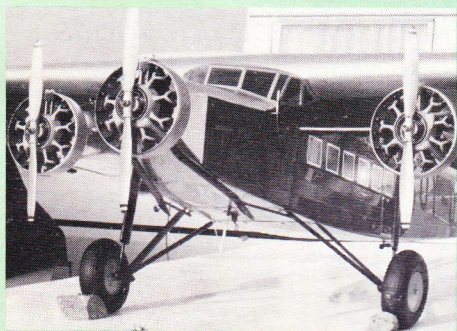


Modelflyve

Nyt 2 90

April • 14. årgang
Kr. 29,50

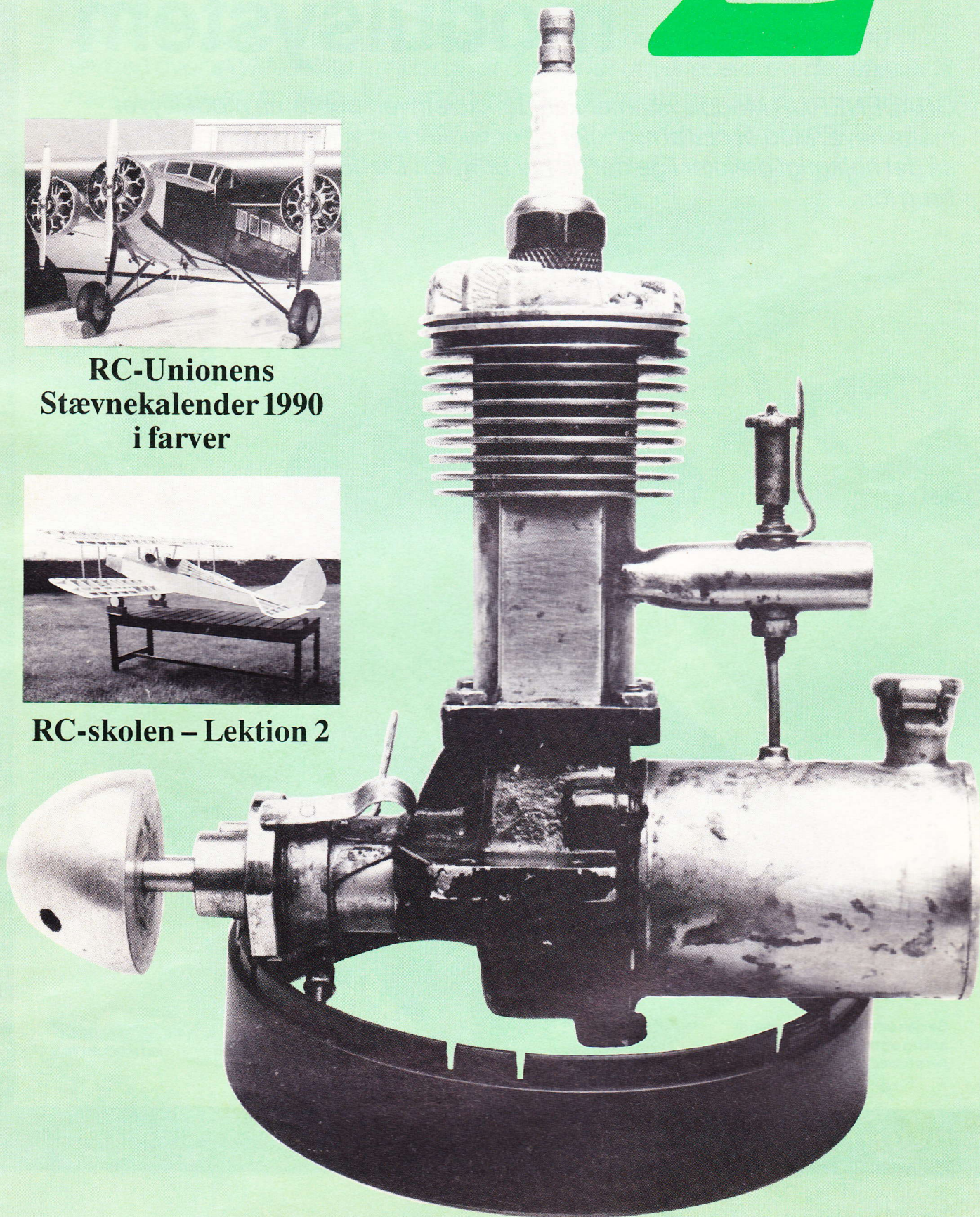
• RADIOSTYRING • FRITFLYVNING • LINESYRING • RADIOSTYRING



**RC-Unionens
Stævnekalender 1990
i farver**



RC-skolen – Lektion 2



Graupner = dag-til-dag levering fra komplet dansk lager

Graupner / JR

– det perfekte modulsystem

GRAUPNER/JR Modulsystemer kan dække ethvert behov en modelflyver måtte have. Med et utal af moduler og omskiftere m.v. kan dit anlæg udbygges så det nøjagtigt dækker lige det du har brug for. Du betaler kun for det du har brug for.

FM 6014
8/18 kanals FM-anlæg
Plads til 8 moduler
Best.nr. 4335

FM 414
8/14 kanals FM-anlæg
Plads til 5 moduler
Best.nr. 4733

FM 4014
8/14 kanals FM-anlæg
Plads til 5 moduler
Best.nr. 4735

FM 314
8/14 kanals FM-anlæg
Plads til 2 specialmoduler
Best.nr. 4736

Se den udførlige beskrivelse af anlæg og moduler m.v. i Graupners hovedkatalog 42 FS.

Billederne viser senderne udbygget med moduler m.v.

Graupner

Ib Andersen Hobby ApS, Anlægsvej 1-3, 9620 Aalestrup
Intet salg til private, men tlf. 98 64 13 33 opgiver gerne nærmeste forhandler

• KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG •

• KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG •

Graupner = dag-til-dag levering fra komplet dansk lager

Graupner

Drev til Elektrofly

Graupner er igen forrest. Den enorme udvikling indenfor elektroflyvning verden over skyldes ikke mindst de af Graupner udviklede drev, der passer til næsten enhver model og til næsten enhver pengepung. Illustrationen viser nogle af de mange sæt, der er udførligt beskrevet i Graupners katalog 42 FS og nyhedskatalog N-9n

**POWER GEAR
SPEED 600 BB 7,2 V**
Til PINK og lignende modeller
med 6-8 NC-celler
Best.nr. 1166

**POWER GEAR
SPEED 600 9,6 V**
Til ASW 22 BE og lignende
modeller med 10-12 NC-celler
Best.nr. 287

**DIRECT DRIVE
SPEED 500 BB RACE VS 7,2 V**
Super-drev for hurtige modeller
som RACE RAT med 6 NC-celler og
en flyvevægt på op til ca. 1200 g.
Best.nr. 1164

**DIRECT DRIVE SPEED 700
TURBO 9,6 V**
Til ASW 22B 270 E og lignende modeller med
7-10 NC-celler og en vægt op til ca. 2500 g. Best.nr. 1165

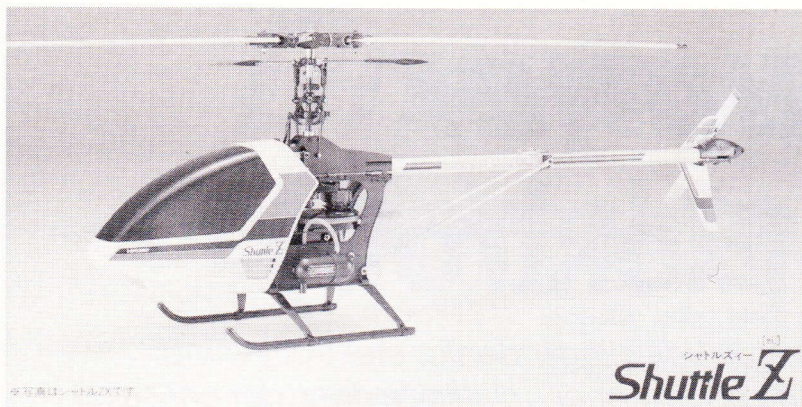
**DIRECT DRIVE
SPEED 600 8,4 V**
Til CHIP, EPS 2000, PINK og lignende
modeller med 7-8 NC-celler og en vægt
på op til ca. 2000 g. Best.nr. 1162

**Elektro-UHU
Drev-sæt 7,2 V**
Til Elektro-UHU og
lignende modeller
med 6-7 NC-celler
Best.nr. 297

Graupner

Ib Andersen Hobby ApS, Anlægsvej 1-3, 9620 Aalestrup
Intet salg til private, men tlf. 98 64 13 33 opgiver gerne nærmeste forhandler

Aktuelt fra SILVER STAR MODELS



Shuttle Z

Denne nye udgave af Shuttle er forbedret på flere punkter. Padlerne er placeret under det nye FZ rotorhoved for at øge reaktion og forbedre kunstflyvningsegenskaberne. 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, metalkobling og aluminium understel.

Priserne er fra kr. 3200,00



Vi importerer Europas flotteste byggesæt fra Aviomodelli. Sættene er med færdig krop i slagfast Duraflex. Vingen er finerbeklædt skumplast. Næsten komplet tilbehørsæt medfølger. Med Aviomodelli kan du bygge velflyvende modeller på kort tid.

CHUAN POWER fremstiller en hel række næsten færdige modeller. Modellerne er bygget i træ og beklædt med folie.

Der er meget lidt byggearbejde. Kun samling af vinge og montering af side/højderor. Alle dele er i sættet bortset fra R/C og motor.

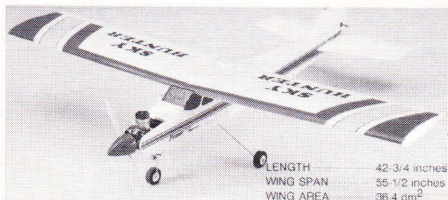


PIPER CUB. Chuan Power fremstiller 2 udgaver af Piper Cub til 10 cm³ 2 takt eller 15-20 cm³ 4 takt motor.

Clipped Wing, spændvidde 172 cm. Piper Cub J3, spændvidde 195 cm.

Piper Cub J3-20 er til 4-6 cm³ motor. Spændvidde 140 cm.

Clipped Wing Cub (blå) Kr. 2.268,00
Piper Cub J3 (gul) Kr. 2.253,00



SKYHUNTER 40. Næsten-færdig model i normal opbygning i træ med foliebeklædning. Kan samles på få timer. Spændvidde 141 cm. For 6-7 ccm motor.

SKYHUNTER 40 kr. 1328,00



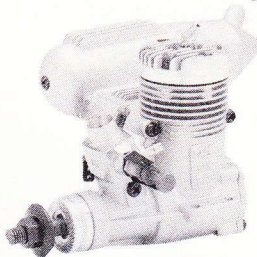
AIRFOX. Velflyvende næsten-færdig begyndermodel. Spændvidde 132 cm. For 25-35 motor og 4 kanal R/C. Alle hoveddele er færdige og foliebeklædte. Kan samles på et par timer. Hjul tank, spinner og styrtøjsdele er incl. Airfox . Kr. 1.016,00

KATALOGER

Thunder Tiger 1987 katalog	Kr. 40,00
Simprop hovedkatalog 1990	Kr. 60,00
Simprop nyheder 1990	Kr. 6,00
Pilot hovedkatalog	Kr. 36,00
Pilot EZ katalog	Kr. 15,00
OS motorkatalog	Kr. 3,80
Aviomodelli katalog	Kr. 37,50
Aviomodelli prospekt	Kr. 9,00

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

O.S. motornyhed:



Den populære OS 25 FSR har fået en afløser. Den nye OS 25 SF på 4,1 cm³ yder 0.7 HK ved 16.000 omdr./m. Vægten er 215 gram.

De mest synlige ændringer er ny carburator og lyddæmper. Kan leveres fra lager.

OS har en lang række af nyheder undervejs. To udgaver af FS-120 4 takt 20 cm³. SP er med Super Charger, E er en økonomimodel uden pumpe. BGX-1 er en totant på 35 cm³, i samme stil som Super Tigre 2000 serien. Max 61RF ABC Hanno Special er en 10 cm³ med bagudstødning.



Super Chart fra Simprop er en ideel begyndermodel. Leveres i to udgaver med ribbevinge eller færdig skumvinge. Spændvidde 146 cm. For motor 3-6 cm³ og 3-kanals RC. Kan udstyres med næsehjul.

Super Chart Kr. 677,00
Super Chart m/skumvinge Kr. 794,00

COSMO KING 40SR R/C SPORTY TRAINER MODEL



COSMO KING 40SR. Velflyvende begyndermodel for 6-7 cm³ motor. Spændvidde 154 cm. Beregnet til 4 kanal R/C anlæg. Alle dele er udstanset eller udsavet. COSMO KING 40SR Kr. 715,00



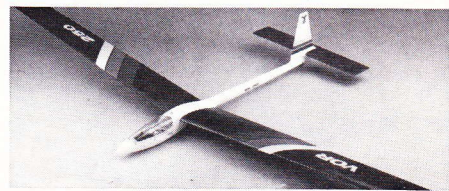
BIPE SPECIAL. Et flot halvskala biplan for 8-10 cm³ motor. Færdig krop i Duraflex og balsabeklædt skumplaner reducerer byggetiden betydeligt. Spændvidde 140 cm.

BIPE SPECIAL Kr. 1.965,00



ARIANE. En flot motorsvæver. Spændvidde 292 cm. For 4-5 cm³ takt og 6 cm³ 4 takt motor.

Ariane Kr. 2.227,00



VOR 250. En af Aviomodellis flotte svæve modeller. Spændvidde 250 cm. Vor 250 er velegnet som begyndermodel og let at bygge. For 2 funktions R/C anlæg.

Vor 250 Kr. 1.249,00



CESSNA 177. En halvskaalamodel af det kendte Cessna fly. Spændvidde 170 cm. For 6-10 cm³ motor. En velflyvende begynder-, sports- og kunstflyvningsmodel. Cessna 177 er forsynet med balanceklapper.

Cessna 177 Kr. 1.526,00

Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro
Telefon 98 52 02 55

Anviser gerne nærmeste forhandler

GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

INFO-HJØRNET

Specialiteter & nyheder

- ★ Sullivankabler
- ★ Balsaprimer
- ★ Sandvik Slibeblods
- ★ Rundstokke 3-4-5-6-8 mm
- ★ SIG Koverall
- ★ AB Dope
- ★ X-acto knive
- ★ Graupner 414 er her nu.
- ★ Robbe-Futaba F14 kommer snart.
- ★ Stadig enkelte FLAIR Fly på tilbud.



KOBRA (billedet)

Spændende Elektrofly med hvid indfarvet epoxy-krop og ribbevinger. Spv. 900 mm, vægt uden accuer 900 g. Plads til fra 7 til 15 celler.
Forventes medio maj. **Pris kr. 890,-**

HAWKER HUNTER

Original flyet blev kaldt Miss Jet ved fremkomsten i 53. Modellen er også smuk og har hvid indfarvet epoxy-krop og ribbevinger. Spændvidden er 1200 mm. Kan færdiggøres som svæver, elektro eller motorfly.
Er på lager. **Pris kr. 990,-**

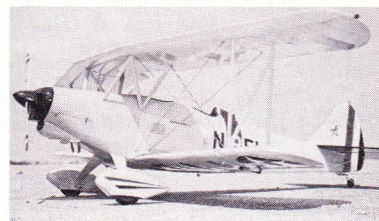
SIG

SIG KADET MK II 1454 mm. Begynderfly med krængror i let opbygning.
Motorstørrelse .25-.40cc **Kr. 670,-**



SIG KADET SENIOR 1981 mm. Stor begynderfly med styring på højde og sideror. Overordentlig godmodig og velflyvende.
Motorstørrelse .35-.45cc **Kr. 699,-**

SIG Skala Fly:



LIBERTY SPORT 1448 mm.
Motor .60-.70cc to eller firtakt **Kr. 1102,-**
SKYBOLT BIPLAN 1295 mm.
Motor .45-.70cc to eller firtakt **Kr. 1065,-**
BONANZA, lavvinget 1625 mm.
Motor .60-.70cc to eller firtakt **Kr. 1112,-**

SIG RISER 2M, RISER 100 samt Goldberg Sophisticated Lady på lager.

Oracover

Oracover hvid pr. m	Kr. 39,00
Oracover lysegrå pr. m	Kr. 33,00
Oracover cream pr. m	Kr. 33,00
Oracover mørk rød pr. m	Kr. 33,00
Oracover rød flour pr. m	Kr. 40,00
Oracover klar rød pr. m	Kr. 40,00
Oracover gul pr. m	Kr. 40,00
Oracover cadmium gul pr. m	Kr. 40,00
Oracover grøn pr. m	Kr. 33,00
Oracover blå pr. m	Kr. 33,00
Oracover mørk blå pr. m	Kr. 33,00
Oracover lys blå pr. m	Kr. 33,00
Oracover orange pr. m	Kr. 40,00
Oracover orange flour pr. m	Kr. 40,00
Oracover sort pr. m	Kr. 33,00
Oracover brun pr. m	Kr. 33,00
Oracover chrom (blank) pr. m	Kr. 43,00
Oracover sølv (mat blank) pr. m	Kr. 40,00
Oracover guld pr. m	Kr. 43,00
Oracover hvid selvkl. pr. m	Kr. 40,00
Oracover rød fl. selvkl. pr. m	Kr. 43,00
Oracover klar rød selvkl. pr. m	Kr. 43,00
Oracover gul selvkl. pr. m	Kr. 43,00
Oracover mørk blå selvkl. pr. m	Kr. 40,00
Oracover orange selvkl. pr. m	Kr. 43,00
Oracover orange fl. selvkl. pr. m	Kr. 43,00
Oracover sort selvkl. pr. m	Kr. 40,00

Glas & Epoxy

R&G epoxy/hærder S, 20 min. 1 kg	Kr. 126,00
R&G mini-ep, 20 min. 10:4 280 g	Kr. 51,00
R&G epoxy/hærder L, 40 min. 1 kg	Kr. 125,00
R&G epoxy/hærder SL, 90 min. 1 kg	Kr. 138,00
R&G epoxy/hærder HT, 1 kg	Kr. 152,00
R&G epoxy/hærder LF1, 1 kg	Kr. 179,00
R&G epoxy/hærder F15, 1 kg	Kr. 142,00
R&G dæklags-ep/hærder S, 1 kg	Kr. 151,00
R&G farvepasta, hvid, 100 g	Kr. 23,00
R&G farvepasta, rød, 100 g	Kr. 45,00
R&G farvepasta, blå, 100 g	Kr. 45,00
R&G farvepasta, gul, 100 g	Kr. 45,00
R&G farvepasta, sort, 100 g	Kr. 35,00

R&G 5 min. epoxy mix 1:1, 100 g	Kr. 39,00
R&G 5 min. epoxy mix 1:1, 200 g	Kr. 67,00
R&G folientrennmittel, 1 l.	Kr. 64,00
R&G glasvæv 25g/qm, 1qm	Kr. 54,00
R&G glasvæv 25g/qm, 2qm	Kr. 107,00
R&G glasvæv 44g/qm, 1qm	Kr. 54,00
R&G glasvæv 44g/qm, 2qm	Kr. 107,00
R&G glasvæv 79g/qm, 1qm	Kr. 32,00
R&G glasvæv 79g/qm, 2qm	Kr. 63,00
R&G glasvæv 161g/qm, 1qm	Kr. 34,00
R&G glasvæv 161g/qm, 2qm	Kr. 67,00
R&G glasvæv 161g/qm, 10qm	Kr. 328,00
R&G glasvæv 296g/qm, Atlas, 1qm	Kr. 92,00
R&G glasvæv 296g/qm, Atlas, 2qm	Kr. 184,00
R&G glasvæv 296g/qm, Atlas, 4qm	Kr. 368,00
R&G kulroving, 20m rulle	Kr. 55,00
R&G thixotropiermiddel, 500 ml	Kr. 25,00
R&G micro-ballon, 500 ml	Kr. 30,00
WIK glasfiber-bånd, 100mm, 1m	Kr. 10,00

Japan papir

Japanpapir 51x76 cm, 12 g, blå	Kr. 4,00
Japanpapir 51x76 cm, 12 g, gul	Kr. 4,00
Japanpapir 51x76 cm, 12 g, orange	Kr. 4,00
Japanpapir 51x76 cm, 12 g, rød	Kr. 4,00
Japanpapir 51x76 cm, 12 g, hvid	Kr. 4,00
Japanpapir 51x76 cm, 21 g, blå	Kr. 5,00
Japanpapir 51x76 cm, 21 g, gul	Kr. 5,00
Japanpapir 51x76 cm, 21 g, orange	Kr. 5,00
Japanpapir 51x76 cm, 21 g, rød	Kr. 5,00
Japanpapir 51x76 cm, 21 g, sort	Kr. 5,00
Japanpapir 51x76 cm, 21 g, hvid	Kr. 6,00

Lim & Dope

Greven Cyano 52 blå tyndf. 10 g	Kr. 42,00
Greven Cyano 56 blå tykf. 10 g	Kr. 42,00
Greven Cyano A tyndf. 10 g	Kr. 34,00
Greven Cyano A tyndf. 25 g	Kr. 58,00
Greven Cyano B tykf. 10 g	Kr. 34,00
Greven Cyano B tykf. 25 g	Kr. 58,00
Greven Cyano gul tykf. 25 g	Kr. 61,00
Greven Aktivator 75 ml	Kr. 39,00
Greven Kapillar	Kr. 15,00

Greven rense 25 g	Kr. 26,00
Wiccoll-Universal 110 g	Kr. 17,00
Wiccoll-Express 110 g	Kr. 20,00
Wiccoll-Super 110 g	Kr. 24,00
Epoxy-lim, 30 min. Mix 1:1 100 g	Kr. 51,00
Epoxy-lim, 30 min. Mix 1:1 200 g	Kr. 86,00
Sig Lite-coat, lav krympn. 236 ml	Kr. 35,00
Sig Bond hvid lim, slibbar 110 g	Kr. 25,00
Sig fortynder 236 ml	Kr. 34,00
Sig sand sealer, porefyld 236 ml	Kr. 35,00
Stabilit express STE10 30 g	Kr. 43,00
Stabilit express STE6 80 g	Kr. 83,00
Isarplast L 530	Kr. 13,00
Dope 1/4 L	Kr. 31,00
AB dope, 1 liter	Kr. 70,00
Balsaprimer 1/4 L	Kr. 57,00

Sanyo NiCd

Sanyo 600mAh Rx-pack, flat	Kr. 105,00
Sanyo 600mAh Rx-pack, square	Kr. 105,00
Sanyo 1700mAh Power Pack, 7, 2V	Kr. 344,00
Sanyo 1200mAh Power Pack, 7, 2V	Kr. 313,00
Sanyo 600mAh Tx-pack, square	Kr. 206,00
Sanyo NiCd 1200mAh, Fast Charge	Kr. 45,00
Sanyo NiCd 150mAh, Standard	Kr. 30,00
Sanyo NiCd 1700mAh, High Cap	Kr. 51,00
Sanyo NiCd 1800mAh, Fast Charge	Kr. 89,00
Sanyo NiCd 180mAh, Standard	Kr. 30,00
Sanyo NiCd 225mAh, High Cap	Kr. 43,00
Sanyo NiCd 270mAh, Standard	Kr. 28,00
Sanyo NiCd 600mAh, Standard	Kr. 23,00
Sanyo NiCd 700mAh, High Cap	Kr. 28,00
Sanyo NiCd 800mAh, Fast Charge	Kr. 49,00

Rossi rør

Rossi R1	Kr. 19,00
Rossi R2	Kr. 19,00
Rossi R3	Kr. 22,00
Rossi R4	Kr. 24,00
Rossi R5	Kr. 27,00
Rossi R6	Kr. 30,00
Rossi R7	Kr. 31,00
Rossi R8	Kr. 35,00

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. Lordage efter aftale.
Postordrer fortrinsvis med Apost.
Betalingsbetingelser: 8 dg. netto.
Med forbehold for trykfejl samt kursjusteringer.

Gode tilbud fra Deres inspirationskilde...

- vi har gode tilbud på følgende ...

RC-ANLÆG:

Graupner - Multiplex - Simprop - Robbe - Futaba - Challenger

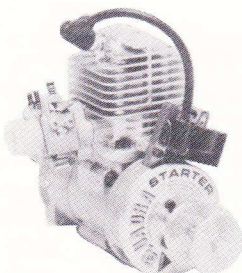
SERVOER:

Profi servo

- med messing metaltandhjul og kuglelejer.
Trækraft 4,5 kg kr. 298,-

Mini servoer

Træk 2,4 kg. Vægt 23 g kr. 265,-



QUADRA

Denne kendte motor leveres nu igen i Danmark.

Motorerne leveres ultimo april.

Ring og få prospekt!

SPECIFIKATION:

Model	Displacement		HP	Weight Less Muffl.		Muffler	Starter	Dimensions H X W X L	
	CC	C.I.		lbs	kg			Inches	mm
Q35S	35.4	2.14	2.4	3.8	1.7	yes	opt.	6.5 x 5.4 x 6.4	165 x 137 x 163
Q42P	41.4	2.53	2.9	3.8	1.7	yes	opt.	6.5 x 5.4 x 6.4	165 x 137 x 163
Q42CD	41.4	2.53	2.9	4.0	1.8	yes	yes	6.5 x 5.4 x 6.4	165 x 137 x 163
Q52S	52.8	3.19	4.5	5.1	2.3	opt.	yes	7.6 x 5 x 6.6	193 x 127 x 168
Q100	98	5.92	8.5	7.9	3.6	yes	yes	9 x 6.3 x 7.2	229 x 160 x 183
Q35H	35.4	2.14	2.3	5.5	2.5	yes	yes	7.4 x 8.3 x 7.0	188 x 211 x 178

BYGGESÆT:

Graupner

Taxi Cup, spv. 160 mm, »nyhed» kr. 1398,-
Taxi II, spv. 150 mm, træner kr. 545,-
Race Rat, spv. 100 mm, el-fly kr. 798,-

MPX

Derby, spv. 140 mm, færdig vinge kr. 750,-
Bravo 20 Træner, spv. 140 mm kr. 545,-
Capriolo, spv. 140 mm, færdig vinge kr. 898,-

SIG

Piper Cub J3, spv. 180 mm kr. 785,-
Skay bolt, dobb.dækker, spv. 133 mm kr. 1098,-
Ryan STA skala kr. 1398,-

ACCU'ER:

Sanyo

- til drift af dit anlæg (din sikkerhed)

BRÆNDSTOF:

5 liter 20-80 kr. 85,-
10 liter 20-80 kr. 150,-
20 liter 20-80 kr. 275,-
1 liter nitromethan kr. 85,-

OLIE:

Vi fører Castrol M. og UK Aera synth olie.

BYGGEMATERIALER:

Stort udvalg i Balsaplader, fra 1 mm til 20 mm, fyrilister, messingrør, alu rør, pianotråd, sullivan kabler (rød og blå), x-finer og meget mere.

Uhu Hart lim, 50 g kr. 12,-
Pattex expres lim, 120 g kr. 22,-
Epoxi lim, 5 min., 200 g kr. 70,-
Dope, 0,5 ltr. kr. 48,-
Knæk-af kniv kr. 5,-
Blade til kniv, 10 stk kr. 16,-
Cyano, tynd, 20 g kr. 40,-

DJURS HOBBY

v. Valter Hansen
Rådmandsvej 40
8500 Grenå

Tlf. 86 32 66 03

Telefontid: 14.00-17.30

Lørdag 10-12

ERIK TOFT MODELHOBBY

Bud Nosen modeller:

Citabria 40, spv. 180 cm kr. 598,-
Aerona Champ 40, spv. 180 cm kr. 598,-
Aerona Champ 9', spv. 270 cm kr. 1398,-
Piper J-3 9', spv. 270 cm kr. 1398,-
Gere Sport, 2-dækker, spv. 210 cm kr. 1798,-
Citabria 9', spv. 210 cm kr. 1398,-

Ass. fly:

Pilot, QB 25H kr. 495,-
Pilot, QB 25L kr. 525,-
Pilot, Piper Tomahawk 20 kr. 698,-
Pilot, Sportawia RF-5B kr. 398,-
Pilot, QB 40T kr. 798,-
MPX Tommy Todækker kr. 898,-
MPX Capriolo kr. 850,-
Svenson No. 1 kr. 298,-

Motorer:

Black Widow kr. 250,-
Dragonfly kr. 300,-
Baby Bee kr. 215,-

MAGNUM

40/Pro FSR-ABC kr. 734,-
25/Pro FSR-ABC kr. 615,-
Vi fører også OS - Webra - Supertigre - ASP.

Radioanlæg:

SIMPROP

Star 12 u/servo kr. 1395,-
Star 8 u/servo kr. 795,-

MULTIPLEX

Europa Sprint u/servo kr. 1098,-
Commander m/accu og 2 servo kr. 2395,-

Servoer:

Præfa, pr. stk. kr. 135,-
ved køb af 3 stk., pr. stk. kr. 115,-
Robbe RS 700 kr. 500,-

Færdige fly:

Condor kr. 998,-
Skylark 40 H kr. 1298,-
Piper Cherokee 40 kr. 1198,-



Cessna 172-40 kr. 1298,-

Tilbehør:

STORE HJUL:

100 mm., pr. sæt kr. 79,-
90 mm., pr. sæt kr. 62,-

DÆMPERE:

Mini Vox til OS61 kr. 295,-

MALING

Dåse med 250 ml. kr. 36,-
Dåse med 100 ml. kr. 22,-
Spray, 400 ml. kr. 39,-

Fores i alle farver, også militærfarver!

BEKLÆDNING:

Polyspann, pr. mtr. kr. 25,-
Ora Cower, pr. mtr. kr. 31,-
Polytex, pr. mtr. kr. 45,-

LIM:

Epoxy-Rapid, 200 g kr. 60,-
Cyano, tyk/tynd, 20 g kr. 40,-
Hvid lim kr. 18,-
Canopy lim kr. 14,-
Polyuretan kr. 65,-

DIVERSE:

Starter, op til 13 ccm kr. 325,-
Power panel m/lader kr. 250,-
Power panel kr. 215,-
12 V tør-accu kr. 295,-
Simprop kombilader, 6 udg. kr. 240,-
Hængsel, skæresæt kr. 39,-
Håndpumpe kr. 119,-
Sprøjtepipistol kr. 195,-
Rundpropelmotrik, 1/4 - 5/16, fra kr. 43,-
Piloter (sports), fra kr. 27,-
Piloter (jet) kr. 39,-
Brændstofpåluld kr. 8,-
Kulfiber, pr. pose kr. 61,-
Balsa primer kr. 46,-
Lynspartel kr. 24,-
Servoledning, fra kr. 21,-
Forlængerledning, fra kr. 42,-
Kavon kuglelink, pr. ps. kr. 7,-
Propel balancer kr. 61,-
Staferbånd i flere farver, fra kr. 12,-
Spinner, alle str., fra kr. 14,-
Aluspinner, fra kr. 48,-
Motorfundament, fra kr. 15,-

ERIK TOFT MODELHOBBY, Dalby Allé 27, Dall, 9230 Svenstrup J, tlf. 98 38 22 33



Modelflyve Nyt 2/90

Propeller til flermotorede modeller..... side 10

Der er fordele og ulemper både ved de store og de små propeller, fortæller Lars Pilegaard.

Modelflyve Nyts RC-skole..... side 11

I 2. lektion ses på limtyper, og der tages fat på selve bygningen af modellen Lajban.

Jig til bygning af vinger side 17

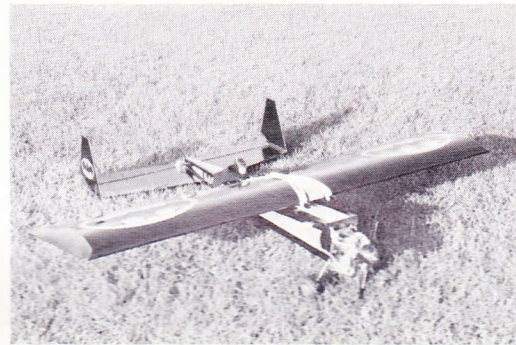
Jørgen Korsgaard har leveret tegningerne til en hjemmelavet jig til bygning af vinger med D-box.

Danmarks Flyvemuseum åbner side 18

Det sker den 2. juni, og Benny Juhlin fortæller om, hvad man kan opleve på den dag og i tiden derefter.

Jumbodage i Filskov – og Billund..... side 19

Det er »Nuserne«, der har påtaget sig opvisningsarrangementet ved åbningen af Flyvemuseet, og dette koordineres med årets »jumbotræf« i Filskov.



Historien om en Guggi side 20

Batman leverede inspirationen til dekorationen af en sydsjællandsk Guggi, og der berettes om konstruktionsproblemer og deres løsning.

Solartex og bemalning side 20

Einar Ek fra Malmö Radioflygselskab giver gode tips vedrørende Bent Lunds problemer med beklædningen af hans KZ II.

To Danmarksrekorder i langdistanceflyvning med RC motormodeller side 22

Elo Petersen og Flemming Madsen med hjælpere flyver Helsingør-Gedser.

Produktinformation side 24

Fastgørelse af servoer – blinkende positionslys – nye tanke.

Læser-til-læser-tips side 24

- To-i-én linespole
- kontaktlim, klar til brug
- lodning af pianotråd
- rensning af 4 mm venturi.

Fokkeren og mig side 26

Leo Eriksen fortæller om sin Fokker-model, der danner grundlag for årets RC-kalender.

RC-stævnekalenderen i farver..... side 28

Stævnerreferater

DM i Dieselcombat 1989 side 32



VM F3B i Paris side 33

Herunder bringer Preben Nørholm omtale og tegninger af vinderen Nic Wrights model Electra El.

Aerolympics II side 37

Erik Toft var eneste danske deltager ved VM 1989 i kunstflyvning.

NM i kunstflyvning side 40

Orientering fra unionerne

RC-Unionen side 42

Linestyrings-Unionen..... side 48

Fritflyvnings-Unionen..... side 50

– herunder stillingen i World Cup 1989.

Opslagstavlen..... side 51

Materiale til Modelflyve Nyt nr. 3/90 skal være os i hænde senest den 27. april.

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

Linestyring:
Luis Petersen, Østergårds Allé 28,
2500 Valby
Tlf. 31 30 05 51

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

Medarbejdere ved dette nummer:

Flemming Schleimann, Erik Toft,
Preben Nørholm, Aage Wiberg, Leo H.
Forbech, Elo Petersen, Einar Ek, Poul
Møller, Benny Juhlin.

Redaktion:

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

Ekspedition:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3,
5762 Vester Skerninge
Postgros nr. 7 16 10 77
Tlf. 62 25 19 29
(kun automatisk telefonsvarer,
der tager imod bestillinger m.v.)

Udgiver:

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

Abonnement og løssalg:

Årsabonnement for 1989 koster
kr. 156,00 for alle søks numre.
Løssalgseksemplarer koster kr. 29,50
og kan købes i en række kiosker
landet over samt på bladets
ekspedition.

Udgivelsesterminer:

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

Opplag: 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

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

Redaktionen sluttet d. 28/2 1990

Dead-line for nr. 3/90 d. 27/4 1990
Nr. 3/90 udkommer 10/6 1990

Forsiden:

I modelflyvningens udstilling i
Danmarks Flyvemuseum vil bl.a. være
denne motor fremstillet i 1943 af en
værktøjsmager i Ringsted og skænket
af K. Christoffersen, Hornbæk.



Skagen – Rigtig familieferie

Skagen RC-club tager hermed i samarbejde med RC-Unionen en gammel tradition op, nemlig **en rigtig sommerlejr** for gamle såvel som for nye piloter med familie.

Tid: 30. juni - 8. juli.

Camping: Sportspladsen ved Ankermede Skole, som ligger midt i byen – 200 meter fra Svømmehallen. Bad, toiletter, strøm, hangar og fællestelt til rådighed på pladsen.

Flyveplads: »Buttervej Airport«, som ligger 5 min. kørsel fra lejrpladsen og 2 min. fra standen.

Aktiviteter: Div. sjove konkurrencer, natflyvning, kampflyvning samt kåring af smukkeste og mest originale model. Kæmpe festaften mandag og lørdag, og *hvad Skagen ellers kan tilbyde.*

Yderligere oplysninger og tilmelding: Svend Hjerimitslev, 98 44 35 02 – Brian Petersen, 98 44 60 57, senest den 3. juni.

Pris: Camping kr. 40,- pr. døgn pr. person over 16 år.

Inbjudan

MFK Blue Max inbjuder Sveriges och Danmarks alla modellflygare till den nittonde upplagan av **ÄLLEBERGSTÄVLINGEN!**

Tävling arrangeras den 12. maj 1990 med 13. maj som reservdag. Samling för upprop kl. 8.30. Tävlingsplats är som vanligt Axevalla hed belägen mitt imellan Skara och Skövde i det natursköna Västergötland.

Reglerna är enkla: Tävlingen gäller segelmodeller enl. F 3 B T men med egna regler. Start med löplina, som vi tillhandahåller, och landning inom en markerad cirkel.

En kort presentation av Ällebergstävlingen:

Tävlingen som är Sveriges största segelmodelltävling har arrangerats av Modellflygklubben Blue Max i Falköping, med viss hjälp av andra klubbar i början, i arton år irad. Tävlingen genomföres på Axevalla hed vilket är ett militärt övningsfält med gott om plats och stora fria ytor.

Termikflygning med 6 minuters maxtid medför att alla slags segelmodeller kan vara med. Detta har bidragit till tävlingens popularitet. Så har du en segelmodell, anmäl dig och kom med. I fjol var vi lite drygt 100 deltagare.

Till våra Danska vänner vill vi hälsa att det är extra roligt att inbjudas er. Det är inte svårt att hitta till fältet. Färjar du över till Göteborg åk E 3 till Skara och sedan mot Skövde, så hittar du rätt. Färjar du över till Skåne åk E 4 till Jönköping sedan till Skövde och sedan mot Skara.

Anmäler dig gör du genom att sätta in SEK 75,- på klubbens postgiro 11 22 37 - 3.

Anmälan skall innehålla : namn, adress, telenr, klubb, och så många frekvenser som möjligt.

Första anmälningsdag 90 04 12. Sista anmälningsdag 90 04 27. Har du några frågor, ring gärna till Jan Oden, telenr: 0515-33587.

Välkommen till Axevalla hed

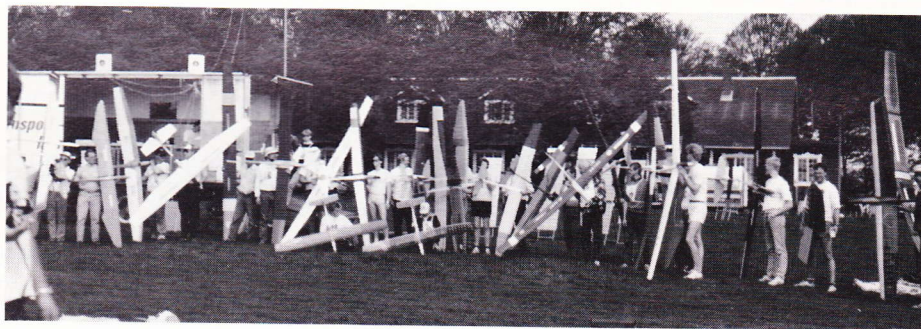
M v h

MFK Blue Max R-146 Falköping

Modelflyve Nyt jorden rundt

Et brev fra Australien afslører, at ikke alene læses Modelflyve Nyt også dér, men man er også kommet i gang med autogyroflyvning på baggrund af vore artikler.

lpi



Ällebergstävlingen 1989.

Udenlandske stævner

11-18/6-90 VM for Space modeller, som afholdes i Kiev, Sovjet Unionen.

1-12/8-90 VM for Elfly i Freistadt, Østrig.

18/5-3/6-90 Modelsportsuge ved Pörtschbach am Wörther See/Kärnten, Østrig.

Ny Kyosho forhandler

Under navnet **Kyosho Danmark** har Ole Harder, der er indehaver af R.C. Modelcenter i Hillerød, overtaget forhandlingen af hele Kyoshos program, som omfatter både fly, helikoptere, biler og både.

Varene kan af lokale ses i forretningen, mens vi andre kan glæde os over, at der netop er trykt et nyt katalog med »skandinavisk« tekst.

Ole, der nok er mest kendt blandt RC bilkørere, har allerede længe haft flytilbehør på forrettningens program, herunder også de OPS motorer, hvoraf Modelflyve Nyt jo i sin tid fik den første 20 ccm firtaktsmotor til afprøvning med henblik på udvikling af blandt anden den store Kongekobra.

lpi

»Modele Magazine«

I ovennævnte franske modelflyvetidsskrift havde man »ofret« 6 hele sider om det »verdensberømte« F3F Viking Slope Race« i Hanstholm sidste år. Hvorfor dog det? Det kræver lige en lille forhistorie, og her vil jeg citere Preben Nørholm, som var primus motor for dette store stævne:

Graham Woods startede med at skrive en rapport på 3-4 sider til det engelske modelflyvetidsskrift RC Model World, om Viking Slope Race. Denne artikel blev de meget glade for, indtil de modtog en anden artikel om VM F3B i Frankrig. Så blev Grahams artikel droppet. Han blev skruptosset og besluttede at sende en fransk oversættelse, men i en stærkt reduceret udgave på ca. en side, men sammen med alle hans billeder fra stævnet til Modele Magazine.

Denne artikel, som englænderne kasserede i luksusudgaven – selv om de har flere F3F piloter end noget andet land i verden og havde det største hold i Hanstholm – og vandt – og som selv skal arrangere Viking Slope Race til oktober, blev til hele 6 sider i det franske modelflyvetidsskrift.

Det er sandelig ikke bare i lille Danmark, man kan have forskellig mening om stævnerapporter. AI

Alt om Hobby

I det svenske blad »Alt om Hobby« var der en kort omtale af vores RC-skole og et billede af modellflyet Lajban. I Sverige findes ca. 800 modeller, hvis alle de solgte tegninger og byggesæt er blevet anvendt. I Norge har man også taget denne model til sig.

Vi må håbe, at vi får samme succes herhjemme.

Al

Nürnbergsmessen

Vor udsendte medarbejder Anders Breiner Henriksen er kommet så sent hjem fra Nürnbergsmessen, at han ikke har nået at få en artikel med nyhederne gjort klar til dette nr. Men i nr. 3/90 vil Anders bl.a. fortælle om en del nyheder indenfor elflyvning, fanmodeller og give en omtale af flere nye modeller.

Al

Jumbobesøg

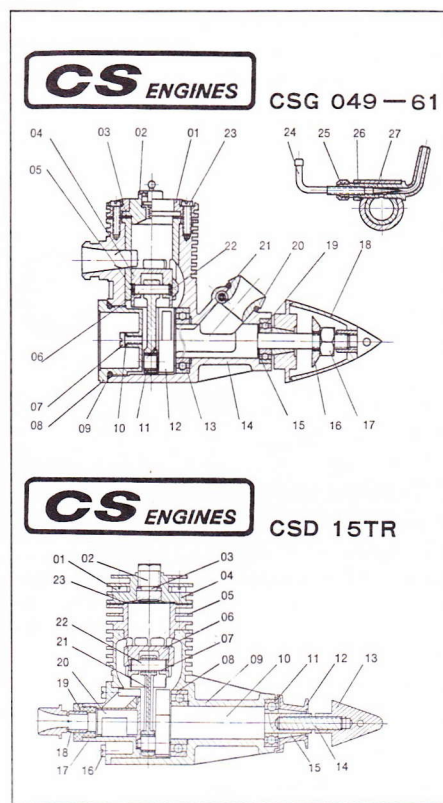
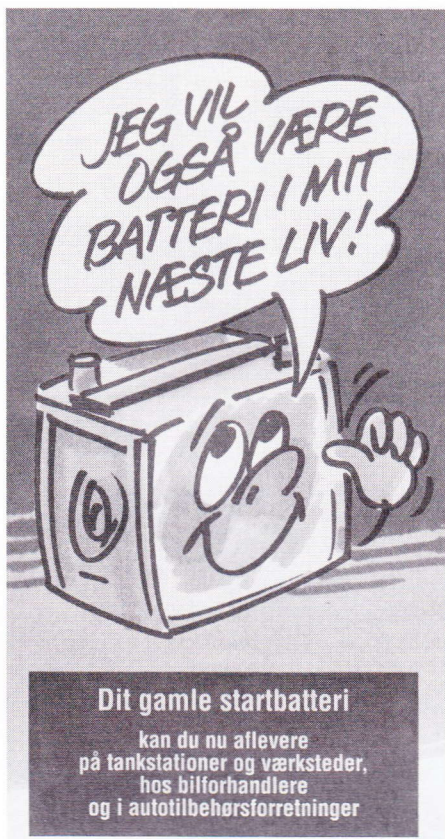
Vil du aflægge naboklubben et besøg med din jumbomodel, så forvis dig inden flyvning om, at pladsen er jumbogodkendt, og får din plads besøg af en jumbomodel, så forlang at se pilotens jumbocertifikat. Er de ting ikke i orden, er der nemlig ikke forsikringsmæssig dækning ved eventuelle ulykker.

lpi

Stævneansvarlighed

Ved afvikling af flyvestævner er det stævneledelsens ansvar, at der er tegnet forsikring, men for en ordens skyld bør stævneledelsen også sikre sig, at alle deltagerne har gyldigt medlemsbevis til RC unionen samt A-certifikat og/eller jumbocertifikat, ellers dækker forsikringen ikke.

lpi



Miljørigtig modellflyvning er ikke bare støjdæmpning, men også at du afleverer dit gamle batteri til genbrug, skulle vi hilse at sige.

Redaktionen

CS motorer

De, der har bemærket, hvordan kineserne ved de seneste mesterskaber er blevet væsentlig bedre i alle linestyingsklasser, har nok undret sig over, hvilke motorer de brugte.

I starten, hvor det kinesiske forbund satsede på uddannelse af modellflyvere, brugte man udenlandske motorer, f.eks. blev der købt 200 Rossi 2,5 motorer til speed, som så blev fordelt til forskellige lovende talenter.

Samtidig blev forskellige grupper sat i gang med at kopiere motorerne, så man kunne spare den »hårde« valuta.

Det er nu lykkedes i en sådan grad, at kineserne nu er fuldt konkurrencedygtige og oven i købet er begyndt at eksportere nogle ganske udmærkede motorer.

Tegningerne viser en CS »Cipolla« diesel og en CS »Rossi« speedmotor.

Motorerne fås med effektivdypoter til en ganske rimelig pris hos en af vores bedste speedflyvere Niels Lyhne-Hansen.

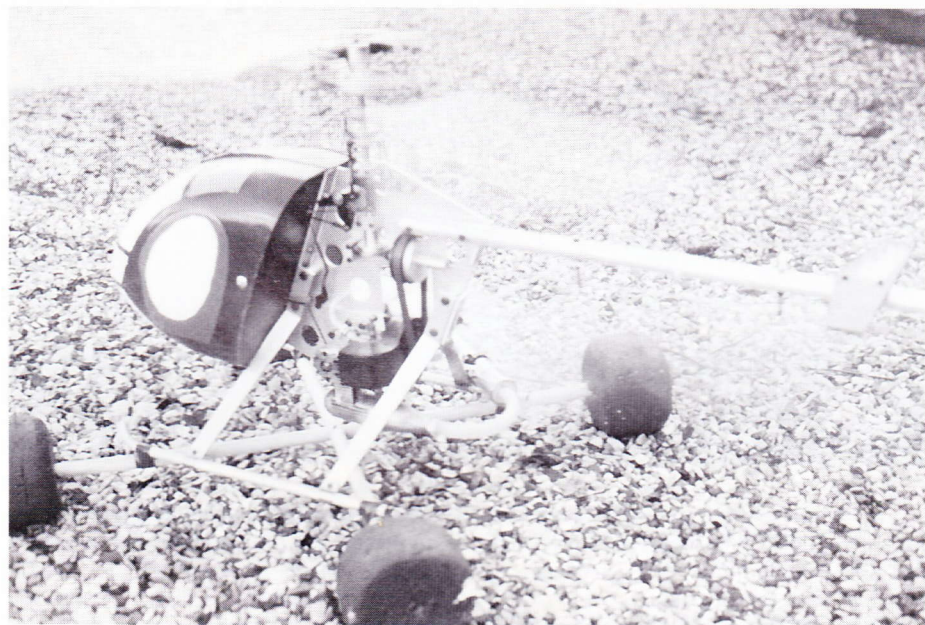
LuP

Begyndermotor efterlyses

For blot nogle få år siden var det almindeligt at fraråde begyndere at købe en racermotor med »snurretskyning«, halvåneindsugning, og hvad det ellers blev kaldt, for som begynder havde man langt mere ud af en lidt langsommere »arbejdshest«, som ikke tog sig af en dårligt anbragt tank, lidt snavs i brændstoffet og en ikke helt korrekt indstillet nåleskrue. Altså en slags PAW diesel med gløderør.

Hverken de gamle eller de nye kopifabriker i Østen reklamerer med sådanne langsomme, men driftspålidelige motorer, og kender du en type, hører vi gerne derom, for det er bedrøveligt at se folk, der efter en hel sommer på modellflyvepladsen endnu ikke magter deres motor, mens det går rimeligt med flyvningen.

lpi



MFA Sport 500 i al stilhed

En læser, der ønsker sig omtalt som RC 9852, har sendt os nogle fotos af sin MFA Sport 500 udstyret med en efterdæmper af Faaborg typen. Det skulle tage toppen af støjen, uden at den samlede vægt overstiger O.S. motorens formåen.

RC 9852 har i øvrigt udstyret sin MFA model med variabel bladindstilling og friløb til autorotation, men det skal i den forbindelse lige nævnes, at dette ikke er RC 9852's første helikoptermodel.

lpi

FLY-OFF

Bob Hatschek, en ikke ganske ukendt amerikansk fritflyver, er redaktør for et nyt amerikansk fritflyvningstidsskrift i stil med det engelske »Free Flight News«. Interesserede kan abonnere ved at sende 3 dollars pr. ønsket blad til: Bob Hatschek, 316 Grosvenor Street, Douglaston, NY 11363, USA. PG

Idéefterlysning

Et godt cirkusnummer ser farligt ud uden at være det, så lad os i fællesskab udtænke nogle stævne-numre, der kan fornøje publikum, uden at hverken disse, modellerne eller piloterne udsættes for fare.

lpi

Kvit eller dobbelt

En af RC-Unionens medlemmer, Ole Steen Hansen, Grenå, var oppe i »Kvit eller Dobbelt« om »Engelsk Flyvning fra 1914-1945«. Det var noget af en mundfuld.

Desværre røg Steen ned på det andet spørgsmål, der bestod af mange. Efter min mening var det meget svært. Steen havde besvaret alle de andre spørgsmål og manglede kun at fortælle, hvilket eskadrille-nr. i RAF, at Gloster Meteoren blev placeret i, da man modtog den i oktober 1945. Steen havde »kun« ca. 600 eskadriller at vælge imellem og ramte bare 2 numre ved siden af. »Det var vel nok ærgeligt«, som Osvald siger det i Elevatoren, men Steen havde ingen mulighed for at prøve igen.

Al

Advarsel mod cyanolim

Det svenske »Modellflyg Nyt« bringer i sit december-nummer fra 1989 et indlæg fra en læser, der har haft en særdeles ubehagelig oplevelse, som muligvis skyldes, at han har arbejdet meget med cyano-lim i en lang periode. En dag – fortæller han – var han pludselig meget svimmel og havde det elendigt. Han tog på hospitalet og fik diagnosen »virus«. Var sygemeldt en uge.

En kammerat, der er brandmand, mente snarere, at han havde fået en blodprop – og så, babu, babu, på skadestuen. Efter en lang række prøver blev diagnosen stillet: Lokal iltmangel i en del af hjernen.

Christer Pettersson havde i skrivende stund ikke fået nogen definitiv diagnose, men en af hypoteserne var, at han havde fået en slags cyanidforgiftning, muligvis som følge af at have indåndet betydelige mængder dampe fra cyano-limen. Cyanidforgiftning viser sig netop ved, at iltoptagelsen i hjernecellerne nedsættes. Det er selvfølgelig i yderste konsekvens dødsfarligt.

En sygehistorie beviser naturligvis ingenting om cyano-lims eventuelle farlighed. Måske er grunden til Christers sygdom en helt anden men på den anden side: Husk ordentlig udluftning, beskyttelsesbriller og maske, når du limer med stoffer, som ikke nødvendigvis forbedrer dit helbred!

RG

Legetøj er ufarligt

Det er den almindelige opfattelse, at alt, hvad der sælges i en legetøjsforretning, er ganske ufarligt, og ingen udenforstående forbinder derfor RC flyvning med noget risikobetonet.

Som ansvarsbevidst modellflyver er det derfor op til dig at belære festarrangører om, at der skal tegnes forsikring og træffes sikkerhedsforanstaltninger.

lpi

At udtrykke sig korrekt!

Det med at udtrykke sig korrekt kan være meget vanskeligt. Det må undertegnede (Al) i hvert fald erkende, for i nr. 1/90 skrev jeg bl.a. i en note: »For vi kan alle sige, at det og det nummer var dårligt! Men hvorfor var det dårligt?« Det gider man sågu ikke fortælle. Det er det, vi egentlig gerne vil vide. Men på det punkt må mit danske sprog ikke have slået til, eller jeg har ikke udtrykt mig klart nok.

For ikke desto mindre dumper der et brev ind af brevprækken omhandlende, efter brevskriverens mening, en vrøvlet artikel.

Ja, men hvorfor gider man ofre tid og frimærker på at skrive, at den artikel var noget vrøvl? På den måde kommer vi aldrig videre.

Jeg håber sandelig ikke, at vedkommende havde læst min opfordring, for så finder jeg det meget betændeligt. Vi får heldigvis både ris og ros, og det er det, der gør, at vi arbejder videre.

Al



Ukendt ejer

Billedet viser en meget stabil og »klog« model af ukendt oprindelse.

Modellen er fundet på Prøvestenen i København, hvor den, da tanken løb tør, fandt den nærmeste tromle metanol at lande på.

Startstedet er sandsynligvis Kløvermarken, hvor dansk flyvnings vugge stod. Det er ganske vist stadig et yndet sted at flyve for uorganiserede vovehalse.

Men man skal lige være opmærksom på, at det er strengt forbudt at flyve RC herfra. Tænk på, hvilke konsekvenser det kan få, når en vild model lander midt i København. Det er ikke sikkert, at den private opsparing kan dække eventuelle skader, og der er absolut ingen forsikringer, der dækker!

Den uheldige ejer af modellen kan henvende sig til Jens Geschwendtner på tlf. 31 51 74 47 efter kl. 18.00.

Propeller til flermotorede modeller



Jeg er sædvanligvis berygtet i vor lokale klub for at flyve med endog meget store propeller, dels fordi det klær mine WW 2 modeller, og dels fordi det tager meget støj.

Min 2-motorede Korbra Sonet, som stadig er i fin stil, har imidlertid vist mig, at overdrevent store propeller bør undgås på flermotorede modeller, da vi i modelverdenen ikke kan kantstille propelbladene i tilfælde af motorstop.

Ingen tvivl om, at Sonetten flyver mest »skalartigtigt« med Graupers 10x4 propeller, men forskelle på motorernes omdrejninger på ganske få hundrede mærkes straks på trimmet.

Ved motorstop bremser den »døde« propel som en regulær bremsefaldskærm, og hvad enten begge motorer kører i tomgang eller er stoppet af sikkerhedshensyn, skal der dykkes

endog meget stejlt for at holde flyvefart.

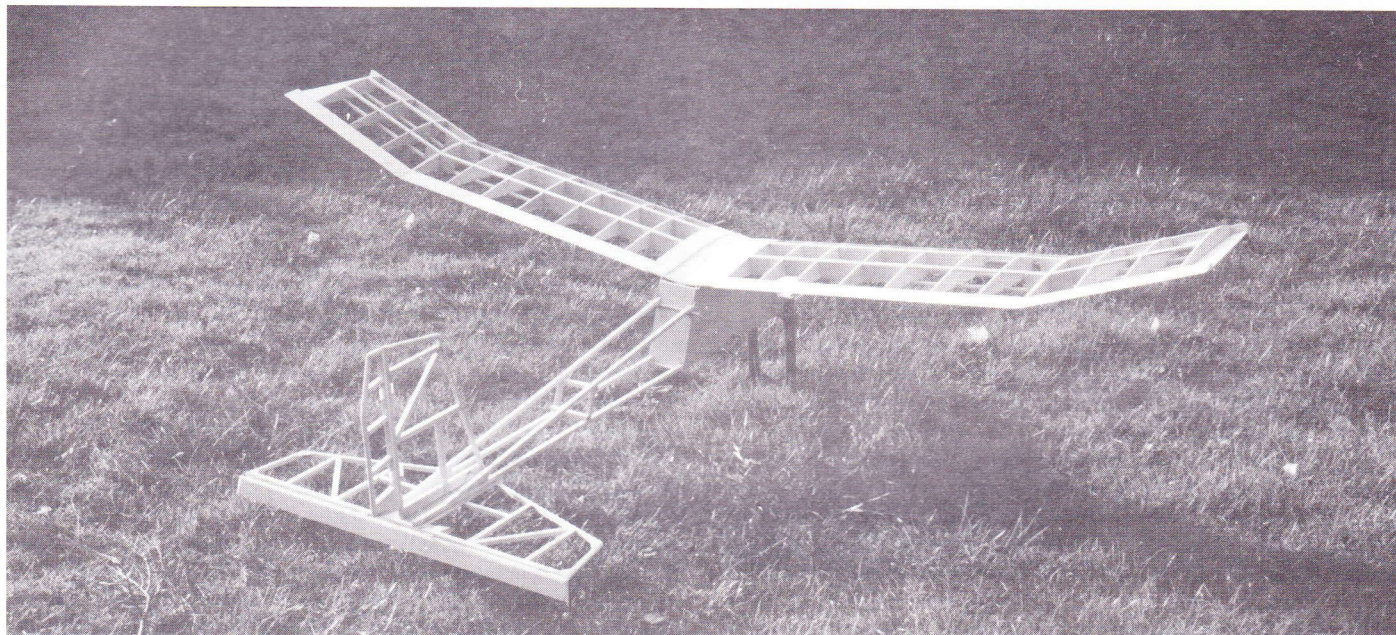
Anvender jeg i stedet de smalbladede MK glasfiberpropeller i størrelse 9x7, har jeg stadig lave omdrejninger på motorerne, men nu kan selv omdrejningsforskelle på et par tusinde ikke mærkes, ligesom pladsen kan anflyves i en meget flad vinkel ved landing.

De små propeller har sikkert også gjort deres til, at »Aalborgs Liberator« fløj sikkert selv med motorstop, specielt fordi ydermotorerne var mindre end de inderste og derfor kun kørte med 8 tommers propeller.

På min kommende flermotorede model vil jeg på baggrund af disse erfaringer dels flyve med MK propeller med stor stigning, og dels sørge for at have de nyeste og mest driftssikre motorer yderst.

LPI

Modelflyve Nyt's RC-skole



Lektion 2

v/ Lars Pilegaard

Det er Lajban med radioflyg

Eller oversat til dansk: »Radiostyrede fly er knæhøj karse«, og det skulle det gerne blive, hvad enten du bygger en Lajban ud fra det efterfølgende eller vælger at bruge de gode råd på en anden begyndermodel.

Det hjælper imidlertid ikke, at du har anskaffet dig et radioanlæg og en motor i absolut topkvalitet, hvis ikke din begyndermodel opfylder modellflyvningens fire »L«'er, som står for:

- Lige,
- Let,
- Langsom og
- Lydløs

En tung model kan nemlig hverken flyve lydløst eller langsomt, og dermed står du i problemer med naboerne under fejlstyring og under landing, og er modellen skæv, kan den volde problemer, specielt i starten, for selv den mest rutinerede instruktør.

Du skal altså bygge lige og holde vægten i ave, og det sker måske overraskende nok allerede her i den første fase, hvor modellens træskelet samles.

Når først træet er limet sammen, kan du nemlig ikke siden fjerne skævheder, og da du heller ikke kan ændre på vægten af motor, radioudstyr, understel og beklædning, afhænger modellens slutvægt alene af, hvor omhyggelig du er med valg af træ og din sparsomme, men korrekte brug af lim.

At sjaske afsted med opbygningen uden omtanke og uden flittig brug

af vinkel og tommestok til stadig kontrol, giver nok en hurtig afslutning på byggearbejdet, men det giver også i værste fald en hurtig afslutning af din løbebane som modelpilot.

Er du lidt heldigere med din sjusk, kan du måske nok med tiden blive en god pilot, men det kan tage halve år, hvor andre klarer sig op til den samme pilotmæssige standard på en uge eller to.

At være den fødte pilot er altså ikke nok som modelflyver. Du skal også være håndværker med stort H, så du ikke bygger dig ind i unødvendige flyveproblemer og udgifter.

Limtyper

Til rene trækonstruktioner som Lajban, Josefin og New Old kan anvendes lim af typerne hvid trælim (kunstharpiks), celluloselim, cyanolim (sekundlim) og epoxy (2 komponent), mens der til konstruktioner med diverse former for skum og flamingo også bruges polyuretanim (skumlim), samt hvor der skal fastlimes/sammenlimes plast, lim af polystyrentypen.

Advarsel

Hvid lim er på vandbasis, mens alle øvrige er blandet over en form for organiske opløsningsmidler, som kræver udluftning af byggelokalet under hele hærdeningen, og kan derfor være sundhedsskadelige, når flere bygger i samme lokale uden punktudsugning, eller hvis der bygges i et værelse, som inden hærdeningen er overstået, skal bruges til sove- eller opholdsrum.

Kasseret lim er at betragte som kemifald, som skal afleveres til din kommune til destruktion.

Limteknik

Alle nævnte limtyper reagerer ved en kemisk forbindelse mellem to flader, og maksimal styrke opnås derfor kun, når fladerne passer perfekt sammen.

Overskydende lim, som »pølser« ud langs samlingen, når emnerne sættes sammen, giver ingen ekstra styrke, men kun overflødig mervægt.

Kun epoxylim bevarer lidt af sin styrke, hvis den anvendes som fyldmateriale.

Ingen af de nævnte lime kan binde på fedtede overflader, og kun hvid lim kan binde på vandholdige materialer.

Økonomi

Alle limtyper bliver sædvanligvis billigere, jo større mængde du køber; men da alle limtyper har mere eller mindre begrænset holdbarhed, bør du før et eventuelt storindkøb, gøre op, om du nu også kan nå at bruge limen i tide.

Limtypernes egenskaber

Kun epoxylimene er efter afhærdning brændstoffaste, men vil dog efter langvarig påvirkning fra sprit/træsprit blive ødelagt. Limfugerne skal derfor dækkes med brændstoffast beklædning og/eller maling.

Om de enkelte limtyper kan siges:

Hvid lim. Limen er som sagt på vandbasis, men det betyder ikke, at den er fuldstændig ufarlig. Limen forbliver tung efter afdampning af vandet, og limfugen er efter hærdningen gummiagtig og vanskelig at slibe. Hvid lim har god holdbarhed efter åbning af flasken, og limen tåler efter hærdningen fugt, frost og til en vis grad vibrationer.

Celluloselim. Limen hærdner ved afdampning af cellulose og bliver meget hård. Vægtreduktionen under hærdning er minimal. »Udpølset« lim bliver glasagtig skør og er vanskelig at slibe. Limen tåler fugt og frost, men kun dårligt vibrationer. Tilbageværende lim i tuben vil som oftest være uanvendelig efter 5-6 måneder.

Cyanolime. Denne limtype, som kun giver en ringe vægtforøgelse, fås i mange varianter fra helt tyndflydende til næsten sirupsagtigt. De tynde hærdner generelt på få sekunder, mens det kan tage op til flere timer med de tykflydende.

Hærdningen sker ved opslugning af fugt og kraftig afgivelse af varme og kemikaliedamp, som kan være stærkt irriterende for slimhinder.

De tykke lime anvendes som almindelige smør-på lime, mens de tynde først dryppes på limstedet, når emnerne er sat sammen. Tynd cyanolim er ikke anvendelig til sammenlimning af hårdt træ og krydsfiner.

Den hærdede lim er vand- og kemikaliefast, og både limfugen og det omkringværende træ er benhårdt. De bedste cyanolime holder deres egenskaber i op til 12 måneder i ubrudt flaske, mens limen mister sine egenskaber 3-4 uger efter anbrud, når flasken opbevares ved stuetemperatur. Opbevaret i køleskab er holdbarheden op til ti gange så lang.

Epoxylim. Limen er 2-komponent og fås i tuber eller flasker, og skal før brug blandes, som oftest i forholdet 1:1. Hærdningen sker ved en kemisk reaktion, som kræver varme, helst mindst stuetemperatur.

Epoxylim bliver ikke lettere under hærdning, og er der anvendt 2 50 grams tuber på modellen, er den samlede vægtforøgelse altså 100 gram svarende til vægten af 2 servoer.

Epoxy fås i forskellige varianter med hærdetider fra 5 minutter og op til 24 timer.

Dampene fra afhærdningen er sundhedsfarlige, og specielt er dampene fra de hurtigthærdende meget aggressive. De hurtigthærdende er ikke velegnede til selve byggearbejdet, da de ikke når at trænge ind i træet før hærdning. De hurtige epoxylime bør derfor kun bruges til reparationer på flyvepladsen.

Epoxylim har stor modstandskraft overfor træk og vibrationer. Holdbarheden for ublandet lim er lang, men ikke ubegrænset, og afhænger af limens kvalitet.

Polyuretanlim bruges i modelsammenhæng til sammenlimning af skum/flamingo og beklædning af skum/flamingo. Limen er meget tung

og hærdner ved opslugning af fugt under stor skumudvikling. Limen har begrænset holdbarhed overfor vibrationer. Polyuretanlim nedbrydes under opbevaring, og »knaser« flasken ved sammenklemning, er det tid at skifte den ud. Kontroller flasken for »knas« allerede ved køb.

Polystyrenlim anvendes til sammenlimning af træ/plast eller plast/plast. I byggesæt med plastdele vil der typisk enten medfølge en lim eller være angivet en bestemt limtype, som passer til den anvendte plast. De fleste polystyrenlime vil med tiden nedbrydes i tuben og blive tykt.

Valg af lim til Lajban

Hvid lim kan i princippet anvendes til hele modellen, og kun ved ilimning af motorfundamentets forreste tværpind kan det være en fordel at anvende en 24-timers epoxy af hensyn til brændstoffsild og vibrationer.

Generelt om vinger

Ganske som på rigtige fly har modelflys vinger udviklet sig utroligt meget bare i den tid, vi har fløjet med RC modeller, og på en typisk moderne vinge til en RC model kan vi ikke bare se et såkaldt semisymmetrisk profil, men også, at vingen er smallere ved tippen, og at vingen set fra siden vrider sig, så det yderste profil ligger mere vandret end det inderste.

Det semisymmetriske profil gør nutidens vinge mindre følsom ved ændring af hastighed; den afsmallede vinge giver lavere luftmodstand. Vridningen kaldes »Wash-out« eller på dansk »skrænkning« og sikrer, at vingetippen ved langsom flyvning ikke mister løftkraft (staller) før resten af vingen, ligesom vridningen gør modellen lettere at styre.

Det har altså sammen gjort det lettere at være pilot, men desværre mestrer kun de færreste begyndere at bygge begge vingehalvdele med specielt præcis samme vridning, og dermed er både pilot og model i problemer.

Med en sådan unøjagtig vridning vil vi nemlig opleve et fly, der kun svinger godt til den ene side, og som under indflyvning til landing, hvor farten gradvist flyves af, pludselig tipper en vinge ned, fordi vingernes løftkraft ikke er aftaget lige hurtigt.

Lajbans vinge et kompromis

Lajbans vinge er et kompromis mellem fortid og nutid. Vingeprofilet er af en endog meget godmodig semisymmetrisk type, mens den afsmallede vinge med vridning langt hen ad vejen er erstattet med fortidens »ører« og en rektangulær vingefacon, hvor »ørerne« nedsætter luftmodstand m.v., mens faconen sikrer, at vingen staller først på midten.

Selve vingen bygges i fire sektioner, der samles uden tværgående lister, og på den måde er der i vingen indbygget faste brudsteder, så du undgår en total knust vinge i tilfælde af styrt, og da der ikke er indbygget vridning i vingen, kan sektionerne på trods af det semisymmetriske profil bygges »fladt« på bordet.

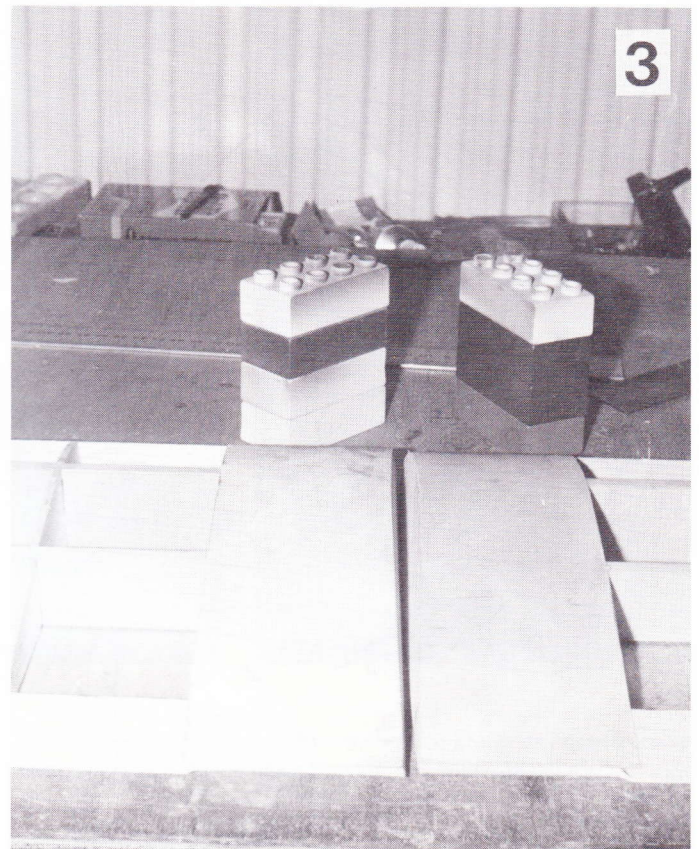
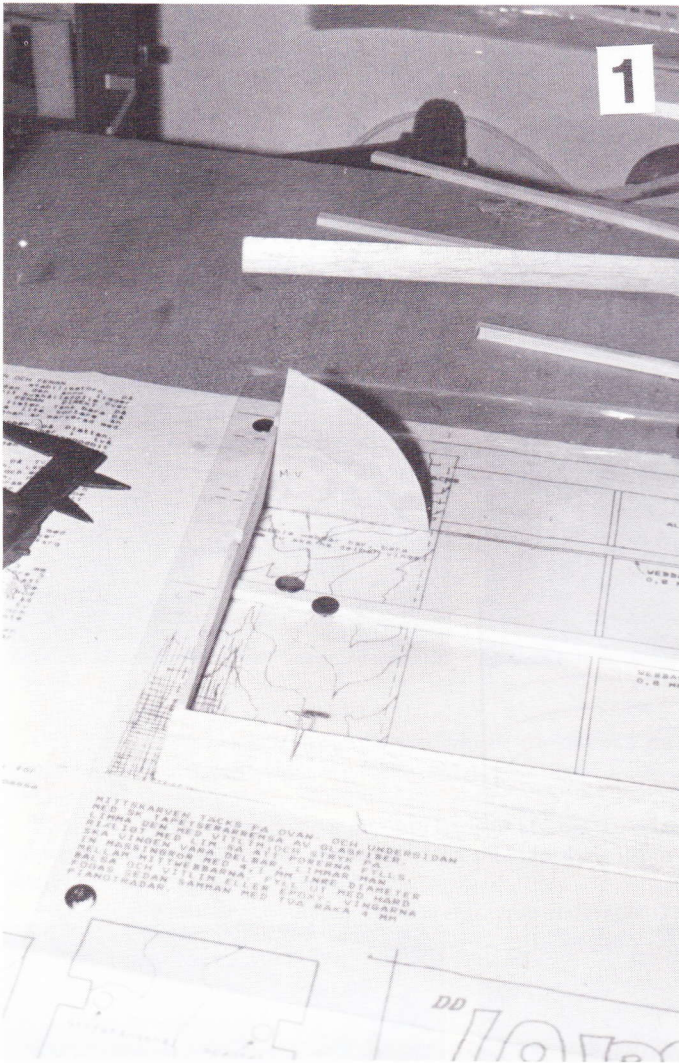
Lajbanvingen bygges

Sæt byggetegningen fast på et helt lige byggebord, og dæk af med plastic f.eks. husholdningsfolie, så du ikke limer tingene fast på tegningen, og find så de rigtige lister og ribberne frem.

Bemærk, at vingen kan bygges enten som en hel vinge, der bliver den stærkeste, eller 2-delt, som dels giver en svagere vinge, og dels kræver mere af dig som håndværker, men som til gengæld er lettere at opbevare og transportere.

Uanset om du bygger en hel eller en 2-delt vinge, skal ribberne på midten stå på skrå (fig. 1), mens resten skal stå lodret. Den rette vinkel kan findes ved en simpel geometrisk konstruktion, men ligger det uden for din skolemæssige baggrund, så byg en udelt vinge, og vent med at fastlime de 2 midterste ribber, indtil de 2 vingehalvdele er limet sammen.

Byggerækkefølgen for hver vingsektion er herefter:



1. Listerne tilskæres længdemæssigt med nedstrygeren.
2. Bagkantlisten og bageste/nederste fyrretræsliste nåles fast til byggebordet.
3. Ribberne limes fast til de fastnålede lister.
4. Listerne limes derefter på plads i den på fig. 2 viste nummerrækkefølge.

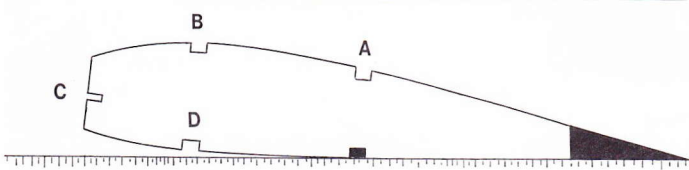


FIG 2

5. Sektionen tages af byggebordet, og den høvlede forkantsliste limes på. *Bemærk* – der må kun komme lim på ribbernes forende og styrelistens sider. Kommer du lim på styrelistens forside, vil der opstå en hydraulisk lås, som forhindrer den høvlede liste i at komme på plads.
6. Arbejdet afsluttes med fastlimning af vingetippenes formstykker, hovedbjælkernes afstivende balsaplader og midtens balsabeklædning.

Samling af vingesektionerne

Først samles hver vingehalvdel hver for sig og derefter de to halvdele, og under denne del af arbejdet hviler vingen på byggebordet på hovedbjælkernes 2 nederste fyrretræslistes.

Samlingen skal enten ske med bagkanten flugtende langs bordkanten eller langs en tegnet streg, så du er helt sikker på at få vingen lige, set ovenfra.

Opklodsningen sker med understøtning under begge hovedbjælkerne. Efter sammenlimning af midtersektionerne, forstærkes samlingen med et ca. 5 cm bredt fiberbånd, f.eks. af den type malere bruger over pladesamlinger. Fiberbåndet kan på denne model, hvor belastningerne er forholdsvis små, limes på plads med hvid lim.

På fig. 3 kan du se midtersektionens skråtstillede ribber før sammenlimning. De store legoklodser i baggrunden er perfekte til understøtning af hovedbjælkerne.

Opbygning af kroppen

Ligesom med vingen er kroppen byggemæssigt opdelt i flere tempi, der et stykke hen ad vejen kan udføres sideløbende, og ved flittig brug af vinkel, skruetvinger og klemmer er det let at undgå vridninger og skævheder.

På fig. 4 kan du se kroppens enkelte dele tegnet i perspektiv af svenskeren Bent Kreuger.

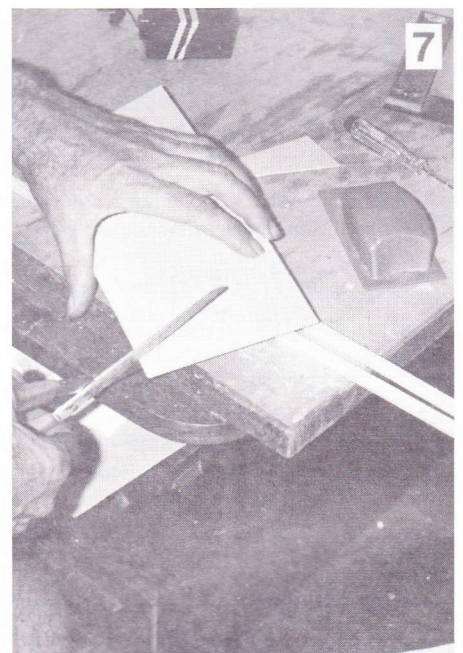
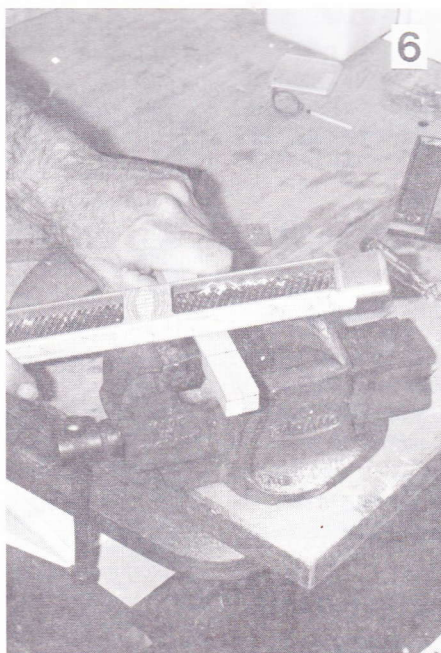
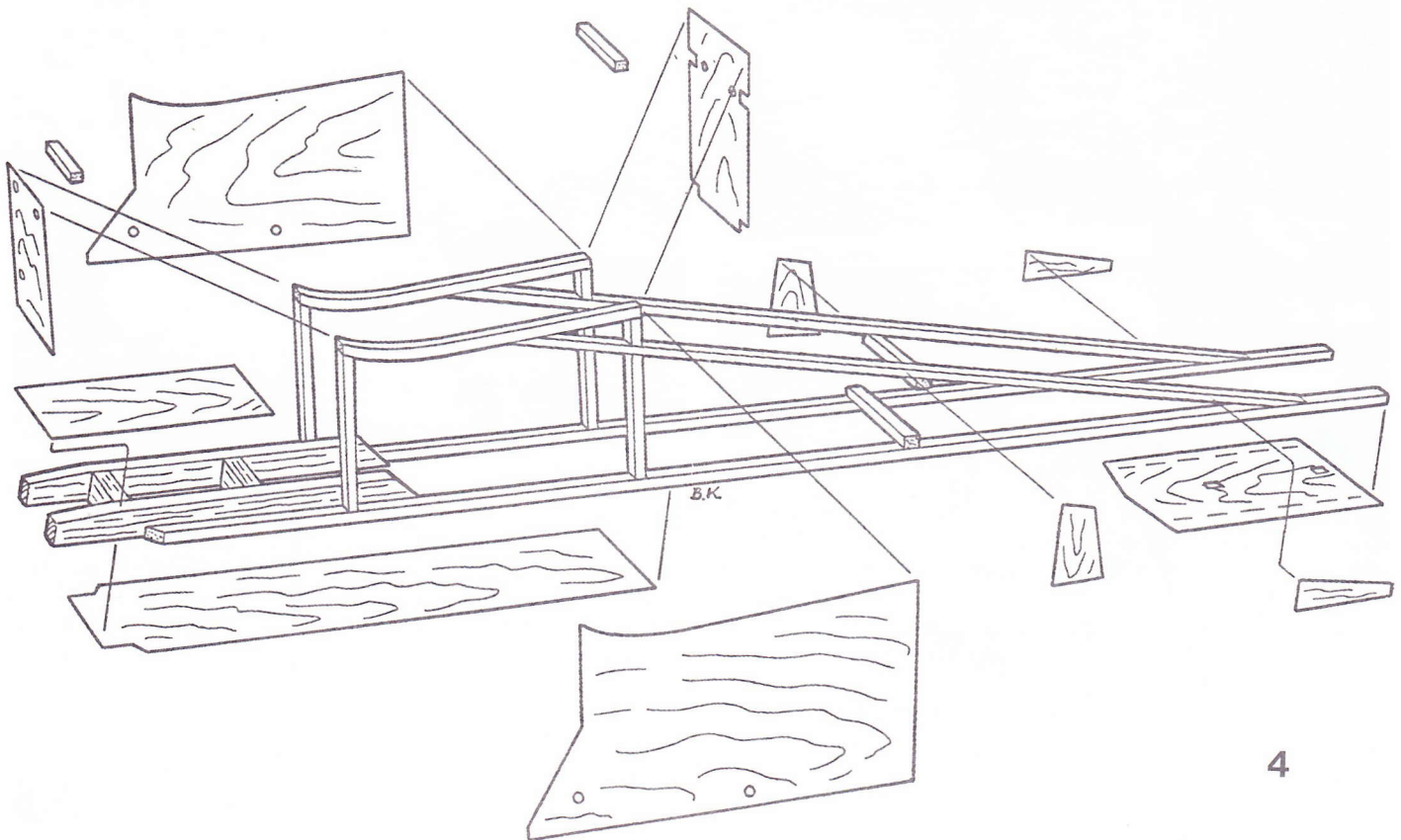
Motorfundamentet laves af 2 lange og 2 korte bøgetræslistes, som limes sammen med hvid lim eller som tidligere nævnt med 24-timers epoxy, i takt med sammenbygningen af kroppen.

Overskæring og tilpasning af bøgetræslisterne skal ske med stor nøjagtighed for at sikre gode limflader og et fundament med parallelle sider. Overskæringen skal derfor ske efter streger tegnet *med vinkel* (fig. 5) eller i skærekasse.

Bemærk, at motoren skal monteres med nedadtræk for at modvirke luftmodstand m.v. fra den højtsiddende vinge. Nedadtrækket skal slibes til før samling. Det på tegningen viste nedadtræk passer til små motorer, mens motorer som O.S. 25 FP, Webra 20 Speed og større skal have yderligere et par millimeters nedadtræk.

Nedadtrækket slibes/raspes til med en grov fil eller rasp på begge bøgelister på en gang (fig. 6), så du er sikker på at få en plan monteringsflade for motoren.

Kropssidene laves færdige hver for sig, og husk at lave den ene spejlvendt.



Start med at klippe kropssidernes krydsfiner til med en saks (fig. 7), og lim så fyrretræslisterne på plads enten med bordkanten som styr eller langs en på byggebordet tegnet streg (fig. 8).

Samling af kroppen sker igen langs bordkanten eller langs en streg. Sæt først bundbeklædningen fast til byggebordet med skruetvinger eller byggeklemmer, og lim den første kropsside på plads styret med vinklen (fig. 9), og fortsæt, når limen er tør, med fastlimning af den første lange bøgetræsliste.

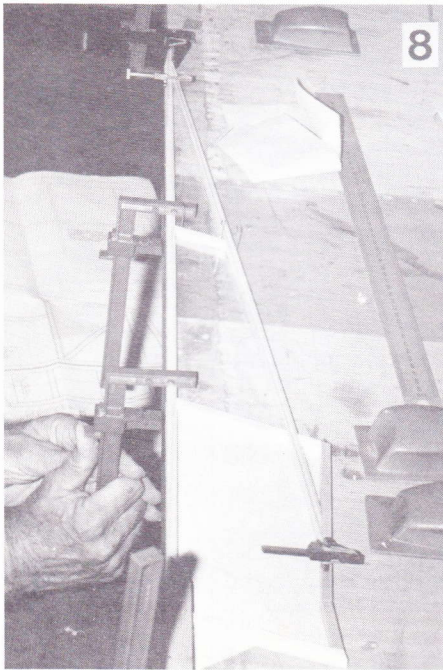
Derefter fastlimes fundamentets 2 korte tværgående lister fulgt af den anden langsgående, mens du omhyggeligt kontrollerer placeringen, så motorfundamentets ben bliver lige lange (brug vinklen ind fra bordkanten).

Fastlim igen under kontrol med vinklen kropsside nummer 2, og nu skulle begge kropssider gerne være lige lange i begge ender og stå helt parallelt på byggebordet set både ovenfra og fra siden.

Radiorummet kan nu gøres færdigt med krydsfiner og pinde til såvel understellet som vingens gummibånd, mens bagkroppen gøres færdig ved fastlimning af kropssiderne på et stykke krydsfiner (fig. 10) og fastlimning af de 2 tværpinde.

Kontrol af vingesaddel

Inden arbejdet fortsættes, skal det kontrolleres, om vingen ligger lige på kroppen.



Det gør du ved at sætte de træfærdige vinger på kroppen med gummibånd og derefter sætte modellen på en plan flade f.eks. et betongulv.

Er vingesadlen korrekt, skal der nu være lige stor afstand fra vingetipperne og ned til gulvet. Er det ikke tilfældet, slibes forsigtigt på den »høje« side af kroppen før ny kontrol.

Vær forsigtig med denne slibning. Med så stor en spændevide skal der kun brøkdeler af millimeter til på sadlen, før vingetippen har flyttet sig endog meget.

Derved får du ganske vist et, i forhold til kroppens længderetning, skævt træk, men det har ingen betydning på denne model.

Haleplan og finne

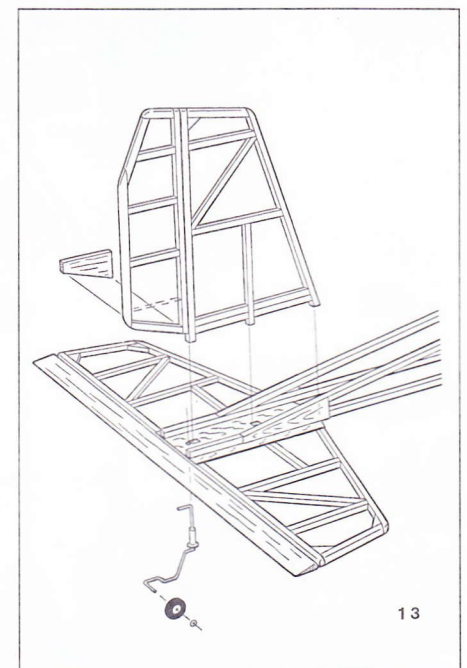
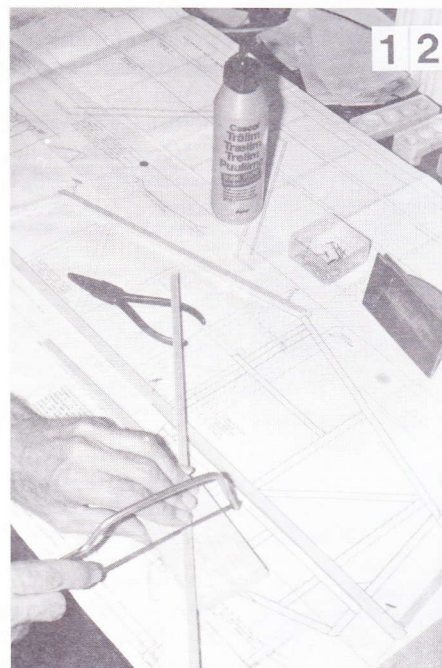
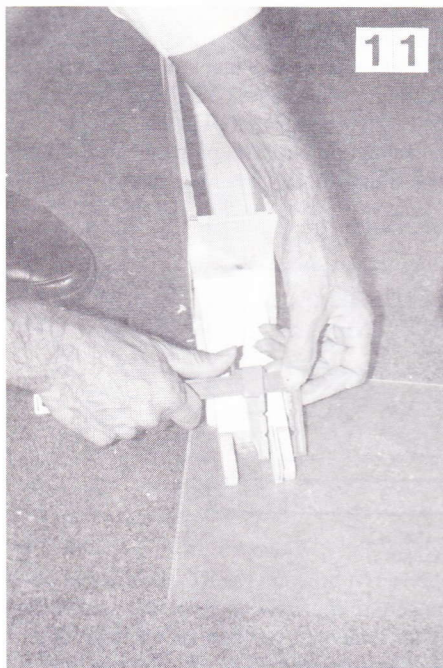
For at forhindre modellen i at blive haletung er både haleplan, finne og ror bygget op af lister, og for at opnå den nødvendige styrke er det tvingende nødvendigt, at alle limflader bliver perfekte. Overskæring af listerne med kniv er derfor ikke tilrådeligt. Brug i stedet igen din nedstryger (fig. 12).

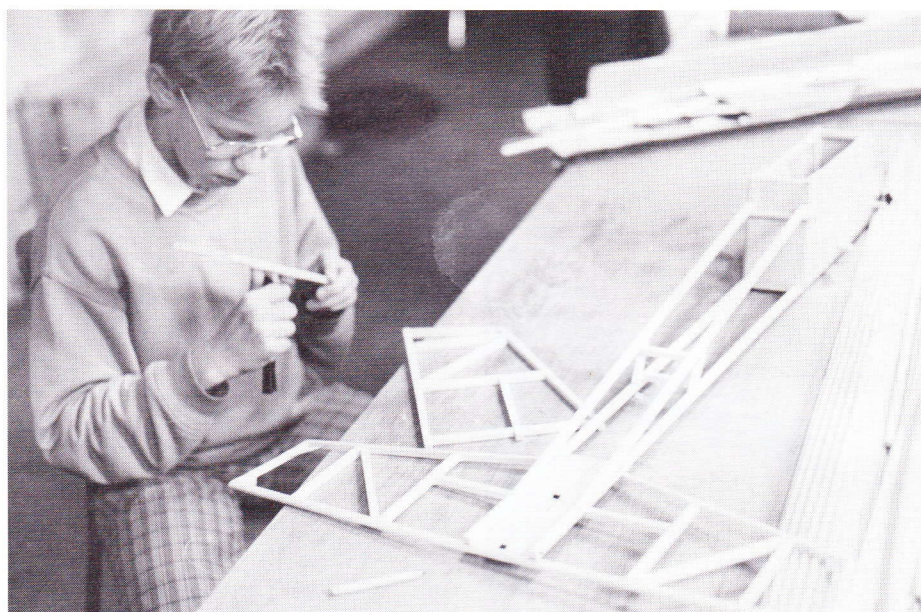
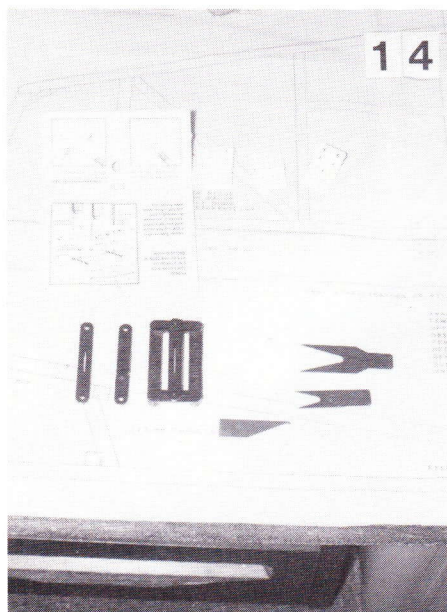
Studér iøvrigt både byggetegningen og perspektivtegningen (fig. 13) godt, før du skærer/saver. Af pladshensyn er haleplan/ror og finne/ror tegnet oven i hinanden, og det kan godt give lidt forvirring.

Selve byggearbejdet vil næppe give problemer, men det vil det, hvis du fastlimmer haleplan og finne, før der er lavet slidser eller huller til hængsler. Faktisk er det lettest først at fastlime finnen, når den til sin tid er beklædt.

Kontrol af motorfundament

Motorfundamentet er højst sandsynligt for bredt til din motor, men det klarer du ved at lime et stykke bøg eller andet hårdt træ i gaflen modsat motorens udstødning (fig. 11).





Hængsler

Hængslerne kan være enten af bladtypen eller af stifttypen. På tegningen vises bladhængsler. Antallet af hængsler er OK i højderoret, men i sideroret bør være mindst 3 hængsler, da 2 hængsler ikke giver fornøden sikkerhed mod materialebrud. Sideroret belastes under kunstflyvning meget hårdt, og alene i denne sæson har jeg 2 gange oplevet et overrevet hængsel, så derfor 3.



Til bladhængslerne skal der laves slidser. Mærk placeringen af og lav med en PIN-up nål et gennemgående hul i hver ende af slidsen, og skær materialet bort mellem hullerne med en hobbykniv. Det er tvungende nødvendigt, at hængslerne kommer til at sidde på linie, og måske skulle du overveje at anskaffe dig et sæt specialværktøj (fig. 14) straks.

Det er noget lettere at montere stifthængsler, da der ikke skal laves slidser, men kun huller, som selvfølgelig også skal sidde dels på linie og dels lige overfor hinanden. Størrelse 2 mm er nok til denne model.

Hængslerne skal først limes fast, når beklædningsarbejdet er overstået. Fastlimningen sker bedst med epoxy, og bladhængslerne skal efter fastlimning sikres med en stump tandstikker, som bores og limes ned tværs gennem liste og hængselblad.

Stifthængslerne kræver ingen yderligere sikring, men her skal du til gengæld sørge for, at hvert andet hængsel vendes modsat, så du ikke kan løfte roret af, som var det en dør.

Fastlimning af halesektion

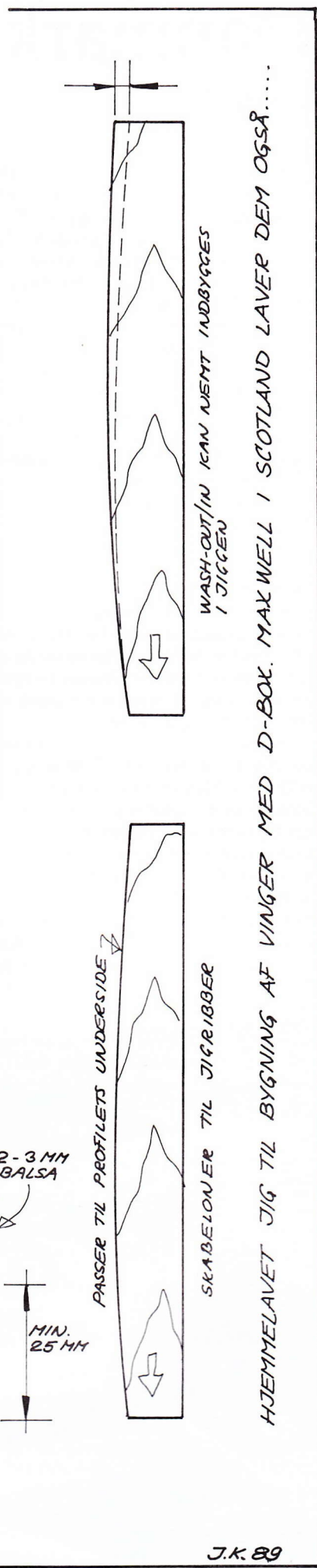
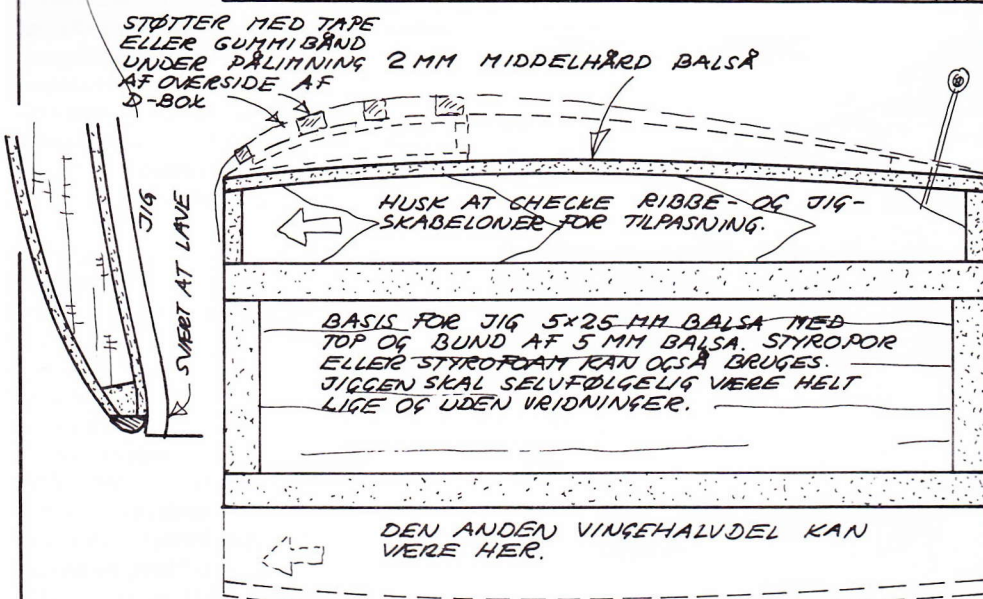
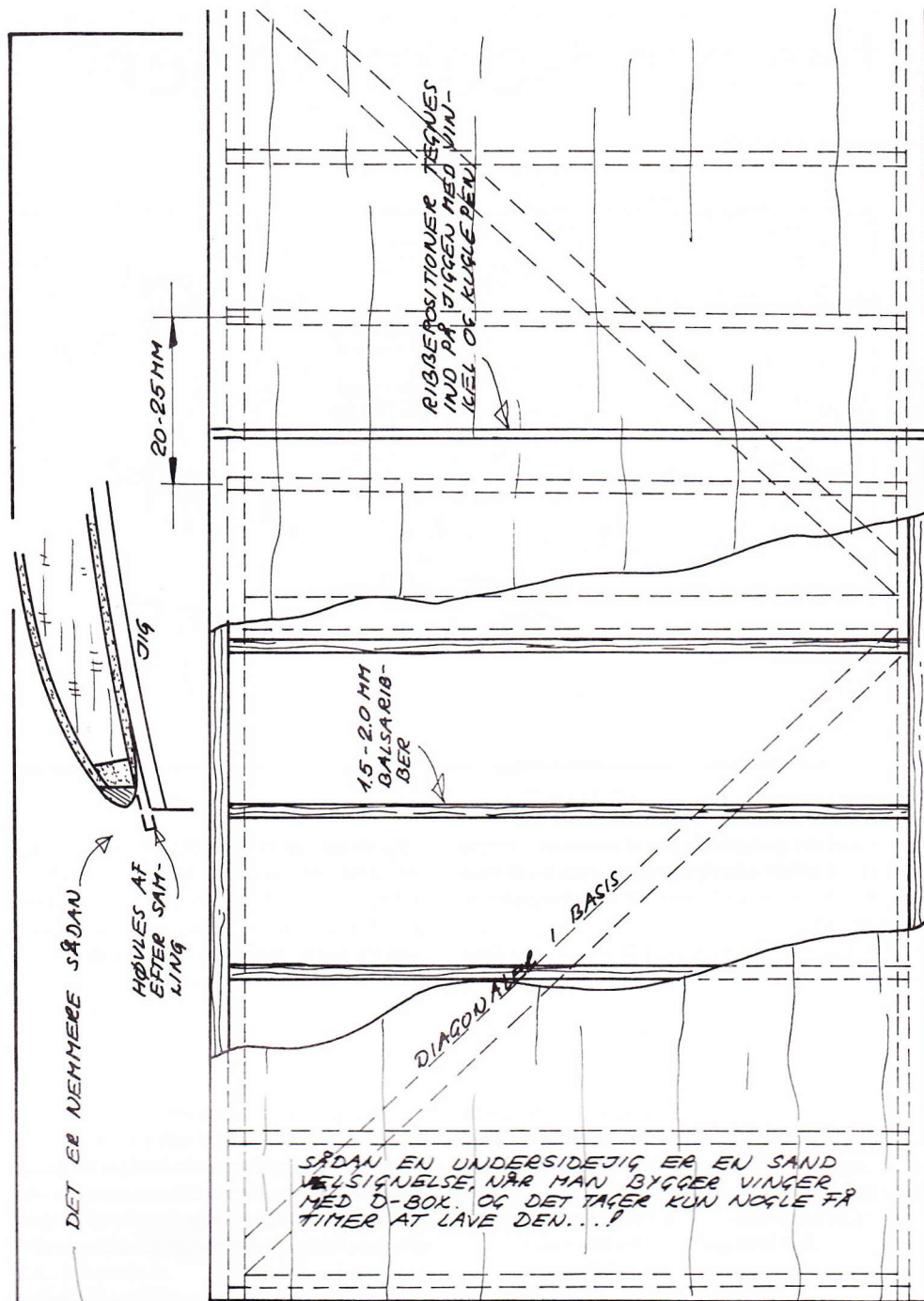
Fastlimningen skal ske, så bagkanten af haleplanet er nøjagtig vinkelret på kroppens længdeakse, mens finnen skal stå nøjagtigt vinkelret på haleplanet.

Under forudsætning af, at kroppen er præcis, som den skal være, er det lettest at bruge byggebordet som styr, når haleplanet limes fast.

Lad den ene kropsside flugte langs bordkanten, og brug enten bordenden eller din vinkel til at styre haleplanet på plads.

Herefter kan halefinnen sættes op og limes på plads med vinklen som styr (fig. 15), og hermed skulle grunden være lagt til en forholdsvis let entre i pilotverdenen.

I næste nummer af Modelflyve Nyt bringer vi så RC-skolens lektion 3, hvor det gælder beklædningen af »Lajban«, og hvor den skal males. Endvidere skal der fremstilles understel, og tank, motor, og radioudstyr skal installeres. Endelig klargøres propellen.



J.K. 89

Danmarks flyvemuseum åbner!

Endelig lykkedes det, og R/C-Unionen er med! –

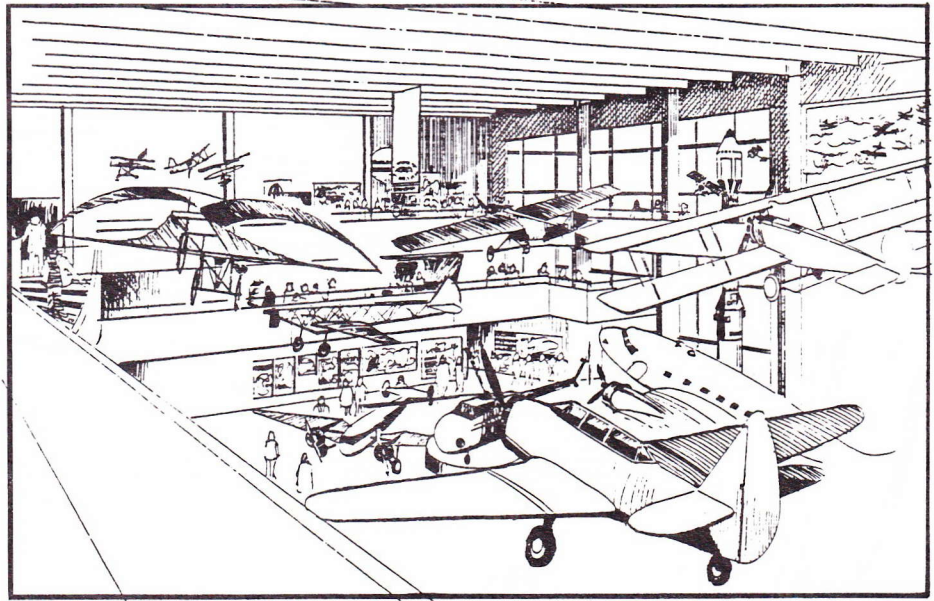
Som en dejlig gave til Danmarks flyveinteresserede er der lørdag d. 2. juni 1990, om knapt to måneder, officiel åbning af Danmarks Flyvemuseum i Billund.

Mange års drømme og svigtende forsøg er gået forud; men endelig er det lykkedes, og i hele den første uge af juni vil det blive fejret med festligheder i Billund og omegn. Denne lørdag vil det starte kl. 10 om formiddagen og gå slag i slag, bl. a. med en stor flyveopvisning over lufthavnen i Billund og forhåbentlig til stor glæde for publikum, som for første gang vil tage Museumscenter Billund i brug. Dagen efter, søndag d. 3. juni, bliver der en stor R/C-flyveopvisning fra vores egen internationale flyveplads for R/C-modeller, som er anlagt af museet og beliggende centralt på museets grund.

Men hvordan vil så Danmarks Flyvemuseum tage sig ud? – Vil det svare til forventningerne? – Vi håber det. Pladsmæssigt kunne det godt være større, men der skal jo penge til den slags ting, og det er dyrt. Der er planlagt udvidelser inden for de nærmeste år, men som det nu er, løser det alligevel sin opgave som inspiration og museum for dansk flyvning. Jeg tror godt, at I kan glæde jer!

Står man foran Billund Lufthavn, kan man ikke undgå at se bygningerne i Museumscenter Billund. Smuk og pompøs knejser udstillingshallerne i landskabet ganske tæt ved. Man krydser over parkeringspladserne og står så ved indgangen til dette museumscenter, der rummer både Bil- Falck- og, som det største, Flyvemuseum.

I indgangsfoyeren bliver man modtaget af et par originale Ellehammer kvartskalamodeller, der slår stemningen an i denne hall,



hvor det fælles billetsalg til museumscentrets tre afdelinger foregår. Her er også kiosk med mange spændende ting i, f. eks. byggesæt til modelfly.

Indenfor i flyvemuseet kommer man først gennem en 7 meter bred »drømmegang«, hvor man gennem fantasifulde opstillinger får illustreret menneskets drømme gennem tiderne om at flyve, og hvad det blev til, samt fremtidsvisioner om, hvad det hele kan udvikle sig til. Så går man op ad trapperne til en balkon på 2. etage, der i 6 meters højde løber langs væggene af den store udstillingshal, der måler 30 x 60 meter og er 11 meter høj.

På denne balkon er der udstillet mange detailting om Danmarks luftfart. Der er udstilling om f. eks. Ellehammer og om udviklingen, der foregik på Kløvermarken og frem gennem tiden, sammenholdt med den internationale flyvnings historie.

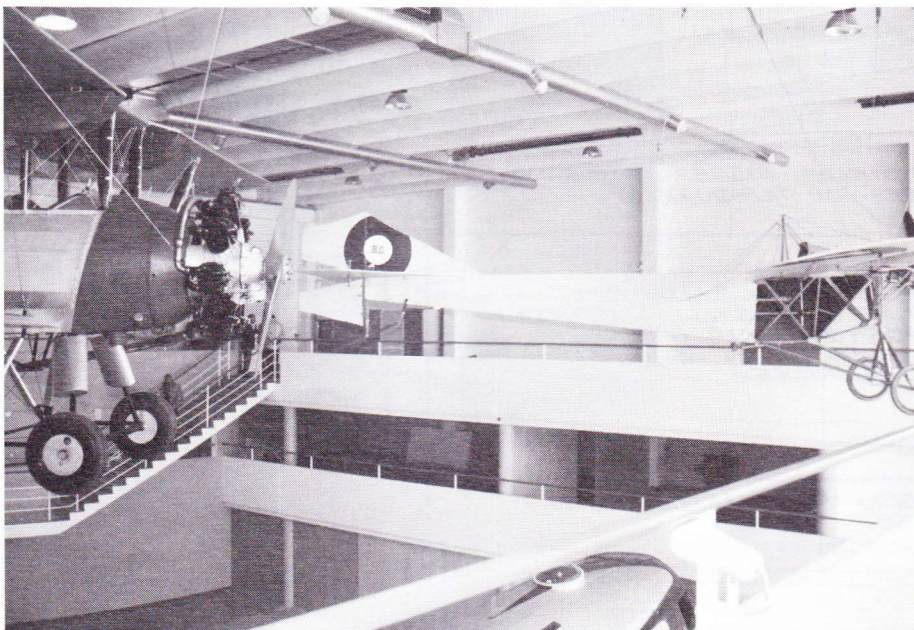
Ud for balkonen er ophængt dejlige historiske fly, originaler, som er klenodier. Her er f. eks. det snart 80 årige Berg & Storm Monoplan fra 1911, en dejlig gammel »Avro 504 N« og en lige så berømt »Hawker Danmark«, der repræsenterer tiden i tyverne. På tværs i hallens østlige ende hænger to gamle svævefly, den ene en SG-38, som var en skoleglider, der var meget brugt i trediverne, og en »Grunau Baby«, som mange gamle svæveflyvepiloter har fløjet i.

Her i østfacaden er der nogle store udsigtsvinduer, hvor der bl. a. vil være udsyn til vores R/C-flyveplads og svæveflyveanlæggets græsbane, hvor der gennem sommersæsonen vil blive mange aktiviteter. Herfra vil man også kunne se på den udendørs udstilling af danske militærfly og trafikfly, som man så senere kan gå ned og nyde synet af på pladsen uden for museumsbygningerne.

Nu går vi så på balkonens sydside, og her er udstillinger om bl. a. 1. og 2. verdenskrigs flyvemaskiner, og hvad de betød for flyvningen. Uden for balkonen er her ophængt en tysk u-båds gyrokofter og en »Fairchild Cornell« træningsflyver, brugt også af danskere, der ydede en indsats i allieret krigstjeneste i det norske flyvevåben i engelsk eksil.

Og så kommer vi til afsnittet, der hedder »Almenflyvningen«. Her fortælles der om al aktivitet inden for privatflyvning i vores land, og man vil forbavses over, hvor meget det egentlig dækker. Under dette tema vil vi også have vores udstillingsstade »MODELFLYVNING«, og det har R/C-Unionen i det store

Blandt de fly, der allerede i nogen tid har været på plads i museet, er Berg og Storm Monoplanet, der her ses i baggrunden af billedet. (Foto: Arild Larsen).



og hele ansvaret for. På vor stand er der to montere, den ene rummer fine gamle motorer fra meget gammel tid og op til, hvad vi bruger i dag, og den anden vil rumme spændende ting om radiomateriel, der har været brugt til fjernstyring af modelflyvere fra det tidligste og til nu ... På en vinkelvæg vil der være illustreret byggematerialer, der gennem tiderne har været anvendt i modelbygningen, både af træ, lim og meget andet. Bagvæggen af vort stude vil med plancer, billeder og tekst fortælle om historien bag modelflyvningens udvikling i Danmark.

I loftet over hele afdelingen for »Almenflyvningen« vil der være ophængt i rigtige flyvestillinger smukke R/C-skalamodeller, som dels fortæller om, hvor fine netop sådanne modeller er, men samtidig illustrerer lidt om de historiske flytyper, som gennem tiderne har fløjet i Danmark.

Et særligt trækplaster vil vi have anbragt lige ud for balkankanten over for vort udstillingsstude, nemlig en fin flymodel af et moderne italiensk privatfly, der via et radiostyringsanlæg kan demonstrere alle funktioner i et avanceret R/C-modelfly. Og der vil blive run hertil, for publikum vil frit have lov til at lege med det, og det er der jo nok ikke så få, der gerne vil.

Ud for vestenden af balkonen vil der i loftet hænge en replica af et af Ellehammers fly, der blev bygget på KZ-fabrikkerne til brug for Sylvest Jensens luftcirkus i halvtredserne.

Nu går man så ned på balkonen underne- den i 3 meters højde. Her er der også mange udstillinger, mest om hjælpemidler for flyvningen, såsom meteorologi, udstilling fra Statens Luftfartsvæsen og meget andet. Her er også en afdeling om rumfart og en udstilling om dansk flyindustri.

Nede på gulvet i den store hovedhal er mange fly udstillet. Man kan nævne nogle af dem, f. eks. en DC-III, en Sikorsky S-55 helikopter, KZ-III ambulancefly, verdens eneste »Monospar« ambulancefly, foruden vigtige militærfly som f. eks. Spitfire, Harvard og Meteor. En masse motorer er der også, som man kan studere.

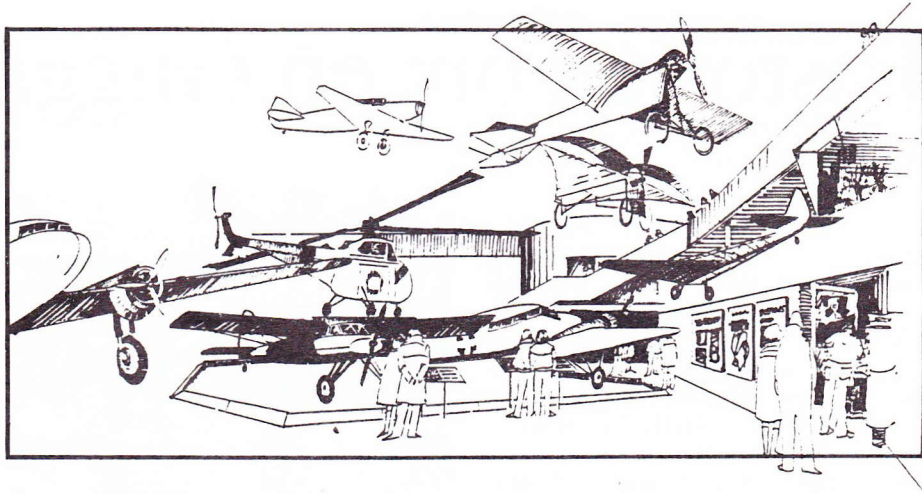
Foruden det, jeg her har nævnt, er der mange andre interessante ting, som udstilles, eller som der er bygget temaer op om, ligesom museet har en hel uddannelsesfløj, hvori der er et auditorium, der også kan bruges til sær- udstillinger.

Jeg vil ikke her fortælle mere om dette glædelige udspil for flyveinteresserede i Danmark, men anbefale jer selv at tage på en flyvemuseumstur til Billund. Den udflugt vil I ikke fortryde, for jeg synes selv, at der er kommet et udmærket resultat ud af anstrel- gelserne, og når engang man får udvidet om- rådet med mere plads, så vil vi have et flymu- seum, som vi både kan glæde os over og være stolte af.

Der åbnes som sagt lørdag d. 2. juni offici- elt, og om søndagen d. 3. har vi vores store R/C-flyveopvisning på Danmarks første inter- nationale R/C-flyveplads i museet. Vel modt, og god fornøjelse.

Benny Juhlin.

R/C-arbejdsgruppen for Flyvemuseet.



Jumbodage i Filskov – og Billund

Den første weekend i juni plejer der at være »jumbotræf« på Filskov Kro's flyveplads. I 1990 falder denne weekend sammen med pin- sen, og det vil sige, at der bliver én dag mere til dette års træf.

Det bliver der da også brug for, for der sker en hel del i den weekend.

Lørdag d. anden juni vil der i Billund luft- havn være åbent hun samtidig med, at der afvikles et luftshow. Dette sker på grund af lufthavnens 25 års jubilæum, der godt nok fandt sted 1. november; men det danske vejr plejer ikke at være til flyvestævner på denne årstid, hvorfor det er flyttet til juni. En anden årsag til flytningen er, at Danmarks Flyvemuse- um åbner netop denne dag.

Markeringen af disse to mærkedage, samt den kendsgerning, at det er pinsen med tre fridage, medførte, at en større mængde aktivi- teter i området blev henlagt til denne week- end.

En af de vigtigste i denne sammenhæng er, at der skal være en opvisning med radiostyre- de jumbomodeller på Flyvemuseets nye ra- diostyringsplads. Det er en græsflveplads på 35 x 150 m samt en asfaltbane på 15 x 100 m,

Fra »Jumbotræf 1989«.



mærket op som en del af en rigtig startbane. Opvisningen flyves om søndagen, og tids- punktet er fastsat til kl. 12 - 14, men kan tæn- kes ændret af hensyn til andre arrangemen- ter.

Det er den lokale RC klub, »Nuserne«, der skal arrangere flyvningen. Her var den første indskydelse at flytte jumbotræf til en anden dato; men efter nøjere overvejelser syntes det at være en god ide at give deltagerne med familie en mulighed for at kunne campere som normalt på Filskov fra fredag d. 1. juni. Man kan så efter behag enten flyve på Filskov eller tage til flyveshow på Billund om lørdag- en, og familien kan også bruge dette som udgangspunkt for en tur i Legoland eller an- dre interessante aktiviteter.

Det er så tanken at få en del af de tilmeldte piloter til hver at flyve en 6 - 7 min. i opvisnin- gen ved museet om søndagen. Efter opvisnin- gen vil man igen flyve på Filskov, og den nor- male afsluttende flyvning i jumbotræf vil blive fløjet om mandagen, der er anden pinsedag. Der vil selvfølgelig være gratis adgang til Fly- vemuseet for de piloter, der deltager her. I museet vil man bl. a. kunne bese den faste udstilling, der er om radiostyring og model- flyvning.

Foruden luftshow, Flyvemuseum og RC- flyvning er følgende andet fastlagt for nærvæ- rende: Faldskærmsudspring, helikopterflyv- ning, ballonopstigning, veteranbilstævne, stockcarløb og bjergbestigning. I luftshowet har Flyvevåbnet givet tilsagn om deltagelse, og der regnes også med civile og militære veteranfly; men der arbejdes stadig på højtryk i arrangementets ledelse.

Der er altså god grund til at gæste dette års jumbotræf på Filskov, og »Nuserne« håber da også, at man snarest tilmelder sig, så man kan få bedst muligt grundlag for at planlægge, så vil du deltage enten i jumbotræf eller i flyvnin- gen på Flyvemuseet eller (forhåbentlig) i beg- ge, så kontakt »Nuserne«. Indbydelse findes andet steds i bladet.

kas.

Historien om en Guggi

Af Poul Møller

Da Rasmus og Martin Møller fra Fensmark i efteråret skulle dekorere deres 1,5 gange forstørrede Guggi, blev det selvfølgelig til en Batmoguggi med en flot Batman fra en Batnudsåse.

Byggeriet var forløbet uden de store problemer, og flyveren var efter endt dekoration blevet udstyret med en FUJI 2,5 ccm motor og et nyindkøbt Futabaanlæg.

Spændingen ved den første prøveflyvning var stor. Senderen blev overgivet til en af de gamle rotter på flyvepladsen, og efter et kort check af styrefunktionerne, blev Batman med tilhørende Guggi sendt af sted. Flyet steg mod himlen i en svag venstrekurve – og den fortsatte det i. Guggien lystrede ikke rorene, men efter at den havde fløjet 360° rundt, lykkedes det at få den ned på flyvepladsen uden de store skader.

Efter at have fået dobbelt så store rotorudslag og mere højretræk på motoren fløj Batmoguggien, og nu var den til at styre, selv om den reagerede meget langsomt på rorene. At anden flyvedag sluttede med en landing i et træ, skyldtes ikke flyet, men et motorstop på et meget uheldigt tidspunkt. Heldigvis var der ingen skader på modellen.

Flyveegenskaberne blev imidlertid klart forbedrede, da luftspalterne, som var mellem haleplan og rorflader, efter råd fra en mere erfaren modelflyver blev fjernet. Det husker vi på fremtidige modeller.

Det var også et problem at få lagt tyngdepunktet rigtigt. Selv om batteri, modtager og servoer var anbragt så langt forude som muligt, skulle der 275 g bly i næsen af flyveren for



at afbalancere den. Er det mon et generelt problem, når man forstørre en model, eller har vi bygget for tungt? Tyngdepunktetsproblemet blev dog formindsket, da vi rykkede motoren 5 cm frem på en træklods – ikke kønt, men effektivt.

På de første flyvture blev Batmoguggien sendt af sted med et håndkast, da det tilsyneladende var umuligt at få den til at køre ligeud på jorden. Et kraftigt skub har dog vist sig at være svaret på det problem, så nu starter flyveren fra jorden.

I luften opfører Batmoguggien sig nu meget godmodigt, og den er i stand til at udføre de mest mærkværdige manøvrer uden at bringe sin pilot i forlegenhed.

Da disse linier skrives, mens sneen daler ned uden for stuevinduerne, vil Batmoguggien snart blive udstyret med ski, for Flagermusemanden skal jo også kunne sørge for retfærdighed i luftrummet over Sydsjælland, selv om det er vinter.

PS. Tak til alle, der med råd og gerninger har hjulpet os.

Denne historie er sendt til Lars Pilegaard, som giver følgende kommentarer og gode råd med på vejen:

Til lykke med jeres Batmoguggi og til lykke med, at I har brugt Guggi konstruktionen efter hensigten, nemlig til at lære noget grundlæggende om modelfly.

Men hensyn til den tunge hale er det meget normalt på kortnæsede modeller, hvis der ikke anvendes let balsa til såvel krop som hale-system, men havde I f.eks. brugt en 3,5 ccm motor med kuglelejer og efterdæmper eller en speciel silentdæmper, var I nok ikke stødt på problemet i denne omgang.

Med hensyn til manøvreedygtighed har I jo løst problemet på smukkeste vis, men for andre kan jeg kort genfortælle, at med en parasolvinge falder manøvreedygtigheden, jo dybere tyngdepunktet ligger under vingene.

Ønsker I øget manøvreedygtighed, skal servoer og akku altså flyttes opad i kroppen.

En anden ting, som har betydning for krængrosvirkningen, er vingens løft ved vingetipperne. Det kan nedsættes med f.eks. Wash-out (skrænkning).

Nu I er kommet så langt, så tag også det næste skridt i jeres forskning, og lav eksempelvis en vinge med aftagende korde. Bruger I Guggis profil, kan I konstruere jer frem til alle profilerne som beskrevet på side 52 i »Bogen om radiostyrede Modelfly«, og laves den nye vinge med vigende forkant, rykker tyngdepunktet bagud, så blyet igen kan fjernes.

Foretrækker I derimod at forstørre en Kobra-20 vinge, skal I samtidig lave en ny vingepsats, da et kobraprofil skal have undersiden i flugt med haleplanet og altså i dette tilfælde parallelt med kroppens underside.

Fortsat god fornøjelse med jeres Batmoguggi, og fortæl os endelig om modellens videre skæbne, så andre kan drage nytte af jeres erfaringer.

Lars Pilegaard

Solartex og bemalning

Malmø Radioflygsällskap, repræsenteret af Einar Ek, kendt som prismodtager ved Comets pilottræf i 1989, giver her et par kollegiale tips om overfladebehandling.

Da jeg læste Bent Lunds artikel i Modelflyve Nyt om hans KZ II og problemerne med, at Solartexen blev »slasket« under visse vejrforhold, ringede en lille klokke under kalotten.

Hvorfor ikke skrive nogle linier til Modelflyve Nyt og berette om, hvordan vi har løst det problem her i Malmø Radioflygsällskap?

Nogen i klubben havde fået den idé at stryge et eller to lag spännlack på solartexen, inden modellen blev malet færdig. Resultatet blev helt overraskende godt – ingen slask eller bobler uanset vejr eller vind, og eftersom spännlack er på cellulosebasis, kan den jo males over med de fleste typer maling.

Selv anvender jeg den almindelige lakfarve beregnet til køkkenelementer fra Beckers Tintorama, som kan leveres i alle tænkelige far-

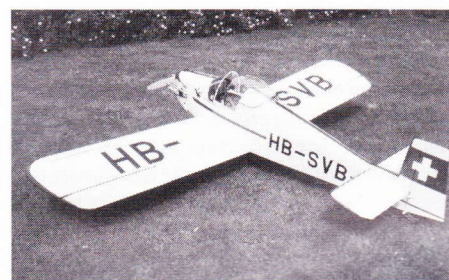
ver og er helt modstandsdygtig overfor alle slags brændstof.

Spännlacken, som fremstilles i Sverige af »international« til anvendelse på skibsdæk, kanoer og fly, leveres i 750 ml dåser og findes hos de fleste farvehandlere, der gør i maling til lystbåde.

Med hensyn til maling af dekorationer har jeg haft held med at anvende den type afmaskningstape, som bruges ved fremstilling af elektroniske printplader. Denne tape kan købes i bredder fra 0,4 mm og op til 10 mm under betegnelsen *sort kurvetape*.

Hvis du, når du anvender tapen sammen med nævnte lakker, lader tapen sidde natten over, kan du let rense farvekanten med en tøjsnip fugtet i *lacknafta*, så kanterne bliver knivskarpe.

Til sidst vil jeg rose alle, som gør Modelflyve Nyt til et RIGTIGT og læseværdigt modelflyveblad selv for os på denne side af Sundet (selv om der kan være lidt sprogbesvær).



Billedet viser Einar Eks Turbulent i skala 1:3,3, som indbragte ham RC unionens hæderspris ved Comets pilottræf i 1989.

Ja, sådan siger og synes en, der har været RC pilot i over 30 år.

Med radioflyshilsen fra Malmø.

Einar Ek

Telefon 040 - 54 90 97

Redaktionel fodnote: professionelle farvehandlere kan efter mine egne erfaringer enten skaffe omtalte svenske lakprodukter næsten fra dag til dag eller via deres datablade anvise tilsvarende danske produkter. lpi

KYOSHO fly-modeller er næsten færdige, med alt tilbehør og SUPER kvalitet



FLASH 10 er for 1,75-2,5 ccm motor. Vingespænd 1190 mm. Kropslængde 860 mm. Vejl. pris **Kr. 1695,-**



CESSNA 177 CARDINAL er for 1,75-2,5 ccm motor. Vingespænd 1190 mm. Kropslængde 865 mm. Vejl. pris **Kr. 1458,-**



VALENCIA 1800 El-motorsvæver. Kompl. med motor og alt tilbehør. Vingespænd 1780 mm. Kropslængde 879 mm. Vejl. pris **Kr. 1749,-**



MELODY 1500 er en begynder svævemodel af meget høj kvalitet. Vingespænd 1500 mm. Kropslængde 780 mm. Vejl. pris **Kr. 891,-**



← **PRELUDE 20** er for 3,5 ccm 2-takt eller 6,5 ccm 4-takt. Vingespænd 1250 mm. Kropslængde 1010 mm. Vejl. pris **Kr. 1715,-**



KYOSHO CONCEPT 30 RC-Helikopter er en lille helikopter men flyver som en stor, kan hele kunstflyvningsprogrammet og er særdeles velegnet til begyndere. Der kan nu fås mange tuningsdele til CONCEPT.

- CONCEPT 30 SE med OS 32 motor Vejl. Pris kr. 4.795,00
- CONCEPT 30 DX med OS 28 motor Vejl. Pris kr. 4.295,00
- CONCEPT 30 DX byggesæt uden motor Vejl. Pris kr. 2.750,00
- HUGHES 300 Kompl. krop til Concept Vejl. Pris kr. 520,00
- HUGHES 500 Kompl. krop til Concept Vejl. Pris kr. 1.128,00
- JET RANGER Kompl. krop til Concept Vejl. Pris kr. 1.128,00

Køb det nye KYOSHO katalog hos din forhandler eller direkte hos:



KYOSHO DANMARK

TORSHOLMS ALLÉ 6 - TULSTRUP - 3400 HILLERØD - DANMARK
TELEFON 42 28 66 00 - TELEFAX 42 28 61 55 - GIRO 7 31 77 19

To Danmarksrekorder i langdistanceflyvning med RC motormodeller

Hvordan man sætter en rekord i langdistanceflyvning med RC motormodeller eller Helsingør Gedser på 2 år.

Elo havde et langdistanceprojekt i tankerne og havde da også bygget et fly til opgaven, men hvor og hvordan kan en sådan flyvning udføres? Elo havde tænkt sig at flyve fra Helsingør til Gedser. En strækning på ca. 170 km.

Overvejelser og planlægning

Elo kontaktede nogle af KFK's andre medlemmer, der skulle hjælpe med til rekordforsøget. Der blev talt en del om, hvordan rekordforsøget skulle foregå. Det blev hurtigt udelukket, at man kunne køre i bil fra Helsingør til Gedser og flyve samtidig. Desuden ville politimesteren for Glostrup Politikreds ikke give tilladelse til flyvning i hans område. Men hvad så?

Elo havde godt nok en speedbåd, men kunne man følge med flyene så langt? Dog, det var vist den eneste mulighed, og når man nu skulle sejle, kunne man jo lige så godt bruge en vandflyver, eller begge dele, så var der jo 2 chancer.

Flemming var villig til at være med i rekordforsøget og byggede et fly næsten magen til Elo's, bare med hjul, hvor Elo's blev udstyret med pontoner.

Dette var kun det første skridt. Hvilken motor skulle der benyttes? Der var følgende krav: Den skulle være kraftig nok til, at der kunne startes fra vandet med en max. vægt på 5 kg. Den skulle også være økonomisk i brændstofforbrug og have lav vægt. Det blev besluttet, at en 7,5 cm³ måtte være den rette størrelse for at kunne klare starten. Men ak, en OS46FSR er jo ikke ligefrem økonomisk – i hvert fald ikke økonomisk nok. Der måtte noget andet til, men hvad?

En diesel måtte være det rigtige, da der jo er dobbelt så meget energi i diesel-brændstof. Det blev besluttet at lave diesel-topstykker til OS-motorerne. Dette blev gjort efter Luis Petersens recept, og prøvekursen viste, at motorerne var let startende og kørte godt, og beregninger viste, at der skulle bruges ca. 2 liter brændstof til turen. Dette betød at Elo's fly skulle bygges om for at få plads til den godt 2 liter store tank.

Tanken eller tankene var et kapitel for sig. De skulle fungere, således at tyngdepunktet ikke flyttede sig, efterhånden som brændstoffet blev brugt, og motorerne skulle køre jævnt og stabilt under hele turen. Flemming brugte 4 enkelte tanke forbundet med slanger for at

undgå store forskydninger af tyngdepunktet. Elo's tanke bestod af en hovedtank med skvulpeskods og en buffertank bag motoren. Hovedtanken var placeret i kroppen lige under vingen.

Prøveflyvning og -sejlads

For godt 2 år siden stod flyene klar og skulle prøves for første gang. Prøveflyvningen blev foretaget på vores flyveplads i Soderup. Nu skulle det vise sig, om flyene kunne flyve og hvordan. Elo's fly blev startet ved håndstart og fløj trods vægten godt, men hvor langsomt kunne den flyve?

Det så ud, som om den kunne flyve meget langsomt, men en hastighedsmåling viste, at stallgrænsen med fuld last lå omkring 55 - 60 km/t. Det var noget mere end beregnet. Kunne vi mon følge med i speedbåden med fem mand ombord: to piloter, en rekordleder og to kontrollanter samt ca. 200 liter benzin?

Én ting var helt sikkert: Det skulle være helt vindstille og uden bølger. Vi var nødt til at prøve båden under de forhold, hvorunder den skulle bruges, d.v.s. med rekordleder + to kontrollanter på forsædet og de to piloter siddende eller liggende bagved, så de kunne se bagud. Der blev også monteret ekstra tanke i båden. Det viste sig, at den 140 hk påhængsmotor kunne give en max-hastighed på godt 80 km/t og en march-hastighed på ca. 60 km/t, forudsat at der ikke var nogen bølger.

Nu var alt klart, næsten. For den planlagte rute gik jo lige forbi Kastrup Lufthavn, så der måtte tages kontakt til lufthavnen. Dette blev dog klaret således, at kontrolltårnet skulle have besked, når vi startede fra Helsingør og igen kaldes via radio eller telefon fem minut-

ter, før vi nåede lufthavnen. D.v.s. at vi skulle have tilladelse fra tårnet til at passere.

Og så var det alvor. Nu, da alt var klart, var det bare at vente på, at der kom en dag, hvor vejret var godt, og alle, der skulle være med, kunne komme.

Så kom dagen. Første weekend i juni 1988. Alt var parat, og kl. 01.00 lørdag morgen kørte vi mod Helsingør. Det var vindstille, så det kunne ikke være bedre. Kl. ca. 03.30 startede Flemming fra parkeringspladsen i Helsingør Lystbådehavn, hvor han blev hjulpet ombord i båden, og vi sejlede ud, hvor Elo skulle starte.

Elo startede fra vandet kl. 03.45, og vi sejlede/fløj sydpå. Men kl. 04.05 måtte Elo lande ud for øen Ven med tank-problemer, og vi måtte fortsætte med Flemmings fly. Da vi skulle kalde Kastrup Lufthavn, virkede vores mobiltelefon ikke, så vi måtte sejle ind til Lynetten Havn. Mens Flemming fløj rundt over havnen, ringede en hjælper til Lufthavnen. Efter at vi havde fået tilladelse til at passere Kastrup luftrum, fortsatte vi ud i Køge Bugt, hvor vi blev mødt af bølger fra dårligt vejr fra dagen før.

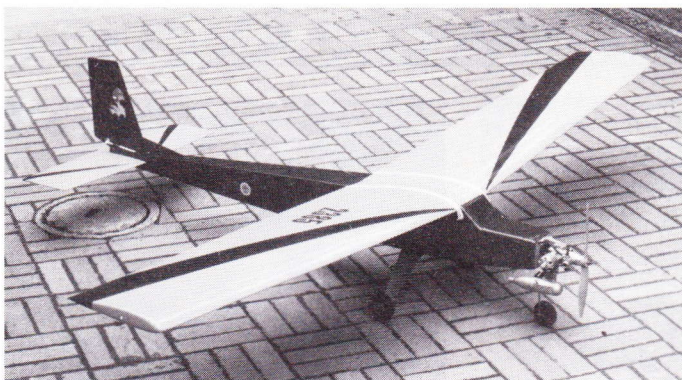
Da vi kl. 06.00 var ud for Stevns, kunne vi se, at det var håbløst at sejle direkte til Gedser, så vi besluttede at sejle gennem Bøgestrømmen, hvilket er ca. 100 km længere end beregnet. Da vi kom til Farøbroen, ville Flemming stige og flyve over den, men hans motor gik i stå, og vi måtte skynde os mod land, så Flemming kunne lande på stranden. Men der var ingen strand, kun lodrette skrænter ned til vandet. Hans fly nåede ikke ind til land. Det landede lige før og stod uden en skramme på ca. 5 cm vand.

Hermed var første forsøg slut.

Andet forsøg

Med erfaringer fra første forsøg angående vejret og efter motorjustering og prøveflyv-





ning var vi klar. Motortiden var forbedret fra ca. 3 timer til ca. 12 - 15 timer, og det havde været vindstille flere dage.

Det var lørdag – samme dag, som der skulle sejles Sjælland Rundt. Inden starten spurgte vi i Bureaulet for Sjælland Rundt om vejret. De bekræftede, at der var fladt vand i Øresund, og Marinekutteren ved Møn meldte også om godt vejr og fladt vand.

Der blev benyttet samme start som ved første forsøg. En let vind fra NV gav god fart ned gennem Øresund. Da vi kom ud i Køge Bugt, blev bølgerne større og større og slog ind over båden, så radioerne måtte pakkes ind. Et vådt håndklæde skubbede til Elo's styrepind, så hans motor stoppede, og han måtte lande.

Vi fortsatte med Flemmings fly. Efter 15 min. slog en bølge ind over båden og ned i Flemmings sender, der døde på stedet, og hans fly gik i spiraldyk mod vandoverfladen. En af kontrollanterne sad parat med en reserve-sender, som han tændte i sidste sekund, og flyet blev rettet op, inden det ramte vandet.

Nu var rekordforsøget slut, da ingen andre end rekordpiloterne må styre, så vi sejlede mod Stevns. Men ved Stevns er der meget radiostøj, så det var svært at styre flyet. Et par gange fløj det direkte mod båden. Sådan gik ca. 10 min., da motoren pludselig stoppede, så der måtte landes i vandet. Det viste sig, at krumtappen var knækket.

Tredie forsøg:

August 1988.

Efter de to mislykkede forsøg skulle vi nu prøve igen.

Starten foregik som tidligere, og vejr- og bølgeforhold skulle være OK. Vi havde haft kontakt til fyrskibet MØN og Gedser Fyr. Begge meldte om godt vejr og ingen bølger.

Turen gik godt, indtil vi nåede Københavns Havn ud for Benzin-øen. Her begyndte Elo's fly at ryge med fed hvid røg, der blev kraftigere og kraftigere, og flyet tabte fart, så Elo måtte lande.

Vi fortsatte med Flemming fly; men på vej ud i Køge Bugt måtte vi opgive og sejlede ind til Dragør kl. 06.30. Ved eftersyn af Elo's motor viste det sig, at den var kokset helt til p.g.a. noget nyt brændstof, hvor der var brugt isoamylnitrat i stedet for amylnitrat.

Fjerde forsøg

Da der ved de tidligere forsøg havde været problemer med at holde kursen, var båden nu

blevet udstyret med en AP-navigator, venligst udlånt af Philips AP. Dette forsøg adskilte sig fra de tidligere ved, at det skulle foregå om eftermiddagen.

Hvor alt var klappet og klart forud for de tidligere forsøg, var alt kaos ved dette. Først skulle Elo prøve sit fly med nye pontoner. Det skulle gøres om morgenen ved Hvidovre Havn. Men radioantennen lå derhjemme. Hjem igen og tilbage til Hvidovre Havn.

Under start af motoren blev plejlstangen bukket, så motoren ikke kunne køre. Hjem igen!

Han havde ingen ny plejlstang, så den gamle blev rettet. Ny prøveflyvning blev foretaget ved middagstid, og alt var OK.

Kl. 13.00 samledes vi hos Elo. Flyene skulle tankes, men det var jo prøvet så mange gange før, så vi vidste, at det tog ca. en halv time. Da Flemmings fly var tanket, gled en af hans tanker ud af flyet og blev utæt. Det betød, at alt brændstoffet skulle tankes af og tanken loddes, og der skulle tankes igen.

Kl. 15.30 var vi klar til at køre til Helsingør. Da vi nåede dertil, var pressenningen over båden blæst i stykker, og da flyene stod nede i båden, havde pressenningen revet sideroret af Flemmings fly. Det blev repareret med tape.

Kl. 16.20 startede Flemming fra parkeringspladsen ved Helsingør lystbådehavn, og 16.30 startede Elo fra vandet. Og så sejlede vi sydpå.

Bølgerne i Øresund betød, at vi kun kunne sejle ca. 40 km/t. Efter ca. 1 times sejlads/flyvning kunne vi stoppe båden for at kontakte Kastrup Lufthavn. Medens flyene cirklede over os, kaldte vi tårnet for at få tilladelse til at flyve gennem Kastrup kontrolzone. Tilladelsen blev givet, og vi kunne passere i 10 meters højde. Vel forbi Kastrup på vej over Køge Bugt kaldte vi igen Kastrup Lufthavn og takkede for hjælpen.

Nu var vi på åbent, helt fladt vand, og vi kunne sejle mellem 60 og 70 km/t. Vi passere-

de Stevns Klint i en afstand af ca. 3 km og sejlede videre mod Møns Klint. Derfra gik turen direkte mod Gedser.

Efter ca. 3 timers flyvning og ca. ud for Grønsund begyndte Flemmings fly at tabe fart. Vi måtte sætte farten ned til 40-50 km/t, for at Flemmings fly kunne følge med. Flemming turde ikke røre ved motorgassen af frygt for motorstop. Vi kunne samtidig se målet (Gedser Fyr) forude. Elo's fly havde det stadig godt.

En halv time senere, kl. 19.50, rundede vi Gedser sydspids, hvor Flemming skulle lande ved fyret. Vi sejlede så langt ind mod land, vi kunne. Flemming og en kontrollant hoppede i vandet og løb mod land. Under landingsrunden ville Flemming give motoren gas for at forcere den lille skrænt langs kysten. Motoren døde, men landingen gik fint, og alt var OK.

Ude på vandet stoppede båden og Elo landede ved siden af den. Jubee!

REKORDEN VAR HJEMME.

Da vi undersøgte flyene bagefter, viste det sig, at Flemmings motor havde kørt for mager og var løbet varm. Hans fly havde også kun brugt knap 1 ltr. brændstof, mens Elo's havde brugt knap 2 liter og båden ca. 140 ltr. benzin.

Til sidst en tak til hjælpere og kontrollanter.

Teamet bestof af:

Rekordleder: Jørgen Holsø

Eric Huber (der samtidig sejlede båden)

Kontrollanter: Flemming K. Madsen, Kurt Turbo Larsen, Søren Busch, Benny Plambeck.

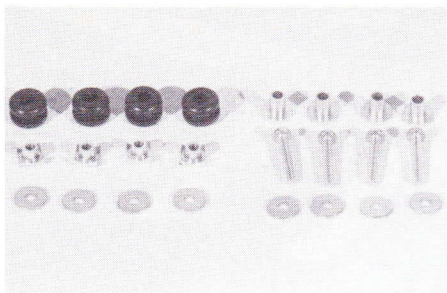
Øvrige hjælpere: Pia, Randi, Charlotte, Ulla og Maja.

Samtidig en tak til flyveledelsen i Kastrup Lufthavn og AP Navigator Philips.

PS: Den nøjagtige flyrekord var for Elo Petersens vandflyver 170, og for Flemming Madsens fly 169,887 km.

Flyvetid: 3 timer 35 min.

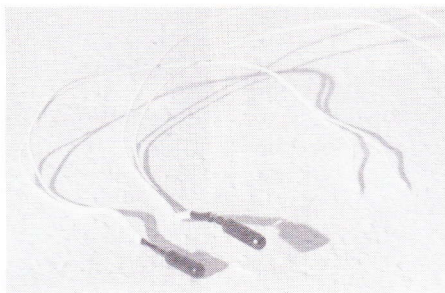




Fastgørelse af kraftige servoer

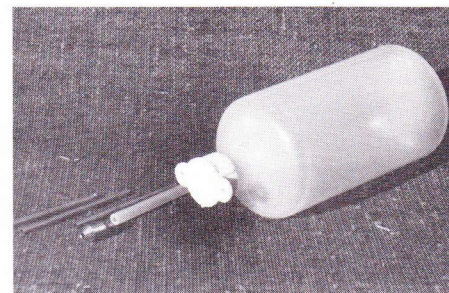
Leif O. Mortensen Hobby er leveringsdygtig i et sæt kraftigt udstyr til fastgørelse af store servoer, som skal arbejde under høj belastning.

Sættet består af 4 gummityller, fire drejede aluminiumsbøsninger, 8 spændeskiver og 4 skruer med blindnuts. *lpi*



Blinkende positionslys

Ved Verring R/C Modelimport kan man få et sæt grønne og røde positionslys. Blinkmekanismen er indbygget i den enkelte lampe, og der er, når alle forbindelser til strømforsyningen loddes, ikke antydning af radioforstyrrelser. *lpi*

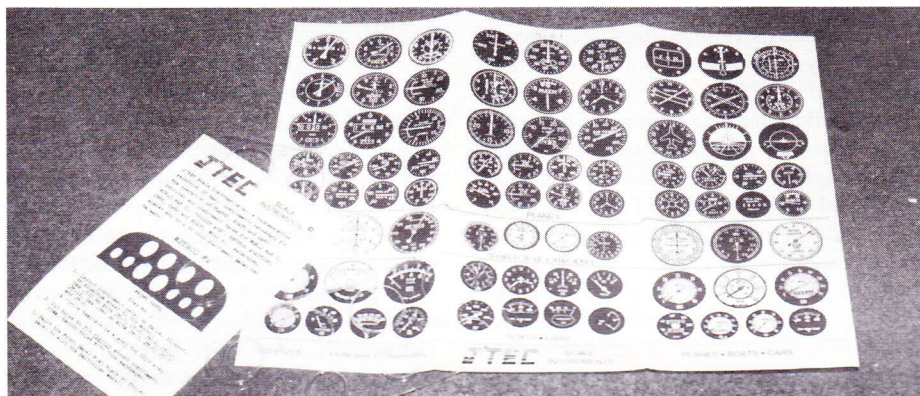


Nye tanke fra Thunder Tiger

Silver Star Models har fået en ny serie tanke på lager fra Thunder Tiger. Tankene er formet som en flaske med plastprop, så man undgår skrumpning af gummi med deraf følgende utætheder.

Proppen er endvidere forsynet med tovinger med huller til montering gennem brandskottet, idet der her laves et hul til flaskehalsen. Proppen skal så skrues på skottet udefra, mens selve flasken/tanken skrues på fra inder siden.

Samme type tank er i øvrigt standard på MFA helikoptere. *lpi*



Nye og gamle skalainstrumenter

Pitch har fået en ny type skalainstrumenter i størrelse 1:3 og 1:4 på programmet fra firmaet JTEC.

En pakning indeholder et klippearke med 27 store og 24 mindre, moderne instrumenter. 6 store og 4 små instrumenter til fly fra første verdenskrig og 22 forskellige instrumenter til både og biler. Endvidere er der instrument-

glas til 10 store og 10 små instrumenter samt en A/4 stor monteringsanvisning, som giver anvisning på opbygning af instrumentbord med indbyggede instrumenter og instrumenter monteret udefra. Endvidere vises, hvordan WW-I instrumenterne monteres i messinghus. *lpi*

Problemet med at skaffe instrumenter til veteranfly skulle herefter være løst. *lpi*

Læser - til - læser - tips

To-i-en linespolen (se billede)

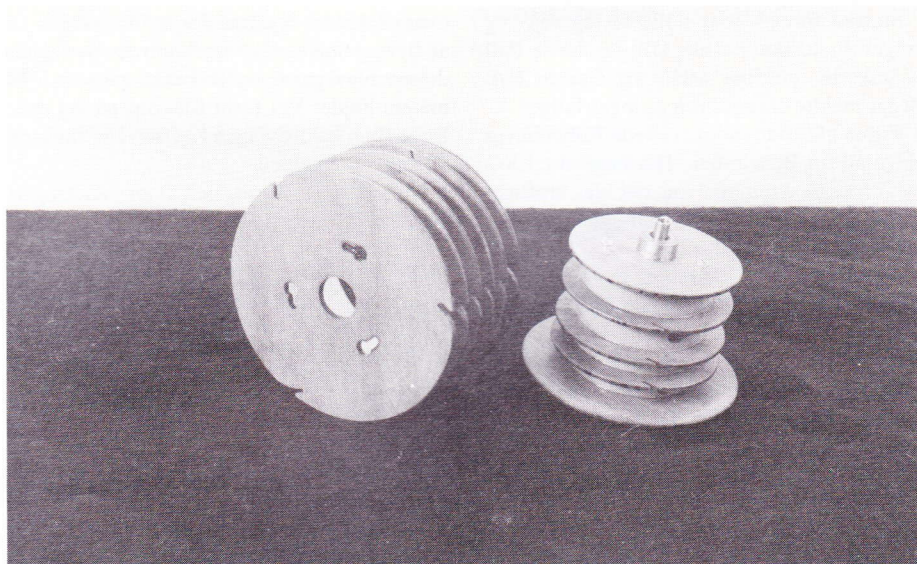
Hvis du har pladsproblemer i den flyvekasse (og hvem har ikke det?), så er løsningen en to-i-en linespole.

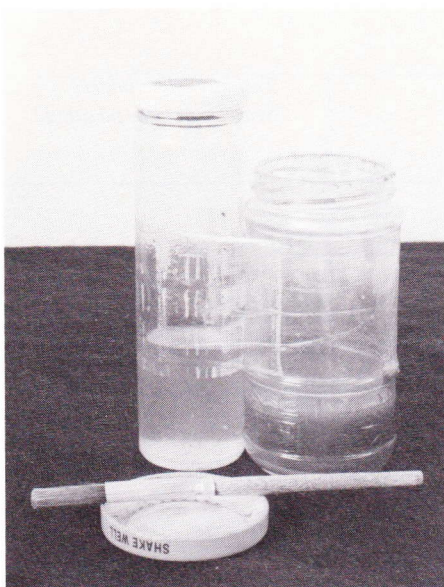
Ideen er, kort fortalt, at lave en lille linespole, som kan gå inden i en større spole. Derved kan spolens totale længde reduceres med ca. halvdelen, og alle pladsproblemer er løst.

Det smarteste er at bruge den inderste spole til nye reserveliner, og krøllede liner, der kun er egnede til træning hjemme i baghaven, anbringes på den yderste.

To-i-en linespolen på billedet er lavet af 2-mm x-finér og et par stumper plastrør. Hvis du har meget store pladsproblemer i flyvekasen eller bare er en af de personer, der absolut skal overdrive alting, så kan du jo bare overveje tre-i-en spolen!

H. Forbech





Kontaktlim (se billede)

Hvis du flyver rigtig linestyring, og det vil sige combat, så ved du også, at en dåse fortyndet kontaktlim, en pensel og en rulle klar tape er nødvendig for at kunne få en lettere brugt model til at ligne en kampklar ørn.

Men når du sidst i konkurrencen står og skal flyve den afgørende kamp, kan du være sikker på, at den kontaktlim, der ikke allerede er løbet ud i værktøjskassen, har sat sig på penslen som en kæmpe klat tyggegummi. Når du har prøvet det én gang eller flere – alt efter intelligensniveau – så er det på tide at prøve denne løsning:

To syltetøjsglas tapet sammen – kontaktlim i det ene og pensel plus fortynder i det andet.

Elegant, og alle problemer med druknede pensler er forbi!

H. Forbech

Lodning af pianotråd

De, der har prøvet at lodde på pianotråd eller linestyringsliner af rustfrit stål, ved, at det kan være ganske problematisk. Selv om man er omhyggelig med at rense og slibe pianotråden, inden man begynder lodningen, vil det ofte mislykkes. Selv når man bruger loddevand, kan det være svært at få tinnet til at binde på tråden.

SYRE er løsningen! Hvis det er vigtigt at få en god lodning. Nogle få procent mælkesyre i loddevandet har en fantastisk effekt. Loddetinnet flyder pænt ud og væder pianotråden perfekt, og man får nogle flotte lodninger.

MEN mælkesyren har en utrolig evne til at få alt til at ruste, så hold det langt væk fra skydelærer og andet godt værktøj. Selv fingeraftryk, efter at du har haft fat i »super« loddevandet, er nok til at danne rustmærker.

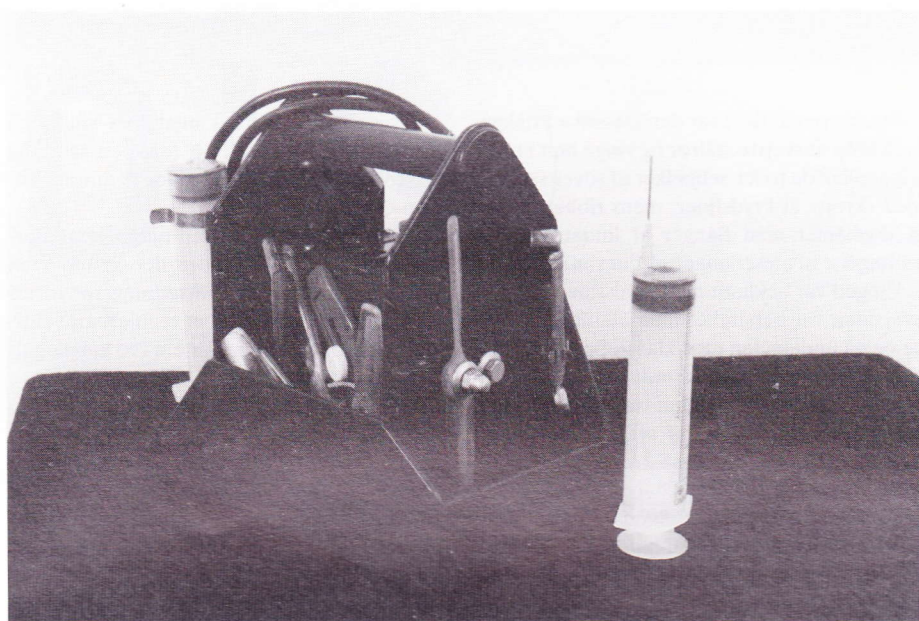
For at undgå at også pianotråden rustet væk, skal lodningen vaskes med varmt vand (eventuelt med 5-10% soda).

Mælkesyre har også god smag for kobber, så hvis du bruger syre, må du også regne med, at det går hårdt ud over loddekolbens spids. De specielle elektronikloddekolber kan ikke løse dette problem, de gør kun den økonomiske skade større!

Mælkesyre kan købes hos materialisten, og en flaske med 100 ml. koster ca. 15 kr. 1 til 2% er tilstrækkeligt, og alt over 5% er kun med til at give større skader.

For at få en stærk lodning kan det være nødvendigt at udskifte den almindelige elektronikloddetin (60% tin og 40% bly) med en legering af 92% tin, 2% kobber og 6% antimon. Den er noget stærkere end almindeligt loddetin, men kræver også lidt højere smelte-temperatur. Det kan være svært at få fat på denne legering, men eftersom den bruges til tinfigurer og pokaler! så prøv hos den lokale guldsmed.

H. Forbech



Rensning af en 4 mm venturi (se billede)

Efter at reglen om max. 4 mm venturi blev indført i FAI-combat, er det blevet betydeligt sværere at fjerne de jordbundsprøver, som af og til har det med at sætte sig i indsugningen på motorerne. I gamle dage var det ganske let at kontrollere, om venturien var fri for jord, men med et hul på kun 4 mm er det ikke alene svært at få de geologiske fragmenter ud, men det er nærmest umuligt at se, om alle regnorm og småsten nu også er væk.

En betydelig hjælp i dette arbejde kan man få af en brændstofsprøjte med en kanyle.

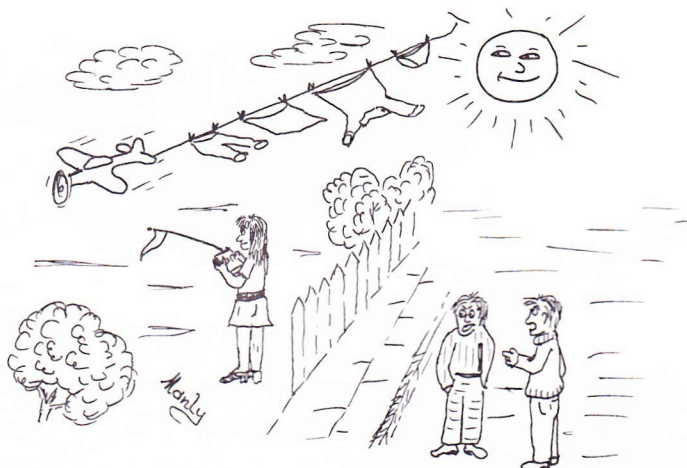
Når man har trukket motoren op af fastlandssoklen, drejer man forsigtigt propellen (eller det, der er tilbage af den) baglæns op mod kompressionen. Derved er der lukket for hullet i krumtappen, og med kanylen kan man nu grave og skylle fremmedlegemer ud af motorens venturi. Ved igen at dreje på propellen kan man mærke, om der er kommet sand dybere ind i motoren, eller om den er klar til at flyve videre.

Dette er dog kun en nødtørftig rensning, og kun hvis det er strengt nødvendigt, skal man starte motoren igen.

Efter kampen bør man åbne motoren og rense den grundigt, for nogle få sandkorn er nok til at ødelægge den totalt.

For at undgå utilsigtede injektioner eller andre uheld med kanylen skal den skarpe spids slibes af på en slibesten. Hvis man limer kanylens plasthylster fast i startkassen, ved man altid, hvor den er, og i kampens hede er den hurtigt at få frem.

H. Forbech



Jo ser du, det startede med, at hun ville have en tørretumbler, og jeg ønskede mig en ny motor!

Fokkeren og mig

Trafikfly eller model?
Svaret er at finde på side 32.

Leo Eriksen fra Nuserne fortæller her om sit forhold til Fokker F. XII Mercur.

Men først vil vi fortælle lidt facts om det rigtige fly. Vores oplysninger stammer fra Flyvehistorisk Tidsskrift nr. 4/ 1968, hvor Hans Kofoed har skrevet en artikel om dette dansk byggede fly. Det var denne artikel, der satte Leo i gang først med at tegne den og siden med at bygge en model af Fokker F. XII »Mercur«.

OY-DIG og OY-DAJ var de eneste to fly, som Orlogsværftet byggede af denne type; men der blev i alt fremstillet 13 F. XII.

Af beskæftigelses- og valutamæssige grunde skulle flyet helst bygges her i landet, hvorfor DDL (Det danske Luftfartsselskab) optog forhandlinger med Orlogsværftet, der i 1926 havde bygget 2 Farman Jabiru til selskabet.

Flyet skulle leveres senest den 20. maj 1933, og tilbuddet fra Orlogsværftet blev accepteret den 27. dec. 1932. Men selve kontrakten blev først underskrevet den 4. februar 1933. Da byggetegningerne først ankom i januar måned, måtte arbejdet selsagt forceres. Under arbejdet fremkom DDL med forskellige ønsker til ændringer. Således ville man gerne have et vindue i indgangsdøren, så passagererne ikke tog fejl af den og døren til toiletet.

Natten til den 2. maj 1933 blev krop og vinger transporteret fra Orlogsværftet til Kastrup, hvor monteringen skete i en hangar.

Ved vejningen den 9. maj viste det sig, at flyet vejede 179 kg for meget i forhold til kontrakten, men det skyldtes dels tungere motorer, dels de forskellige ændringer, som DDL havde ønsket. Stålrørsskelettet til kroppen vejede kun 334 kg.

Prøveflyvningerne blev påbegyndt den 11. maj 1933, og den 19. maj 1933 blev flyet afleveret til DDL. Det havde byggenummer 75, fik indregistreringsbogstaverne OY-DIG og fik navnet »Mercur«. Dagen efter blev det indsat på ruten København – Berlin.



Strukturen af flyet var den klassiske Fokker med krop af svejste stålrør og vinge helt i træ. Vingen havde to kassebjælker af silver spruce med »krop« af krydsfiner, mens ribberne var af krydsfiner med flanger af lindetræ med undtagelse af næseflangerne, der var af ask.

Vingen var beklædt med krydsfiner, der på oversiden var behandlet med aluminiumsdope og på undersiden med klar dope, så træets naturlige farve slog igennem.

Krængerorene var helt af træ, mens rotorfladerne i halepartiet var af svejste stålrør og beklædt med lærred. Også kroppen var lærredsbeklædt.

Cockpittet rummede 2 mand, pilot og telegrafist, der sad ved siden af hinanden. Der var dobbelt styring, selv om telegrafisterne ikke var pilotuddannede.

Adgang til cockpittet skete gennem kabinen, der var 5 m lang, 2 m bred og 2 m høj. Der var plads til 16 passagerer med sæderne i tre rækker.

Kabinen var forsynet med fem vinduer i hver side, af hvilke de 4 i følge en samtidig beskrivelse var »skydevinduer i automobilform«.

Opvarmningen skete ved hjælp af midtermotorens udstødning, idet der gennem en rørledning inde i dens udstødningsrør førtes den fornødne friskluft til et regulerbart ventilations- og opvarmningssystem ved kabinegulvet.

Data for den dansk-byggede F. XII OY-DIG

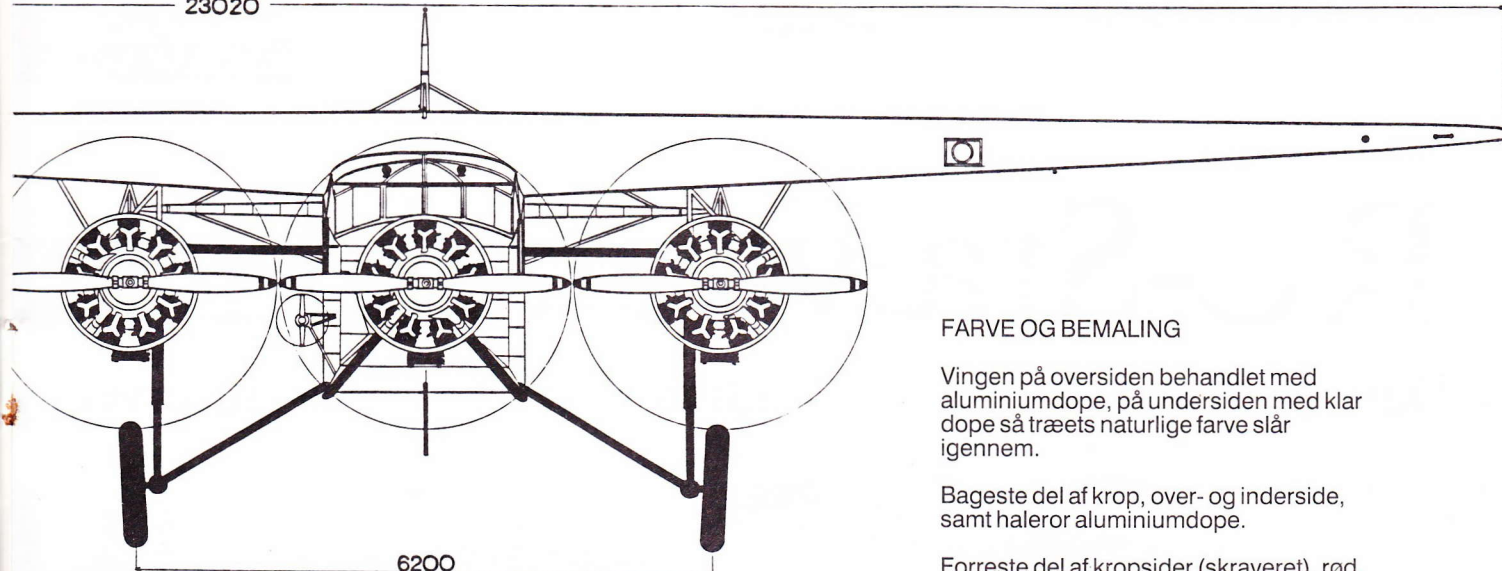
Spændvidde 23,02 m, længde 17,80 m, højde 4,75 m. Vingerealeal 83 m². Tomvægt 4.898 kg, fuldsvægt 7.750 kg. Max hastighed 248,5 km/t ved 1850 o/m, marchhastighed 213 km/t ved 1600 o/m.

Fokker F. XII Mercur havarerede den 17.

Fortsættes side 31



23020



FARVE OG BEMALING

Vingen på oversiden behandlet med aluminiumdope, på undersiden med klar dope så træets naturlige farve slår igennem.

Bageste del af krop, over- og inderside, samt haleror aluminiumdope.

Forreste del af kropside (skraveret), rød.

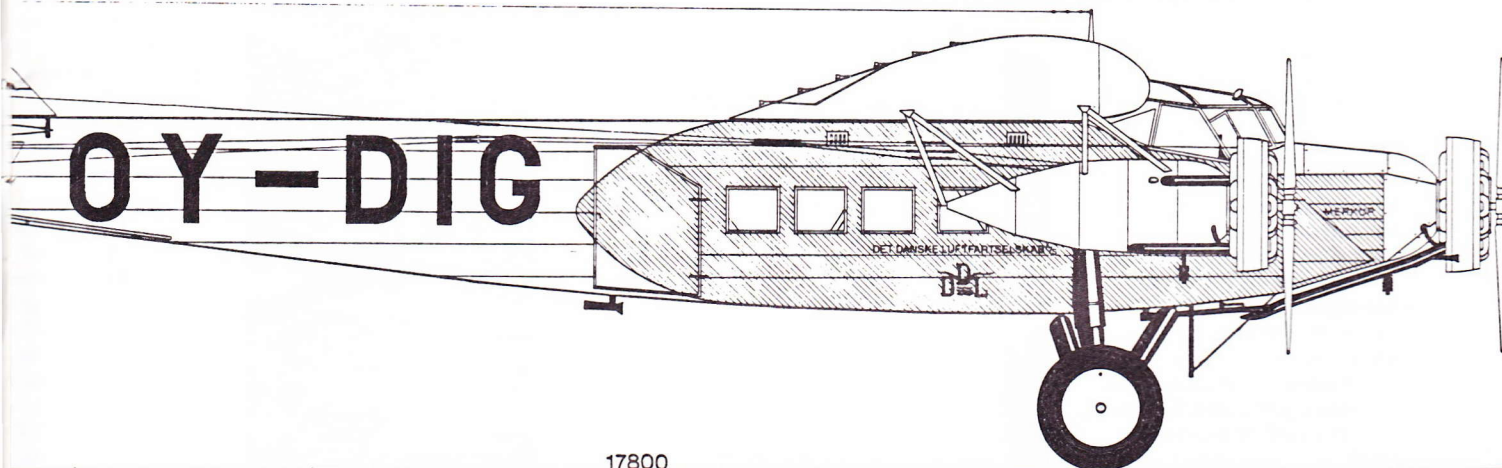
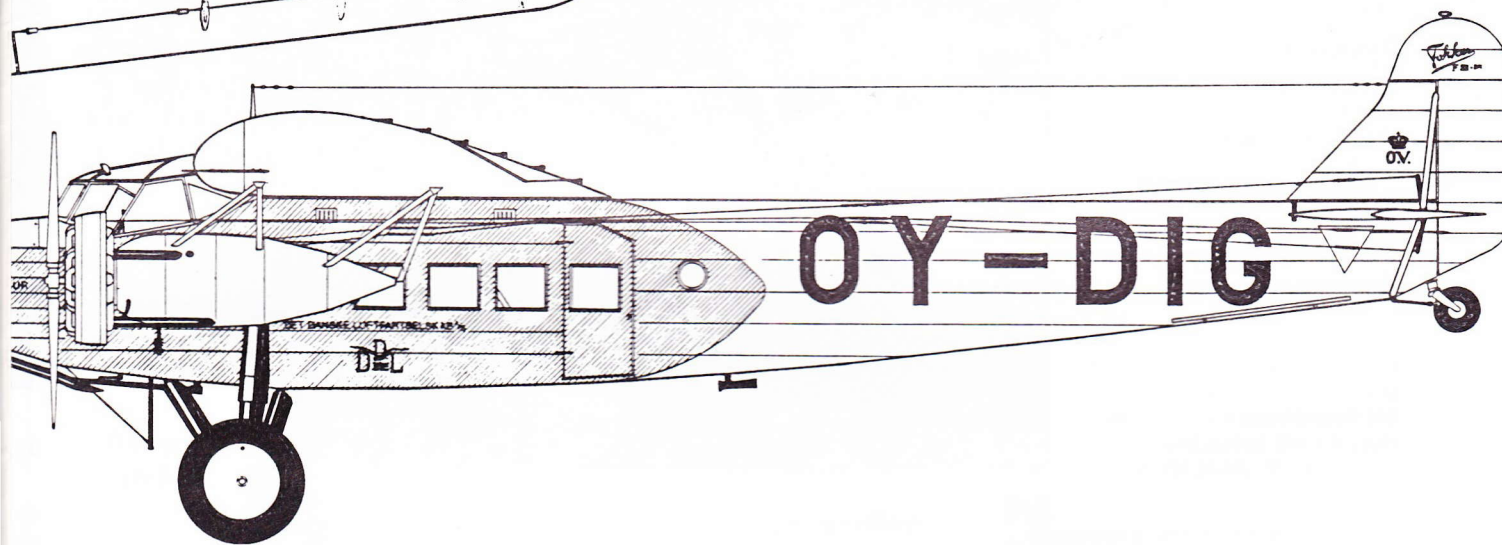
Registreringsbogstaver og monogram på aluminiumbund, sorte.

Registreringsbogstaver på underside af vinge, sorte med hvid kant.

Tekst på kropside (rød bund), gul.

Førekabine, motorskærme, naceller og hjulskærme aluminium.

DIG



17800

RC-Stævnekalender

Dato – stævne – klub – kontaktmand – udtagelse – reservedag



Kunstflyvning

- 28/4 **JM Kunstflyvning A + B + C + Jumbo.** Midtjysk MFK, Ove Hansen, 97 22 46 23. UT: NM-91, VM-91. Min. 2 pr. kl.
- 19-20/5 **Falcon Cup F3A A + B + Jumbo.** Falcon, Svend Plougstrup, 57 38 94 35. UT: VM-91, NM-91. Min. 2 pr. kl.
- 27/5 **Kunstflyvning Klasse C.** NFK, Finn Lerager, 42 27 86 06. Min. 3.
- 9-10/6 **SM F3A A + B + C + Jumbo.** Dragsholm RC Klub, Niels Leitritz, 53 46 83 08. UT: VM-91, NM-91. Min. 2 pr. kl.
- 18/8 **DM Kunstflyvning A + B + Jumbo.** Haderslev RC, Anders Rasmussen, 74 65 32 23. UT: VM-91, NM-91. Min. 2 pr. kl.

Svæveflyvning Højstart (F3B)

- 29/4 **Gudenå Open.** MFK-Gudenå, Per Nymark, 86 41 50 52. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
- 20/5 **Filskov Cup Svævefl.** Nuserne. Heinrich Jørgensen, 75 32 46 14.
- 27/5 **Als Cup.** SMK, Per Hinrichsen, 75 43 12 60. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
- 16-17/6 **DM-Højstart.** BMC, Torben Rasmussen, 86 15 97 62. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
- 28/6-1/7 **NM-Højstart.** Frederikshavn MFK.
- 16/8 **BMC-Open.** BMC, John Rasmussen, 86 29 49 36. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
- 1/9 **JM-Højstart.** SMK, Peer Hinrichsen, 74 43 12 60. UT: NM-91, VM-91, PK-90. Res. 2/9.

Svæveflyvning Skrænt (F3F)

- 1/4 **Expert Cup.** NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42. UT: NM-91, Viking-92, PK-90.
- 14/4 **Påskeskrænt.** Thy RC-Klub, Jørgen Larsen, 97 93 62 61. UT: NM-91, Viking-92, PK-90. Res. 15/4.
- 28/4 **SM-Skrænt.** NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42. UT: NM-91, Viking-92, PK-90. Res. 29/4.
- 12/5 **JM-Skrænt.** Thy RC-Klub, Knud M. Hebsgård, 97 92 02 93. UT: NM-91, Viking-92, PK-90. Res. 13/5.
- 16/9 **Mols Cup.** BMC, Torben Rasmussen, 86 15 97 62. UT: NM-91, Viking-92, PK-90.
- 21/10 **NFK Open.** NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42. UT: NM-91, Viking-92, PK-90.
- 3/11 **DM-Skrænt.** Thy RC-Klub, Jørgen Larsen, 97 93 62 61. UT: NM-91, Viking-92, PK-90. Res. 4/11.

Svæveflyvning 2-Meter

- 22/4 **Sjællands Cup**
Stig Christensen
- 6/5 **Postkonkurrence**
Høj Rasmussen
20/5.
- 11/5 **2m + Open sv**
MFK, Torben
- 19/5 **NFK 2m Cup**
Christensen, 4
- 10/6 **SMSK Cup 2m**
31 78 66 04.
- 17/6 **Sjællands Cup**
MFK, Jens Fr
- 4-5/8 **Nordjysk Mes**
MFK, Borge I
(efter 17: 98 9
- 11/8 **NFK 2m Cup**
Christensen, 4
- 25-26/8 **DM 2m.** Holb
stensen, 53 43
- 9/9 **Sjællands Cu**
vere, Jens Pe
- 23/9 **Sjællands Cu**
sen, 31 78 66 0

r 1990

– min. delt. antal



g
ap 2m Holbæk MFK, Jensen, 53 43 77 41.
ence 2m. SMSK, Steen Jensen, 42 45 17 44. Res:
svævekonk. Kalundborg Schmidt, 53 51 45 51.
p. NFK, Carsten Berg 42 29 08 42.
n. SMSK, John Olsen,
ap 2m. Vordingborg Frederiksen, 53 79 94 43.
sterskab 2m. Hjørring Martensen, 98 92 27 10 96 80 28).
p. NFK, Carsten Berg 42 29 08 42.
bæk MFK, Stig Christensen, 3 77 41.
ap 2m. Borup Modelflyter Jensen, 53 62 64 74.
ap 2m. SMSK, John Olsen, 04.

Skala

- 28-29/4 **Dommerseminar.** Styringsgruppen, Benny Juhlin, 31 60 29 37
- 13/5 **Skala-træf.** Brønderslev MFK. Jan Laursen, 98 28 24 48.
- 13/5 **Skala-træf.** Sønderborg MFK. Hans Chr. Rokahr, 74 42 01 46.
- 13/5 **Skala-træf.** Vestfyns MFK. Bent Halvorsen, 64 43 24 77.
- 13/5 **Skala-træf.** Modelflyveklubben Falken, Arne Hansen, 55 45 30 86.
- 20/5 **Skala-træf.** Grenå MFK, Niels Bille, 86 33 91 95.
- 23/6 **Skala-træf.** Viborg RC Klub, Lars Pilegård, 86 61 59 51.
- 1-2/9 **DM, alle klasser.** NFK, Jørgen Gammelgård, 42 85 87 44. UT: Internat. stævner. Min. 3 pr. kl. Res. 8-9/9.

Helikopter

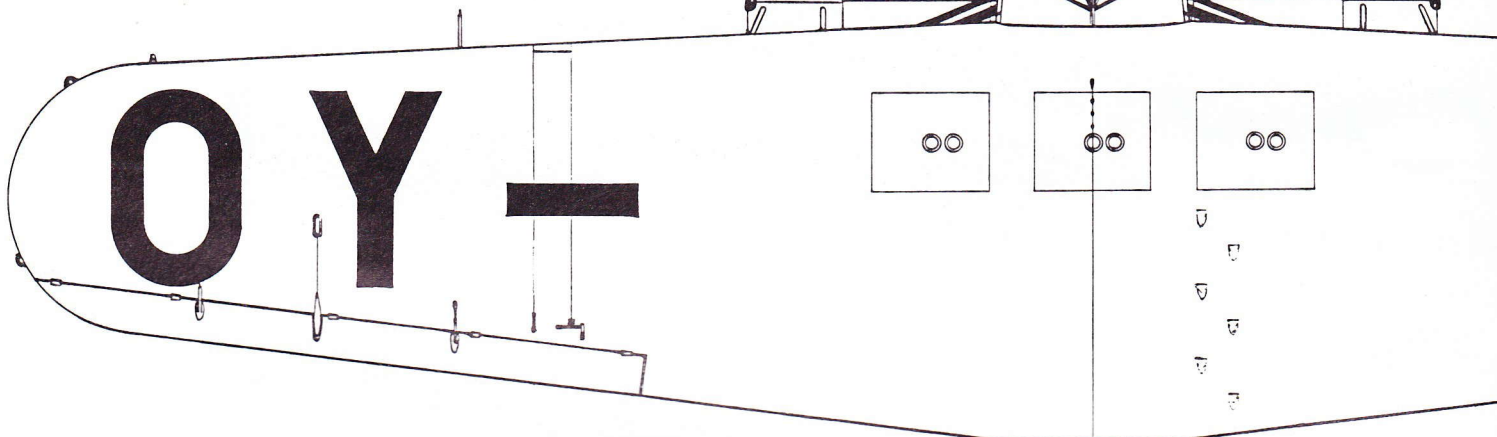
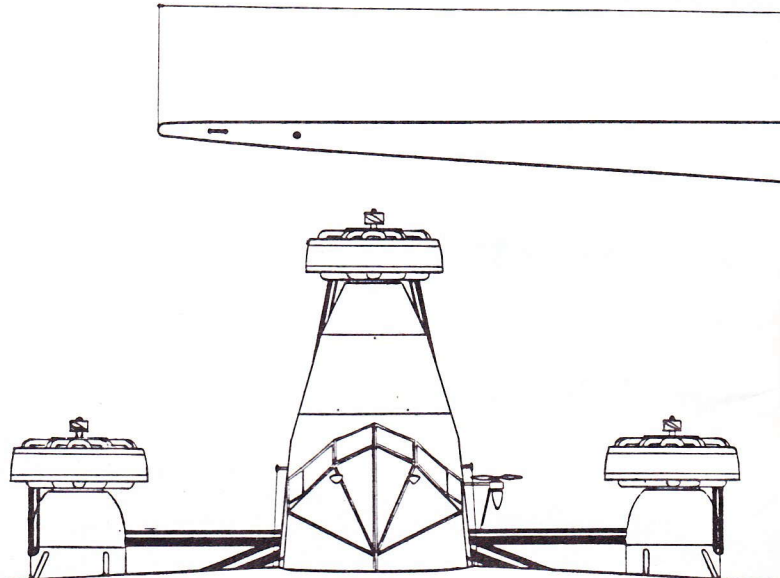
- 21/4 **Dommerkursus.** Falcon, Peter Wædeled, 75 58 37 89.
- 24-27/5 **Heli-fly-in.** Filskov, Benthe Nielsen, 75 88 54 54.
- 25/5 **Heli-fly-in F3C A.** Nuserne, Benthe Nielsen, 75 88 54 54. UT: VM-91. Res. 27/5.
- 4-5/8 **Heli-træf F3C.** Zero, Rasmus Thorsen, 54 60 21 27. UT til VM 1991.
- 1-2/9 **DM Helikopter F3C A + B.** Falcon, Peter Wædeled, 75 58 37 89.
- 20-21/10 **Begynderseminar.** Styringsgruppen, Benthe Nielsen, 75 88 54 54.

Øvrige arrangementer

- 28/4 **Elektroflyvetræf.** EFK-87, Bertel Tangø, 42 98 67 20. Res. 29/4.
- 12/5 **Hobbyflyvetræf.** Ry Mfk., Henning Sørensen, 86 92 73 81.
- 12/5 **Kobratræf.** Haslev Mfk., Niels Albertsen, 56 31 19 04.
- 26/5 **Firkløvetræf.** Viborg RC, Lars Pilegård, 86 61 59 51.
- 26-27/5 **Ducted Fan Træf.** Vamdrup Flyveplads, Arvid Jensen, 54 85 96 95.
- 27/5 **Opvisning i Radioflyveklubben.** RFK, Ole Hilmer Petersen, 46 75 52 14.
- 2-5/6 **Jumbotræf.** Nuserne, Erik Sallingboe, 75 86 51 36.
- 9/6 **Åbent Hus.** Kjellerup RC, Sigurd Rasmussen, 86 88 17 36.
- 9-10/6 **Hobbyflyvetræf.** Nakskov, Niels Erik Robbers, 53 92 81 96.
- 16/6 **Hobbyflyvetræf.** Haslev Mfk., Niels Albertsen, 56 31 19 04.
- 17/6 **Hobbyflyvetræf.** KFK, Ole Sandkvist, 42 16 13 45.
- 17/6 **Fly For Fun.** Mfk Gudenå, Ivan Larsen, 86 42 02 23.
- 23/6 **Toptæf.** Viborg RC, Lars Pilegård, 86 61 59 51.
- 30/6-15/7 **Sommerlejr for begyndere.** Falcon, Peter Wædeled, 75 58 37 89.
- 4-5/8 **10 års Jubilæumsshow.** Grenå Mfk., Niels Bille, 86 33 41 95.
- 12/8 **Luftshow.** Brønderslev, Jan Laursen, 98 28 24 48.
- 26/8 **Luftshow.** Sønderborg Mfk., Peer Hinrichsen, 74 43 12 60.
- 15/9 **Elektroflyvetræf.** EFK-87, Bertel Tangø, 42 98 67 20. Res. 16/9.

Fokker

FXII-3M



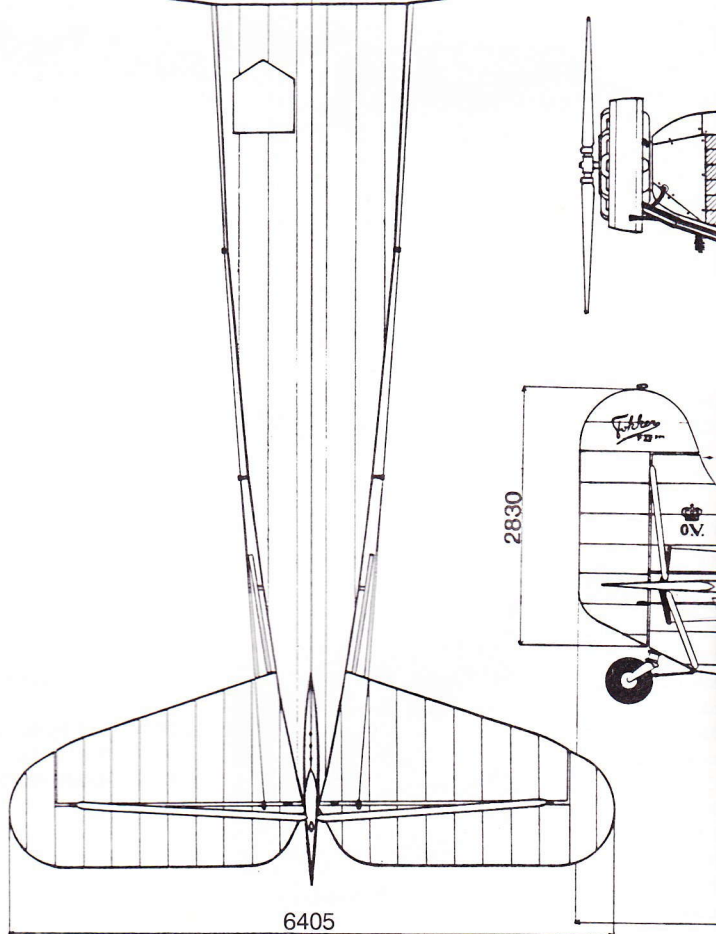
Fokker FXII «MERKUR»

Fabr. sted. Orlogsværftet København 1933. Byggenummer 75.

- Motorer: 3 stk. BRISTOL JUPITER a. 450 HK.
- Spændvidde: _____ 23,020 M.
- Største længde: _____ 17,800 M.
- Største højde: _____ 4,750 M.
- Planbredde: _____ 4,500 M.
- Tomvægt: _____ 4,825 Kg.
- Totalvægt: _____ 7,450 Kg.
- Max. hastighed v. 1850 o/m: _____ 248,5 km/t.
- Marchhastighed v. 1600 o/m: _____ 213 km/t.
- Benzinforbrug v. marchhastighed: _____ 320 l/t.
- Olieforbrug: _____ 2 Kg/t.
- Stigetid til 500m: _____ 1 min 42,5 sek.
- Stigetid til 3000m: _____ 13 min 17 sek.
- Landingsafløb med fuld last: _____ 157 M.

TREPLANTEGNING OG MÅL,
EFTER RIGSARKIVETS TEGNINGER.

d. 1 Febr. 90.
A. Brikman



december 1945 i Kastrup og blev senere transporteret til Kastrup syd, hvor den blev ribbet og endte sine dage ved en brandslukningsøvelse i juni 1947.

Det havde ellers været en fryd for Danmarks Flyvemuseum.

Leo Eriksens model

Hermed overlader vi ordet til Leo Eriksen:

Egentlig skulle jeg have min P-26 Peachooter færdig. Der er jo altid en model, der lige skal være færdig; men lad den nu ligge. Jeg vil fortælle lidt om modellen af Fokker. F. XII »Mercur«.

En gammel sag må jeg nok erkende, bygget for ca. 15 år siden og har så været flyvende eller flyveklar lige siden. Jeg tager den frem og flyver med den ved »højtidelige lejligheder«. Nogle mener, den flyver alt for lidt, medens andre ytrer, at nu er de sågu snart træt af at se den gamle Fokker tøffe rundt i luften og optage pladsen for andre og mere »meningsfulde« modeller.

Nå! Hver so synes bedst om sine grise. Men for mig er »Mercur« blevet en del af familien; den har givet mig mange gode oplevelser ved stævner og træf sammen med ligesindede »gale« modelflyvere og skalafans.

Det første »møde« med Fokkeren

Mit første møde med Fokker F. XII »Mercur« var i et Richs album fra 1936, hvor maskinen var afbilledet ovenikøbet i farver. Et vidunder af en flyvemaskine, som enhver dreng måtte beundre. Stor, sølvskinnende og med rød bemaling på kroppen og tre nicylindrede stjernemotorer til at drive hele herligheden igennem luften. Under billedet af Fokkeren kunne man læse: »En af Det Danske Luftfartsselskabs tremotorede Fokkere af typen F. XII. En hurtig maskine, der under gunstige forhold kan tilbagelægge turen København-Berlin på 80 minutter. En rejse, som med tog svarer til næsten 10 timer.

Udviklingen inden for flyveindustrien tog fart, og ved indgangen til jetalderen kunne man jo ikke ligefrem kalde Fokkeren en hurtig maskine.

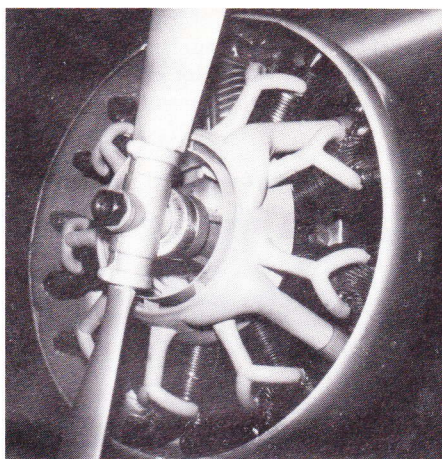
Men Fokkeren stod stadig for mig som en unik flyvemaskine, der trods alt transporterede passagerer og fragt sikkert og støt igennem luftrummet uden et uheld eller motorstop fra 1933 til 1945.

Modellen

Det skulle blive et langt og spændende bekendtskab med den gamle maskine og dens historie. Nu er jeg ikke den type, der knokler en skalamodel færdig på tre måneder. Helt ærligt, har jeg bygget på Fokkeren mere eller mindre de sidste femten år.

Ind imellem er det også blevet til de lidt mindre modeller, som man heller ikke kan holde fingrene fra.

De er jo også spændende og kan bygges på rimelig kort tid, er lette at transportere og



Motor-atrap fra dengang, da Fokkeren fløj med en Super Tiger i næsen og to frit-roterende propeller i gondolerne.

giver en lejlighed til at komme på pladsen og få del i det sociale samvær med gutterne.

Det er også for at prøve at tilegne sig den flyverutine, der skal til for at håndtere det prestigeapparat, man har stående hjemme på hylden.

Projektet starter

Min første handling med hensyn til byggeriet af Fokkeren var at fremskaffe 3 stk. plasticbyggesæt af den 9 cylindrede Pratt og Whitney »Wasp« motor. Disse blev senere ombygget til Bristol Jupiters motorer, som Fokker F. XII var udstyret med. Motorerne var i skala 1:9, og ud fra denne skala blev modellen tegnet og bygget med en spændvidde på 2558 mm og en kropslængde på 1978 mm. Modellen skulle være let og helst veje under 5 kg flyveklar.

Kroppen, haleplan og sideror

Kropssiderne blev udskåret i 20 mm flamingo (styropor). Bund og dæk blev fremstillet i 2 mm balsaplade med årerne på tværs af flyveretningen og derefter limet på kanten af siderne.

Et spant på 3 mm balsa blev limet ind i kroppen ved bagkanten af vingen. Spantet bag førerkabinen blev lavet af 3 mm krydsfiner med lasker til forstærkning for understel af langsgående lister af 4 mm balsa limet på sider bund og dæk.

Haleplan og sideror er udskåret af 10 mm flamingo kantet rundt med 10 + 10 mm balsalister. Bevægelige rorflader er udskåret i 2 mm balsaplader, og alle rorflader blev pålimet halvribber på begge sider.

Vingerne, kabinevinduer og motorgondoler

Hovedplanet er udskåret i flamingo og beklædt med balsa, og hele herligheden beklædes med solarfilm.

Kabinevinduer og sidevinduer er af klar solarfilm. Motorgondolerne er støbt i glasfiber og indvendigt forstærket med krydsfiner for opbæring og motorspant.

Prøveflyvning og »lydproblemer«

To år eftr var Fokker F. XII »Mercur« klar til prøveflyvning monteret med en Super Tiger 10 ccm i næsen og to Cox 0,8 ccm i sidegondolerne. Vægten var under de 5 kg.

En smuk septemberaften gik maskinen i luften uden problemer. Med en spændvidde på 2,5 m og en vægt på under 5 kg var planbelastningen minimal. Det var som at flyve et svæveplan; men de 2 små Cox-motorer gav mig kvalme. De var ustabile, og lyden af Cox-motorerne sammen med Super Tigeren var som at spise et blødkogt æg med sukker på. »Det er bare ik' te å ta«.

De to motorer blev afmonteret og erstattet af en aksel, hvorpå de to propeller kunne rotere frit. Nu var lyden til at holde ud, men luftmodstanden af de to roterende propeller gjorde, at den gamle Super Tiger næsten ikke magtede at slæbe maskinen fremad bare i en let modvind.

Ny løsning!

Den nye løsning kom i form af 3 stk. OS firetakt motorer på 6,5 ccm. Tre motorer er mange at prøvekøre på én gang, så de blev monteret på modellen med det samme.

Mine nye motorer bliver for øvrigt altid prøvekørt på modellen på jorden og i luften.

Der har været skrevet mange »doktorafhandlinger« om brugen og tilkøring af firetaktmotorer, så forventningerne var ikke store, da jeg stillede på pladsen med mine nyerehverser.

Fokkeren blev tanket op, strøm på første motor. Kontakt, og første motor starter; det samme med anden motor, og gud hjælpe mig, om ikke også tredje motor starter.

Man står og bliver helt forlegen, gutterne tror jo man har øvet sig i smug derhjemme.

Siden har jeg været yderst tilfreds med mine firetaktere. De er ikke nogen hurtig-løbere, men de yder det, de skal for at drive Fokkeren frem i den hastighed, der passer sig for en adstadig rutemaskine fra den årgang. Og lyden af de tre motorer kan ikke beskrives, den skal høres; det er manna for trommehinderne.

Med tilbygning, og hvad der ellers er hængt på i årenes løb, har den ældre herre taget på i vægt (som vi andre fra samme årgang) og vejer nu 6,9 kg.

Fokker nr. 2

Jeg er nu i gang med Fokker nr. to, og den bygges ud fra min treplanstegning, der er vist her i bladet.

Min første model blev bygget ud fra tegningen i føromtalt Flyvehistorisk Tidsskrift, som egentlig var korrekt nok, men havde den fejl – set ud fra en modelbyggeres synspunkt – at maskinen kun var vist fra siden og fra oven – altså en toplanstegning. Jeg manglede tegning af den anden side af kroppen og af maskinen set forfra + nogle detaljer, blandt andet ribbetegningen af haleplan, samt forskellige mål.

Rigsarkivet

Hjælpen kom fra en ven af veteranflyvningen, Herluf Rasmussen, der har tilknytning til KZ og Veteranmuseet i Stauning. Han fortalte, at man kunne se tegningen af Fokkeren på Rigsarkivet.

Rigsarkivet blev kontaktet, og på den aftalte dag moslede jeg over bæltet og indfandt mig på Rigsarkivet klokken 9.00 om morgenen. Tegningerne var fundet frem af en meget venlig overarkivar; men inden han overlod mig herlighederne, lod han mig forstå, at blev nogen af tegningerne fjernet eller ødelagt, kunne jeg vælge mellem at blive skudt eller hængt.

Det blev en uforglemmelig dag at sidde der med de gamle tegninger, hvor der var gjort notater og rettelser. Man kunne fornemme, at Fokkeren var håndbygget; her var ikke brugt samleband og computere. Det var hundreder af tegninger, store og små imellem hinanden fra mindste brændstofhane og skrue til hovedplan med alle ribber aftegnet, ja selv af gribehandtagene på toiletet og deres placering, der gjorde, at trængende passagerer kunne holde sig nogenlunde lige på brættet, når Fokkeren gik igennem en »cumulusbørge« eller faldt igennem i et luft hul.

Nå jeg måtte sortere og tage det fra, der var væsentligt for mig. Hen på eftermiddagen havde jeg frasorteret en pæn stak tegninger, som blev overladt arkivets fotograf til kopiering.

En måned efter blev tegningerne tilsendt mig, nydeligt kopieret og til en rimelig pris. Der var dog stadig et par ting, der manglede, så det blev til endnu en tur til Rigsarkivet i efteråret 89.

Nu mangler jeg bare at bygge den færdig, men det kan godt tage lang - lang tid.

Om den flyver godt? Har jeg glemt at fortælle det. Den flyver ik' så tosset.

Leo Eriksen/AL

Svar:

Billedet på side 26 forestiller rent faktisk modellen.

Men: »Det er ikke til at se det, hvis man ...«



Kurt Borm fra Deutche Modellflieger Verband har sendt os dette billede, der viser Fokkeren ved det 17. Internationale Tyske Semiskala Mesterskab 1989, som blev afholdt på modelflyvepladsen MCS Condor i Göttingen.

Ved dette stævne »lob« Fokkeren sammen med sin bygmester, Leo Eriksen, med pokalen for »the most outstanding model«.

I år afholdes dette mesterskab i Bayern i tidsrummet 14.-16. september, og der vil blive bragt en nærmere omtale i MFN nr. 3/90.

REFERATER

DM i Dieselcombat d. 3. september 1989

For anden gang i '89 kunne vi i Herning byde velkommen til et stævne med perfekt vejr, d.v.s. sol og svag til jævn vind, da årets DM i dieselcombat blev afviklet. Efter at Dan Hune er flyttet til Jylland, var der i realiteten tale om et rent jydsk mesterskab. Da DM-et i år lå tæt på det »rigtige« DM, er det forståeligt, at sjællænderne var fraværende.

Et lyspunkt var to nye navne i linestyring, nemlig Svend Lauridsen og Niels Ole Skov, begge Viborg og garvede RC-folk, der mødte op med 4 stk. nydelige Daredevils. Selv om deres modeller fik et par frynsere i løbet af stævnet, håber vi, at stævnet gav dem blod på tanden, og at vi må se mere til dem fremover.

Århus-folkene havde fyldt en bil op og kunne levere en erfaren dommer, nemlig Henning Forbech, og det skulle vise sig, at det også var en god idé at tage FAI stjernen Bjarne Schou med i bilen. Bjarne havde modificeret et par af sine FAI-modeller til dieseldrift, og deres funktionelle design med skumforkant, lynribber og rundstokbakgkant er nok

værd at overveje, da de absolut viste sig at være gode nok!

Med så gode og erfarne fightere som Dan og Bjarne blev der fløjet mange utroligt flotte kampe, og det var absolut ingen tilfældighed, at Bjarne Schou efter stævnet kunne kåres som ny Danmarksmester. Bjarnes store erfaring og træningsbaggrund med de hurtige FAI-modeller og hans taktiske overblik betød, at det næsten blev kattens leg med musene, og kun Dan kunne byde ham virkelig modstand. Finalen mellem Bjarne og Dan blev således en oplevelse ud over det sædvanlige med dieselcombat i en kvalitet, så alle tabte pusten. Dejligt at se, og en påmindelse til andre om, at talent parret med træning hæver sporten til det sublime.

Broncevinder blev Michael Berthelsen, Grindsted.

Modelmæssigt må vi i Herning efterhånden erkende, at rene skummodeller i DC ikke er fremtiden, da vi så, at deres sårbarhed ved sammenstød var for stor i forhold til træmodeller. Endvidere viste Daredevil en svaghed i tipperne, der er bygget længere ud end forkanten, og således er sårbar her.

Efter strabadserne kunne vi nyde kaffe og kage udendørs i det dejlige vejr.

Alt i alt et DM, der er værd at huske tilbage på i en finalekvalitet, der ikke overgås i mands minde.

Aage Wiberg

Finalisterne efter slaget.



VM F3B i Paris

Af Preben Nørholm

Som eneste nordiske land stillede Danmark med fuldt hold. Flere af de lande, vi troede vi skulle slå, kom slet ikke, men det gik ikke så galt alligevel. Holdleder Preben Nørholm beretter.

Klokken var 5 minutter over 12, da vi ankom til den gamle flyveplads Villarroche ved Melun 30 km sydøst for Paris. I løbet af en yderst venlig og hjertelig velkomst af stævneleder Francis Casaux, der varede ca. 30 sekunder, blev vi klar over, at selve tidspunktet var noget af en forbrydelse. Vi skulle være meget velkomne til at checke ind klokken 2, når frokosten var overstået! Sådan er Frankrig.

Holdet bestod af Peer Hinrichsen fra Sønderborg Mfk. samt Karsten Jeppsen og Torben Rasmussen fra Brabrand Mfc. Plus hjælpere Jan Abel og Vencke Lund, Frederikshavn Mfk og Gitte Jensen, Sønderborg Mfk, mens jeg, Preben Nørholm fra Midtjyds Mfk., var holdleder.

Flyvepladsen var en herlig gammel sag med smukke, lidt forsømte, gamle bygninger. Man ville næppe have virret med øjnene, om en hel eskadrille Dewoitine eller Caudron jagere pludseligt landede og parkerede i en række foran hovedbygningen langs flight line'en. Men hvor var der plads til os? Jo, der var da masser af plads, men vi kunne ikke rigtigt tro, at VM skulle flyves på en ekstremt ujævn stubmark, som vi fik anvist til træningsflyvning. Det skulle den! »Vi har brugt en formue

på 40 maskin-timer for at jævne den«, blev vi fortalt. En holdleder-kollega bemærkede med et suk: »Havde de dog bare brugt 40 minutter på at finde en græsmark«.

Det var sådan set også, hvad der var at beklage sig over. De 40 officials agerede stort set, som om de var verdensmestre i at arrangere VM, og det er da også sådan, at intet land har arrangeret så mange EM'er og VM'er i RC klasserne som Frankrig. De har været alle klasser igennem, nogle af dem flere gange.

Nye sikkerhedsregler

Som bekendt kom der i foråret ny formand for FAI's F3B komite, Rolf Girsberger fra Schweiz, og det i forening med hans tætte samarbejde med stævneleder Francis Casaux gav på et par områder nye boller på suppen. Der har altid været stor opmærksomhed omkring sikkerhed ved F3B stævner – ikke fordi det har været et stort problem, for ved tidligere VM'er har folk gennemgående rettet sig efter opfordringerne til at undlade dumheder. Men selve konkurrencereglerne har sandelig ikke hjulpet arrangørerne i den retning.

Her bestemte konkurrenceledelsen og juryen i forening, at en række sikkerhedsregler skulle respekteres, og selv den mindste overtrædelse skulle koste 100 point. Og det gjorde de med henvisning til FAI's lille tynde generelle regelbog for al flyvesport – altså ikke modelflyve Sporting Code'en – hvor en paragraf nævner, at ved ethvert flyvestævne kan arrangøren kræve passende sikkerhedsprocedurer respekteret. Det diskuteredes en del ved det indledende holdledermøde. »Overfor-

Det danske VM-hold, fra v. Torben Rasmussen, Karsten Jeppesen og Peer Hinrichsen. Siddende fra v. holdleder Preben Nørholm og hjælpere Gitte Jensen, Vencke Lund og Jan Abel.



Preben Nørholms beretning om VM i F3B 1989 blev sendt til Modelflyve Nyt allerede til oktober-nummeret sidste år, men p.gr.a. pladsmangel har vi desværre ikke kunnet bringe det før.

Dette er grunden til, at enkelte oplysninger i beretningen kan forekomme uaktuelle, og når der nævnes begivenheder, der skete »sidste år«, er der således tale om 1988.

Vi beklager, at det ikke har været muligt at bringe artiklen på et tidligere tidspunkt.

Redaktionen

tolkning«, hørte jeg én hviske, men det var jo ligegyldigt, hvad en holdleder mente, når ledelsen var enig med juryen. Det var meget nyt for mange F3B folk, at alt ikke var strengt efter stopur og målebånd og eksakt fortolkning af Sporting Code'ens regler og kun dem. Men ikke for arrangør og jury, og det fungerede faktisk udmærket, selv om det var første gang, og alle lærte nok et par detaljer undervejs.

Det kan måske forundre, at man sådan ved et holdledermøde aftenen før et VM laver nye regler og bøjer andre; men det er vi ret vant til i F3B klassen. Attituden blandt holdlederne kan gennemgående rummes af det ofte benyttede citat: *When in Rome, do as the Romans*. Man brokker sig kun højlydt, når stævneledelsen finder på procedurer, der ikke er funktionelle; ellers klapper man hælene sammen og hjælper loyalt ledelsen med at få tingene til at glide.

Hvorfor skal det være så svært?

Lad mig blot nævne, at f.eks. under distance-

Eneste nordiske land foruden DK ved VM var Norge, der stillede med dette mini-hold, som imidlertid stod for den bedste nordiske præstation.

Foruden Egil Myr (søn af verdensrekord-piloten Einar Myr) er det Espen Torp, der også var med helt i toppen ved Viking Race i Hanstholm.

De fløj begge den czechiske Avant fra Müller i Poprad.



flyvning, hvor 4 piloter flyver sammen, er der 53 mennesker i arbejde på flight line'en! 4 piloter i luften med 4 hjælpere hver giver 20. De har hver 3 svingdommere/tidtagere plus en til at vise øjeblikkeligt resultat på tavlen. Til disse 36 lægges 16 hjælpere, der enten demonterer forrige gruppes startspil eller – i sidste halvdel af perioden – stiller spil op for næste gruppe, og en flight line director. Og så har vi ikke talt med, når konkurrenceleder, jury eller journalister blander sig og bringer antallet over 60.

Det er det, der gør F3B klassen så helt speciel blandt de mange forskellige konkurrenceklasser. Man kan ikke undgå at »komme hinanden ved«, og uden tolerance og smidighed slår det let gnister eller bliver direkte farligt. En F3B jury, der altid er specielt udvalgt for ubegrænset besindighed, falder sjældent i søvn mellem protesterne.

Godt vejr – Flot flyvning

Endelig et VM med godt vejr. Okay, på én af ugens dage havde vi lidt regn og torden til at bryde rytmen, men ellers kan vi ikke klage. Når vi kommer til flyvning, kan man ikke komme udenom Nic Wright, England, som ved Viking F3F Slope Race i Hanstholm i juni placerede sig i en klasse helt for sig selv. Han gjorde det samme ved dette F3B VM.

Der er efterhånden tradition for, at F3B VM og EM vindes med fra 10 til helt ned til 1,4 points. Sådan var det ikke i år. Nic lagde sig solidt i spidsen fra begyndelsen, og der var aldrig reel spænding om andet end 2. pladsen. Ligesom i Hanstholm behøvede Nic slet ikke at flyve sidste runde for at vinde. Og ligesom i Hanstholm var han længere foran nr. 2 end nr. 2 var foran nr. 10.

Jeg havde enkelte gange lejlighed til at studere Nic's flyvninger, og det var en udsøgt fornøjelse. Han er en virkelig all round pilot. Han er ikke blot mesteren i F3B og F3F skræntflyvning, men også i engelske cross country konkurrencer er han næsten enerådende. Det kom ham også til fordel her. Når f.eks. i varigheds-opgaven 8 piloter starter samtidig og lander på 8 forskellige landingsbaner, og alle positioner er tilfældigt valgt, så kan der blive en ganske lang spadseretur fra startpunkt til landingspunkt, hvilket de færreste piloter oplever eller træner hjemme. Det var ofte en virkelig pine at se hjælperne næsten bære selv verdens-elite piloter over den ujævne mark hen til landingsbanen, men Nic spurtede bare 150 m på 20 sek. med flyet hele



Verdens bedste F3B pilot – denne gang var der ingen tvivl: Nic Wright, England.

tiden perfekt koordineret i hans termikboble – med en hale af stakåndede tidtagere og hjælpere bagefter.

Han blev ikke verdensmester på sin cross country erfaring alene, men den gav ham en stor fordel på den hullede flyveplads. Flyet, han benyttede, var en videreudvikling af det fly, han benyttede på skrænten i Hanstholm. Bortset fra vingeprofilen var det stort set samme fly, men det var helt nyt og lå stadig på byggebrættet i juni, da han var i Hanstholm.

Den danske indsats

Nok om Nic. Hvad med danskerne? Tja, vi vandt ikke, men vi var heller slet ikke til grin. Karsten gjorde det bedst og kom med en 25. plads sikkert inden for den bedste halvdel, og det er virkelig en flot præstation ved et VM, hvor de traditionelt svagere lande blev hjemme. Han fløj sin egen konstruktion, Safir 2, anden udgave af det fly, som han første gang for alvor havde i ilden ved sidste VM i 1987 i Tyskland. Hvis han rykker 18 pladser op igen ved næste VM, så ... Men de er seje, de sidste trin.

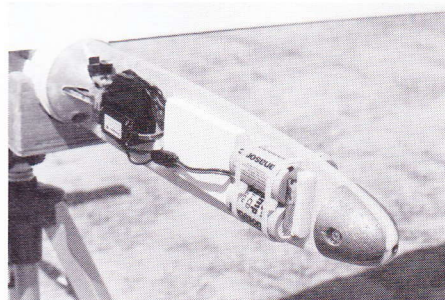
Peer og Torben fløj begge samme type tyske byggesæt fly, Müller Komet 88, nok det mest anvendte fly ved dette VM. Det skiftede for dem med held og uheld, men nogen trussel for verdens-eliten blev vi aldrig.

Også nye regler for højstartspil

I år var første år med de nye regler for højstartspil, hvor motoreffekten er effektivt begrænset. Reglerne havde den virkning, at stort set alle benyttede samme motortype, Bosch GF (Gustav-Friedrich). Begge RC-unionens højstartspil var også i vinter blevet ombygget med denne motortype. I vinterens løb er overalt i verden regnet på, hvilke tromlemål der ville udnytte GF'ens effekt bedst, og op ad foråret, da gode data og praktiske erfaringer var ved hånden, var der desværre ikke penge i styringsgruppens kasse også til nye tromler. Nu findes der jo også en række private spil i landet, og 2 stk. med GF og optimale tromler var også medbragt. Men de var for nye og havde ikke fået børnesygdommene udløst. Midt i mesterskabet måtte vi opgive at reparere mere på dem og benytte unionens spil alene. Vi kom ikke så højt med de for tykke tromler, og de gentagne spilhavarier i de første runder gav nok også nogle strafpoints ved forøget nervøsitet. Men det er i hvert fald noget, vi kan rette til næste gang.

Den forsvarende verdensmester Reinhard Lieses Epsilon er fortsat et af de mest beundrede fly. Alt er så »stærdigt«, at man næsten får ondt i øjnene.

På billedet herunder ses Epsilon uden næsekonus.



Flyene

På grund af de svagere spil var der spænding om, hvor udviklingen bar hen. Ville flyene være »krummet« tilsvarende? Det viste sig, at der ikke var sket ret meget. På nye fly var der sparet lidt på vægten, men ellers stillede usædvanligt mange op med de samme konstruktioner som i 1987. Kun amerikanerne havde virkelig fornyet sig. Deres ekstremt tunge Synergy 2 var blevet til en europæiseret Synergy 3 af normal størrelse plus tyske byggesæt fly – igen Komet fra Müller Tragflächbau.

Detailændringerne var i store træk i, hvad man – med lidt mod og stor risiko for øretæver – kan kalde modefænomener. Vingetippernes form diskuteres hæftigt. Skal man skære den af i 45° vinkel, eller skal forkanten have stepvist forøget pilform à la Discus? Eller skal forkanten være eliptisk? Der er nok af profeter i alle lejre.

Ældre Eppler, Ritz og Quabeck profiler har i vid udstrækning givet plads for nye RG profiler – navnlig RG-15A – hvilket naturligvis glædede Rolf Girsberger, der her var medlem af juryen.

En måneds tid efter VM havde jeg lejlighed til nogle flyvedage sammen med Rolf Girsberger og spurgte naturligvis om, hvilket eksperimentalt RG profil han fløj. »Jeg tror nok, det er en Eppler 180« (årgang 1965-70), var svaret.

Jeg har vist nok for år tilbage omtalt vind-tunnel-forsøgene på Princeton University i New Jersey, USA og lovet at fortælle læserne om rapportens indhold. I de sidste 3 år har meddelelsen konstant været, at rapporten kommer om et halvt år. Men nu har jeg set den! En kopi af manuskriptet – 400 A4 sider – lå til udtalelse på Rolf's skrivebord. Han var faldet over en helt besynderlig polar for et af hans profiler, hvorfor han havde rekvireret den amerikansk fremstillede test-vingesektion. På den fandt han en fejl – ca. 15 til 25 mm fra forkanten var undersiden i nærheden af en

Et præmiebord (næsten) uden lige.

Denne gang blev der ingenting til danskerne. Men næste gang...



VM's største nyskabelse var vel nok Synergi 3 af Richard Spicer, USA. Den ligner slet ikke Synergi 2 fra 1987, og den er med 2,90 m en halv meter mindre og et par kg lettere.



Det østrigske hold vandt for 3. gang i træk. Man ser stoltheden i øjnene på verdens mest erfarne F3B holdleder, Karl Wasner (nr. 2 fra v.).

Men halvdelen af dem bor i Svejs.

halv mm for tyk, hvilket – som han vist nok udtrykte sig – ville give nogen disharmoni mellem oversidens og undersidens laminarbucket.

Han havde så udmålt koordinaterne på denne fejlbehæftede testvinge og beregnet dennes polar i Dr. Eppler's computer profil-simulations program. Resultatet var en teoretisk polar, der lå meget tæt op ad den besynderlige polar i Princeton manuskriptet.

Rolf's egne ord om det er: Det betyder ikke meget, hvilket af de mange egnede profiler, man benytter. Men de skal allesammen bygges pinligt nøjagtigt!!! Ellers kan man lige så godt lave sine egne profiler i frihåndstegning.

Det lyder som noget, vi har hørt før – ingen genvej til succes.

Festen forbi

Hvorledes laver man en festlig afslutningsbanket for 300 mennesker? Franskmandene sendte os med en båd op og ned ad Seinen, i øvrigt præcis samme aften som en tilsvarende turistbåd på Themsen i London sank med mange druknede passagerer til følge.

Vi havde nok overspændt forventningerne. Efter er par lækre, men mikroskopiske forretter ventede vi spændt på hovedretten. Men det, der kom, var en mikroskopisk kage og kaffe. Det havde vi hver især betalt 400 kr. for et halvt år forud, og – næsten endnu værre – fastet hele dagen for.

På sådan en båd med godt halvanden meter til loftet kan flere hundrede mennesker selvfølgelig ikke »komme hinanden ved«. Ved vinduerne så man måske en smuk by og kunne tælle alle udbrændte lyspærer på Eifeltårnet.

Jeg var bænket sammen med 3 polakker »Snakker I engelsk?« Hovedrysten. »Tysk?« Nej, polsk og russisk. Jeg insisterede så kraftigt på internationalt arm- og bensprog med hjælp af tegnepapir og blyant, som jeg havde været så forudseende at putte i lommen. Det faldt således i min lod at fortælle dem, at Solidanosc dagen før havde dannet regering, og det var nok med til at få »kropssproget« på gлед.

Jeg spurgte til gamle venner i modellflyveklubben i Lodz, hvilket fik arme og ben til at råbe i munden på hinanden, for to af dem kom netop fra denne klub, viste det sig. Desværre kunne de også fortælle, at deres formand gennem mange år, Zdzislaw Uminski,

pludseligt døde sidste år af en blodprop. I de bedre år – 1979 op til undtagelsestilstanden i 1981 – var han nok en slags »modelflyvningens Lech Walesa«, og navnligt tyske, men også mange danske modelflyvere fik kortvarigt nye venner i Lodz, hvoraf nogle i 1981 »flyttede« til Hamborg.

Hjem igen

Ved midnat skulle vi så rigtigt se Paris – på busrundtur. I min bus var en amerikansk journalist fra kollegaen Model Aviation så venlig at få slukket for musikken, hvorefter alle faldt i dyb søvn. Alle undtagen 3 – konkurrenceleder Francis Casaux, juryformand John Grigg, USA og jeg. Vi så ikke Paris, men vi fik lidt »small talk« om modelflyvning i almindelighed og VM F3B 1989 i særdeleshed. Francis var naturligvis glad for, at det hele var gået så godt, men han havde begået den klassiske fejl for mesterskabs-ledere. Han havde givet sig selv et full-time job, som naturlovene havde gjort til et 3-mands job. Han burde nu sove i 48 timer, men var for træt til at kunne. John havde på den anden side svært ved at undertrykke raseriet over et par »aldeles overflødig« protester på falderebet. Men det klarer han helt sikker inden 1991, når det hele gentages i Holland.

Individuelle resultater

1. Nic Wright, England	14.742
2. Peter Hoffmann, Østrig	14.406

3. Joris ten Holt, Holland	14.377
4. Karl Wasner jr, Østrig	14.349
5. Reinhard Leise, Vesttyskland	14.334
6. Jeroen Smits, Holland	14.167
7. Seth Dawson, USA	14.147
8. Werner Vauth, Vesttyskland	14.145
9. Roland Müller, Schweiz	14.133
10. Larry Jolly, USA	14.076
25. Karsten Jeppesen, Danmark	13.424
44. Peer Hinrichsen, Danmark	12.515
46. Torben Rasmussen, Danmark	12.447

Ialt 56 deltagere

Holdresultater

1. Østrig	42.768
2. Holland	42.488
3. Vesttyskland	42.446
4. Storbritannien	42.185
5. USA	41.535
6. Schweiz	41.318
7. Østtyskland	40.535
8. Italien	40.375
9. Ungarn	40.292
10. Frankrig	40.111
11. Belgien	39.323
12. Polen	39.050
13. Danmark	38.386
14. Tjcechoslovakiet	38.217
15. Japan	37.526
16. Israel	34.527
17. Spanien	32.291
18. Luxembourg	32.156
19. Norge	25.622

(kun 2 deltagere)

Electra E1

Konstrueret af Nic Wright, England
Fløj første gang i juni 1989

Vingehaleareal:	63,8 dm ²
Vingeprofil:	RG-14A 1,4/7,0
Sideforhold:	11,71
Haleplansareal:	6,04 dm ²
Haleplansprofil:	NW 002 (symmetrisk)
Vægte uballastet:	
Vinge incl. 4 servoer:	1417 g
Krop incl. 2 servoer:	1012 g
Haleplan:	65 g
Samlet tomvægt:	2494 g
Vingebelastning:	39,1 g/dm ²

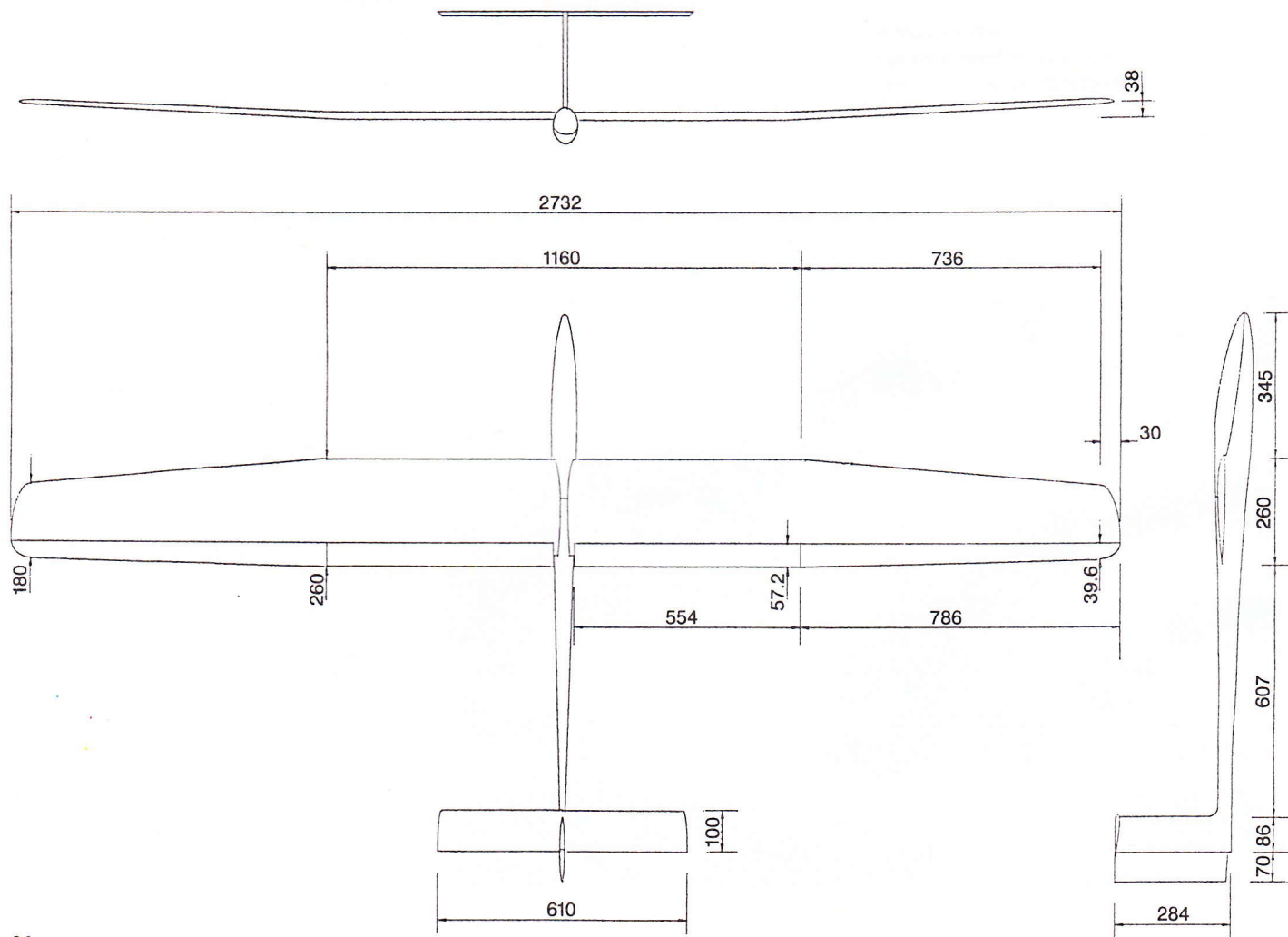
Bemærkelsesværdige detaljer:

Vingeprofilet er ekstremt tyndt, 7,0% af korden, og centerlinie krumningen med 1,4% ret flad. Nic valgte disse værdier for at opnå rekordtider i hastighedsopgaven. Men det viste sig, at E1'en her svarer nogenlunde til tidligere mere konventionelle Electra versioner, mens den i distance-opgaven har bedre glide-tal ved høj hastighed.

Kroppen er i ét stykke – uden løs næsekonus. Dermed kunne den bygges meget solidt med minimal vægt, hvilket er en fordel, når den skal mishandles ved brutale landinger på en dårlig flyveplads som fx. Villarocke i Paris.

Kunstnerisk indtryk: Hm, heller ikke Nic selv kan lide finnen, men den er effektiv, hvilket betyder meget ved især landing og ved hastighedsopgaven.

Og praktisk: Nic har støbt nogle stykker i 1 meters længde, og så saver han et passende stykke af, hver gang han bygger et nyt fly.



AEROLYMPICS II

Af Erik Toft



Der var mange både smukke, spændende og velflyvende modeller ved Aerolympics II. Dette biplan tilhører Tony Frackowiac, USA, og har en Webra 61 LS totakts motor.

Amerikanerne havde benævnt VM 1989 med ovennævnte flotte titel, fordi stævnet var en kombination af verdensmesterskaber for hhv. radiostyrede kunstflyvningsmodeller, helikoptere og pylonrace.

For information kan oplyses, at den første Aerolympics blev holdt i 1974 med verdensmesterskaber indenfor linestyring, radiostyrede skalamodeler og indendørs fritflyvning.

En stor militærbase syd for Norfolk, Virginia, var rammen om stævnet, der gik fra den 26. aug. til 4. sep. 1989. Ikke mindre end 155 deltagere havde tilmeldt sig, med 81 i kunstflyvning, 33 i pylonrace og 41 i helikopterflyvning.

Helikopterflyvningerne blev afviklet for enden af en 3 kilometer lang startbane, mens man midt på banen fløj pylonrace om formiddagen og kunstflyvning om eftermiddagen. Heldigvis kunne man køre rundt imellem pladserne i sin airconditionerede bil, for der var 30 - 40 grader varmt hver dag.

Pylonrace

Her var der tale om »rigtig« modelpylonrace med modeller udstyret med 6,5 cm³ motorer, der var trimmet til ydelser, vi afgjort ikke er vant til herhjemme. 4 piloter flyver samtidig 10 omgange på en 400 meter lang trekantbane. Laveste sammenlagte tidssum for samtlige runder giver vinderen.

Af sikkerhedsmæssige grunde blev der fløjet forholdsvis langt fra publikum, så oplevelsen var sikkert størst for deltagerne selv. Individuel vinder blev den forsvarende mester amerikaneren David Shadel. Det amerikanske hold vandt holdmesterskabet med placeringer som nr. 3, 4 og 5. Alle fløj med Super Tigre motorer.

Helikopterflyvning

Det nuværende helikopterprogram består af nogle hove-manøvrer samt en del vanskelige manøvrer såsom loop, stall turn, rulning m.m. Det er ganske imponerende at se, hvor godt sådanne mekaniske samlesæt ter sig i luften. De fleste helikoptere var med mere eller mindre skalalignende glasfibre kroppe, enkelte endog med optrækbart understel.

Enkelte deltog dog med standard Schlüter

Yukihiro Dobashi blev verdensmester i helikopterflyvning med denne Kalt helikopter med selvkonstrueret krop. (Foto: Guy Revel).



Champion eller X-cell. Japanerne var helt dominerende i holdkonkurrencen med placeringer som nr. 1, 2 og 4. Verdensmester blev Yukihiro Dobashi Japan med en Kalt helikopter med egenkonstrueret krop. Den eneste, der kunne blande sig med japanerne, var den tidligere verdensmester amerikaneren Curtis Youngblood, som blev nr. 3.

Efter konkurrencen gav de japanske og belgiske teams hver en flot opvisning, men Youngblood tog dog til slut pusten fra både publikum og samtlige deltagere med følgende korte program:

Først almindelig hovering i 1,5 meters højde efterfulgt af et halvt sidelæns loop med en radius på ca. 2 meter til rygflyvning. Så et lille liggende ottetal på ryggen, baglæns og fortsat kun 1,5 meter over jorden. Dernæst så vi to rulninger og to loop i 2 meters højde, stadigvæk på ryggen og baglæns. Til slut går han op i ca. 100 meters højde, stopper motoren og laver autorotation på ryggen ned til ca. 10 meter over jorden, vender rundt og sætter helikopteren lige i landecirkelns centrum.

Jeg hørte et rygte om, at han havde »brugt« 36 X-cell helikoptere det seneste år. Det lyder sandsynligt!

Kunstflyvning

Kunstflyvningen blev afviklet over i alt 7 dage



med officiel træning den første dag, konkurrenceflyvning for alle de næste 4 dage og til slut fly-off for de 17 bedste.

Resultatmæssigt blev det næsten en gentagelse af tidligere verdensmesterskaber. Hanno Prettner fra Østrig vandt for 5. gang i træk med flyvning, som ikke fuldstændigt var en verdensmester værdigt. Flyveretningen var ikke altid korrekt, og i tillæg var der forholdsvis mange og store korrektioner i manøvrerne. Hanno fløj med en egenkonstruktion kaldet »Super Star« og fremstillet af det japanske firma Pilot. Motoren var en nyudviklet OS 61 LS totakt.

Som sædvanligt blev Wolfgang Matt, Liechtenstein, nr. 2. Wolfgang benyttede sin egen Saphir, som er en videreudviklet Joker. Motoren var en YS firetakt 20 cm³ med Hatori resonansrør. Flyvningerne var kraftfulde med store manøvrer, der lå forholdsvis langt borte, men så absolut de pæneste.

Nr. 3 blev vor egen, næsten da, Ivan Kristensen. Ivan fløj en Saturn III, der er udviklet på erfaringer fra Saturn II, som vi så ved DM 1987. Modellen er med kulfiber/epoxy krop og specialfremstillet balsavinge beklædt med film. Hele modellen vejede kun 3200 gram. Motoren er en YS totakt med Hatori resonansrør. Manøvrerne blev fløjet forholdsvis tæt på dommerlinien med neddroset motor under vandret flyvning for at holde manøvrerne inden for flyverammen. Netop denne flyvestil var, hvad man ønskede at opnå med vendedprogrammet og de større modeller.

I holdkonkurrencen vandt Japan foran USA og med Canada på en flot tredjeplads.

Tony Frackowiak, USA (9), og Tobias Schulz, Vesttyskland (13), deltog begge med biplaner. Det var naturligvis mest tænkt som et experiment. Da farten ikke var nævneværdigt formindsket, og modellerne vringledede for meget i luften p.g.a. for kort krop, vil sådanne modeller sikkert ikke blive de mest anvendte fremover.

Dean Koger, USA (12), forsøgte sig med en model forsynet med en stor propel af en Webra 61 LS igennem et gear med gummirem. Den store propel sagtnede farten nedad, men lyden var som fra en opvaskemaskine.

Generelt var tendensen, at flere benyttede 20 cm³ firetaktsmotorer med resonansrør, idet disse nu er kraftigere end 10 cm³ totaktsmotorer. Modellerne var lettere, omkring 3,5 - 3,7 kg., og omtrent alle havde gummiop-hængte motorer med propeller med stor diameter og stigning for at støje mindst muligt. Faktisk var de 3 første piloters pointforskel så

Fra venstre: Wolfgang Matt, Hanno Prettner og Ivan Kristensen.



Nr. 1 ved verdensmesterskabet, Hanno Prettner med sin far og selvkonstruktionen fabrikeret af EZ, Japan, og med en ny OS 61 ABC med Hatori/OS tuned Pipe og med en JR/Graupner radio.



Nr. 2 blev Wolfgang Matt fra Liechtenstein med en selvkonstrueret »Saphir«, der er en videreudviklet Joker med en YS firetakts motor på 20 ccm med Hatori tuned pipe.



Nr. 3 blev »vor egen« Ivan Kristensen, her fotograferet sammen med hustruen Diane og Summit III. (Foto: Guy Revel).

lille, at dommernes bonuspoint for lav støj blev afgørende for placeringen.

Den danske indsats

Tidligere deltagelse ved kunstflyvnings VM i USA gjorde, at jeg meget tidligt besluttede mig for også at deltage i VM 89. Desværre meldte der sig ikke flere til holdet, ligesom min kone meddelte, at hun ikke ville ofre en masse penge på at holde ferie på en flyveplads. Jeg drog derfor helt alene af sted, selv om jeg godt vidste, hvilket besvær det ville give.

Det gik fint gennem Kastrup og med Tower Airs jumbojet til New York. Men prøv at komme ud af J.F.Kennedy lufthavn midt om eftermiddagen med 5 stykker babage, hvoraf de to er store modelflykasser!

Med lidt hjælp fra andre danske fik jeg bagagen ind i en lejet Volvo stationscar og startede ud i New Yorks myldretrafik på min vej 800 km sydover til Norfolk.

Vel ankommet til hotellet opstod næste problem. Der var ikke betalt startgebyr, og det skal være betalt, inden konkurrencen starter, fortalte stævnesekretæren. Jeg forsøgte forgæves at overbevise damen om, at der måtte være sket i fejl i USA, for jeg var sikker på, at Karen/RC-unionen havde betalt. Karen og Arild klarede dog straks dette problem pr. telefon.

En hjælper måtte jeg jo også have. Tilfældigvis dukkede der en sådan op den første aften. Det var en dansk F.L. Smidt medarbejder, Bendt Olbye, som er bosiddende i Brasilien, men her med som supporter på det brasilianske hold. Bendt blev straks hyret til det danske team og var til meget stor hjælp gennem hele konkurrencen.

Alle dage tog vi ud og fløj to træningsrunder om formiddagen, så vi var velforberedte til eftermiddagens konkurrenceflyvninger. Den første dag skulle jeg starte som en af de sidste og lagde ud med en flyvning, som havde det været hjemme på vor egen plads. Stor var min glæde da også, da jeg fandt mig selv på en 29. plads. I betragtning af, at danskerne i de sidste 20 år ikke har været bedre end omkring nr. 40, var der grund til at være tilfreds. Anden dagen fløj jeg en god flyvning hos det andet dommerhold, og først herefter ville resultaterne være sammenlignelige. Sammenlagt var jeg nr. 32, så forventningerne var fortsat i behold.

Den tredje dag rykkede jeg ned som nr. 40, og til slut havnede jeg som nr. 47, hvor jeg på forhånd havde forventet at komme. Alle fire flyvninger var omtrent lige gode, men sandsynligvis fordi jeg fløj tidligere og tidligere på dagen, blev mine resultater dårligere og dårligere. Min placering var dog 20 pladser bedre end ved sidste VM i Frankrig, hvilket skyldes en mere målrettet indsats med træning og trimming.

For at viderebringe de oplevelser og den erfaring, jeg igennem årene har opnået indenfor modelflyvning og især kunstflyvning, står jeg gerne til rådighed med foredrag og eller træningskurser over hele landet. Ring telefon 98 38 22 33.

Tegn abonnement på Modelflyve Nyt og få bladet i resten af 1990

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

Abonnementsprisen fra nummer 3/90 – 4 numre – er kr. 104,-. Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon. Som abonnent får du tilsendt bladet med posten umiddelbart efter udgivelsen – du slipper for at gå forgæves i bladkiosken, når bladet er udsolgt.

Pas på dine blade

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

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

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrukket karton. På forsiden og på ryggen er der trykt »Modelflyve Nyt«. De leveres i fire flotte farver – husk at krydse af på bestillingssedlen herunder, hvilke(n) farver du ønsker. Prisen er kr. 55,- pr. stk.

Ekspeditionsgebyr

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

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

Hermed bestiller jeg:

- Abonnement fra 3/90 (ialt 4 blade), pris kr. 104,-.
- Årgang 1989, 6 blade, pris 145,- kr.
- Årgang 1988, 6 blade, pris 139,- kr.
- Årgang 1987, 6 blade, pris 125,- kr.
- Årgang 1986, 6 blade, pris 125,- kr.
- Årgang 1985, 4 blade, pris 50,- kr.
- Tilbud: Rest årg. 85 (4 numre) og 86, 87 og 88 komplet for kun 265,- kr.
- _____ stk. samlebind à kr. 55,- i farverne:
 blå gul grøn sølv
- Beløbet vedlagt i check

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Følgende enkeltnumre (sæt kryds):

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1986:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1987:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1988:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1989:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1990:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Enkeltnumre koster kr. 29,50 pr. stk. uanset hvilken årgang det drejer sig om.

Ved køb for under kr. 100,- tillægges et ekspeditionsgebyr på kr. 10,- til dækning af portoudgifter. Ved køb for over kr. 100,- er der ikke noget ekspeditionsgebyr.

Uden for Danmark tillægges *altid* et beløb til dækning af forsendelsen.

Nordisk mesterskab i kunstflyvning i Norge

Af Flemming Schleimann

To år er gået, og traditionen tro var det tid igen.

Nordisk Mesterskab i F3A-89 skulle denne gang afholdes i Norge i weekenden den 11.-13. august. Vi, Finn Lerager og undertegnede, havde på de kolde vinterflyve-dage, hvor man trives bedre med kaffekoppen i hånden inde i klubhuset end ude på pladsen med forfrysninger i fingrene på senderen, besluttet at gøre lidt mere ud af denne tur end vor deltagelse i NM for to år siden i Finland. Vi drog afsted med hele familien for sådan at holde lidt ferie samtidig.

Finn tog, i håbet om at nå en ekstra træningsdag på konkurrencepladsen, af sted en dag tidligere. Disse drømme druknede desværre i kaskader af regn. Jeg selv sendte fru og junior på 1,5 år af sted med fly til Oslo og tog selv bilen med alt grejet op gennem Sverige i selvsamme øseregnevejr. Der kom faktisk så meget vand, at jeg på et tidspunkt alvorligt overvejede at finde en hobbyforretning på vejen, hvor man kunne købe pontoner til det danske landsholds fly.

Familien Schleimann blev atter samlet i Fornebu lufthavn omkring kl. 21.00 torsdag aften. Så manglede der kun et mindre stenkast hen over de norske fjelde på 250 km ned til Skien og Siljan camping, hvor hele det danske hold skulle bo. Turen gik problemfrit, stumpen sov som en engel; men da vi nåede frem til campingpladsen, kendte man her ikke noget til vor reservation. Efter nogen parlateren og lidt hjælp fra nogle af svenskerne og Finn, der var blevet vækket, blev ejeren af campingpladsen dog overbevist om vor identitet, og vi blev lukket ind og fik installeret os. Efter en velfortjent søvn blev den dan-

ske lejr endelig helt samlet; Erik Toft med fru Birgit kom fra Oslo, Leif Norup, »den danske dommaran« og søn var også stødt til, Karin og Finn Lerager, Bente, Daniel og »team-chef« Schleimann.

Pladsen

Finn havde dagen forinden fundet pladsen, som efter kortet lå lige ved siden af – kun en lille tur op af dalen over fjeldet og ned i en anden dal – små 30 km, og så var man der. Ja, der blev et par kilometer frem og tilbage den weekend i august. Pladsen var en rimelig jævn græsbane på små 100 m, men den var ikke over 10 m bred, så der krævedes præcise starter og landinger, hvilket dog ingen af deltagerne havde problemer med. Vindforholdene var lidt problematiske pga. det urolige vejr, så vindretningen mindede mere om lykkehulet på TV2 end om jævn skandinavisk vestenvind. Presenninger til flyene og paraplyer blev da også brugt flittigt under hele konkurrencen.

Forholdene på pladsen var ellers rimelige. Der var opstillet et stort telt, der blev brugt til spisning. De sanitære forhold var lidt primitive, men funktionelle. Klubhuset blev brugt som dommer- og beregnercenter, hvor Tore Jemtegard styrede alle beregninger og resultater på sin PC'er til alles store tilfredshed.

Flyene

Det var som altid rart at gense kendte ansigter og få sludret om, hvad de havde bedrevet siden sidst, og ikke mindst om, hvad de nu skulle flyve med.

Nils Ø. Bossum havde bygget en modifice-

ret Joker med vinger alla Matts Saphir og med et optrækkeligt understel, der ganske fikst lukkede baglæns, således at han undgik de store hjulbrønde, der jo laver en del aerodynamisk uro. To af finnerne fløj med den nye YS 120 firtakter, en ellers ret imponerende motor med et utroligt kraftoverskud, og målemæssigt støjede den lige så meget som de fleste totaktere, blot med et andet lydbillede.

Meget apropos støj, så skal det lige manes i jorden, at moderne kunstflyvere »larmer«. Svenskerne beviste endnu en gang, at det, der støjer mest på en kunstflyver, er vindstøj fra hjulbrøndene i vingen. Gennem det mest af deres flyvninger hørtes kun en svag fløjten fra brøndene, og kun ved lodrette stigninger med fuld gas kunne motoren faktisk høres. Gummiphæng, 12x11" propel på en Long Stroke motor med en Long Chamber resonanspipe f. eks. Hattori og en ellers rimelig lydødd model, balsa og skum er såmænd hele hemmeligheden bag dette.

Den her viste oversigt over alle deltagerne og deres modeller giver et meget godt indtryk af, hvad der blev anvendt.

Som det ses, ligger hovedvægten på Matt konstruktion Joker og på Pretner modellerne fra EZ, Supra Fly og Supra Star.

Flyvningen

Der var på forhånd lagt op til det helt store revance-opgør mellem 87 nordisk mester Nils Ø. Bossum, Norge, og Anders Johansson, Sverige, som slog Nils Ø. ved finalen under EM i 88.

Anders havde dog ikke trænet så intenst siden EM sidste år og fløj derfor ikke helt op til sit bedste i den urolige vind og måtte se sig slået af både Nils Ø. og Kjell Tore Pettersen, der gennem de sidste par år har udviklet sin flyvning til det mere harmoniske med internationalt format.

Nils Ø. Bossum er ubetinget den bedste pilot i Skandinavien; han flyver meget præcist og harmonisk.

Den sympatiske finne Terro Vallas er også blevet endnu bedre end ved NM-87 og EM-88, og efter et motorskifte fra Rossi til OS LS

BREV

Frankeres
som
postkort

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3
DK-5762 V. Skerninge

Erik Toft er ved at få forklaret det specielle optrækkelige understel på Nils Ø. Bossums model.





Tero Vallas ved at klargøre sin modificerede Joker inden finalen.

har han ikke længere problemer med at holde motoren i gang under hele flyvningen, hvilket drillede ham ved Nordisk for 2 år siden. Tero har en meget fin flyvestil, han flyver tæt og stort og med fin konstant speed.

Robert Sunstrøm, Sverige, som kun er 18 år, er en fantastisk god pilot med et stort potentiale. Han blev dog ramt af det ene motorstop efter det andet og nåede derfor ikke til finalen. Han søgte da også konsulent-bistand hos Finn Lerager (de kører begge med OPS motorer) og fik et par gode råd med hjem om strålespidser og resonansrør.

Det er en af de væsentligste ting ved deltagelse i konkurrencer, at nok er vi konkurrenter, men modelfolket er altid parat til at hjælpe hinanden og komme med gode ideer og inspiration til forsat udvikling.

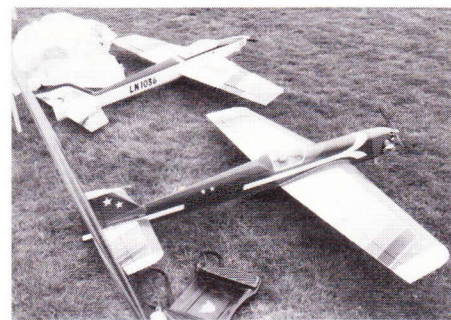
Erik Toft var meget tæt på at nå finalen. Hans megen træning i år har båret frugt, men Ola Fremming fra Norge fløj en anelse bedre i de sidste par runder med sin flotte Dash og tog den sidste finaleplads. Finn havde en god fight med en normand og en svensker; desværre drillede vinden i Finns sidste runde så

meget, at det sidste stallturn i figur M glippede. Synd, for det var ellers hans allerbedste flyvninger indtil dette punkt. Men en ganske pæn placering som nr. 11 blev resultatet i dette fine selskab.

Nordisk mesterskab var afgjort, præmierne uddelt, Nils Ø. havde lavet en opvisningsflyvning, der vil gå over i historien, og der blev sagt farvel og på gensyn til NM-91 i Sverige,



Anders Johansson med sine to nydelige MK-Jokere.



I forgrunden Kjell Tore Pettersens »Supra Star«, en færdig-model fra EZ og en velflyvende halvformue. Bag den ses Ola Fremmings »Dash«.

hvor vi fra Danmark bør kunne stille et fuldt hold.

Og så skal vi bare vise vore nordiske venner! Ikke sandt?

Hvad skal der så egentlig til for at blive nordisk mester i F3A? Træning og atter træning.

En sludder med Anders Johansson og Nils Ø. Bossum om brændstof bekræfter dette:

»Jo da, vi kører da på alm. fladt brændstof 20/80 af hensyn til motorernes holdbarhed, men også af hensyn til økonomien. Når man bruger 120 til 140 liter brændstof om året, skal brændstoffet helst ikke fordyres af eksotiske tilsætningsstoffer som nitromethan, polyglykol mm«.

120 til 140 liter brændstof om året!!! Ja, det er bare om at komme i gang med træningen.

Vi ses til NM-91 i Sverige!

Resultater Nordisk Mesterskab Skien 1989

Nr.	Navn	Land	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Omg. 4	1. finale	2. finale	3. final	4. final	Tot. sum.
1	Nils Ø. Bossum	Nor	1430	1450	1452	1380	1444	1396	1423	1402	4269
2	Kjell Tore Pettersen	Nor	1374	1396	1387	1350	1386	1382	1400	1408	4194
3	Anders Johansson	Sve	1324	1279	1350	1323	1332	1318	1341	1375	4048
4	Tero Vallas	Fin	1222	1259	1284	1296	1280	1309	1346	1336	3991
5	Ola Fremming	Nor	1195	1209	1262	1208	1226	1249	1307	1275	3831
6	Erik Toft	Dan	1214	1252	1175	1182					3648
7	Robert Sundstrøm	Sve	1267	258	1298	982					3547
8	Ingmar Svensson	Sve	1166	1181	1159	1160					3507
9	Øyvind Moe	Nor	1169	1160	1046	1142					3471
10	Hans Anderson	Sve	1067	1128	1166	1151					3445
11	Finn Lerager	Dan	1113	1162	1139	1081					3414



RC-unionen

RC-unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er kr. 260,-. 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:

Benny Steen Nielsen, Comet, formand
tlf. 31 53 42 77 træffes kun om aftenen
Ole Wendelboe, KFK, næstformand
Philipp Emborg, Skive Mfk
John Møller, MMF
Anders Breiner Henriksen, Falcon
Arild Larsen, AMC
Keld Hansen, Falken

Sportsudvalget:

Philipp Emborg
Rusengvej 6, Junget, 7870 Roslev,
tlf. 97 59 70 82

Styringsgrupper:

Kunstflyvning

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

Svævemodeller:

Jørgen Larsen
Præstegårdsvej 22, Sjørring,
7700 Thisted, tlf. 97 97 16 18 / 97 93 62 61

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:

Anders Breiner Henriksen
Gejsingvej 56, 6600 Vejen
tlf. 75 58 58 83

Rekordsekretær:

Preben Nørholm
Godthåbsvej 7, 7400 Herning

Frekvenskonsulent

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

RC-unionens sekretariat:

Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
tlf. 86 22 63 19
Giro 3 26 53 66
Telefontid:
Mandag-tirsdag-torsdag 9-16
Onsdag 10-19.30, Fredag 9-14
Lørdag og søndag lukket

Orientering fra RC-unionen

Bemærk venligst, at der er indført nye telefontider i sekretariatet.

Mandag-tirsdag-torsdag	kl. 9-16
Onsdag	kl. 10-19.30
Fredag	kl. 9-14
Lørdag og søndag lukket.	

Al

Vi kan igen byde velkommen til nye klubber, nemlig **Nykøbing-Rørvig RC-Klub**, v/ Leif Larsen, Jupitervej 9, 4500 Nykøbing S, tlf. 53 41 21 22.

Aviator's RC-Klub

Johannes Thorhauge, Hornbækvej 70, 9270 Klarup,
tlf. 98 31 75 17.

Nye adresser

5 klubber har ændret kontaktadresse:

SMSK - Sjællands Modelsvæveflyveklub

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

Arrow Toftlund Modelflyveklub

Karsten Ottens, Høllevang 265, 6520 Toftlund,
tlf. 74 83 24 35.

Esbjerg Modelflyveklub

Niels Bock, Ewalds Alle 16, 6700 Esbjerg,
tlf. 75 12 98 96.

Vordingborg Radioflyveklub

Boye Olsen, Svalevej 4, 4760 Vordingborg,
tlf. 53 77 56 32.

Comet

Benny Stig Nielsen, Ndr. Dragørvej 149,
2791 Dragør, tlf. 31 53 22 15.

Se iøvrigt Klubfortegnelsen andet sted i bladet.

A-certificater

906 Erik Fredskild, MFK, Svendborg.

S-certifikater

014 Finn Matthiesen, Sønderborg MFK.

»Sammenbrud« i Sekretariatet

Sidst i februar måned, hvor der som sædvanlig var stor travlhed i sekretariatet, skete det, vi vidste ville komme, men havde glemt alt om.

Et af skabene brød sammen, da Karen lagde en enkelt ting ind i det. Skabet delte sig, således at døren blev blokeret, og alt materialet røg ud.

Det var ikke noget, der passede et ordensmenneske som Karen, og så ovenikøbet at blive lukket inde i et lille rum uden at kunne komme ud. Det var lige

før panikken greb hende, og samtidig ringede den private telefon. Men der var intet at gøre. Der kom ingen hjælp, hun måtte selv »grave« sig ud.

Skabet er repareret igen, og næste gang må vi huske at reparere det, inden det går helt fra hinanden, for det skal nok ske igen med det »pres«, som der er på sekretariatet.

Al

Orientering fra RC-Kunstflyvningsgruppen

Som I har kunnet læse i sidste nummer af MFN, afholder vi dommerkursus den 7.-8. april i Grenå.

Der er mange, der har ønsket regelsæt og flyveprogrammer tilsendt og dermed sikkert også har tænkt sig at deltage i et eller flere af årets stævner.

Jeg vil opfordre alle, der måtte ønske det (hvis bladet modtages inden) til at deltage i dommerkursus, hvor regler, flyveprogrammer og bedømmelse af de enkelte manøvrer vil blive gennemgået.

Som det fremgår af indbydelserne i dette nummer, er C-klassen, som blev omtalt i MFN nr. 2 1989, på programmet ved flere af årets stævner.

Mød op og deltag! og se samtidig, hvordan et kunstflyvningsstævne afvikles, og hvordan der flyves i A, B og Jumbo klasserne.

Det kan måske give blod på tanden til selv at prøve kræfter med f.eks. B-programmet.

Vi er i styringsgruppen altid parat med råd og vejledning, og hvis der er klubber, der kunne tænke sig at afholde f.eks. et stævne for C-klassen, hjælper vi gerne med dommere osv.

Husk at anmelde stævner for kunstflyvning til styringsgruppen.

Vi hører gerne fra alle klubber i landet, og vi kommer gerne ud til klubberne og fortæller om kunstflyvning, stævneafvikling m.v.

Finn Lerager

Orientering fra RC-Svæveflyvegruppen

SSG har besluttet at ændre spil-leje fra en fast spilleje på kr. 200,- pr. konkurrence till en spilleje på kr. 15,- pr. deltager pr. konkurrence.

Ved leje af spil skal henvendelse ske til Peer Hinrichsen, Ahlmannsvej 50, 2.th., 6400 Sønderborg. Tlf. 74 43 12 60.

Følgende piloter deltager i F3B EM i Poprad, Tjekkioslovakiet:

John Rasmussen, BMC
Niels Ejner Rasmussen, BMC
Torben Rasmussen, BMC

Ved NM F3B, som Danmark er vært ved i Frederikshavn, deltager følgende fra Danmark:

John Rasmussen, BMC
Niels Ejner Rasmussen, BMC
Torben Rasmussen, BMC

Junior:

Jesper Jensen, SMK
Jan Hansen, SMK

2M Grand Prix turnering

På baggrund af den succes, termik-poker-konkurrencerne havde sidste år, er NFK, Holbæk Mfk., Borup Mfk. og SMSK blevet enige om at lave en

Grand Prix turnering. Ideen er, at den enkelte klub afholder en eller to konkurrencer med præmier og lignende, men den enkelte pilot får også et antal point (fra 1-10) for sin placering.

Når vi så har afsluttet sidste konkurrence, vil vi tælle den enkelte pilots point af hans 4 bedste placeringer sammen og på den måde kåre en samlet vinder for sæsonen.

De enkelte konkurrencers form bestemmes af den arrangerende klub og vil blive oplyst i indbydelsen.

Da man godt kan være med uden at deltage i alle konkurrencerne, håber vi, at der vil komme endnu flere end sidste år.

Jørgen Larsen

Nyt fra LSF

Det er glædeligt at konstatere, at aktivitets-niveauet i 1989 har været meget højt.

Vi kan hilse velkommen til syv nye LSF medlemmer med grad I.

Jan Hansen, Sønderborg.
Michael Holm Christensen, Løkken.
Stig Riber, Smørum.
Villy Christensen, Løkken.
Flemming Jensen, Hjørring.
Lars Henrik Sørensen, Hjørring.
Stig Christensen, Holbæk.

Og fire med grad II.
Børge Martensen, Hjørring.
Kjeld Sørensen, Silkeborg.
Stig Christensen, Holbæk.
Henrik Nedergaard, Taars.
Og ikke mindst to med grad III.
Torben Krogh, Augustenborg.
John Olsen, Hvidovre.

Der er i dag 117 danske svæveflyvepiloter, der er medlemmer af LSF, heraf er der ti med grad III.

Vi kan se frem til, at medlemstallet vil vokse støt i 1990 og årene fremover.

Hvis du ikke kender LSF, eller du mangler et

skema, så du kan komme i gang, skal du blot kontakte:

LSF
Att.: Steen Høj Rasmussen
Tjørnehuse 20
2600 Glostrup
Tlf. 42 45 17 44
så sender jeg det til dig.
LSF ønsker alle en god sæson.

Orientering fra RC-Skalagruppen

Så er det tid for Skala-træf! –

I maj måned går skala-træffene over hele landet. I alt fem klubber spredt over Danmark har i år påtaget sig at afholde skala-træf i maj måned og én klub i juni.

Kom, – I skal ikke snyde jer selv for at deltage i et af disse skala-træf. Tag jeres skalamodel, Dan-skala eller F4-C, hvad I nu har, og vær med et af stederne. Det er ganske uforpligtende, stemningsfuldt og dejligt at samles en masse skala-fans, hygge sig sammen på en flyveplads, snakke og flyve.

Det er uforpligtende, fordi man ikke er nødt til at deltage i nogen konkurrencer. Man kan bare flyve for morskab, udveksle erfaringer med andre skalafolk og ellers få gode råd og vejledning fra en skaladommer, der vil være til stede og behjælpelig, hvis ellers man skulle få lyst til senere at deltage i selve skalakonkurrencerne, der finder sted senere på året. Der bliver arrangeret en lille konkurrence, men det er som sagt fuldstændigt frivilligt, om man vil deltage.

Kom med jeres fly, og hyg jer sammen, og hav det dejligt! –

Skalatæffene afholdes følgende steder:

Søndag den 13. maj i følgende klubber:
Brønderslev Modellflyveklub RC i Vendsyssel ved Jan Laursen, 98 28 24 48.

Sønderborg Modellflyveklub på Als, ved Hans Chr. Rokahr, 74 42 01 46.

Vestfyns Modellflyveklub på Fyn, ved Bent Halvorsen, 64 43 24 77.

Modellflyveklubben Falken, Sjælland, ved Arne Hansen, 55 45 30 86.

Søndag den 20. maj hos:
Grenaa Modellflyveklub, Mols, ved Niels Bille, 86 33 41 95.

Søndag i juni måned den 23. hos:
Viborg Radiostyringsklub, Midtjylland, ved Lars Pilegaard, 86 61 59 51.

I er alle velkomne til disse Skala-træf, og kan få nærmere besked ved at ringe til kontaktmændene, der står opført her.

Rigtig god fornøjelse. *Benny Juhlin*

Modelsvæveflyveseminar

Det årlige modelsvæveflyveseminar som i de seneste år har været henlagt til Sønderborg blev i år afholdt i Århus af BMC.

Dette blev gjort i håb om, at den mere centrale placering ville kunne trække flere interesserede til. Der var da også mødt 24 deltagere op fra 7 jyske og 1 sjællandsk klub.

Vi startede traditionen tro med at snakke om det forgangne år, hvor 2M-konkurrencerne har haft en stor opblomstring og er blevet den mest populære konkurrenceform i Danmark. De andre klasser kan stort set melde status quo og håber med nogle initiativer i 1990 at kunne øge interessen.

Derefter gik vi over til en præsentationsrunde, hvor et udvalg af nye modeller blev vist frem, heriblandt en tjekkisk F3B-model, Thy RC-klubs nye F3F projekt samt sidst en meget spændende ny 2M-model som nok burde kunne give den etablerede 2M-elite hård konkurrence i 1990.

Mini MARS (Minimum Air Resistance Soarer) som den hedder, har et lay-out som en nedskalaet moderne F3B model, d.v.s. at der er gjort et stort nummer ud af at minimere unødigt modstand, specielt på krop og hale. Den benytter RG-15 profil og vil derfor kunne opnå et glide, som skulle være flere

klasser over standarden for de nuværende 2M-modeller.

Efter en frokost, hvor der blev snakket meget svæveflyvesnak rundt om i krogene, gik vi videre i programmet. Med udgangspunkt i Princeton rapporten, der er omtalt i Modellflyve Nyt 1-90 på side 48, snakkede vi om profiler og om forståelse af profilpolarer, således at vi hver især fik bedre forudsætninger for at vælge profil ud fra de data (profil-polarer), der findes om dem.

Sidste punkt var »Trimning af model«, hvor vi primært snakkede tyngdepunktsplacering og om, hvordan man i praksis finder det optimale tyngdepunkt for sit fly.

Efter en hurtig oprydning fortrak en del af selskabet til et lokalt pizzeria, hvor snakken uvægerligt fortsatte.

Der er allerede kommet tilfredse tilbagemeldinger fra deltagerne i seminaret, og vi kan kun opfordre flere til at deltage næste år. Det er både lærerigt og sjovt.

Hvis du har nogle ideer til emner, der vil være gode at tage op, er styringsgruppen meget interesseret i at høre fra dig, gerne i god tid inden næste seminar, som vil foregå sidst i januar 1991.

Torben Krogh præsenterer sin Mini-MARS på modellflyve-seminaret.



Orientering fra Helikoptergruppen

Stævner i udlandet – FAI
EM 1990 er desværre aflyst.
Grænse Cup i Göteborg den 5. og 6. maj.
9.-10. juni: Italien, Milano.
30. juni - 1. juli: Kraiwiesen-Salzburg. 3. Int. Helikopter Cup FAI + B + C.
23.-27. august: Bresso Milano Int. Konk. FAI.
Tilmeldingsadresse og telefonnummer samt tilmeldingsfrist kan fås hos Helikopter styringsgruppen ca. 1. maj eller ved HELI FLY IN.

RC-klubber

Klubber tilsluttet RC-Unionen pr. 1/3 1990.
Klubberne er opstillet i postnummerorden.

Torshavn RC-Felag

Birger Simonsen
Silagøta 4
FR-100 Torshavn

RC-Ørnene

Oluf Olsen
Ny Carlsbergvej 24, st.
1760 København V
31 21 87 97

»The Red Arrows«

Nicolaj Hermann
Korinthvej 7
2300 København S
31 55 29 04

SMK Sjællands

Modelsvæveflyklub
Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20
2600 Glostrup
42 45 17 44

København

Fjernstyringsklub
Flemming Madsen
Jernbane Allé 53 B
2630 Tåstrup
42 52 84 32

WINDY

Per Hassing Christensen
Damagervej 82
2670 Greve Strand
42 61 08 87

Sydvestens Modelflyklub

Birger Follin
Ved Rævebakken 40
2670 Greve Strand
42 60 18 04

Den Røde Baron

Ole Veggerby
Lindeengen 137
2740 Skovlunde
44 92 23 05

COMET

Benny Stig Nielsen
Ndr. Dragørvej 149
2791 Dragør
31 53 22 15

Lynby Modelflyklub

Aksel Risbjerg Hansen
Durosevej 5, 1.tv.
2800 Lynby
42 28 84 29

Elektro Flyve Klubben af

1987
Bertel Tango
Sæbjørnsvej 1A
2880 Bagsværd
42 98 67 20

Modelflyklubben Condor

Mark Pedersen
Hybenvej 35
3100 Hornbæk
42 20 26 88

Nordsjællands

Fjernstyringsklub
Tonny Brohus Christiansen
Enghavegårdsvej 74
3400 Hillerød
42 26 25 95

Nordsjællands

Helikopterklub
Allan Hansen
Tjørnevej 28, st.tv.
3450 Allerød
42 27 59 03

Bastrupflyverne

Jørgen Frier Hansen
Kongevej 60
3460 Birkerød
42 81 08 45

Modelflyklubben

Flyvefisken
Steen Damsgaard
Nørregade 5
3700 Rønne

Østbornholms

Modelflyklub
Kim Kure
Ibakkerne 24
3740 Svanneke
53 99 70 17

Nuuk Modelflyklub

Hans J. Kristensen
Box 439
3900 Nuuk

Julianehåb Modelflyvere

Borge Frederiksen
Box 10
3920 Julianehåb

Radioflyveklubben

Slangerup
Ole Hilmer Petersen
Nymarksvvej 24
4000 Roskilde
46 75 52 14

Borup Modelflyvere

Timo Lundbøl
Klempegårdsvej 79
4140 Borup
53 62 72 38

Sydsjællands

Radioflyveklub
Kim P. Hansen Jæger
Mosevej 8, Gelsted
4160 Herlufmagle
53 75 18 41

Modelflyveklubben Falken

Ole Burild
Mosevej 7
4261 Dalmose
53 58 82 92

Holbæk Modelflyveklub

Frank Larsen
Fr. Olsensvej 1
4300 Holbæk
53 44 07 26

Vestsjællands R/C-Klub

Carsten Jørgensen
Rosenvænget 12, Vester
Saaby
4330 Hvalsø
53 39 93 60

Kalundborg

Modelflyveklub
Torben Schmidt
Skovbrynet 31
4400 Kalundborg
53 51 45 51

Bjergsted Modelflyveklub

Niels Leitritz
Poppelvej 4
4460 Snertinge
53 46 83 08

Nykøbing-Rørvig RC-Klub

Leif Larsen
Jupitervej 9
4500 Nykøbing S.
53 41 21 22

Dragsholm RC Klub

Søren B. Jensen
Elmebakken 12B
4550 Asnæs
53 45 13 92

Køge Modelflyveklub

Leif Sørensen
Grubbehølsvej 2,
Vedskolle
4600 Køge
53 67 58 07

Haslev Modelflyveklub

Niels Albertsen
Blåbærvej 11
4690 Haslev
56 31 19 04

Vordingborg

Radioflyveklub
Boye Olsen
Svalevej 4
4760 Vordingborg
53 77 56 32

Modelflyveklubben Ikaros

Erik Marquardtzen
Gedservedej 63
4800 Nykøbing F
54 85 67 07

Modelflyveklubben

Albatros
Arvid Jensen
Sdr. Vedbykskovvej 29
4800 Nykøbing F
54 85 96 95

Modelflyveklubben Tippen

Niels Valentin
Aage Sørensenegade 2, 1.tv.
4800 Nykøbing F
54 85 18 54

Radioflyveklubben Skala

Kenneth Johansen
Vennerslundvej 16
4840 Nr. Alslev
53 83 23 60

Nakskov Modelflyveklub

Niels Lind Robbers
Karbergsgade 32
4900 Nakskov
53 92 81 96

Modelflyveklubben Zero

Rasmus Thorsen
Nørregade 25
4970 Rødby
53 90 21 27

Odense Modelflyve-Klub

Torben Møller
Hjulets Kvarter 262
5220 Odense SØ
66 15 58 69

Bogense Modelflyveklub

Torben Braun-Rasmussen
Odensevej 85
5400 Bogense
64 81 19 81

Vestfyns Modelflyveklub

Bent Halvorsen
Holmelund 5
5560 Aarup
64 43 24 77

Sydfyns Modelflyveklub

Lars Jensen
Ægirsvej 5
5700 Svendborg
62 22 17 56

Årslev Model-Flyveklub

Kim Knudsen
Præstebro 8
5750 Ringe
62 66 10 09

Fåborg Modelflyveklub

Svend Fauherholm
Christensen
Søgårdsvej 31, Ø. Skerninge
5762 V. Skerninge
62 24 49 05

Modelflyveklubben

Svendborg
Per B. Rasmussen
Assensvej 110, Kirkeby
5771 Stenstrup
62 26 15 70

Ærø Flyveklub

Niels Westphal Pedersen
Lykkevej 11
5970 Ærøskøbing
62 52 24 24

Kolding RC Club

Christian Iversen
Agerland 11
6091 Bjert
75 57 28 26

Haderslev RC

Carl L. Callsen
Dyrhave 29
6200 Åbenrå
74 62 49 14

Sydsjysk Modelflyveklub

Ahrend Küseler
Stjernevej 21
6300 Gråsten
74 65 02 08

Grænseegnens

Modelflyveklub
Hermann Moltzen
Mejerivej 10, Fårhus
6330 Padborg
74 67 65 50

Sønderborg Modelflyveklub

Hans Chr. Rokahr
Nøddehegnet 7
6400 Sønderborg
74 42 01 46

Skibelund R/C

Modelflyveklub
Arne Barsballe
Jens Holmsvej 1
6510 Gram
74 82 14 06

Arrow Toftlund

Modelflyveklub
Karsten Ottsen
Hollevang 265
6520 Toftlund
74 83 24 35

RC Klubben Falcon

Peter Wædele
Varregårdsvej 12, Veerst
6600 Vejten
75 58 37 89

Esbjerg Modelflyveklub

Niels Bock
Ewalds Alle 16
6700 Esbjerg
75 12 98 96

The Flying Tigers, Holsted

Kurt Jensen
Storegade 31, Vejrup
6740 Bramming
75 19 03 91

Ribe Modelflyveklub

Flemming S. Nielsen
Valmueemarken 13
6771 Gredstedbro
75 43 17 87

Vestjysk Modelflyveklub

Preben Christensen
Borbjergvej 2
6893 Hemmet
97 37 51 82

Jysk Luftcirkus

Frederik P. Frederiksen
Oldagervænget 5
6900 Skjern
97 35 28 74

Ringkøbing Modelflyveklub

Benny E. Andersen
Havrevænget 7
6950 Ringkøbing
97 32 14 28

Vejle Modelflyveklub

Søren Chr. Schmidt
Amaliegade 32
7080 Børkop
75 86 70 64

Nuserne

Leo Eriksen
Bredgade 18
7160 Tørring
75 80 10 16

Ellehammer RC Klub

Tommy Olsen
Jellingvej 4
7182 Bredsten
75 88 21 01

Grindsted RC

Modelflyveklub
Hans Jensen
Kronhedevej 6
7200 Grindsted
75 32 29 53

Brande Modelflyveklub

Bent Jensen
Ørbækvej 69
7330 Brande
97 18 19 34

Midtjysk Modelflyveklub

Poul Ladefoged
Munklindevej 7, Stubkjær
7441 Bording
97 86 21 70

Holstebro

RC-Modelflyveklub
Leif Damgaard Jørgensen
Suensonsvej 26
7500 Holstebro
97 42 42 24

Nordvestjysk R-C Klub

Øjvind Brunsborg
Brogåde 72
7660 Bækmarksbro
97 88 15 55

Thy RC Klub

Jørgen Larsen
Præstegårdsvej 22, Sjørring
7700 Thisted
97 97 16 18

RC Klubben Propellen

Ole Nielsen
Kirkebakken 6, Jegindø
7790 Hvidbjerg Thy
97 87 90 28

Skive Modelflyveklub

Hans Henrik Aaby
Nordgårdsvej 112B
7800 Skive
97 52 05 79

Brabrand Modelflyve Klub

Torben Rasmussen
Oktobervej 11
8210 Århus V
86 15 97 62

Sleipner Modelflyveklub

Cato Ottesen
Venusvej 20, Søften
8382 Hinnerup
86 98 57 31

Århus Modelflyveklub

Mogens Birn
Birkehaven 16
8520 Lystrup
86 22 56 29

Grenaa Modelflyveklub

Niels Bille
Århusvej 203
8570 Trustrup
86 33 41 95

Silkeborg Modelflyveklub

Jens Jørgensen
Dalsvinget 169
8600 Silkeborg
86 82 98 46

Kjellerupens RC-Klub

Jørgen Nielsen
Avnbøgen 6
8620 Kjellerup
86 88 29 97

Ry Modelflyveklub

Henning Sørensen
Skeletoften 18, Vissing
8660 Skanderborg
86 92 73 81

Skanderborg Modelklub

Finn Pedersen
Legårdsvej 13
8660 Skanderborg
86 52 09 75

Østjysk RC

Modelflyveklub
Jens Larsen
Sydvestvej 34
8700 Horsens
75 64 73 43

Viborg Radiostyringsklub

Keld Gade
Margrethevej 9
8800 Viborg
86 62 92 63

Bjerringbro Modelflyveklub

Frans Brandenburg
Hessevej 3
8850 Bjerringbro
86 68 45 43

Modelflyveklubben Gudenaå

Per Nymark
Frederiksgade 14
8900 Randers
86 41 50 52

Djurslands

Modelflyvecenter
Jens Hauge Nielsen
Fyrreparken 29
8961 Allingåbro
86 48 16 78

Modelflyveklubben F 16

Roussø
Vang Frisk
Fyrreparken 14
8961 Allingåbro
86 48 15 66

Nordjysk Radiostyrings

Center
Leif Nørgaard Jensen
Visborggårdsvej 8
9200 Ålborg SV
98 18 04 73

Aviator's RC-Klub

Johannes Thorhauge
Hornbækvej 70
9270 Klarup
98 31 75 17

Sæby Modelflyveklub

Erik Christensen
P. Munksvej 58
9300 Sæby
98 46 21 44

Dronninglund

Modelflyveklub
Johannes Svaneborg
Drosselvej 48, V. Hassing
9310 Vodskov
98 25 73 65

Brønderslev

Modelflyveklub RC
Jan Laursen
Trødrupvej 32, Ørum
9320 Hjøllerup
98 28 24 48

Sandmose Modelflyveklub

RC
Tom Søbye
Brorholtvej 36
9430 Vadum
98 27 17 23

Modelflyveklubben

»Musvågen«
Preben Byrialsen
Bellisvej 18
9500 Hobro
98 52 32 52

Himmerlands

Modelflyveklub
Bjarne Høgh
Mosskovvej 3
9520 Skorpning
98 39 19 62

Modelflyveklubben Take

Off
Hugo Dueholm
Tinghusvej 16, Ullits
9640 Farsø
98 63 40 40

Løgstør Model &

Fjernstyringskl.
Arne Nielsen
Rugmarken 58
9670 Løgstør
98 67 11 52

Hjørring Modelflyveklub

Helge Juul Madsen
Islandsvej 9
9850 Hirtshals
98 94 18 81

Frederikshavn

Modelflyveklub
Leif Vestergaard
E. Mikkelsensvej 5
9900 Frederikshavn
98 42 60 74

Skagen RC Club

Svend Hjermitslev
Kong Eriksvej 14
9990 Skagen
98 44 35 02

Eventuelle ændringer...

Hvis der er fejl i de anførte kontaktdresser – og når kontaktdressen ændres – så giv venligst besked til RC-Unionens sekretariat.

Officiel stævnekalender 1990

Dato	Stævne, klub, kontaktmand, udtagelse, reservedag, minimum deltagerantal
18/3	NFK Skrænt Cup F3F , NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42. UT: NM-91, Viking-92, PK-90.
1/4	Expert Cup F3F . NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42. UT: NM-91, Viking-92, PK-90.
14/4	Påskeskrænt F3F . Thy-RC-klub, Jørgen Larsen, 97 93 62 61. UT: NM-91, Viking-92, PK-90, res. 15/4.
21/4	Dommerkursus Helikopter . Falcon, Peter Wædeled, 75 58 37 89.
22/4	Sjællands Cup 2m . Holbæk Mfk., Stig Christensen, 53 43 77 41.
28/4	SM Skærnt F3F . NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42. UT: NM-91, Viking-92, PK-90, res. 29/4.
28/4	Elektroflyvetræf . EFK-87, Bertel Tangø, 42 98 67 20. res. 29/4.
28/4	JM Kunstflyvning A + B + C + Jumbo . Midtjysk Mfk., Ove Hansen, 97 22 46 23. UT: NM-91, VM-91. Min. 2 pr. klasse.
28-29/4	Dommerseminar Skala . Styringsgruppen, Benny Juhlin, 31 60 29 37.
29/4	Gudenå Open F3B . MFK-Gudenå, Per Nymark, 86 41 50 52. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
6/5	Postkonkurrence 2m . SMSK, Steen Høj Rasmussen, 42 45 17 44. Res. 20/5.
11/5	2 Meter + Open svævekonk . Kalundborg MFK, Torben Schmidt, 53 51 45 51.
12/5	Hobbyflyvetræf . Ry Mfk., Henning Sørensen, 86 92 73 81.
12/5	JM Skrænt F3F . Thy RC-Klub, Knud M. Hebsgaard, 97 92 02 93. UT: NM-91, Viking-92, PK-90, res. 13/5.
12/5	Kobratræf . Haslev Mfk., Niels Albertsen, 56 31 19 04.
13/5	Skala-træf . Brønderslev MFK, Jan Laursen, 98 28 24 48.
13/5	Skala-træf . Vestfyns MFK, Bent Halvorsen, 64 43 24 77.
13/5	Skala-træf . Modelflyveklubben Falken, Arne Hansen, 55 45 30 86.
13/5	Skala-træf . Sønderborg MFK, Hans Chr. Rokahr, 74 42 01 46.
19/5	NFK 2m Cup . NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42.
19-20/5	Falcon Cup F3A A + B + Jumbo . Falcon, Svend Plougstrup, 57 38 94 35. UT: VM-91, NM-91. Min. 2 pr. klasse.
20/5	Skala-træf . Grenaa MFK, Niels Bille, 86 33 91 95.
20/5	Filskov Cup Svævefl. Nuserne, Heinrich Jørgensen, 75 32 46 14.
24-27/5	Heli-fly-in . Nuserne, Benthe Nielsen, 75 88 54 54.
25/5	Heli-fly-in F3C A . Nuserne, Benthe Nielsen, 75 88 54 54. UT: VM-91, res. 27/5.
26/5	Firkløvertæf . Viborg RC, Lars Pilegaard, 86 61 59 51.
26-27/5	Ducted Fan Træf . Arvid Jensen, 54 85 96 95.
27/5	Kunstflyvning Klasse C . NFK, Finn Lerager, 42 27 86 06. Min. 3.
27/5	Opvisning i Radioflyveklubben . RFK, Ole Hilmer Petersen, 46 75 52 14.
27/5	Als Cup F3B . SMK, Peer Hinrichsen, 75 43 12 60. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
2-5/6	Jumbotræf . Nuserne, Erik Sallingboe, 75 86 51 36.
9/6	Åbent Hus . Kjellerup RC, Sigurd Rasmussen, 86 88 17 36.
9-10/6	Hobbyflyvetræf . Nakskov, Niels Erik Lind Robbers, 53 92 81 96.
9-10/6	SM F3A A + B + C + Jumbo . Dragsholm RC Klub, Niels Leitritz, 53 46 83 08. UT: VM-91, NM-91. Min. 2 pr. klasse.
10/6	SMSK Cup 2m . John Olsen, 31 78 66 04.
16/6	Hobbyflyvetræf . Haslev Mfk., Niels Albertsen, 56 31 19 04.
16-17/6	DM Højstart F3B . BMC, Torben Rasmussen, 86 15 97 62. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
17/6	Hobbyflyvetræf . KFK, Ole Sandkvist, 42 16 13 45.
17/6	Fly For Fun . Mfk. Gudenå, Ivan Larsen, 86 42 02 23.
17/6	Sjællands Cup 2m . Vordingborg MFK, Jens Frederiksen, 53 79 94 43.
23/6	Skala-træf . Viborg RC, Lars Pilegaard, 86 61 59 51.
23/6	Toptræf . Viborg RC, Lars Pilegaard, 86 61 59 51.

Indbydelse Dommerkursus helikopter

Der indbydes hermed til dommerkursus i F3 C, A (FAI) samt B-klasse (danske regler). Kurset holdes i Falcon klubben i Veerst den 21. april 1990.

PROGRAM:

09.30-10.00	Kaffe og rundstykker.
10.00-12.30	Gennemgang af A-program.
12.30-13.45	Frokost (medbragt mad).
13.45-15.30	B-program.
15.30-16.00	Kaffepause.
16.00-18.00 ca.	A og B-program teori og praktik.
18.30	Aftensmad.

Mød op! Uden dommere (gode dommere) ingen konkurrencer.

Tilmelding til:

Peter Wædeled, tlf. 75 58 37 89 senest den 17. april 1990.

NB: På grund af aflysning af EM bliver der ingen udtagelse den 22. april 1990.

Næste udtagelseskonkurrence er til VM 1991 og finder sted ved Heli Fly In i Filskov - se indbydelsen.

Med venlig hilsen
Heli styringsgruppen

Indbydelse 22/4 Sjællands Cup

Holbæk Modelflyveklub indbyder til »ny« konkurrence i 2M-klassen. Reglerne bliver en blanding af 2M og Termik-Poker reglerne: Landing efter 2M og tid efter Termik-Poker.

I årets løb vil der blive afholdt flere konkurrencer i Sjællands Cup'en hos forskellige klubber.

Hver klub har selv fastsat konkurrenceregler. Der er præmie i hver konkurrence.

Briefing kl. 9.30. Sluttidspunkt ca. kl. 16.

Flyveplads på Holbæk Fæled (se kortskitse).

Startgebyr kr. 40,- betales på stævnedagen.

Tilmelding til:

Stig Christensen 53 43 77 41

Klaus Larsen 53 41 70 69

Frank Larsen 53 44 07 26

28.-29./4. JM i kunstflyvning

Midtjysk Modelflyveklub indbyder til JM i kunstflyvning for klasserne A, B, C og Jumbo, som flyves på klubbens plads ved Skinderholm (Herning Flyveplads).

Briefing lørdag kl. 11.30 og første start kl. 12.00.

Overnatning på klubbens campingplads eller efter aftale i klubhuset, der er forsynet med elektricitet, vand og varme.

Forplejning kan købes i klubhuset.

Startgebyr: kr. 120,- (+ kr. 100,- ved efteranmeldelse) betales ved briefing.

Lørdag aften er der sammenkomst med spising i klubhuset.

Tilmelding til konkurrence + spising skal ske senest fredag den 20. april til Ove Hansen på telefon 97 22 46 23 med oplysning om klasse, RC-nummer og frekvens.

6. maj. 2 meter postkonkurrence

SMSK indbyder atter til postkonkurrence for svæve-modeller med max. 2 m i spændvidde.

Der flyves efter de gældende 2 m regler, og deltagerne skal være medlemmer af RC unionen.

Konkurrencen afholdes i år den 6. maj med den 20. maj som reservedato. Vi hos SMSK håber, at der også i år er mange, der vil deltage, i 1989 var der 44 deltagere, og vi ser frem til, at dette tal bliver overgået her i 1990, hvor SMSK fylder 15 år.

Til dem, der ikke har deltaget før, kan følgende oplyses:

Man flyver på sin lokale flyveplads, hvor der skal flyves minimum 2 runder. Hvis man flyver flere runder, vil vi tage resultatet fra de 2 bedste.

Når de 2 runder er fløjjet, og tiderne er bekræftet af et vidne med underskrift i skemaets højre hjørne sendes dette til:

SMSK

Tjørnehusene 20

2600 Glostrup

senest den 31. maj 1990.

Vi udarbejder et referat samt en opstilling over de opnåede resultater, som bliver bragt her i bladet (nr. 4). Vi sender også en pokal til vinderen.

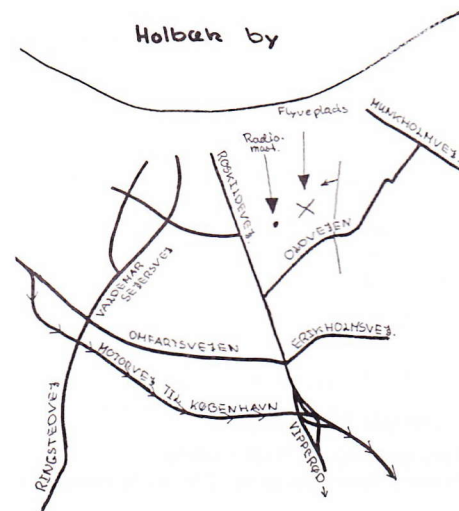
Som noget nyt gælder de opnåede resultater til LSF. Send dit LSF skema med, så underskriver undertegnede det som flyveleder. Hvis du sender en frankeret konvolut (kr. 4,75) C.4 eller C5 til SMSK, sender vi 2 m skema og LSF skema til dig.

SMSK ønsker alle deltagere god fornøjelse.

Kontaktperson:

Steen Høj Rasmussen

Tlf. 42 45 17 44.



2 elektro-flyvetræf

I lighed med sidste år indbyder EFK-87 til 2 flytræf for elektroflypiloter samt andre interesserede i den ædle elektrospport.

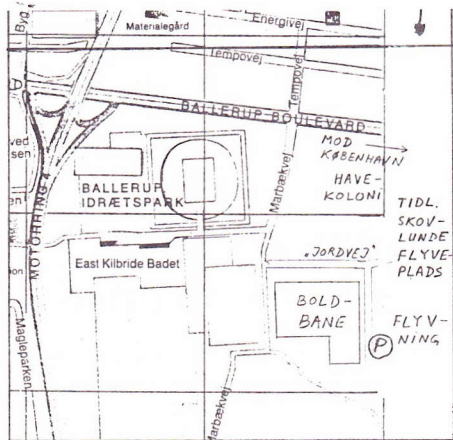
Datoerne er følgende:

Lørdag den 28. april (res. søn. 29.) og

Lørdag den 15. sept. (res. søn. 16.),

alle dage klokken 10 - ca. 16.

Arrangementerne foregår ligesom sidste år på det område, der udgjorde Skovlunde flyveplads i Ballerup (se kortskitse).



Det skal understreges, at arrangementerne ikke bare er for den efterhånden veletablerede »hårde« kerne, men også i høj grad er tænkt som »kom-og-se-hvordan-I-kan-gøre-det«-dage. Der bliver masser af flyvning og masser af tid til at se på »sagerne« samt tid til at få en god snak med piloterne fra klubben og vore gæster. Begge »parter« vil velvilligt (det vides fra de forrige træf) stille deres erfaringer til rådighed for sultne elektroflypiloter – begyndere såvel som mere erfarne samt andre interesserede.

Elektroflyvning er jo i en rivende udvikling i disse år, og såvel elektromotorer som batterier, opladegrej m.m. er bedre end nogen sinde før. For slet ikke at tale om ultralight minimodtagere og ditto hastighedsregulatorer, som vore fingernemme klubmedlemmer selv samler og minsandten også får til at virke!

Uanset om du flyver eller »bare« kommer for at se på, er du velkommen til EFK-87's træf – vi har tid til dig også!!!

Oplysninger – også om træffenes gennemførelse (vejret kan jo som bekendt drille) hos formanden: Kaj Ole Hansen, tlf. 42 97 96 04, eller næstformanden Bertel Tangsø, tlf. 42 98 67 20. OBS: disse tlf.numre svarer også de nævnte dage, dog kun mellem 9 og 9.30.

12/5 JM Skrænt Hanstholm

Thy RC-Klub indbyder til JM Skrænt i Hanstholm lørdag den 12. maj med søndag den 13. maj som reserverdag.

Mødestedet bliver på parkeringspladsen i Hamborg (v/Hanstholm) kl. 9.00.

Derefter kører vi ud til den skrænt, som passer til vindretningen. JM Skrænt tæller med til NM-91 samt pokalkamp.

Tilmelding til Knud Hebsgård, tlf. 97 92 02 93 senest 9. maj.

RC-Klubben Falcon indbyder hermed til

Falcon Cup 1990

Lørdag-søndag den 19.-20. maj 1990.

Stævnet starter lørdag kl. 12.00 på flyvepladsen i Veerst.

Der flyves i følgende klasser: F3A A + B + Jumbo. (Min. 3 stk./klasse).

Der forefindes campingmulighed på pladsen eller i vort klubhus. Endvidere sælges der øl, vand, pølser osv. i klubhuset.

Lørdag aften afholdes der fest med spisning (tilmelding nødvendig).

Startgebyr andrager kr. 125,-.

Yderligere oplysninger og tilmelding til Peter Wædeled, tlf. 75 58 37 89.

Seneste tilmeldingsfrist 13. maj 1990.

Følgende bedes opgivet ved tilmelding: RC-nummer, navn, klub, klasse, frekvens samt evt. deltagelse i spisning.

Filskov Cup 1990

Nuserne indbyder til Filskov Cup søndag den 20. maj på Filskov Kro's flyveplads ved Filskov.

Vi starter med kaffe og friske rundstykker kl. 8.00 og er klar til briefing kl. 9.00.

Der flyves som tidligere en termik og en distance opgave.

Det vil være tilladt at starte i flyslæb. Der vil være slæbefly på pladsen, men også medbragte slæbefly vil kunne anvendes.

Vi håber selvfølgelig, at sidste års Danmarksrekord på 29 km bliver slået. Så mød talstærkt frem.

Tilmelding: Heinrich Jørgensen, tlf. 75 32 46 14, senest den 18. maj.

Startgebyr: 50,00 kr. På gensyn i Filskov!

24.-25.-26.-27. maj HELI FLY - IN

Hvad er det, der bevæger sig rundt i luften ved brug af hovedet? Ja, det var der faktisk 28, der gættede sidste år, nemlig helikoptere!

Så hvorfor ikke lade »Rotorhovederne« mødes i Filskov i Kr. Himmelfarts ferien, hvor »Nuserne« igen i år indbyder til: Heli Fly-In den 24.-25.-26.-27. maj.

Vi har forskelligt at byde på: Let konkurrence, hvor alle, undtagen FAI piloter, kan deltage, Fly for fun konk. for alle, FAI konk., gælder som 1. udtagelse til VM 1991 i Milano, samt en hel del anden flyvning, og ikke at forglemme, hyggeligt samvær med helikopter-interesserede fra hele landet.

Der kan campes på pladsen eller på nærliggende campingplads i Billund. Filskov kro ligger næsten på pladsen og kan anbefales. Øl og sodavand kan købes på pladsen.

Tilmelding til:

Benthe Nielsen, tlf. 75 88 54 54, senest 16/5 1990.

Startgebyr 60,00 kr.

Altså, det er i Filskov det foregår. Ankomst fra onsdag aften den 23/5, og vi slutter efter nogle gode »Heli« dage søndag den 27/5 kl. 15.00.

Med venlig hilsen

»Nuserne«

26.-27. maj – Ducted Fan Træf

Ducted Fan Danmark indbyder hermed til et Ducted Fan Træf på Vamdrup Flyveplads vest for Kolding (asfaltbane).

Start lørdag den 26. maj kl. 13.00.

Der er fri flyvning, hvor man kan vise, hvad modellen kan (altså ingen konkurrencevang). Samtidig bliver der tid til en masse fagsnak for alle, der er interesserede i Ducted Fan modeller.

Modeller, der kommer, er bl.a. F-15, F-16, Kfir, BAe Hawk, Mig-15, Draken, F-100.

Der er campingmulighed på pladsen. Man kan også købe let mad og drikkevarer.

Der er ingen tilmeldingspligt, men af hensyn til

camping og indkøb m.v., så kontakt venligst undertegnede om ca. antal personer, der møder frem.

P.S. HUSK A- og/eller Jumbocertifikat.

Arvid Jensen, Ducted Fan Danmark.

Tlf. 54 85 96 95.

27/5 – Als Cup 1990

Sønderborg Modelflyveklub vil hermed indbyde alle svæveflypiloter til Als-Cup.

Der vil blive fløjet efter de danske F3B konkurrenceregler, dvs. termikflyvning i 6 min. med efterfølgende landing på mærke og en speedflyvning på en opstillet bane, der er 4 x 150 meter. Der vil blive startet i unionens spil.

Alle er velkomne til at deltage, og har man ikke prøvet at flyve F3B før, vil man kunne få al den hjælp, man behøver. Dit fly behøver ikke krængror, men det vil være en fordel.

Konkurrencen begynder kl. 10.00, men vi starter med rundstykker og kaffe/the kl. 9.00. Der vil være mulighed for at købe øl/vand og en rigtig Als-Cup-pølse til middag.

Startgebyr vil blive 50,- kr., som betales på dagen.

Tilmelding med oplysning af RC-nr. og kanal til Peer Hinrichsen, tlf. 74 43 12 60, inden onsdag den 23. maj.

27/5 – Opvisning i Slangerup

Søndag den 27. maj laver Radioflyveklubben, Slangerup opvisning på modelflyvepladsen i Slangerup fra kl. 13.00-15.30.

Vi forsøger at vise et bredt udsnit af radiostyrede modelfly. Vi kan ikke gøre det alene, og modelflyvere, der har lyst til at medvirke i opvisningen, bedes kontakte Ole Hilmer Peterden, tlf. 46 75 52 14, senest 24. maj. Der tages entré ved indgangen.

Flyvepladsen ligger sydvest for Slangerup, syd for hovedvejen mellem Farum og Frederikssund. Der er skiltning til speedwaybane, flugtskydningsbane og modelflyveplads på hovedvejen.

27. maj – Kunstflyvning, C-klassen, NFK

Nordsjællands Fjernstyrings Klub indbyder til kunstflyvningsstævne på klubbens plads i Tulstrup, ca. 5 km vest for Hillerød, søndag den 27. maj.

Der flyves klasse C.

Vi starter kl. 10.00 med briefing og regner med at flyve 3-4 runder.

Der kan købes øl, vand og kaffe på pladsen.

Startgebyr: kr. 50,-.

Tilmelding til Finn Lerager, tlf. 42 27 86 06 senest mandag den 21. maj med oplysning om RC-nr. og kanal.

A-certifikat skal medbringes.

2.-5./6 – Jumbotræf på Filskov

Nuserne indbyder igen i år til Jumbotræf på Filskov Kro's Flyveplads i pinsen.

Da der samtidig er stor aktivitet i Billund, vil det være en god idé at tage hele familien med.

Dette jumbotræf vil også som tidligere være et arrangement uden egentlig konkurrencevirksomhed.

Der vil dog om mandagen være mulighed for at vise sin model i luften i en arrangeret rækkefølge, og der vil være en præmie til den af disse modeller, der af en jury skønnes at være den flotteste.

Der er mulighed for at campere på pladsen, både med telt og campingvogn, og vi håber, mange vil benytte sig af det allerede fra fredag den 1. juni, hvor der vil være folk til at vise til rette.

Øl, vand og pølser kan købes på pladsen.

Tilmeldelse kan ske til: Erik Sallingboe, tlf. 75 86 51 36, senest den 13. maj.

Åbent hus i Kjellerup RC Club

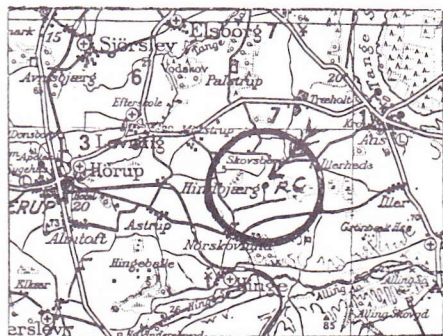
Den 9. juni i år har vi afsat dagen til et åbent hus arrangement på flyvepladsen. I samme anledning tillader vi os at præsentere vores nye klubmærke, som vi i første omgang får fremstillet som et stofmærke.

KJELLERUP RC-CLUB MODELFlyVNING



Vi afholder flyvning på pladsen mellem kl. 13.00 og 16.00, og vi indbyder tillige interesserede RC piloter til, som vore gæster, at deltage i arrangementet. Ifølge vore love og regler har vi kun tilladelse til flyvning med modeller med vægt indtil 7 kg, og tillige skal motorerne være forsynet med efterdæmper. Der vil være mulighed for at købe kaffe og drikkevarer på flyvepladsen. For eventuelt at kunne finde frem til pladsen, kan forhåbentlig denne lille skitse hjælpe. Der er anbragt skilte ved tilkørselsvejen til flyvepladsen.

Med venlig hilsen
Kjellerup RC Club



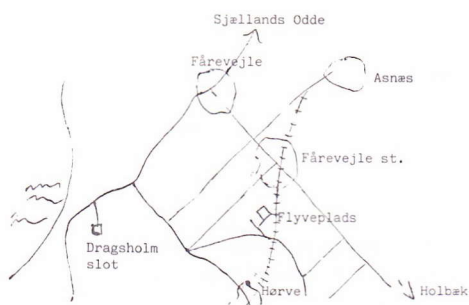
9.-10./6. – SM i kunstflyvning

Dragsholm RC Klub indbyder hermed til sjællandsmesterskab i kunstflyvning i klasserne A, B, C og Jumbo. Klasse A er kvalifikation til VM og NM i 1991.

Briefing sker lørdag kl. 11.30, og første start sker kl. 12.00. Der kan camperes på pladsen, hvor der er el; vand kan hentes i dunke.

Det hele foregår på Dragsholm RC Klubs flyveplads ved Fårevejle stationsby, se kortskitse.

Tilmelding skal ske senest torsdag den 31/5 til



Niels Leitritz på tlf. 53 46 83 08. Minimum deltagerantal for gennemførelse er 3 i klasserne A, B, C, og 2 i Jumbo. Startgebyr 130 kr. betales på postgirokonto nr. 8 25 45 32 senest den 1/6.

Af mulige aktiviteter for de medbragte familiedemedlemmer, hvis interesse for flyvning er begrænset, kan vi nævne badestrand ved Sanddobberne og Sommerland Sjælland henholdsvis 5 km og 25 km fra flyvepladsen.

Med venlig hilsen
Niels Leitritz

10/6 – SMSK - Cup

SMSK indbyder til SMSK-Cup'en, der i år vil være en af 2M Grand Prix konkurrencerne. Der vil blive fløjet efter de almindelige 2M-regler med præmier samt Grand Prix point til de 10 første.

Vi flyver på Stensletten ved Herstedøster med briefing kl. 9.30 og slutter omkring kl. 17.00.

Startgebyr kr. 40,- bedes indbetalt senest den 6. juni på SMSK's girokonto nr. 1 75 33 55, Tjørnehuse- ne 20, 2600 Glostrup, eller betales på stævnedagen.

Tilmelding til John Olsen, tlf. 31 78 66 04, senest den 7. juni.

17. juni

Vordingborg Radioflyve klub indbyder hermed til 2M konkurrence efter gældende 2M regler den 17. juni på vores flyveplads lidt nord for Vordingborg. Briefing kl. 9.30.

Tør støvet af svæveren og mød op. Der er plads til alle fra konkurrenceracerne til søndagsflyvere.

Husk, at denne konkurrence gælder med i Sjæl- lands cup 1990.

Transport fra og til Vordingborg Station kan ar- rangeres.

Tilmelding senest 11. juni til Jens Frederiksen, tlf. 53 79 94 43 aften.

Falcon sommerlejr 1990 for begyndere

Atter i år indbyder RC-Klubben Falcon alle interes- serede begyndere til et sommerlejr-ophold med masse af koncentreret oplæring/træning i flyvning med radiostyrede motorfly.

Du kan bo i lejren alle 14 dage eller blot nogle enkelte dage inden for perioden 30/6 - 15/7. Vi stiller som sædvanlig erfarne instruktører til rådighed i hele perioden.

Deltagelse er betinget af, at man er forsikret via sit medlemskab i RC-Unionen. Ligeledes er det nød- vendigt, at du selv tager en model med.

Medbring selv campingvogn eller telt, som så stil- les op på vor campingplads ved flyvefeltet/parker- ingsplads.

Følgende faciliteter står til deltagernes rådighed i de to uger: Stort opvarmet klubhus, toilet med varmt og koldt vand. Endvidere sælges på bestemte tider af dagen kaffe, øl, vand, is, osv.

Ligesom sidste år vil der igen være opstillet et stort reparationsstelt på campingpladsen.

Når flyvedagen er endt, vil vi, ligesom tidligere år lave forskellige aktiviteter såsom byggeteknik, aerody- namik, videofilm, lejrball m.m., eller hvad man nu måtte ønske.

Tilmelding er nødvendig, da deltagerantallet er begrænset, så skynd dig at tilmelde dig inden den 18/6 på tlf. 75 58 37 89 eller 75 55 72 52.

Prisen for det hele er kun kr. 150,- i gebyr for juniorer pr. påbegyndt uge + 15,- pr. dag. For seniorer er prisen kr. 200,- + 20,- pr. dag. Familiemed- lemmer: Ingen begy., men kr. 10,- pr. dag.

Tidligere års deltagere er også meget velkomne til at deltage.

Vel mødt i Veerst!
RC-Klubben Falcon
Varegårdsvej 12, Veerst, 600 Vejen

4.-5. august Nordjysk Mesterskab i 2-Meter klassen

Hjørring Modelflyveklub indbyder igen i år til Nord- jysk Mesterskab i 2-Meter klassen.

Stævnet afholdes på Hjørring Modelflyveklubs bane på Slettingenvej, Nørlev, lørdag/søndag den 4.-5. august, og der flyves som sædvanlig efter de gældende regler for 2-Meter klassen.

Stævnet starter med briefing lørdag kl. 9.30, og der vil blive fløjet til kl. 21.00 – hvis vejret og lysten tillader det. Vi vil satse på at flyve 2 runder lørdag og så hygge os med sidste runde søndag, hvor starten er sat til kl. 9.00. Stævnet slutter søndag kl. 16.00 med præmieoverrækkelse.

Af hensyn til stævnets tilrettelæggelse skal tilmel- ding med oplysning om RC- og frekvensnummer ske senest onsdag den 1. august. Tilmelding skal ske til Børge Martensen, Fynsgade 30, 9800 Hjørring, tlf. 98 92 27 10 (efter kl. 17.00 tlf. 98 96 80 23).

Startgebyret er kr. 40.00, som betales på pladsen.

Der er som de foregående år udsat 3 flotte poka- ler til henholdsvis 1., 2. og 3. pladsen. Desuden vil de 10 bedst placerede få overrakt RC-Unionens diplo- mer.

På pladsen vil der kunne købes øl og sodavand, og grillen vil blive tændt lørdag aften kl. 18.00 – stadig hvis vejret tillader det – så hvis nogen har medbragt bøffer eller pølser, er de velkommen til at stege dem der.

Yderligere oplysninger kan fås på et af de oven- nævnte telefonnumre.

På gensyn ved Nordjysk Mesterskab i 2-Meter klassen...

Hjørring Modelflyveklub

25-26/8 – DM 2-Meter

Holbæk Modelflyveklub indbyder hermed til Dan- marksmesterskab i 2-Meter klassen.

Stævnet afholdes på Holbæk Fælled (se kortskit- sen ovenfor).

Stævnet starter lørdag kl. 14.00 med briefing. Vi fortsætter søndag kl. 9.00 og håber at have gennem- ført i alt 3 runder ca. kl. 16.00.

Som sidste år skyldes starten om lørdagen vores fynske og jyske venner.

Også i år vil der være overnatningsmuligheder, ligesom der lørdag aften vil være fællesspisning for dem, der har lyst.

I forbindelse med tilmeldingen bedes du give be- sked, om du ønsker overnatningsmulighed og/eller ønsker at deltage i fællesspisningen.

Stævnegebyr kr. 60,- og evt. mad kr. 25,- betales på stævnedagen.

Tilmelding bedes foretaget senest den 24. august til en af følgende:

Stig Christensen	53 43 77 41
Klaus Larsen	53 41 70 69
Frank Larsen	53 44 07 26

9/9 – Sjællands Cup

Borup Modelflyvere indbyder herved til konkurren- ce for 2-M modeller. Konkurrencen hører til den gennemgående konkurrence for sæsonen – Sjæl- lands Cup.

Konkurrencen afholdes den 9. september – brie- fing kl. 8.30 og forventet start kl. 9.00.

Der flyves efter de nu gældende 2-M regler.

Stævnegebyr – kr. 40,- – betales på pladsen.

Tilmelding til Kai Andersen, tlf. 53 67 01 09 senest den 2. september.



Linestyings-Unionen (CL-unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med linestyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskonfigentet er 210,- kr. for direkte medlemmer. Medlemskab kan også opnås gennem indmeldelse i en af de klubber, der er tilsluttet unionen. Nærmere oplysninger herom fås fra unionens sekretariat.

Bestyrelsesformand:

Stig Møller
Offenbachsvej 24, 2. tv.
2450 København SV
Tlf. 31 46 28 64

Bestyrelse iøvrigt:

Jan Lauritzen
Borups Allé 22, st.
2200 København N
Tlf. 31 35 37 51

Jørn Ottosen
Fløjtevej 5, 3650 Ølstykke
Tlf. 42 17 66 62

Jørgen Aagaard
Tjørnevej 13, 4140 Borup
Tlf. 53 62 64 18

Jørgen Kjærgaard
Steenbachsvej 3 b
5000 Odense C
Tlf. 66 14 45 99

Kurt Pedersen
Østergade 20, 6100 Haderslev
Tlf. 74 52 51 01

Henning Forbech
Elmegade 10, 8200 Århus N
Tlf. 86 10 34 53

Benny Furbo
Sofiendalsvej 22, 7400 Herning
Tlf. 97 22 50 89

Jesper B. Rasmussen
Engtoften 33, 9280 Storvorde
Tlf. 98 31 91 98

Linestyings-Unionens sekretariat:

Pia Rasmussen
Almavej 8, 9280 Storvorde
Tlf. 98 31 91 98
Giro: 5 20 87 69

Linestyingsredaktør:

Luis Petersen
Østergårds Allé 28
2500 Valby
Tlf. 31 30 05 51

Ungdomsskolekontakt:

Fritz Steffensen
Elmevej 25, 4140 Borup
Tlf. 53 62 68 37

Indbydelser

Indbydelse til Vår-øst

Kjoven indbyder hermed til Vår-øst-konkurrencen. Stævnet vil blive afholdt over to dage efter følgende plan:

Lørdag den 28. april kl. 10: græsklasser.
Stedet er Amager Fælled ved Sigøjnerpladsen.

Klasser:
Dieselcombat
FAI-Combat
Begynderstunt
Ekspertstunt

Søndag den 29. april kl. 10: asfaltklasser.
Stedet er parkeringspladsen ved IKEA Høje Tåstrup.

Klasser:
Speed
Mini-speed
Good-Year
Team-Race
Mouse-Race

Tilmelding senest fredag den 20. april til

Ole Bjerager
Vademarks Alle 40, 2860 Søborg
Tlf. 39 66 03 12 efter kl. 18.

Startgebyret aftales ved tilmeldingen.

6.5. Diesel Combat i Grindsted

The Looping Star Club har hermed fornøjelsen at indbyde til D.C.konkurrence

søndag den 6. maj kl. 10.00

på klubbens baner ved Kolstrupvej, 500 m sydøst for Grindsted Products.

Startgebyr: kr. 20,-.

Der kan købes øl og vand.

Tilmelding senest den 1. maj til Bjarne Simonsen på tlf. 75 32 27 38.

Indbydelse til

Åbent nordisk mesterskab

samt Oxelö-pokalen for linestyrede modellfly.

Sted: Ramdalen idrætsplads i Oxelösund.

Tid: 19-20/5.

Fredag den 18/5: Ankomst og træning.

Klasser: F2A, F2B, F2C, F2D samt Speed

Open og Good-Year.

Startgebyr: Skr. 125,- pr. klasse og person.

Good-Year: Skr. 50,-.

Banket: Skr. 100,- pr. person.

Børn til og med 12 år: kr. 75,- pr. barn.

Anmeldelse skriftligt til:

Oxelösund Modellflygklubb

v/ Göran Sällgren

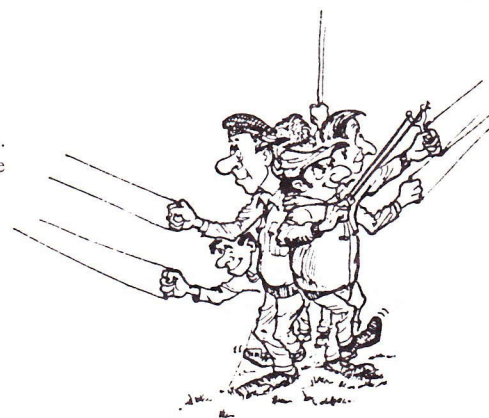
Sjögatan 4a

S-61 300 Oxelösund, Sverige.

Sidste tilmelding: 8/5.

Betaling på postgiro nr. 457 77 86-9, Hans Sällgren.

Yderligere oplysninger om overnatning m.v. kan fås ved henvendelse til Linestyings-Unionens sekretariat.



Jo mere vi er sammen!

Indbydelse til Limfjordsstævnet 1990

Aviators modellflyvere indbyder hermed modellflyvere i hele Europa til det traditionsrige Limfjordsstævne.

Stævnet afholdes i år lørdag den 2. juni og søndag den 3. juni.

Konkurrencereglerne følger FAI-sporting code med de seneste ændringer og tilføjelser.

Stævnet er landets største, og tiltrækker mange eliteflyvere fra især Sverige og Holland. Flyvningen foregår på Aviator's baner ved Hesteskoen, Rørdal.

I år er der store chancer for, at der vil deltage modellflyvere fra Østblokken. De tilhører den absolutte verdenselite, så forbigå ikke denne chance til at teste verdensmesterformen.

Det er muligt at campere under primitive forhold tæt ved banen.

Mød op til en weekend med topflyvning, og vær med til at vise udlændingene, hvor skabet skal stå.

Der er vandrepokaler til vinderne, samt guld, sølv og bronzemedaljer at kæmpe om.

Klasser: F2A Speed
1.00 ccm Speed
F2B Kunstflyvning
F2B Begynder
F2C Teamrace
Good-Year
F2D Combat

Tidsplanen:

Fredag 1. juni: Ankomst og fri træning.
Lørdag 2. juni: Kl. 10.00 check in.
Kl. 11.00 konkurrencestart.
Kl. 19.00 fællesspisning.
Søndag 3. juni: Kl. 9.00 konkurrence.
Kl. 15.00 finaler.

Startgebyr: 90 kr. pr. mand (uanset antal klasser)

130 kr. pr. mand i F2C Combat.
Det er rørende billigt.
90 kr. pr. fællesspisebillet.

Tilmelding og betaling: senest onsdag den 23. maj til: Ole Bisgaard, Helgolandsgade 66, 9000 Aalborg. Postgiro 5 62 01 71.

Modelflyvesommerlejren 1990

Fredag d. 20. juli til søndag d. 29. juli (uge 30)

Det er også i år en stor fornøjelse for Linestyriingsunionen at kunne indbyde medlemmer og ungdomsskoleelever til årets traditionsrige begivenhed: **Sommerlejren 1990.**

Stedet er, som traditionen foreskriver, Aviator's baner i Aalborg.

Banerne er udvidet med næsten 100%, så der er en fornem bane til RC-flyvning med start lige ud over Limfjordens bredder.

I år håber vi på, endnu engang, at sætte deltagerrekord.

Sommerlejren har mange gode traditioner i form af masser af modelflyvning, grill-mad og hyggelige stunder.

Ikke mindst alle de nye og gamle venner, som kommer på lejren, gør denne til modelflyvekalenderens absolutte højdepunkt.

Deltagere / pris

På sommerlejren kan deltage medlemmer af Linestyriings- og Fritflyvningsunionen og deres familie samt udenlandske modelflyvere med gyldig FAI-licens.

Desuden kan deltage ungdomsskoleelever, som ikke er medlemmer hos unionerne.

For seniorer koster deltagelse det latterlige beløb af 200 kr. for 10 dages sommerferie. For juniorer (10-18 år) er prisen det halve: kr. 100 kr. Børn deltager gratis.

En overnatning er gratis. To overnatninger fås til halv pris, og derudover er det fuld pris.

Hesteskoen / Aviator's Modelflyvere

Alle, der har overværet et af Aviators stævner, såsom Limfjordsstævnet i pinsen, kender de fortrinlige baner og det fine klubhus. Fra banen på Hesteskoen i Aalborg Øst er der under 10 km til Nordjyllands hovedstad, Aalborgs centrum med alt, hvad det indebærer af forretninger og seværdigheder.

Banen har ikke plads til mange linestyriings-cirkler. Til gengæld er kvaliteten i top – især er banen til speed, teamrace m.v. enestående.

Og ikke mindst: der må flyves *døgnet rundt*. Alene hensynet til kollegernes nattesøvn (lav prioritet) sætter grænsen.

Bliver der trængsel, vil der blive lagt tidsplaner for, hvornår der flyves hvad, så alle kan komme til; men det er som regel ikke nødvendigt – vi snakker jo sammen.

Limfjordens salte vand er tilgængeligt næsten helt ud til sejlrenden og kun 100 meter fra teltpladsen. Så har du badedyr i form af surfbræt eller RC-båd, så skulle du kunne få dine nautile lyster styret.

RC-bil banen er udbygget, så den har internationale mål, og der er rejst et kontroltårn, så *hele* banen kan overskues.

Indendørs flyvning er tilladt for ideer og papirfly.

Det der, om noget, er sommerlejrens adelsmærke, er de improviserede konkurrencer, og løjer. Kun fantasien sætter grænsen. Det er utallige officielle konkurrencer, der er startet som en gang sommerlejr-eksperimenteren.

Camping / spising

Der kan camperes på sommerlejrens campingplads (der, hvor der flyves combat til Limfjordsstævnet). Det er ikke muligt at blive indlogeret i fællesrum, og slet ikke i klubhuset, så du skal selv medbringe telt eller lignende.

Du skal selv medbringe køkken og kogegrej samt holde dig med kost, for Aviator's tekøkken skal ikke fungere som »Det Offentlige Køkken«. Der er ikke mange kilometer til nærmeste købmand eller cafeteria, så du behøver ikke at have en 10 dages madkasse med hjemmefra.

Byggerum / materialesalg

Aviator's store klubhus vil fungere som byggerum. Der vil næsten helt sikkert kunne købes almindelige byggeartikler, som balsa, lim, beklædning o.s.v.

Skulle det gå helt galt, er der kun 10 km til en af Modelflyve Nyts store annoncører.

HUSK dit eget værktøj, og for din egen skyld med tydeligt navn.

Kurser i dette eller hint opstår spontant, så har du ønsker, så kom frem med dem.

Ungdomsskoleelever

Ungdomsskoleelever kan deltage *uden* at være medlem af nogen modelflyveunion; men det vil dog naturligvis være nødvendigt med en ansvarsforsikring (dine forældre har sandsynligvis allerede en, spørg dem).

Derudover kræves kun et bevis fra ungdomsskolen på deltagelse i undervisningen i 89/90.

Det er praktisk taget umuligt at snige sig gennem en sommerlejr *uden* at få en masse tips og fiduser.

Kunne DU tænke dig at deltage, så tal med de andre på vinterens modelbygningshold – måske kunne I blive nogle stykker, og så ... *glæd dig.*

I har her alletiders chance for at få vinterens byggerier kontrolleret af »eksperterne« og til at få lært at flyve under kontrollerede forhold.

Tilmelding:

Du skal bare udfylde nedenstående tilmeldingsblanket og et girokort og indsende dem til den nedenfor anførte adresse, senest 1. juli.

Skulle du senere finde ud af, at du har lyst til at komme med på sommerlejren, så kan du stadig nå det, men prøv at overholde tidsfristen – sådan altså at bare for at være venlig – så er lejrsheriffen måske også i bedre humør – for din sene tilmelding går ud over hans nattesøvn. Husk derfor senest 1. juli.

Du må også meget gerne skrive, hvis du har nogle forslag til eller ønsker om aktiviteter på lejren, ligesom du meget gerne må ringe, hvis du vil vide noget om lejren.

Det er helt gratis at få yderligere oplysninger om sommerlejren.

Betaling indsættes på sommerlejrens postgirokonto:

Linestyriings-Unionen, 5 20 87 69.

Pris for ophold på sommerlejren og deltagelse i konkurrencer:

200 kr. for seniorer

100 kr. for juniorer (10-18 år)

en enkelt overnatning: gratis

to overnatninger: halvt deltagergebyr (100/50)
tre eller flere: fuldt deltagergebyr.

Tilmeldingsblanket

JA Jeg/vi ønsker at deltage på sommerlejren 1990, Hesteskoen

Jeg er medlem af: Fritflyvnings-Unionen
 Linestyriings-Unionen
 Jeg har gået på ungdomsskolehold i sæsonen 89/90.

Navn	Adresse	Postnr./by	Junior

Desværre kun to overnatninger i år (sæt X) _____ ialt kr. _____

Send kuponen senest den 1. juli til:

Linestyriings-Unionen
v/ Jesper Buth Rasmussen
Almavej 8
9280 Storvorde
98 31 91 98

Og betalingen til
postgirokonto
5 20 87 69



Fritflyvnings-Unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med fritflyvende modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet for juniormedlemmer er 195 kr., for seniormedlemmer 390 kr. Indmeldelse sker ved at indbetale kontingentet til unionens sekretariat.

Formand:

Leif Nielsen
Landlyst 12, Lilballe, 6000 Kolding
Tlf. 75 56 16 76

Sekretariat:

Allan Ternholm
Spobjergvej 32, 8220 Brabrand
Tlf. 86 24 41 02

Distriktsleder (Øst for Storebælt)

Henning Nyhegn
Industrivænget 28, 3400 Hillerød
Tlf. 42 26 35 25

Distriktsleder (Vest for Storebælt)

Kristian Andersen
Byagervej 14B, 8330 Beder
Tlf. 86 93 73 05

Bestyrelse i øvrigt:

Erling Lund Jørgensen
Havepladsvej 162, 1.tv., 7000 Fredericia.
Tlf. 75 91 16 04

Jens B. Kristensen
Gårdhøjen 1, 4690 Haslev
Tlf. 53 31 32 54

Karsten Kongstad
Degnebakken 22, Vigersted
4100 Ringsted. Tlf. 53 62 57 03

Ole Vestergaard
Steen Billes Torv 4, 2. th.
8200 Århus N
Tlf. 86 10 19 86

Redaktør og Materialesalg:

Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5, D-2397 Ellund-Handewitt
Vesttyskland. Tlf. 009 49 4608 6899

Udtagelseskomiteen:

Jens B. Kristensen (formand)
Thomas Køster
Bo Nyhegn
Leif Nielsen
Allan Ternholm
Jørgen Korsgaard

FAI repræsentant:

Thomas Køster
Harløsevej 184, 3400 Hillerød
Tlf. 42 25 03 19



Fritflyvernes WORLD CUP 1989

På foranledning af bl.a. Thomas Køster blev denne konkurrenceform indført i 1987 som et forsøg. Den er imidlertid blevet så stor en succes, at den nu må betragtes som en institution i FAI's regi. Hvert land i Europa kan få tildelt en WORLD CUP konkurrence, mens Australien og New Zealand og Amerika hver kan få to på grund af de store afstande mellem konkurrencestederne.

En førsteplads i en WORLD CUP konkurrence giver 25 points, en andenplads 20, en tredjeplads 15, og derefter 12, 10, 9, 8 o.s.v.. En 14.-plads giver således 1 WC point.

Stefan Rump, Vesttyskland, er den helt store scorer i disse konkurrencer, idet han har vundet WORLD CUP'en i alle tre år, 87, 88 og 1989. Så sandelig en imponerende indsats, der ikke bare skyldes talent, men også ihærdig træning, samt et dygtigt udviklingsarbejde med modellerne.

Det har også været interessant at se, at østlandene allerede før omvæltningerne har sendt masser af deltagere rundt i Europa og

Amerika. Og generelt må man sige, at det er imponerende, at flere hundrede fritflyvere rejser rundt til disse konkurrencer. Nedenfor kan man se, hvilke konkurrencer, der har talt med i WORLD CUP 1989, og på resultatlisten kan man se, hvor man har fået sine placeringer.

Vi er mange, der glæder os over, at der er så meget liv i fritflyvningen. *JK*

Konkurrencernes forkortelser

MM	Max Men International
MS	Midsummernight Trophy A/B
RS	DDR International Riesa
PT	Vol Libre en Poitou
SU	Sezimovo Usti
PK	Puzsta Kupa
BN	Int. FFwettbewerb Bern
HL	Holiday on Ice
SC	Scandinavian Open
IZ	Izet Kurtalic Livno
IS	Israel Championship
EF	Eifel Pokal Zulpich
SR	Sierra Cup
NZ	New Zealand Nationals

Resultaterne

F1B

		Points	Konkurrencer + placering					
1.	N. Furutani	USA	55	IZ-1	PT-2	SR-5	MM-10	
2.	B. Silz	D	52	MS-2	SU-2	BN-4	EF-6	
3.	R. Ruppert	CH	47	MS-1	PK-4	EF-5	PT-7	BN-11
4.	S. Stefancuk	USSR	45	SU-1	PK-2			
5.	G. Polla	CH	40	EF-1	MS-4	BN-12		
6.	F. Seja	D	39	MS-3	PK-3	HL-6	RS-7	
7.	P. Ruyter	NL	37	PT-1	EF-8	BN-10		
8.	B. Piserchio	USA	35	IZ-2	SR-4	MM-12	PT-13	
9.	J. Foster	USA	35	MM-2	SR-3			
10.	A. Hacken	NL	32	RS-2	EF-4			
17.	J. Korsgaard	DK	25	SC-1				
41.	E. Knudsen	DK	14	SC-7	MS-9			
I alt 150 deltagere								

F1A

1.	S. Rump	D	75	MS-1	RS-1	BN-1	HL-3	SU-6
2.	P. Findahl	S	70	SC-1	EF-1	HL-2		
3.	M. Fantham	GB	55	PK-1	PT-3	SR-3		
4.	B. Isaacson	USA	53	SR-1	IZ-7	PT-8		
5.	M. Gewain	USA	45	MM-1	SR-1			
6.	C. Edge	GB	39	PT-1	SU-7	MS-9	PK-11	
7.	M. Preuss	DDR	36	SU-2	EF-4	RS-11		
8.	J. Somers	NL	35	HL-1	BN-5			
9.	A. v Wallene	NL	29	BN-3	SC-6	EF-10		
10.	R. Ziegler	D	26	PK-3	EF-6	MS-13	HL-14	
31.	H. Nyhegn	DK	19	BN-4	SC-8			
45.	J. Nyhegn	DK	13	MS-5	BN-12			
I alt 140 deltagere								



		Point	Konkurrencer + placeringer					
1.	J. Ochmann	PL	54	SC-1	SU-2	RS-6	PK-8	EF-14
2.	U. Glissmann DDR	52	PK-1	EF-3	RS-4	SU-11		
3.	R. Archer	USA	45	MM-1	SR-2			
4.	R. Truppe	A	44	IZ-2	BN-2	PK-11		
5.	C. Wachtler	DDR	42	EF-2	RS-3	PK-8	SU-9	
6.	G. Ågren	S	38	HL-2	SC-4	EF-9		
7.	M. Thomas	DDR	37	SU-3	EF-4	RS-5		
8.	G. Zsengeller	H	37	EF-1	SU-4			
9.	T. Bortne	N	32	HL-1	SC-8			
10.	H. Masraro	F	25	PT-1				
20.	T. Köster	DK	22	SC-2	PT-13			
49.	T. Oxager	DK	10	SC-10	PT-10			

I alt 97 deltagere



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 omfangsrige 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:

Modelflyve Nyt
Kastanievej 4, 5884 Gudme

Én ting til... Annoncer til Opslagstavlen, rettelser til allerede indsendte annoncer og lignende modtages kun pr. brev. Så selvom du omhyggeligt indtaler din annonce på Modelflyve 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: Graupner 4014, 35 MHz, 5 kanals sender m. 1400 mAh senderakku + div. kabler (uden servoer og modtagerakku), kr. 1.100,-.

Michael Kragh, 75 36 28 77

Købes: Dæmper og nåleskrue til OS 40 FSR, dæmper til OS FS 60, antenne til Multiplex Europa sender.

Sælges: OS 15 u. dæmper. Hans Jørgen, 86 85 58 31

Sælges: Fanjet, model Grumman 9F Cougar m. impellerenhed for motorer fra 61 til 67, spv. 1,2 m. Skumvinger og glaskrop delvis færdig, alle tegninger medfølger, kr. 2.000,-. Piper Cub, spv. 1,67 m. Grapner model m. 6,5 ccm firetakt OS-motor, mangler stræbere, kr. 1.600,-. 1 stk. OS 5,9 ccm motor, kr. 150,-. 1 stk. HP 10 ccm motor, kr. 600.

Erik Brian Jensen, 74 49 17 19

Sælges: Kalt Cyclone helikopter m. OS 50 FSR og kollektiv pitch. Servoer og gyro m. Robbe CM Basic radio, kr. 7.000,-. Graupner MC-18 computerradio m. PCM modtager MC-18 og accu. Anlæg monteret m. kicktaste og modul for F3A, F3B og F3C, kr. 5.000,-.

Henrik Rasmussen, 42 30 62 60 (efter kl. 16.00)

Sælges: Citabria 1/5 skala, spv. 204 cm, som ny, kr. 1.500,-. 1 stk. Webra 61 m. bagindsugning og resonansrør.

Knud Jensen, 98 94 30 52

Købes: Velholdt 4 takt boxermotor 15-20 ccm.

Poul Knigge, 53 95 60 44 (efter kl. 18.00)

Sælges: Futaba 5 kanals guld-anlæg, FP-5FGE. Komplet m. 7 kanals modtager, 4 servoer, sender- og modtagerraccuer samt dansk brugervejledning, kun brugt til svævefly, kr. 2.500,-.

Steen Høj Rasmussen, 42 45 17 44 (efter kl. 17.30)

Købes: Cyll. sæt til OS 40 FSR.

Sælges: B 24 Liberator, 4. motoret bombe fly m. 2 stk. OS 25 - 2 stk. OS 35 (se foto i MFN 4/89 s. 11), kr. 2.500,-. Foland Gnat 1/6 skala (Red Arrows) færdiglavet/ubrugt til 10 ccm motor, kr. 1.600,-. Robbe Charter begynderfly u. krængeror, færdiglavet/ubrugt, kr. 1.600,-.

John Larsen, 98 39 17 64

Sælges: OS 61 FSR ABC. Kun kørt få timer, kr. 800,-.

Klaus Hansen, 53 89 62 21

Sælges: Bürger Jungman skala m. 10 ccm 4 takt OS Multiplex Combi, alt i fin stand, kr. 2.500,-. Startkasse komplet kr. 500,-.

Vagn Frisk, 86 48 15 66

Sælges: Diabolo 3,2:1 byggesæt mrk. Pilot, spv. 230 cm. Decathlon 3,2:1, færdigbygget, beklædt m. solartex, spv. 310 cm, fuldt kunstflyvningsdygtig. Piper Super Cub PA 18, spv. 188 cm, træfærdig og beklædt. Alt sælges for højeste bud eller byttes helt eller delvis med følgende: Heim Helimekanik, model/byggesæt i skala 6:1.

Niels, 42 22 54 12

Sælges: Byggesæt QB 15, kr. 350,-. Bravo 20, kr. 475,-. Scirocco svæver 2,5 m, kr. 400,-. 3 stk. Baby Bee 0,8, kr. 200,-. 2 stk. Testor McCoy + mange reservedele, kr. 150,-. Ny OS MAX 20, kr. 150,-. Lydpotte TT 202 gløderørsklemme m. kontrol, kr. 30,- do u. kontrol, kr. 20,-. 3 stk. 50 mm hjul + 2 stk. 80 mm, kr. 75,-. 20 stk. propeller forsk. st., kr. 130,-. Tank 390 ccm, kr. 30,-. 10 stk. Motorer til polfl., kr. 70,-. Webra Speed 91 15 ccm, kr. 1.200,-. Motorcowl Big Lift, kr. 125,-. do Jungmeister, kr. 200,-. Multiplex lynlader/aflader, kr. 250,-. Termikbremse, kr. 70,-. Samt servorammer, startfingre og andre reservedele. Alt sælges samlet for kr. 4.000,-.

Svend, 86 52 33 16 (efter kl. 17.00)

Sælges: Kunstfly m. 10 ccm Webra m. Dynamic Karburator og 4 nye servoer. Acro Hunter biplan m. 6,5 ccm Webra Speed + 4 nye servoer. Kobra, helt nybygget m. ny OS 30 + 4 nye servoer. Maxi, som ny m. 6,5 ccm HP. Charter m. 4 ccm OS + 3 servoer. Charter m. 3,5 ccm OS u. servoer. Snoopy u. motor. Sportfly t. 10 ccm motor, med krængeror og bremse-

klapper. Spitfire (ny udg.) MFN nr. 2/87, men ej monteret, helt ny OS FS 40 »Surpass«, Mustang fra Topp Flite, spv. 152 cm, halvt bygget. Futaba »Guldanlæg« m. ny minimodtager, nye akkuer. Futaba 6 kanal »Sølvanlæg« m. nye akkuer. Desuden div. reservedele, elstarter, motorer, byggesæt m.v. Sælges kun samlet, kr. 12.500,-.

Arne Christensen, 53 71 38 25 (efter kl. 16.00)

Sælges: Weihe 50 3,2 m semiskalasvæver m. krængeror, kr. 600,-. Box fly 20S, skuldervinget motormodel m. krængeror, kr. 150,-. Delta X-15 Mk. 2 (Wik), 6,5 ccm. Ikke påbegyndt, kr. 300,-. OS FS 40S 4-takt, kørt ca. 10 timer, kr. 500,-. OS FSR 40 m. potte, kr. 350,-. Super Tigre G-60 Blue Ring, kun tilkøbt, kr. 500,-. Cox Medallion 1,5 ccm, kr. 200,-. Elektroflyvegvej tages evt. i bytte.

Morten Munkesø, 42 96 67 62 (efter kl. 18.00)

Sælges: Semi-skala »Klemm 35 L«, spv. 215 cm m. 15 ccm Enya 4-takt m. glow-akku. Semi-skala motorsvæver, Fournier RF 3, spv. 340 cm m. 10 ccm Enya II, luftbremser m.v. Kunstfly »Acron«, spv. 188 cm m. 20 ccm Enya 4-takt. Alle modeller uskadte og i 1 A tilstand. Byggesæt »Diabolo« fra Wik, spv. 210 cm m. reso.rør skakt. Graupner reso.rør for 10-15 ccm og 6 1/2 ccm. OS MAX 45 RSR u. dæmper. Motorstarter. MPX anlæg Fm 5 + 2 m. 7 kanals modtager, 1200 mAh akku, servo e. ønske, mont. kasser o.l. Og uendelig meget andet tilbehør!

Knud Thorsted, 74 83 22 97 (aften)

Sælges: Radioanlæg Robbe Mars Rex 8 kanaler 35 MHz. PSW + Mix mm. 2 stk. modtagere. 1 stk. ekstra modtager-modul. 4 stk. servoer s 181. 4 stk. servoer s 122. Sender- og modtager-akkuer. 1 stk. multilader. Samlet pris kr. 2.200,-.

Kai Andersen, 53 67 01 09

Sælges: Næsten færdigbygget Ducted Fan Northrop F-20 Tiger-shark, Micro Mold fan og 7,5 ccm K.B. motor, kr. 3.500,-.

Egon, 62 22 63 02

Sælges: Model-motor »Stunts« 8 ccm Bulring i æske, ny kr. 500,-.

Niels, 53 82 02 83

Sælges: OS 61 FS 4-takts motor, kr. 1.100,-. Hegi dobbeltdækker, flyveklar, kr. 700,-. Samlet kr. 1.700,-. Helikopter, Kalt Cyclone m. OS 50 FSR helimotor, kr. 2.500,-. Jet Ranger krop, kr. 1.000,-. Lockheed krop, til Heim/Vario, kr. 1.000,-. Graupner MC-18, PCM helimodul, kicktaste, kr. 5.000,-. Robbe Expert gyro, kr. 1.100,-.

Henrik Rasmussen, 48 79 73 01

Annoncer til opslagstavlen i næste nummer skal være redaktionen i hænde senest den 1. maj.

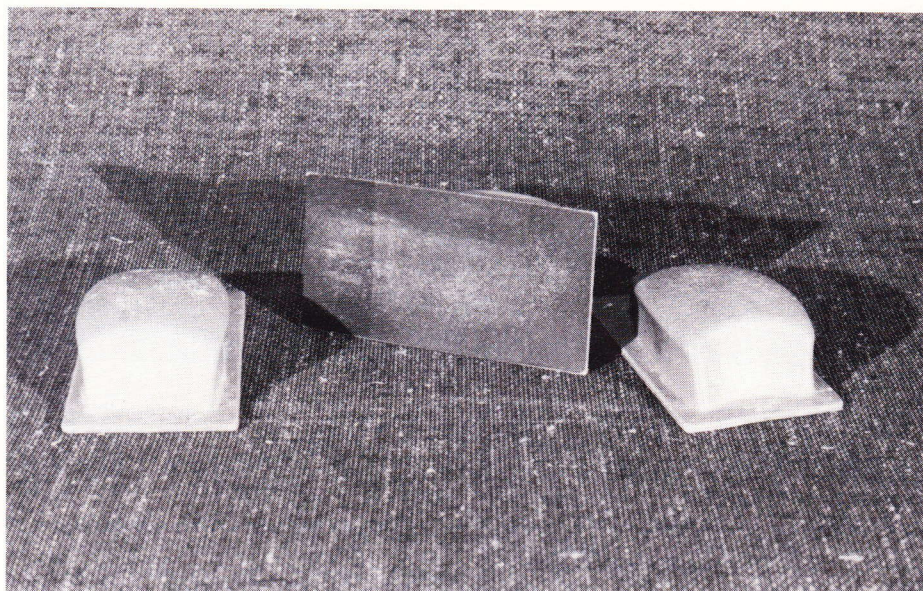
Slibeklodser med »sandpapir« af metal

Sandvik sendte for år tilbage nogle slibeklodser på markedet forsynet med »sandpapir« af stål. Slibestålet kan arbejde i næsten alle materialer med en utrolig holdbarhed, og når slibestålet endelig er blevet sløvt, købes blot et udskiftningsstykke, som er forsynet med en selvklæbende folie på bagsiden. Slibestålet fås i 2 finheder, og udskiftningsstykket rækker til 2 udskiftninger.

Klodserne fås på værktøjslagre og lignende, men da den moderne snedker sjældent bruger sandpapir, er de sjældent lagervare.

Kan du ikke opdrive klodserne lokalt, er de heldigvis kommet på programmet fra WIK og kan bestilles ved den danske forhandler Avionic.

lpi



Elektronik Hobby & Leg



Taxi II + OS 25 FP	kr. 895,00
Elektro-UHU	kr. 735,00
ASW-22, spv. 2,4 m	kr. 1.295,00
KVIK FLY E, spv. 1,5 m	kr. 1.295,00
OS-25 FP med dæmper	kr. 539,00
OS-35 FP med dæmper	kr. 575,00
OS-40 FP med dæmper	kr. 625,00
OS MAX 40 SF ABC	kr. 998,00
OS MAX 46 SF ABC	kr. 1.158,00
OS MAX 48 SURPASS	kr. 1.325,00
314 8/14 K. R/C anlæg	kr. 1.298,00
Power panel	kr. 229,00
D8 35 MHz RC-anlæg	kr. 985,00
414 35 MHz anlæg	kr. 1.598,00
ACOMS 2 K med 2 servo	kr. 500,00
10 stk. Penlight akku	kr. 137,00

Postordre:

Elektronik Hobby & Leg

Prangervej 81, 7000 Fredericia
Telefon 75 93 41 09



MEKANIK:

Vario - Graupner - Robbe (Heim system).
Fra Fra kr. 3595,-

BYGGESÆT:

Krops byggesæt, spantløs ... Fra kr. 1420,-

ROTORBLADE:

Træ, fuld symm. Fra kr. 170,-
Glasfiber, S-schlag Fra kr. 747,-
Sitar halerotorblade
3 forskellige, pr. sæt kr. 190,-
Sitar padler kr. 190,-

GYRO:

Robbe - Futaba - MPX -
Graupner Fra kr. 950,-
Helikopter servo'er, RS 700 - gr. 4021
Modt. akku, 2000 MAH, u/stik Kr. 210,-
Kuglelejest. haletræk (5 kuglel.) Kr. 250,-
Vario's nye katalog Kr. 60,-

Stort udvalg af skruer m.m.

Engelsk- og tysksprogede helikopter tidskrifter og bøger.

HUSK:

Rotordisc'en er billigst,
bedst og hurtigst!

ROTORDISC'EN

Benthe og K. H. Nielsen

Amlundvej 4 - Lindeballe Skov
7321 Gadbjerg - Telefon 75 88 54 54

JOSEFIN

Nu kan du få modellerne, som anvendes i RC-skolen.
Lajban byggesæt komplet Kr. 599,-
Josefin byggesæt Kr. 899,-
New/old byggesæt Kr. 1199,-

Nu også kvalitetsvideo fra England. Bl.a.

VM i skala 1988, 60 min. Kr. 267,-
Abingdon fanstævne, 60 min. Kr. 174,-
Vandfly ved Westport, 60 min. Kr. 174,-

Affjedrede understøtelsen

Til Brian Taylor tegninger og
til D. B. Models Spitfire Fra 310,-

Skala Byggesæt

Sopwith Pup, 1/4 skala Kr. 1372,-
SE5a, spv. 203 cm Kr. 1600,-
Spitfire, spv. 203 cm Kr. 1890,-
Hurricane, spv. 224 cm Kr. 2090,-
Hurricane, spv. 203 cm Kr. 1890,-
Piper Cub, spv. 213 cm Kr. 1139,-
Lysander, spv. 216 cm Kr. 1950,-

Tilbehør

Propelafbalanceringsapparat Kr. 259,-
Cockpitinstrumenter skala 1/3-1/10 Kr. 92,-
J-3 Cub hjul, par skala 1/3-1/5, fra Kr. 164,-
Dobbeltdekker hjul, fra Kr. 54,-
Greven Cyano lim, tynd/tyk, fra Kr. 34,-
T-nåle, 3 størrelser, 100 stk., fra Kr. 20,-

Meget mere i det nye

PITCH KATALOG Kr. 30,-

Stadigvæk masser af tegninger
og skaladokumentation.



v/Henrik R. Sommer

Plejlen 17 - 8800 Viborg

Bemærk nyt telefonnummer

Tlf.: Mandag-torsdag efter kl. 17.30 45 82 19 48
Fredag efter kl. 17 og hele weekenden 86 67 45 98
Giro 854 19 81

Balsatræ,
lister,
krydsfiner,
beklædning,
maling,
motorer
samt tegninger
og tilbehør ...

FLYWOOD

Telefonordrer bedst mellem
kl. 16.00 og 18.00
- samt lørdag kl. 10.00 til 13.00.

NÆSTVED MODEL HOBBY
v. Jørgen Andersen
Profilbuen 1, 4700 Næstved
Telefon 53 73 66 22. Fax 53 73 44 22

Modelfly Modelmotorer Radioanlæg Tilbehør til Forærrings- priser

Robbe Charter....	kr. 495,-
Robbe Progo	kr. 1.360,-
Taxi II.....	kr. 535,-
Maxi.....	kr. 900,-
Weihe 50	kr. 900,-
Robin R 2000	kr. 1.500,-
A.S.W.22 u/k	kr. 1.350,-
Discus 4240.....	kr. 2.500,-
L.S.6	kr. 2.000,-
Simprop Motor- segler	kr. 500,-
Robbe ARGO 3090	kr. 995,-
Robbe S F 36	kr. 1.400,-
Radioanlæg: Graupner 6014 PCM	kr. 2.500,-
Robbe CM-REX..	kr. 7.995,-
Motorer: Super Tiger 2000	kr. 1.100,-
Super »Tartan«	
St 7 G.....	kr. 995,-

**RING OG SPØRG OM DE TING,
DU IKKE FINDER I ANNONCEN!**

VI SENDER OVERALT!

mini-priser



miniHOBBY
Tarnvej 303 • 2610 Rødovre
• Tlf. 31 41 50 46* •

MIDTSJÆLLANDS HOBBYHANDEL



BYGGEMATERIALER
BALSAPLADER X-FINER LISTER
FJERNSTYRINGSANLÆG
O.S. MOTORER
BYGGESÆT
BEKLÆDNINGSFILM
BÆNDSTOF
METHANOL M-OLIE NITROMETHAN

DE GODE TILBUD

BALSAPLADER, 10 x 100 cm

1.0 mm.....	Kr. 9,00
1.5 mm.....	Kr. 10,00
2.0 mm.....	Kr. 11,00
2.5 mm.....	Kr. 12,00
3.0 mm.....	Kr. 13,00
4.0 mm.....	Kr. 13,50
5.0 mm.....	Kr. 14,25
6.0 mm.....	Kr. 16,25
8.0 mm.....	Kr. 19,00
10 mm.....	Kr. 22,00
12 mm.....	Kr. 28,00
15 mm.....	Kr. 30,00
20 mm.....	Kr. 36,50
30 mm.....	Kr. 59,50

KRYDSFINER

0.4 mm (63x31 cm) 3 lags	Kr. 45,00
0.6 mm (60x30 cm) 3 lags	Kr. 34,00
0.8 mm (60x30 cm) 3 lags	Kr. 37,00
1.0 mm (75x37 cm) 3 lags	Kr. 38,00
1.5 mm (75x37 cm) 3 lags	Kr. 39,00
2.0 mm (75x37 cm) 5 lags	Kr. 40,00
2.5 mm (75x37 cm) 5 lags	Kr. 46,00
3.0 mm (75x37 cm) 6 lags	Kr. 60,00
3.0 mm (75x37 cm) 3 lags	Kr. 25,00
4.0 mm (75x37 cm) 3 lags	Kr. 26,00
6.5 mm (75x37 cm) 5 lags	Kr. 30,00

Stort udvalg i fyrre- og balsalister.

SOLARTEX 10 m rulle	Kr. 380,00
SOLARSPAN 5 m rulle	Kr. 140,00
LITESPAN pr. ark.....	Kr. 16,00
SOLARTRIM pr. rulle.....	Kr. 25,00
SANYO 7.2V/1200mA SCR..	Kr. 290,00
SANYO 7.2V/1700mA SCE..	Kr. 320,00
SANYO 1.2V/700mA HiCap med loddeflig.....	Kr. 26,00
SANYO 1.2V/600mA.....	Kr. 19,00
N.N. 1.2V/500mA.....	Kr. 15,00

Stor udvalg i tilbehør fra Graupner,
Kavan, Robbe m.m.
Godt udvalg i Flair-byggesæt
til rimelige priser.

WITZEL HOBBY

BØGEDEVEJ 12 - SLIMMINGE - 4100 RINGSTED
53 67 92 30
HVERDAGE 15 - 18 LØRDAG 10 - 14

TILBUD:

10 CCM ABC MOTOR

Bagudstødningsmotor, med kugellejer,
gløderør og ekstra pakninger.
Kun kr. 798,00
Vi har selvfølgelig reservedele til den.

GRAUPNER LS6 SVÆVEFLY

med plastkrop og styaporvinger,
spændvidde 3570 mm.
Kun kr. 1985,00

TIGER MOTH DB

Model træbyggesæt til 40 - 50 motor.
Kun kr. 1198,00

10 GLØDERØR

Kun kr. 150,00

ROBBE PARAT

Kun kr. 348,00

POWER OMSÆTTER TIL GLØDERØR

(Powerpanel) til 12 volt akku og 1,5 volt
i udgangen kan justeres.
Kun kr. 98,00

2,5 CCM DIESEL MOTOR

Kun kr. 198,00



SUNNY SVÆVEFLY

Træbyggesæt, 2000 mm i spændvidde.
Kun kr. 350,00

NØGLEFILESÆT

med 6 stk. forskellige.
Kun kr. 33,00

START AKKO

10 amp 2 vols opladelig.
Kun kr. 149,00



SVÆVEFLY STATER

1500 mm i spændvidde.
Kun kr. 238,00



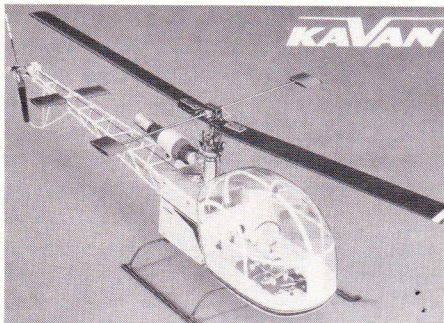
VICOMTE

til ca. 6 ccm med tank pilot o.s.v.
1600 mm i spændvidde.
Kun kr. 498,00

**Midtjysk Hobbycenter
Hobbykælder**

**Dumpen 10, 8800 Viborg
Telefon 86 61 08 32**

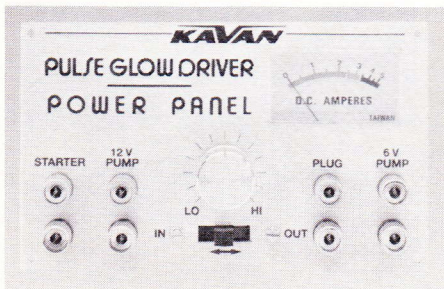
Leif O. Mortensen Hobby



ALOUETTE II – med collectiv pitch, til 6,5 ccm motor og 4 kanals radio kr. 3600,00

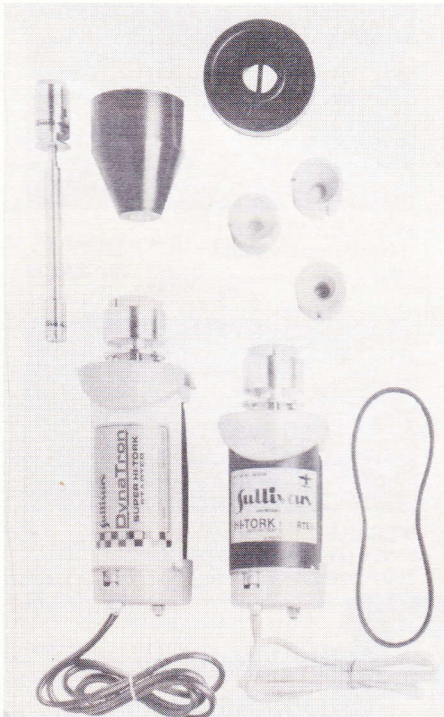


SHARK 40 – med collectiv pitch, til 6,5 ccm motor og 4-5 kanals radio kr. 3780,00



POWER PANEL kr. 250,00

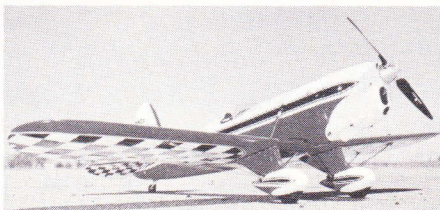
Sulliver Proucts:



SULLIVAN el-starter ST kr. 300,00
SULLIVAN el-starter de luxe kr. 330,00
SULLIVAN el-starter Dyna Trai kr. 470,00



CITABRIA – spændvidde 1752 mm.
 For motorer fra 6 til 10 ccm kr. 995,00



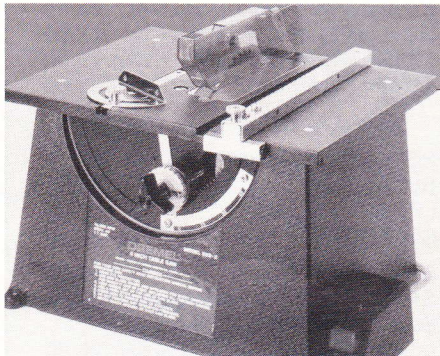
SIG RYAN STAR – Spændvidde 1829 mm.
 Skalamodel til 10 ccm kr. 1250,00



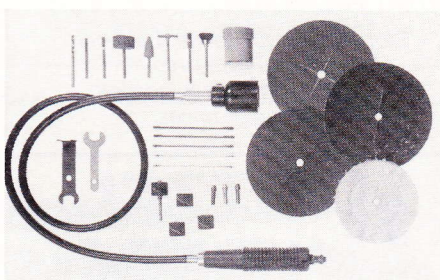
Mange typer lim på lager, bl.a.:

CYANO UNIVERSAL – med en tørretid på 2 - 10 sekunder.
 10 gram kr. 30,00
 25 gram kr. 50,00

Dremel:

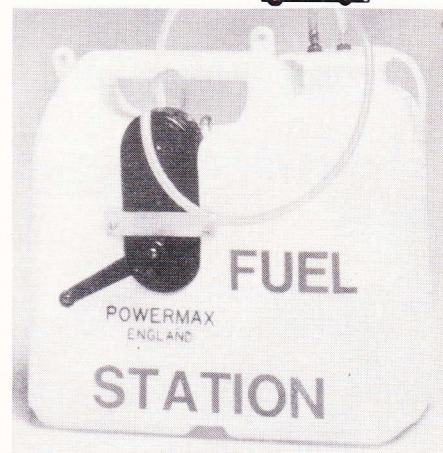


RUNDSAV kr. 1995,00



SLIBETILBEHØR
 – til Dremel deкупørsav kr. 540,00

FOLIESTRYGGEJERN – nu igen på lager, meget god kvalitet kr. 340,00



BRÆNDSTOFDUNK – med pumpe kr. 250,00



NEMESIS – spv. 2360 mm kr. 390,00
MOTORGONDOL kr. 47,00



ESCUA – spv. 2000 mm kr. 360,00



COYOTE OLYMPIC – spv. 1450 mm., motor på 3,5 - 6 ccm med tank, hjul, landingsstel og nødvendig fittings samt dansk byggevej. kr. 390,00

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!

RANDERS

Vi kan levere et bredt udvalg af kvalitetsprodukter fra f.eks. Multiplex, Graupner og Robbe. Eget serviceværksted for RC-anlæg og elektronik.

Randers Elektronik & Hobby

Klostergade 5, 8900 Randers
Telefon 86 42 58 15

KSS HOBBY

RC
Mandag kl. 14-19

Futaba,
brændstof
mm.
Ring til
KSS!



KSS, Rødovrevej 47, 2610 Rødovre
Telefon 31 41 29 98



Der føres et komplet lager af HEIM mekanik-systemer fra: VARIO, GRAUPNER og ROBBE – samt reserve- og tuningsdele.

Endvidere har vi de rigtige servoer, gyroer og motorer fra Rossi og OS – rotorblade samt engelsk- og tysksprogede helikoptertidskrifter.

Priser: Spørg altid først hos ...



Benthe og K. H. Nielsen

Amlundvej 4 – Lindeballe Skov
7321 Gadbjerg – Telefon 75 88 54 54

**Forretnings-
tryksager
af enhver art ...**



Banevænget 8 · 7500 Holstebro
Telefon 97 41 01 00

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

KØBENHAVN

T.L. SKALA TEGNINGER

Udover de sædvanlige mangfoldigheder af trælister – 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

RØDOVRE HOBBY ApS

Roskildevej 284, 2610 Rødovre, tlf. 31 70 19 04

NYHED – NYHED – NYHED – NYHED – NYHED

Elektriske fartregulatorer

I samarbejde med et dansk firma, har vi fået udviklet to nye fartregulatorer til brug i fly / biler / både.

Vi har fra vor side stillet store krav til disse nye regulatorer.

At de yder det samme eller mere end de på markedet nuværende typer, at de er driftssikre, at der kan ydes en hurtig service og ikke sidst, men ikke mindst at prisen er konkurrencedygtig (ca. 1/2 pris).

IC-POWEDRIVE 1

(Trinløs frem)
Bec valgfri / 7.2 til 12 volt drift / Trim til bremse (EMK) / Trim til fuld fart / Delay på on-off.
Pris kun.....kr. 395,00

IC-POWEDRIVE 2

(Trinløs frem – bak)
Bec valgfrit / 7.2 til 12 volt drift / Trim til bremse (EMK) / Trim til fuld fart / Delay på on-off.
Pris kun.....kr. 560,00

Robbe / Futaba servoer

Pr. stk.....kr. 150,00
Ved 3 stk., pr. stk.kr. 140,00

MC-16 computeranlæg

incl. 1 servo

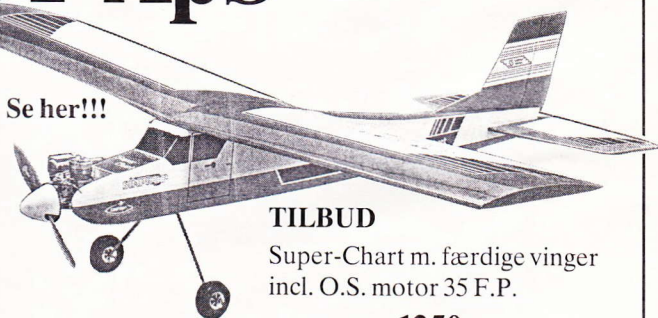
2798,-

Ekstra servoer

180,-

Vi sender overalt!

Se her!!!



TILBUD

Super-Chart m. færdige vinger
incl. O.S. motor 35 F.P.

Ialt kun kr. 1250,-

FLY

Graupner Race Kat

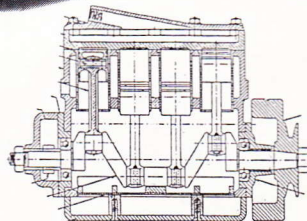
KUN 695,-



SELVBYGGER- MOTOREN

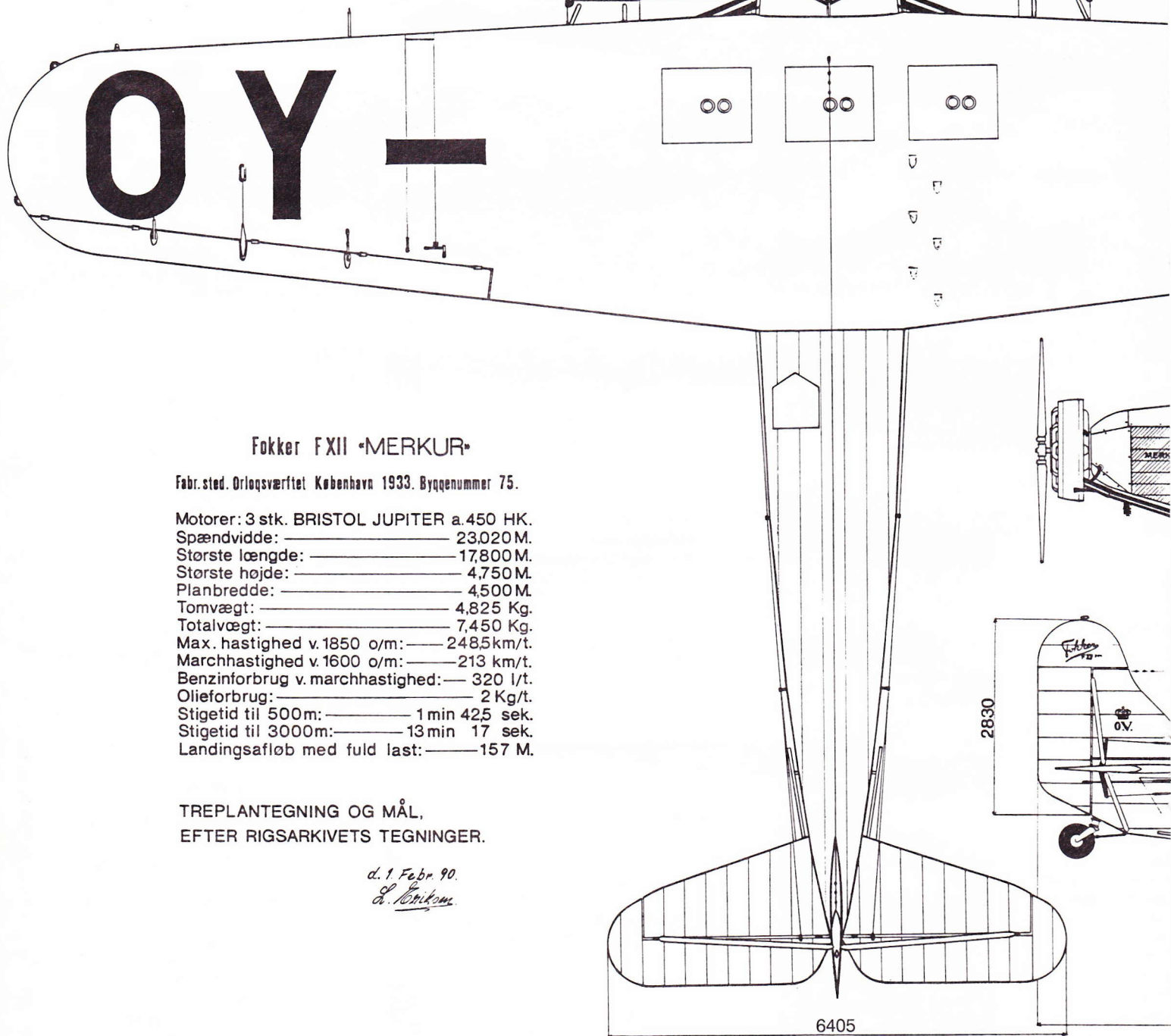
En succes for den kreative modelbygger.

Rekvirer et katalog!



Fokker

FXII-3M



Fokker FXII «MERKUR»

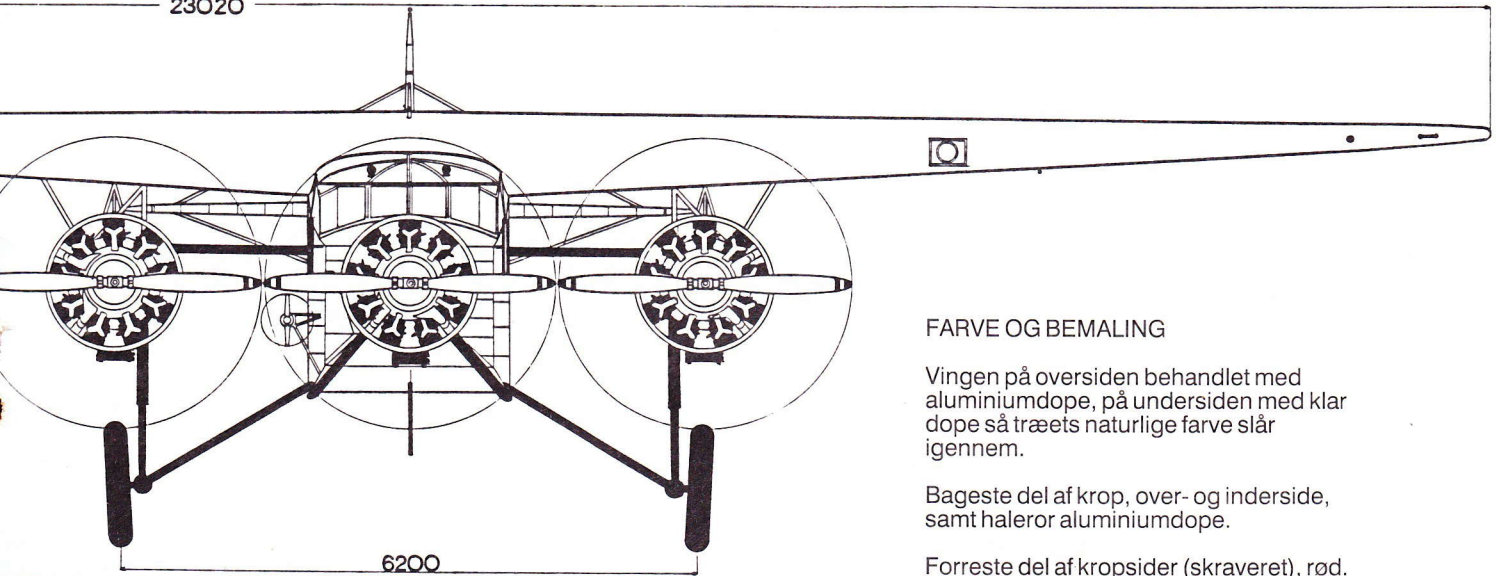
Fabr. sted. Orlogsværftet København 1933. Byggenummer 75.

Motorer: 3 stk. BRISTOL JUPITER a. 450 HK.
 Spændvidde: ————— 23,020 M.
 Største længde: ————— 17,800 M.
 Største højde: ————— 4,750 M.
 Planbredde: ————— 4,500 M.
 Tomvægt: ————— 4,825 Kg.
 Totalvægt: ————— 7,450 Kg.
 Max. hastighed v. 1850 o/m: — 248,5 km/t.
 Marchhastighed v. 1600 o/m: — 213 km/t.
 Benzinförbrug v. marchhastighed: — 320 l/t.
 Olieförbrug: ————— 2 Kg/t.
 Stigetid til 500m: ————— 1 min 42,5 sek.
 Stigetid til 3000m: ————— 13 min 17 sek.
 Landingsafløb med fuld last: — 157 M.

TREPLANTEGNING OG MÅL,
EFTER RIGSARKIVETS TEGNINGER.

d. 1 Febr. 90.
S. Erikson.

23020



6200

FARVE OG BEMALING

Vingen på oversiden behandlet med aluminiumdope, på undersiden med klar dope så træets naturlige farve slår igennem.

Bageste del af krop, over- og inderside, samt haleror aluminiumdope.

Forreste del af kropsider (skraveret), rød.

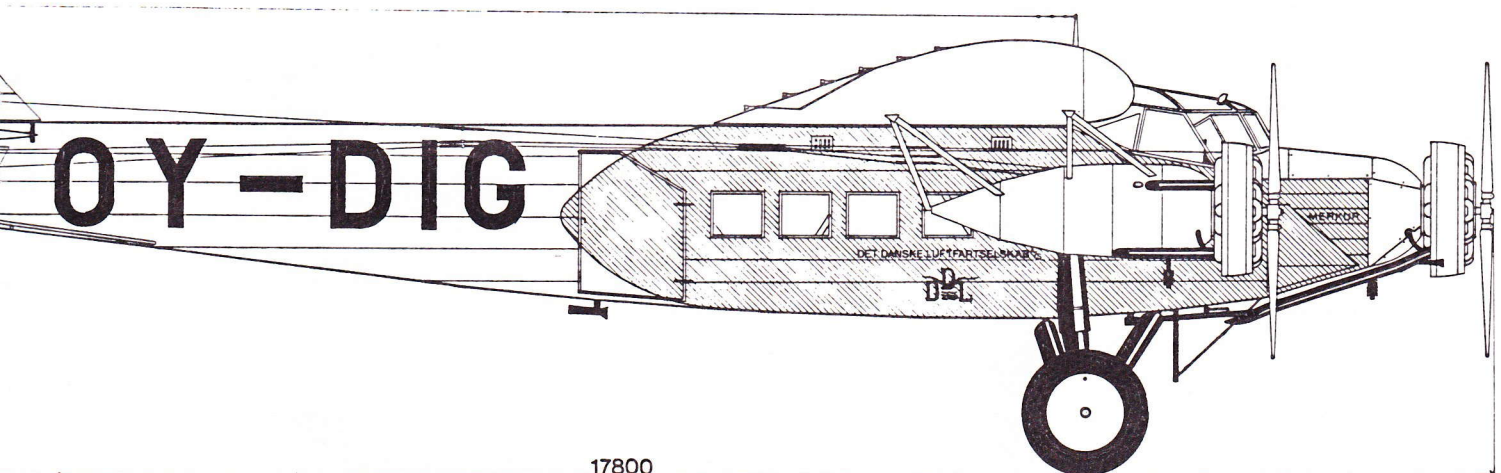
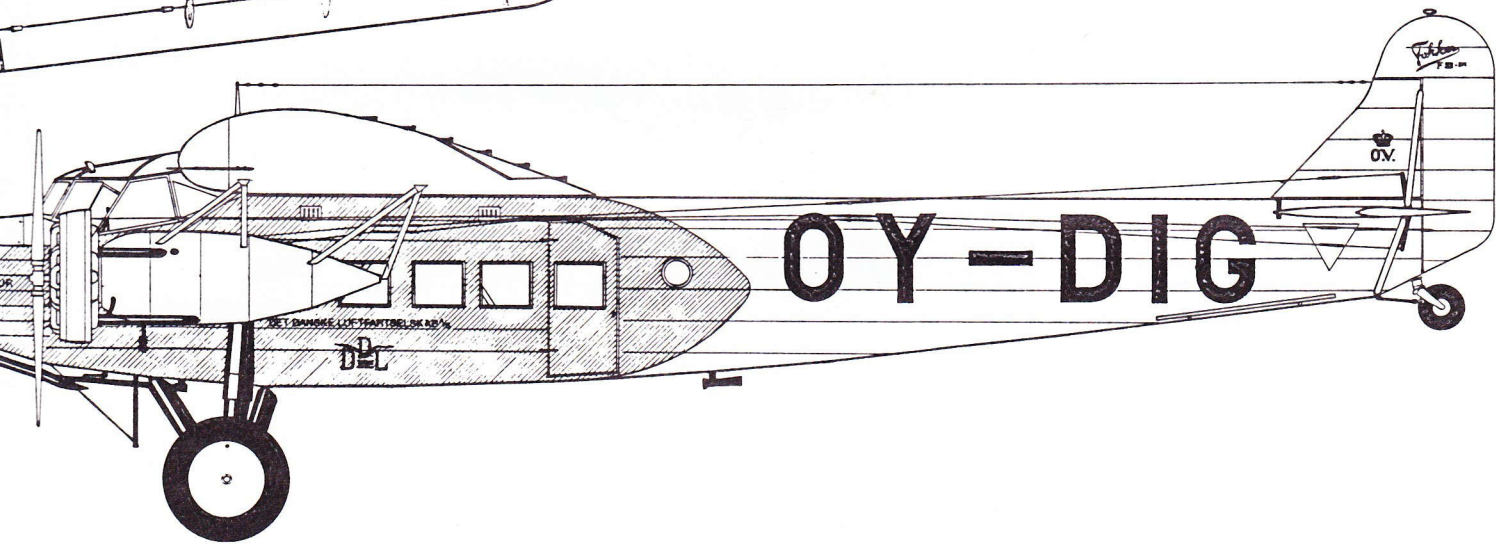
Registreringsbogstaver og monogram på aluminiumbund, sorte.

Registreringsbogstaver på underside af vinge, sorte med hvid kant.

Tekst på kropsider (rød bund), gul.

Førekabine, motorskærme, naceller og hjulskærme aluminium.

DIG



17800

RC-Stævnekalender

Dato – stævne – klub – kontaktmand – udtagelse – reservedag



Kunstflyvning

- 28/4 **JM Kunstflyvning**
A + B + C + Jumbo. Midtjysk MFK, Ove Hansen, 97 22 46 23. UT: NM-91, VM-91. Min. 2 pr. kl.
- 19-20/5 **Falcon Cup F3A A + B + Jumbo.** Falcon, Svend Plougstrup, 57 38 94 35. UT: VM-91, NM-91. Min. 2 pr. kl.
- 27/5 **Kunstflyvning Klasse C.** NFK, Finn Lerager, 42 27 86 06. Min. 3.
- 9-10/6 **SM F3A A + B + C + Jumbo.** Dragsholm RC Klub, Niels Leitritz, 53 46 83 08. UT: VM-91, NM-91. Min. 2 pr. kl.
- 18/8 **DM Kunstflyvning A + B + Jumbo.** Haderslev RC, Anders Rasmussen, 74 65 32 23. UT: VM-91, NM-91. Min. 2 pr. kl.

Svæveflyvning Højstart (F3B)

- 29/4 **Gudenå Open.** MFK-Gudenå, Per Nymark, 86 41 50 52. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
- 20/5 **Filskov Cup Svævefl.** Nuserne. Heinrich Jørgensen, 75 32 46 14.
- 27/5 **Als Cup.** SMK, Per Hinrichsen, 75 43 12 60. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
- 16-17/6 **DM-Højstart.** BMC, Torben Rasmussen, 86 15 97 62. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
- 28/6-1/7 **NM-Højstart.** Frederikshavn MFK.
- 16/8 **BMC-Open.** BMC, John Rasmussen, 86 29 49 36. UT: NM-91, VM-91, PK-90.
- 1/9 **JM-Højstart.** SMK, Peer Hinrichsen, 74 43 12 60. UT: NM-91, VM-91, PK-90. Res. 2/9.

Svæveflyvning Skrænt (F3F)

- 1/4 **Expert Cup.** NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42. UT: NM-91, Viking-92, PK-90.
- 14/4 **Påskeskrænt.** Thy RC-Klub, Jørgen Larsen, 97 93 62 61. UT: NM-91, Viking-92, PK-90. Res. 15/4.
- 28/4 **SM-Skrænt.** NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42. UT: NM-91, Viking-92, PK-90. Res. 29/4.
- 12/5 **JM-Skrænt.** Thy RC-Klub, Knud M. Hebsgård, 97 92 02 93. UT: NM-91, Viking-92, PK-90. Res. 13/5.
- 16/9 **Mols Cup.** BMC, Torben Rasmussen, 86 15 97 62. UT: NM-91, Viking-92, PK-90.
- 21/10 **NFK Open.** NFK, Carsten Berg Christensen, 42 29 08 42. UT: NM-91, Viking-92, PK-90.
- 3/11 **DM-Skrænt.** Thy RC-Klub, Jørgen Larsen, 97 93 62 61. UT: NM-91, Viking-92, PK-90. Res. 4/11.

Svæveflyvning 2-Meter

- 22/4 **Sjællands Cup.** Stig Christens
- 6/5 **Postkonkurre**
Høj Rasmusse
20/5.
- 11/5 **2m + Open s**
MFK, Torber
- 19/5 **NFK 2m Cup**
Christensen, 4
- 10/6 **SMSK Cup 2**
31 78 66 04.
- 17/6 **Sjællands Cu**
MFK, Jens Fr
- 4-5/8 **Nordjysk Mes**
MFK, Børge l
(efter 17: 98 9
- 11/8 **NFK 2m Cup.**
Christensen, 4
- 25-26/8 **DM 2m.** Holb
stensen, 53 43
- 9/9 **Sjællands Cu**
vere, Jens Pet
- 23/9 **Sjællands Cu**
sen, 31 78 66 0

r 1990

– min. delt.antal



2m Holbæk MFK,
en, 53 43 77 41.
nce 2m. SMSK, Steen
n, 42 45 17 44. Res:

ævekonk. Kalundborg
Schmidt, 53 51 45 51.
NFK, Carsten Berg
2 29 08 42.
n. SMSK, John Olsen,

2m. Vordingborg
ederiksen, 53 79 94 43.
terskab 2m. Hjørring
Martensen, 98 92 27 10
(80 28).

NFK, Carsten Berg
2 29 08 42.
æk MFK, Stig Chri-
77 41.

2m. Borup Modelfly-
er Jensen, 53 62 64 74.

2m. SMSK, John Ol-
4.

Skala

- 28-29/4 **Dommerseminar.** Styringsgruppen, Benny Juhlin, 31 60 29 37
- 13/5 **Skala-træf.** Brønderslev MFK. Jan Laursen, 98 28 24 48.
- 13/5 **Skala-træf.** Sønderborg MFK. Hans Chr. Rokahr, 74 42 01 46.
- 13/5 **Skala-træf.** Vestfyns MFK. Bent Halvorsen, 64 43 24 77.
- 13/5 **Skala-træf.** Modelflyveklubben Falken, Arne Hansen, 55 45 30 86.
- 20/5 **Skala-træf.** Grenå MFK, Niels Bille, 86 33 91 95.
- 23/6 **Skala-træf.** Viborg RC Klub, Lars Pilegård, 86 61 59 51.
- 1-2/9 **DM, alle klasser.** NFK, Jørgen Gammelgård, 42 85 87 44. UT: Internat. stævner. Min. 3 pr. kl. Res. 8-9/9.

Helikopter

- 21/4 **Dommerkursus.** Falcon, Peter Wædeled, 75 58 37 89.
- 24-27/5 **Heli-fly-in.** Filskov, Benthe Nielsen, 75 88 54 54.
- 25/5 **Heli-fly-in F3C A.** Nuserne, Benthe Nielsen, 75 88 54 54. UT: VM-91. Res. 27/5.
- 4-5/8 **Heli-træf F3C.** Zero, Rasmus Thorsen, 54 60 21 27. UT til VM 1991.
- 1-2/9 **DM Helikopter F3C A + B.** Falcon, Peter Wædeled, 75 58 37 89.
- 20-21/10 **Begynderseminar.** Styringsgruppen, Benthe Nielsen, 75 88 54 54.

Øvrige arrangementer

- 28/4 **Elektroflyvetræf.** EFK-87, Bertel Tangø, 42 98 67 20. Res. 29/4.
- 12/5 **Hobbyflyvetræf.** Ry Mfk., Henning Sørensen, 86 92 73 81.
- 12/5 **Kobratræf.** Haslev Mfk., Niels Albertsen, 56 31 19 04.
- 26/5 **Firkløvetræf.** Viborg RC, Lars Pilegård, 86 61 59 51.
- 26-27/5 **Ducted Fan Træf.** Vamdrup Flyveplads, Arvid Jensen, 54 85 96 95.
- 27/5 **Opvisning i Radioflyveklubben.** RFK, Ole Hilmer Petersen, 46 75 52 14.
- 2-5/6 **Jumbotræf.** Nuserne, Erik Sallingboe, 75 86 51 36.
- 9/6 **Åbent Hus.** Kjellerup RC, Sigurd Rasmussen, 86 88 17 36.
- 9-10/6 **Hobbyflyvetræf.** Naskov, Niels Erik Robbers, 53 92 81 96.
- 16/6 **Hobbyflyvetræf.** Haslev Mfk., Niels Albertsen, 56 31 19 04.
- 17/6 **Hobbyflyvetræf.** KFK, Ole Sandkvist, 42 16 13 45.
- 17/6 **Fly For Fun.** Mfk Gudenå, Ivan Larsen, 86 42 02 23.
- 23/6 **Toptræf.** Viborg RC, Lars Pilegård, 86 61 59 51.
- 30/6-15/7 **Sommerlejr for begyndere.** Falcon, Peter Wædeled, 75 58 37 89.
- 4-5/8 **10 års Jubilæumsshow.** Grenå Mfk., Niels Bille, 86 33 41 95.
- 12/8 **Luftshow.** Brønderslev, Jan Laur- sen, 98 28 24 48.
- 26/8 **Luftshow.** Sønderborg Mfk., Peer Hinrichsen, 74 43 12 60.
- 15/9 **Elektroflyvetræf.** EFK-87, Bertel Tangø, 42 98 67 20. Res. 16/9.

← robbe

NYHEDER 1990

Årets RC-nyhed ...

← robbe

FUTABA F-14



Et multioptions RC-anlæg i F-seriens flotte design.

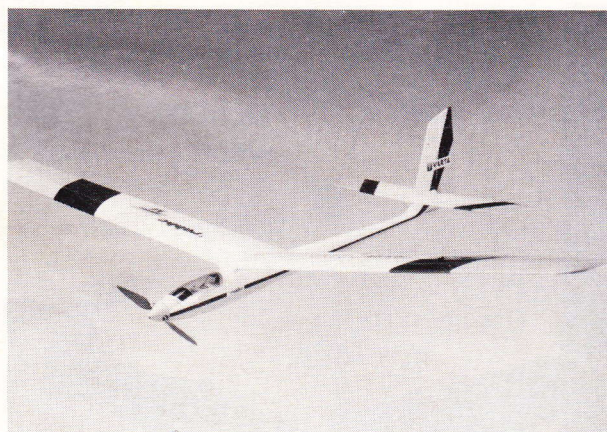
Et første resultat af det nye stærke samarbejde:
robbe Futaba.

Anlægget har utrolig mange muligheder:
læs herom i robbe hovedkatalog 90.

Dette prisbillige anlæg kan leveres ca. midsommer.

Pladsen i denne annonce tillader ikke tilnærmelsesvis en gennemgang af robbe 90 nyhederne. Vi har valgt kort at vise et anlæg og to modeller. Det komplette nyhedsprogram fremgår af robbes nyhedskatalog 90 på 144 sider eller af robbes hovedkatalog 90 på 612 sider.

Køb et af disse hos din forhandler, der allerede har dem på lager.



VARTA FLY

Elektrosvævefly med komplet elektrosæt.
Spændvidde: 1800 mm.
Levering: Omgående.



BINGO E

Elektro motormodel, der kan bygges meget hurtigt.
Spændvidde: 1200 mm.
Levering: Omgående.

Generalagentur, import & engros (intet salg til private):

Maaetoft, Postboks 3008, 8900 Randers, tlf. 86 44 75 44