8600 SILKEBORG
GIRO 9 296 867 · TELEFON 86 80 22 70

Åben: Mandag-torsdag kl. 10.00-17.30.
Fredag kl. 12.00-19.00 - Lørdag kl. 10.00-13.00.

robbe-katalog på dansk ...

I dette katalog på 68 sider med vejl. prisliste i d.kr. finder du et stort udvalg af flymodeller (eks. 32 forskellige), helikoptere, skibsmodeller, forbrændingsmotorbiler, el-biler, RC-anlæg, servos, fartregulatorer, gyroer, elektronik-tilbehør, ladere, akkuer, elektromotorer, forbrændingsmotorer, tilbehør, skibsfittings, værktøj og øvrige materialer m.m. Kataloget kan købes hos den velassorterede hobbyforhandler. Ønsker du et endnu større udvalg at vælge imellem, bør du købe robbe hovedkatalog på enten engelsk eller tysk. I et robbe katalog finder du masser af julegaveideer. **GLÆDELIG JUL OG GODT NYTÅR!**

robbe
TOPSELLER KATALOG



MAAETOFT

Messingvej 1 · DK-8900 Randers · Telefax 86 44 77 86 · Telefon 86 44 75 44

DMI

Schlüter

Futaba

MONOGRAM

robbe

Leif O. Mortensen Hobby



F-86 D Sabre
spv. 1450 mm kr. 4270,-

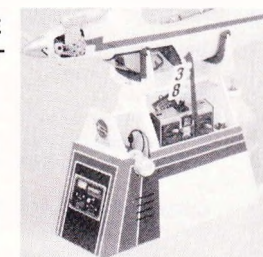
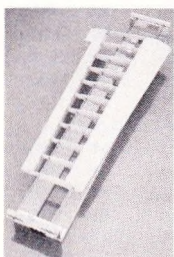


P-51 D Mustang
spv. 1450 mm. Motor 6-8,5 ccm kr. 825,-



Spectra 2 m. svæver
med Goldfire 550 motor kr. 600,-
Spirit 2 m svæver kr. 375,-
m/ 2 kanals RC-anlæg kr. 775,-
m/ 4 kanals RC-anlæg kr. 1495,-

VERKTØJSKASSE
kr. 300,-



Wing Jig kr. 189,-
Du kan bygge vinge dele
op til 860 mm.

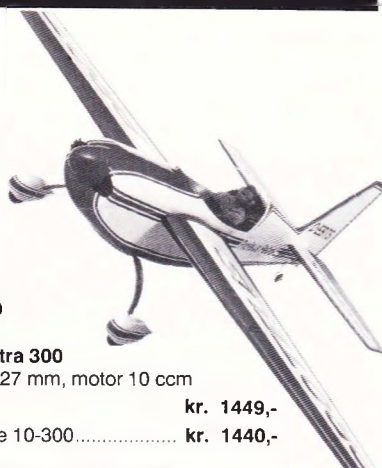
robbe



Varta-Fly med el-motor, sæt, spv. 1800 mm.

Mod 20,- kr. i frimærker modtager du vores prislister
over byggesæt, motorer, brændstof, værktøj og
løsdele.
Der tages forbehold for prisstigninger og trykfejl.

GOLDBERG MODELS



NYHED

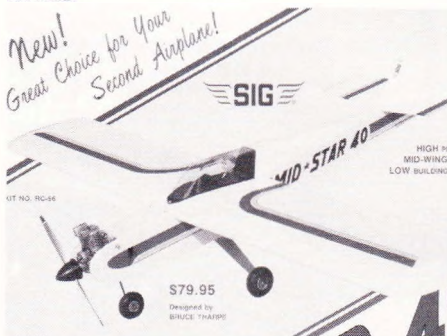
The Extra 300
spv. 1727 mm, motor 10 ccm kr. 1449,-
Ultimate 10-300 kr. 1440,-



Super Chipmunk
spv. 1625 mm, motor 8,5-10 ccm kr. 995,-



NYHED



MID-STAR 40
spv. 1640 mm, motor 6-8,5 ccm kr. 760,-



COYOTE OLYMPIC - spv. 1450 mm, motor på
3,5-6 ccm med tank, hjul, landingsstel og nødven-
dig fittings kr. 390,-
Tilbud: COYOTE OLYMPIC
med RC-anlæg med 3 servoer kr. 1595,-
Se test i Modellflyve Nyt 6/90.

PROXON

Dekupørsav 220 V kr. 995,-
M. elektronisk regulering kr. 1150,-
Priserne gælder kun i december.



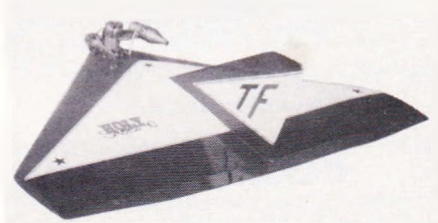
Graupner

NSU/Wankel 4,97 ccm.

MULTIPLEX

RC-anlæg og byggesæt.

TOP FLITE MODELS



HOLY Smoks
spv. 915 mm, motor 4-8 ccm kr. 575,-



TILBUD:
Træbåde med fittingsæt kr. 395,-



SPANISH GALEON



BANCKET

Leif O. Mortensen Hobby

Nørremarksvej 61
DK-9270 Klarup

Telefon 98 31 94 22
Telefax 98 31 79 80
Giro 9 00 00 62

Åbningstid: Mandag-fredag kl. 13.00-18.00
LØRDAG IFØLGE AFTALE!

JULEØNSKER

BØGER

Airbrushing and Spray painting, 144 sider.....	kr. 145,-
R/C Modelling with Foam, 160 sider.....	kr. 147,-
Instruction to electric Flight, 176 sider.....	kr. 121,-
Four Stroke Handbook, 112 sider.....	kr. 105,-
Model Aircraft Aerodynamics, 320 sider.....	kr. 216,-
Building Sketch by Sketch, 192 sider.....	kr. 147,-
R/C Giant Scale Aeroplanes, 224 sider.....	kr. 172,-
Ducted Fans for Model Jets, 176 sider.....	kr. 147,-
Scale Model Airplanes, 64 sider.....	kr. 89,-
Engines for ducted fans, 64 sider.....	kr. 89,-
Building from Plans, 64 sider.....	kr. 89,-
Installing R/C Aircraft Equipment, 64 sider.....	kr. 89,-
Flying Scale Glider, 64 sider.....	kr. 89,-
Moulding and Glass Fibre Techniques, 64 sider.....	kr. 89,-
Covering Model Aircraft, 64 sider.....	kr. 89,-

ALBATROS DATA FILES

Fokker E III.....	kr. 65,-
Nieuport 17.....	kr. 69,-
Sopwith Triplane.....	kr. 69,-
Fokker D. VIII.....	kr. 75,-
F1 Camel.....	kr. 75,-
Avro 504 K.....	kr. 75,-
SE5a.....	kr. 75,-
Albatros Fighters.....	kr. 187,-
Fokker Dr. I.....	kr. 159,-

VIDEOER

R/C Jets 3.....	kr. 240,-
La Ferte Alais, stormodeller.....	kr. 240,-
R/C Light Scale '90.....	kr. 240,-
Large Scale '90.....	kr. 240,-

KATALOGER

Plans Handbook nr 1.....	kr. 40,-
Plans Handbook nr 3.....	kr. 35,-
Modellbauplane NYT 1992/93.....	kr. 60,-
MRA tegninger.....	kr. 35,-
RCM World Plans Guide.....	kr. 40,-
Pilot byggesæt.....	kr. 28,-
EZ færdigmodeller.....	kr. 15,-
Pitch NYT katalog, 100 sider.....	kr. 45,-

Masser af tegninger, tilbehør, OS motorer, byggesæt, skaldokumentation, videoer, bøger, balsatræ og god service.



v/Henrik R. Sommer - Kattehalevej 11 - 3460 Birkerød
åbent: onsdag kl. 18.00-20.00 eller efter aftale
Telefon 45 82 19 48, - bedst efter kl. 17.30
Giro 8 54 19 81

VARIO

Helicopter Tuning. DK

Alt til helikopteren og den kræse pilot.

VARIO - KYOSHO - ROSSI

WEBRA - O.S. -

ED POWER

GRAUPNER

FUTABA



CASTROL Olie - Methanol

UJF Altid først med det sidste

*Der er mange der du'er,
men det er UJF man bruger*

UJF-TEKNIK

Valkyrievæg 2 · 8600 Silkeborg

Tlf. 86 80 36 96

KØBENHAVN

T.L. SKALA TEGNINGER



Udover de sædvanlige mangfoldigheder af træliter - balsa - finér - rør - tråd - silicone - lim - værktøj - bygge- og skalategninger til fly og skibe m.m. - har vi det fornøjeligt i

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23, 1360 Kbh. K.

Tlf. 33 14 30 10

Ma., ti., to., fr. 13-17, lø. 10-12, onsdag lukket!

FLY - BIL - BÅD

Holte Modelhobby

Øverødvej 11, 2840 Holte

Erik Skou

Telefon:
42 42 01 13

Privat:
42 80 69 03

BALSA Futaba KSS MOTORER BRÆNDSTOF TILBEHØR M.M.

RØDOVREVEJ 47

KOM OG FÅ EN MODELSNAK
ALTID VARM KAFFE

MANDAG 14 - 20
LØRDAG 10 - 12 31 41 29 98

Alt i modeltilbehør, byggesæt, RC anlæg, fly-, bil-, skibsmodeller. Forhandling af alle kendte mærker. Modelbygning, reparation, reservedele.

HADERSLEV HOBBY

Dannagaard Hobbycenter

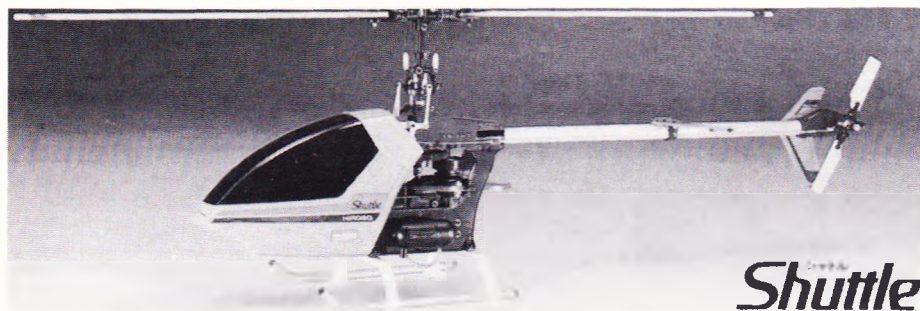
Brunbjergvej 2, Skovby

6500 Vojens

Telefon 74 54 54 35

RØDOVRE HOBBY ApS

Roskildevej 284, 2610 Rødovre, tlf. 31 70 19 04



Shuttle

Tilbud på ...

SHUTTLE HELIKOPTER

- 2 x med motor

KUN

4100,-

Nyhed fra ...

TAMIYA

Bullhead 4x4x4.

Acoms rat anlæg.

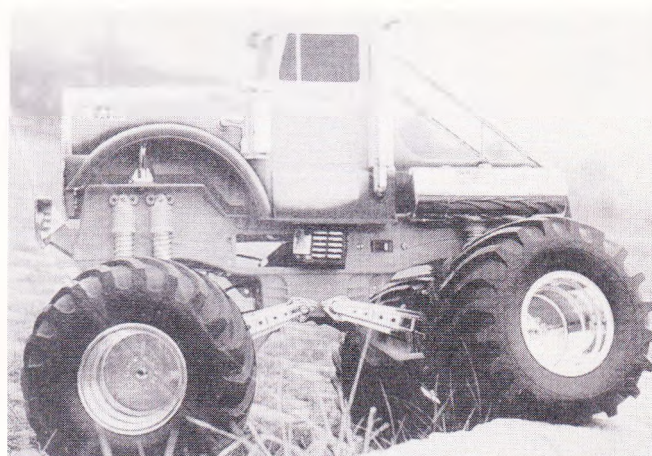
Lynlader.

Racing pack.

Normalpris 4318,-

TILBUD

3200,-



F-35 Draken synger – om ikke på det sidste, så i hvert fald på det næstsidste vers i det danske flyvevåben.

Dette markerer vi med disse billeder af to af de mest dekorative af de danske Draken-fly, og inde i bladet bringer vi tegninger og byggevejledning, så denne prægtige flytype i det mindste kan leve videre i modelform.

Postnr

5793

7381

1

PEER WANNESTAD MØLLER

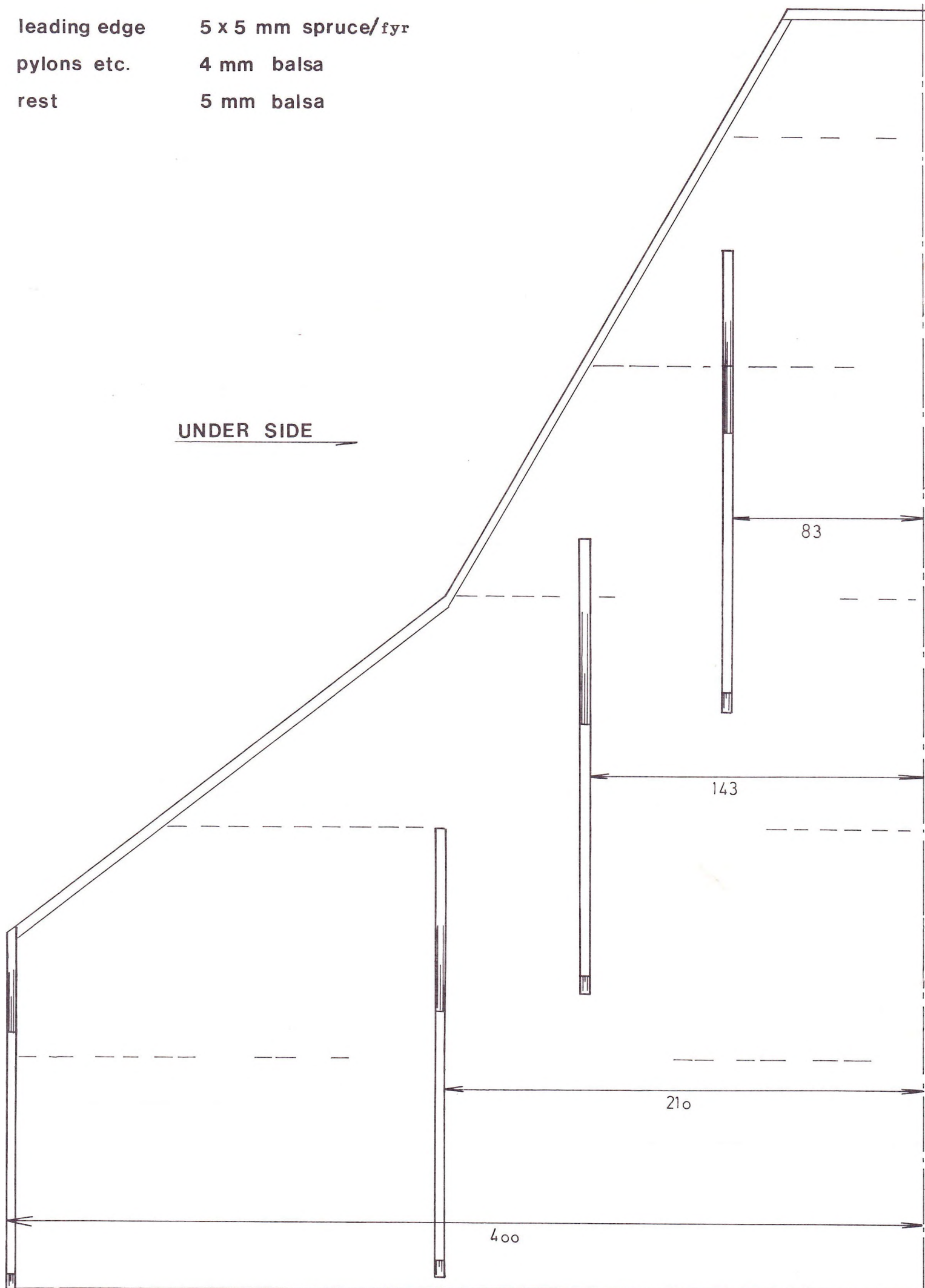
MARGRETHEVEJ 2

7700 THISTED

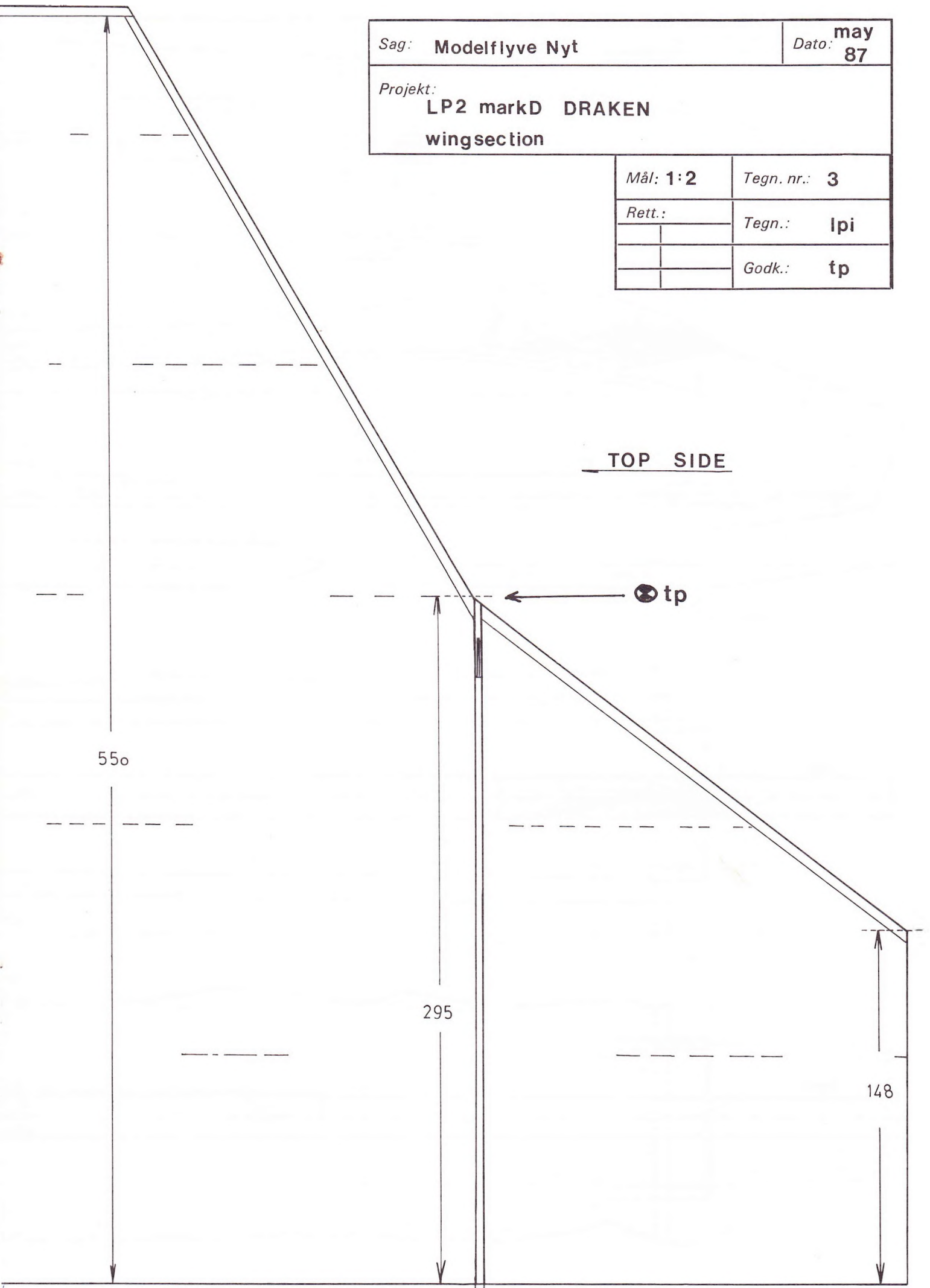


leading edge	5 x 5 mm spruce/fyr
pylons etc.	4 mm balsa
rest	5 mm balsa

UNDER SIDE →



Sag: Modelflyve Nyt		Dato: may 87
Projekt: LP2 markD DRAKEN wingsection		
Mål: 1:2	Tegn. nr.: 3	
Rett:	Tegn.: lpi	
	Godk.: tp	



Sag: Modelflyve Nyt	Dato: may 87	Mål: 1:2	Tegn. nr.: 1
Projekt: LP2 markD DRAKEN		Rett: <input type="checkbox"/>	Tegn.: lpi
fuselage		Godk.: <input type="checkbox"/>	tp

Årretning
 symbol for graindirection

balsa

F 3

5 x 5 mm spruce with sharp edge
 1yr med skarp kant

6 mm balsa

4 mm balsa

cutline

5 mm balsa

luftledeliste
 top airleading fillet

4 mm balsa

20 x 20 balsa

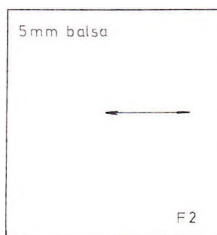
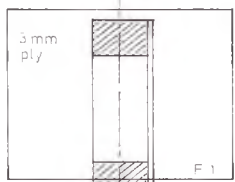
tip airleading fillet

6 rockets
 10 mm balsa

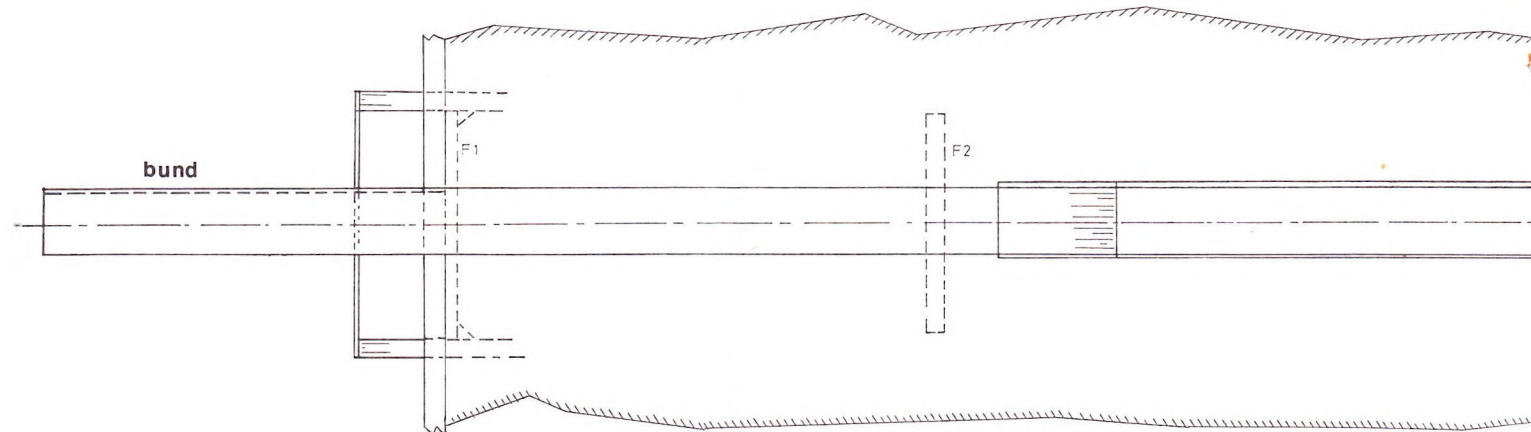
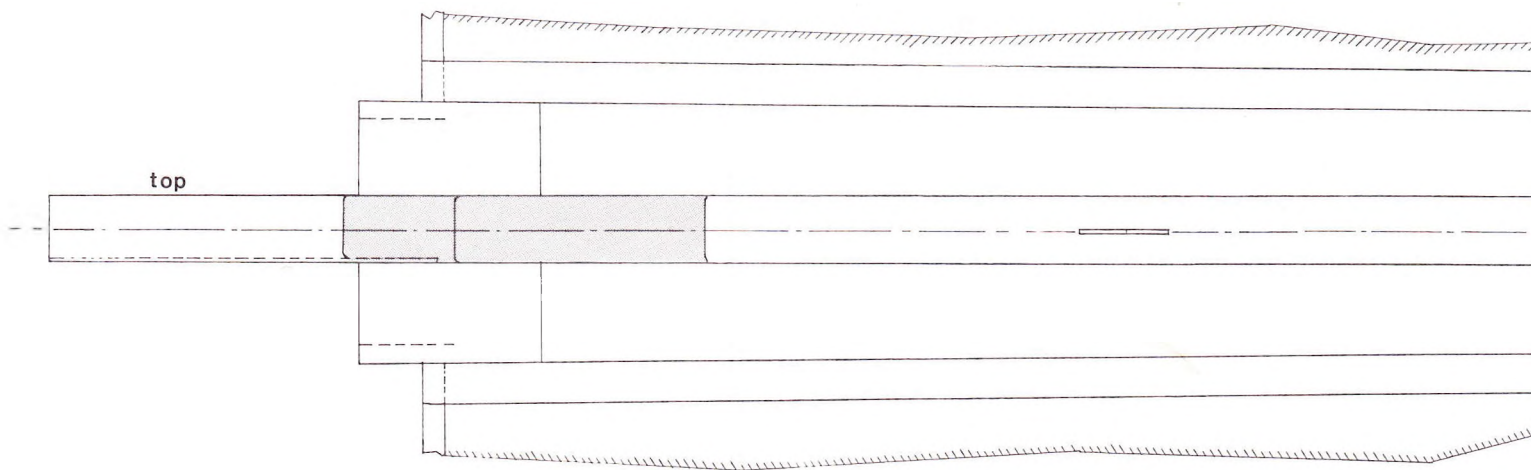
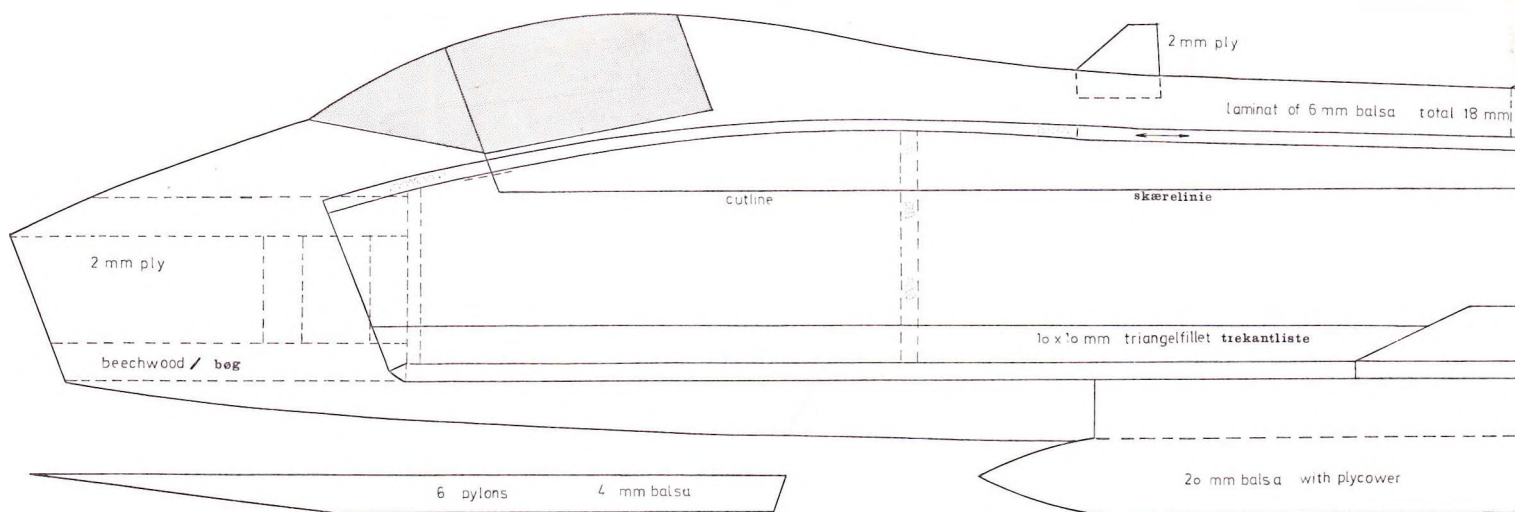
fins of cardboard

F 3

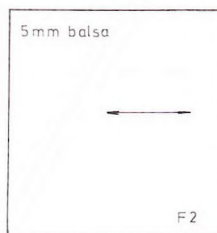
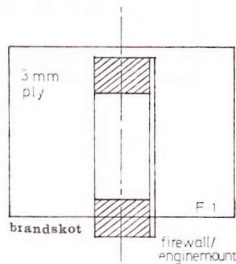
2 aileron/elevator
højde/krængror



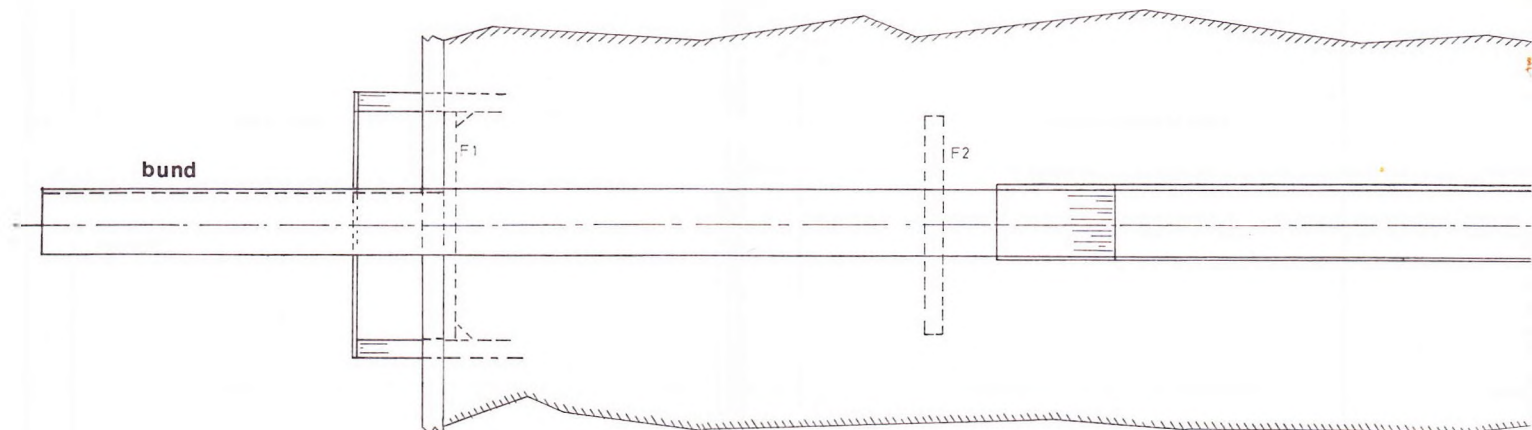
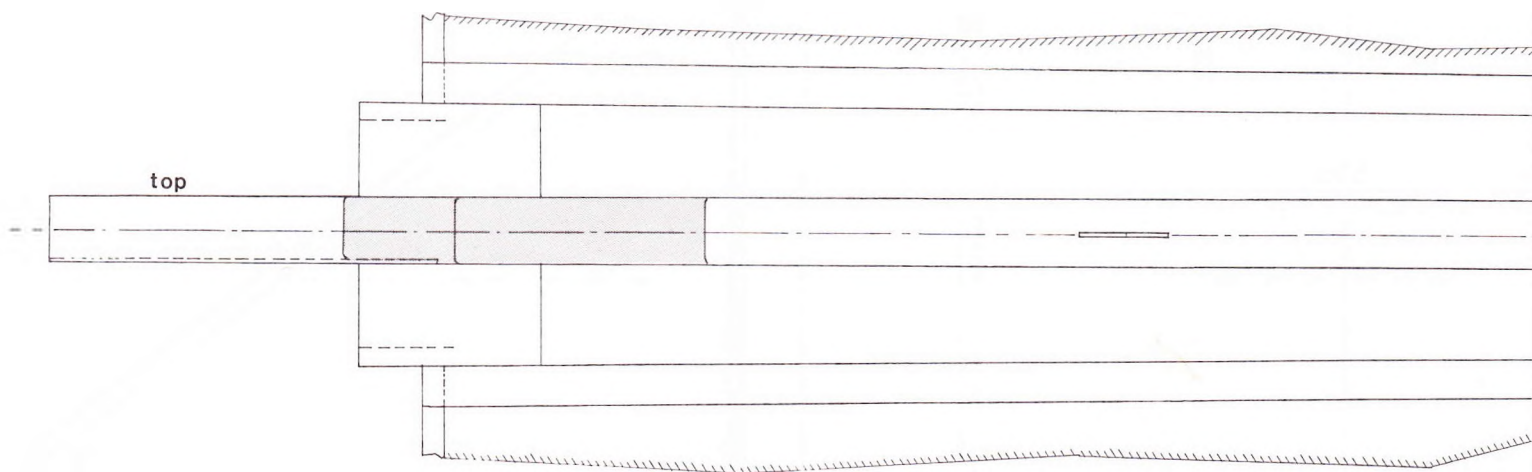
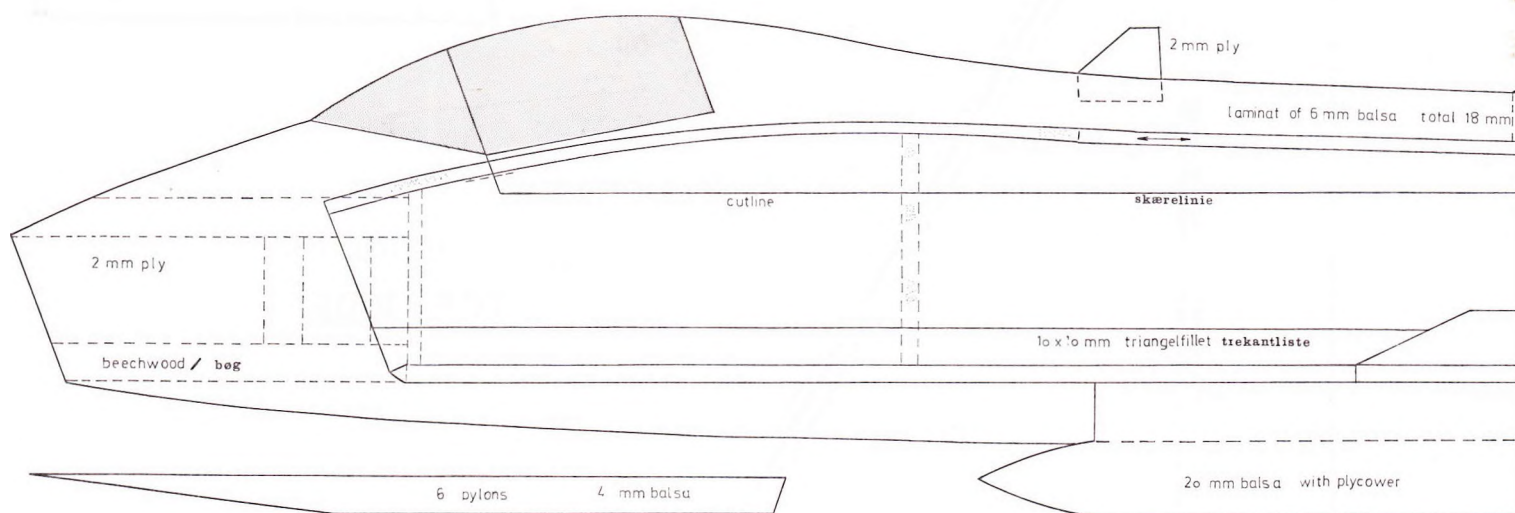
5 mm



2 aileron/elevator
højdekrængror



5 mm



Sag: Modelflyve Nyt	Date: may 87	Mål: 1:2	Tegn. nr.: 1
Projekt: LP2 mark D DRAKEN		Rett: _____	Tegn.: lpi
fuselage		Godk: _____	tp

Årretning
 symbol for grain direction

