

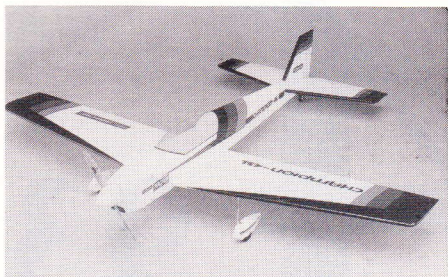
Modelflyve

Nyt 4 93

August • 17. årgang
Kr. 29,50

RADIOSTYRING • FRITFLYVNING • LINESTYRING





Champion 45 I NU kr. 1098,-

DIVERSE TIL HOBBYRUMMET

Cyano 25 g tynd/tyk	kr. 45,-
Resin lim, slibbar	kr. 35,-
RC model lim til PVC o.l.	kr. 35,-
Epoxi 200 g	kr. 85,-
Uhu Hart	kr. 15,-
Dope pr. liter (AB Dope)	kr. 90,-
T pinde pr. pose	kr. 18,-
Foliejern	kr. 398,-
Propel, afbalancer, fra	kr. 16,-
Cover king 250 ml.	kr. 85,-
Balsa Loc 110 ml.	kr. 33,-
Knæk-af-kniv lille	kr. 5,-
Knæk-af-kniv stor	kr. 10,-
Baber blads sav	kr. 18,-
Balsa høvl	kr. 49,-
Kniv No 1	kr. 22,-
Hængsel-skæresæt	kr. 39,-

Castrol MSSR, pr. liter	kr. 63,-
UK Aresynth 5 l.	kr. 385,-
Methanol pr. liter: op til 30 l.	kr. 9,-
- rabat ved større mængde (afhentet)	
Nitro 1/2 l.	kr. 135,-

TIL MODELLEN

Solar span fra (pr. meter)	kr. 30,-
Solar kote fra (pr. meter)	kr. 33,-
Solar tex fra (pr. meter)	kr. 40,-
Oracover fra (pr. meter)	kr. 35,-
Hængsler 10 stk.	kr. 14,-
Rørhorn 2 stk.	kr. 9,-
Kugle link 2 stk.	kr. 8,-
Tanke fra	kr. 22,-
Sullivan kabler fra	kr. 42,-
Hjul alle størrelser fra	kr. 11,-
Servoer standard alle anlæg 4 stk.	kr. 600,-
Spinner alle størrelser (plast) fra	kr. 11,-
Alu spinner fra	kr. 65,-

Graupner propler også 3 bladet: Master
Aircsrew, APC, Menz, Nyt Star propel.

TIL STARTKASSEN

12 volt 6,5 ah tørakku	kr. 298,-
Glød klemme alm.	kr. 20,-
Glød klemme komplet	kr. 40,-
Glød klemme metal, fastsiddende ..	kr. 42,-
Power panel fra	kr. 250,-

DJURS HOBBY

v. Valter Hansen
Nørregade 4 · 8500 Grenå
Giro 9 72 92 08

Tlf. 86 32 66 03

Telefontid: 14 - 17
(lørdag 10 - 12)



Fun Fighter, tilbud frakr. 575,-

Rossi Glød nr. fra 18 - 35	
OS rør nr. 0	kr. 30,-
OS rør nr. 7	kr. 60,-
OS rør nr. 8	kr. 42,-
OS rør Fire takt	kr. 50,-
Brændstofpumpe, 2 vejs pumpe	kr. 159,-
Brændstoffdunk med pumpe	kr. 250,-
Gummifinger	kr. 18,-
X nøgle 8-9-10-11	kr. 42,-
Brændstoffiltre, delbar	kr. 23,-
El starter fra	kr. 350,-

Tilbud på SCEN/PM-modeller

OS MOTORER

Saito, Magnum, Webra, Qurada.
Mute sæt (ekstra dæmper) fra.....kr. 89,-
Byggesæt fra DB, Multiplex, Carl Goldberg,
Graupner, Robbe PM Models + flere
RC-anlæg fra Graupner, Multiplex og Futa-
ba/Robbe
Servo + kabler til samtlige anlæg på la-
ger.

MULTIPLEX - FLAIR FRA MIDTSJÆLLANDS HOBBYHANDEL



DE NYE
MULTIPLEX EUROLINE RADIOANLÆG
ER BEGYNDT AT KOMME.

Multiplex Euroline 20 20	kr. 2363,-
Multiplex Euroline 10 20	kr. 1776,-
Heitec Mini servo HS-80 MG	kr. 398,-



Nyt fra Flair Fokker D VII
- vingelængde 155 cm.

**WITZEL
HOBBY**

SCT. HANSGADE 38 - 4100 RINGSTED

TELEFON 57 67 30 92

ÅBNINGSTIDER: HVERDAGE 11-17.30 - LØRDAG 9-13



GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

MODELLER OG MATERIALER TIL UNDERVISNINGSBRUG

Balsaplader:

1,0 mm	kr. 10,00
1,5 mm	kr. 11,00
2,0 mm	kr. 12,00
3,0 mm	kr. 14,00
4,0 mm	kr. 16,50
5,0 mm	kr. 18,00
6,0 mm	kr. 20,00
8,0 mm	kr. 24,00
10,0 mm	kr. 27,00
15,0 mm	kr. 35,00
20,0 mm	kr. 45,00
30,0 mm	kr. 68,00

Balsatrekantlister:

5x5	kr. 3,00
10x10	kr. 5,50
15x15	kr. 8,00
20x20	kr. 11,00

Balsabagkantlister:

4x20	kr. 5,00
4x30	kr. 6,00
5x20	kr. 6,25
5x30	kr. 7,25
6x25	kr. 8,00
6x35	kr. 8,00
6x40	kr. 8,25
8x25	kr. 8,00
8x35	kr. 12,25
8x40	kr. 13,75
10x30	kr. 12,25
10x40	kr. 14,50
10x50	kr. 15,50
12x50	kr. 16,50
15x40	kr. 16,50
15x50	kr. 19,00

Balsalister:

5x5	kr. 2,00
6x6	kr. 2,00
8x8	kr. 3,00
10x10	kr. 5,00
15x15	kr. 9,00
20x20	kr. 14,00

Rundstokke Bøg:

3 mm	kr. 2,00
4 mm	kr. 2,25
5 mm	kr. 2,50
6 mm	kr. 2,75
8 mm	kr. 3,50
10 mm	kr. 5,00

Fylister:

2x2	kr. 2,25
2x5	kr. 2,50
2x7	kr. 2,50
2x10	kr. 2,50

3x3	kr. 2,50
3x5	kr. 2,50
3x6	kr. 2,75
3x8	kr. 2,75
3x10	kr. 3,50
3x15	kr. 3,75
4x4	kr. 2,75
4x7	kr. 3,00
4x10	kr. 3,00
5x5	kr. 4,00
5x8	kr. 4,00
5x10	kr. 4,50
5x15	kr. 6,00
5x20	kr. 7,00
6x6	kr. 3,25
6x8	kr. 3,50
8x8	kr. 6,00
10x10	kr. 7,50

Krydsfiner 500 mm:

0,4 mm 10 x 50cm	3-lags	kr. 21,00
0,4 mm 20 x 50cm	3-lags	kr. 42,00
0,6 mm 10 x 50cm	3-lags	kr. 15,00
0,6 mm 20 x 50cm	3-lags	kr. 30,00
0,8 mm 10 x 50cm	3-lags	kr. 14,50
0,8 mm 20 x 50cm	3-lags	kr. 29,00
1,0 mm 10 x 50cm	3-lags	kr. 14,50
1,0 mm 20 x 50cm	3-lags	kr. 29,00
1,5 mm 10 x 50cm	3-lags	kr. 14,50
1,5 mm 20 x 50cm	3-lags	kr. 29,00
2,0 mm 10 x 50cm	4-lags	kr. 15,00
2,0 mm 20 x 50cm	4-lags	kr. 30,00
2,5 mm 10 x 50cm	5-lags	kr. 16,75
2,5 mm 20 x 50cm	5-lags	kr. 33,50
3,0 mm 10 x 50cm	6-lags	kr. 21,00
3,0 mm 20 x 50cm	6-lags	kr. 42,00
4,0 mm 10 x 50cm	8-lags	kr. 24,50
4,0 mm 20 x 50cm	8-lags	kr. 49,00
5,0 mm 10 x 50cm	10-lags	kr. 27,75
5,0 mm 20 x 50cm	10-lags	kr. 55,50
6,0 mm 10 x 50cm	12-lags	kr. 34,25
6,0 mm 20 x 50cm	12-lags	kr. 68,50

Pianotråd:

0,8 mm 1 m	kr. 1,00
1,0 mm 1 m	kr. 1,50
1,5 mm 1 m	kr. 2,25
2,0 mm 1 m	kr. 2,75
2,5 mm 1 m	kr. 4,00
3,0 mm 1 m	kr. 5,25
4,0 mm 1 m	kr. 7,00
5,0 mm 1 m	kr. 12,00
6,0 mm 1 m	kr. 18,50

Messingrør:

2,5 mm 1 m	kr. 6,50
3,0 mm 1 m	kr. 7,25
4,0 mm 1 m	kr. 8,50
5,0 mm 1 m	kr. 11,00
6,0 mm 1 m	kr. 12,50
7,0 mm 1 m	kr. 16,00
9,0 mm 1 m	kr. 27,50
11,0 mm 1 m	kr. 30,00

Lim - Lak - Dope:

Wiccoll-universal 110 g	kr. 18,00
Wiccoll-expres 110 g	kr. 22,00
Wiccoll-expres 280 g	kr. 30,00
Wiccoll-super 110 g	kr. 26,00
UHU Hart lim 35 ml	kr. 10,00
Sig Bond hvid lim 110 g	kr. 28,00
Greven cyano A tyndfl. 10 g	kr. 32,00
Greven cyano A tyndfl. 25 g	kr. 55,00
Greven cyano B tykfl. 10 g	kr. 32,00
Greven cyano B tykfl. 25 g	kr. 55,00
Greven plasti polystr. 25 g	kr. 18,00
Greven epoxy 30 min 100 g	kr. 47,00
Greven epoxy 30 min 200 g	kr. 80,00
R G epoxy 5 min 100 g	kr. 42,00
R G epoxy 5 min 200 g	kr. 70,00
Isarplast L530	kr. 13,00
SIG Stix-it. termo lim 470 ml	kr. 70,00
Stabilitexpres 30 g	kr. 44,50
Balsaprimer 1/4 l	kr. 64,00
SIG Sanding Sealer porefyller	kr. 38,00
Model Lite letspartel 240 ml	kr. 55,00
Sig Lite-coat. lavt krymp. dope	kr. 40,00
Extron Dope 1/4 l	kr. 35,00
Extron Dope 1 l	kr. 98,00
PU lack spray 400 ml	kr. 58,00
PU lack på dåse 110 ml	kr. 32,00

Beklædningsmaterialer:

Japanpapir 12 g fil. farver fra	kr. 4,50
Japanpapir 21 g fil. farver fra	kr. 5,25
Oracover Polyesterfolie pr. m fra	kr. 37,00
Solartex pr. m	kr. 40,00
Wik Nylon 2qm	kr. 70,00
SIG Koverall 122x91	kr. 40,00
SIG Koverall 122x183	kr. 70,00

Værktøj:

T-Pins 25 mm 100 stk.	kr. 23,00
T-Pins 32 mm 100 stk.	kr. 25,00
Listeskærer	kr. 70,00
Balsahøvl	kr. 50,00
Hængselknivsæt	kr. 50,00
Sandvik slibeklods lille	kr. 41,75
Sandvik slibeklods stor	kr. 63,25
Sandvik hobbyfil	kr. 30,00
Sandvik rasper	kr. 75,00
X-Acto kniv No 1	kr. 20,00
X-Acto knivsæt	kr. 160,00
Maxicraft boremaskine sæt 12v	kr. 295,00
Gevindbakke 2 mm	kr. 80,00

Modeller:



Blue Phoenix 2 m RC svæver	kr. 280,00
Riser 2 m RC svæver	kr. 350,00
Spirit 2 m RC svæver	kr. 395,00
Cikada Fritflyver	kr. 110,00
Termik Fritflyver	kr. 110,00
Balsar Fritflyver	kr. 130,00
Høkan Fritflyver	kr. 60,00
Lærken Fritflyver	kr. 80,00
Robin Gummimotormodel	kr. 110,00
Blue Stick 20 RC motormodel	kr. 360,00
Robbe Charter RC motormodel	kr. 560,00
Graupner Taxi II RC motormodel	kr. 550,00

Ny Titan motor

Den nye ZG 45 SL er en pålidelige kompakt benzinsmotor med meget høj ydelse, der også med fordel vil kunne anvendes i 2 meter kunstflyvningsmodeller. Vægt: 1850 g, Cylindervolume: 45 ccm, Ydelse: 3,9 PS.
Pris kr. 2860,00

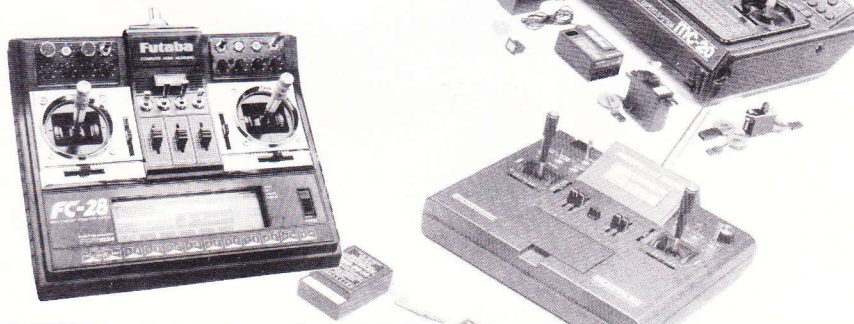
VI TAKKER for den store interesse der var omkring vort åbent-hus-arrangement, og tak for alle de flotte gaver.

Helikopteren blev vundet på lod nr. 133.

Nyt fjernstyringsanlæg

Spørg Avionic til råds hvis du tænker på at anskaffe dig nyt radioanlæg. Du vil hos os altid få et godt tilbud, og vi har altid et stort udvalg i FUTABA, GRAUPNER - og MULTIPLEX på lager.

De nye modtagere fra FUTABA er nu på lager.



Agenturer:

R&G Glas og Epoxy · ORACOVER · EXTRON · KAVAN · SIG · Chris Foss · MFA Englang · FLAIR · Airfly Modelle · Rødel Modell · J. Perkins · Gleichauf · Hobbyträ · Greven · Jamara · Aeronaut · IKARUS

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

Se også annonce i bladet side 52

■ AVIONIC ■ • Frichsvej 25 • 8464 Galten • Tlf. 86 94 60 88 • Fax. 86 94 62 88

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

Graupner NYT...

Det længe ventede supplement til rækken af GRAUPNER computer RC-anlæg, mc-16/20 og mc-14, er nu på lager i Danmark. Se alle detaljerne i GRAUPNERS nyhedskatalog N-93 og se sættene hos din forhandler. De kan meget mere, og koster meget mindre end du tror.

mc-16/20 har en ny lynhurtig 10-bit CPU. Den kan programmeres med 20 forskellige modeller, eller du kan have mange forskellige versioner af den samme model.

mc-16/20 er RC-anlægget for den ambitiøse pilot, der vil kunne det hele uden at skulle betale en større formue for sit RC-anlæg.



mc-14 er markedets billigste computer RC-anlæg med display.

Et up to date anlæg hvor de erfaringer GRAUPNER/JR har gjort med computeranlæg igennem otte år er indbygget.

Alle tiders anlæg for førstegangskøberen af computeranlæg eller for begynderen.

Anlægget koster ikke meget mere end et traditionelt anlæg – prisen er under kr. 2.000,-.



SUPERKVALITET FRA Graupner

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 GIVER SIKKERHED • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG •

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

Modelflyve Nyt 4/93



REDAKTION:

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

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

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

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

Medarbejdere ved dette nummer:

Arvid Jensen, Steen Høj Rasmussen,
Tomas Nielsen, Leif Paulsen, Ole
Steen Hansen, Hans Rabenhøj,
Tommy Olsen, Ole Hilmer Petersen,
Niels Erik Robbers, Håkan Östmann,
Jens Geschwendtner.

Redaktion:

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

Ekspedition:

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

Annonceekspedition:

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

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund
Hans Jørgen Kristensen, formand
Ballehøjvej 34, 6100 Haderslev

Abonnement og løssalg:

Abonnement for 1992 koster i Dan-
mark 172,- for alle 6 numre. I de øvrige
nordiske lande er prisen kr. 182,- og i
det øvrige udland kr. 172,- + forsæn-
delsesudgifter.
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.

Oplag: 4.700 eksemplarer

Produktion:

a-offset, Holstebro

Materiale til Modelflyve Nyt:

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

Oplysninger og meninger

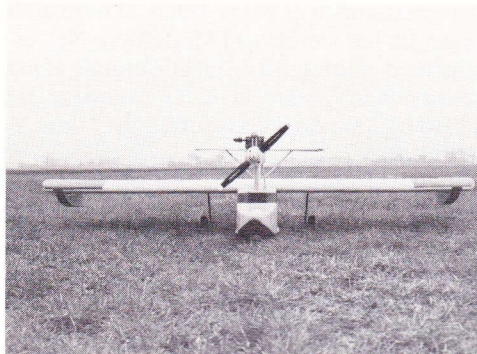
fremst i Modelflyve Nyts artikler står
for artikelforfatterens egen regning og
dækker ikke nødvendigvis
redaktionens opfattelser.

Redaktionen sluttet d. 11/6 1993
Dead-line for nr. 5/93 d. 23/8 1993
Nr. 4/93 udkommer d. 10/10 1993

Noter	side 6	Lav din egen motor	side 32
Den første Jumbo.....	side 8	Luis Petersen giver denne gang anvisning på fremstilling af bagdækslet.	
Tomas Nielsen fortæller om bygning og flyvning med en noget usædvanlig jumbomodel.		Fra cirklen	side 33
Fotografering af modelfly.....	side 10	Nye FAI-regler – Sådan flyver man race – 0,8 ccm russermotor.	
Leif Paulsen giver råd og vejledning.		Referater	



Linestyring	side 36	Personalia	side 46
RC-flyvning	side 40	RC-Unionen	
Official stævnekalender	side 47	Orientering fra RC-Unionen	side 47
Indbydelser	side 47	Orientering fra styringsgrupperne	side 48
Linestyringsunionen		Danske og internationale konkurrencer	side 50
Indbydelser	side 50	Oplagsstavlen	side 51
Falkens Badeland.....	side 15	Koncentration	side 56
En pinsearrangement for de vandflyvelystne.		Modelflyvning i skolen	side 16
Hans Rabenhøj har udviklet en modelserie, som egner sig godt for efterskolen og andre skoleformer.		Auster J 1	side 18
Tommy Olsen fortæller om bygning af og flyvning med denne type fra D.B. Model.		Elektrotræf på Sjælland	side 20
Elektroflyveklubbens træf havde det største antal deltagere nogen sinde.		Produktinformation	side 22
Kølerør – Hektoptelt elmotor – Markeringslys – Akkukontrol – Bordcomputer.		Læserbrev – og svar	side 23
Blue Stick 20	side 24	NERO Seamaster	side 26
Ole Hilmer Petersen har testet dette byggesæt fra Hobbyträ.		Niels Erik Robbers har leveret byggevejledning og tegninger til et lidt utraditionelt vandfly.	



*Materiale til
Modelflyve Nyt nr. 5/93
skal være grenredaktørerne
i hænde senest den
23. august og til nr. 6/93
senest den 22. oktober.*

Forsidebilledet: Ole Steen Hansen har foto-
graferet sin Berliner.

NOTER



Jetmotor

Sidste nummers efterlysning af H.F. Frederiksen har opklaret mysteriet om en af de første jetmotorer i Danmark.

Henry Frank Frederiksen ringede og forklarede, at han i 1948 var blevet kontaktet af Greig i Odense og havde fået til opgave at oversætte og gentegne en amerikansk jetmotor, vistnok fra Model Airplane News. Der var, så vidt han vidste, ikke blevet produceret nogen efter tegningen, idet opbygningen af kompressoren med svejste tynde vinger var meget svært på den tid.

LuP

JPX gasturbine

Det franske firma bag de første kommercielle gasturbiner er nu på vej med en større gasturbine, T 280, for modeller mellem 12-15 kg. Prototypen, der er ved at blive testet, er kun lidt større end T 240, som vi kender.

Den nye turbine har følgende data: Længde 355 mm, Ø 120 mm, vægt 2,1 kg, tryk 8 kg statisk ved 100.000 omdr.

Arvid Jensen

FD-3 gasturbine

Kurt Schrecklings kendte turbine vil nu blive sat i produktion hos Schneider-Sanchez, Østrig. FD-3 turbinen kommer med elektronik, som styrer brændstof/omdrejninger og temperatur.

Har man lyst til mere information, kontakt så selv:

Schneider-Sanchez
Am Grünen Weg 5
A-8813 Sl. Lambrecht
Østrig

Arvid Jensen

International modelflyvedag i Tarp

MFC-Tarp afholder igen i år deres årlige luftshow for modelflyvere. Det foregår den 15. august.

Modelflyvepladsen er – som de selv skriver – egnet for stormodeller, og der er gode camperingsmuligheder.

Der er mulighed for at træne om søndagen kl. 10.00-12.00. Opvisningen starter kl. 14.00 og varer til kl. 18.

Anmeldelse om deltagelse er mulig indtil kl. 11.00.

Husk udvidet forsikring, som tegnes til kostpris gennem RC-unionens sekretariat.

Da vi har fået invitationen fra MFC-Tarp så sent, er den eneste mulighed på nuværende tidspunkt for at få klaret forsikringen, at man sender en check – men kontakt i alle tilfælde RC-unionens sekretariat.

Om lørdagen er der musik og dans ved lejrbalet.

Kort til pladsen kan fås tilsendt ved henvendelse til Max Honnecker, Th. Thomsens Str. 11, D-2399 Tarp. Tlf. 04638-457.

Al

Det tyske Mesterskab

Den 4. og 5. september afholder Modellflug-Club Tark Det tyske mesterskab i kunstflyvning. Det er den sidste delkonkurrence i De tyske Mesterskaber, og konkurrencen afholdes sammen med Det Tyske Modelflyveforbund.

Konkurrencen starter den 4. september kl. 10.00 og forventes afsluttet den 5. september kl. 12.00. Der bliver fløjet i klasse A og B.

Konkurrencen er også åben for danske piloter.

Deltagelse betales af MFC-Tarp. Tilmelding til Modellflug-Club Tark e.V., Bahnhofstrasse 14, D-2385 Schuby, Tyskland.

Al

Svæveflyvning i New Zealand

Mr David Griffin fra Christchurch i New Zealand skriver i R/C Soaring Digest bl.a., at der ved de nationale svæveflyvemesterskaber i marts 93 var 40 F3B piloter som deltagere ud af en befolkning på ca. 3 millioner.

Der flyves også med el-modeller i New Zealand. Konkurrencen minder om den engelske Elektroslot, hvor der flyves 3 flyvninger á 7 min. på det samme 7-cellede batteri og landes i en 15 m Ø cirkel.

David Griffin skriver også, at NU har de en 2m klasse. Det skyldes de danske 2m regler, som de lærte at kende gennem SMSK's 2m VM Postkonkurrence i 1992. 2m klassen har så stor en tilgang, at han ikke har set eller hørt om noget lignende i sin tid som modelpilot.

Er der nogen blandt MFN's læsere, der kommer til New Zealand på ferie, er man meget velkommen til at kontakte David Griffin på tlf. 00 64 3 3229 508.

SHR

Efterlysning fra Sydafrika

Mr. Cameron Ninham fra Sydafrika søger i R/C Soaring Digest information om en flyvende vinge, der hedder SCORPIO II, der skulle være konstrueret af en dansker ved navn Mads Bendt. Den flyvende vinge er lavet i skum og beklædt med brunt papir.

Hvis konstruktøren stadig er blandt MFN's læsere, eller der er andre, der kender eller har en beskrivelse af denne model, kontakt da:

R/C Soaring Digest
P.O. Box 2108
Wylie, TX 75098-2108
U.S.A.

eller

Steen Høj Rasmussen
Tjørnehusene 20
2600 Glostrup
Tlf. 4245 1744 efter 17.30.

Jeg formidler gerne informationerne.

Efterlysning

Da det efterhånden er længe siden, at flere af de modeller, RC-Unionen sælger tegninger til, har været vist i Modelflyve Nyt, er vi blevet opfordret til at lave en oversigt med et fotografi og en lille omtale af hver model.

I redaktionen synes vi, at det er en god idé; men da de fotografier, der bringes her i bladet, almindeligvis returneres til dem, der har taget dem, så har vi ikke noget fotoarkiv.

Derfor vil vi gerne opfordre piloter, der på et eller andet tidspunkt har bygget en model efter en tegning fra RC-Unionen, og som har et godt billede af den, om at sende det sammen med en kort beskrivelse af deres mening om modellen til

Redaktør Poul Møller
Morbærvænget 9, Fensmark
4700 Næstved.

På forhånd tak!

Flybogs-katalog

Der skrives meget om fly og flyvning. Det meste af det er på udenlandsk – engelsk eller tysk; men der er dog også en hel del på dansk.

Det kan være svært at få oversigt over, hvad der egentlig er til at købe herhjemme. Men nu har den af de danske boghandlere, der har mest flylitteratur på sine hylder – og altså både dansk og udenlandsk – givet alle interesserede en god håndsrækning. Det er Nyboder Boghandel i København, der har udarbejdet et nyt katalog over, hvad man har på lager, og de fleste flyentusiaster vil nok blive forbavsedede over, at så meget kan fås, uden at man selv skal i gang med en ofte besværlig indkøbsprocedure fra udlandet.

Dette omfattende katalog omfatter bøger både om den militære flyvning og på det civile område såvel om den erhvervsmæssige som om den sportslige og mere hobbybetonede flyvning, og det er værd at bemærke, at kataloget efter anmodning tilsendes ganske gratis.

Man skal blot henvende sig til
Nyboder Boghandel
St. Kongensgade 114
1264 København K
Tlf. 33 32 33 20.

Nordsjællands Fjernstyringsklub

NFK, som er Danmarks største Modelflyveklub, har fået sit eget klubblad. Man må sige, at det var vel egentlig heller ikke for tidligt. Klubben har i dag over 110 medlemmer.

Et citat fra lederen i det første nummer kan det være på sin plads at bringe her, da det er nogen lunde det samme, der gælder i forholdet til Modelflyve Nyts læsere. Det er det nye blads redaktør, Lars Holte, der bl.a. skriver:

»Nu mener jeg ikke, at et klubblad skal være én persons arbejde, for så dør det ganske stille af sig selv.

Med andre ord skal det skrives af medlemmerne. »Redaktøren« skal kun sørge for, at det kommer i bladet«.

Al

Forsinket Mosquito

Vi lovede i sidste nummer, at artiklen om bygning af og flyvning med Mosquito-modellen ville blive fortsat i dette nummer.

Vi kan ikke helt stå ved dette løfte. Fortsættelsen kommer ikke før i næste nummer.



Fjernstyrede fly i alle størrelser bruges mere og mere til en lang række formål, men først og fremmest til overvågning og såvel civilt som militært.

På billedet, der er taget på årets store luft- og rumfartsudstilling i Paris i juni, ses et udvalg af droner på den israelske stand. Den forreste bærer en radardome på ryggen som de store AVACS-fly, og de andre har avancerede TV-kameraer under kroppen.

(Foto: Aa-N)

Internationalt svæveflyveblad

Hvis der blandt de danske modelsvæveflyvere er nogen, som er interesserede i at læse om modelsvæveflyvning i forskellige lande, specielt de engelsktalende, kan man abonnere på

R/C Soaring Digest
P.O. Box 2108
Wylie, TX 75098-2108
U.S.A.

Prisen er pt. 36,- US dollar for 12 numre sendt som Air Mail.

PS.

Det var R/C Soaring Digest, der var med på ideen og bragt de danske 2m regler, så SMSK's internationale Postkonkurrence 1992 blev en succes fra starten.

SHR

Gigantsvæver

Simon Cocker, der er en kendt engelsk PSS (skala-skræntflyvning) pilot, har i juni/juli-nummeret af Silent Flight skrevet om og vist billeder af sit sidste projekt.

Billederne var nødvendige, da flere tvivlede på, at det kunne være rigtige data, Simon Cocker opgav om den AN22 Mriya, han for tiden bygger på.

Vi kan desværre ikke vise billederne, så Modelflyve Nyts læsere må tro på, at vi citere det engelske blad korrekt, når vi skriver, at skræntsvæveren har et vingefang på 6,5 m og en længde på 5 m. Vægten på den imponerende svæver er ca. 22 kg. Det må være en XXL model.

PNM

OPS 120 DF-motor, 20 ccm

Ovenstående motor er nu testet med Ramtec Fan i en Saab Viggen. Fantastisk kombination. Pris endnu ikke opgivet! Men kom til Holstrebros den 21.-22. august, så vil I kunne se det med egne øjne.

Samtidig har vi hørt, at Mike Cherry fra England vil komme med sin Saab Viggen monteret med JPX gas-turbine, og efter hvad jeg har hørt, bliver det en oplevelse at se denne kombination + andre modeller. Se stævnekalenderen for tilmelding til flyvning og spisning.

Arvid Jensen



Den første Jumbo

Tomas Nielsen fra Nakskov Modelflyveklub har sendt dette indlæg om en noget usædvanlig jumbomodel.

Lidt om baggrunden

Jeg begyndte mærkeligt nok med modelflyvning midt om vinteren, nemlig i februar 91. Men kulden var ingen hindring for en ivrig nybegynder som mig, så jeg lærte det hurtigt, og allerede samme sommer fik jeg A-certifikatet.

Da jeg næsten er lige så ivrig efter at bygge som efter at flyve, har jeg efterhånden prøvet mange forskellige modeller, som bl.a. høj- og lavvingede modeller, hurtige modeller, kunstflyvere, vandfly, tomotorede modeller, skalafly m.m., og pludselig fik jeg så lyst til at prøve noget, der var lidt større, altså en jumbo.

Da jeg jo ikke har prøvet at bygge en stormodel før, var jeg åben for gode råd fra klubbens formand Niels Erik Robbers, som har bygget på en 1/4 skala Spitfire i et par år. Vi fandt sammen ud af, at det skulle være noget i retning af en Big-Lift, men vi skulle bruge nogle tegninger og noget materiale, som helst ikke måtte være for dyrt. Derfor forstørrede vi tegningerne til en TAXI II 2,4 gange (dog ombyggede vi til halehjul) og købte en 2 x 1 m krydsfinerplade på 4 mm tykkelse i den lokale trælasthandel.

Bygning

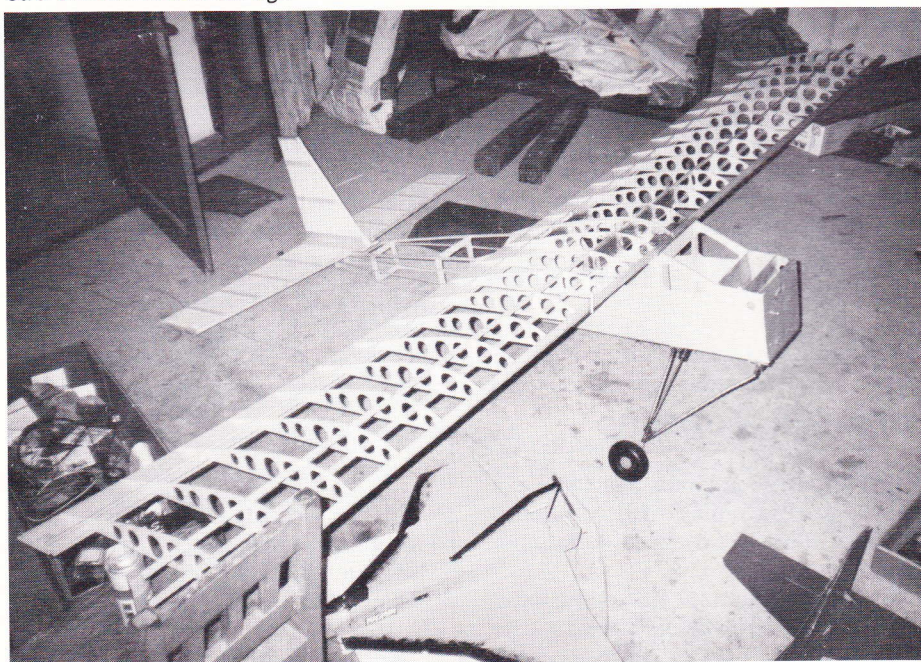
Krydsfineren blev brugt til at bygge det meste af krop og vinger med. Her vil en erfaren modelbygger nok bryde ind og sige, at det bliver alt for tungt. Men ved at bore letningshuller i ribberne, beklæde for- og bagkant med 3 mm balsa og så iøvrigt lave hele bagkroppen af 10 og 6 mm fyrrelister mente vi, at det nok skulle gå. Hver vingehalvdel består af 12 ribber og 2 sæt hovedbjælker i fyr. Profilet lavede vi som et Clark-Y profil for at få så meget løft som muligt.

Sammensætningen af de to vingehalvdele foregår ved, at to aluminiumsrør er fastlimet med glasfiber imellem de to forreste hovedblæker i en skrå vinkel, således at når vingerne bliver sat sammen med to andre aluminiumsrør, som passer ind i de fastlimede rør, har vingen den rigtige V-form. Krængeror blev lavet i den yderste tredjedel af vingen, hvor servoerne også blev anbragt.

Den forreste del af kroppen er af 4 mm krydsfiner med udskæring til vinduer, og den bagerste del blev som sagt lavet af lister. Der er 6 kropsspanter, hvoraf det forreste – altså motorspantet – er 12 mm tykt.

Halen er af 10 mm flamingo, hvor der

Så er skelettet næsten færdigt.



hele vejen rundt er pålimet 6 x 10 mm fyrrelister. Der er desuden limet 6 stk. 20 mm brede balsalister på hver side af både højde- og sideror, som beklædningen kan fastgøres på. Flere forskellige beklædningsmaterialer i forskellige prisklasser blev foreslået, men valget faldt på SOLAR-TEX, som der skulle bruges ca. 12 kvadratmeter af.

Understellet blev lavet af rustfri stål-rør og aluminium, og Niels Erik har æren for det. Det er lavet med kraftige fjedre, så det kan gi' efter for en evt. hård landing (men det skal nu nok under alle omstændigheder anbefales at lave en form for affjedring, når flyet kommer op i den vægtklasse).

Da vi var to om byggeriet det meste af tiden, og da det jo er en rimelig nem konstruktion, var det grove af vinger, krop og hale faktisk allerede færdigt på under 3 dage. Vi kunne så samle det hele løst og se på et fly, der fyldte det meste af mit 20 kvadratmeter store hobbyrum. Sikke et syn. Det gav os virkelig blod på tanden; men pludselig fra den ene dag til den anden blev det jo sommer, og så gik byggeriet næsten i stå i ca. halvanden måned.

Da lidt køligere vejr kom, blev arbejdet genoptaget. Modellen blev beklædt færdig, og et par solide vingestræbere blev lavet.

Anlæg

Der er kun 5 servoer i dette store fly: 2 til krængerorene (en til hver side), en til sideror, en til gas og en til højderor. Alle servoer er Graupner standardservoer på nær den til højderoret, der er en 12 kilos jumboservo. Alt på undtagen gasreguleringen foregår med wiretræk, så jeg gik ind i en sportsfiskerforretning og købte 10 m 30 kilos stål/fiskeforfang, som er udmærket til dette formål. Wiren er sat fast ved at klemme en stump messingrør omkring den dobbeltlagte wire; men det

trick tror jeg de fleste jumbobyggere kender.

Motor

Motoren købte jeg af Niels Erik, som alligevel ikke havde noget at bruge den til, da han fandt ud af, at han skulle bruge 100 ccm på sin Spitfire.

Det er en 60 ccm motorsavsmotor, som er ombygget til at køre på metanol. Tændingsanlægget er smidt væk, og en foring er sat i toppen, så et gløderør kan skrues i. Motoren blev monteret med 7 gummiophæng, hvorefter den skulle prøvekøres.

Vi snapsede den, tørnede den et par gange, satte glød på og prøve så med en beskyttelsehandske og store armbevægelser at starte den. Det var der ingen ben i, den startede faktisk første gang, men den kørte bare baglæns. Det resulterede i, at den sugede luft bagfra – og derved også gløderørsledningen, som jo blev påsat bagfra. Resultat: En smadret propel og en ødelagt ledning.

En ny propel og flere prøvestarter senere kørte motoren sådan nogenlunde rimeligt, dog kun med ca. 6.000 omdr/min., men den trak godt.

Flyvning

Efter »kun« 50-60 arbejdstimer kom dagen, da modellen skulle prøveflyves. De sidste småting blev lavet, og den blev læsset op på pick-up'en (det kræver en rimelig stor bil at transportere sådan et uhyre).

Vejret var fint til prøveflyvning. Svag vind fra vest og solskin. MAXI TAXI, som hun hedder, blev samlet, og motoren startet. Den kørte jævnt og uden problemer. Alle ror blev tjekket, og så gav jeg halv gas. Hun begyndte at trille langsomt frem, og jeg taxiede et par omgange rundt på pladsen. Det gik fint, så nu kom finalen – det første take off.

Med pulsen nær de 300 og en masse sved på panden (det var jo varmt) gav jeg fuld gas. Hun accelererede i et sløvt tempo op mod vinden, og da der var omkring 30 meter tilbage af startbanen, var hun endnu ikke i luften. Pulsen steg til 400, selv om det ikke var nødvendigt, for 5 meter senere slap hjulene stille og roligt græsset, og de 18,5 kg var i luften.

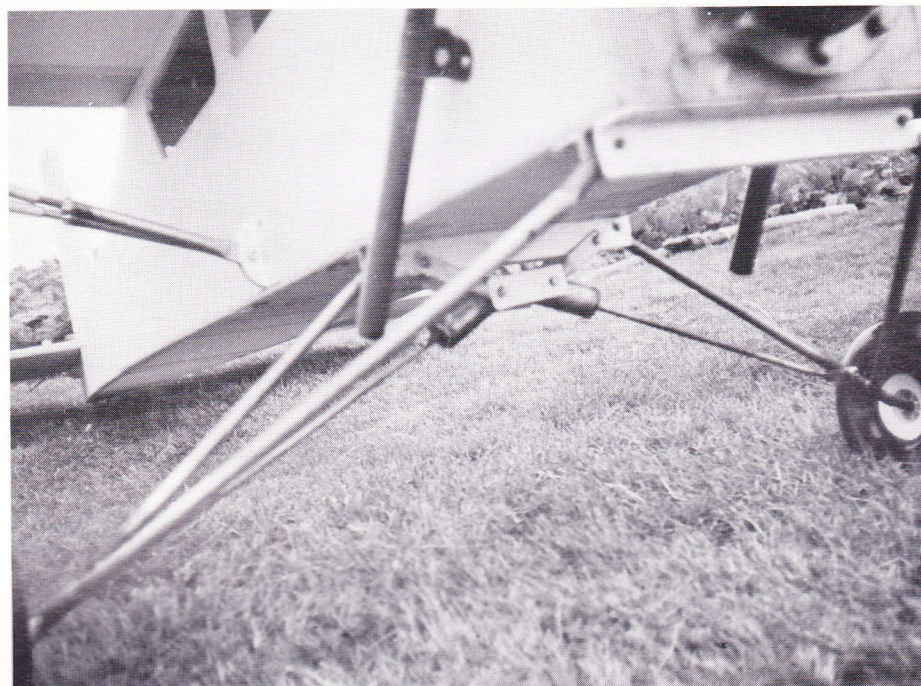
MAXI TAXI steg støt og roligt uden vaklen eller sære lyde (det eneste, der vaklede, var mine hænder og fingre). Hun fløj virkelig godt, og manøvreduktigheden blev afprøvet. Der skulle lidt mere udslag på krængerorene, men med lidt hjælp fra sideroret gik det fint.

Og så til næste fase: Landing!

Jeg kom ind til en nogenlunde landingsrunde, men farten var for høj. Den store model ser meget langsom ud, men det snyder på grund af størrelsen. Så rundt igen og lavere hastighed denne gang. Med motoren på tomgang gled mo-



Billedet giver et indtryk af størrelsen – her sammenlignet med en Kavalier fra »SIG«.



Understellet er af aluminium og rustfrit stål, og det er forsynet med kraftige fjedre – en god ting for fly i denne vægtklasse.

dellen langsomt ind på pladsen, hvor den efter første berøring med jorden hoppede en gang. Da den tog jorden igen, gik en lodning ved fjedrene i understellet (dårlig lodning, Niels Erik), og hun faldt ned på siden og drejede en halv omgang. Det så nu ikke så slemt ud, men jeg frygtede, at endnu en propel til 200 kr. var gået i stykker. Men der var faktisk ikke sket en disse andet end et bøjet udstødningsrør.

Vild jubel og derefter flyvning med mindre og mere afslappende modeller.

Anden flyvning foregik en uge senere. Nu med CO2 svejset understel, men under samme vejrforhold. Selve flyvningen gik godt nok, men ved landingen, som faktisk blev perfekt med udgået motor, brød det ene hjulnav sammen. Det resulterede i, at modellen røg på næsen, dog med så lav fart, at ingen skade skete. Jeg kunne dermed konstatere, at kvaliteten af hjulene ikke var god nok. Også lydpotenten var flækket, men det var på grund af vibrationer.

Konklusion

Alt i alt et spændende projekt at gå i gang med.

Der var mange spørgsmål, som først kunne besvares ved første flyvning. Vejer den for meget? Er servoerne stærke nok? Er modellen bygget stærk nok? Har motoren kræfter nok? osv.

Men hvilket herligt syn at se sådan en stor (hjemmelavet) maskine svæve rundt i luften.

Så hvis I har en nybegynder i jeres klub, som ikke ser så godt, var dette »begynderfly« måske løsningen.

Data

Vingefang:	360 cm
Hale:	141 cm
Længde:	240 cm
Motor: 60 ccm (ombygget kædesavsmotor)	
Vægt:	18,5 kg (med 1 liter brændstof)
Samlet pris: ca. 2.700 kr – med motor, uden anlæg	



Fotografering af modelfly



Af Leif Paulsen
Haderslev RC Modelflyveklub

Fotos: Ole Steen Hansen

I Modelflyve Nyt nr. 2/93 omtalte vi en fotokonkurrence, (max. 5 billeder fra hvert medlem), og nu hvor flyvesæsonen er i fuld gang, ville det måske være en god ide at få kameraet støvet af. Og – ja, hvordan er det nu, det virker det der med F-numre, tusindedele, ASA-rating og dybdeskarphed?

Jeg vil her prøve at repetere nogle af de grundlæggende principper samt videregive nogle råd og vink.

Det er jo sådan med fotos, at de dårlige koster lige så meget som de gode, så lad os dog få det bedste ud af det. Kameraer fås til vidt forskellige priser, og der er stor forskel på, hvad man får. Det følger ikke nødvendigvis deraf, at de dyreste tager de bedste billeder. Et godt billede kan man ikke betale sig til. Det er

et resultat af rigtige valg i en meget lang række af de kompromisser, som fotografering består af.

Instamatic-kameraet, som normalt er »idiotsikret« – fuldautomatisk, er efter min mening ganske udmærket til julefrokosten og strandferien, hvorimod modelfotos (fly) stiller nogle krav, som generelt klares suverænt med et spejlreflekskamera. Jeg vil derfor i det følgende mest beskæftige mig med denne type.

Når vi fotograferer fly på jorden, går vi ofte tæt på, så tæt at det spiller kraftigt ind, om søgeren ser ud gennem selve linsen (spejlrefleks) eller gennem et lille vindue ved siden af linsen (instamatic-lommekamera). Her står vi allerede ved en meget fundamental ting: det, du ser i søgeren, er det, du får på billedet! Det lyder næsten for banalt, men har vi ikke alle set billeder af en ellers nydelig model fotograferet med en rusten havelåge eller naboens tørresnor som baggrund? Det betaler sig virkelig at være opmærksom på dette problem.

Statisk fotografering af modelfly sker ofte i omgivelser, der er unaturlige i forhold til »rigtige« fly, og det må der kompenseres for.

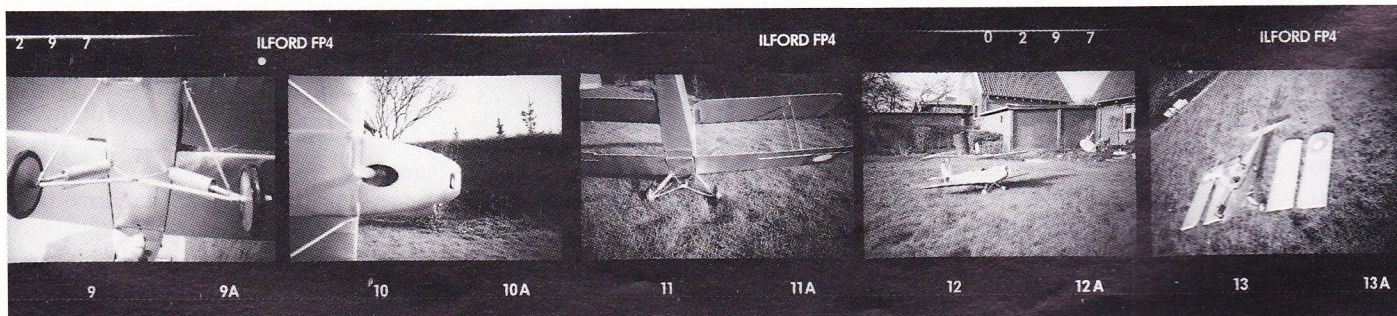
Lad nu ikke alt dette forhindre dig i at tage et billede af din nye flyver INDEN prøveflyvning. Et rimeligt billede af modellen, er bedre end et superbillede af resterne af modellen!

De fire variable

De fire variable størrelser, vi arbejder med, er blænde, lukketid, filmfølsomhed og linser.

Blænden er en sindrig anordning, som trinvist regulerer linsens indvendige diameter. Disse trin benævnes med »F-numre«, f.eks. F1.8 eller F16. Det lyder umiddelbart ulogisk, men F1.8 er større end F16. Hvert trin er en fordobling/halvering af det foregående. D.v.s. at F5.6 tillader halvt så meget lys gennem linsen som F4.

Lukkehastighed betegner, hvor lang tid kameraet tillader lyset at passere, når



man trykker på udløseren. Også her er hvert trin en fordobling/halvering af det foregående, f.eks. 1/125 - 1/250 sekund. Ethvert kamera bør have en eller anden indikation for, hvordan blænde og lukker skal stå i forhold til hinanden under de givne omstændigheder. Sædvanligvis aflæses dette gennem søgeren.

1/30 sekund vil meget ofte give »rystelser« – et uskarpt billede, hvorimod 1/1000 så godt som altid »står stille«. Telelinser kræver hurtigere lukketider. En tommelfingerregel her siger, at man skal sigte efter tider, der omtrent svarer til linsens størrelse, f.eks. 50 mm linse - 1/60 sekund, 200 mm linse - 1/250 sekund, eller hurtigere. Ved kammeratskabstræffet, »dagen derpå«, giver du den et klik mere som ekstra sikkerhedsforanstaltning!

Filmens lysfølsomhed er der ikke så meget at sige om til vores brug. En film på ASA 200 til 400 vil i langt de fleste tilfælde være det rigtige valg. ASA 100 kræver meget lys, over ASA 400 øges risikoen for »gryned« eller »kornede« billeder.

Det betaler sig i det lange løb at bruge film med 36 billeder. Visse fotokæder har en service, hvor man kun betaler for de billeder, man vil bruge. Det kan være en stor gevinst, især når man tager billeder af fly i luften, hvor der er mange dårlige eller forbiere.

Spørgsmålet om linser er mest aktuelt for spejlreflekskameraer, der jo har den fordel, at der frit kan skiftes linse. En 50 mm linse kan man betegne som standard, og det er almindeligvis den, der sidder på kameraet, når man køber det. (På et instamatic er der som regel en fast 35 mm). Jo længere linse, jo mere kikkerteffekt. Ligesom i en kikkert kommer emnet »tættere på«, og samtidig mindskes vinklen af det udsnit, man ser. Under 50 mm taler man om vidvinkel, emnet »rykker længere væk«, og vinklen af udsnittet øges. Den ekstremt korte linse giver den effekt, som kaldes »fiskeøj«. »

Linser fås i faste længder: 50, 135, 300 mm osv. Desuden er der de meget praktiske zoomlinser, der virker inden for et bestemt område 35-70 mm, 70-200 mm etc.

Tiger Moth i lav forflyvning.



På mange måder spiller lyset en stor rolle, når der skal fotograferes. Det betyder også meget, hvor det kommer fra, og i næsten alle tilfælde skal man undgå at fotograferer i modlys.

(Foto: PNM)

Hvis man skal ud og købe et nyt kamera, skal man sikre sig, at kamerahuset vil acceptere løse linser fra andre producenter. Kameraer med f.eks. Pentax K-bajonet fatning er meget praktisk anvendelige.

Dybdeskarphe

Det er ikke alt, hvad du ser gennem søgeren, der vil være i fokus. Når man fokuserer på et emne, vil det, som er foran og bagved dette, være mere eller mindre uskarpt. I princippet bliver dybdeskarphe

det semplet fra før – med naboens tørresnor i baggrunden – kan man vælge at reducere dybdeskarphe

ved at bruge stor blændeåbning. Okay, det vil aldrig ligne cumuluskyer i det fjerne, men man fjerner opmærksomheden fra baggrunden ved kun at have selve emnet i fokus. Alt dette forekommer vel de fleste meget tørt og teoretisk, men det betaler sig at banke det fast. Det nytter jo ikke meget den dag, man står over for et »scop«, først lige at skulle hente instruktionsbogen. Faktisk kan man godt øve sig en hel del uden film i apparatet – okay, resultatet bliver ganske vist noget skuffende. Pointen er imidlertid god nok, idet man godt kan lære at håndtere kameraet, så man ikke står og kvajer sig den dag, det gælder.

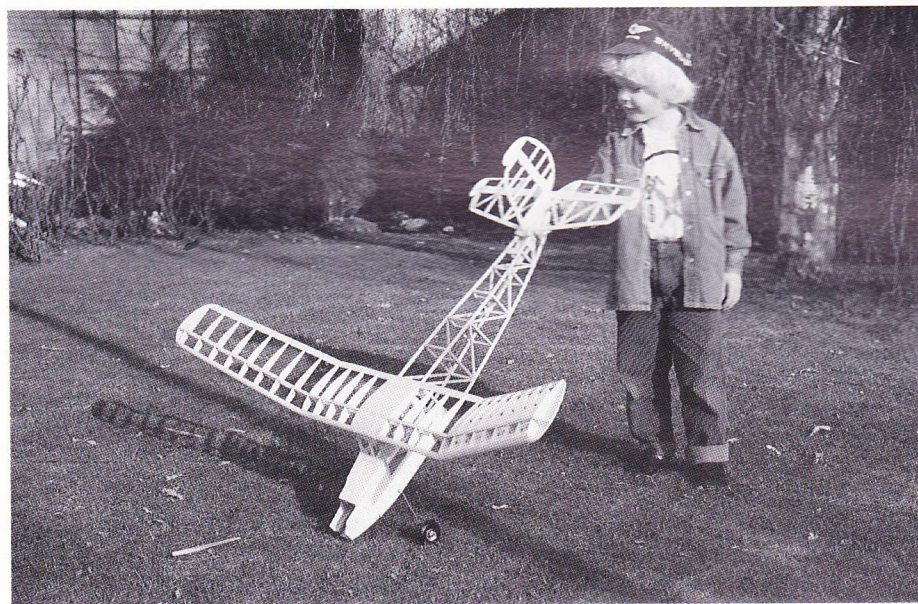
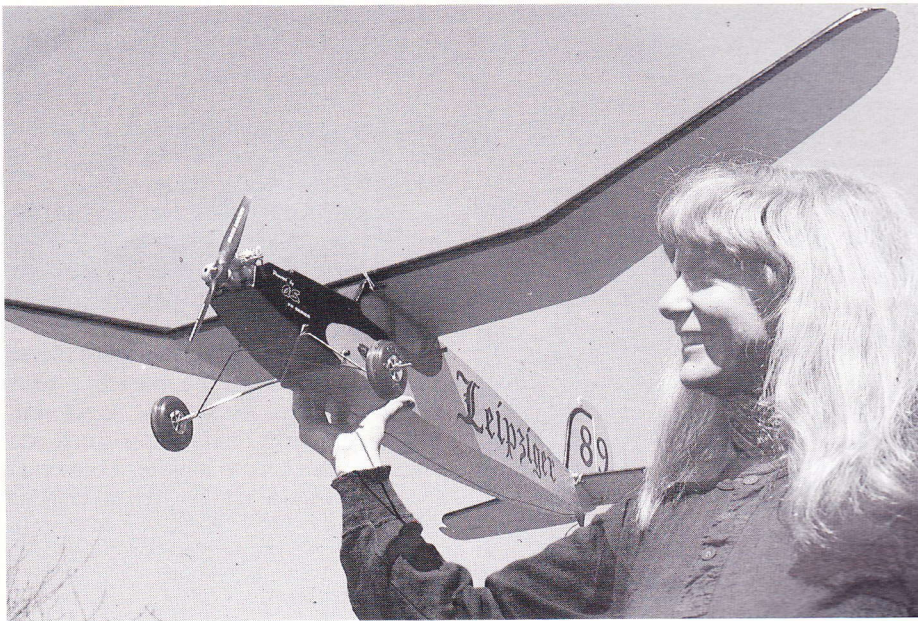
På grønsværen

Som nævnt indledningsvis må man erindre sig, at baggrunden i billedet har en stor betydning, når vi fotograferer modelfly. Hvis man vil have det til at ligne et fly i fuld størrelse, må man finde en baggrund, der vil hjælpe til denne illusion, f.eks. lav vinkel (helt ned på maven – husk at lukke munden, når der arbejdes i disse højder!) et par træer i det fjerne etc. Hvem husker ikke billedet af Leo Eriksens Fokker F XII – »Merkur« – OY-DIG (i MFN nr. 2/90 side 28) mestertligt fotograferet på Stauning Lufthavn med terminalen og tårnet som baggrund? Samme baggrund er velegnet til moderne jagere og jetfly; den slags hører ikke hjemme på græs, ligesom førkrigsmodeller som oftest ser fremmede ud på asfalt.

Hvis man gerne vil fremhæve, at der er tale om en model og ikke et 1:1 fly, kan det være en fordel at lade en person holde modellen. Især hvis der er tale om en illustration til andre modelinteresserede – f.eks. i MFN. Det giver andre interesserede et bedre indtryk af størrelsesforholdet, hvilket er yderst relevant for bedømmelsen af et byggeprojekt. Desuden er der den fordel, når man får

Ned på maven for at få indtryk af en flyvemaskine, som man ville se den i virkeligheden. Husk, at ikke mindst i den situation spiller baggrunden en stor rolle.





Man kan med fordel lade en person holde modellen, når den skal fotograferes. Og at pæne modeller klæder hinanden, ses øverst, hvor Hanne står med en Leipziger. At der ikke findes meget, der er kønnere end en ubeklædt trækonstruktion, ses i midten, og nederst præsenteres så den færdige model.

en person til at holde modellen, at den kan holdes op, hvor den hører hjemme – med den blå himmel som baggrund. Billedet appellerer til en større interessegruppe, hvis den, der holder flyet, er en køn ung pige uden for meget tøj på! Hvis du må nøjes med at få en klubkammerat til at være »holder«, så ret opmærksomheden på flyet, og i de værste tilfælde kan der jo beskæres i billedet senere ...

Som også for nævnt, er dybdeskarphed en kritisk faktor, når man går tæt på. Når blot man ved, hvordan man opnår (eller undgår) skarphed i hele billedet, kan man udnytte effekten alt efter, hvad der er påkrævet. Det kan understrege illusionen om »stor model«, når man går tæt på en detalje, f.eks. cowlet, evt. i en spidsvinkel forfra og lader resten fortabe sig mere og mere uskarpt bagtil.

Ved skalafotografering må man også passe på ikke at ødelægge helhedsindtrykket med den iøjnefaldende orange modtagerantenne, som måske endda flagrer løst 20-30 cm bagud. Ligeså må man være opmærksom på ting, som rager op i baggrunden. Det ser f.eks. dumt ud med en fabriksskorsten, der ligesom »gror« ud af cockpittet på en Tiger Moth.

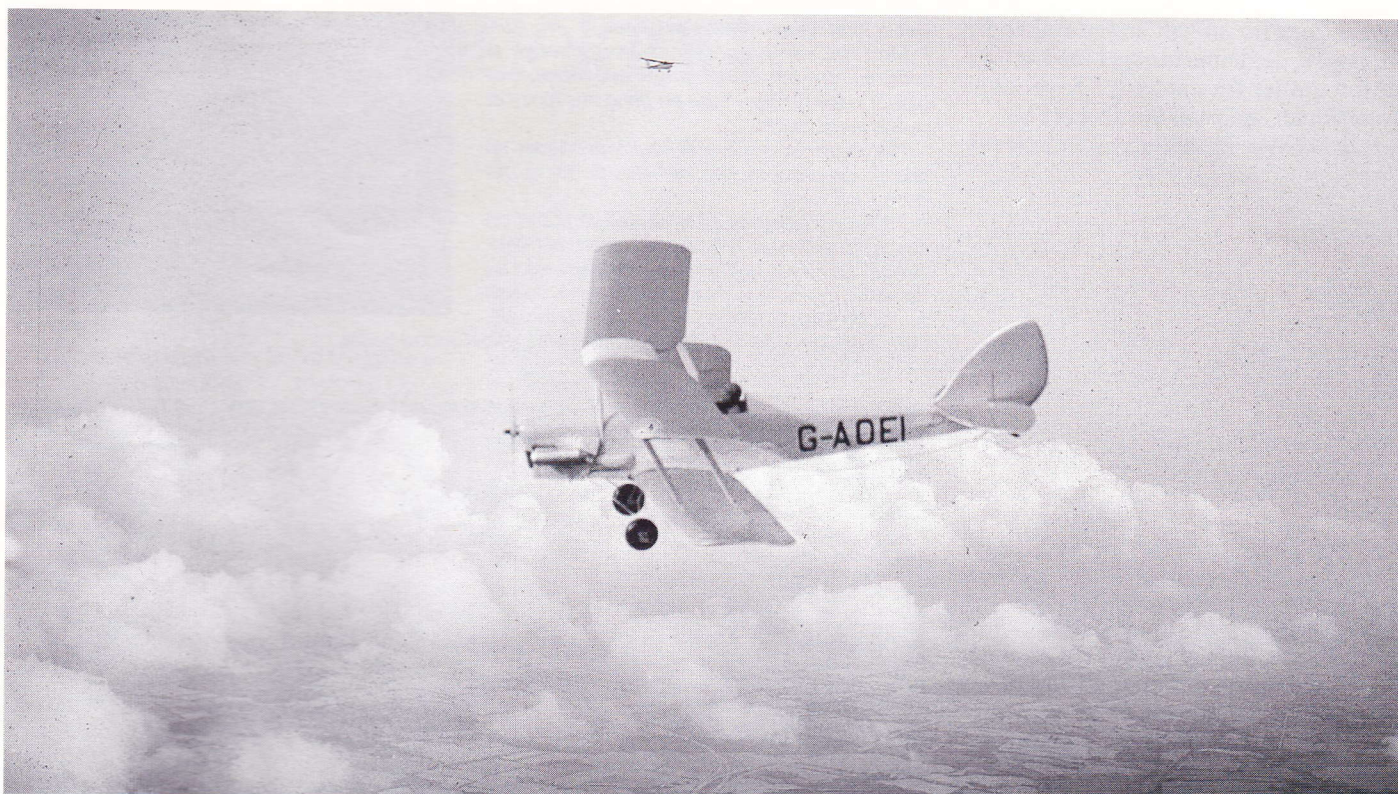
Op i luften

Nu kommer vi til det svære: at få et perfekt billede af vores kære fly – airborne.

Man finder hurtigt ud af, at selv rimeligt store modelfly skrumper ind til det bare ingenting, når man vil tage billeder af dem i luften. Her er de små instamatic kameraer helt umulige. Skal man absolut have et billede med sådan et apparat, kan man få et hæderligt resultat, hvis man vælger sig en håndstartet model. Lige idet kasteren har sluppet modellen, skal man være der med fingeren – på udløseren forstås. Billedet kan gøres yderligere interessant, hvis kasteren er med; det giver både perspektiv, kraft og bevægelse.

De store fordele ved et spejlreflekskamera med løse linser viser sig her, hvor flyet i luften skal »indfanges«. Erfaringsmæssigt vil en linse op mod de 300 mm være at foretrække. Allerhelst en zoomlinse, hvor man kan finde flyet, zoome ind og trykke af. Linser over 300 mm, f.eks. 500 mm, bliver let for besværlige (og dyre). Det er svært at finde modellen gennem søgeren, man vakler rundt i flyfeltet som en fulderik, jækker i de andres fly og ender med at have en dårlig dag. Altså: 250 - 300 mm »forspand«.

Indstil eksponeringen af apparatet mod jorden. Dette giver den korrekte belysning af modellen i luften. Det bevirker godt nok, at himlen bliver lidt »afbrændt«, men modellen, som vi er interesserede i, eksponeres korrekt. Nogle kameraer med automatisk eksponering kan man narre ved at lade dem tro, at man bruger en langsommere film, end tilfældet er. Hvis du f.eks. bruger ASA 400, indstil da filmvælgeren på ASA 200. Derved opnår du automatisk korrekt



eksponering »i luften«. Dette lader sig ikke gøre ved apparater med DX-kodning (apparatet indstiller sig selv via følere til den faktiske film). Man skal helst have en manuel mulighed for denne overeksponering, da man ellers får en masse af disse silhouetter, som de er så glade for på flykendingsiden i »Flyv« og »Propel«.

Det giver vel sig selv, at der er gode muligheder for et godt billede, hvis man starter med et langsomt fly. Man *skal* faktisk have heldet med sig for at indfange en hidsig speedmodel, der skrider ned mod fotografen med over 200 km/t.

Der er to måder at gribe sagen an på.

Blackburn Monoplane over Grenå Enge.

Billedet er et godt eksempel på, at billeder af fly i luften næsten altid bliver langt mere interessante, hvis der er en eller anden form for baggrund.



Man kan, især ved langsomme fly, følge modellen gennem søgeren og holde det i fokus, indtil man har, hvad man ønsker. Alternativt kan man fokusere på en bestemt afstand og afvente, at flyet indfinder sig netop dér. Denne metode er nok den mest anvendelige ved hurtige fly. Også her er det værd at betænke, hvilken baggrund der er i billedet.

Selvfølgelig vil der ofte kun være blå himmel, men en baggrund med både himmel og jord kan give et ellers »fladt« billede et tiltrængt pift. Endelig er der mange gode billeder at hente i starter og landinger med modellen 20 cm over jorden.

Fotografiapparatet giver også mulighed for lidt fup og fiduser.

Et Tiger Moth billede så lidt kedeligt ud med modellen mod en tom, blå himmel. Det er derfor sat sammen med et andet dias taget fra en rigtig flyvemaskine. Resultatet er en model så højt til vejs, at den retteligt burde se at komme hurtigt ned igen!

Naturligvis vil man gerne før eller siden have foreviget sit eget fly i luften. Her åbner der sig tre muligheder: a) få en kammerat til at tage billedet, mens du flyver, b) tag selv billedet og få en kammerat til at flyve din model, c) gør begge dele selv. Uden dog at have indhøstet erfaringer på området mener jeg, at vi nok hellere straks må se bort fra option c! Det er måske heller ikke så hensigtsmæssigt at lade en af vennerne fotografere, da han givetvis vil føle sig fremmed og fumlet med et for ham ukendt kamera. Godt nok kunne du jo give ham skylden for de dårlige billeder, men løsningen i praksis er nok at lade en ven flyve din maskine, mens du fotograferer. Aftal en procedure på forhånd, så du ved, hvor og hvornår du kan forvente at få modellen på »skudhold«.

Lige en detalje: Vær sikker på, at din kammerat kan flyve på betryggende vis. Det kan gøre ubodelig skade i sindet på selv grandvoksne, hærdebrede mænd at se deres elskede fly gennem en telelinse komme glidende ind på klodshold og gå i jorden med et brag foran sig, så splinterne udfylder hele søgerfeltet. Skulle dette unævnelige, – trods alle modforanstaltninger – alligevel ske, er der kun ét at gøre: TRYK, for satan, TRYK PÅ UD-LØSEREN!

Emnet modelflyfotografering kunne jo

også tackles fra en helt anden vinkel. Er der nogen, der har erfaringer med at tage luftfotografier fra modellfly? Kryb ud af flyverskjulet og fortæl om det i MFN!

»Og vi lader lige billedet stå et øjeblik ...«

Der er intet i vejen med dette billede.

Men det kan bruges som en illustration til redaktionens bøn til de mange modellfotografer blandt læserne om – bare en gang imellem – at vende kameraet 90°.

Herunder har vi prøvet at beskære billedet, så det får de proportioner, der skal til, for at det passer til forsiden.

Tænk, hvis der var gået så tæt på mand og model, at de havde fyldt et helt højformat billedfelt ud! Så havde det kunnet reproducere i en væsentligt mindre forstørrelse, og vi havde haft et flot og skarpt billede til vores næste forside. Originalen er i farver, og det gør naturligvis billedet endnu bedre.



PS

Vend kameraet 90°

– bare en gang imellem.

Fly har nu engang den form, fly skal have – selv om der godt nok kan være mange variationer.

Rent fotografisk betyder det, at mindst 999 ud af hver 1.000 flyfotos (hvad enten det er af modeller eller af 1:1 fly) bliver taget på tværformat, altså med kameraet holdt på ganske almindelig og normal måde.

Sådan får man bedst hele flyet med, enten det nu står på jorden, eller det befinder sig i luften. Og sådan skal det naturligvis være.

MEN –

Netop det er årsagen til noget, der til tider nærmer sig et problem på Modellflyve Nyts redaktion.

Vi vil gerne bringe nogle gode billeder inde i bladet, og det er artikelforfatterne gode til at hjælpe os med. Men vi vil også gerne kunne bringe nogle supergode billeder på forsiden, og der arbejder vi i højformat.

Selvfølgelig kan vi tage et udsnit af et billede i tværformat og forstørre det op, så det kan fylde forsiden ud. Men det kræver så store forstørrelser, at billedet kan blive både kornet og uskarpt.

Langt det bedst vil være, når I nu skal i gang med at tage en masse gode billeder til RC Unionens jubilæumskonkurrence, at I så lige – når motivet indbyder til det – vender kameraet 90° og tager billedet på højformat.

Det er med blade som med mennesker: det første indtryk betyder rigtig meget for det efterfølgende bekendtskab, selv om man både kan blive sørgeligt skuffet og glædeligt overrasket, når man lærer indholdet nøjere at kende.

Derfor vil vi gerne fra redaktionens side opfordre til, at når man har vendt kameraet, og når man har fået det helt rigtige motiv i kassen, og billedet i skarp-hed – og i farver – er netop efter Leif Paulsens opskrift herover, at man så sender det til os, så vi måske i endnu højere grad fremover kan sikre, at i hvert fald det første indtryk af Modellflyve Nyt bliver sådan, at alle virkelig for alvor får lyst til også at gå i gang med indholdet.

Redaktionen



»Wow! Den nye teleskoplinse trækker godt nok tingene tæt på.«

Falkens Badeland

I pinsen havde Falken med støtte fra RC-Unionens hobbyflyveudvalg sørget for, at der var mulighed for at tage i badeland med sin flymodel. Klubben havde nemlig omdannet en stor del af sin flyveplads til en kunstig sø, som der kunne flyves vandflyvning på.

Der mødte trods det halvdårlige pinsevejr piloter fra hele 12 klubber op på flyvepladsen. De vandflyvelystne RC-folk havde medbragt pontonmodeller i størrelser lige fra små Kobraer til store Big Lifts. En enkelt helikopter dyppede sågar også sine oppustede pontoner i den kunstige sø.

Flere piloter og modeller fik i løbet af den forlængede weekend deres vanddåb – enkelte piloter endog meget bogstaveligt. Men trods det uvante underlag og til tider meget underholdende starter og landinger skete der ikke mange alvorlige skader. Værst gik det ud over en pilot, der ikke overholdt det anviste flyveområde og nødlandede på bagklappen af en bil. Der skete heldigvis ikke megen skade (på bilen), men episoden understreger vigtigheden af ikke at overflyve parkerings- og opholdsområder.

Hvorfor?

Der var flere grunde til, at Falken valgte at lave en sådan sø:

- det er et stort ønske fra mange piloter at få mulighed for at flyve fra vand, og det er svært – specielt i fuglenes yngletid – at få adgang til egnede søer
- det ville give mulighed for at flyve fra vand i flere dage, så evt. værkstedskrævende justeringer af pontoner m.m. kunne klares
- det ville give flyvepladsstemning og -faciliteter
- det var så skør en idé, at den skulle prøves.



Foto: PNM

Det lykkedes af og til for den lille båd fra »Søredningstjenesten« at skubbe flymodellerne ind til kanten, før vinden gjorde det.

(Foto: PNM)



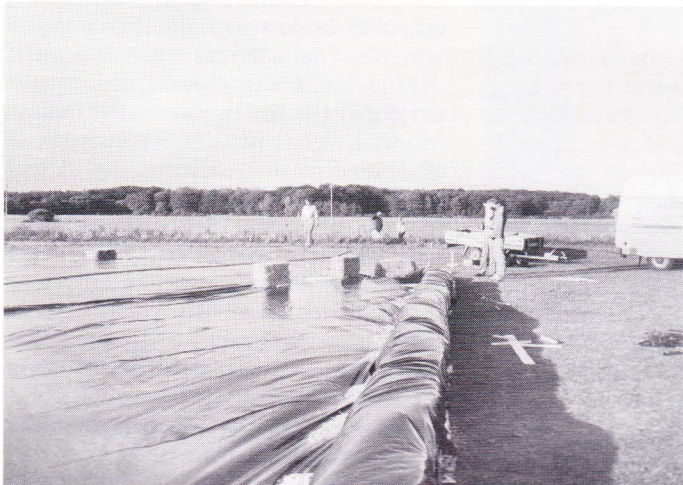
Hvordan?

Søen blev lavet ved at lime flere 12 x 50 m store plasticstykker sammen til en ca. 40 x 80 m stor flade, der var anbragt i en naturlig hulning på flyvepladsen. Hvor det var nødvendigt, blev der opsat en kant af halmballer. Vandet til søen blev pumpet op fra en nærliggende afvandingskanal, der til anledningen var blevet stemmet lidt op. Efter flere timers pumpning var søen fyldt, og trods tvivl fra fleres side holdt plasticen på vandet, selv om den fik hak fra skarpe propeller og snit fra ellers forbudte vandror.

På trods af, at det lyder som et stort arbejde, blev der kun brugt ca. 40 mandetimer på at anlægge søen og nogenlunde det samme på at »pakke den sammen«. Plasticen blev efter brugen solgt til en landmand, så trods flere opfordringer bliver der ingen gentagelse af succesen – men ideen må gerne bruges af andre.

PNM

Efter at plasticstykkerne var limet sammen og omkranset af og holdt på plads af halmballer, kunne vandpumpen startes. (Foto: Arne Hansen)



Lørdag ved middagstid var der god gang i flyvningen fra den kunstige sø. (Foto: PNM)





Modelflyvning i skolen

Af Hans Rabenhøj

Leg med luft er fascinerende, og de fleste drenge har da også på et eller andet tidspunkt været i gang med at bygge drager eller enkle modelfly. Nogle af os bliver endda ved med det og får en livslang udfordring og oplevelser ud af det.

I skolesammenhæng kan vi støtte eleverne, så de med egnede konstruktioner og passende vejledning får succes med projekterne. I øvrigt kan vi få mange unge med til de utroligste aktiviteter – bare vi selv er »grebet af det« og entusiastiske. Vi får i øvrigt en utrolig dejlig kontaktflade sammen i forbindelse med disse oplevelser, og det er sjældent, at man som lærer får konflikter med elever, man har »leget« sammen med. Desuden tror jeg også, at vi underviserer holder os mere unge i sindet, når vi selv er i aktivitet med børnene og stadigvæk tør lege.

Jeg har anvendt mange modelbyggeformer i skolesammenhæng, afhængig af skoletype, fag, situation, elevernes alder og økonomiske rammer. Dog har jeg foretrukket modelfly, da det er på dette felt, jeg kunne hjælpe eleverne, men også på grund af, at det er nemt at finde pas-

sende udfordringer og priser på projekterne. I folkeskolesammenhæng har vi fra 4. klasse bygget små balsaglidere og enkle gummimotormodeller (med SIG's P15 propeller og leje).

I sløjde fra 5. klasse har det været mere korrekt byggede chuck-glidere, små svævemodeller og ikke mindst elektrisk polflyvningsmodeller som ekstraopgaver.

I ungdomsskolen er der ingen grænser for mulighederne, og der laves mange meget fine og avancerede projekter rundt omkring.

Jeg underviser p.t. i efterskolen, og vi har udviklet en modelserie, der er egnet til denne skoleforms aktiviteter. Kravene er nemlig, at eleverne ud over undervisning i faget modelbygning selv skal kunne klare bygningen i fritiden og opnå et tilfredsstillende resultat. Desuden skal modellerne være nemme at flyve med, så flyveinstruktion reduceres mest muligt. Dette er nødvendigt, da mange nye elever skal lære at flyve hvert år – og alle ved, at det kan være et hårdt arbejde at instruere nye piloter år efter år. Ofte kan vi lade ældre elever være hjælpelærere, men det kræver stadigvæk stabile og robuste begyndermodeller.

Vi bor i en landsby, og må derfor ikke flyve med RC-modeller på idrætsanlægget, så kun 6 elever er i gang med sådanne typer. Det er i øvrigt også et økonomisk problem for nogle at skulle investere i RC-anlæg m.m.

RC-modeller fordeler sig på en enkelt Talent (til 6 ccm motor), 3 Cowboy (2 kanal radio og 0,8 ccm motor) samt 2 stk. 2 m svævemodeller.

Vores grundundervisning foregår på linestyrede modeller, og jeg vil her i det følgende beskrive et undervisningsforløb, som vi har haft meget glæde af.

Model nr. 1 er den lille linestyringsmodel Fabel (se fig. 1). Tegningen findes i Modelflyve Nyt nr. 2 1989. Ved hjælp af skabeloner tegner eleverne selv delene ind på træet og udskærer selv byggesættet (på en Dremell deкупørsav). Dette tager tid og er også derved med til at økonomisere faget. Samtidig er det tilfredsstillende selv at have klaret det hele.

Det tager ca. 2 mdr. at bygge modellen, have den lakeret og flyveklar. Motoren og flyveudstyr låner de på skolen, så der er masser af flyveaktivitet på området, når vejret er til det.

Som næste projekt har nogle valgt

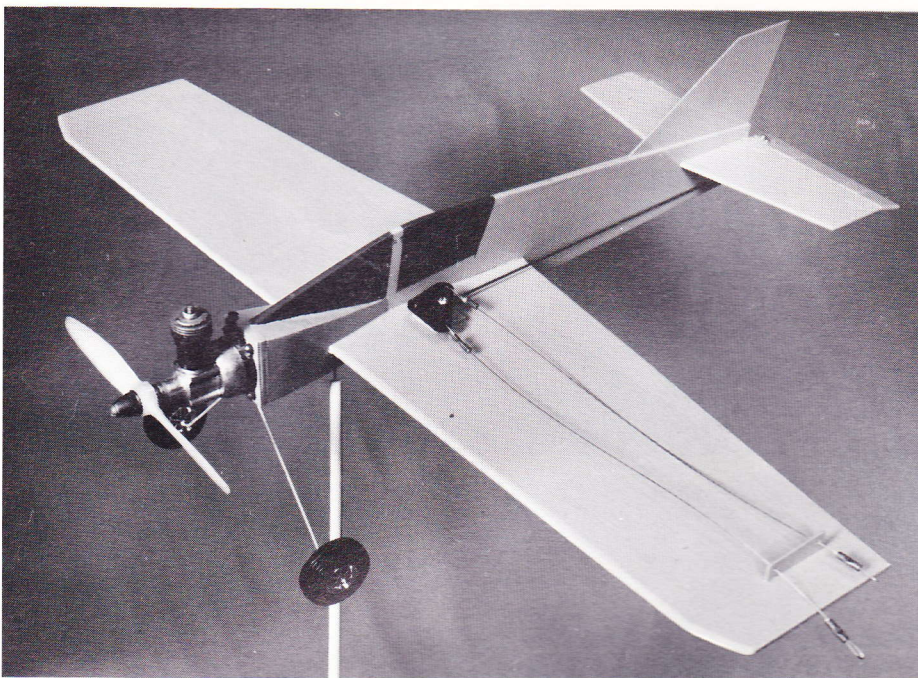


Fig. 1 Fabel



Fig. 2 Tumling

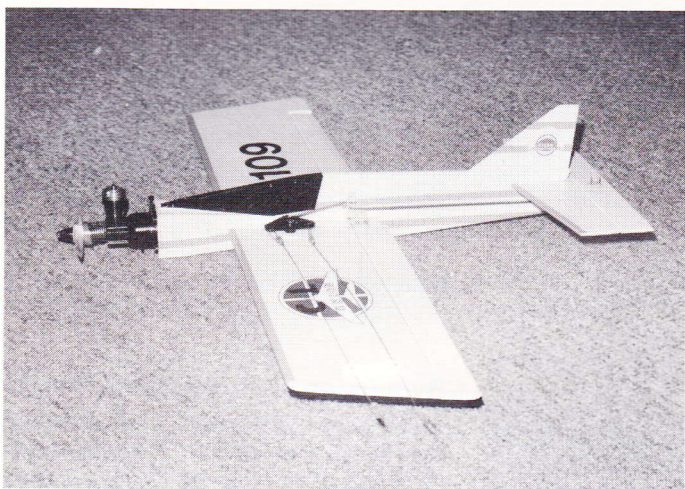


Fig. 3 Loop'er

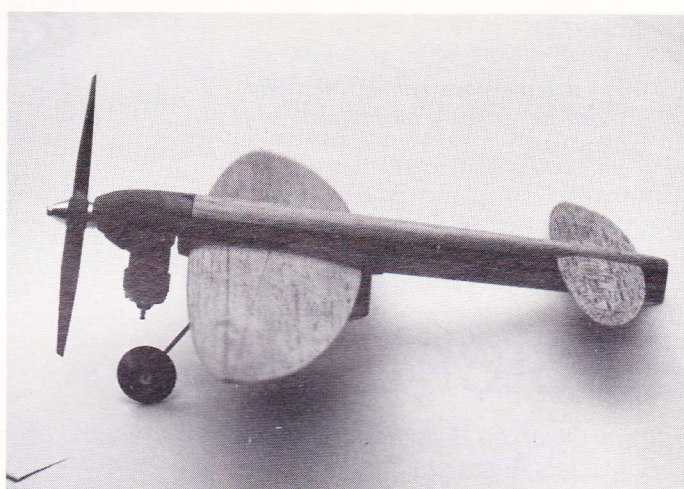


Fig. 4 Mouse model

ovennevnte RC-modeller eller en A1 svævemodel. Andre går i gang med enten byggesættet Tumling (se fig. 2) eller Loop'er (se fig. 3).

Det er begge modeller, der er mere manøvredegtige end Fabel, men stadigvæk lige så robuste og nemme at reparere.

Modellen Loop'er har trods den flade vinge fået tilføjet flaps, hvilket forbedrer dens manøvreevne, så den selv med SIG's »tøjliner« kan udføre alle manøvrer i ekspertprogrammet i linestyrket kunstflyvning.

Med denne model kan vi lave basis-træningen i de forskellige manøvrer. Desuden træner vi flyvning med op til 3 mand i samme cirkel som en forøvelse til de hurtigere Mousemodeller (holdkøp-flyvning). Modellen kan også anvendes til indledende øvelser i kampflyvning, så her er der masser af aktivitetsmuligheder.

Herefter bygger nogen Mouse modeller (se fig. 4) efter tegning i Modelflyve Nyt nr. 1 1980, Kalorius (se fig. 5), en model, der også vil blive publiceret i Mo-

Fig. 5 Kalorius



delflyve Nyt, eller Æolus (se fig. 6), der findes som byggesæt.

Alle disse modeller samt mindre RC-modeller kan anvende Cox Black Widow motoren, så det er med forholdsvis beskedne midler, vi kan få en masse oplevelser og aktiviteter.

Vil du videre indenfor linestyring, må vi anbefale en større motor, f.eks. en 2,5 ccm eller deromkring, og så bygge en Krabat (se fig. 7), SIG Akromaster, Modelhob Smousen eller lignende. Ældre elever kan også tage springet op i 6 ccm modeller, men her skal vi i skolesammenhæng sørge for en grundig sikkerhedsuddannelse, da disse større motorer kan være farlige.

Tegninger til Fabel, Loop'er, Kalorius og Mouse Racer kan købes hos undertegnede for fremstillingsprisen + forsendelse, dvs. 4 kr./tegning + 7,50 kr.

Hans Rabenhøj
Kragelund Efterskole
Skolesvinget 1
8723 Løsning
Tlf. 75 89 35 22

PS. Vi vil gerne have kontakt til andre skoler, der er i gang med modellflyveaktiviteter.

Hans Rabenhøj

Fig. 6
Æolus

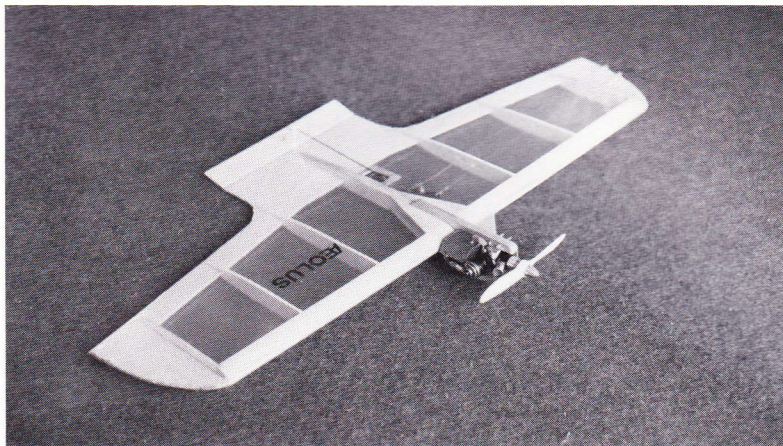
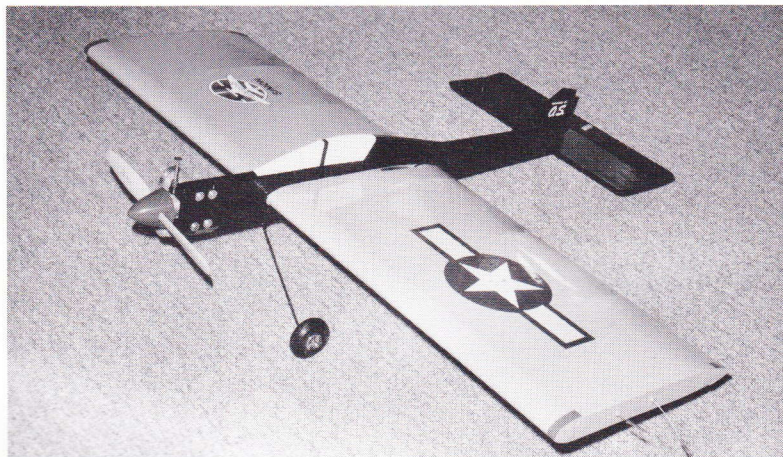


Fig. 7
Krabat



Bygning af og flyvning med

Auster J 1

Tommy Olsen fra Bredsten har sendt os denne artikel om hans bygning af D.B. Models Auster J 1.

Byggesættets kvalitet

Jeg var så heldig at få et byggesæt til en Auster J.1. i julegave i julen 1989. Jeg gik straks i gang med at kikke på byggesættet, som var leveret fra Djurs Hobby.

Kvaliteten af balsaen var meget forskellig; der var flere af listerne, som var af en meget let kvalitet og derfor kunne have en dårlig brudstyrke.

Men jeg valgte at bruge træet fra byg-

gesættet, da det efter min mening ellers ikke ville give et rigtigt billede af det.

Bygningen af vingerne

Vingerne er i en ganske almindelig ribbeopbygning, som jeg ikke vil komme nærmere ind på her. Da jeg skulle montere hovedbjælkerne, var de der ikke, så jeg ringede til Valter fra Djurs Hobby og fortalte ham, at de manglede.

Valter sagde, at det var ikke noget problem; de kunne leveres allerede i marts måned, og det passede fint, eftersom vi var i februar. Men marts gik, og der kom ingen lister.

Jeg begyndte så selv at se, om jeg kunne lave nogen, men tommemålene drillede.

Kroppen

Jeg gik derfor i gang med kroppen, som er opbygget af 1/4" x 1/4" balsalister som en gitterkonstruktion, hvilket er en spændende, men vanskelig og tidskrævende samlemetode. Dertil kom, at der var mange 1/4" x 1/4" lister i forskellige længder, og da jeg som nævnt ikke er vant til at regne med tommer, var det vanskeligt at skelne, hvilke lister der hørte til hvad, og de var ikke nummerede. Derfor blev jeg nødt til at skære de steder, hvor jeg fik forkerte længder afskåret.

En anden vanskelig ting er at få kontrollere, om hovedplanet har den rigtige indfaldsvinkel, fordi en gitterkrop nemt



kan blive forskudt, uden at man opdager det.

Det var i korte træk, hvad jeg ville fortælle om bygningen af flyet, lige bortset fra, at det er dejligt at arbejde med et rigtigt byggesæt fremstillet af træ og ikke af skum og glasfiber. Efter min mening er skum og glasfiber kun til modeller, som man skal have op at flyve i en fart, fordi man er gået tør for modeller.

Medens jeg gik og ventede på, at listerne til hovedbjælkerne skulle komme, blev kroppen beklædt med solartex, og jeg købte en OS 91 Surpass, som viste sig at være en fin motor til denne model.

Sidst i maj måned kom så listerne, men da var det slut med byggesæsonen, for nu skulle vi flyve. Det gør vi nemlig meget ud af i vores klub (det er derfor vi er modelflyvere).

Jeg kom derfor ikke i gang før i efteråret 1990. Men så fik jeg også listerne på plads og fineren på, og pudsearbejdet blev gjort færdigt.



Tommy Olsen med hans Auster.

Invitation til en flyvning i skala 1:1

Beklædningen og malerarbejdet tog det meste af vinteren og var ikke helt afsluttet, da jeg modtog en invitation til at komme op at flyve med en Auster J 1 i skala 1:1.

Det var en dejlig fornemmelse at sidde i det fly, man havde bemalet sit eget fly efter.

Jeg havde min model med og fik taget nogle billeder af flyene sammen.

Modellen i luften

Vi havde fint vejr den dag, og modellen var monteret med radio og motor mv., så da vi kørte fra Vamdrup flyveplads, kørte vi direkte til modelflyvepladsen, samlede modellen igen og justerede servoer mv.

Det var spændende at skulle starte motoren, da den ikke havde været startet før. Jeg valgte en 16x8 propel og syntes at både lyd og omdrejninger passede fint til forbilledet (6.800 omdrejninger på max 1.600 i tomgang).

Radiocheck; alt fungerede tilsyneladende fint, og da det næsten var vindstil-



le, taxiede vi ud på banen og foretog et sidste rorcheck.

Fuld gas ca. 3 m hen af banen og -- fantastisk, den flyver.

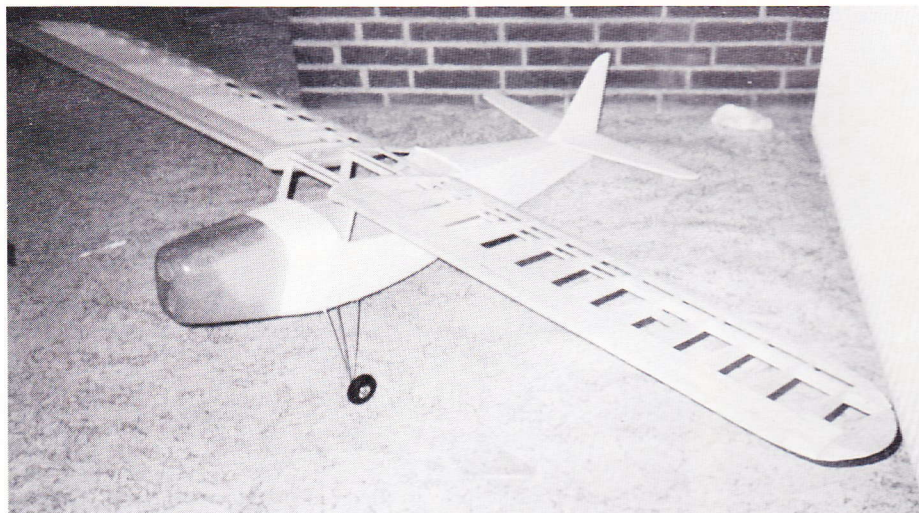
Men man finder hurtigt ud af, at der er sideror på sådan en model. I dette tilfælde vil jeg hellere kalde krængerorene for balanceklapper, da man har mere styr på modellen ved hjælp af sideroret end med krængerorene.

Men nok om det. Den flyver bare fantastisk og realistisk, også når man har bannerslæb med, eller når den bruges til flyslæb, hvad den også kan.

Den var i starten rigelig tung i næsen og havde svært ved at svæve, hvis der var motorstop. Det er senere blevet rettet. Som jeg siger til mine elever: hellere starte med en model, der er næsetung end haletung.

Jeg har fået henvendelse fra en modelflyver fra Viborg, som har bygget en model magen til min, men som havde problemer med at få den til at flyve. Jeg har senere fået at vide, at han er styrtet med sin model.

Det er en skam, da det er en herlig model at slappe af med. Men det bekræfter, at krop og indfaldsvinkel på hovedplan skal passe.



Modellens data:

Byggesæt:	D.B. Models
Spændvidde:	2180 mm
Kropslængde:	1420 mm
Flyvevægt:	4720 g
Radio:	Simprop Star 12
Motor:	OS Surpass 91
Propel:	Marster Airscrew 16 x 8



Træffet var pænt besøgt af både deltagere og gæster.

(Fotos: PNM)

Elektrotræf på Sjælland

Der var ingen røde faner, da Elektroflyveklubben den 1. maj afholdt deres første eltræf i 1993. Men den til dagen traditionelt hørende farve dukkede dog op i hovederne og på armene af piloter og tilskuere, da solen hele dagen sendte sine stråler ned over elpiloternes tilholdssted ved Ballerup.

Med det flotte vejr var der lagt op til et dejligt eltræf, og der mødte da også flere piloter op til træffet end nogensinde før. En lille snes piloter – heraf 3 fra Jylland – mødte frem med ca. 25 modeller, og at elflyvning i dag spænder vidt, viste de mange forskellige modeller tydeligt. Der blev i løbet af dagen fløjet med elfly med spændvidder fra én til tre meter og med motorer lige fra den billige Speed 400 fra Graupner til de store og knap så billige Hektoplett- og Kellermotorer. De fleste modeller nøjedes med én motor, men der blev også fløjet med modeller med både 2 og 4 motorer.

Konkurrencer

I løbet af dagen havde Elektroflyveklubben arrangeret flere små konkurrencer, der stillede forskellige krav til henholdsvis modellerne og piloternes evner.

– Den første konkurrence var den blandt elpiloter meget populære »Alle op samtidig – sidst ned har vundet«. Her er det selvfølgelig sværerne, der står med de bedste kort, men allerede kort efter starten kunne man se, at der var store forskelle på modellerne. De hotte modeller med 10 eller flere celler og hidsige motorer steg næsten lodret mod himlen, og i løbet af få sekunder afbrød deres

piloter motorerne og begyndte at afsøge luftrummet for termik. At det dog ikke altid er nødvendigt med avancerede modeller viste Ole Jørgensen, da han vandt konkurrencen med en ESP 2000 med en Speed 600 motor. Nr. 2 blev Keld Ørum Jensen med sin meget højtydende model. Motorkraften i Kelds model leveres af en kombination af et batteri med 10 celler, en HP 1800 motor med 3 vindinger og en ydelse på 900 Watt samt en 12x7 Aero-naut kulfiberpropel.

– I konkurrencen »3 minutter på tid – uden ur« kunne alle modeller være med. Mindste fravigelse fra idealtiden fik Jeppe Alkærsgig Jensen, der fløj sin Partenavia til en tid så flot som 3.08.43. Nr. 2 blev Jan Gybel, der fløj tiden 2.39.33 med sin Elektro UHU.

Starten er gået på konkurrencen, hvor det gælder om at flyve længst tid. Den senere vinder, Ole Jørgensen, ligger allerede fra starten højest.



Med koncentrerede miner leder varighedskonkurrencens piloter efter termik.





Under hele træffet var der fin kontrol med frekvenserne og med senderne. Her er det Poul Jørgensen, der passer tjansen i senderdepotet.

Rivende udvikling

Mellem konkurrencerne blev der hyggeføjlet og ikke mindst hyggesnakket. Inden elektrotræffet havde den arrangerende klub sørget for god PR i lokalområdet med bl.a. et indslag på den lokale TV-station, og dette PR-arbejde resulterede i, at der kom mange tilskuere i løbet af dagen. Og at tyde på snakken mellem tilskuere og piloter har elektroflyvning og RC-sporten fået meget reklame den dag.

– Der blev også snakket meget piloterne imellem. Elektroflyvning er inde i en rivende udvikling, og det grej, vi i et stykke tid kun har hørt om, er nu for alvor begyndt at dukke op. Især de tilrejsende jyder havde det sidste nye udstyr med, og deres tilholdssted var under hele træffet på det nærmeste belejret af nysgerrige sjællændere, der fik svar på mange spørgsmål om ydelser og priser. Enkelte af sjællænderne er dog også godt med, når det drejer sig om højtydende udstyr, og det er helt sikkert, at mange skeptikere overfor elflyvning i den kommende tid vil spærre øjnene op, når de ser, hvad et toptrimmet elfly med en kraftig motor kan præstere.

– I frokostpausen var der udstilling af de modeller, der havde været i luften, og piloterne valgte Jeppe Alkærsg Jørgensen Partenavia som den flotteste model. Nr. to blev Hans Hansens El-Juwel, der er en til el ombygget F3B-svæver.

Hurtig/langsom

En konkurrence, der stiller specielle krav til pilot og model, er »Hurtig/langsomflyvning«. Her gælder det om at få størst forskel på hurtigste og langsomste forbi-flyvning, og i denne disciplin slog de veludrustede jyder til igen, da konkurrencen blev vundet af Keld Ørum Jensen, hvis F5J-model i hurtigste flyvning gennemfløj den 100 m lange bane med ca. 166 km/t – langsomste gennemflyvning var 115 km/t langsommere. Hans Hansens El-Juwel fløj 113 km/t og placerede med en

difference på 79 km/t sin ejermand på 2. pladsen. Dagens langsomste flyvning præsterede Ole Jørgensen med sin ESP 2000, der kunne flyve så langsomt som 19 km/t.

– I den sidste konkurrence, hvor det gjaldt om at lande med spinneren så tæt på en landingsstreg som muligt, var det igen jyderne, der slog til, da Ole Jørgensens model med en afstand på 30 cm til stregen landede 3 cm tættere på den end Hans Hansens El-Juwel.

Små og store

Som allerede nævnt blev der fløjet med modeller med flere motorer. Hele tre Partenaviaer blev præsenteret både på jorden og i luften.

Efter brugen kan batterierne være meget varme, og så er det en god idé at give dem en tur i et kølerør.

Det her viste rør er lavet af et stykke nedløbsrør med en lille blæser fra en computer. Laderen er en avanceret computerlader, der kan klare alt i opladning, vedligeholdelse og kapacitetsmåling af batteripakker.



I pauserne var jydernes tilholdssted et samlingspunkt for mange. Her er det Hans Hansen (med frekvensklemme i lommen), der må svare på spørgsmål om high-tech udstyr.

– Desværre er Elektroflyveklubbens bane ikke af en beskaffenhed, der tillader jordstarter. Familien Petersen fra Roskilde havde ellers stor lyst til at demonstrere, at den slags sagtens kan lade sig gøre med elmodeller. Hilmer Petersen har oven i købet en model med optrækkeligt understel. Men da familien er flittige gæster ved sjællandske hobbytræf, bliver der nok mulighed for at se denne model ved et af disse.

– Modellen med flest motorer tilhørte undertegnede. Som et forstudie til en se-



RC-Unionens frekvenskontrollant Jans Hacke er en flittig el-pilot. Her sender han sin hotte model til vejs til landingskonkurrencen.



Vinderne af de forskellige konkurrencer: Fra venstre er det Kjeld Ørum Jensen, Hans Hansen, Ole Jørgensen, Jan Gybel og Jeppe Alkærsig Jensen.

miskalamodel af et 4-motoret fly blev en gammel aflagt skræntsvæver udstyret med 4 Speed 400 motorer og et batteri med 8 celler. Modellen vejer hele 1840 gram, men flyver trods den stor vægt rimeligt. Flyvetiden er 6-8 min. afhængig af flyvestilen, og i hastighedskonkurrencen fløj den henholdsvis 93 og 32 km/t.

– Selv om snakken gik meget om de hotte motorer, blev der også talt en del om de helt små motorer. Ifølge ryterne er der flere, der går og sysler med tanken om at udruste en lille håndkastsvæver med en Speed 400 motor, et batteri med syv 600 mAh celler og en 6X3 klappropel. Det lyder som opskriften på rigtig hyggeflyvning. Andre syslede med tanken om at lave pylonmodeller med samme bestykning og arrangere kapflyvningskonkurrencer. Holder man sig til sådanne små modeller, kan motor, propel, batteri, elektronisk on/off-kontrol og fuld-

automatisk elektronisk lader i dag købes for under 1000 kr.

– Ovennævnte miniudstyr kan dog ikke anbefales til begyndere inden for RC-sporten. En typisk og velfungerende startudrustning for elpiloter er en let svævemodel med en Speed 600 motor, et eller flere batterier med max 7 celler, en on/off kontakt til motoren (evt en mikroswitch på siden af en servo) og en lille automatiklader. Det er en udrustning, man kan have meget glæde af, men når man går rundt til et eltræf som Elektroflyveklubbens og kigger på elpiloterens udstyr, ser man de fleste steder ladere og elektroniske hastighedsregulatorer, der kan klare mange flere celler. Og det er et spørgsmål, om ikke det er et godt råd til evt. interesserede allerede fra starten at købe udstyr, der tilfredsstillt behovet ud over begynderstadiet. Selvfølgelig koster det så flere penge at komme i gang med elflyvning, men der er ingen, der siger, at

man også skal købe de dyre, højtydende motorer fra begyndelsen. Hvis tilbehøret er i orden, er det meget nemmere/billigere at tage skridtet til disse, når lysten helt sikkert melder sig til det.

– Har man lyst til at prøve elflyvning, er det bedste råd dog at møde op til et velarrangeret eltræf som Elektroflyveklubbens. Ved en sådan lejlighed kan man både snakke med piloterne og se, hvad det forskellige udstyr kan yde. Man er også velkommen til på hverdage efter klokken 20 at kontakte Elektroflyveklubmedlemmerne Robert Miller på tlf. 3120 0007 eller Jan Gybel på tlf. 4444 2280.

– En anden ting, der måske kunne give flere lyst til at prøve elflyvning, er, at »de etablerede« elpiloter kom ud af busken og skrev til Modelflyve Nyt om vellykkede kombinationer af modeller, motorer, propeller, batterier, ladere mm.

PNM

Produktinformation



EL-T

Ved eltræffet i Ballerup viste Hans Hansen, der er begyndt at forhandle tilbehør i alle prisklasser til elflyvning igennem sit firma EL-T, flere spændende ting frem.

Den viste IC FAN er egentlig beregnet til computere, men bygget sammen med et rør bliver det et fint kølerør til nedkøl-

ing af varme batterier. Fan'en koster 70 kr.

Helt så billig er den viste Hecktoplett motor ikke. HP 270 motoren leveres i

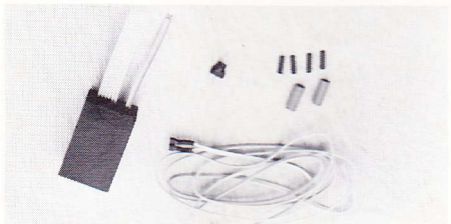
flere versioner beregnet til forskellig brug. Det er en motor i 300 Watt klassen, og den koster ca. 1300 kr.

PNM

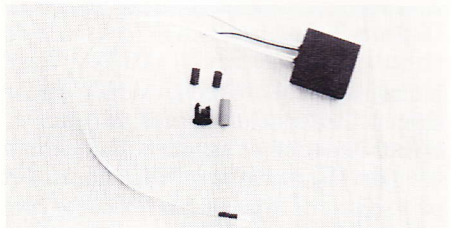


Markeringslys

Hos ECA, der bl.a. har specialiseret sig i at levere diverse elektroniske løsninger til modelhobby, kan man købe markeringslys til modelfly.



Elektronikken, der er indstøbt i en 33 x 22 x 16 mm sort plasticboks, blinker ca. 50 gange pr. minut med et strømforbrug på beskedne 12 mA pr. pære. Der kan tilsluttes 4 pærer til styreenheden. Basisudgaven med en pære med tilhørende ledning koster kr. 165,-.



ECA leverer også en endnu mindre »sort boks«, der – tilsluttet en ledig kanal på en RC-modtager – virker som akkukontrol. En lysdiode tænder, når det er tid at stoppe flyvningerne og lade modtagerakkuen op. Enheden kan også bruges til at kontrollere, at der ikke er polvendte celler, eller til at vise, om akkuens kapacitet er for lille til antallet af servover. Lysdioden viser desuden ved et blink, når strømmen afbrydes, at den virker. Strømforbruget ved måling er 0,008 mA. Prisen for denne »modelforsikring« er kr. 138,-.

Bordcomputer

Det lidt mystiske navn dækker over en meget spændende minicomputer, som Robbe har udviklet.

Computeren er beregnet til anbringelse i en flymodel, hvor den kan registrere og lagre forskellige data under flyvningen. Ved hjælp af forskellige sensorer, der købes som ekstraudstyr, kan computeren måle spænding på akkuer, akkukapacitet, temperatur, hastighed, højde, omdrejninger og tid.



Bordcomputeren betjenes fra senderen, og målingerne kan aflæses efter landingen. Der kan gemmes i alt 15 målinger pr. flyvetur. PNM

Læserbrev

Opfordring til redaktøren:

Jeg vil gerne opfordre redaktøren til at offentliggøre deadlines for stof til Modelflyve Nyt og udgivelsesdatoer, ikke bare til næste nummer, men til de næste to numre, eller endnu bedre, for året ud.

Det vil så give os der ikke er i besiddelse af en krystalkugle (jævnfør nr. 3 hvor deadline er samme dag som bladet udkommer) en chance for at få skrevet noget til Modelflyve Nyt.

I det hele taget var det nemmere i gamle dage, da bladet kom ca. den 2. på lige måneder og deadlines var den 1. i de ulige måneder.

Vel at mærke ikke fordi der var 4-5 uger fra deadline til udgivelse, men fordi det var til at huske og til at planlægge efter.

Det er tit når jeg sidder og hyggelæser Modelflyve Nyt at ideerne til artikler eller småfiduser kommer op i mig; og gad vide om andre ikke også har det sådan. Så blader jeg om på siden med deadline, nå det er for sent, eller i morgen....så kan det også være ligemeget, så god var ideen heller ikke.

Jeg tror at mange ideer dør på den konto.

På trods af min relativ store erfaring med at skrive referater og indbydelser bliver jeg gang på gang snydt, enten ved deadline, eller ved at bladet kommer en uge senere end jeg forventede, så en indbydelse kommer for sent, eller en aprilspøg kommer i juni, hvilket er ret frustrerende.

Selvfølgelig skal de frivillige redaktører sikres ordentlige arbejdsvilkår, de kæmper hårdt nok endda, men jeg håber at der kan gøres noget for at sikre græs-rødderne ude i klubberne mere forudsigelige betingelser.

Jeg vil da ikke undlade at slutte med at gentage redaktørernes opfordringer til alle jer derude, alle jer der rent faktisk flyver, bygger, eksperimenterer, o.s.v. til at komme ud af busken med tanker, ideer, tegninger, redaktørerne har nemlig ikke tid til at opfinde, de jagter stof....

Ingen behøver at holde sig tilbage, for redaktørerne er erfarne i runetydning, skrappe til at rentegne ens rystende barnehåndsskitser og i besiddelse af et godt stavetekstprogram (jeg taler af erfaring).

Med modelflyver hilsen
Jesper Buth Rasmussen
Almavej 8
Storvorde

Svar til Jesper Buth Rasmussen

Tak for opfordringen også til andre om at delagtiggøre os alle i deres ideer og erfaringer inden for modelflyvningen ved at fortælle om dem her på Modelflyve Nys sider.

Den opfordring kan vi fra redaktionen varmt tilslutte os.

Det er jo ikke mindst alle disse mange beretninger fra engagerede modelfolk, der gør bladet læseværdigt.

Men naturligvis er det ærgerligt, hvis noget ikke er nået frem, fordi nogen er løbet ind i en deadline med sit stof.

Nu er der vel ikke så langt mellem de enkelte numre, at der er ret meget, som når at blive helt uaktuelt inden næste nummer, så selv om man er en dag eller to for sent på den til det ene nummer, så bliver stoffet som regel ikke ringere af at vente med at blive bragt i det næste – hvis der vel at mærke er plads, bliver jeg nødt til at tilføje. Vi er nemlig fra tid til anden i den glædelige situation, at vi får så meget velegnet stof tilsendt, at det ikke alt sammen kan være i det næstfølgende nummer.

Jesper Buth Rasmussen efterlyser udgivelsesdatoerne for de enkelte numre. De er meget enkle, nemlig den sidste hverdag (postdag) før den 10. i alle lige måneder.

Lidt vanskeligere er det med deadlines. Dem kan vi ikke lægge på en fast dato (fx den 1. i de ulige måneder), fordi der er måneder med mange helligdage, hvor der ikke arbejdes på trykkeriet, og der er måneder med kun få. Og så er der den helt umulige juli måned, hvor mange mennesker – også på trykkeriet – holder ferie, og hvor der altså er en lang periode, hvor der ikke kan laves Modelflyve Nyt.

Problemet skulle imidlertid ikke være så stort – heller ikke selv om man ikke råder over en krystalkugle.

Forrest i bladet – under indholdsfortegnelsen – står nemlig altid, hvornår materialet skal være hos grenredaktørerne. Og ikke blot til det næste nummer, men – som Jesper Buth Rasmussen foreslår – til de to næste numre.

I nr. 2 (april-nummeret) stod der således, at »Materiale til Modelflyve Nyt nr. 3/93 skal være grenredaktørerne i hænde senest den 20. april og til nr. 4/93 senest den 11. juni«. Og denne gang står der deadlines for året ud.

Endnu har vi ikke lavet produktionsplaner for 1994, men når det sker i slutningen af dette år, vil vi gerne følge Jesper Buth Rasmussens opfordring og oplyse om deadlines for hele året.

Med venlig hilsen
f. redaktionen

B. Aalbæk-Nielsen

Blue Stick 20

fra Hobbyträ

Af Ole Hilmer Petersen

Det svenske firma »Hobbyträ«, der bl.a. laver den populære tometersvæver Blue Phoenix, er nu kommet på markedet med en ultrasimpel begyndermodel i stil med en »Lajban«. Den er primært beregnet for elever på ungdomsskoler, så den skal være hurtig og nem at bygge. Ellers bliver eleverne aldrig færdige!

Kroppen er opbygget som en fyrretræs»krykke« med en kasse, som vingen sidder på. Motor og tank ligger frit i den ene ende, mens haleplanet ligger oven på krykken i den anden ende. Vingen er uden balanceklapper.

Modellen er 137 cm i spændvidde og beregnet til en 2,5 – 4 ccm totaktsmotor. Den styres på højde- og sideror og motorkontrol.

Witzel Hobby har fået et eksemplar hjem, som straks blev givet videre til mig. Og hvis han havde husket aftalen om at tage en gammel motor med, kunne jeg have været ude at flyve efter en uge.

Byggesættet indeholder forskellige lister til krop og vinge, udstansede vingeribber, krydsfiner til kroppen, balsadele til halen, aluminiumsunderstel, tank, hjul, rorhorn, kabler og skruer og møtrikker. Det eneste, der ikke er med, er radio, motor, lim, maling og beklædning. Men der er en tydelig byggetegning og en byggevejledning på letforståeligt svensk. Som altid anbefales det at læse byggevejledningen grundigt, inden man begynder at bygge.

Byggevejledningen starter fint med en gennemgang af »hjælpemidler« til bygningen, herunder hvilke limtyper man kan bruge. Det ville have været godt, hvis der også havde stået, hvilken lim der er egnet til hvilken del af byggeriet.

Bygningen

Haleplan og halefinne er 6 mm balsaplayer, hvorpå der limes lister på enderne med årerne den modsatte vej. Der limes trekantforstærkninger på finnen, og forkanterne pudses. Så sættes der hængsler i haleplan og højderor og i halefinne og sideror. De limes først i efter beklædningen.

Vingen laves i to dele og samles med to små 1,5 mm krydsfinerstykker. De to dele bygges hurtigt. Forkanten er pudset i faccon. I bagkanten skal man selv lave spor til ribberne. Hovedbjælkerne er 4 x 6 mm fyrrelister, og mellem dem limes der balsaforstærkninger med årerne på højkant. Desuden er der mellem hovedbjælker og



forkanten en 3 x 3 mm balsaliste. Det samme er tilfældet mellem hovedbjælker og bagkant.

På et fladt byggebræt – med tegningen på – går byggeriet hurtigt og nemt. Jeg brugte cyanlim og hvid lim til vingen. Delene passede fint sammen. Der er tegning af både højre og venstre vinge, så man skal bare huske at lave en af hver. Vingetipperne er balsatrekantlister.

De to halvdele limes sammen, efter at man har lagt dem op på byggebrættet, så begge vingetipper er løftet 55 mm over brættet. (Jeg lagde nu den ene halvdel plant på byggebrættet og hævede den anden 110 mm i tippen. Så synes jeg, at man har bedre styr på det hele.)

Til sidst limes der forstærkninger af 0,4 mm krydsfiner på over- og underside af midten af vingen. For at få en pænere samling på oversiden lagde jeg en strimmel glsafibervæv på. Det blev limet på med hvid lim.

Kroppen består af en krykke lavet af to 8 x 12 mm fyrrelister. I den forreste halvdel limes der to 12 x 12 mm fyrrelister på indersiden af krykken. Mellem de to sider limes der et balsastykke på 12 x 29 mm, der går fra bagkanten af motoren og ned til bagkanten af vingen. Bagkroppen samles med et balsamellemstykke. Mellem vinge og hale er der desuden et enkelt tværstykke af fyr.

Kropssiderne og spanterne laves af 3 mm krydsfiner, og de limes på krykken. Under vingen limes der indvendigt i kroppen to 4 x 8 mm fyrrelister, der skal holde gummibåndene. Der står, at man skal runde dem i enderne. Hvis man er for ivrig her, får man lavet nogle ender, som gummibåndene ikke kan sidde fast på. Jeg limede hovedsageligt med tyk cyanlim, så det gik hurtigt.

I bagkroppen bores der et hul til haleslæberne, der blot er en 6 mm trædyvel. Det fungerer fint.

Understellet er et rigtig godt alumi-

niumsunderstel. Hjulene sidder på to skruer. Understellet skrues fast med to skruer i bunden af kroppen. Tanken bliver gjort fast med gummibånd, der sidder på to skruer i hver side af krykken. Motoren skrues i med 4 skruer i krykkens forende. Der er intet sidetræk på motoren, men det anbefales at lave lidt nedadtræk. Det gøres ved at lægge en skive under motoren ved de bagerste skruer.

I kroppen placeres tre tværstykker af krydsfiner, som servoerne monteres i. Servoerne til side- og højderor sidder bagerst, mens motorservoer sidder foran. Med servoerne som afstandstykker går det hurtigt at lime stykkerne i med cyanlim. Derefter kunne jeg montere kablerne, der bliver limet fast i bagsiden af kropskassen midtvejs ned til halen og lige før denne. De bliver meget slatne. Når man tager fat i rorfladerne, kan man bevæge servoerne, uden at rorene flytter sig. Det er sådan, man normalt fortæller sig. Det er sådan, man normalt fortæller sig, at de aldrig må lave det!

Til motortrækket er der en »stålwire« med. Den skrues man links på i begge ender. Det kan give sig, så man ikke risikerer, at servoerne står og arbejder vildt og voldsomt, når karburatorspjældet kører mod endestoppet.

Inden man beklæder, skal alle trædelene pudses. Kroppen malede jeg med Humbrol maling og klar lak. Vingen og halen blev beklædt med Solarkote med Solarfilm-stafferinger. Vingen virkede ikke særligt stiv, og ganske rigtigt lykkedes det at vride den skæv under beklædningen. Den var dog til at rette op igen med varme og »vold«. For en begynder, der ikke får hjælp, vil denne del af byggeriet nemt kunne give store problemer. En mere vridningsstabil vingekonstruktion kunne være ønskelig. Efter beklædning med Solarkote er vingen dog fornuftigt stabil.

Rorhornene blev skruet i, og hængslerne blev limet fast. Så kunne halen limes fast på krykken med epoxy, og kablerne

kunne tilpasses i den ende også. Her kunne der godt have været en forklaring på, hvordan man får gjort metalgevindstykkerne fast på plasticablerne. Jeg brugte cyanlim.

Nu kunne kontakten monteres, og modtager og batteri blev placeret i kassen. Antennen løber sammen med den ene side af krykken. Tyngdepunktet passede ikke. Det var nødvendigt med temmelig meget bly i næsen (så meget, at jeg overvejede at sætte min gamle HP-fir-taktsmotor i modellen. Den giver mere vægt end ydelse). Det skruede jeg fast så langt fremme som muligt.

Modellen kan nemt bygges på en uge af en rutineret modellflyver. Det hele var lige til at gå til.

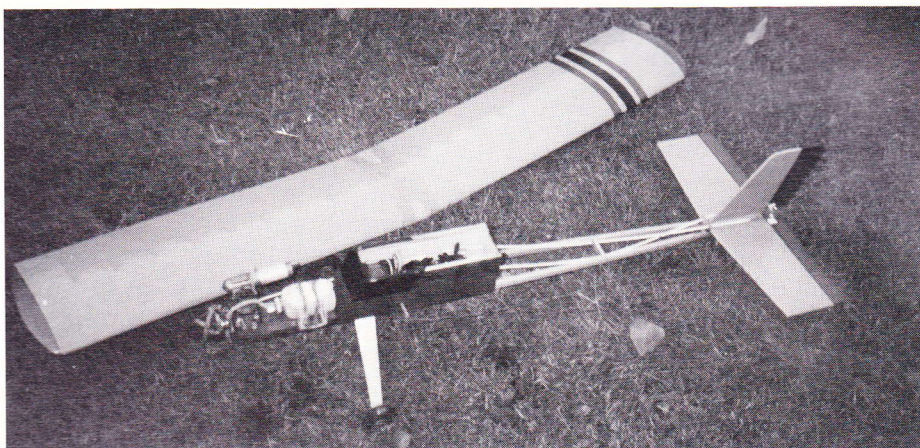
Motoren i flyet blev en gammel OS 25 totaktsmotor, der tilsyneladende har haft en hård tilværelse (det er Poul Erik Witzels motor!). Men den kan da køre, når man lige får skruet de skrue fast, der hele tiden er ved at rasle ud. Den skal i hvert fald ikke køres til! Da det er en gammeldags »støjmotor«, fandt jeg et forlængerstykke til lyddæmperen, som min far engang havde lavet til en anden motor. Det hjalp på lyden. Det samme gjorde en 9x6 APC-propel.

Da der kun er styring på højderor, sideror og motorkontrol, havde jeg sideroret i højre styrepind. Jeg kunne lige så godt have beholdt det i venstre pind, som man jo alligevel også styrer med under flyvningen! (også selvom der eventuelt ikke er nogen funktion tilsluttet!). Jeg overvejede også at mikse funktionerne, så jeg i realiteten kunne have siderorsstyring i begge pinde. Jeg flyver modellen med en Futaba FC-18 radio, hvor jeg kan lave den slags julenumre.

Flyvning

Da det hele var klart, og det var kontrolleret, at alt kørte den rigtige vej, var det bare ud at flyve.

Det blæste en del den dag. Det var hurtigt tydeligt, at modellen i jordstarten helst skulle lige op imod vinden. De første starter gik fint, men da vinden lidt



Når vingen fjernes, er der direkte adgang til radiatorummet. På billedet ses også, hvordan motor og tank ligger frit på forkroppen.

senere lagde sig, havde jeg noget besvær med at holde kursen under starten.

Der skulle foretages en del småkorrektioner under startforløbet – nok mere, end en begynder ville føle sig helt tryk ved. Men når man først er kommet i luften, er der ingen problemer. Jeg savner naturligvis balanceklapperne, der ville kunne give en lidt mere præcis styring, men ellers forløb flyvningen fint. Modellen flyver roligt og stabilt helt uden under.

Almindelig flyvning er stille og rolig, uden at det er nødvendigt at styre alt for meget. Loop og stall-turn er nemme, mens rul naturligt nok er vanskeligere at udføre. Modellen vil gerne blive liggende på ryggen. Nu er den jo heller ikke lavet til kunstflyvning.

Landingerne er også tilpas nemme. Der skal lidt mere motorkraft til, end man måske umiddelbart forventer, men kassekroppen giver meget luftmodstand. Det mærker man også, når man lander med stoppet motor.

Jeg har for sjov gennemfløjet A-certifikatprøven med modellen, og det kan sagtens lade sig gøre.

Mine tvivl med hensyn til vingens styrke er hidtil blev gjort til skamme. Jeg har ikke kunnet lave noget, der har været så vildt, at den har været ved at bryde sam-

men. Hvis man laver et langt, lodret dyk og så pludselig giver fuldt højderor, kan det da godt være, at vingen klapper sammen, men det har jeg ikke lyst til at prøve.

De fjedrende styrekabler har heller ikke givet problemer. Der er selvfølgelig også grænser for, hvor hurtigt man kan flyve med en sådan model.

Blue Stick 20 er med sin åbne konstruktion en speciel model at se på. Den er servicevenlig, når man skal til tank og motor, men den er næsten umulig at gøre ren efter flyvning, da der kommer brændstof alle vegne. Flyve- og byggemæssigt er den rimelig, men en hjælpende hånd er nødvendig i begge faser.

Modellen ville være nemmere at bygge, hvis vingen havde været lavet på en mere beklædningsstabil måde. Flyvningen ville blive nemmere med balanceklapper, og så ville et haleplan med profil (»bærende haleplan«) bl.a. gøre jordstarterne nemmere. Men det er selvfølgelig ønsket, jeg har til mange begyndermodeller.

Ideen bag Blue Stick 20 er helt fin. Hvis en så simpel og billig model gør, at flere kommer ud at flyve, er der opnået meget. Og så er byggevejledningen på et sprog, de fleste vil kunne læse. Endelig indbyder en Blue Stick 20 til rolig og afslappet flyvning.



NERO Seamaster

Vandfly til lavpris

Niels Erik Robbers har sendt byggevejledning og tegning af et lidt utraditionelt vandfly til Modelflyve Nyt. Flyet er utraditionelt i både udseende og byggemåde, men har du lidt erfaring i skumskæring – eller kan du få hjælp af en, der har – kan du ved at studere tegningen og læse vejledningen bygge det velflyvende vandfly på kort tid.



Konstruktøren Niels Erik Robbers viser modellen frem for en demonstrationsflyvning på en regnvåd, kold og blæsende forårsdag.
(Fotos: Kim Eriksen)

- 1 stk. 4 mm pianotråd
- 3 stk. 4 mm notklodser
- 2 stk. 70 mm hjul og 1 stk. 60 mm hjul.

Materialeerne til prototypen kostede mindre end 600 kr.

NERO Seamaster er stærkt inspireret af den originale Seamaster, der er konstrueret af Ken Villard. Dog er NERO Seamasteren ændret så meget, at de to modeller ikke kan sammenlignes. Dels er NERO Seamasteren større, og dels er den ændret på flere punkter. Bl.a. er kroppen højere, og forkroppens underside har en anden facon. Desuden er den originale Seamaster lavet helt i træ, mens NERO'en er lavet med både krop og vinger af flamingo. Denne byggemåde bevirker, at modellen er nemmere og hurtigere at bygge – og oven i købet også både billigere og stærkere. Desuden synes jeg, at den flyver bedre end originalen.

- lidt 15 mm x-finér (gerne alm. trælastkvalitet)
- 2 stk. rød Sullivankabel
- 1 ark plaktpap (70 x 100 cm)
- 2 m Orecover
- japanpapir
- dope
- maling
- lim (cyano, epoxy og skumlim)

Hvis modellen skal kunne bruges på land, kan understel monteres, og dertil skal bruges:

Kropskallerne skæres

Start med at tegne den ene kropsside (uden næseklodsen) op på plakappet. Det er ikke nødvendigt at tegne halen længere end til linie 8. Skær derefter siden ud, og brug den til at lave endnu en papside. Med en glødesav skæres 2 stk. 723 x 150 mm store flamingoklodser. Klodserne sættes sammen med to dråber skumlim, og papskabelonerne sættes fast med små søm på hver side af klodserne – sørg for, at papskabelonerne sidder lige overfor hinanden.

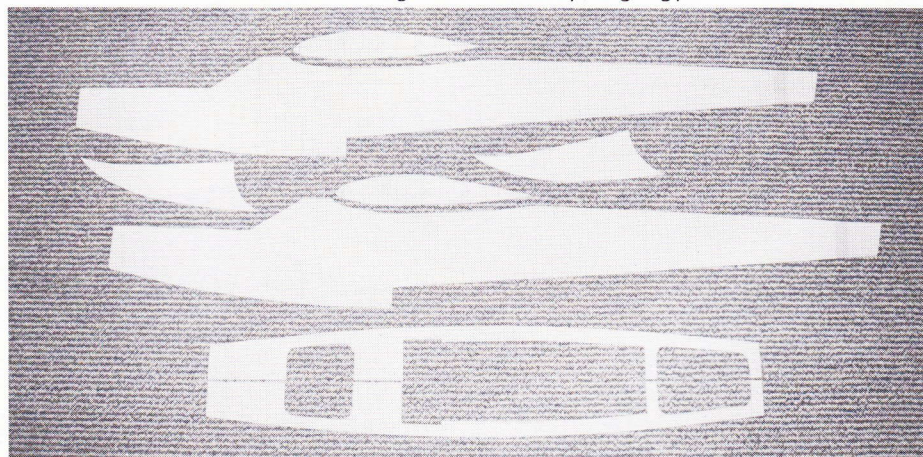
Materialer til bygningen

Der behøves ikke en egentlig byggetegning, så det er kun side- og højderor samt vingeprofilet, der bør forstørres fra tegningen på midtersiderne.

Til prototypen er brugt følgende materialer:

- 2 plader 75 mm flamingo (60 x 100 cm)
- 13 plader 1,5 mm balsa
- 3 plader 5 mm balsa
- 1 plade 10 mm balsa
- lidt balsarester til næseklodsen
- 2 m 10 x 10 balsatrekantlister
- 2 m 15 x 40 mm bagkantlister

Efter disse skabeloner skæres de forskellige skumdele til krop, vinge og pontoner.



Skær derefter kroppen ud, men skær *ikke* bunden ud foran trinnet. Nu adskilles flamingoklodserne igen, og køllinien tegnes *indvendigt* på kropssiderne. Tegn også en linie *udvendigt* – denne linie skal være, som den er vist på tegningen. Sæt nu to strimler pap, ét ved trinnet og ét ved næseklodsen, og skær kølen ud, så den passer med de tegnede linier. Bemærk, at NERO Seamasteren har en indadvendt køl – dette forøger retningsstabilitet på vand.

Nu kan de to klodser sættes sammen igen – dog kun med tape – og resten af kropsbunden kan skæres ud. OBS: gem alle fraskårne stumper, da de skal bruges, når kroppen skal laves færdig. De to papskabeloner pilles nu af og gemmes – de skal også bruges senere.

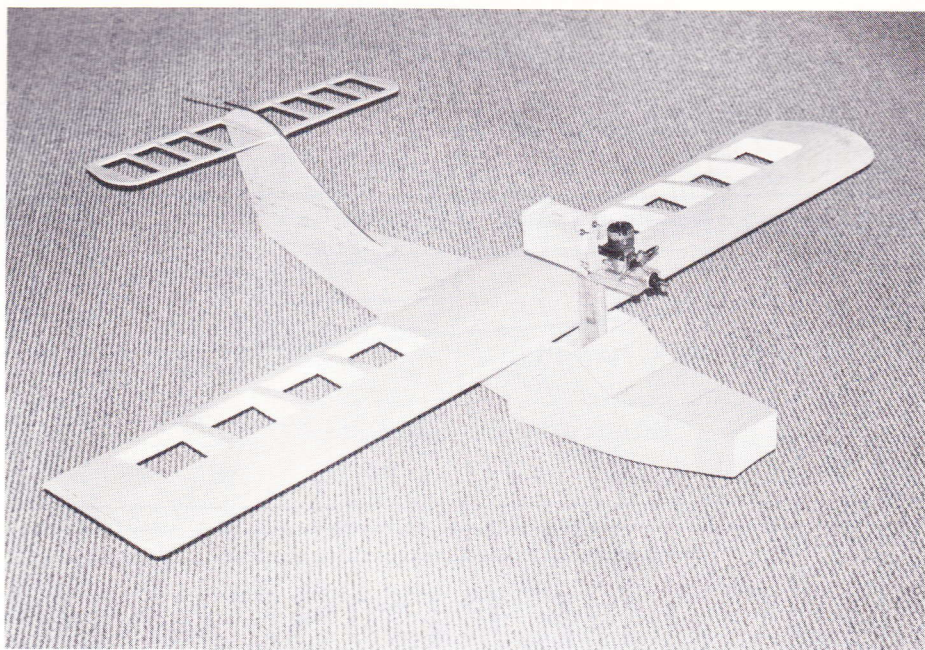
Nu er det tid at lave to papskabeloner af kroppen set fra oven. Derefter samles den ene kropsside igen med alle de afskårne stumper. Stykkerne sættes på med små søm – pas på ikke at sætte søm, hvor der skal skæres med glødesaven. De to skabeloner sættes på – bemærk, at kølen vender rigtigt i forhold til indersiden. Først skæres de tre udskæringer indvendigt, derefter det udvendige snit. Husk at mærke stumperne, da du senere skal bruge dem. Det samme laves med den anden kropshalvdel.

De to udskårne klodser fra forenden holdes nu sammen, og en skive på ca. 15 mm skæres af foroven og forneden. Disse skiver limes ind i kropshalvdelene, hvor de sad før udskæringen, således at der dannes et hulrum, når de to kropshalvdele holdes sammen. Det samme gøres ved det bageste hulrum i kroppen.

Klodserne, som er skåret ud dér, hvor der skal være motorgondol og radiator, samles også, og bunden skæres fri som vist på tegningen af NERO Seamasteren set fra siden. Bunden limes også ind i kropssiderne. De to kropshalvdele lægges nu på et stykke plast med midten nedad på en ret bordplade, så de ikke bliver skæve. Læg noget tungt ovenpå dem, indtil limen er tør. Alle ovennævnte limninger foretages med skumlim.

Kropssiderne samles og beklædes

Til beklædning af siderne limes 3 hele 1,5 mm balsaplader sammen til én stor (30 x 100 cm) plade. Der skal yderligere tilføjes et 65 mm langt stykke 1,5 mm balsa for at beklæde hele kropssiden, men det klares senere. Ved næsen på den ene papskabelon tegnes en streg 65 mm fra forenden og parallel med denne. Papskabelonen anbringes nu på balsapladen, så strengen passer med kanten af pladen. Sørg også for, at der er en hel plade til bagkroppen, og at samlingen af balsapladerne kommer så højt op på kroppen som muligt. Tegn rundt om pappet, og fjern det. Tag nu en lineal, og tegn toppen og bunden af bagkroppen fra linie 8 til halefinnen.



Den næsten træfærdige NERO Seamaster.

En nøje granskning af fotoet viser, hvordan kropssiderne er forlænget med et lille stykke balsa ved næsen.

Hele kropssiden kan nu skæres ud og bruges til at lave en kropsside mere. Nu kan de manglende 65 mm ved næsen limes på siderne. Det gør ikke noget, at årerne ligger på tværs i spidsen, da den skal limes på massivt flamingo.

De to flamingo-kropssider tages frem igen og rengøres for evt. limrester. Siderne holdes sammen, og når du har checket, at de passer sammen, limes de sammen. Man kan godt lime balsasiderne på samtidig (det gjorde jeg), men man kan også vente, til limen er tør. Pas på, at både balsasider og skumsider sidder ret overfor hinanden.

Bunden limes på plads

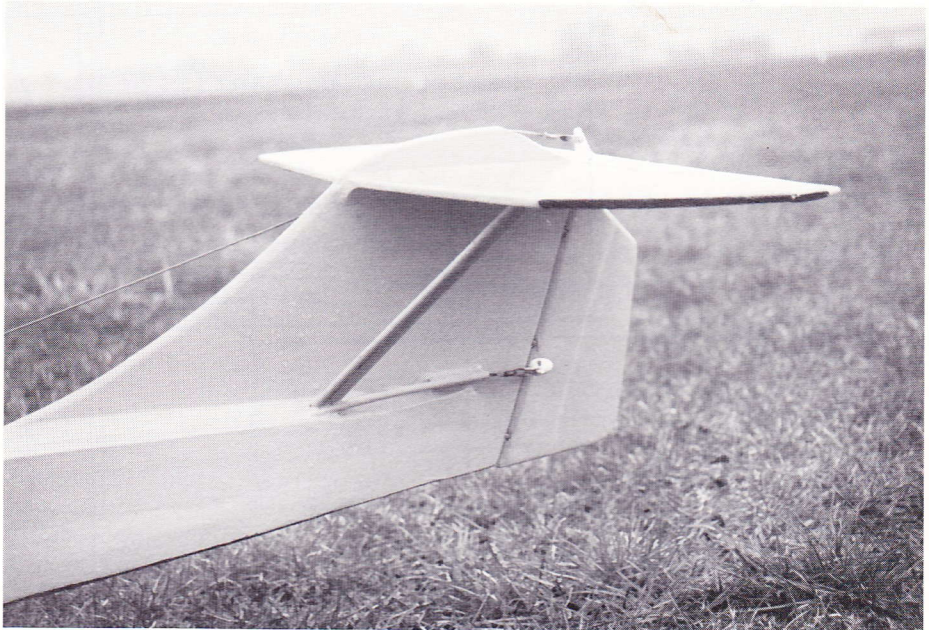
Når kroppen er tør, limes der som vist på

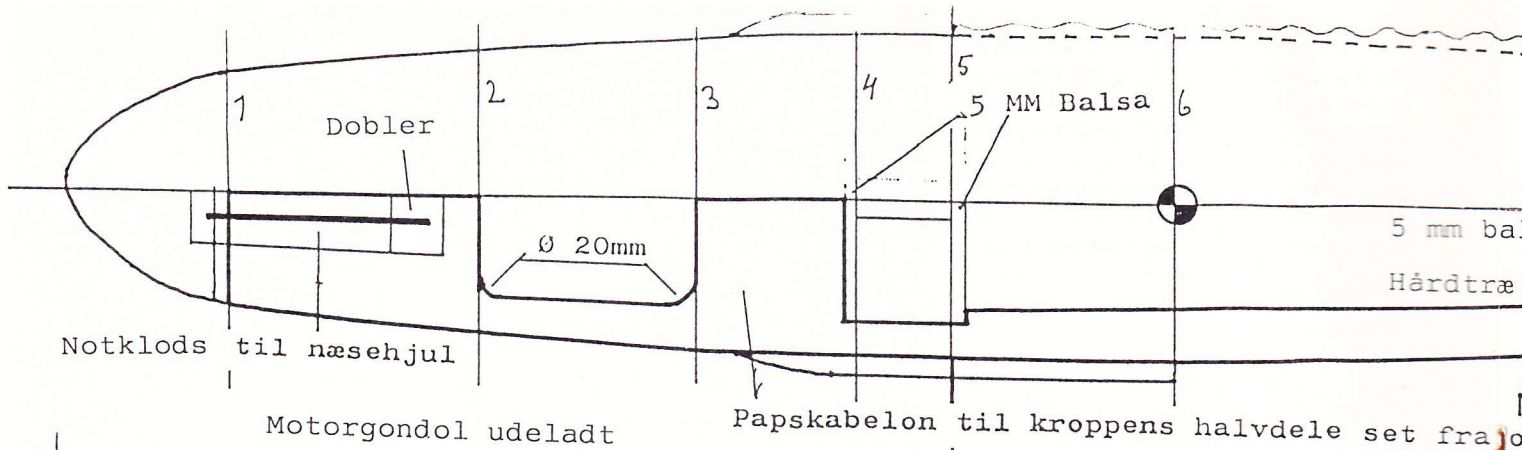
tegningen 2 stykker 10 x 10 mm trekantliste indvendigt på oversiden af bagkroppen – bemærk at listerne kun går til bagkanten af halefinnen. Derefter slibes listerne, så bagkroppen kan holdes sammen om en 5 mm balsaliste (her skal bagkanten på finnen senere sidde). Kroppen holdes sammen om den lille stump 5 mm liste – husk at kontrollere at kroppen bliver lige. Af flamingo skæres en 10 mm skive ud til bunden, og den limes efter tilpasning ind mellem kropssiderne.

Haleplan og -finne

Begynd med at forstørre tegningen. Haleplanets forkant er samlet af 2 stk. 5 x 15 mm balsalister og bagkanten af en hel 5 x

Et par stræbere fra krop til haleplan styrker den ellers lidt udsatte T-hale væsentligt.

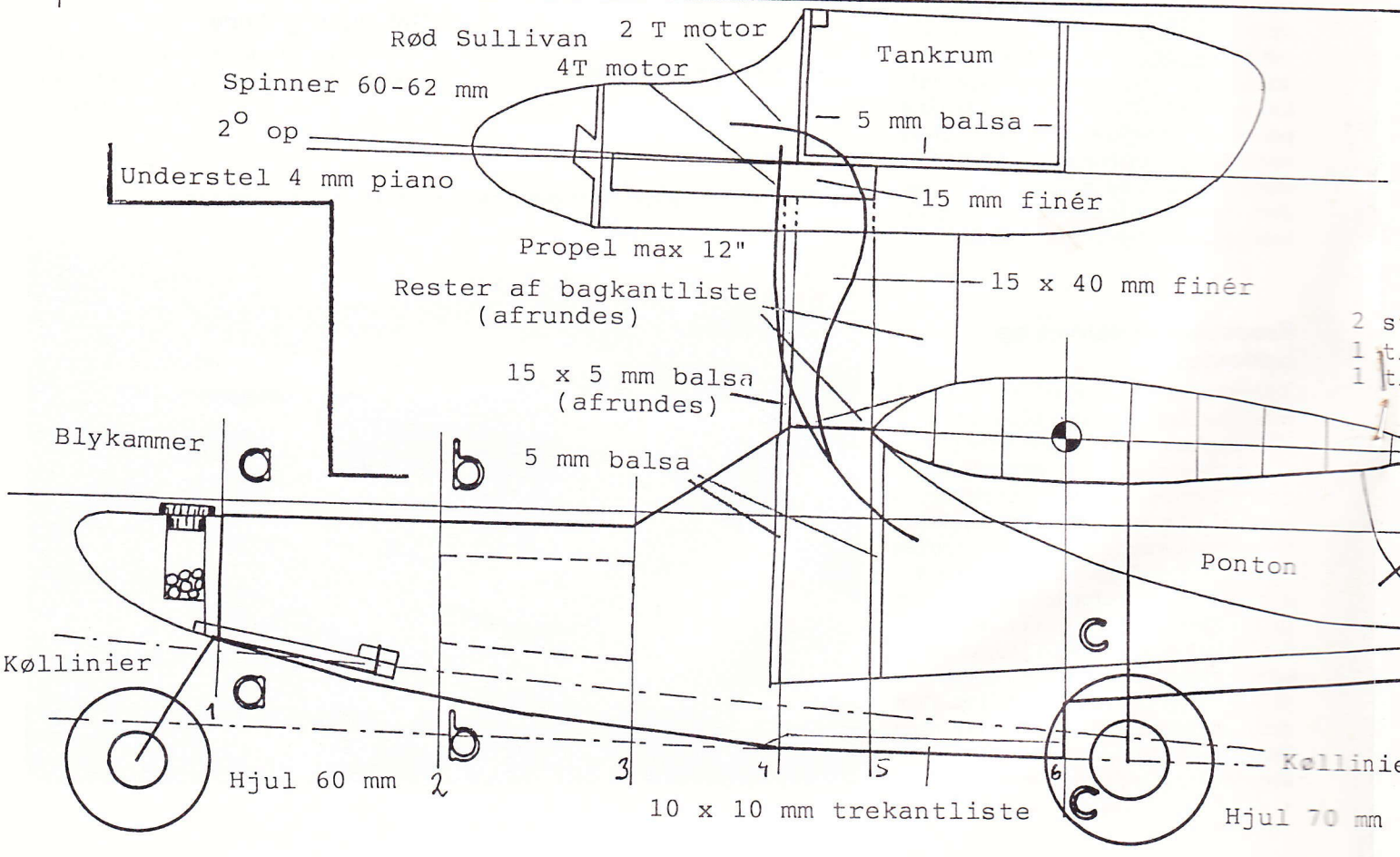
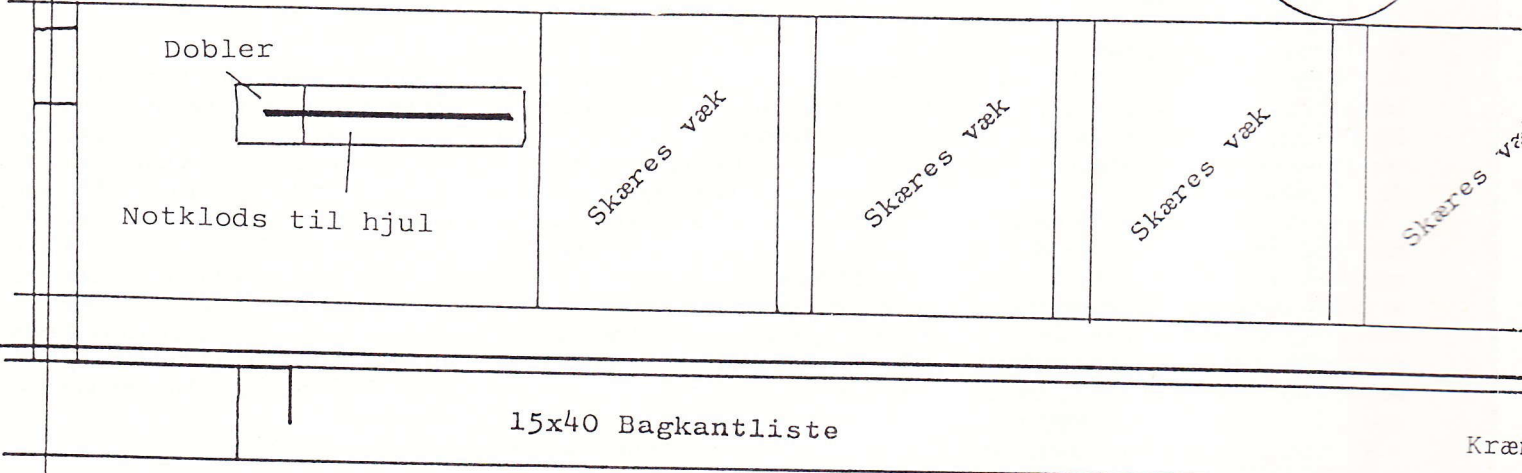


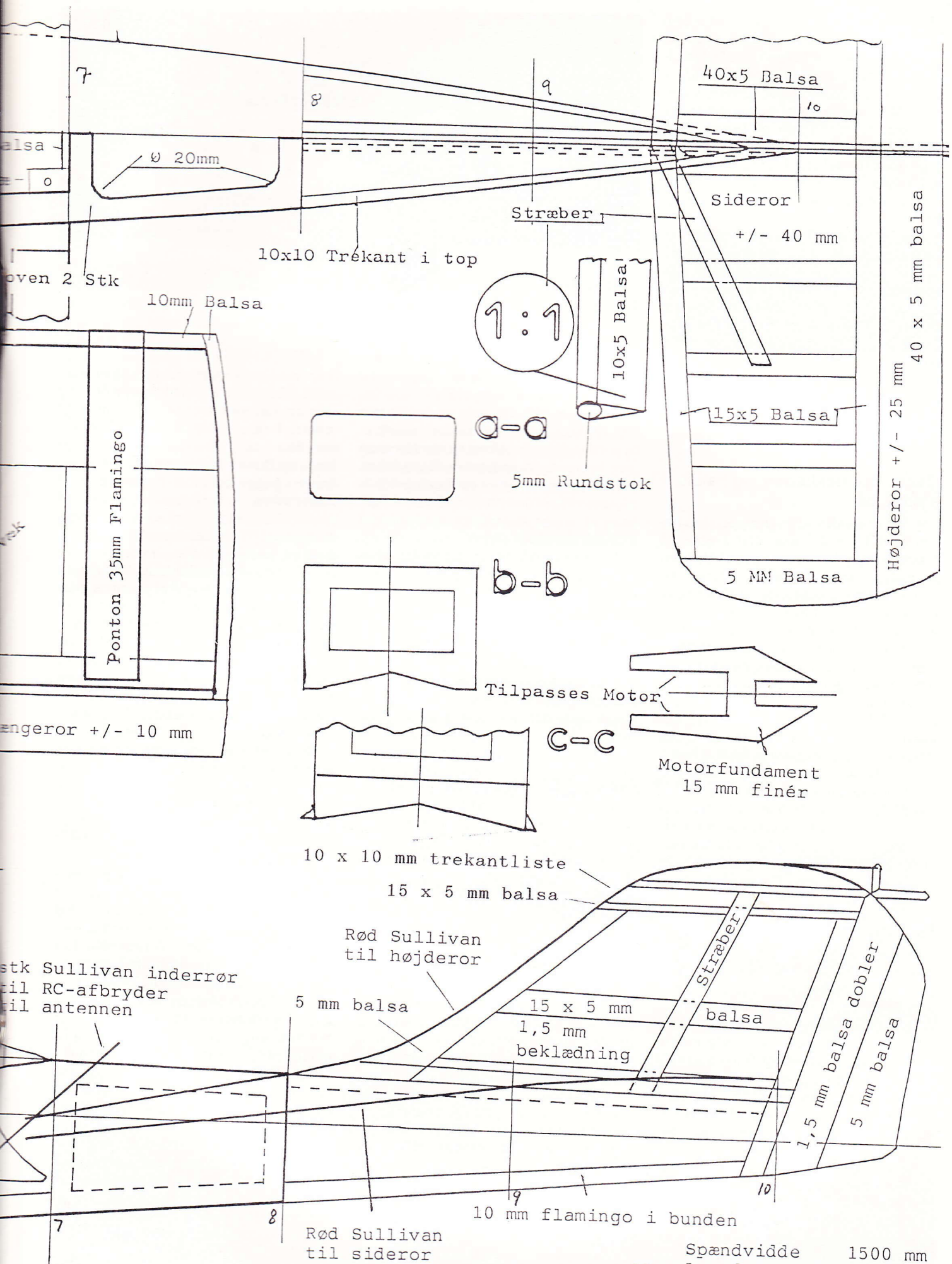


NERO SEAMASTER

1:3

1,5mm Bekl.





stk Sullivan inderrør
til RC-afbryder
til antennen

Spændvidde	1500 mm
Længde	1200 mm
Motor	35-60
Vægt ca.	2700 gr
Planbelastning	50 gr

N.E.L. Røbbens
1993

15 mm liste. Selve roret er af en 5 mm balsaplade. Halefinnen samles oven på tegningen – husk at lægge klar plast imellem. Sideroret laves på samme måde – bmærk at bagkanten går gennem kroppen. Efter opbygning af finnen beklædes den med 1,5 mm balsa på begge sider. Her er det vigtigt at lade ca. 5 mm balsa rage uden for hele forkanten, da den kanal, som herved opstår, skal bruges til at lime et Sullivankabel i til højderorstrækket.

Når haleplan, finne og rorflader er pudset pæne, er du klar til at samle dem. Læg finnen på bordpladen, og mærk nøjagtigt midten af. Hold finnen på plads med en vinkel, og lim den på med cyano. Tilpas 2 stk. 10 x 10 mm trekantlister, og lim dem fast for at styrke samlingen. Tilpas en rest 5 mm balsa til oversiden på haleplanet, hvor Sullivankablet skal ligge, og lim kablet ned i kanalen på halefinnen med cyano.

Oversiden beklædes, og halen sættes på

Nu skal oversiden af bagkroppen beklædes med 1,5 mm balsa med årerne på tværs. Beklæd kun bagkroppen til kanten af radiatorummet (linie 7). Fjern den stump 5 mm balsaliste, der sidder bagest i kroppen, så der bliver plads til finne og haleplan. Mærk af, hvor Sullivankablet går ind i kroppen, og bor med en rest 4 mm pianotråd et hul ind i radiatorummet som vist på tegningen. Sørg for, at finnen sidder helt lige, inden den limes fast med cyano. Tilpas igen 2 stk. 10 x 10 mm trekantliste, og lim dem fast for at styrke samlingen. Halestræberne laves af en 5 mm rundstok og en 10 x 5 mm balsaliste, der limes sammen og slibes i facon som vist på tegningen. Af hensyn til beklædningen af halefinnen sættes de først på, når dette arbejde er udført. Inden limning fjernes lidt beklædning/maling, hvor stræberne skal sidde.

Motorgondol

Først laves foden af 15 mm x-finér. Størrelsen er 40 x 220 mm. Derefter saves motorfundamentet ud – ligeledes af 15 mm finér. Bredden af fundamentet tilpasses den ønskede tank, ligesom hakket til motoren tilpasses den valgte motor. Fod og motorfundament limes sammen med langsomtørrende epoxy (fx blå Araldit). Limen bør hærde ved 90 grader for at opnå optimal styrke. Husk, at der er 2 grader opadtræk (men intet side-træk).

Montér motoren, og tilpas længden af fundamentet, så der kan limes en ring af 5 mm balsa bag spinneren. Herefter limes et stykke 5 mm balsa på plads bag motoren – det er bunden i tankrummet og skal have samme bredde og længde som den valgte tank. Brandskot og bagplade laves også i 5 mm balsa og tilpasses tankstør-



Motorgondolen med låget til tankrummet taget af.

relsen. Gondolsiderne laves i 5 mm balsa og udformes, så de går fra ringen ved spinneren til stykket bag tanken. Ved ringen presses siderne ind, og to 10 mm balsastykker limes ind under motoren, hvorefter det hele slibes, så der bliver en pæn overgang fra spinneren til gondolen. Bag tankrummet limes en flamingoklod på, som slibes i den ønskede facon. Låget laves af et par balsarester og skrues på med selvsikrende skrues.

Til sidst bores hul til gaskablet. Hvis der monteres en totaktsmotor, kan kablet monteres, før flamingoen limes på.

Motorgondolen monteres

Forrest i radiatorummet limes 2 stykker 5 mm balsa ind i udskæringen. Vær opmærksom på, at årerne skal være på tværs, og at der skal være præcis 40 mm mellem dem, da motorgondolen skal limes ned mellem dem. Denne limes på plads med epoxy – check inden limen hærder, at gondolen sidder midt i kroppen, at den flugter med kroppen, så der ikke er sidetræk, og at gondolen sidder lodret over kroppen. Gaskablet føres ind i radiatorummet som på tegningen, og et par flamingoklodser limes fast på hver side af gondolfoden mellem balsastykkerne.

Resten af kroppen beklædes

Beklæd nu oversiden af kroppen, hele den bageste underside og kølen med 1,5 mm balsa. Det eneste træarbejde, der nu mangler på kroppen, er næseklodsen og sprøjtelisten. Først limes et 5 mm stykke balsa på som forreste spant, og en eventuel notklods til næsehjul sættes på plads. Næseklodsen kan laves af en massiv klods eller af sammenlimes balsarester. Et par trekantlister limes på bunden som sprøjtelisten, og kroppen er nu klar til finslibning. Det er en fordel at have et blykammer, så du let kan afbalancere din NERO Seamaster, når du piller landingsstellet af til vandflyvning. Kammeret kan fx laves af et Treo-rør (hovedpine brusetabletter), der med epoxy limes fast i et hul i forkroppen.

Vingerne laves

Start med at forstørre profilet på et stykke pap. Lav derefter 2 helt ens profiler og tegn en linie vinkelret på midterlinjen 10 mm fra forkanten og 45 mm fra bagkanten. Skær nu 2 flamingoklodser 74 cm lange og 21,8 cm brede, og mærk midterlinjen i begge ender af klodserne. Ved vingemidten sættes papskabelonen af profilet, så 10 mm af forkanten og 45 mm af bagkanten er uden for flamingoen. Profilet sættes, så dets midterlinie er over flamingoens midterlinie. Ved tippen gøres det samme, dog skal profilets midterlinie løftes 3 mm ved bagkanten, så den færdige vinge får lidt wash-out. Skær så vingen ud (få evt. nogen til at hjælpe dig). Efter udskæring skæres tippen af i en vinkel på 45 grader – ligesom på fx en Taxi. Hele processen gentages med den anden vingehalvdel – pas på ikke at lave 2 ens vingehalvdele.

Beklædningen laves som vist på tegningen og limes på med skumlim. Læg vingehalvdelen i pres under tørringen, og brug de afskårne skaller til at holde de beklædte vingehalvdele i den rigtige facon. Husk at lægge plastic mellem skaller og beklædning.

Efter tørring slibes beklædningen til – uden at slibe i flamingoen. Lim derefter vingerne sammen med skumlim – lad dem ligge i skallerne, mens limen tørrer, da der ikke er nogen V-form. Nu kan forkantlisten af en 10 mm balsaliste og bagkantlisten af en 5 mm balsaliste limes på og slibes til. Midt på vingen limes 150 mm 15 x 40 mm bagkantliste fast. Skær hul til krængerorsservo, og lim lidt finér ind til senere at skrue servoen fast i.

Krængerorstrækket laves af 3 mm cykelegre, der – før de bukkes – stikkes ind i et 90 mm langt 4 mm messingrør. Egerne bukkes, så ca. 25 mm stikker ind i krængeroret, og 15 mm stikker ned i radiatorummet. De færdige krængerorstræk monteres i en not i oversiden af vingen, så krængerorerne kan hængsles i overkanten uden problemer. Sørg for, at der er plads til de bolte, der skal holde vingen fast. Lav åbningen ved trækstængerne i radiatorummet så stort, at de frit kan bevæges frem og tilbage – denne åbning

skal nu fyldes med fedt, hvorefter et stykke silikoneslange skubbes ned over trækstangen, så der kommer lidt fedt ind i røret – dette er med til at forhindre ødelæggende vandintrængning til radiogrejet.

Når du har sat tape på, hvor egerne ikke er inde i messingrøret, er vingen klar til at få et lag glasfiber rundt om samlingen. Når du har epoxyen fremme, smør da et lag i motor- og tankrum og der, hvor vingen hviler på kroppen – det styrker flamingoen, da kroppen ikke er beklædt der.

Nu sættes vingetipper af 10 mm balsa på, og det flamingo, der efter tegningen skal fjernes fra vingen, skæres ud med glødesaven. Hvis du ikke har lavet nogen fejl, har du nu en vinge, der er helt beklædt med balsa. Puds det hele fint, og montér krængerorerne.

De sidste detaljer

Hvis du bygger, så du kan sætte understel på, så skæres der nu hul til notklodserne. Bør et 6 mm hul i vingesamlingen og et tilsvarende i gondolfoden. Lim en stump 6 mm dyvel fast i vingen. Beklæd indersiderne af radiatorummet med 1,5 mm balsa, og lim to stykker hårdtræ fast i de bageste hjørner. Sæt vingen på plads, og bør to 5 mm huller til vingeboltene, skær 6 mm gevind i hårdtræsklodserne, og bør hullerne i vingen op til 6 mm. Lim en rest 5 mm balsa mellem hårdtræsklodserne, så der senere kan smøres silikone hele vejen rundt ved vingen. Der skal også laves et servobræt, som limes ind i radiatorummet. Servoerne skal sidde bag accu og modtager – se foto. De to vingepontoner skæres ud af flamingo og beklædes med 1,5 mm balsa undtagen på fladen, hvor de limes fast under vingetippen.

Beklædning

Nu er din NERO Seamaster klar til beklædning. Alle trædele dopes et par gange for at gøre træet vandfast. Flamingoen på motorgondolen beklædes med brunt indpakningspapir, der sættes fast med tapetklister. Samme klister bruges til at beklæde resten af kroppen, halestræberne + evt. haleplan og finne med japanpapir. Når limen er tør, dopes det hele 3-5 gange og males med maling af eget valg.

Mens malingen tørrer, beklædes vingen med alm. film som fx Orecover.

Har du ikke givet haleplan og finne japanpapir, skal disse flader også beklædes med film. Når dette er gjort, kan halestræberne monteres.

Når malingen er helt tør, smøres silikone på, hvor vingen ligger på kroppen, for at gøre samlingen vandtæt. Vingen dækkes med plastic og skrues på kroppen. Den skal ikke spændes ret hårdt fast, og det hele skal have lov at hærde et par døgn.

Flyvning med NERO Seamaster

Inden du går i luften, checkes tyngdepunktet og rorbevægelserne. Tyngdepunktet skal være ved trinnet – husk, at hvis du flyver med understel, skal der ekstra bly i næsen, når du vil flyve fra vand (eller sne) for at kompensere for vægten af næsehjulet.

Prototypen er forsynet med en 48 Surpass motor, og den letter efter ca. 15 m på land og lidt mere på vand.

Med rigtigt placeret tyngdepunkt kan den lave følgende manøvrer: Højkantflyvning, ind- og udvendige loop, snaprulninger og meget mere. Desuden kan den, hvis der er lidt vind, flyve utrolig langsomt. Jeg kan anbefale NERO Seamaster til alle, der er kommet ud over byggestadiet.

Specifikationer

Hvis du ønsker en lidt større model, kan tegningen forstørres fx 4 gange, hvilket giver en model med ca. 2 meters vingefang.



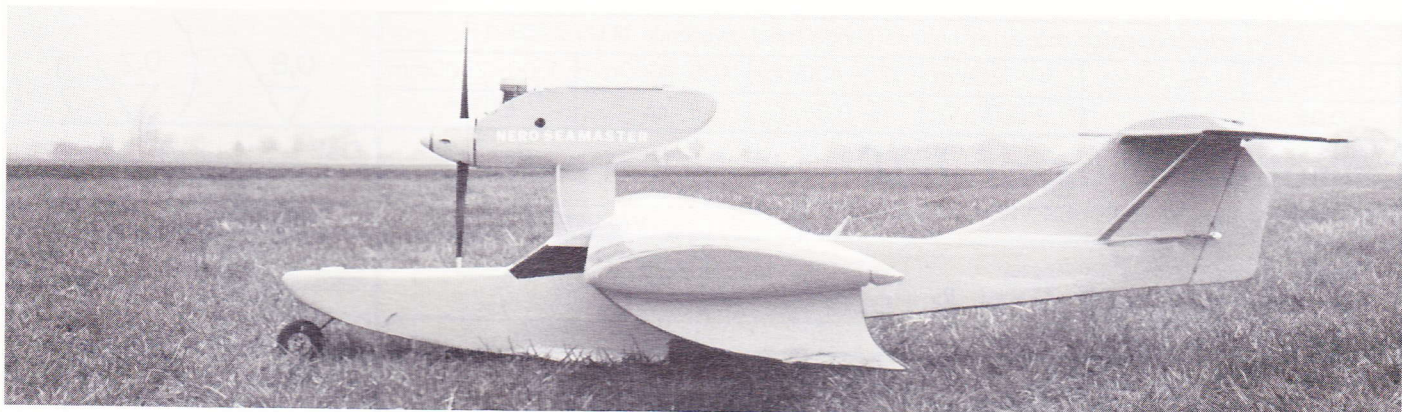
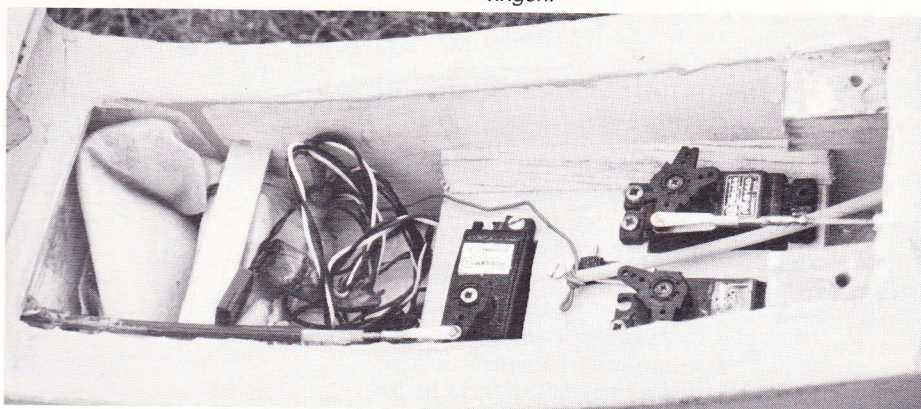
Tekniske data:

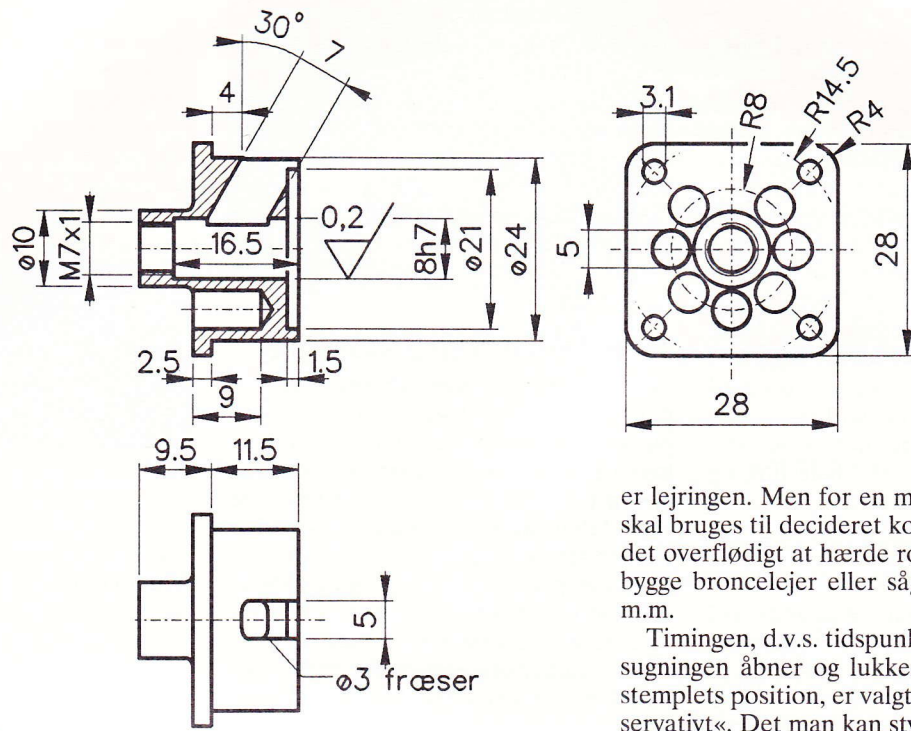
Spændvidde	150 cm
Længde	120 cm
Motor	2T 35-45
	4T 40-60
Vægt	ca. 2700 g
Planbelastning	ca. 50 g

Hvis du får problemer med bygningen af NERO Seamaster, er du velkommen til at ringe eller skrive til undertegnede.

Niels Erik L Robbers
Boelsvej 4
4983 Dannemare
Tlf. 5394 4473

Der er god plads til radiogrejet i rummet under vingen.

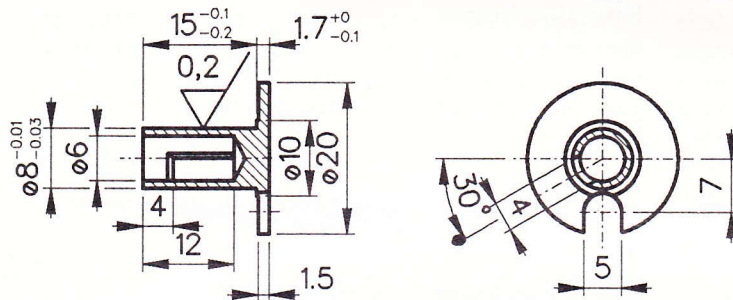




Lav din egen motor

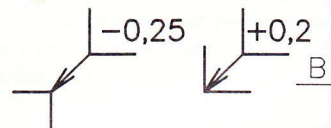
er lejringen. Men for en motor, der ikke skal bruges til decideret konkurrence, er det overflødig at hærde rotoren og indbygge broncelejer eller sågar kuglelejer m.m.

Timingen, d.v.s. tidspunktet, hvor ind-sugningen åbner og lukker i forhold til stemplets position, er valgt rimelig »konservativt«. Det man kan styre ved at ændre på timingen, om motorens maks. ydelse skal ligge ved et højere eller et lavere omdrejningstal. Jo tidligere ind-sugningen åbner, jo nemmere er den at starte, men maks. ydelse ligger på et lavere niveau og ved et lavere omdrejningstal.



I dette nummer gælder det bagdækslet. Denne ind-sugningstype er nem at lave og ikke særlig kritisk med tolerancerne, da den er velsmurt af brændstoffet.

De fleste typer alu kan anvendes til bagdækslet, så der er valgt en kortspånet (nem at dreje i) type i dette tilfælde. Det er klart, at jo hårdere tromlematerialet er i forhold til selve bagdækslets, jo bedre



Ikke tolerancesatte mål efter nedenstående tabel, svarende til DS 2768-1 F

0,5-6mm	6-30mm	30-120mm	120-400mm	400-1000mm	1000-2000mm
± 0,05	± 0,1	± 0,15	± 0,2	± 0,3	± 0,5



Set med og af LuP

Østergårds Alle 28. 2500-DK Valby Tlf.36300551

Erst:

VÆRKTØJ

RETTET

NORM

Bagdæksel & rotor

TYPE Diesel

KAT.NR.

TEGNET

Luis Petersen

SKALA

1:1

MATERIALE

UHB Arne

Decoltal

Nr. LUPE011.PIC

GODKENDT

FRA C^YIRKLE^N

Nye FAI-regler

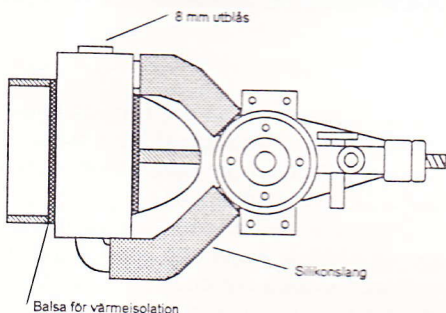
Det svenske combat-es Håkan Østmann giver lidt nyheder fra sig omkring lydpotter efter de nye FAI regler.

Hej danske combatflyvere!

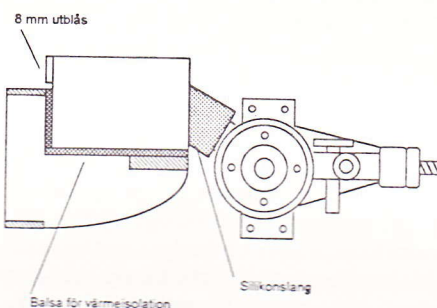
Her er lidt information om, hvad jeg så til konkurrencen i Sverdlovsk, Rusland i februar.

Tegningerne 1-4 viser lidt om den nuværende udvikling indenfor combatlyddæmpere:

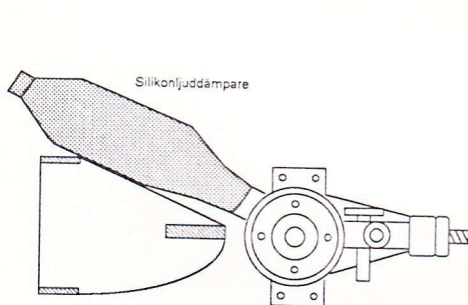
Nr 1



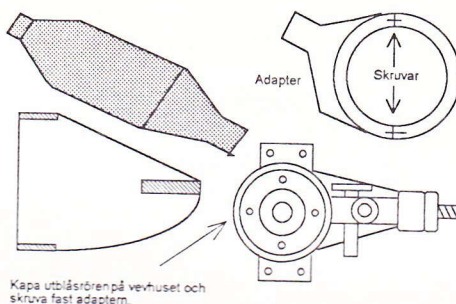
Nr 2



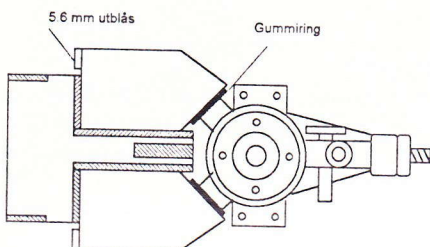
Nr 3



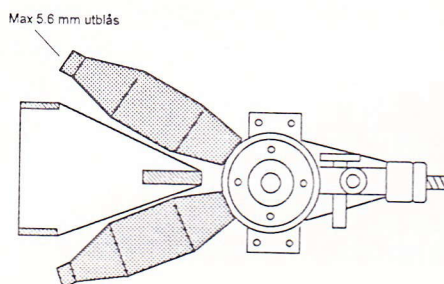
Nr 4



Nr 5



Nr 6



Nr.2: Anvendes af Boris Farzov. En meget flot løsning, hvor en stor del af lyd-potten skjules i forkanten. Det er også muligt at lave denne i tynd kobber- eller alu-plade.

Nr.3: Den almindeligste løsning for de fleste piloter, selvom nogle var lavet i alu og ikke silikone. Selv havde jeg nye Doroschenko motorer med silikone-potter. De var nok de hurtigste, og jeg vandt konkurrencen. (P.S. motorerne kan købes hos mig.) Jeg brugte mine gamle modeller uden at behøve at ændre på tyngdepunktet. Belayev brugte også denne løsning.

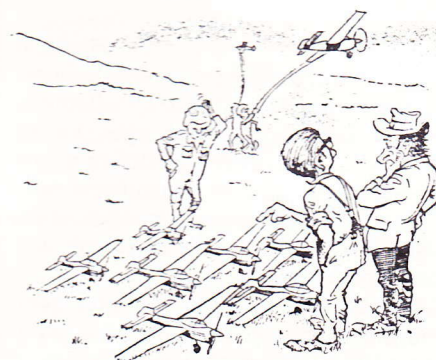
Nr.4: Er en løsning for motorer med to udblæsninger. Men det kræver dog, at man drejer portene af, sådan at adapteren kan monteres. Jeg har talt med Bengt Åke Fällgren om denne løsning, og han vil fabrikere nogle adaptorer, således at alle former for lyddæmpere kan anvendes. Ian McIntosh fra Mallorca sælger sådanne typer, men det kan godt give varme problemer.

Nr.5-6: Er tilladt i Sverige og bliver foreslået som en modifikation til FAI's combat regler fra Sverige og Finland.

Der var mellem 8-15 minusgrader til konkurrencen, der afholdes hvert år på en frossen sø. Der flyver kontinuerligt i to cirkler, der er skrabet fri for 60 cm sne. Centrum er strøet med sand, så man ikke glider rundt. Men det gør man jo alligevel.

Der er omkring 60-70 deltagere hvert år. Det var mit tredje besøg. Mats Bøhlin gjorde comeback i combat cirklen og vandt 1.heat mod Valo fra Finland. Herefter tabte han uheldigt til Farzov og en, der senere blev nr. 4. Efter 10 heat havde jeg vundet foran Farzov og Nechuchin.

Håkan Østmann



Næh, de er helt individuelt designet.

Sådan flyver man race

Vi har tænkt os i et par artikler at fortælle lidt om, hvordan man kan forbedre sine resultater med diesel racere.

Mekanikerarbejdet

Mekanikeren har mange opgaver. De to vigtigste er at gennemføre mellemlandingerne, optankninger og genstart så hurtigt som overhovedet muligt. Desuden at indstille motoren, så den kører optimalt gennem hele løbet.

Af andre opgaver kan nævnes informationer til piloten om landinger, advarsler etc. Men mere om det i en senere artikel om race-taktik.

Indstilling af motoren

Det er umuligt at give en sandhed om motorindstilling, da dette afhænger af den specifikke model, tank, motor, propel samt pilotens flyvestil.

I det følgende vil vi derfor beskrive en metodik, der skulle være generel for de fleste motortyper/kombinationer:

Første punkt – efter kontrol af alle modellens funktioner, skruer og trækprøve – er at varme motoren godt igennem 1-1½ minut med en smule fed blanding og en ikke for hård kompression. Når motoren er godt varm, sendes modellen i luften med samme indstilling, og der tælles omgange, indtil motoren stopper af sig selv. Derpå knibes (lukkes) nålen en anelse, og proceduren gentages, indtil det ønskede (opnåelige) antal omgange er opnået. Ønsker man f.eks. et to stops løb, er det ikke tilstrækkeligt, at motoren stopper ved 34 omgange, idet man så ikke kan udnytte cut-off'en tilstrækkelig effektivt. Modellen skal kunne flyve 36-37 omgange, før den selv stopper. Husk på, at man taber ofte 1-2 omgange i et hårdt race.

Desværre går det sjældent så nemt, idet motoren på et eller andet tidspunkt under »knibeøvelserne« begynder at opføre sig anderledes: Den begynder enten at »hakke«, eller den »varmer«, dropper kraftigt i hastighed eller »sætter sig« måske endda.

Hvis den hakker, er det nødvendigt at øge kompressionen en smule, læs *en smule*, ikke 1/4 omgang på topskruen, men sådan ca. 1/10 ad gangen. Husk, at nogle topstykker har små kompressionsstempler, andre store!! I den mellemlanding, hvor kompressionen øges, knibes nålen ikke; man sender modellen afsted og vurderer resultatet af øgningen. Man ændrer altså kun én ting ad gangen, ellers mister man hurtigt overblikket og dermed kontrollen.

Når og hvis motoren så kører rent, genoptager man proceduren med knibning. Hvis ikke gentages øgningen af kompression, indtil motoren kører rent –



Overløbet fra tanken skal være uden bobler.

men stadig uden at knibe – uanset omgangstallet.

Dropper modellen i hastighed, og lyder motoren anstrengt, er det tegn på, at den er overkomprimeret, og herefter skal ovenstående gøres i modsat rækkefølge. (Mekanikeren skal øjeblikkelig, når han hører, at motoren varmer, beordre »CUT«, så man ikke belaster motoren unødigt.)

Når modellen lander, bakkes kompressionsskruen 1/4 omgang. Husk at skrue lidt for langt tilbage, få kompressionsstemplet i top og stram skruen op, så den ikke slår sig løs. Modellen sendes i luften uden andre ændringer. Varmer den igen, gentages bakningen; men kører den ubesværet, går man tilbage til knibeøvelserne, indtil de ønskede omgange er nået.

Når de optimale omgange er opnået, starter man hastighedsmåling af modellen. Der tages to 10-omganges tider på hver tank, f.eks. 5-15 og 20-30. Disse to tider sammenlignes, og er der et fald i hastigheden gennem tanken, tyder det på, at motoren »varmer op«, altså kører for hårdt. Er det andet tilfældet, er der meget, der taler for, at motoren kan tåle lidt mere kompression.

Når alle disse ting er gennemført grundigt, mangler der kun en »prøve«, for at man kan sige, at indstillingen er optimeret med det givne grej (i særdeleshed propel).

Under hele indstillingsperioden har piloten fløjet »neutralt« med strakt arm (svarer til belastningen under et race). Nu gennemflyves et par tankfulde, hvor han først holder tilbage, således at motoren belastes ekstra. Klarer den det

uden at løbe varm, er det tilfredsstillende, idet man så kan tåle at blive blokeret (se senere artikel om pilotteknik), uden at det får katastrofale følger.

Der tages også en tankfuld, hvor piloten »trækker«. Kan dette gøres, uden at motoren kvæles i brændstof/løber kold, må indstillingen siges at være tilfredsstillende.

Er der stor, 2-3 sekunders, forskel på træk, strakt arm og holden tilbage, tyder det på forkert propelvalg eller tankplacering (se senere artikel om race-taktik).

Indstillingen er nu klar til konkurrencen, hvor det er op til konkurrenterne og ens egen pilot, hvorledes det går. Men én ting skal indskærpes: Hvis motoren løber varm, så *hold fingrene fra kompressionsskruen under løbet!* Der er kun én vej at redde sig hjem, og det er at åbne for nålen et klik eller to, således at motoren kommer til at køre en anelse federe.

Her vil man konstatere, at de ekstra omgange, man har fra grundindstillingen, kan redde et rimeligt resultat hjem selv med en enkelt »luner«. Tidstab på en kompressionsændring vil ikke kunne konkurrere med de få 1/10 sek., man taber, ved at motoren kører med en lidt federe blanding. Altså labberne fra kompen under løbet.

Starten

Opvarmningen og startproceduren er væsentligt forskellig fra et pitstop. Ofte går stoppene godt, og starten glipper. Det skyldes, at motorens temperatur ofte er vidt forskellig i de to situationer.

Selve opvarmningen kan foretages på principielt to måder. Enten lader man motoren køre hele opvarmningsperioden med nålen åbnet en omgang. Eller også kører man motoren i 2 – 3 korte spurter på flyveindstillingen. Den første metode er at foretrække for ikke erfarne hold, idet selve genstarten kan volde problemer under »stresset« ved starten.

Når piloten på opvarmnings-slutsignalet har cuttet motoren, stilles nålen tilbage til flyveindstillingen, og når der er 15 sekunder til start (husk at have stopuret med og i brug), optankes modellen, og motoren drejes et par gange, til der kommer røg ud af udblæsningen (hvis den kan ses). Denne procedure kan kun indlæres ved gentagne øvelser, og motorer kan godt være forskellige.

En first flick start giver ofte en »gratis« vunden omgang fra start.

Hurtige mellemlanding er en nødvendighed for gode resultater

Starten på en hurtig mellemlanding er pilottræning, således at modellen bringes ned til mekanikeren fuldstændig ens hver eneste gang – samme hastighed – samme placering på stregen – og uden at hoppe. Når disse ting er optrænet, kan mekanikeren med sikkerhed gribe modellen hver gang, således at han kan koncentrere sig om den egentlige funktion, tankning og genstart.

Selve gribeteknikken er ret enkel. Sæt fingerspidserne mod jorden dér, hvor modellen normalt kommer, *kig på modellen hele tiden* – det ses ofte, at mekanikere fikserer på modellen 5-6 meter, før han har den i hånden, »lukker øjnene« og så først »vågner«, når den rammer hån-

den med de ca. 100 km/t. Følg modellen med øjnene hele tiden, indtil hånden lukker sig om vingen.

stop ikke modellen som en betonklods, men fjedr lidt i armen, således at vingen ikke ødelægges. Det er store belastninger, modellen udsættes for.

Har du fulgt rådet om at se på modellen hele tiden, ved du også, hvor tankventilen er, så du ikke spilder tiden unødigt, men kan få optankningen overstået på under ét sekund!

Genstarten af motoren er nemmere sagt end gjort, men her er også et par tommelfingerregler, der dækker de fleste motorer.

Når tanken er fyldt, kan man »føle«, om snapsningen er i orden og motoren startklar ved første ryk i propellen: Er motoren »svuppet« i brændstof og behøver mange ryk, før den starter, er det tegn på for meget snaps.

Er den hård og siger »gunk«, når den plejles, er det tegn på, at den får for lidt snaps.

Mængden af snaps kan indstilles på forskellige måder. Er mængden helt forkert, skal snapsretningen eller ventilindstillingen rettes. En anelse forkert snaps kan klares ved at ændre trykket i hurtigtankeren. Er der for lidt snaps, øges trykket en anelse eventuelt kombineret med en lidt længere optankningstid, så man sikrer sig, at brændstoffet, der kommer ud af overløbet, er bobelfrit.

Når motoren er startet – skal man ikke spilde tid med at se piloten dybt i øjnene – han skal være klar – og er det. Kontroler blot, at modellen står i en rigtig startvinkel (parallelt med stregen), og slip den!

Et perfekt stop kan gøres på 4,5 – 5,5 sekunder!! Inklusive deceleration, gribning, optankning, start og acceleration op

til de 200 km/t. Så der skal ikke for meget lim i vanterne. Et godt stop er 7 – 8 sekunder.

Under løbet

Når modellen er i luften, er det tid for mekanikeren at holde øje med omgange, så han kan fortælle piloten, hvornår han skal cutte motoren, og om der er fri bane. Han skal lytte nøje til, om motoren har en tendens til at varme op – gør den det, åbnes et klik i næste stop (det tager kun en brøkdelen af et sekund), og man redder en rimelig tid hjem.

Piloten har nok at se til med at flyve, og det kan være svært at høre advarsler, så mekanikeren skal »styre« racet, fortælle om advarsler og sige til, når svinet skal trækkes frem. Det er umuligt for piloten under racet at følge med i stillingen.

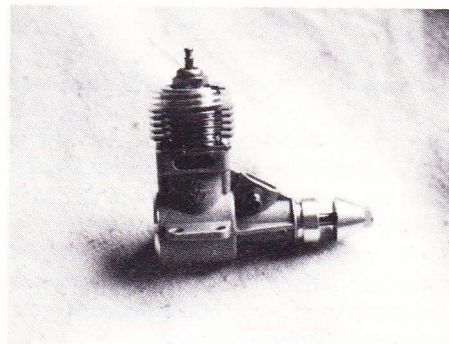
Efter løbet

Mekanikerens arbejde er ikke afsluttet, fordi modellen har gennemfløjet strækningen.

Gik det som ventet? Skal indstillingen ændres? Startede den som planlagt etc. Løbet skal evalueres straks efter løbet, og de nødvendige justeringer, afkoksninger, propelskift, reparationer o.a. gøres med det samme, før de nødvendige hjer-testyrkninger udsletter mindet om et godt løb.

Jens Geschwendtner & Luis Petersen

Tips om 0,8 cm³ russermotor

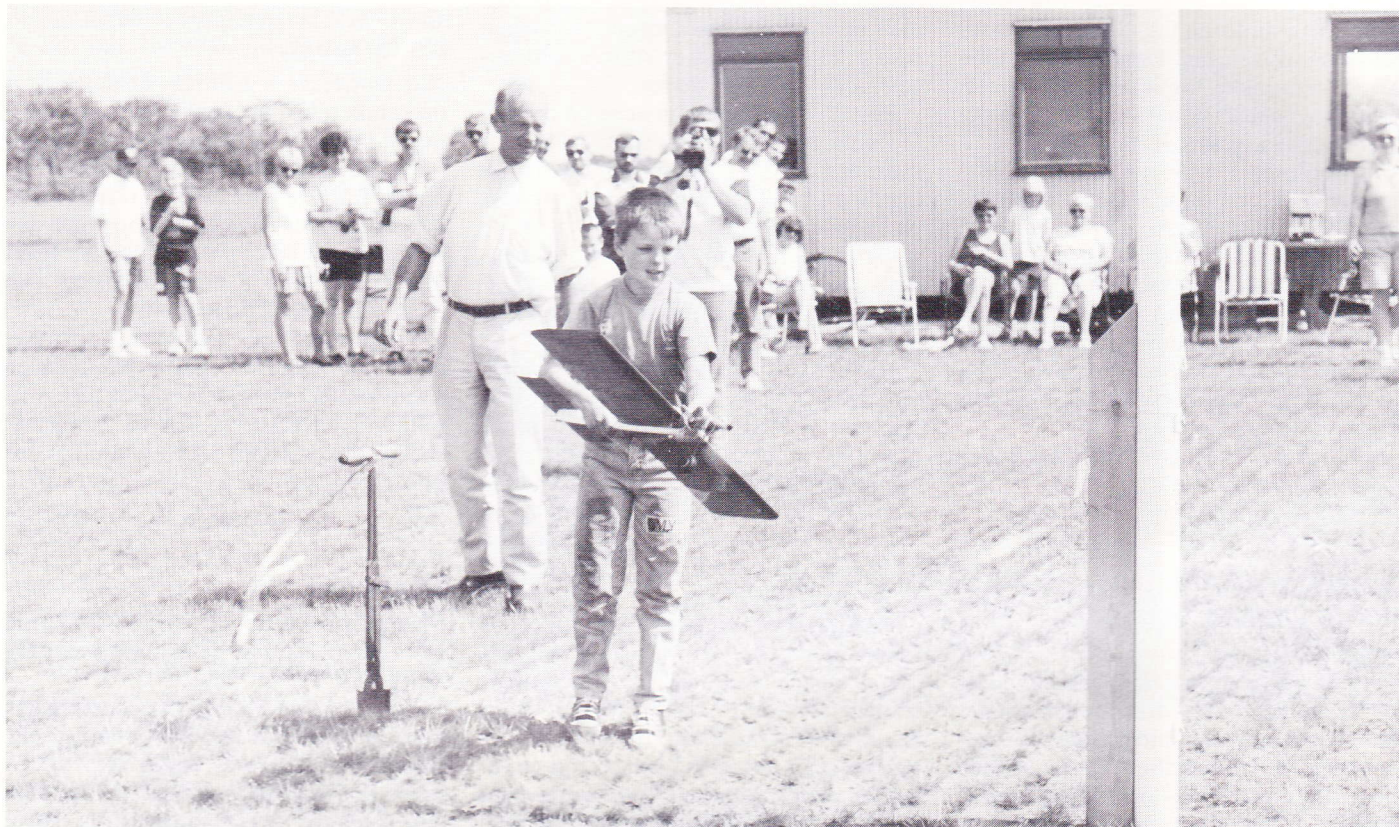


De, der har prøvet og næsten opgivet at starte en af de billige 0,8 gløderørsmotorer fra Rusland, vil nok være glade for et lille råd fra Morten Beyer:

»Hvis man lægger 2-3 Cox pakninger under topstykket, så skulle det gå som en leg at starte dem med 20% nitro. Åbenbart er de lidt for hårdt komprimerede fra fabrikken, i hvert tilfælde hvis man bruger et Cox topstykke«.

Jens G. i et hurtigt stop. Bemærk vingens bøjning.





Allan indvier banen med et klip.

Baneindvielse hos Herning Modelflyeklub

den 20. maj.

Det var en mærkedag af de store for Herning Modelflyeklub, da vi kunne fejre indvielsen af klubbens nye baneanlæg ved Herning flyveplads.

Også vejrguderne tilsmilede arrangementet med høj sol og let blæst. Så der var lutter glade ansigter, da Benny Furbo kunne byde gæsterne velkommen.

Benny fortalte om baggrunden for flytningen, således at vi med et afdragsfrit lån fra Herning kommune og et lån hos Linestyings Unionen kunne købe arealet og nu kan flyve på egen jord. Beliggenheden med nu alle kommunens flyveklubber i samme område er ideel, idet alle med flyveinteresse let vil kunne se, hvad vi laver, og dette vil sikkert styrke medlemstilgangen fremover. Fremtiden med banefaciliteter ser lys ud, idet de nu etablerede to store og en lille cirkel kun optager ca. halvdelen af arealet.

Efter talen blev der foretaget en symbolsk indmuring af en såkaldt pimpsten i klubhusets sokkel for at markere, at klubben ikke hviler på noget tilfældigt fundament.

Herefter modtog og takkede Benny for fine gaver fra Linestyings Unionen repræsenteret af Pia Buth Rasmussen, fra Aviator i Aalborg, fra Looping Star i Grindsted, fra vores nye RC-nabo Midtjydsk Modelflyeklub samt fra Ulla og Dan Hune, som begavede os med et ege-

træ, som straks blev plantet og forhåbentlig vil udvikle sig stort og flot sammen med klubben.

Endelig klippede klubbens yngste medlem, Allan Kristensen, symbolsk en serpentin over med propellen fra vores klubmodel, han fløj derefter som den første nogen sinde på banen.

Det friske vejr samt den endnu noget sandede græsbane medførte, at der ikke

Formand Benny lægger pimpsten i fundamentet.



blev fløjet så meget på indvielsesdagen, men det blev da til lidt 2,5-3,5 cm³ stunt samt combatopvisning fra Aviatorfolkenne. Herefter blev der hyggesnakket, og Marianne bar øl/vand og pølser rundt til gæsterne.

Alt i alt synes vi, det blev en hygsom dag, der for de sidste sluttede ved 21-tiden efter en gang sammenskuds China-grill middag og et glas sydafrikansk Rotwein, mens pimpstenen hærdede færdig.

Aage Wiberg

Jura-Cup Breitenbach, Schweiz

Jeg havde fornøjelsen af igen i år at være med til denne konkurrence, der afholdes hvert andet år i skiftevis Schweiz og Kraiwiesen, Østrig. Det var 10. gang, jeg deltog, de sidste tre gange har været som jurymedlem.

Det er nok et af de mest velorganiserede og velbesøgte stævner inden for linestyling, og nu har de fået styr selv på vejret. Beliggenheden i 600 meters højde i en dalsænkning kan ellers godt give problemer med regnvejr så tidligt på året.

Med et deltagerantal på ca. 60 – selv uden combat folkene – bliver der fløjet

massivt på den ene asfaltbane, der er til rådighed. To russiske hold startede kl. 7 om morgenen med at træne i morgendis-en. Det var ikke populært blandt de mange modelflyve campister, der ligger med omkring 50 meters afstand til banen.

Om lørdagen er der den traditionsrige komsammen i spiseteltet med fri mad og øl. Det afsluttes med et orgie af hjemmelavede kager til kaffen, hvorefter snakken går til den lyse morgen på alle sprog, inklusive tegnsprog.

F2A Speed

Med bortfaldet af reglen om, at man selv skal have bygget modellen, er der flere, der pludselig flyver hurtigt. Russeren Surajev havde en færdigindfløjet model/motor/liner/propel med i bagagen til en schweizer. Pris 2000 " men så er der også garanti for en hastighed på over 300 km/t!!

P.S. Han fik den først afleveret efter konkurrencen.

Gerard Billon blev en populær vinder med 291,7 km/t kun 0,2 km/t foran Anton Borer. McGladdery var tæt efter med 290.3 med sin engelske Irvine motor. Når det er specielt svært at flyve op til sit bedste i Breitenbach, skyldes det, at vejrforholdene ændrer sig så meget i dagens løb.

F2B Stunt

19 deltagere og flere nye ansigter. Gerard Billon bygger ikke de flotteste modeller, men han kan virkelig flyve og placerer sig godt og stabilt i toppen af de internationale konkurrencer.

1: Billon 2: Janssen 3: Maikis 4: Salathé

F2C Teamrace

Med 21 hold en stor klasse med internationale resultater. 3:35 for en semifinalaplads og 3:27 for en finaleplads. Bedste tid fik Metkemeyer med 3:23 i et perfekt løb. Borer/Saccavino var på vej til en tid omkring 3:15 med deres russiske grej, da de blev fløjet ned af en startende russer.

Der var andre tilfælde, hvor nogle af de nye hold, specielt piloterne, kom i klemme. En af de gamle, Steve Smith, viste, hvordan man i en tilspidset situation »blot« skifter håndtaget over i den anden hånd med 200 km/t. Det er ikke noget, enhver gør i et hårdt løb.

Der var flere episoder som denne, der viser, hvor svært det er at styre supergrej uden træning. Det bliver mere og mere tydeligt, at der må ændres på reglerne, så sikkerheden øges.

I finalen fløj 2xMetkemeyer problemfrit, Ougent/Constant med deres optrækkelige understel kørte ind ved 69 omgange. Delor/Surugue varmede lidt og fik et stop ved 199 omgange, de stoppede op, piloten trådte ud af cirklen, hvorefter de startede igen og fløj den sidste omgang. Resultat... Disq og degradering til tredjepladsen.

Luis Petersen



Morgendis over spiseteltet i Breitenbach.

eneste mand i ekspert. Alle fra den arrangerende klub Kjøven.

Konkurrencen startede med, at der blev indtaget et stk. pilsner, selvom det var lidt tidligt på dagen. Derefter lagde Henrik L. ud, og vi agerede hver især dommere. En sikker flyvning, der placerede ham på en klar førsteplads.

Nu var det Lars' tur, og med enkelte tilråb gennemførte han begynderprogrammet uden problemer. Så skulle undertegnede i cirklen og flyve hele begynderprogrammet for første gang – det blev ikke noget at skrive hjem om. Da jeg nåede til de lodrette ottetaller, gik det galt, og modellen borede sig pænt ned i jorden. Det kunne dog udbedres med cyano.

Henrik fløj herefter sin anden flyvning og cementerede hermed førstepladsen. Måske vi kunne få lidt modstand til ham næste gang?

Lars fløj nu for anden gang, men ligesom ved min flyvning gik det galt i de lodrette ottetaller

Herefter kunne resten af dagen nydes i fred og ro.

Henrik Bentzen

Vår Vest

Aviators modelflyvere
18. april

At tale om konkurrence er nu så meget sagt. Det ruskede og blæste med godt og vel kulingstyrke, så den største aktivitet foregik i klubhuset.

Stuntfolket prøvede heroisk, men måtte alle afbryde kort efter starten, hvilket pointene siger alt om.

Speed og race-folket fik også kolde fødder – undtagen Leif og Ole, hvis Good-Year model kunne stå distancen til en efter omstændighederne rimelig tid.

Kaffen faldt på et måske ikke tørt, men i hvert fald tiltrængt sted.

Stunt:

1. Leif.O.Mortensen, Aviator 179 point
2. Carl Johan Fanøe, Aviator, 43 point

Stunt begynder:

1. Tom Nielsen, pers., 86 point

Good-Year:

1. Ole Bisgaard/Leif O.Mortensen 5 min 30.2 sek

Vår Øst

8.-9. maj

Vi startede den 8. maj kl. 11.00 på Amager Fælled. Der var tilmeldt 3 deltagere: Lars S. Hansen, Henrik Bentzen og Henrik Ludwigsen, alle fløj stunt. De to første begyndere, og Henrik Ludwigsen var

Limfjordsstævnet

29.-30. maj 1993

De første deltagere ankom allerede torsdag aften, og hele fredagen var der en jævn strøm ind af modelflyvere. Det er fornøjeligt, at mange udnytter stævnet til at holde miniferie i Nordjylland.

Deltagerantallet var lidt under daglig vande i combat og speed, til gengæld var der væsentlig flere i race og kunstflyvning.

Det er fantastisk at møde piloter, der kommer år efter år, ikke for at vinde, men for at være med, nyde og bidrage til stemningen.

Lørdag var vejret ret kedeligt, køligt og meget blæsende, heldigvis med en jævn vind.

Søndag blev vejret perfekt med jævn vind og megen sol, hvilket især stuntpiloterne værdsatte.

Lørdag aften serverede Aviators køkkensvende og kokkekvinder den efterhånden traditionelle grillmad for omkring 80 meget sultne sjæle.

Der var rigeligt af både fast og flydende til alle, og det var en god start på en (for nogen, meget..) lang og hyggelig aften.

Ud på aftenen blev vejret udnyttet til drageflyvning, og da CL-freaks ikke fornægter sig, var det selvfølgelig 2-line styrede drager med loops, 8-taller m.m.

Søndag efter præmieoverrækkelsen gik der vejrhjælp i det, da litauerne bus var punkteret. Tja, faktisk var dækket slidt i laser, og reservehjulet var lige så lidt værd. Nu var gode dyr rådne (citater),

for hvor finder man en dækmand, der har helligdags åbent? Nå, det lykkedes Calle at finde et par, der kunne anvendes, så de kunne komme hjemad. Der er faktisk ret langt, så det er en flot indsats, at de år efter år er i stand til at komme herover.

Der er udkommet en ny Sporting Code, gældende fra i år, så det var spændende, hvor meget fortolknings-knas vi ville rende ind i, da der var ændringer, små som store, i faktisk alle klasserne.

Det gik uden problemer, men de nye lyd-dæmper regler fik skylden for det lave deltagerantal i combat. Mange har udtalt, at de lige skal se tiden an og se, hvad der viser sig at fungere.

En kæmpe stor tak til de hjælpere, på banerne og i køkkenet, der gør det muligt at få et så stort stævne til at fungere så godt. Uanset hvordan vi føler de små knaster/udfordringer, der uundgåeligt kommer undervejs, så ændrer det ikke ved, at stævnet er et af de bedst afviklede overhovedet.

Skriv allerede nu datoen ind i kalenderen. Pinstævnet falder også til næste år i.....pinsen !!.

(Tidligt, den 21.-22. maj 1994)

F2A-1A minispeed

Lørdag skulle der flyves to runder; men der var slet ingen, der kom i luften – ikke på grund af vejret, men der var masser af motor, gløderørs og dolly-knas.

Søndag skulle slaget så stå.

Niels lagde ud med sin gamle PAW, der gik hjem på 132 km/t, tæt på motorens maksimale.

Carsten måtte inkassere et nul, men er efterhånden tæt på fornuftige resultater.

Calle strøg lige ind på førstepladsen i en flot flyvning, hvor en lidt for fed motorgang gav 166 km/t. Til sidst var det Jespers tur, og i en omflyvning efter et for Jesper usædvanligt stort antal slåede rør kom Speedy Gonzales i luften med en så flot motorgang, at Calle så sit guld falme i kanterne. Motoren kammede over ved 7 omgange, flyet kunne dog lige holde sig i luften de sidste 5 omgange og klemme sig ind på andenpladsen med 138 km/t.

1. Carl Johan Fanøe, Aviator	166.74 km/t
2. Jesper Buth Rasmussen, Aviator	138.20 km/t
3. Niels Lyhne Hansen, 635	132.21 km/t
4. Carsten Jørgensen, Aviator	0.00 km/t

F2A Speed

I første runde var det kun Mats Böhlin, der kunne få et resultat, endda så flot som 273 km/t.

Carsten skadede modellen så alvorligt, at han måtte udgå, og må nok erkende, at uden træning er det svært, og uden gipsben ville det nok have været lidt lettere.

I anden runde fik Niels 258 km/t, ikke noget han vil prale med, men dog bedre end Mats, der smadrede sin model. I sidste flyvning floppede Niels, så resultatet fra lørdagen blev stående.

1. Mats Böhlin	Sverige	272.93	0.00	0.00	272.93
2. Niels Lyhne Hansen	635	0.00	258.06	225.42	258.06
3. Carsten S.Jørgensen	Aviator	0.00	0.00	0.00	0.00

F2B Kunstflyvning – Ekspert

Det hårde vejr drillede om lørdagen. Heldigvis var det en jævn, turbulensfri vind, men alligevel var resultaterne under daglig vande. Der var flere, der slet ikke fløj (tøsedrenge, begynderne kunne alle sammen!) og i stedet satsede på godt vejr søndag....

Desværre fik de ret. Det bedre søn-

1. Ove Andersson	Sverige	2780	3063	3141	6204
2. Henk de Jong	Holland	2701	3068	3099	6167
3. Kerkko Kehravud	Finland	2669	2945	3039	5984
4. Aage Wiberg	Herning mf	0	2650	2676	5326
5. Leif O.Mortensen	Aviator	2253	2474	2492	4966
6. Stefan Lagerquist	Sverige	0	2352	2572	4924
7. Henrik Ludwigsen	Kjoven	0	2145	2425	4570
8. Dan Hune	Kjoven	0	2193	2298	4491
9. Uffe Olesen	Herning mf	0	2293	2193	4486
10. Carl Johan Fanøe	Aviator	1148	1572	1807	3379

F2B-B Kunstflyvning begyndere

Der er kommet en ny komet i dansk stunt. Tom strøg direkte ind på en sikker førsteplads, 500 point til nr. 2 er meget.

Generelt var der en høj standard i klassen, og det er glædeligt, at der er ved at være mange i klassen; det kan forhåbent-

1. Tom Nielsen	Pers.medl.	1043	1103	1212	2315
2. Lars Hansen	Kjoven	682	711	1157	1868
3. Per Carlin	Sverige	379	569	1131	1700
4. Niklas Nilsson	Sverige	405	727	785	1512
5. Henrik Bentzen	Herning mf	594	154	794	1388
6. Calle Carlin	Sverige	386	152	445	831

F2C Holdkapflyvning

Der stillede 8 hold. Desværre dukkede de tilmeldte polakker ikke op, og de litauiske hold viste sig heller ikke. Det vides ikke, om de sad fast i Berlin eller i Polen.

Efter de nye regler blev der fløjet 3 indledende runder, der alle talte til finalen – en god ting i reglerne.

Det hårde vejr var skyld i nogle få styrt og farlige situationer. Som helhed blev der fløjet godt, uden at der dog blev opnået de helt fine resultater.

Til finalen gik Bengt-Olof Samuelsson/Kjeld Axtilius med 3.24, Mats Böhlin/Håkan Østmann med 3.30 og som

1. H.Østman/M.Böhlin	Sverige	3.30,8	--	3.41,2	7.06,1
2. C.Thorhauge/J.Rasmussen	Aviator	3.39,5	4.20,1	4.20,3	7.33,8
3. B.Samuelsso/K.Axtilius	Sverige	4.20,8	3.24,0	3.31,9	64 omg.
4. J.Gustavsson/G.Rylin	Sverige	34	3.56,0	3.41,9	
5. L.Petersen/J.Geschwendtner	Comet	4.24,6	3.51,3	4.12,1	
6. L.Karlsson/P.Ehnwall	Sverige	4.24,9	34	--	
7. P.Sauerberg/N.Lyhne-Hansen	635	4.59,1	52	4.29,1	
8. G.Olsson/I.Larsson	Sverige	5.10,4	5.47,6	5.57,9	

dagsvejr betød fortrinlig flyvning, og at lørdagens resultater gled helt ud.

Det må konstateres, at der er klasseforskel mellem den danske elite og de tre medaljetagere.

Ove Andersson vandt, for gud ved hvilken gang, pokalen til ejendom. Han har endda slækket voldsomt på træningen; i år havde han kun fløjet 100 tankfulde før første stævne, det halve af hans normale ration.

lig lokke flere »ud af skabet«. Der står mange, som »ikke rigtigt synes, de er gode nok....«. Det nytter ikke, det er KUN i forbindelse med konkurrencer, man for alvor får et »lift«.

Tænk på, at der bortset fra Limfjordsstævnet, Stunthose og DM, reelt ikke er stævner med konkurrenter.

tredje Jesper /Carsten med 3.39, to sek. foran nr. 4.

Jesper/Carsten valgte at bruge den gamle hæderkronede Nelsonmodel, da vodka-grejet havde tømmermænd, så de var ikke ligefrem oplagte guldvindere, men satsede i stedet på en stabil tid, og at de to andre hold ville udkonkurrere hinanden. Ganske rigtigt, de to svenskere kæmpede indædt, men i første pitstop hentede Jesper/Carsten godt og vel det tabte. Desværre gik der kuk i omgange, de svingede fra 26 til 35 og Bengt-Olof/Kjeld måtte udgå ved 66 omg., og så var der intet, der kunne hindre Mats/Håkan i at gentage succesen fra sidste år og på trods af ekstrastop at rulle sejren hjem igen.

Good-Year

Der mødte hele 10 hold, hvilket er rekord i nyere tid, imponerende. Ifølge de nye regler skal der så flyves 6-holds semifinaler, hvilket vi derfor gjorde.

Der er indført den kuriositet i reglerne, at hvis et semifinale-hold trækker sig fra et heat, så tilbydes nr. 7 chancen i det ene heat, derefter nr. 8, indtil heatene er fyldt op, så der er ingen, der tør lurepasse.

Det er indiskutabelt, at KMD (nogle kalder den KMA) er standardmotoren i dansk Good-Year; de fleste bruger den. Og med hensyn til omgængelighed, pris og robusthed er der ikke noget bedre på markedet. Der findes hurtigere motorer, men de koster det dobbelte og er ustabiliteten selv.

Selvom der ind imellem blev vist »kreativ« flyvning, så undgik vi de store uheld. Farten er så tilpas langsom (140-150 km/t) at selv urutinerede piloter kan nå at redde en fejl i land; ved 200 km/t ville de bare se røgen.... Dette skal ikke fortolkes derhen, at Good-Year er nemt. Tvivlere kan bare tilbyde at tørre sveden af piloterne efter et heat.

Der var også mange, der udgik undervejs, men uden alvorlige skader.

Til finalen gik Göran/Mats med den suverænt hurtigste (og hysteriske) model med en ST G20/15, der gik med et voldsomt omdrejningstal på den nye sværdformede APC-propel; desuden Jesper/Calle, det mest stabile hold med alle fire tider inden for 5 sek., og Ole/Leif, det mest rutinerede hold.

Fra starten kom Leif og Mats godt afsted, hvorimod Jesper hostede sig rundt med snavs i dysen, der skulle åbnes over 1 omgang, før motoren lød normalt. Dette forspring kunne ikke indhentes, selvom de hentede lidt i hvert stop, og Leif/Ole gav løfter med et cyanostop i ny og næ. Men hvor blev Mats og Göran af...? De udgik. For tredje år i træk med en knækket plejlstang, denne gang efter 20 omgange. De høje omdrejninger har deres pris.

Vindere blev Leif og Ole efter et stabilt løb.

1.	L.Mortensen/O.Bisgaard	Aviator	5.33,5	5.21,8	4.48,8	4.54,1	10.00,9
2.	J.Rasmussen/C.J.Fanøe	Aviator	4.44,6	4.46,7	4.41,3	4.45,5	10.23,9
3.	M.Bejhem/G.Olsson	Sverige	4.36,2	4.29,1	4.41,6	4.22,0	20
4.	L.Petersen/J.Geschwendtner	Comet	5.01,1	--	5.21,2	5.23,2	
5.	J.Thorhaug/A.Korup	Aviator	6.38,5	5.11,3	5.28,9	5.05,7	
6.	S.Lagerquist/L.Larsson	Sverige	5.40,0	36	5.37,4	5.24,4	
7.	C.Johansson/M.Kesselmark	Sverige	5.43,0	Disk			
8.	H.Bentzen/L.Hansen	Kjoven	53	30			
9.	M.Beyer/H.Forbech	ALK	52	91			
10.	J.Ovesen/C.Thorhaug	Aviator	Disk	--			

F2D Kampflyvning

To dage før stævnet virkede combat som et deltagermæssigt flop, så få var der tilmeldt. Men (desværre....og heldigvis) kommer der mange sidste-øjeblikks tilmeldinger, så der stillede alligevel 17 piloter mod sidste års 25.

De nye regler med obligatorisk lyd-dæmper og usikkerhed omkring motorer med to udstødningsporte fik skylden. Man vil lige se, hvad der gør sig, og hvad der bliver til at købe. Pt. er det bedste bud en afskyelig silikone-blop der klemmes på motorens manifold. De dæmper ikke så godt som regulære dæmpere, men de tager toppen af vrælet, den skarpe snerren, og de er nemme at montere og billige at fremstille. At de virker, fik vi demonstreret de gange, hvor potten gik til sidst i flyvningen, hvilket kunne ske efter »nærkontakt«.

Det er begrænset, hvor megen fart det har kostet, typisk 1-2 sek., hvilket ikke er væsentligt i combat.

Det mest positive indslag stod 15-årige Niklas for. Han har udviklet sig til en rigtig favorit-dræber; begge Vakker-mænnen (M/K) måtte give sig, og han endte helt oppe på en andenplads, imponerende.

Den enlige dansker, Henning, fik sig moslet ind på en tredjeplads, flot med tanke på hans træningstilstand.

Det er jo p.t. sørgeligt med muligheden for sparring herhjemme, en tilstand, der forventes at vende. Det har aldrig været nemmere at starte i combat, både med hensyn til udgifter og anskaffelse af praktisk taget flyveklart udstyr.

Håkan Østmann var i sit es; han afgav ingen kampe og blev en værdig vinder af dette års Limfjordsstævne.

1.	Håkan Østmann	Sverige	W	W	W	W	W	W
2.	Niklas Nilsson	Sverige	W	W	W	W	L	W
3.	Henning Forbech	ALK	W	L	W	W	W	L
4.-5.	Mattias Bluckert	Sverige	W	W	L	W	L	
	Bengt Åke Fallgren	Sverige	L	W	W	W	L	
6.-9.	Mats Kesselmark	Sverige	W	L	W	L		
	Anders Nystrom	Sverige	W	W	L	L		
	Monique Wakkermann	Holland	W	W	L	L		
	Jasmontas Rolandas	Lithauen	L	W	W	L		
10.-12.	Mats Bejhem	Sverige	L	W	L			
	Brokans Peteris	Letland	L	W	L			
	Pasunas Zigmas	Lithauen	W	L	L			
13.-17.	Tord Gustavsson	Sverige	L	L				
	Loet Wakkermann	Holland	L	L				
	Vincent Bernecker	Tyskland	L	L				
	Brods Edvins	Letland	L	L				
	Sablinskas Gintaras	Lithauen	L	L				

J. B. Rasmussen

Lynreferat fra

Oxelösundpokalen

12.-13. juni 1993

Der var i år hele 12 danske vikinger og viking-inder, der havde vovet sig op til dette traditionsrige stævne.

Klubben havde 30 års jubilæum, og stævnet havde 25 års jubilæum, hvilket blev fejret på en havnerestaurant, der i tørvejr ville have haft en utroligt flot udsigt.

Deltagerantallet var mindre end ventet, undtagen i speed, der havde deltagerrekord.

Resultaterne blev - frit efter hukommelsen:

Stunt:	1. Leif O.Mortensen	
	4. Calle Fanøe	
Semi-Stunt:	1. Tom Nielsen	
Speed Open:	1. Niels Lyhne, 197 km/t	123%
	(Ny nordisk rekord i 1,00ccm)	
	2. Calle Fanøe, 175 km/t	110%
	3. Per Stjärnsund, 287 km/t	102%
	(Ny nordisk rekord i 2,5 ccm FAI)	
	4. Jesper Buth, 155 km/t	95%
	? Carsten S.Jørgensen	
Teamrace:	1. Mats Böhlin/ Håkan Østmann	
	5. Jesper Buth/ Carsten Thorhaug	
Good-Year:	1. Göran Olsson/Mats Bejhem	
	2. Carsten Thorhaug/Leif O.Mortensen	
	3. Calle Fanøe/ Jesper Buth	
Combat:	1. Håkan Østmann	
	? Henning Forbech	

J.B.Rasmussen

2M Postkonkurrence 1993

Det er positivt at se den fremgang, som denne konkurrenceform nu er inde i. I 1992 var der 17 deltagere. I år var der 41, der satte model og helbred på spil for at deltage.

Vejrguderne var ikke i det venlige hjørne, så der var mange der benyttede reservedagen. Der var måske også nogle, der blev hjemme?

SMSK siger tak til dem, der deltog.

1. Stig Christensen, Holbæk	4029 pt.
2. Jan Hansen, Sønderborg	4004 pt.
3. Jesper Madsen, SMSK	3766 pt.
4. Søren Balle, Thy	3684 pt.
5. Jens Frederiksen, Vordingb.	3679 pt.
6. Børge Hansen, Borup	3663 pt.
7. Jesper Jensen, Sønderborg	3660 pt.
8. Poul Møller, Falken	3606 pt.
9. Stig Riber, SMSK	3598 pt.
10. Kim V. Andersen, SMSK	3571 pt.
11. U. Reichmann, Sønderborg	3554 pt.
12. Claus Hald, SMSK	3526 pt.
13. Jens P. Jensen, Borup	3512 pt.
14. Søren Krogh, Sønderborg	3497 pt.
15. Keld Jensen, Sønderborg	3475 pt.
16. Stig Andersen, Sønderborg	3442 pt.
17. Mogens Poulsen, Gudenå	3285 pt.
18. F. Matthisen, Sønderborg	3206 pt.
19. Ole Thorup, Gudenå	3101 pt.
20. Jørgen Meier, SMSK	3096 pt.
21. Jens Larsen, Østjydsk	3080 pt.
22. John Olsen, SMSK	3071 pt.
23. Vagn Sørensen, Gudenå	2967 pt.
24. Jens Frederiksen, Thy	2927 pt.
25. Erik Nienstædt	2903 pt.
26. P. Skoubo, Gudenå	2791 pt.
27. Jørn Jørvad, Østjydsk	2752 pt.
28. Per Johansen, Gudenå	2737 pt.
29. Henrik W. Nielsen, Østjydsk	2545 pt.
30. Kim W. Nielsen, Østjydsk	2543 pt.
31. Knud Madsen, Østjydsk	2536 pt.
32. Harry Hougård, Gudenå	2503 pt.
33. Sv. Erik Larsen, Østjydsk	2478 pt.
34. Laust Petersen, Østjydsk	2372 pt.
35. Dino Santi, Gudenå	2040 pt.
36. P. Nymark, Gudenå	2012 pt.
37. Børge Thorup, Gudenå	1780 pt.
38. Jan K. Nielsen, Østjydsk	1723 pt.
39. Ole Rit, Gudenå	1482 pt.
40. Brian Madsen, Gudenå	1426 pt.
41. Niels P. Andersen, Østjydsk	71 pt.

Vi hos SMSK håber, at alle de deltagende 2M piloter og forhåbentlig mange flere vil deltage i den Internationale 2M Postkonkurrence, der afvikles den 26. september med reservedag den 3. oktober.

Der vil i år være flere internationale deltagere end i 91, så lad os møde talstærkt op.

JM F3B 1993:

Da vi mødte op på flyvepladsen søndag den 18/4 om morgenen, så vejret ikke særlig lovende ud. Det regnede faktisk hele dagen, så vi spiste morgenmad, drak kaffe og spiste ringriderpølser til middag.

Vi blev enige om at mødes igen weekenden efter, hvor det var reservedag.

Da der i klubben var nogle piloter, der gerne ville flyve 2M postkonkurrence den 25/4, blev der ringet rundt og aftalt, at vi fløj om lørdagen i stedet. Lørdagen kom med solskin og ca. 10 sm vind fra øst. Da vi kun var 7 deltagere, havde vi fløjet hele 6 runder, da klokken var et kvarter over fire. Det blev om morgenen diskuteret, om vi skulle flyve 6 eller 7 min. i termikrunden. Da vi kun var 7 deltagere, prøvede vi at flyve 7 min., men med en mulighed for omstart det første minut efter starten. Det foregår i praksis sådan, at piloten skal sige, om han vil tage en omstart, inden der er gået ét minut.

De omstarter, der så skal flyves, lægges alle efter de ordinære starter i termikrunden.

Det fungerede godt, selv om vejret ikke var det mest ideelle at afprøve det i, da den hårde vind gjorde det meget vanskeligt at bedømme, om man kunne lave en god flyvning eller ej. Vi må sige, at det var en god måde at gøre det på.

Speedflyvningerne var meget hurtige. Der blev faktisk sat ikke mindre end 3 Danmarksrekorder, da først Karsten fløj 16,9 i 4. runde med sin Safir. Det mente Johan åbenbart ikke, han skulle være ene om, da han i 5. runde fløj 16,7 med sin Ténére. Så måtte Karsten jo slå til igen med at flyve 16,3 i 6. runde.

Vi havde en god dag med masser af god flyvning, og tillykke med 1. pladsen og en Danmarksrekord.

På gensyn til Als Cup.

Jan Hansen, SMK

1. Karsten Jeppesen, BMC	9709,2 pt.
2. John Rasmussen, BMC	9189,2 pt.
3. Torben Rasmussen, BMC	8920,2 pt.
4. Peer Hinrichsen, SMK	8719,7 pt.
5. Niels Ejnar Rasmussen, BMC	8584,8 pt.
6. Jan Hansen, SMK	7875,2 pt.
7. Jesper Jensen, SMK	7436,8 pt.

Resultat fra Expert Cup F3F

den 27. april

1. Brian Dylmann	6820 pt.
2. Finn Gude	6680 pt.
3. Carsten Berg	6557 pt.
4. René Madsen	6548 pt.
5. Jack Lessel	6468 pt.
6. Henrik Andersen	4679 pt.

SM Højstart F3B

Lørdag den 1. maj var Nordsjællands Fjernstyringsklub igen arrangør af en F3B konkurrence. 11 mand var mødt frem til start denne dejlige morgen, hvor vinden var svag, og solen skinnede fra en skyfri himmel.

Dagen startede med fælles morgenbord i klubhuset. Ca. kl. 9.30 var alle piloter mødt, og man enedes om at starte konkurrencen.

Der blev fløjet 5 runder bestående af 5 termikflyvninger og 5 speedflyvninger. I termikflyvningerne skal der flyves 6 minutter og der gives point for landing. I speedflyvningerne skal en bane på 4 x 150 meter tilbagelægges på hurtigst mulig tid.

Som det fremgår af resultatlisten, var Karsten Jeppesen dagens bedste pilot. Det er et imponerende syn at se Karsten styrtdykke sin model fra stor højde for herefter at gå ind i banen med ca. 150 km/t og tilbagelægge de 4 x 150 meter på kun 18 sekunder. Ingen af de andre piloter mestrer dette så godt som Karsten.

Knud Hammeken, en af de »gamle« F3B piloter, deltog også i konkurrencen efter at have holdt pause med flyvning i ca. 10 år. Knud fløj med sin Unica model, der har vridvinger. Det var tydeligt at se, at el-spil og modeller har udviklet sig meget de sidste 10 år. Hvis Knud ikke passede meget på i højstarten, ville el-spillet trække modellen fuldstændig fra hinanden. Resultatet af den forsigtige højstart var, at Unicaen kun kom halvt så højt op som de øvrige modeller.

Konkurrencen forløb uden nogen form for havarier. Efter konkurrencen blev dette imidlertid for meget for John Rasmussen. Han gik i gang med at lave opvisningsflyvning med sin model Juvelen. I den 3. højstart gik det imidlertid galt. I stedet for at modellen steg kraftigt i katapultafsættet, styrtdykkede den og ramte jorden med fuld fart. Resultatet var et totalt havari bestående af fuldstændig knuste vinger og en krop, der var knækket 5 steder. Modellen endte sine dage i skraldespanden.

NFK

René Madsen

Resultater SM Højstart F3B

1. Karsten Jeppesen	7974 pt.
2. Torben Rasmussen	7679 pt.
3. John Rasmussen	7673 pt.
4. Peter Juul	7577 pt.
5. Peer Hinrichsen	7366 pt.
6. Jan Hansen	7326 pt.
7. Jesper Jensen	7306 pt.
8. Henrik Andersen	6803 pt.
9. René Madsen	5551 pt.
10. Knud Hammeken	4823 pt.
11. Jørgen Tønnesen	4820 pt.

2M Cup i Holbæk

den 9. maj 1993

12 piloter var mødt op til dette års første 2M cup konkurrence. Det var ventet, at der var kommet flere, men tidspunktet var nok ikke særlig heldigt valgt.

Konkurrencen forløb næsten perfekt, jævn vind, strålende sol og rimelig termik, men »som sædvanlig« mest når man ikke havde brug for den. Ingen fik sine 7 minutter på trods af, at vi for en gangs skyld nåede 3 runder.

Større uheld blev vi også forskånet for, kun en knækket hale, som desværre resulterede i, at Troels ikke fik fløjet i 3. runde. Bortset fra det, havde vi alle en god dag.

Stig Christensen

1. Stig Christensen, Holbæk	5962 pt.
2. Jesper Madsen, SMSK	5438 pt.
3. Jens Frederiksen, Vordingborg	5434 pt.
4. Claus Hald, SMSK	5202 pt.
5. Børge Hansen, BMF	5205 pt.
6. Stig Riber, SMSK	5202 pt.
7. Poul Møller, Falken	5136 pt.
8. Jens P. Jensen, BMF	4739 pt.
9. John Olsen, SMSK	4714 pt.
10. Jørgen Meier, SMSK	4272 pt.
11. Erik Nienstædt, SMSK	4160 pt.
12. Troels Andersen, Vestsj. RC	2473 pt.

Falcon Cup

den 15.-16. maj

I år havde vi ombyttet Falcon Cup med JM, således at FC kom til at ligge først på året. Det var ikke så dårligt, idet vejret i ugerne før var meget fint. Men op til stævnet begyndte de at spå dårligt vejr.

Det holdt sig dog skikkelig. Det var ellers tæt på med nogle regnbyger, som lige præcis gik uden om pladsen. Og søndag skulle det endda blive meget værre; men det blev i stedet meget bedre.

Vejret sammen med det relativt sent liggende Falcon Cup betød, at mange piloter havde haft tid til at få en mængde træning inden. Det bevirkede en masse flotte flyvninger. Standarden var væsentlig højere end ved tidligere års forårskonkurrencer. Ikke bare piloterne (efter mere træning) var i bedre »form«; men deres modeller var også mere veltrimmede og velflyvende.

Da vi af styringsgruppen var blevet pålagt at tage 3 runder med B-klassen pga. én pilot, som kun kunne flyve om lørdagen, fik vi et ret stramt program, hvor vi skulle afvikle 51 flyvninger om lørdagen og 42 om søndagen. Derudover skal dommerne jo også have nogle spise- og tissepauser, naturligvis. Med én tilmelding 4 dage før konkurrencen og med én, som mødte op uden at have tilmeldt sig, kom vi op på 20 piloter i alt, hvoraf 1 mand fløj med i to klasser (A + Stormodel).

At domme så mange flyvninger er et hårdt job. Det gav sig også udtryk i sidste runde, ved at en træt dommer misforstod en træt stævneleder, idet han havde hørt: »At der var pause før en flyvning«, hvor der blev sagt: »Efter«. Derved kom en pilot til at flyve for kun to dommere, men det hele blev taget med et stort smil. Vi tog bare de to dommersedler og gangede med 1,5.

En anden sjov ting var, da Allan Sørensen skulle starte sin motor i 3. runde. Den ville ikke starte, og da tiden var udløbet, tog Allan sin handske af, og i ærgrelse kylede han den ned på propellen, hvorved motoren gik i gang!

Ellers var der mange, der havde mo-

torstop midt i flyvningerne. F.eks. havde Finn Lerager motorstop i næsten alle sine flyvninger. Og da han flyver med en OPS-motor, omdøbte vi den til ups-motoren. Finn var endda så uheldig, at hans sender lige pludselig havde back-up error pga. fugt. Hele programmet skulle læses ind igen. Heldigvis havde han en seddel med, hvor det hele stod skrevet op.

Finn Hjøllund var også uheldig, idet han var syg om lørdagen, men kom sig så meget til om søndagen, at han kunne flyve.

Rene Andersen var så uheldig, at han i 3. runde knækkede sit plan og haleplan, da han i landingen rullede ind i en hegspind for enden af banen. Mest uheldig var Hans Jørgen Kristensen, som midt i 3. runde fik radiosvigt (formentlig pga. strømsvigt på modtagersiden), og hans store Cap 21 gik i jorden med fulde omdrejninger. Aldrig har jeg set en model så knust.

Alle modeller var støjdæmpede, så de lå under de tillade 94 dbA. Kun én lå lige på stregen, men på grund af havari var det umuligt at foretage en kontrolmåling.

Ikke bare i A-klassen var der hård kamp. Også i B-klassen var konkurrencen meget hård, da der også er udtagelse til Nordisk Mesterskab i denne klasse i år. I C-klassen så vi en klar vinder, idet den danske mester Kristian Kristiansen også i år flyver i C-klassen. Normalt rykker man op, når man har vundet et DM i en klasse.

I C-klassen indsætter man også mere normale modeller i stedet for de mere stereotype kunstflyvningsmodeller, som næsten ser ens ud. Faktisk er en høj- eller skuldervinget model med bærende eller halvsymmetrisk profil bedre egnet, bare den har krængeror og en god motor.

OY-6689

Klasse F3A, Nordic (B-klassen)

		Point i alt
1. Niels Michelsen	Dronninglund	1791
2. Thomas Møller	Haderslev	1785
3. Gert Jensen	Dronninglund	1769
4. Flemming Schleimann	NFK	1669
5. Peer Hinrichsen	Sønderborg	1613
6. Peter Dahse	Midtjysk	1520
7. Flemming Bolderslev	Falcon	1380
8. Frode Jensen	Grenå	1321

Klasse F3A, A-klassen

1. Allan Sørensen	Nuserne	3690
2. Erik Toft	Falken	3552
3. Ole Kristensen	Haderslev	3395
4. Finn Lerager	NFK	3151
5. Rene Andersen	Aviator	2855

Klasse F3A, C-klassen

1. Kristian Kristiansen	Nuserne	748
2. Henrik W. Nielsen	Dronninglund	701
3. Ejner Hjort	Falcon	686
4. Jan Nielsen	Dronninglund	568

Klasse F3A, Stormodel

1. Erik Toft	Falken	2250
2. Erik Nymark Jensen	Falcon	2107
3. H. J. Kristensen	Haderslev	1395
4. Finn Hjøllund	Midtjysk	579

Modeldata

Navn	Model	Motor	RC	DbA
N. Michelsen	Saphir	W Competit	?	91
T. Møller	Joker	Hanno	MC 3030	90
G. Jensen	Joker	W 61 LS	FC 18	92
F. Schleimann	Quasar	OS RF 61	Robbe CM rex	89
P. Hinrichsen	Joker	W Competit	MC 3030	91
P. Dahse	Spektra	W Champign	Robbe FF 7	94
F. Bolderslev	Matador	Hanno	MC 18	91
F. Jensen	Condor	OS 61 FSR	Multiplex	89
A. Sørensen	Supra fly	Hanno	FC 28	92
E. Toft	Topas	W Competit	MC 3030	91
O. Kristensen	Joker	W Competit	Simprop	87
F. Lerager	Matador	OPS (ups)	Robbe CM rex	90
R. Andersen	Joker	Hanno	Simprop	92
K. Kristensen	Pinto	ST 45	?	86
H. Nielsen	Blanic	W 61 Speed	FC 18	86
E. Hjort	Hawk	OS 40 FSR	Webra 9 fmsi	86
J. Nielsen	Trend	OS 46 SR	FC 18	88
E. Toft	Axtra 260	OS BXG	MC 3030	92
E. Jensen	Zlin 326	ST 3000	Simprop	94
H. Kristensen	Cap 21	Titan 62	Simprop	?
F. Hjøllund	Extra 300	3W	FC 28	86

W = Webra
ST = Super Tiger

JM i skrænt

den 15. maj 1993

Ugen op til JM'et havde der været masser af vind fra nord; men på dagen var det næsten vindstille. Trods dette mødte der alligevel 7 deltagere op.

Efter en kort og ikke særlig opløftende briefing kørte vi ud til sydskrænten. Her var vinden i sydøst, så banen blev ikke sat op.

Ved 13-tiden ringede vi til vejrtjeneren i Karup. Meteorologen meddelte, at vinden ville dreje i syd midt på eftermiddagen. Vi satte banen op, og kl. 14.30 startede konkurrencen. Vi fik 9 runder, hvor vinden og termikken skiftede meget. Vindstyrken under konkurrencen lå mellem 4 og 9 sekundmeter.

Klaus Untrieser var i 4. runde meget uheldig og ødelagde sit nye fly, og da han ingen reservemodel havde med, var det slut for hans vedkommende.

I 7. runde forsøgte Preben Nørholm at flyve den hurtigste 1000 meter. Tiden blev 50,48 sek., men kort tid efter fløj Knud Hebsgaard den hurtigste tid (49,91 sek.).

Preben blev alligevel den store overraskelse, idet han klemte sig ind på 2. pladsen.

Knud Hebsgaard

1. Knud Hebsgaard, Thy RC	7833 pt.
2. Preben Nørholm	7736 pt.
3. Jørgen Larsen, Thy RC	7546 pt.
4. Keld Ø. Jensen, Thy RC	7283 pt.
5. Jesper Jensen, SMK	6697 pt.
6. Jan Hansen, SMK	6660 pt.
7. Klaus Untrieser, Thy RC	2438 pt.

Midtjysk Mesterskab 2M

den 16. maj 1993

Modelflyveklubben Gudenå har den 16. maj atter afholdt dette stævne for denne populære klasse.



Der var 12 deltagere til start, som alle, denne herlige søndag morgen i sol og god vind, var indstillet på, at der skulle kæmpes til sidste flyvning, og med det gode vejr som en medvirkende faktor kunne alle drage hjem med hele modeller.

Der blev fløjet med standardmodeller med små modifikationer. Man kunne ønske, at disse 2M var mere forskellige, men det ligger måske i, at det er de samme typer, der ligger i toppen, og at færdigkøbte byggesæt ikke appellerer til fantasien. Men det kan der gøres noget ved, så kom i gang, og lav din egen specielle udgave af en 2M.

Nok om det. Vi fik en vinder, og her var virkelig kamp på strengen. Vi i Mfk. Gudenå, er selvfølgelig glade over, at det blev en af vore egne, der besatte 1. pladsen.

MKG siger tak til alle for indsatsen, og resultaterne blev som følger:

1. Ole Thorup, MKG	5730 pt.
2. Lars H. Sørensen, Hjørring	5624 pt.
3. Mogens Poulsen, MKG	5488 pt.
4. Per Johansen, MKG	5231 pt.
5. Hans Hansen, FMK	5161 pt.
6. Vagn Sørensen, MKG	4440 pt.
7. Ole Blomseth, Hjørring	4262 pt.
8. Børge Thorup, MKG	3932 pt.
9. Harry Hougård, MKG	3799 pt.
10. Per Nymark, MKG	3679 pt.
11. Jakob Ellermann, MKG	3386 pt.
12. Niels C. Nielsen	1828 pt.

Per Nymark

Påskeskrænt F3F 1993

Påskeskrænt blev i år fløjet på Feggeklit på Nord-Mors ca. 60 km fra Hanstholm.

Vi havde søgt ejeren om tilladelse til at flyve påskeskrænt dér i år. Det var det eneste sted, vi kunne flyve med østenvind, som vi havde næsten hele påsken. Vi havde vind fra øst, ca. 6 til 9 m/sek., og vi fløj 7 runder i alt.

Pokalvinderne ved Midtjysk Mesterskab 2M. Fra venstre: Lars, Ole, Mogens.

Der var 23 forhåndstilmeldte piloter. Heraf startede 15 piloter, Klaus Untrieser fik ødelagt 2 servoer i det nye »thy« fly i prøveflyvningen og måtte udgå af mangel på reservedele før konkurrencen.

Vi havde igen i år deltagelse fra Sverige og Tyskland til konkurrencen, og ervedover var der nordmænd. I alt har der nok fløjet et sted mellem 50 og 60 piloter i Vigsø og næsten alle sammen på en gang!

Vi var færdige med konkurrencen kl. 16.30. Herefter var der fri flyvning, og det var der mange, der benyttede sig af. Lørdag aften var der præmieuddeling til de 10 først placerede. Det foregik i Vigsø Feriecenter Nord.

*På gensyn 1994
Jørgen Larsen*

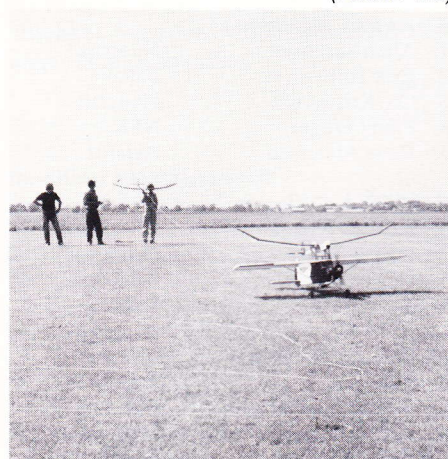
1. Knud Hebsgaard, Thy RC	5994 pt.
2. Jørgen Larsen, Thy RC	5684 pt.
3. Keld Jensen, Thy RC	5646 pt.
4. Armin Hartzitz, Tyskland	5609 pt.
5. Brian Dylmann	5464 pt.
6. Peter Hubbertz, Tyskland	5287 pt.
7. Wolfgang Schröter, Tyskland	5221 pt.
8. Preben Nørholm	5216 pt.
9. Lennart Arvidsen, Sverige	5043 pt.
10. Jesper Jensen	4975 pt.
11. Jan Hansen	4936 pt.
12. Kim Forsingdahl	4786 pt.
13. Søren Balle	4604 pt.
14. Wolfgang Schiessl, Tyskland	4253 pt.
15. Tonny Christiansen	2848 pt.

Flyslæb og flyløft på Sjælland

Den 20. maj havde Falken inviteret piloter med svæve- og slæbefly til at besøge klubbens plads ved Fuglebjerg. I dagene op til træffet var vejret flot, men det blæste dog voldsomt, så arrangørerne var spændte på, hvor mange der ville møde frem til det første træf af denne slags på Sjælland i mange år.

Der blev både slæbt og løftet hos Falken, og de mest ihærdige piloter kunne ikke nøjes med enten/eller, men benyttede sig af både/og.

(Fotos: PNM)



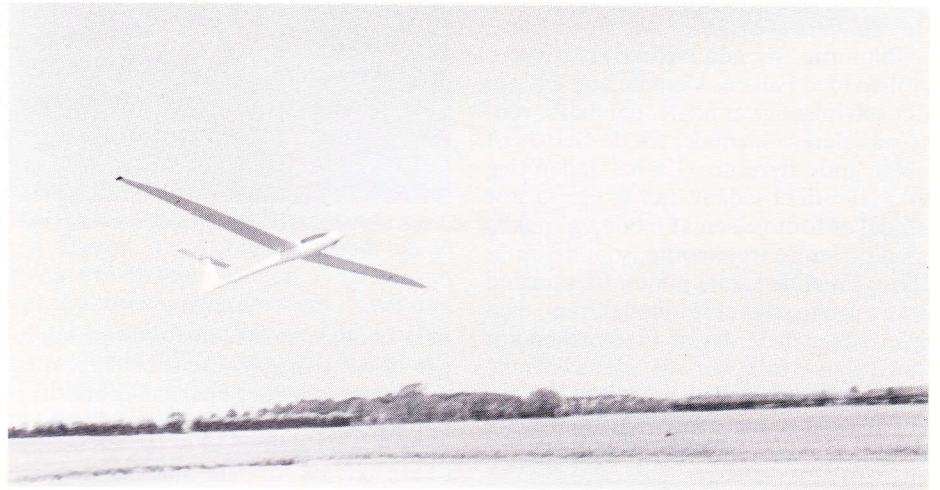


Efter briefing var der opstilling til fotografering.
Et sådant billede kan ikke tages ret tit i Danmark.
(Foto: Ole Olsen)

Billedet t.h. viser, hvor majestætisk det tager sig ud, når en 5m-model bliver trukket til vejrs.

De kunne dog have sparet sig deres bekymringer, for på træfdagen mødte i løbet af kort tid 40 piloter fra i alt 11 klubber op medbringende ca. 50 fly. Klubben med det største antal deltagere var ikke overraskende S.M.S.K. (Sjællands Model Svæveflyve Klub), der mødte op med hele 10 mand. De længstrejende deltagere var 4 friske medlemmer fra Sønderborg Modelflyve Klub.

Kort efter velkomst og briefing lettede de første modeller, og resten af dagen var der livlig aktivitet både i luften og på



jorden. Vejrguderne var modelpiloterne velvilligt indstillede og velsignede dem med høj sol, en behagelig brise og meget termik. Der var i løbet af dagen mange svævepiloter, der opnåede flyvetider om-

kring og over den halve time. Den længste tid, undertegnede hørte om, var 54 minutter, og den slags tider er ikke hverdagskost herhjemme.

Der var i løbet af dagen 7 løfte/slæbe-

Der var travlhed i pilotfeltet. Flyvningen var organiseret, så starter og landinger kunne afvikles samtidig på to parallelle baner.

Herunder er det Allan Mouritsen og Jan Rasmussen, der poserer før starten af dagens største »huckepak«. Og med en 3m-svæver på ryggen, som det ses nederst t.h., måtte Big Liftens motor virkelig i arbejde.



fly i arbejde med at løfte/slæbe de 43 svævefly til vejrs, og dette forhold mellem svæve- og slæbefly viste sig at være meget passende, da slæbeflyene havde tid til at holde pauser, så svævefly på samme kanal kunne komme til vejrs. De fleste starter blev udført med flyslæb, men mange af de mindre svævere blev dog løftet til vejrs i en »huckepak«.

Flyveaktiviteten var så stor, at den lokale slæbepilot Arne Hansen, der havde tænkt sig at ville tælle sine starter, måtte opgive det – i stedet kunne han konstatere, at Super Tigre- motoren i hans Big Lift havde brændt ca. 3,5 l brændstof af, da dagens sidste svæver var slæbt til vejrs. Lignende brændstofmængder havde også flere af de andre løftefly brugt.

Piloterne styrede selv frekvenskontrollen med Falkens klemmer, og selv om der selvfølgelig var nogle, der måtte vente på »deres« klemme, fik de fleste vist nogle gode flyvture. En hel anden ting er, at det til et sådant træf er lige så stor en del af fornøjelsen at møde og snakke med de andre fremmødte, som det er at flyve. En af de lokale piloter fik såmænd ikke engang pakket sin model frem, men gik i stedet hele dagen rundt og nød at være blandt folk, der var lige så tossede med svævefly som ham selv.

Allerede inden dagen var omme, fik



Trods stor aktivitet i luften hele dagen var der en afslappet stemning blandt de mange piloter.

den arrangerende klub flere opfordringer til at gentage løfte/slæbedagen, og med den dejlige dag i behagelig erindring kan det anbefales allerede nu at sætte et

kryds i kalenderen ved Kristi Himmelfartsdag næste år.

PNM

KMF's 2M Sjællands Cup afd.

den 23. maj 1993

Vejret startede fint med meget svag østlig vind. Der var mødt 11 deltagere, så vi kunne starte konkurrencen kl. 10.

Efter første runde lå Poul Møller på en førsteplads skarpt efterfulgt af Stig Christensen; men det kom senere til at ændre sig, som man kan se af resultatlisten.

Vi havde to alvorlige harvarier, således at 2 deltagere måtte udgå, ligesom vi oplevede, at vinden sidst i første omgang vendte 180 grader, således at vi måtte vende hele banen. Men ellers var det fint vejr, varmt og med en let vind og masser af termik.

Tak til alle som deltog.

Mark Law
Kalundborg Modelflyveklub

- | | |
|------------------------------------|----------|
| 1. Stig Christensen, Holbæk Mfk. | 3770 pt. |
| 2. Poul Møller, Falken Mfk. | 3542 pt. |
| 3. Klaus Hald, NFK | 3392 pt. |
| 4. John Olsen, SMSK | 3325 pt. |
| 5. Jens Frederiksen, Vordingborg | 3280 pt. |
| 6. Jørgen Maier, SMSK | 3177 pt. |
| 7. Børge Hansen, Borup | 3114 pt. |
| 8. Jens Peter Jensen, Borup | 2938 pt. |
| 9. Stig Riber, SMSK | 2311 pt. |
| 10. Kurt Andersen, Kalundborg Mfk. | 1981 pt. |
| 11. Mark Law, Kalundborg Mfk. | 918 pt. |

Jysk Mesterskab

5.-6. juni 1993

M.K.G. var dette år vært for det Jyske Mesterskab i F3A, hvor der blev fløjet i A-B-C Jumbo.

Det er det største stævne i klubbens historie, og vi har erfaret, at der skal mange »hjælpere« til at give et nap med, stort eller lille, for at det hele skal hænge sammen, så de udøvende artister får de bedste vilkår til at lave de bedste resultater.

De første gæster kom allerede fredag aften og slog teltet op – og nåede måske en testtur inden solnedgangen.

Lørdag var der fra tidlig morgen stor aktivitet på pladsen. Der blev trimmet og prøvefløjet, så luften var tæt af forbrændt metanol. Piloterne gik rundt og talte med sig selv: »-- lodret stig -- halv rulning -- pas på sidevinden -- osv.« Der er jo kun ét forsøg, når starten er gået, så der skal koncentration til.

Starten på 1. runde gik ca. 12.15 lørdag, lidt forsinket, og alle skulle igennem to runder, inden der kunne holdes fyraften. Der blev holdt kraftigt på, så der ikke opstod spildtid. Der var til tider ligefrem





A-klassen



B-klassen

kø ved ready-boxen, så det kørte helt fint. Der var i de fire klasser 22 deltagere, pænt fordelt, så det ikke blev for ensformigt at se på for de tilskuere, der kom. Når vi tager i betragtning, at de ikke var inviterede, var der pænt besøg.

Efter de to runder lørdag var der fællesspisning for dem, der skulle overnatte, og dem fra klubben, som ville gøre dem selskab. Det var en hyggelig aften, hvor »tankene« blev fyldt, uden at de løb over. Der skulle jo gerne være klare øjne til søndag, så der blev gået til ro i pæn tid.

Tidligt søndag morgen blev »lejren« vækket af Per Skoubo, der kom med rundstykker og basser til de sovende kæmper.

Første pilot gik i luften til 3. runde kl. 9.00. Det var tidligt, men to runder ville vare ca. 6,5 timer, og deltagerne, hvoraf nogle havde langt hjem, ville godt afsted efter den lange dyst.

I A-klassen var det vel ikke overraskende, at det blev Allan, der løb med 1. pladsen, – han er stærkt flyvende i øjeblikket. Det var en fornøjelse at se, hvor langt man kan komme med træning.

B-klassen med dens 8 deltagere var også spændende at se. Det er jo en skøn blanding – nye A-piloter og gamle C-pilo-

ter, – men der er nogle, der kommer hurtigt igennem, og nogle hænger på, – det er jo spændende at slå de andre, så – der skal ikke flyves søndagsflyvning her.

C-klassen var kun på 4 mand, så de havde et indbyrdes »slagsmål« om, hvem der skulle »stå på jorden« efter 4 runder, – der blev satset hårdere, end materiellet kunne holde til. Det resulterede dog ikke i skader på modellen – kun motorstop.

Den tunge klasse, »Jumbo«, er en fornøjelse bare at se på jorden. Det er nogle »fede« modeller, men de gør sig også i luften, specielt motorlyden er på nogle ikke til at stå for. Det er bare skøn musik.

Stævnet forløb vel som andre, hvor mange er samlede, og placeringer skal laves, ikke helt uden mislyde, – det kan vel næppe undgås. Bortset fra disse – et helt igennem vellykket stævne.

Beregningskontoret blev styret af H.L.D. Christensen og Per Johansen, og det fungerede helt fint. Alle havde deres resultater ganske kort efter, at deres enkelte flyvninger var afsluttet.

En stor tak til alle »hjælpere« fra M.K.G., dommere og ikke mindst piloterne.

*Per Nymark
Modelflyveklubben Gudenå*

A-KLASSEN

1. Allan Sørensen	3719 pt.
2. Finn Lerager	3577 pt.
3. Ole Christensen	3516 pt.
4. Erik Toft	3424 pt.
5. Jens Jørgensen	2407 pt.
6. Jørn Søvsø*	1584 pt.

B-KLASSEN

1. Th. Møller	1872 pt.
2. N. Michelsen	1745 pt.
3. Anders Rasmussen	1624 pt.
4. Flemming Bolderslev	1619 pt.
5. Gert J.	1548 pt.
6. Harry Hougård	1460 pt.
7. Peter Dahse	1418 pt.
8. F. Jensen	1352 pt.

C-KLASSEN

1. H. W. Nielsen	663 pt.
2. E. Hjort	655 pt.
3. P. Nymark	525 pt.
4. J. K. Nielsen	409 pt.

STORMODEL

1. Kim Frandsen	2219 pt.
2. Erik Toft	2178 pt.
3. Claus Reinke	1668 pt.
4. F. Hjøllund	1494 pt.

*Udgået under konkurrencen

C-klassen



Stormodeller





Kjeld er ikke mere

Lige efter pinse døde Kjeld Sørensen

Kjeld var som modelflyver og som menneske kendt af mange iblandt os, såvel i ind- og i udland.

Kjeld var den meget kyndige og omhyggelige svævepilot med utallige mester-skabs-, konkurrence- og rekordskalpe ved sit bælte. Og endnu mere udtalt var han den altid hjælpsomme, venlige og muntre ven og kammerat.

Som Kjeld så ofte sagde: »Lad ørnene flyve!«.

Kjelds minde vil leve blandt os til sene tider.

Vennerne

Æret være Kjeld Sørensens minde.



Det er så yndigt ...

Lørdag den 22. maj i år blev SMSK's formand Morten Munkesø gift med Inge Skjold Sørensen.

Medlemmer af SMSK dannede espalier med deres modeller.

Og vi ønsker alle til lykke.

Foto: Chr. Nissen.

RC unionen

RC-unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med radiostyrede modeller. Årskontingentet er kr. 295,-.

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

Bestyrelse:

Hans Jørgen Kristensen,
Haderslev RC, formand,
tlf. 74 53 53 88 (aften).
Arild Larsen, Mf. Århus,
næstformand.
Klaus Egeberg, KFK,
Keld Hansen, Falken,
Jørgen Kaae Hansen, Mf. Århus,
Erik Nymark, RC-Falcon,
Steen Høj Rasmussen, SMSK.

Sportsudvalget:

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

Styringsgrupper:

Kunstflyvning

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

Svævemodeller:

Erik Sørensen
Godthåbsvej 10, Astrup,
9800 Hjørring
tlf. 98 96 52 92

Skalamodeller:

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

Helikoptermodeller:

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

Hobbyudvalget:

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

Flyveplads-udvalget:

Klaus Egeberg
Søndervangvej 5
4583 Sjællands Odde
tlf. 53 42 69 69

Frekvenskonsulent:

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

Salgsafdeling:

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

RC-unionens sekretariat:

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

Officiel stævnekalender for 1993

Dato Stævne, klub, kontaktperson, udtagelse, reservedag, min.delt.antal.

Kunsthøjflyvning

- 14.-15. august Danmarks Mesterskab, A + B + Jumbo, Brande
Bjarne Christoffersen, tlf. 97 18 11 50
A-klassen, udtagelse til EM-1994
29. august Danmarks Mesterskab, C, Grenå
Frode Jensen, tlf. 86 33 42 99
04.-05. september NFK Cup, A + B + C + Jumbo, Hillerød
Finn Lerager, tlf. 42 27 86 06
A-klassen, udtagelse til EM-1994
17.-26. september VM i Østtysk F3A, Nötsch im Gailtal

Skala

14. august Vendelbo Skalatraf, Hjørring Modellflyveklub
Erik G. Sørensen, tlf. 98 96 52 92
21.-22. august DM-skala, alle klasser, Haderslev Mfk.
Kim Frandsen, tlf. 74 54 05 43

Helikopter

- 31.7.-1. august Vario Cup Danmark, Filskov Kro's Modellflyveklub
Bente Nielsen, tlf. 75 88 54 54
DM F3C A&B, Falcon Mfk.
Tredje udtagelse til EM 94
Lørdag eller søndag Drag-race
Peter Wædeled, tlf. 75 58 37 89
28.-29. august Helitraf, Fly for Fun, Drag-race m.m. Odense MK
Lars Jensen, tlf. 66 15 53 88
Tilmelding så tidligt som muligt

Svæveflyvning

- 06.-15. august VM F3B, Israel
15. august Sjællands Cup 2M SMSK, Stig Riber, tlf. 42 65 78 75
15. august BMC Cup F3B-F5J, Erik Dahl Christensen, tlf. 86 21 70 25
21.-22. august DM højstart F3B, NFK, René Madsen, tlf. 48 71 33 62
22. august Sjællands Cup 2M, Vordingborg Mfk.
Jens Frederiksen, tlf. 53 79 94 43

04. september Sjællands Cup 2M Mfk, René Madsen, tlf. 48 71 33 62
12. september Als Cup F3B, Sønderborg Mfk.
Jan Hansen, tlf. 74 42 14 75
Udtagelse til NM 94, EM 94, VM 94
12. september Sjællands Cup 2M Borup Modellflyvere
Jens Peter Jensen, tlf. 53 62 64 74
19. september Skrænt Cup F3F, NFK.
Finn Gude, tlf. 31 62 48 11
Offentliggøres om morgenen pr. tlf. til tilmeldte
Udtagelse til landshold F3F. Min. deltagerantal: 5
26. september Sjællands Cup 2M reservedato
Stig Riber, tlf. 42 65 78 75
26. september International 2M Postkonkurrence, SMSK
Reservedag d. 3. oktober
Steen Høj Rasmussen, tlf. 42 45 17 44
03. oktober NFK Open F3F, NFK
Finn Gude, tlf. 31 62 48 11
Udtagelse til landshold F3F. Min. deltagerantal: 5
23. oktober DM F3F, NFK. Reservedag d. 24
Finn Gude, tlf. 31 62 48 11
Udtagelse til landshold F3F. Min. deltagerantal: 5

Øvrige arrangementer

7. august Hobbyflyvetraf, Vestsjælland
Henrik Clausen, tlf. 53 60 73 14
8. august Åbent Hus, Dragsholm RC, Niels Leiritz, tlf. 53 46 83 08
21.-22. august Internationalt Ducted Fan/Turbine Traf, Holstebro
Arvid Jensen, 54 85 96 95
28.-29. august Hyggetraf, Sønderborg Mfk.
Stig Andersen, tlf. 74 48 91 77
29. august Hobbytraf, Vestfyn, Bent Halvorsen, tlf. 64 43 24 77
11. september Elektroflyvetraf, Skovlunde, EFK-87
Finn Frederiksen, tlf. 47 53 07 37 (Res. 12/9)
12. september Fly for Fun, Odense Mfk., Torben Møller, tlf. 66 15 58 69

Orientering fra RC-Unionen

Nye kontaktadresser

3 klubber har ændret kontaktadresse:

Brønderslev Modellflyveklub

Henning Frandsen, Olufsgade 63, 9700 Brønderslev, tlf. 98 82 12 90

Himmerlands Modellflyveklub

Henrik Lindstrøm, Vibevej 5, 9530 Støvring, tlf. 97 37 28 91

Aarhus Modellflyveklub

Jørgen Henrik Ross, Skejbyvænge 134, 8200 Århus N, tlf. 86 10 91 06

A-certifikater

- 1130 Tram Tan Hoang Minh, Faaborg Mfk.
1131 Nikolaj Poulsen, Køge Mfk.
1132 Peter Knudsen, Bastrup
1133 Ole Mikkelsen, RC-Musvågen
1134 Peter Jørgensen, Esbjerg Mfk.
1135 Per Egholm Pedersen, Esbjerg Mfk.
1136 Bjarne Madsen, Dragsholm RC
1137 Jesper Barkholt, Sæby Mfk.
1138 Bent Schwencke, Gudenaå
1139 Mogens Poulsen, Mfk. Gudenaå
1140 Jacob Andersen, Sandmose Mfk.
1141 Bjarke Rose Fjeldsted, Esbjerg Mfk.
1142 Per Johansen, Gudenaå
1143 Sven Erik Laursen, Østjysk RC
1144 Ejvin Skovrup, Østjysk Mfk.

Til alle F3C piloter

Det er ikke en joke
- snarere sort uheld
- eller dårlig plantægning
- alt efter, hvor meget man bruger »bakspejlet«.

SM d. 3.-4. juli måtte aflyses

Årsag: NFK's baner er omkranset af jordbærmarker. I den periode blev der plukket på kraft, og lige netop i den weekend, hvor SM skulle have været afholdt, havde ejeren af markerne planlagt en »pluk-selv weekend«. I sagens natur kunne der derfor ikke flyves.

Det lader til, at uheldet tilsmiler sjællænderne m.h.t. mesterskaber. Denne gang var det noget så jordnært som jordbær, der stillede sig i vejen. Tidligere har man måttet flytte et DM p.gr.a. mulighed for radioforstyrrelser.

Hvad bliver mon det næste?

Spøg til side.

SM er flyttet til lørdag-søndag den 16.-17. oktober

Alle kendte A-piloter har fået besked direkte. Styringsgruppen håber på din forståelse.

5508 A. Jensen

NB

Lidt positivt er der dog ved flytningen: Vi kunne ikke skaffe mere end tre dommere til det planlagte SM i juli. Til oktober er der ingen problemer med at få fem dommere.

Indbydelse

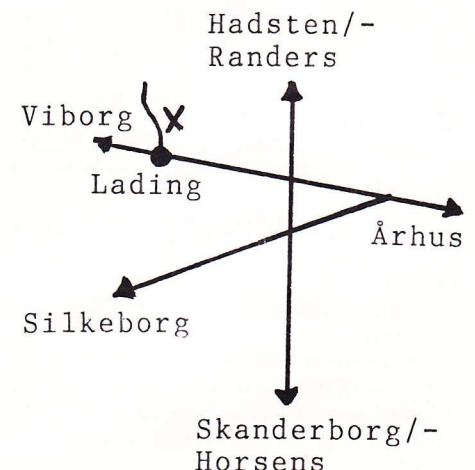
»BMC - Cup«

søndag den 15. august

BMC indbyder til stævne for eldrevne svæve-modeller den 15. august.

Der er briefing kl. 09.00 på BMC's plads nord for Ladding (se skitse), hvor der vil være en kort gennemgang af reglerne.

Fra kl. 09.15 til 10.00 vil der være mulighed



for at foretage prøveflyvninger på banen, hvorefter konkurrencen starter.

Deltagerne vil blive delt i to klasser: en for dem med F5J-modeller (10 celle modeller) og en for alle andre. Reglerne er de officielle F5B/J-regler. Start-gebyret er kr. 40,-.

Kom og deltag i dette første officielle stævne for el-modeller! Der vil muligvis være deltagelse fra Sverige. Tilmelding skal ske til Erik Dahl Christensen på tlf. 86 21 70 25, eller Jan Abel på tlf. 98 43 48 72, senest onsdag den 11. august.

DM i kunstflyvning

den 14.-15. august

Brande Modelflyveklub indbyder herved til DM i kunstflyvning i klasserne A, B og Jumbo.

Startgebur: kr. 155,-.
Briefing kl. 11.30, hvorefter flyvningen starter kl. ca. 12.00.

Der kan camperes på pladsen, hvor der forefindes el og vand. Lettere forplejning kan købes.

Tilmelding senest den 1/8 til Bjarne Christophersen, tlf. 97 18 11 50.

DM Højstart

den 21.-22. august

Nordsjællands Fjernstyringsklub indbyder hermed til DM i F3B.

Konkurrencen vil blive afholdt på NFK's svæveflyveplads, der er beliggende i Langstrup Mose ca. 1,5 km syd for Langstrup ved Fredensborg.

Briefing vil blive holdt lørdag kl. 10.00. Fra kl. 9.00 vil det være muligt at foretage prøveflyvninger, og der vil blive serveret morgenkaffe og rundstykker.

Startgebyr er kr. 50,-, der betales inden briefing.

Det vil være muligt at overnatte i telt på pladsen, eller der kan arrangeres overnatning hos lokale piloter. Ved tilmeldelsen skal det oplyses, om overnatning hos lokale piloter ønskes.

Tilmelding skal ske til René Madsen, tlf. 48 71 33 62 senest torsdag den 19/8.

DM i klasse C

den 29. august

Grenå Modelflyveklub indbyder hermed til DM i kunstflyvning i klasse C. Konkurrencen finder sted søndag den 29. august på modelflyvepladsen i Grenå Enge ved Randersvej vest for Grenå.

Flyvepladsen har ingen restriktioner, og man kan derfor træne fra aftenen før, eller hvornår man nu måtte have lyst. Der er fri camping på pladsen og klubhus med vand, el og WC.

Startgebyr er 80 kr., som betales ved briefing, der er klokken 9.30.

Tilmelding til Frode Jensen senest søndag den 22. august på telefon 86 33 42 99.

NFK 2M Sjællands Cup

den 4. september

Nordsjællands Fjernstyringsklub indbyder hermed til 2M Sjællands Cup. Konkurrencen vil blive afholdt på NFK's svæveflyveplads, der er beliggende i Langstrup Mose ca. 1,5 km syd for Langstrup ved Fredensborg.

Resultatet af konkurrencen tæller med i 2M Grand Prix turneringen, der afholdes blandt 6 sjællandske klubber.

Briefing vil blive holdt lørdag kl. 09.00. Fra kl. 08.30 vil det være muligt at foretage prøveflyvninger.

Startgebyr er kr. 50,- der betales inden briefing.

Tilmelding skal ske til René Madsen, tlf. 48 71 33 62 senest torsdag den 2. september.

NFK-CUP, F3A

4.-5. september

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

Stævnet afholdes på klubbens flyveplads, Thorsholms Allé 6, Tulstrup (v. R.C.-Model Center), ca. 5 km vest for Hillerød. Kortsitise tilsendes, hvis det ønskes.

For klasse A er stævnet udtagelse til EM 94. Vi starter med briefing lørdag kl. 10.30. Der vil være mulighed for justeringsflyvning fra kl. 09.00. Min. deltagerantal: 3 i klasse A, B og C, 2 i jumbo.

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

Tilmelding skal ske til Finn Lerager, tlf. 42 27 86 06, senest onsdag den 25. august med oplysning om RC-nummer og frekvens.

Startgebyr kr. 130,-, som betales senest ved briefing.

FLY for FUN i Odense

den 12. september

Odense Model-Flyveklub inviterer hermed til en hyggelig dag med diverse småkonkurrencer indenfor modelflyvning.

Der startes med morgenbord kl. 10.00, hvorefter lufrummet er frit indtil middag.

Briefing kl. 12.00, og derefter dystes i bl.a. touch and go, looping og propelrace og ikke mindst en JOKER.

Jokeren vil blive offentliggjort ved briefing.

Hvis man ikke vil køre til Odense for en enkelt dag, er der mulighed for at campere på pladsen.

Program samt rutebeskrivelse fås hos Torben Møller, tlf. 66 15 58 69.

Orientering fra Svæveflyvningsgruppen

Foreløbig udtagelse til Nordisk skrånt F3F 1994 efter 3. konkurrence

1. Knud Hebsgaard	2000
2. Finn Gude	1922
3. Jørgen Larsen	1907
4. Jack Lessel	1901
5. Carsten Berg	1887
6. Keld Ø. Jensen	1865
7. Preben Nørholm	870
8. Jan Hansen	823
9. Henrik Andersen	700

Foreløbig udtagelse til Viking F3F 1994 efter 5. konkurrence

1. Knud Hebsgaard	5000
2. Jørgen Larsen	4805
3. Carsten Berg	4731
4. Jack Lessel	4728
5. Finn Gude	4726
6. Klaus Untrieser	2882
7. Keld Ø. Jensen	2808
8. Preben Nørholm	2670
9. Torben Rasmussen	835
10. Jan Hansen	823

Orientering fra Kunstflyvningsgruppen

Klubrangliste

Klub	Point
1. Haderslev	138 (2)
2. NFK	130 (1)
3. Dronninglund	126 (3)
4. Falken	90 (5)
5. Falcon	80 (6)
6. Gudenå	76 (4)
7. Nuserne	68 (7)
8. Midtjysk	23 (12)
9. Aviator	20 (10)
10. Rødding	17 (8)
11. Holstebro	16 (9)
12. NRC	13 (11)
13. Sønderborg	6 (ny)
14. Dragsholm	6 (13)
15. Silkeborg	4 (14)
16. Grenå	3 (ny)

Tal i () angiver sidste placering. Som man kan se, er der kommet et par klubber mere med, hvilket lover godt for deltagerantallet til årets konkurrencer. Hvis de kan trække flere klubkammerater med, så vil det være helt fint.

Nogle klubber er gået lidt frem og nogle lidt tilbage. Tilbagegangen kan skyldes, at man i en klub er blevet mindre aktiv til at dyrke kunstflyvning, eller at man ikke har så mange medlemmer, der gør, eller bare det, at man ikke er blevet så godt placeret.

OY-6689



Linestyings-Unionen (CL-unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modelfly. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) og Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Årskontingentet er for 1993, 250,- kr. for direkte medlemmer. Medlemskab kan også opnås gennem indmeldelse i en af de klubber, der er tilsluttet unionen. Nærmere oplysninger herom fås fra

Linestyings Unionens sekretariat:

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

Unionsformand:

Henrik Ludwigsen
Studekrogen 3
3500 Værløse
Tlf. 42 65 54 51

Linestyingsredaktør:

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

Ungdomsklubkontakt:

Fritz Steffensen
Elmevej 25
4140 Borup
Tlf. 53 62 68 37

Regeludvalg:

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

Regeludvalg, dieselcombat:

Benny Furbo
Sofiendalvej 22
7400 Herning
Tlf. 97 13 32 36

Sommerlejrudvalg:

Jan Lauritzen
Borups Allé 22, st.th.
Tlf. 31 35 37 51

DM-udvalg:

Carsten Thorhauge
Snekkerstensvej 18
9270 Klarup
Tlf. 98 31 89 74

PR-udvalg:

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

Tegn abonnement på Modelflyve Nyt

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyve Nyt med posten hveranden måned i resten af 1993. – Tegn abonnement!

Abonnementsprisen fra nummer 5/93 og året ud (i alt 2 numre) for kr. 58,-.

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 fem flotte farver – husk at krydse af på bestillings-sedlen herunder, hvilke(n) farve(r) du ønsker. Prisen er kr. 60,- 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:

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

Abonnement fra nr. 5, 1993
(i alt 2 blade),
pris kr. 58,-.

Tilbud: Op til 30 numre af årg. 1986 til
1990 à 345,- kr.

Tilbud: Flg. årgange: _____,
_____ , _____ , _____ , _____
à 100,- kr.

_____ stk. samlebind à kr. 60,-
i farverne:

blå gul grøn rød sølv

Beløbet vedlagt i check

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1986:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1987:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1988:	<input 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1991:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1992:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1993:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ved køb for under kr. 100,- tillægges et ekspeditionsgebyr på kr. 10,- til dækning af portoudgifter.

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

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Danske konkurrencer 1993

22. august DM i dieselcombat, Herning Modelflyveklub
Klasser: F2D-D (Dieselcombat)
- 4.-5. sept. Dansk Mesterskab, Sjælland v. Ole Bjerager
Klasser: Alle, undtagen Dieselcombat
- 25-26. sept. Høst Øst, Kjøven v. Henning Lauritzen
Klasser: Alle
- 2.-3. okt. KM, Kjøven & Comet
Klasser: Alle
10. okt. Høst Vest, Aviator's modelflyvere
Klasser: Alle (med mindst 2 deltagere/hold)

CL-DM 1993

På vegne af Linestydings Unionen har Kjøven fornøjelsen at indbyde til DM i København i weekenden 4.-5. september 1993.

Stævnet afholdes på Amager Fælled med parkering ved Sigøjnerpladsen Artillerivej-Lossepladsvej.

På pladsen vil der være mulighed for køb af sandwich og drikkevarer.

Sidste års hædrede vindere bedes medbringe de nypudsede pokaler. De dygtigste piloter vinder medaljer og en præmie.

Tilmelding og betaling via giro eller check til:

Kjøven
v/sek/kas. Ole Bjerager,
Kildegårdsvej 5,
Slagslunde, 3660 Stenløse.
Giro 9 09 01 69
Tlf. 42 18 38 87 efter. kl. 18.00

Pris 100 kr. pr. deltager.

Banket m.v: Lørdag aften kl. 19.00 arrangeres bespisning i Svanemøllehallen på Østerbro.

Der vil være mulighed for overnatning i medbragte soveposer i træningssal med madrasser.

Pris 100 kr pr. pers, børn ½ pris.

Foreløbig tidsplan:

Lørdag	13.00	Velkomst m.v.
	13.15	Konkurrencer.
	18.00	Slut på indledende runder.
	19.00	Banket.
Søndag	9.00	Konkurrencer fortsat.
	13.30	Finaler.
	15.00	Præmieoverrækkelse.

PS: Arrangementet på Amager Fælled er afhængig af reparationen af race-cirklen. Skulle reparationen mod forventning ikke være tilstrækkeligt færdig, afholdes race ved Ikea i Tåstrup, og deltagere m.fl. kontaktes direkte.

Internationale konkurrencer 1993-4

Linestydingsunionen modtager, eller kan skaffe, indbydelser til disse stævner.

Der er traditionelt dansk deltagelse ved flere af disse stævner, en plads kan der som regel findes, så det er muligt at mærke det internationale sus for en rimelig pris.

Linestydingsunionen videregiver gerne telefonnumrene på udlandsfarende.

Indbydelserne kommer ofte efter Modelflyve Nyts deadline, så er du interesseret i at vide mere, kontakt DIN union.

12. august Wierzawice, Polen,
2nd FAI Country Contest
Klasser: F2B, F4B
- 14.-15. aug. Västerås, Sverige
Klasser: F2A,C og GY (Svensk)
- 14.-15. aug. Genk, Belgien
Klasser: F2A,B,C
- 27.-29. aug. Gyula, Ungarn Var Cup
Klasser: F2A,C
- 27.-30. aug. Väsbyklippet, Sverige
Klasser: F2D
- 28.-29. aug. Schwalbenest Breitenbach,
Schweiz, MBZB-Cup
Klasser: F2B, F4B
- 11.-12. Sept. Sebnitz, Tyskland,
Sächsischer-Schweiz-Cup
Klasser: F2B, F4B
12. sept. Lugo di Romagna,
Italien, 30' Coppa d'Oro
Klasser: F2A,C
- ?? sept. Västerås, Sverige
Klasser F2A,C og G-Y
- 17.-19. sept Budapest, Ungarn, Budapest Cup
Klasser: F2B
- 18.-19. sept Hradec Kralové, Czechoslovakia
Klasser: F2A,C
- 1-3 april 94 Vidreres, Costa Brava, Spanien
Klasser F2A,B,C

Indbydelser

Høst Vest

Aviators modelflyvere indbyder hermed alle landets modelflyvere til årets sidste jyske stævne, Vår Vest.

Vi flyver alle klasser, hvor der er mindst to deltagere eller hold rettidigt tilmeldt.

Her er der ikke så meget tryk på, og især begynder-kunsthvning må betegnes som en helt åben klasse.

Tid: Søndag d. 10. oktober kl. 9.00 - Ny dato!!!

Sted: Aviators baner, Hestekoer, Aalborg
Tilmelding: Senest onsdagen før kl. 20.00 på klubtelefonen 98 15 81 18

Tilmelding til: Ole Bisgaard, tlf. 98 13 86 55, Helgolandsgade 66, 9000 Aalborg.

Startgebyr: Den latterlige sum af kr. 50,-, incl. kaffebord.

BREV

Frankeres
som
brev

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3
DK-5762 V. Skerninge



Fritflyvnings-Unionen

Fritflyvnings-Unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med fritflyvende modeller. Unionen er tilsluttet KDA og FAI.

Formand:

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

Sekretariat:

Allan Ternholm Jensen
P.P. Ørumsgade 20,5
8000 Århus C
Tlf. 86 11 84 94

Opslagstavlen

Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige køb- og salg-annoncer af modellfly og tilbehør til modellfly. **annoncer for andet bliver bruktalt smidt i papirkurven. Samme omfangsrige depot bliver også endestation for ulæselige annoncer, annoncer uden afsender og lignende.**

Redaktøren får aflob 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:

Modellflye Nyt
Kastanievej 4, 5884 Gudme

En ting til ... Annoncer til Opslagstavlen, rettelser til allerede indsendte annoncer og lignende modtages kun pr. brev. Så selvom du omhyggeligt indtaler din annonce på Modellflye 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: Modellflyveblade - »Model Aircraft« (eng.) nr. 12 årg. 1960 og nr. 1, 2, 3, 4 årg. 1961 - »Aero Modeller« (eng.) nr. 12 årg. 1960 - »Vi flyver« (dansk) nr. 1-8 årg. 1952, 1953 (12 numre), 1954 (9 numre), 1955 (10 numre), 1956 (11 numre), 1957 (8 numre). Samlet kr. 500,-.

Arne - 56 71 38 25

Sælges: RC-anlæg Robbe Terra Top 35 MHz m. 4 servoer, indb. mixer-modul, sender- og modtagerakku, ny lader, kr. 1.850,-. »Flyvende vinge« Gerier fra Robbe m. elmotor, slæbekobling og motorkontrol, kr. 1.100,-. Begynder-svæver filius fra Multiplex, kr. 200,-.

Lars - 86 41 92 79

Sælges: Joker (kunstfly), kr. 1.500,-. Hanno Prettneris kunstfly, Miss Circus m. 35 ccm benzinmotor og resonansrør, kr. 3.000,-.

Finn - 98 92 26 74

Sælges: Digicont PCM-anlæg m. 2 modtagere samt div. servokabler og laderkabel, kr. 1.000,-.

Sven - 44 97 68 61

Sælges: OS 40 FP ABC + div. reservedele, kr. 400,-.

Ricco - 86 68 37 97

Sælges: »Robbe Romat Vario 300« drejebænk, pinolhøjde 55 m/m, drejelængde 250 m/m m. meget tilbehør, som ny, kr. 6.500,-. Jan Rydendahl - 31 17 97 21 (dag) - 42 18 11 11 (aften)

Sælges: Ny motor MVVS 3,5 GFS/R RC ABC, kuglelejer, resonanspot, vendbar udstødningsport, 0,8 hk, kr. 700,-.

Guy Otykler - 75 56 48 32

Sælges: Atlas spv. 150 cm m. 10 ccm motor samt robbe servoer og modtager, kr. 1.500,-. Kunstflyver spv. 135 cm m. 6,5 ccm motor samt robbe servoer og modtager, kr. 1.000,-. Robbe Robin R2000 spv. 170 cm, næsten færdigbyg. kr. 1.500,-. OS 15 ccm 4-takt FS-91 Surpas, ny, kr. 2.000,-. Robbe Promars Rex sender, 8 kanaler, kr. 1.500,-. Startkasse m. powerpanel, kr. 200,-. Startbatteri, oplader, nye og brugte servoer, heat gun, div. smådele.

Henrik - 55 99 17 07

Sælges: Multiplex anlæg. Commander sender m. 71 krystal og 1200 MA accu m. mont. redaktionskontakter for højde- og krængeror, kr. 650,-. Næsten ny dobbelt super modtager m. 71 krystal, kr. 650,-. Multiplex tænd- og slukkontakt, kr. 50,-.

Evan Andersen - 86 46 34 12 (eft. 17)

Sælges: Fiesta SF svævefly fra Multiplex, spv. 324 cm, profil Wortmann 60-126, vægt ca. 2000 g, indb. kobling til flyslæb, org. tegning samt kopi medfølger, kr. 1.500,-.

Steen Høj Rasmussen - 42 45 17 44 (eft. 17.30)

Sælges/byttes: 1/4 skala Piper Cub J3 (Tony Clark) m. 38 cc Titan motor, forberedt for flyslæb, perfekt overgangsmodel til jumbo, skaladok. medf., kr. 3.500,-. 1/4 skala Bucker Jungmeister m. 62 ccm Titan motor, skaladok. medf., kr. 4.500,-. Kan byttes med svævemodeller, elektrosvævere, servoer, gløderørsmotor (OC FSR 7,5 ccm).

John Nielsen - 98 48 62 97

Bemærk:

Hvis du ikke kan finde den annonce her på »Opslagstavlen«, som du har sendt ind, så er det sandsynligvis, fordi du har glemt - som det kræves - at anføre dit fulde navn og adresse på selve annoncemanuskriftet. Dette kommer kun med i annoncen, hvis det udtrykkeligt ønskes.

Og hvis det ikke er hele annoncen, der er med, eller hvis der står noget andet end det, du mener at have skrevet, så er det ganske enkelt, fordi vi ikke har kunnet tyde, hvad du har skrevet. For husk: det er ikke nok, at du selv kan læse det.

Annoncer til »Opslagstavlen« i næste nummer skal være redaktionen i hænde senest den 20. august.

SKALAFLY

PICA BYGGESÆT

P-51D spv. 226 cm, motor 25 cm ³	kr. 2888,-
P-51D spv. 188 cm, motor 15 cm ³	kr. 2556,-
Spitfire MkIX spv. 224 cm, motor 25 cm ³	kr. 2639,-
T-28 B spv. 201 cm, motor 20 cm ³	kr. 2432,-
T-28 B spv. 166 cm, motor 13 cm ³	kr. 1603,-
Bücker Jungmeister spv. 153 cm, motor 15 cm ³	kr. 1645,-
Cessna 182 spv. 219 cm, motor 20 cm ³	kr. 2432,-
Aeronca Sedan spv. 215 cm, motor 13 cm ³	kr. 2391,-
Waco YMF-3 spv. 183 cm, motor 15 cm ³	kr. 2432,-
Waco YMF-3 spv. 153 cm, motor 10 cm ³	kr. 1686,-
FW 190-D9 spv. 166 cm, motor 10 cm ³	kr. 1603,-

ROYAL BYGGESÆT

P-51D spv. 164 cm, motor 13 cm ³	kr. 1979,-
P-51D spv. 141 cm, motor 7 cm ³	kr. 1436,-
Spitfire MkVIII spv. 164 cm, motor 13 cm ³	kr. 1584,-
Corsair spv. 157 cm, motor 13 cm ³	kr. 1889,-
Zero A6M3 spv. 159 cm, motor 13 cm ³	kr. 1832,-
Kawasaki Hien spv. 173 cm, motor 13 cm ³	kr. 1979,-
Bearcat spv. 158 cm, motor 13 cm ³	kr. 1941,-
Stuka Ju-87 spv. 180 cm, motor 13 cm ³	kr. 1832,-
C-47 Dakota spv. 211 cm, motor 2x7 cm ³	kr. 2465,-
B-17 Flyvende Fæstning spv. 197 cm, motor 4x3 cm ³	kr. 2673,-
Pitts S-2 spv. 132 cm, motor 13 cm ³	kr. 1852,-
Beechcraft Staggerwing spv. 142 cm, motor 13 cm ³	kr. 1832,-
Cessna 182 spv. 182 cm, motor 10 cm ³	kr. 1940,-
1910 Bleriot spv. 130 cm, motor 6,5 cm ³	kr. 949,-
Me 109E spv. 156 cm, motor 13 cm ³	kr. 1832,-
B-25 Mitchell spv. 180 cm, motor 2x7 cm ³	kr. 2228,-

D. B. MODELS BYGGESÆT

Se5 spv. 203 cm, motor 25 cm ³	kr. 1680,-
Nieuport 24 spv. 234 cm, motor 30 cm ³	kr. 1840,-
Piper Cub spv. 213 cm, motor 13 cm ³	kr. 1139,-
Sopwith Pup spv. 196 cm, motor 20 cm ³	kr. 1599,-
DH Moth spv. 147 cm, motor 7 cm ³	kr. 925,-
DH Moth spv. 122 cm, motor 3 cm ³	kr. 759,-
Blackburn Monoplane spv. 259 cm, motor 15 cm ³	kr. 1499,-
Auster J1 spv. 221 cm, motor 13 cm ³	kr. 1329,-
DH Tiger Moth spv. 147 cm, motor 7 cm ³	kr. 969,-

FLAIR BYGGESÆT

Fokker DVII spv. 155 cm, motor 7-12 cm ³	NYHED kr. 927,-
Fokker Triplane spv. 185 cm, motor 15-25 cm ³	kr. 1589,-
SE5a spv. 129 cm, motor 6-10 cm ³	kr. 860,-
Puppeteer spv. 152 cm, motor 6-10 cm ³	kr. 892,-
Magnatilla spv. 152 cm, motor 6-10 cm ³	kr. 676,-
Baronette spv. 124 cm, motor 7 cm ³	kr. 820,-
Legionaire spv. 132 cm, motor 7 cm ³	kr. 788,-
Piper Super Cub spv. 185 cm, motor 5 cm ³	kr. 830,-

PROCTOR BYGGESÆT

Nieuport 17 spv. 138 cm, motor 7 cm ³	kr. 1590,-
Sopwith Camel spv. 143 cm, motor 7 cm ³	kr. 1590,-
Fokker Dr.1 tredækker spv. 120 cm, motor 7 cm ³	kr. 1590,-

GOLDBERG MODELS BYGGESÆT

Ultimate 10-300 spv. 138 cm, motor 15 cm ³	kr. 1549,-
Extra 300 spv. 173 cm, motor 15 cm ³	kr. 1549,-
Super Chipmunk spv. 163 cm, motor 10 cm ³	kr. 1185,-

GALAXY MODELS BYGGESÆT

P-51 Mustang spv. 191 cm, motor 20 cm ³	kr. 1671,-
DHC1 Chipmunk spv. 183 cm, motor 12 cm ³	kr. 1496,-
Hawker Typhoon spv. 112 cm, motor 3 cm ³	kr. 695,-
Acro spv. 186 cm, motor 20 cm ³	kr. 1679,-

WING SHORT KIT

P-51 Mustang spv. 140 cm, motor 6,5 cm ³	kr. 399,-
FW-190 spv. 138 cm, motor 6,5 cm ³	kr. 399,-
Zero spv. 138 cm, motor 6,5 cm ³	kr. 399,-
Folgore spv. 138 cm, motor 6,5 cm ³	kr. 399,-
P-39 Airacobra spv. 140 cm, motor 6,5 cm ³	kr. 399,-
Corsair spv. 143 cm, motor 10 cm ³	kr. 499,-
P-38 Lightning spv. 178 cm, motor 2x6,5 cm ³	kr. 799,-
A-26 Invader spv. 173 cm, motor 2x6,5 cm ³	kr. 699,-

DIVERSE SKALABYGGESÆT

DH Beaver spv. 155 cm, motor 6 cm ³	kr. 999,-
Lysander spv. 216 cm, motor 15 cm ³	kr. 2090,-
Hurricane spv. 203 cm, motor 15 cm ³	kr. 2090,-

JIM FOX MODELS (Ducted fan)

Saab Viggen spv. 107 cm, motor 15 cm ³	kr. 2299,-
---	------------

IRVINE MOTORER

IRVINE 20 RC.....	kr. 597,-
IRVINE 25 RC.....	kr. 635,-
IRVINE 30 RC.....	kr. 756,-
IRVINE 40 RC.....	kr. 807,-
IRVINE Q40 ABC.....	kr. 1119,-
IRVINE SP40 ABC.....	kr. 1181,-
IRVINE 46 RC.....	kr. 883,-
IRVINE 61 ABC.....	kr. 1125,-

Nu også RC Jet International

nr. 1 og 2 på lager.....	kr. 49,-
--------------------------	----------

Byggesæt, tegninger, optrækkelige understel, Robbe-Futaba anlæg og servoer, affjedrede ben, skumhjul, APC-propeller, skalamaling, gevindbakker, linkåbner, bardunstrammere, pindhængsler, tanke, beklædning, træ, metalvarer. Se alt dette og meget mere i det nye **PITCH KATALOG** med masser af skalalanyheder, men også for hobbyflyveren..... kr. 25,-



v/Henrik R. Sommer

Kattehavevej 11 - 3460 Birkerød

Tlf. 45 82 19 48 bedst efter kl. 17.30

Åbent for besøg onsdag kl. 18-20 eller efter aftale

Giro 8 54 19 81

Katalog für DM 10,-
in DM anfordern.

GERMANY

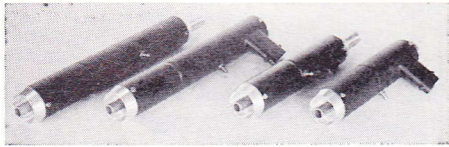
Spannweite: 1600mm
2x40ccm Motoren

MOSQUITO
JAMAICA

IGewerbegebiet 5;
D-88317 Aichstetten
Tel. 07565/1856; Fax. 1854

GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

Begræns støjproblemerne på flyvepladsen ...
Forsyn din motor med en MINI VOX Super silent dæmper.

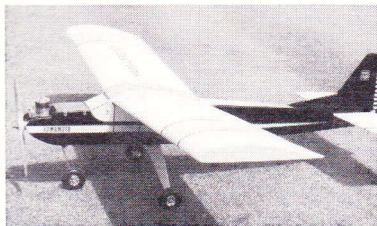


Fås nu til 2-takts motorer fra 4 - 15 ccm med adapter til de forskellige motortyper, samt til 4-takts motorer fra 6,5 - 20 ccm.

Sonex reso-rør til motorstørrelser fra 6,5 - 35 ccm.

Super Silent I, 60 type	kr. 280,-
Super Silent II, 40 type	kr. 270,-
Super Silent III, 25 type	kr. 270,-
Super Silent, 90 type	kr. 305,-
Super Silent GM, 60 type, ekstra dæmp. ...	kr. 335,-
Super Silent GM, 90 type, ekstra dæmp. ...	kr. 370,-
Super Silent F, 60 type	kr. 280,-
Super Silent GMF, 60 type, ekstra dæmp. ...	kr. 335,-
Super Silent GMF, 90 type, ekstra dæmp. ...	kr. 370,-
Sport S, 40-60 type	kr. 270,-
Sport D, 40-60 type	kr. 270,-
Sport Q, 40 type	kr. 260,-
Sport Q, 60 type	kr. 270,-
Sport Q, 90 type	kr. 280,-
4-takt, 40-60 type	kr. 200,-
4-takt, 60-120 type	kr. 205,-
Adaptore	kr. 32,-
Sonex reso 40	kr. 380,-
Sonex reso 60	kr. 400,-
Sonex reso 90	kr. 426,-
Sonex reso 190	kr. 487,-

GODE BEGYNDER - TILBUD!



BEGINNERS LUCK - en bragende succes...

Et komplet tilbud for den seriøse begynder, der ikke tror på heldet alene, men også den sunde fornuft. Opdelt i tre enheder, der kan erhverves hver for sig eller samlet.

Komplet fly:

YAMAMOTO, spv. 1420 mm. Robust og velflyvende krængrovs-træner. Krop i konventionel kassekonstruktion og skumvinge med semisymmetrisk profil. ALT ekstrastyrer er inkluderet, så som hjul-ORACOVER-slange-gummibånd-hvid lim-cyanolim-5 min. epoxy. **Kr. 800,-**

Komplet Radio:

FUTABA F-14 m/accu i sender og modtager, incl. 4 servoer, lader og ladekabler. **Kr. 2400,-**

Motor:

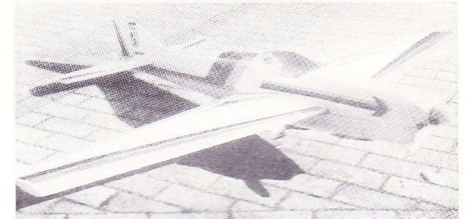
Magnum 40GP m/dæmper, propel, gløderør og filter. **Kr. 580,-**

Et tilbud der kan bruges til noget fornuftigt - ikke noget med to-kanals bilanlæg på 27MHz AM og forkerte styrepinde. Det første skridt er vigtigt, så tag det nu og gå hen til telefonen og ring til AVIONIC - vi prøver at være hjælpsomme.



AIRFLY MODELLE

Cap 10, 2400 mm	Kr. 2595,00
Cap 20 LS, 2020 mm	Kr. 2325,00
Cap 21, 2170 mm	Kr. 2155,00
Super Fly, 2060 mm	Kr. 2155,00
Extra 260, 2080 mm	Kr. 2595,00
Extra 300, 2080 mm	Kr. 2595,00
Laser 200, 2090 mm	Kr. 2595,00
Yak 50, 2120 mm	Kr. 2155,00
Christen Eagle, 1820 mm	Kr. 2595,00
Zlin 50 LS, 2120 mm	Kr. 2155,00
Zlin 526 AS, 2220 mm	Kr. 2145,00
Acrolly, 1760 mm	Kr. 1645,00



Champion, 1720 mm (F3A)	Kr. 1695,00
Fancy, 1400 mm (Højv.)	Kr. 1165,00
Jenny, 1500 mm (Højv.)	Kr. 1165,00
Tommy, 1500 mm (Lavn.)	Kr. 1165,00

Se også annonce i bladet side 3

■ AVIONIC ■ • Frichsvej 25 • 8464 Galten • Tlf. 86 94 60 88 • Fax. 86 94 62 88

MODEL EL-TEKNIK

Aflader til sender og modt. el. 2 modt.	230,-
Akku-kontrol til at montere i flyveren	185,-
Kapacitetsmåler fra	480,-
Hurtiglader til modtager akku via 12 Volt	190,-
Lader til sender og modt. via 12 Volt	420,-
MTC 51 Computer styret lader, 6 udgange	750,-
Autom. lader til gløderørs-akku via 12V	220,-
Lader 4 - 10 celler, ladestyrke op til 4 Amp.	600,-
Lader 4 - 21 celler, ladestyrke 0.3 - 4.5 Amp.	900,-
Start/stop relæ/transistor til forsk. formål, fra	190,-
Softstart med BEC til speed 400	230,-
Fartregulator 20A, 5 - 10 celler, fra	340,-
Fartregulator 40A, 6 - 18 celler	600,-
Fartregulator 70A, 6 - 18 celler	775,-
Servo Hitec HS-80, 13,5 mm bred (17g)	295,-
Hitec HS-80 med metal tand. og kuglelejer	345,-
Andre mærker på opfordring	

SANYO CADNICA Celler	
Modtager akk 150/270 mAh, (44/60g)	110,-
Modtager akk 700 mAh, (105g)	105,-
Modtager akk 800 mAh, (110g)	110,-
Modtager akk 1000 mAh, (122g)	130,-
Løse celler 1000 SCR (HI-power), 40g	45,-
Løse celler 1400 SCR, 53g	36,-
Løse celler 1700 SCRC, 54g	38,-
-- 1700 SCR-C (select 1900mAh), 56g	44,-
6 celle-pak spec. til speed 400 (176g)	230,-
10 celler 1700 SCRC (550g), normal pak.	430,-
10 celler - SCRC(580g), (2000 HI-power)	550,-
Vi lodder gerne Prof. akku pakker(in-line) til dig.	
Speed 400 motor, 6,0/7,2 volt, fra	63,-
Speed 600 motor, 7,2/8,4/9,6 volt, fra	92,-
Speed 400, DIREKTE el-sæt	165,-
Speed 600, DIREKTE el-sæt	240,-
Hecktolepp HP 270 motor, 300W (250g)	1320,-
Hecktolepp HP 1800 motor, 900W (525g)	1980,-

Mærker: Robbe/Graupner/Hecktolepp/Aeronaut m.fl.

Propeller, motor og gear med mere til ethvert formål fås hos fagmanden, vi dig hjælper gerne. Har du et problem, så ring og vi finder en løsning.

Et udsnit af vores prislister fra d. 5/7-93. Ring derfor venligst efter en prislister med specifikationer.

TLF. 86 76 09 00. Ma-fr, 10-17. (træffes næste altid)
TLF. 30 81 48 65 (oplyses om nærmeste faste tlf.nr.)

← robbe Futaba

F-SERIE

Europas bedste RC-anlæg - udviklet til de europæiske modellflyvere af verdens ubetinget største fremstiller af RC-anlæg.

Fra F-14, der kan udbygges på mange forskellige måder - over computer anlægget FC-16, der kan gemme programmer op til 104 forskellige modeller - til FC-28, profiklassens elegante mesterstykke - får du kvalitet, der taler for sig selv.

Læs detaljeret information i robbe hovedkatalog 93.



agentur: Maaetoft · Telefon 86 43 61 00 · Telefax 86 43 77 44

HOBBY WORLD...

Diverse tilbehør

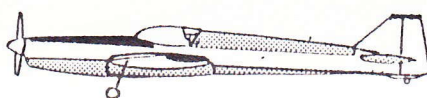
Næsehjulsunderstel, 2 bens fra	kr. 46,-
Rorhorn, justerbar	kr. 22,-
Krængerørshorn, par	kr. 21,-
Vinkelbeslag 90°	kr. 11,-
Kuglelink 2 stk. m. gevindstang	kr. 8,-
Snap Keepers	kr. 12,-
Hængsler 10 stk. kav.	kr. 12,-
Stifthængsler 6 stk.	kr. 28,-
Sullivankabler rød	kr. 36,-
Sullivankabler blå	kr. 41,-
Trækwire til siderør	kr. 38,-
Kevlar kabler	kr. 62,-
Hængseltape, 1 m	kr. 12,-
Trimline, sort-rød, sølv, 3 m	kr. 28,-
Cockpit lås	kr. 18,-
Gløderørsklemme metal	kr. 48,-
Glødehætte m. lås	kr. 69,-
Starter	kr. 250,-
12 v startaccu	kr. 250,-
Brændstofpumpe, 12 v	kr. 175,-
Kavan brændstofpumpe	kr. 198,-
Powerpanel Mosfet	kr. 249,-
Startkasse, byggesæt	kr. 240,-
Gløderørs og propelnøgle	kr. 37,-
Snapseflaske m. tud, 100 ml	kr. 15,-
Propelbalacer	kr. 55,-
Cyano lim 20 g	kr. 25,-
Balsalim 80 g	kr. 17,-
Hvid glue 118 ml, hurtig tørrende	kr. 17,-
Titebond 118 ml, hurtig tørrende	kr. 18,-
Micro Ballons	kr. 28,-
Holder til afbryder	kr. 28,-
T.T.S 15 servo alle stik	kr. 130,-
Tandhjulssæt S15	kr. 20,-
2 v startaccu	kr. 112,-
Hængselskærersæt	kr. 48,-
Loddebolt 12 v	kr. 73,-
T-Pins byggenåle	kr. 19,-
Byggenåle m. plasthoved	kr. 20,-
Modelvinkelmåler, Robart	kr. 340,-
Balsahøvl	kr. 49,-
Blade til balsahøvl	kr. 14,-
Møtrikker 2 mm 20 stk.	kr. 11,-
Skruer 2 mm 20 stk.	kr. 11,-
Umbraco skruer 4 x 30 mm	kr. 26,-
Motorfundamenter fra	kr. 10,-
Spinner fra	kr. 16,-
Tanke Kavan fra	kr. 30,-
Kavan Pilot håndmalet	kr. 27,-
Kwik Fill brændstofsstuds	kr. 128,-
Brændstoffilter Saito	kr. 77,-
Letvægtshjul 57 mm	kr. 46,-
Servoledn. - alle fabrikater	kr. 16,-
Forlængerled. fra	kr. 30,-
V kabler	kr. 60,-
Instrumenter fra	kr. 44,-
Gløderør fra	kr. 21,-
Omdrejningstæller	kr. 350,-
Polyspann, pr. m.	kr. 25,-
Polytex, pr. m.	kr. 30,-
Balsa i fin kvalitet, fra	kr. 10,-
Fingerbeskytter	kr. 12,-
Brændstoffilter, 2 stk.	kr. 18,-
Brændstofslange, 1m. blå	kr. 15,-
Silicone slange, fra	kr. 15,-
TT hjul sæt, fra	kr. 32,-
Epoxy lim, 100 g	kr. 35,-
Lader 5, Robbe	kr. 249,-
Link, 10 stk. metal	kr. 30,-
Muffer, 10 stk.	kr. 13,-
Plastic lim, til canopy	kr. 17,-
Propel møtrik ¼	kr. 23,-
Halehjuls understel fra	kr. 25,-
Håndpumpe til brændstof	kr. 125,-
Tryk studs, 4 mm	kr. 5,-

SC motorer med dæmper



SC 12 aero RC ABC	kr. 350,-
SC 15 aero RC ABC	kr. 421,-
SC 25 aero RC ABC	kr. 461,-
SC 32 aero RC ABC	kr. 508,-
SC 32 heli RC ABC	kr. 508,-
SC 36 aero RC ABC	kr. 588,-
SC 40 aero RC ABC	kr. 590,-
SC 46 aero RC ABC	kr. 639,-
SC 53 aero RC ABC	kr. 676,-
SC 61 aero RC ABC	kr. 712,-
SC 61 heli RC ABC	kr. 1038,-
SC 75 aero RC ABC	kr. 859,-
SC 91 aero RC ABC	kr. 895,-
SC 108 aero RC ABC	kr. 1082,-
SC 65 F/S RC RING	kr. 1310,-
SC 80 F/S RC ABC	kr. 1528,-

Kunsthjørningsmodeller



Byggesæt, helt eller delvis færdige modeller til fordelagtige priser

Saphir 25, Abachi vinge	kr. 570,-
Saphir 25 Pre bygget krop	kr. 741,-
Saphir 40, Abachi vinge	kr. 722,-
Saphir 40 Pre bygget krop	kr. 931,-
Saphir 40 Prf, Balsa vinge	kr. 1159,-
Saphir 60, Abachi vinge	kr. 855,-
Saphir 60 Pre bygget krop	kr. 1083,-
Saphir 60 Prf, Balsa vinge	kr. 1330,-
Saphir 60 glas krop, Balsa vinge	kr. 1710,-
Saphir II Prf, Balsa vinge	kr. 1862,-
Aerostar 62 Abachi vinge	kr. 779,-
Aerostar 62 Pre bygget krop	kr. 988,-
Aerostar 62 Prf, Balsa vinge	kr. 1216,-
Aerostar 69 Prf, Balsa vinge	kr. 1425,-
Aerostar 69 Prf, 2-delt balsa	kr. 1805,-
Joker 25	kr. 513,-
Joker 25 beklædt	kr. 2052,-
Joker 25 bygget	kr. 1539,-
Joker 40	kr. 821,-
Joker 40 beklædt	kr. 2360,-
Joker 60	kr. 941,-
Joker 60 beklædt	kr. 2480,-

Vi sender som postordre i hele landet

HOBBY WORLD

Langelandsvej 9
4220 Korsør
Tlf. 58 35 12 30

Super Challenger 60	kr. 855,-
Super Challenger 60 beklædt	kr. 2394,-
Super Challenger 60 bygget	kr. 1881,-
Super Challenger 60	kr. 855,-
Super Dalotel 60	kr. 855,-
Super Dalotel 60 beklædt	kr. 2394,-
Super Dalotel 60 bygget	kr. 1881,-

Færdige modeller

T. T. Telstar 25 I	kr. 1040,-
T. T. Telstar 40 I	kr. 1429,-
T. T. Cherokee 25 I	kr. 1040,-
T. T. Champion 45 I	kr. 1398,-
T. T. Explorer 2m svævemodel	kr. 698,-

Vi fører de gængse mærker i radioanlæg, modeller og motorer. Ring og forhør om vor aktuelle dagspris.

Begyndertilbud

Eagle 20 H m. tilbehør	
SC 32 motor	
Radioanlæg m. 3 servo	
Batteripakker	
Lader	
Beklædning	
Samlet pris kun	kr. 2998,-

Begyndermodeller (skolebrug)

Fly Boy m. færdig vinge spv. 119	kr. 348,-
Hi Boy m. færdig vinge spv. 154	kr. 498,-
Gentle Lady 2m svævemodel	kr. 350,-
Eagle 15 T spv. 118	kr. 380,-
Eagle 25 H spv. 118	kr. 420,-
Cosmo Windy O 49	kr. 216,-
Westerly 2000 spv. 150	kr. 498,-
QB 1400 svæver spv. 140	kr. 380,-
Super-chart spv. 146	kr. 598,-

Vi fører også linestyringsmodeller

Vore Propelmærker er:
Dynatrust - ApC - Magnum - Kavan - Aviomodelli O.A.



CARL GOLDBERG MODELS INC.

Vi fører nu alle modeller
Ring og hør om vor aktuelle pris.



v/Birgit og Erik Toft

Leif O. Mortensen Hobby

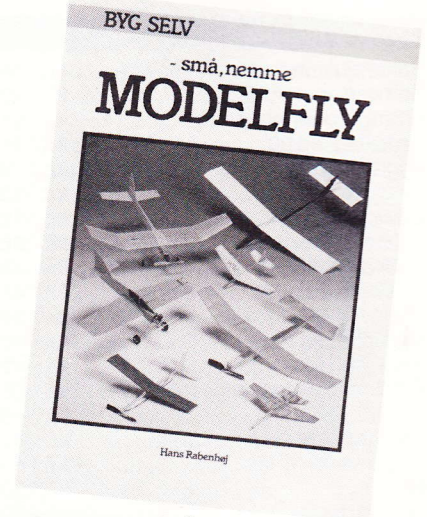
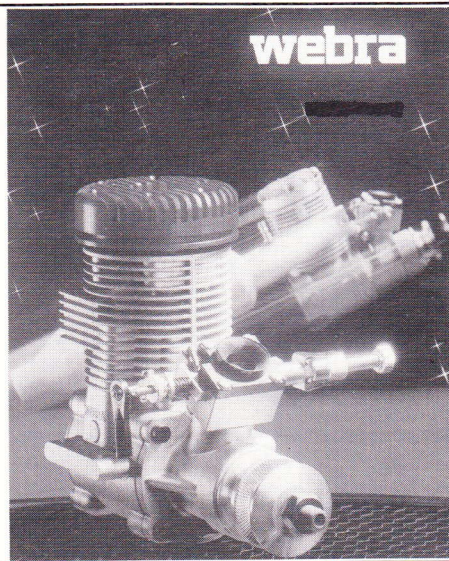


NYHED - WEBRA

Da Webras importør i Danmark, John Vestergaard er igang med en mindre omlægning af sit varesortiment, og derfor ikke ønsker at fortsætte med forhandlingen af Webra, er det os en glæde at Webra har valgt firmaet Leif O. Mortensen Hobby som ny importør af deres produkter.

Vi har i den anledning valgt nogle motorer ud som vi sælger til special priser så længe lager haves.

Speed 20 RC ABC kr. 595,-
 Speed 28 ABC Silverline kr. 625,-
 40 RC Black Head kr. 625,-
 60 RC Black Head kr. 795,-
 Speed 61 Racing Long Stroke kr. 1550,-
 Racing 61 F LS Competition ... kr. 1995,-



Bogen henvender sig til:

- læreren eller pædagogen, der ønsker at bryde dagligdagen med et »friskt pust«.
- læreren, der skal på lejrskole med 3-6 klasse.
- sløjdlæreren, der ønsker lidt »sideopgaver«, til de hurtige sløjdelever.
- læreren, der underviser i modelbygning.
- familien, der ønsker at prøve en ny fællesaktivitet, på tværs af alder og køn.
- børn og unge som selv får lyst til at bygge og flyve.

Pris kr. 105,00

Bogen er fyldt med iværksættermateriale, der let og overskueligt viser dig, hvordan du bygger modelflyene, samt hvordan du får dem i luften.

Bogen indeholder 17 modeller. De 14 tegninger er i A4 format, der blot forstørres til A3 format (fuld størrelse).

De 3 tegninger er tegnet i størrelsesforholdet 1:4.

Vi er klar til at levere alle materialer der beskrives i bogen. Har I på skolen deltaget i matematik over alle grænser, er bogen en god forsættelse.



Spektra spv. 1800 mm kr. 2500,-

Solarfilm

Vi lagerfører:

Solarfilm - Solarspan - Solarkote - Solartex -
 Glostex - Litespan - Fibafilm - Solartrim -
 Foliejern kr. 260,-
 Termometer kr. 65,-

Leif O. Mortensen Hobby

Nørremarksvvej 61
 DK-9270 Klarup

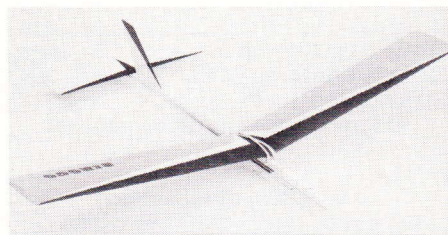
Telefon 98 31 94 22
 Telefax 98 31 79 80

Giro 9 00 00 62

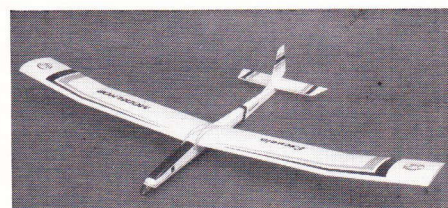
Åbningtid: Mandag-fredag kl. 13.00-18.00
 LØRDAG IFØLGE AFTALE!



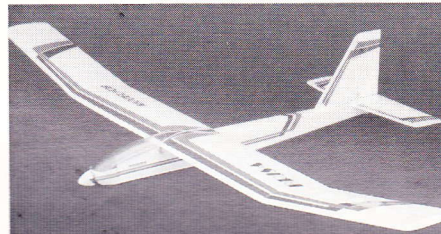
COYOTE OLYMPIC - spv. 1450 mm. motor på 3,5-6 ccm med tank, hjul, landingsstel og nødvendige fittings kr. 395,-



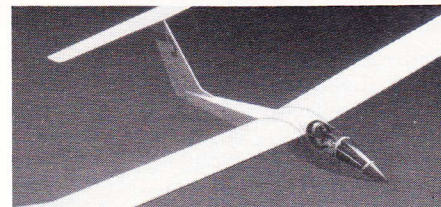
Cierzo m. svævemodel kr. 102,-



Escuela 2 m. svæver kr. 350,-



Brisa RC-svæver også til elmotor, spv. 2090 mm. Nedsat til kr. 350,-



2 M SVÆVEFLY:
 The Sophisticated Lady kr. 360,-
 The Gentle Lady kr. 260,-



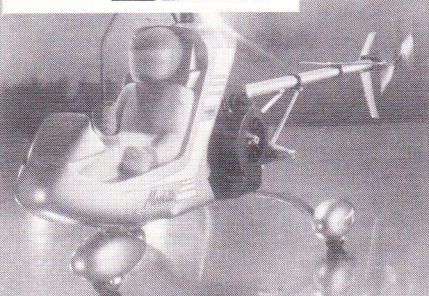
Freedom 20 begyndermodel m. krængor, spv. 1410 mm, motor 3,5-6 ccm kr. 495,-

GRASSHOPPER II

Komplet byggesæt med fjernstyring racing pack batteri og lynoplader TILBUD 1498,-



robbe Schlüter



Moskito helikopter til 6,5-8 ccm motor kr. 3495,-



Silkeborg Modelhobby

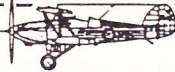
Vi fører alt til radiostyring i biler, både og fly!
Rekvirer vores gratis katalog med løsdele til alt, hvad modelbyggeren har brug for.

Åben: Mandag-fredag 10-17.30. Lørdag 10-13.
Sender overalt!

Tlf. 86 80 22 70
Giro 9 29 68 67

Guldbergsgade 31
8600 Silkeborg

SIDEN 1948



– med samme familie bag disken!
træletter – balsa – finér – rør – tråd – silicone
– lim – værktøj – bygge- og skalategninger
til fly og skibe m.m. Vi har det fornøjeligt i

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23, 1360 Kbh. K.
Tlf. 33 14 30 10
Ma., ti., to., fr. 13-17, lø. 10-12, onsdag lukket!

Roskilde

Modelhobby

Balsa · Lister · RC
Byggesæt · Fly · Biler · Både

Clermontgade 10 · 4000 Roskilde
Tlf. 42 37 06 22

Mandag-onsdag 16.30-17.30. Torsdag lukket.
Fredag 16.30-18.00. Lørdag 10.00-13.00

FLY – BIL – BÅD

Holte Modelhobby

Øverødvej 11, 2840 Holte

Erik Skou

Telefon:
42 42 01 13

Privat:
42 80 69 03

R/C PLANES HOBBY

Englandsvej 47 · 2300 København S
Telefon 32 84 90 71

*Graupner – Futaba – Robbe – SiG. USA –
Top Flite – Royal – Goldberg – Simprop
m.m. samt R/C biler, både og drager.*

Åben: tirsdag - onsdag - torsdag kl. 13 - 17.30.
Fredag 13-18 - lørdag 10-13.30.
Lukket mandag.

Vi sender også med post – Ring og hør.

IKKE KUN BILLIGST!

Indhent:
FORDELAGTIGT TILBUD -
GRATIS MATERIALE -
TILBUDSLISTER

Telefonekspedition alle dage kl. 10.00-21.00
Vi sender overalt (uden ekspeditionsgebyr)

Nyborg Modelhobby

Christiansundsvej 47 - 5800 Nyborg - Tlf. 65 31 60 56

BALSA Futaba KSS
MOTORER HOBBY
BRÆNDSTOF RØDOVREVEJ 47
TILBEHØR M.M.

KOM OG FÅ EN MODELSNAK
ALTID VARM KAFFE
MANDAG 14 - 20
LØRDAG 10 - 12 31412998

Aviomodelli · OS · Futaba · Magnum · DMI · Pilot · Robbe · Thunder

Accu sikkerhed med
ECA Accu Kontrol MkII
kr. 138,-

Norrevænget 106

ECA har specialiseret sig i RC-fly og Fjern-
styring samt Elektroniske løsninger til mo-
delhobby. – Har du et problem, så ring og vi
finder en løsning. – Hvis du tror, du har købt
billigt i dag, så ring til ECA
TLF. 42 48 37 38 · Ma.-fr. 11-19, lø. 11-13

Si mprop · Graupner · Aviomodelli · OS · Jæ61



LOCKHEED P-38 LIGHTNING

Er du P-38 entusiast? – R/C modeller eller »full size«? –
Bliv medlem af: P-38 Model Organization International!
For mere info: Ring 36 70 01 71 (15-20).

P-38 MODEL ORGANIZATION INTERNATIONAL
Medelbyvej 54 - 2610 Rodovre

RØDOVRE HOBBY

Roskildevej 284 · Telefon 36 70 19 04

RÖDELMODELL



BEECHCRAFT DUKE. Glasfiber krop og vinge.

Spv. 2180 mm
Længde 1850 mm
Vægt 8,8 kg
Motor 2 x 10 ccm
Pris 3998,- kr.



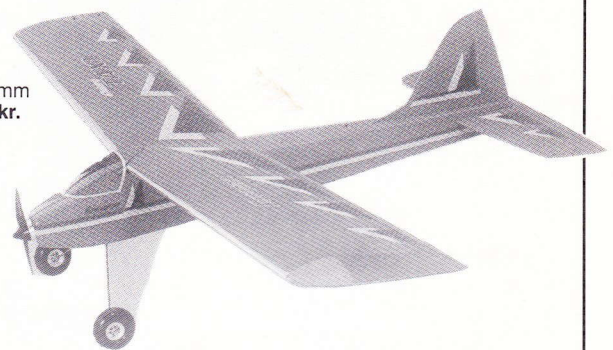
CAP 21

Spv. 1450 mm
Længde 1170 mm
Vægt 2,6 kg
Motor 6,5 - 10 ccm
Pris 1398,- kr.

Vi får nu større
sortiment i
fittings:
propeller
(ABC)
spinnere
links
rorhorn
hjul
tanke
o.s.v.
Kom ind og kig

EL-FLY

Elektro-Taxi



Spv. 1500 mm
Pris 798,- kr.

Partenavia, spv. 1330	kr. 875,-
Race rat	kr. 790,-
Zoff	kr. 798,-
New match	kr. 1150,-
Cherry.....	kr. 1538,-
Solar unu	kr. 858,-
DO 228-100	kr. 1308,-
Arcus 2000 mm	kr. 920,-

Åbningstider: Mandag - torsdag kl. 10.00-17.30 – Onsdag kl. 12.00-17.30 – Fredag kl. 10.00-18.00 – Lørdag kl. 10.00-13.00

Poststempel:



Koncentration

Modelflyvning er en sport, der kræver stor koncentration.

Alene den udfordring, der ligger i at udnytte alle de egenskaber og muligheder, som den enkelte model byder på, stiller store krav.

Men når det gælder modelflyvningens mange konkurrenceformer, vokser kravene mangefold, og det, der kan være herlig og uforpligtende leg, bliver til hård kappestrid om placeringer, hvor det er hundrededele af sekunder, der afgør striden.

Billedet her er dog ikke fra en sådan konkurrence, selv om deltagerne tydeligt nok lægger hele deres sjæl i flyvningen. Det er fra et stævne den 20. maj hos modelflyveklubben Falken, hvor temaet var flyslæb og flyløft (se artiklen inde i bladet side 42).

De tre på billedet er sønderjyderne Jan Hansen, Jesper Jensen og Søren Krogh.



Foto: Poul Møller.