

Modelflyve Nyt 6 94

December • 18. årgang
Kr. 29,50

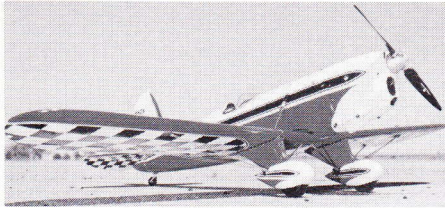
RADIOSTYRING • FRITFLYVNING • LINESTYRING



FLY PÅ TILBUD ...

SIG

Piber Cub, spv, 180 cm Kr. 498,00
Four Star 40, spv, 150 cm Kr. 575,00



Ryan Sta Kr. 1085,00

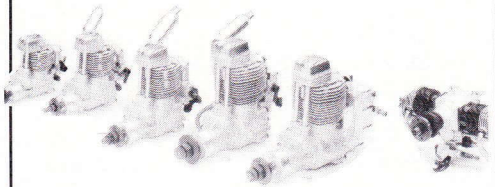
KRICH

Bucker Bu 180 Student Kr. 975,00
Klemm 35 Kr. 1175,00
Trainer 50 Kr. 750,00

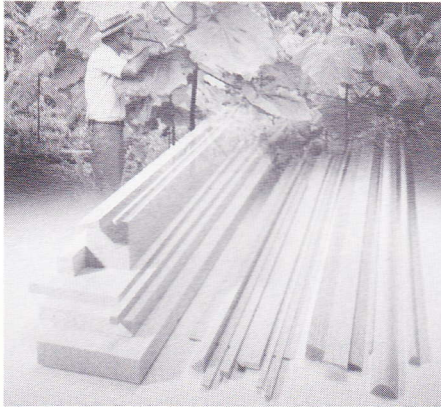
MOTORER

Magnum GP 40 Kr. 485,00

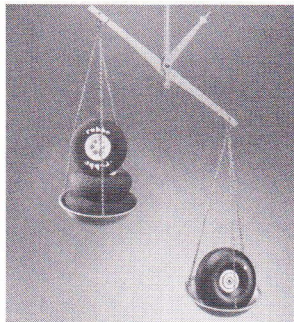
**Spørg om priser
på andre motorer!**



TILBEHØR



BALSATRÆ
stort udvalg ...



**ULTRALETTE
HJUL**

RC-ANLÆG

Futaba - Multiplex

Sidste chance for at få et anlæg til gammel pris ...



FC-18 PCM/PPM 35 4/8/3

Med 3 servos. Kvalitets Computer-RC-system i SMD-teknologi til alle anvendelsesområder.

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)

MIDWEST-DYNAFLITE FRA MIDTSJÆLLANDS HOBBY HANDEL

Method to Join Aluminium

ALUTITE



Så du det på Egeskov - ALUMINIUMSLODNING?

Det er nu muligt at reparere og fremstille dele i aluminium. Med Alutite kan alle selv flammelodde aluminium. Arbejdstemperaturen er 150 - 200 grader under smeltepunktet for aluminium.

1 m. Alutite, kr. 300,-

Eneforh. i DK for industri og hobby FAX 53 679230.

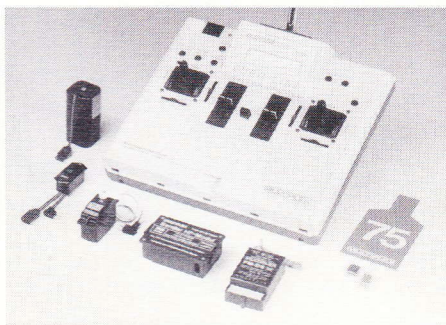
Flair Club Trainer/ sportsmodel

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

Kr. **969,-**



NU MED DANSK BYGGEVEJLEDNING



No 1 5528 Europa mc 1020 4/7/1
med accu 600 Ma. Kr. 2325,00
No 2 5881 Commander mc 2020 EL 4/7/1
med accu 1200/600 Ma. Kr. 3311,00
No 3 5956 Profi club edition. 3010 Mini 9 35 mhz
1 servo med accu Kr. 4365,00
Europa Sprint med 1 servo TILBUD ... Kr. 1492,00
Modtager Micro 5/7 35 Mhz Kr. 680,00
Modtager FM DS Kr. 1282,00

Vore beklædningsfilm er ...
SOLARKOTE, SOLARSPAND, SOLARFILM
SOLARTEX OG GLOSSTEX
- alle med dansk brugervejledning!

Graupner radioanlæg, MC 15 og MC 16/20 er på lager.

Robbes nye FC 18 V3 er på lager,
- nu med dansk brugervejledning!

Stort udvalg i OS motorer.



**TILBUD PÅ
STARTER-AKKU'ER**
12 V, 6,5 A

kr. 160,-

- så længe lager haves,
senest 31/1 95.

WITZEL HOBBY

SCT. HANSGADE 38 - 4100 RINGSTED

TELEFON 57 67 30 92

ÅBNINGSTIDER: HVERDAGE 11-17.30 - LØRDAG 9-13



GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

Julegave-tilbud

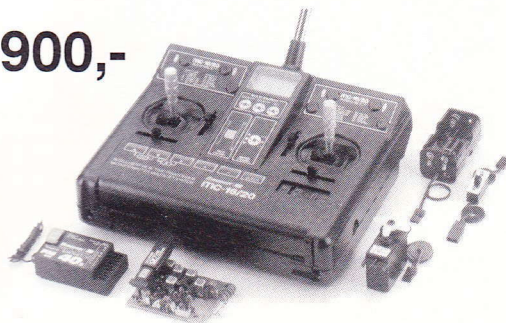
gælder
året ud

GRAUPNER
MC 16/20 RC ANLÆG **Kr. 2900,-**
(begrænset antal)

GRAUPNER ECUREUIL
MED VOLLMEKANIK

– færdigmonteret med OS 3F HX
– HX med trækstart.
(begrænset antal)

Kr. 4995,-



– og så kan der blive glæde i alle de små
modelflyverhjem:

AVIONIC er i julehumør og vi giver ...

10% RABAT

på byggesæt fra ...

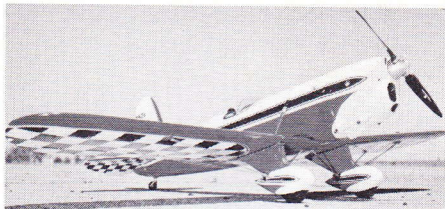
TF TOP FLITE

U.S. Air Core
Model Aircraft Manufacturing

GREAT PLANES
MODEL MANUFACTURING COMPANY

CARL GOLDBERG MODELS INC.

resten af året!



Ryan STA, spv. 1830 mmkr. 1195,-

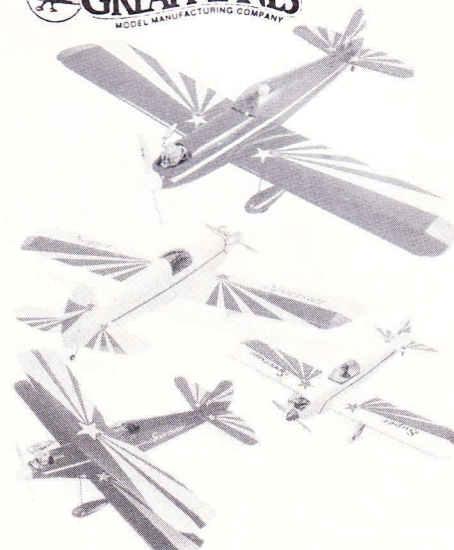


Rubin F3A, spv. 1850 mmkr. 2790,-



Flair Cub Trainerkr. 898,-
Puppeteerkr. 878,-
Magnattillakr. 662,-
Baronettekr. 824,-
Legionairekr. 826,-
Fokker DR 1kr. 1595,-
Se5Akr. 846,-
Hannibalkr. 1120,-

GREAT PLANES
MODEL MANUFACTURING COMPANY



Perfect Trainer E	kr. 687,-
Perfect Trainer 20	kr. 533,-
Perfect Trainer 40	kr. 661,-
Trainer 40	kr. 759,-
Trainer 60	kr. 972,-
Big Stick 20	kr. 685,-
Big Stick 40	kr. 776,-
Big Stick 60	kr. 950,-
Electricub DLX	kr. 730,-
Super Skybolt 60	kr. 1685,-
P-51 Mustang	kr. 995,-
Cherokee 40	kr. 956,-
Super Decathlon 40	kr. 993,-
Super Sporster 20	kr. 661,-
Super Sporster 40	kr. 795,-
Super Sporster 60	kr. 985,-
Super Sporster 90/120	kr. 1270,-
Cap 21 40	kr. 960,-
Electrostreak	kr. 650,-
Ultra Sport 40	kr. 978,-
Ultra Sport 60	kr. 1135,-
Ultra Sport 1000	kr. 1495,-
Patriot 40	kr. 995,-
F-14 Tomcat 60	kr. 1395,-
F-15 Eagle 40	kr. 1095,-
Fun One	kr. 825,-
Super Aeromaster	kr. 1185,-
Sporster Bipe 40	kr. 975,-
Spirit	kr. 425,-
Spectra	kr. 685,-
Spirit 100	kr. 860,-

Graupner

Graupner importør IB ANDERSEN HOB-BY's ophør har bevirket, at der er sket betydelige ændringer i priserne på GRAUPNER produkter.

Du kan derfor ikke regne med vores katalogpriser på GRAUPNER produkter, – så ring og spørg på prisen. Du vil for det meste blive glædeligt overrasket.

Agenturer:

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

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

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

MIDWEST BYGGESÆT



Extra 300 S - 204 cm	Kr. 2195,-
AT-6 - 211 cm	Kr. 2095,-
Suchoi - 138 cm	Kr. 885,-

TOP FLITE

P-40 E, Warhawk	Kr. 1699,00
P-51 D Mustang	Kr. 1699,00
AT-6 Texan	Kr. 1699,00

FLAIR BYGGESÆT

Ring for pris!

JUL - JUL - JUL

Masser af gode julegavetilbud!
Ring efter GRATIS prisliste, som også indeholder special-tilbud.

Levering af hele KYOSHO's program ...

MATERIALER

Kvalitetsbalsa, lister m.m. i tommemål.

Ring efter prisliste!

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

NYHED: HITEC RADIOANLÆG



Focus 4, 4 kanal
incl. 4 servoer, accuer og lader Kr. 1795,-

Focus 6, 6 kanal
incl. 4 servoer, accuer og lader Kr. 2298,-

Prism 7, 7 kanal computeranlæg
incl. 4 servoer, accuer og lader Kr. 2795,-

Challenger 260
2 kanal bil/båd..... Kr. 595,-

SERVOER - HITEC

HS300 Standard	Kr. 110,-
HS422 Precision	Kr. 199,-
HS605 dobbelt kugleleje	Kr. 335,-
HS605 metalgear	Kr. 395,-
HS80 microservo	Kr. 275,-
HS80 metalgear	Kr. 395,-
HS100 miniservo	Kr. 225,-
HS101 mini metalgear	Kr. 355,-
HS700 Jumbo-servo	Kr. 375,-
HS705 Jumbo med metalgear	Kr. 475,-

- ved køb af 3 servo'er ydes der rabat!

FÅS MED FUT - GRA - MPX STIK.

MINIVOX LYDPOTTER



Super Silent L, 6,5 - 10 ccm	Kr. 270,-
Super Silent II, 5 - 7,5 ccm	Kr. 260,-
Super Silent I, 10 ccm	Kr. 270,-
Super Silent GM, 9 - 15 ccm	Kr. 360,-
Sonex 40 Resonansrør	Kr. 350,-
Sonex 60 Resonansrør	Kr. 375,-

ASP-MOTORER:

Stadig samme pris. Se MFN nr. 2/94.

SUPER TIGRE MOTORER:

S 2000, 25 ccm	Kr. 1440,-
S 3000, 30 ccm	Kr. 1675,-
S 4500, 45 ccm	Kr. 2085,-
X 61 K Ring med potte	Kr. 885,-
S 51 K ABC med potte	Kr. 1125,-
G 75 K med potte	Kr. 1045,-
G 90 K med potte	Kr. 1095,-

Ring for andre motorer!

TAKE-OFF

v/Lars Korup

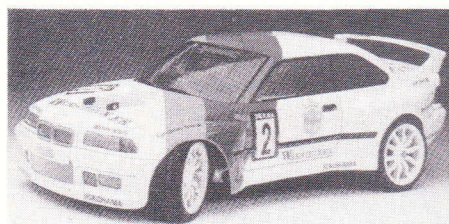
Ulspilsager 1, 2791 Dragør, Tlf. 32 53 88 28

Hverdage mellem 18.30-20.00,
samt hele weekenden.

- ÅBENT FOR BESØG EFTER AFTALE -



Glædelig Jul og Godt Nytår



BMW med RC-anlæg Best.-nr. R3481
BMW uden RC-anlæg Best.-nr. R3458

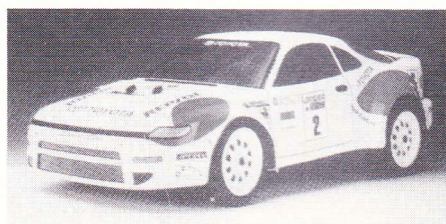


Mercedes med RC-anlæg Best.-nr. R3484
Mercedes uden RC-anlæg Best.-nr. R3461



Lancia med RC-anlæg Best.-nr. R3483
Lancia uden RC-anlæg Best.-nr. R3460

Næsten færdigmonteret RC-Car med trækstartmotor. Karosseriet skal monteres, hvorefter man efter utrolig kort tid er køreklar med disse særdeles velkørende biler. Trækstartmotoren på 3,5ccm er monteret med træk på bagakslen, men med et udbygningssæt kan de laves om til 4-hjuls træk. De 4 forskellige karosseriversioner kan igen købes i 2 forskellige sæt: chassis uden RC-anlæg eller komplet med tilbehør, RC-anlæg og indbyggede servos monteret med trækstænger. Længde: ca. 450 mm, indtil 600 mm alt efter karosseri.



Toyota med RC-anlæg Best.-nr. R3482
Toyota uden RC-anlæg Best.-nr. R3459

Vejl. pris kr. 3695,-

Vejl. pris med RC-anlæg
og tilbehør kr. 4695,-

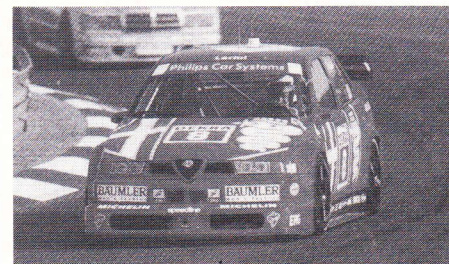
Komplet reservedelslager hos DANSK importør!

VERDENSNYHED

Komplet sæt med RC-anlæg og nyudviklet indbygget elektrostarter!
Vejl. pris kr. 4999,-

SIDSTE NYT

Elektrostarter version kan NU leveres med Alfa Romeo karosseri.



Alfa Romeo 155

Best.-nr. R3515

En gros salg og import - komplet dansk lager med kviklevering

MAAETOFT DMI

Tlf. 86 43 61 00

FAX 86 43 77 44

'95

Januar		Februar		Marts	
Sø 1	Nytår	On 1		On 1	
Ma 2	1	To 2		To 2	
Ti 3		Fr 3		Fr 3	
On 4		Lø 4		Lø 4	
To 5		Sø 5		Sø 5	
Fr 6		Ma 6	6	Ma 6	10
Lø 7		Ti 7	●	Ti 7	
Sø 8	●	On 8		On 8	
Ma 9	2	To 9		To 9	●
Ti 10		Fr 10		Fr 10	
On 11		Lø 11		Lø 11	
To 12		Sø 12		Sø 12	
Fr 13		Ma 13	7	Ma 13	11
Lø 14		Ti 14		Ti 14	
Sø 15		On 15	●	On 15	
Ma 16	●	To 16		To 16	
Ti 17	3	Fr 17		Fr 17	●
On 18		Lø 18		Lø 18	
To 19		Sø 19		Sø 19	
Fr 20		Ma 20	8	Ma 20	12
Lø 21		Ti 21		Ti 21	
Sø 22		On 22	●	On 22	
Ma 23	4	To 23		To 23	Fastedøgn
Ti 24	●	Fr 24		Fr 24	
On 25		Lø 25		Lø 25	
To 26		Sø 26	Fastelavn	Sø 26	Sommertid begynder
Fr 27		Ma 27	9	Ma 27	13
Lø 28		Ti 28		Ti 28	
Sø 29				On 29	
Ma 30	●			To 30	
Ti 31	5			Fr 31	●



Lysken er som månen
den tager til og af

Var ikke bange for at
løbe panden mod en mur
- hvem siger at det er
murem der holder

April		Maj		Juni	
Lø 1		Ma 1	18	To 1	
Sø 2		Ti 2		Fr 2	
Ma 3	14	On 3		Lø 3	
Ti 4		To 4		Sø 4	
On 5		Fr 5	De lyse natter begynder	Ma 5	
To 6		Lø 6		To 6	
Fr 7		Sø 7	●	Fr 7	
Lø 8	●	Ma 8	19	Lø 8	
Sø 9	Palme søndag	Ti 9		On 9	
Ma 10	15	On 10		To 10	
Ti 11		To 11		Fr 11	
On 12		Fr 12	Bededag	Lø 12	
To 13	Skærtorsdag	Lø 13		Sø 13	
Fr 14	Langfredag	Ma 14		Ma 14	
Lø 15	●	Ti 15		To 15	
Sø 16	Påskedag	On 16		Fr 16	
Ma 17	2 påskedag	Ma 17		Lø 17	
Ti 18		To 18		Sø 18	
On 19		Fr 19		Ma 19	
To 20		Lø 20		To 20	
Fr 21		Sø 21		Fr 21	
Lø 22	●	Ma 22		Lø 22	
Sø 23		Ti 23		Sø 23	
Ma 24	17	On 24		Ma 24	
Ti 25		To 25	Kris	To 25	
On 26		Fr 26		Fr 26	
To 27		Lø 27		Lø 27	
Fr 28		Sø 28		Sø 28	
Lø 29	●	Ma 29		Ma 29	
Sø 30		Ti 30		To 30	
		On 31		Fr 31	

flyv aldrig så
højt at du mister
jordforbindelsen

Nyt for Modelflyvere og deres familie!

Stor oversigtskalender som 2 plakater, hver på 50 x 70 cm. Lige til at hænge op på køleskabsdøren som **familiens oversigtskalender**. Du skriver op, når du skal flyve, til forældremøde og lign., ungerne når de skal til fx. gymnastik. Nu ved alle hvem, der er hvor, hvornår.

Med illustration fra bl.a. modelflyvningens verden.
Pris for hele året kr. 69,50

Kalenderen findes også i kraftig karton med et halvår på hver side: formatet 29 x 40 cm for **kr. 29,50** og formatet 21 x 29 cm (som denne annonce) for **kr. 19,50**

Kan købes hos din boghandler
eller ved brug af nedenstående kupon

Jeg bestiller:

_____ stk. kal. á 69,50 kr. _____ A4 kartonkal. á 19,50 kr.
 _____ A3 kartonkal. á 29,50 kr.

Beløbet Vedlagt i check Bedes opkrævet

Navn: _____

Adresse: _____

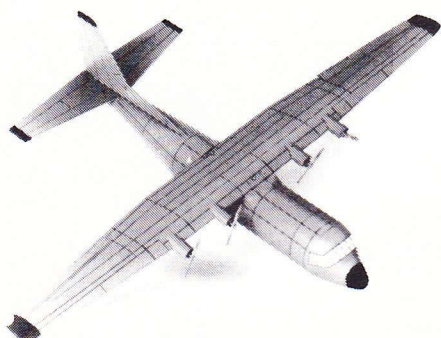
Postnummer/By: _____

Sendes til:
Plakatforlaget, Nørrevænget 3, 5762 V. Skerninge
 eller ring på tlf. 62 24 12 55 også aften eller weekend.

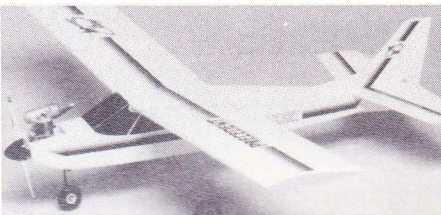
tegnet af Inga Linde-Jensen og udgivet af
Plakatforlaget
 nærmeste forhandler på tlf. 62 24 12 55
 kalenderen findes også i formaterne
 (29x40cm) og (20x29cm)

GAVE-IDEER FRA HOBBY WORLD

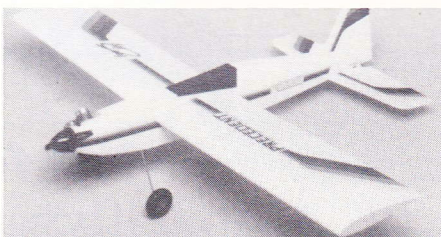
FLY-TILBUD:



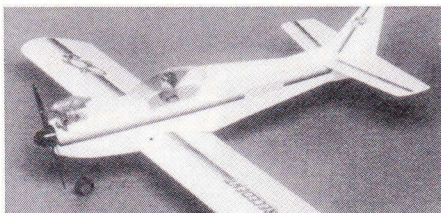
HERCULES C 130 – 4 motoret elektrofly.
Styropor sæt med glasfibersnude,
spændvidde 190 cm kr. 970,-



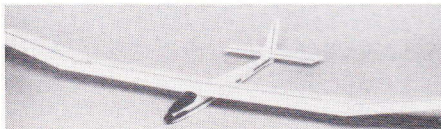
HI-BOY – begyndermodel med færdigvinge og
meget tilbehør.
Spændvidde 158 cm kun kr. 495,-



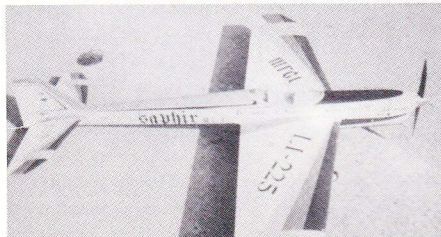
FUN-FLY – sportsmodel med færdigvinge og
meget tilbehør.
Spændvidde 142 cm kun kr. 495,-



LO-BOY – sportsmodel med færdigvinge og
meget tilbehør.
Spændvidde 142 cm kun kr. 526,-



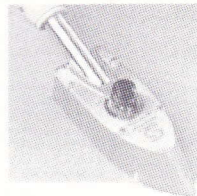
ELECTRA – billig svævemodel med motor, foldpropel, kabler samt on-off kontakt.
Spændvidde 220 cm kun kr. 437,-



SAPHIR II – Spv. 190 cm kr. 1862,-
SAPHIR 60 – Spv. 173 cm fra kr. 898,-
SAPHIR 40 – Spv. 148 cm fra kr. 760,-
SAPHIR 25 – Spv. 123 cm fra kr. 625,-



STARTER
Op til 15 ccm
..... kun kr. 250,-



FOLIEJERN
..... kun kr. 220,-

LADERE:



Robbe Lader 5, ny model kr. 245,-
Hitec Automatklader, 5-7 celler kr. 259,-

BRÆNDSTOFFPUMPE

Håndpumpe kr. 98,-

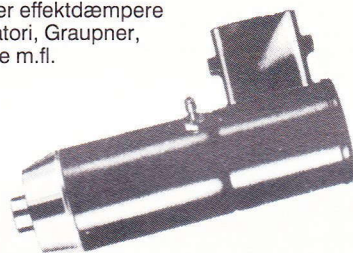


POWER PANEL fra kr. 199,-

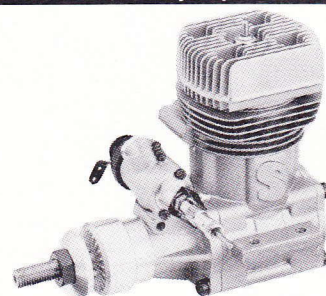
PROPEL AFBALANCERER kun kr. 45,-

MINIVOX DÆMPERE fra kr. 259,-

Vi fører effektdæmpere
fra Hatori, Graupner,
Robbe m.fl.



KVALITETSMOTORER t/julepriser!



Super Tigre 34 kun kr. 662,-
Super Tigre 40 kun kr. 675,-
Super Tigre 45 ABC kun kr. 765,-
Super Tigre 61 ABC kun kr. 1059,-
Super Tigre S 3000 kun kr. 1545,-

Alle motorer er med dobbelte kuglelejer, gløderør og svingdæmper (undtaget S 3000). Hele sortimentet leveres.

Vi fører omtrent alle slags motorer!

ALT I SERVO'ER, f.eks.:



Hitec Standard kr. 105,-
Hitec Mini kr. 208,-
Hitec Mini, metalgear kr. 344,-
Hitec Micro kr. 261,-
Hitec Micro, metalgear kr. 382,-
MPX MX 11 kr. 150,-
MPX MS 11 BB kr. 199,-
Futaba S 148 kr. 150,-
Futaba S 3001 kr. 225,-
Futaba S 9000 serie fra kr. 498,-
Elektronisk fartregulator fra kr. 450,-

RADIOANLÆG:

Følgende fabrikater føres: Multiplex, Futaba, Graupner og Hitec.

»DER KLEINE«

8 kanals radio-
modtager
med krystal.
Alle typer stik.
..... kun kr. 748,-



RENSERVÆSKE

til modelfly, 1 liter kr. 35,-
1 liter affedtningssvæske fortyndes til i alt 5 liter.
Effektiv renservæske, – kan også benyttes til bilen, i huset ect.

Vi sender
som
postordre
i hele
landet

HOBBY WORLD



v/Birgit og
Erik Toft

Åbningstid:
Mandag - fredag
kl. 10 - 18.
Lørdag kl. 10 - 12.

Langelandsvej 9
4220 Korsør
Tlf. 58 35 12 30



Modelflyve Nyt 6/94

REDAKTION:

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

Grenredaktører:

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

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

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

Fritflyvning:
Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5, Ellund
D-24963 Handewitt
Tyskland
Tlf. 009-49-4608-6899

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

Medarbejdere ved dette nummer:

A. Mouritsen, Rob Millingship, Henrik
R. Sommer, Preben V. Jensen,
Tommy Jensen, Henning Lauritzen,
Steen Høj Rasmussen, Erik Dahl,
Christensen, Peder Kjær, Jørgen
Nielsen, Lars Pilegaard, Niels Lynne
Hansen, Henrik Andersen, Steen
Silcowitz-Hansen, Erik G. Sørensen,
Jan Abel.

Redaktion:

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

Ekspedition:

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

Annonceekspektion:

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

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund
Klaus Egeberg, formand
Søndervangsvej 5,
4583 Sjællands Odde

Abonnement og løssalg:

Abonnement for 1994 koster i Dan-
mark 179,- for alle 6 numre. I de øvrige
nordiske lande er prisen kr. 189,- og i
det øvrige udland kr. 179,- + forsen-
delsesudgifter.
Løssalgseksemplarer koster kr. 29,50
og kan købes i en række kiosker
landet over samt på bladets
ekspektion.

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.

Nyt logo til RC-unionen side 8

Noter side 9

Aldrig før side 10
- har Modelflyve Nyts læsere fået så
meget for deres penge!

Modelflyveunionernes 25-års jubilæum på
Egeskov side 11

Hvad gør man dog ikke side 15
- det fortæller A. Mouritsen fra Tørshavn
RC-felag om.

En Spitfire bliver til side 16
3. del af Rob Millingships beskrivelse af
bygningen af en Spitfire.



Min model side 19
Denne gang præsenterer Preben V. Jensen og
Tommy Jensen, begge fra Sjælland, deres
modeller.

Low-Tech F1A modeller side 20
Jørgen Korsgaard præsenterer to fritflyvende
svævemodeller.

Lasso-Geier II side 22
Et linestyret biplan til en 3,5 ccm motor,
v/Henning Lauritzen.

Breve fra læserne side 24

Nyt fra LSF side 25

Produktinformation side 26

Anmeldelse og gode tips side 28

Sputnik side 29
Peder Kjær præsenterer en hurtigere
2m-model (tegning på det indhæftede
tegningsark).

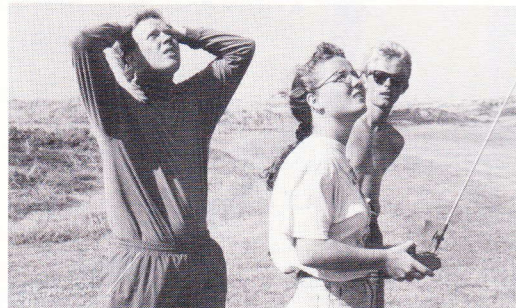
Elektro »Hercules« i skum side 31
Jørgen Nielsen giver anvisninger
på bygningen af det fly, der blev
præsenteret som »Min model« i nr. 5/94,
og vi bringer tegninger på det
indhæftede tegningsark.

Focke Wulf FW 190 D side 33
Lars Pilegaard afrunder her sin serie
om WW-2 jagerfly, og på det indhæftede
tegningsark bringer vi den tredje store
foldeud-tegning i år i forbindelse
med serien.

Referater

Fritflyvning side 37
Jubilæumsstævnet på Egeskov - DM - Poitou
- Jyllandsslaget - Høstkonk. Vest.

Linestyling side 39
10. Grand Prix de France - Jubilæumsstævnet
på Egeskov - Gaurslund Speed - Høst Øst.



RC-flyvning side 41
S.M. F3B højstart - Vendelbo Skalatræf -
BMC Open - Nordisk mesterskab i
kunstflyvning - Nordisk mesterskab i F3B -
Skagen RC-Klubs sommerlejr - Nordjysk
mesterskab i 2 meter - Pandrup Air-Show - SM
F3C - DM i 2-meter - Kunstflyvning DM - C -
F5B (27 celler) - NFK-Cup 1994 - F5 populær
+ El træf - Als Cup F3B - MD F3C - Den
sjællandske 2m-cup, 1. afd.

Organisationsnyt

RC-Unionen side 54
Linestyngs-Unionen side 59
Fritflyvnings-Unionen side 59

Indeks 1994 side 60
Det bragte Modelflyve Nyt i 1994.

Opslagstavlen side 62

*Materiale til Modelflyve Nyt
nr. 1/1995 skal være gren-
redaktørerne i hænde senest
den 20. december, og til nr.
2/1995 skal det være fremme
senest den 20. februar.*

Forsidebilledet:

Evald Mortensen rydder banen for Lars
Pilegaards folde-ud-model (se det
indhæftede tegningsark). (Foto: Lars
Pilegaard)

Næste nummer af Modelflyve Nyt

udkommer den 10. februar, og vi har allerede masser af spændende stof klar til den nye årgang.



Nyt Logo

Logo, bomærke, billedtegn, klistermærke – ja, kært barn har mange navne.

Vores første bomærke, som vi fik i midten af firserne, har aldrig været accepteret af alle grene indenfor RC-modelflyvningen.

Efter manges mening var det et forkert »signal«, det udsendte, da det kun dækkede en bestemt gren.

Da vi er en organisation med mange forskellige områder indenfor modelflyvning, har vi ikke mulighed for at dække alle kategorier med et billede af et bestemt fly.

Det gælder også for mange store selskaber, at deres bomærke ikke dækker den vare, de sælger.

Bestyrelsen har derfor valgt et mere stilistisk mærke, som efter vores mening langt mere dækker alle områder, end det gamle gjorde. Men lad os kort prøve at ridse hændelsesforløbet op i udviklingen af vores nye bomærke.

I august 1993 henvendte vi os til en professionel tegner, nemlig Morten Reese Jacobsen (ham med Berg og Storm tegningen) og bad om et udkast til et nyt logo.

I oktober måned fremsendte Morten forskellige udkast.

Hans endelige udkast forestillede en stiliseret fugl/flyver, da den iflg. hans eget udsagn er et bindeled for vores fælles interesse, flyvning.

Efter rigtig mange ændringer fandt vi endelig frem til et logo/bomærke fra Morten, som måske kunne bruges. Men

RC-unionen

Eller historien om et logo

da bestyrelsen skulle tage endelig stilling, kunne man stadig ikke blive enig og bad herefter om nye ændringer.

Men den stiliserede fugl gav bl.a. Klaus Egeberg frustrationer, idet mærket fik ham til at tænke mere og mere på Dansk Ornitologisk Forening frem for RC-unionen. Yderligere viste det sig, at Dansk Statistik og vistnok AOF har et lignende logo.

Efter bestyrelsesmødet i januar 1994 satte Klaus sig derfor til sin PC'er og lavede sit eget udkast.

Efter mange forhandlinger enedes man på betyrelsesmødet den 28. maj om, at udkastet fra Klaus skulle sættes i produktion, når man var blevet enige om farver m.v.

Klaus Egeberg og Jørgen Holsø udvekslede herefter forslag på fax og telefon, og stillede spørgsmål om designmæssige og tekniske problemer, som den øvrige bestyrelse skulle tage endelig stilling til.

I slutningen af juni afgav vi bestilling på kasketter samt store og små mærker fra firmaet Johs Thejll A/S.

I løbet af 6 uger var alt færdigt, og det er flot, når man tænker på, at vore tørtransfers blev produceret i Østrig og stof- og emaljemarket i Østen.

Stof- og emaljemarket blev bestilt gennem firmaet G.K. Pedersen ApS.

Under al diskussionen om nye bomærker opstod ideen om at få et flag med vort nye bomærke. Og som sagt så gjort: I august måned blev der afgivet en bestilling på 5 stk. flag hos Stilling Flag Aps. Det ene af dem blev foræret til Egeskov Modelflyveplads, hvor det gerne skulle vaje, når der flyves på pladsen.

De andre flag er tænkt til anvendelse ved bl.a. nationale og internationale stævner.

RC-unionens nye logo er ikke kun et »klistermærke«, men det vil efterhånden figurere på brevpapir, kuverter m.v., når nuværende lager er opbrugt.

Vi har i forbindelse med RC-unionens 25 års jubilæum lavet en »jubilæumspakke«, som består af 1 kasket, 1 emaljeemblem, 4 store og 10 små mærker samt et stofmærke. Normalprisen for dette er kr. 140 + ekspeditionsgebyr og porto kr. 15,-. Men »jubilæumspakken« kan fås for kr. 100,- + ekspeditionsgebyr og porto.

Jubilæumsprisen er gældende indtil 31/12-94. Herefter gælder normalprisen.

Jubilæumspakken kan købes i RC-Unionens salgsafdeling, tlf. 53 75 67 02, Heidi Hansen.

Arild Larsen

NOTER



Vi lever endnu!

Fra Modelflyveklubben R.C. »Musvågen« har vi modtaget følgende note:

Efter at Modelflyveklubben R.C. »Musvågen«, Handest, har haft til huse i en gammel skurvogn i 5 år, har man brugt forår og sommer til at opføre et nyt klubhus.

Da man sidste år udvidede flyvepladsen og i år kunne opnå en langtidslejekontrakt med jordens ejer, samt da klubben igennem årene havde foretaget en opsparing, var der grundlag for at skabe bedre klubfaciliteter.

Så lørdag d. 17 september 1994 indviede piloter, gæstepiloter og sponsorer m.fl. det nye klubhus ved en lille festlighed.

Vejret artede sig nogenlunde, således at piloterne kunne få modellerne i luften, og godt et halvt hundrede gæster havde fundet vej til flyvepladsen for at lykønske.

En vellykket dag sluttede med, at piloten Anders Hansen fra Randers Flyveklub i sin Cessna 172 nedkastede hundreder af små dannebrogflag over pladsen.

Og så lige en korrektion:

Nogle modelflyvere, som har henvendt sig, har fået oplyst, at R.C. »Musvågen« var afgået ved døden, altså ophørt. – Det står vi jo lidt uforstående overfor, referende til ovenstående. – For både standfuglen Musvågen og modelflyveklubben af samme navn trives og lever i bedste velgående.

Vi vælger at tro, at de ukorrekte oplysninger må bero på en mangelfuld viden.

Men er man fejlagtigt oplyst død, lever man – som bekendt – længe.

R.C. »Musvågen«.

Modelflyve Nyts læsere og annoncører ønskes EN GLÆDELIG JUL og ET GODT NYTÅR Redaktionen



Leder

Efterskrift

– ja, sådan vil jeg gerne indlede denne leder, for når den udsendes i Modelflyve Nyt nr. 6/94, er min formandsperiode i RC-unionen slut, og jubilæumsarrangementet på Egeskov Slot er godt overstået.

Det har været tre spændende år som formand, men jeg ønsker dog, at jeg havde haft mere tid til at passe tingene. Det er nok en tanke, som mange bestyrelsesmedlemmer får, men så skal man glæde sig over at have gode og samarbejdsvillige bestyrelseskammerater, der kunne træde til og ruske op i en, når det kneb.

Jeg vil også gerne takke de fynske klubber for deres store arbejde i forbindelse med arrangementet på Egeskov, og ikke mindst vil jeg takke Grev Michael for den gode modtagelse, vi har fået på slottet.

Jeg vil også her slå et slag for en aktivering af alle de medlemmer af RC-unionen, der flyver stormodeller. Tag jer sammen, og stil op til de stævner, der afholdes. Vi så jo på Egeskov, at der er mange gode stormodel-piloter, så vis jer til stævnerne i 1995.

Som det er blevet de fleste bekendt, blev der i 1994 ikke uddelt nogen initiativpokal i RC-unionen, og det skyldes, at bestyrelsen ikke kunne finde noget emne til at modtage den. Vi mangler simpelt hen, at nogle af de mange ideer, som helt sikkert findes ude i klubberne, bliver omsat, således at alle modelflyvere kan få glæde af dem.

Som mange nok har hørt, vil unionerne arrangere sommerlejr på Egeskov Slot fra 1995, og det er vort håb, at vi kan genskabe noget af den gamle »Vandel-stemming«. Jeg er i hvert fald sikker på, at det vil vær en positiv måde at gøre noget samlet for vor modelflyvesport på.

Hans Jørgen Kristensen
Afgået formand for RC-unionen

VTOL-modelfly

Amerikaneren Tom Hunt har konstrueret og fløjet med et VTOL-modelfly. Teknikken med at starte og lande lodret med et fastvinget fly har han studeret via sit arbejde på Grumman Aerospace. Modellen får kraft til den utraditionelle flyvning af en drejbar ducted fan, og den holder balancen ved hjælp af 2 gyroer.

Interesserede kan læse mere om »The Vertigo«, som modellen hedder, i Model Airplane News' august- og septembernumre. MAN sælger også tegninger til »The Vertigo«.

PNM

Ny verdensmester i skala

Ved verdensmesterskabet i F4C, der blev afholdt i Deelen, Holland, vandt tjekken Vladimir Handlik med sin Coudron G III.

I holdmesterskabet løb Tyskland med mesterskabet. Den kendte englænder Brian Taylor var ude for den frustrerende oplevelse ikke at kunne starte sin motor i en af runderne. Da han oven i købet også fløj med en model, der kun gav 2% bonus, var hans chancer forspildt, og han havnede da også på en 12. plads.

PNM

Flot gestus

Erik Tofts udlån af sin reservemodel til en holdkammerat ved Europamesterskabet i kunstflyvning har gjort indtryk ude i verden. I det engelske RCM&E er der et billede af Erik, og historien fortælles.

PNM

På billedet t.h. ses Erik Toft, mens han gør klar til en træningstur. Hans hjælper er Søren fra Sønderborg. (Foto: PNM)

Poul Erik Witzel

anbefaler evt. fremtidige ubudne kunder (det er dem, der kommer om natten og betjener sig selv) at tage kraftigt værktøj med. Forretningen i Ringsted har nemlig fået nye jerndøre med gode låse.

Poul Erik Witzel kan dog ikke love »kunderne« arbejdsro, da et effektivt alarmanlæg overvåger butikken udenfor den normale åbningstid.

PNM

Vælg ham/hende med omhu!

Vi har sagt det før, og vi siger det igen, da det tilsyneladende har svært ved at sive ind i de forskellige klubber:

Vælg din/jeres kontaktperson med omhu.

Det viser sig gang på gang, at de personer, som man har valgt til kontaktperson, ikke er de rigtige, da vedkommende næsten aldrig kommer på modelflyvepladsen og heller ikke informerer deres klubkammerater.

Kontaktpersonen bør være en person, som interesserer sig for sin klubs ve og vel, og som kommer jævnligt på flyvepladsen. Det er ikke nødvendigt, at han/hun sidder i bestyrelsen, men det skal blot være en, der er interesseret i, at de meddelelser, der bliver udsendt, også bliver formidlet ud til klubbens medlemmer.

Al

DIN SKRALDESPAND KAN IKKE LI' BATTERIER



– og det gælder også flybatterier, siger din kommune.



4-motoret el-model

Englænderen Gordon Warburton har lavet en noget utraditionel 4-motoret model.

I stedet for at sætte en kraftig og dyr elmotor i næsen på sin 1/4 skala Sopwith Pub har han koblet 4 Speed 600 motorer sammen og lader dem trække en 17 x 6 propel. Motorarrangementet får strøm fra 21 celler og trækker 40 A. Eneste ulempe ved motoriseringen er efter sigende en noget kort motortid.

PNM

Uforståeligt – forfærdeligt

Det løb mig koldt ned ad ryggen, da jeg læste i *Flug und Modell Technik* fra oktober, at en modelflyver, Karl Ilg, som var en kendt samler af sjældne modelflymotorer, var blevet myrdet og hans kone svært såret ved et røveri i hans hjem i Tyskland. Ugerningen blev begået den 7. august sent på aftenen.

Det meste af motorsamlingen blev stjålet. Gerningsmændene bag det bestialske mord og overfald menes at være en yngre tysker på ca. 20-23 år og den anden person, muligvis fra østblokken, alder ca. 40-45 år.

Al

Super årgang:

ALDRIG FØR

har Modelflyve Nyts læsere fået så meget for deres penge, som de har fået det med årgang 1994:

- ☆ tre numre udvidet til 64 sider
- ☆ tre numre med indhæftede byggetegninger
- ☆ et nummer med indhæftet jubilæumsskrift
- ☆ og nu et nummer med ikke færre end 72 sider.

Flere årsager:

At det er gået så godt, skyldes flere ting:

- Vi har modtaget flere artikler end nogen sinde før til bladet.
- Der sker så meget i modelflyveunionerne, at referaterne fra arrangementerne har taget et omfang som aldrig før. Ikke mindst derfor har dette nummer måttet udvides kraftigt.
- Stadig flere annoncører har fået øjnene op for værdien af at bruge Modelflyve Nyt. De flere annoncekroner er kommet læserne til gode derved, at de har været med til at give det nødvendige økonomiske grundlag for udvidelsen af sidetallet.
- Og sidst, men ikke mindst har unionernes grenredaktører lagt et kæmpearbejde i fremstillingen af bladet – og vel at mærke ulønnet!

Nu kan læserne så glæde sig til årgang 1995!

Har DU husket at forny dit abonnement/medlemskab?

Egeskov



Den 3. og 4. september 1994 afholdt modellflyveunionerne 25 års jubilæumsstævne.

Det var de fynske RC-klubber, som stod for arrangementet; hovedkoordinatorer var Torben Møller, Odense MFK, og Sven Christensen, Fåborg Modellflyveklub.

Mange har spurgt, hvorfor arrangementet skulle holdes på Egeskov. Kendsgerningerne er kort:

Grev Ahlefeldt Laurvig henvendte sig i sin tid til Torben Møller og tilbød de fynske klubber, at de gerne måtte flyve på et græsareal bagved Egeskov slot. Tanken var selvfølgelig, at det måske også kunne give nogle flere gæster til park og slot.

Da RC-unionen havde 25 års jubilæum i 1994, besluttede man at undersøge flere muligheder for at holde et så stort arrangement. Tanken var, at placeringen af sådan et arrangement skulle være så centralt som overhovedet muligt.

Første henvendelse gik så til Fyns Amt; men de kunne ikke hjælpe med noget. De var nærmest negative.

Ideen faldt derfor på at lave et arrangement på Egeskov med alle modellflyveunionerne.

I april 1993 blev der indkaldt til et stiftende møde på Egeskov Slot. Alle de fynske klubber var indkaldt + 4 repræsentanter fra bestyrelsen i RC-unionen.

Man besøgte området, hvorfra flyvningen skulle foregå. Ikke alle var lige begejstrede; men da det gerne skulle være noget for hele familien, blev Egeskov Slot valgt.

Egeskov slot lovede at pløje og harve det areal, som skulle anvendes til modellflyvepladsen, som er på ca. 100 x 100 m.

På mødet blev hovedretningslinierne lagt, således at det var de fynske klubber, som skulle stå for arrangementet, og de skulle også dele et evt overskud (det blev desværre et større underskud).

Men som alle ved, var det et meget vådt efterår, og foråret 1994 var heller ikke det bedste. Derfor blev der først sået græs ret sent. Pladsen var dog blevet rimelig til selve arrangementet lørdag den 3. og søndag den 4. september.

Mange var allerede kommet i begyndelsen af ugen. De fleste ankom dog først om fredagen, og andre valgte kun at besøge stævnet en enkelt dag. Af ikke betalende gæster/piloter, familie m.v. har der over de to dage nok været lige så mange, som der var betalende tilskuere.

I det store hele forløb arrangementet godt, men vejret var desværre ikke med os. Lørdagen var rimelig, men da det var »lang lørdag«, har man den erfaring – har vi siden fået oplyst fra slottet – at så

Der er ved at blive gjort klar til jubilæumsarrangementet ved Egeskov Slot. Nederst til venstre i billedet ses modellflyvepladsen, mens flyvingen dækker over området, hvor den linestyrede flyvning fandt sted, og hvor der var camping, udstillinger m.v.

(Foto: Arild Larsen)

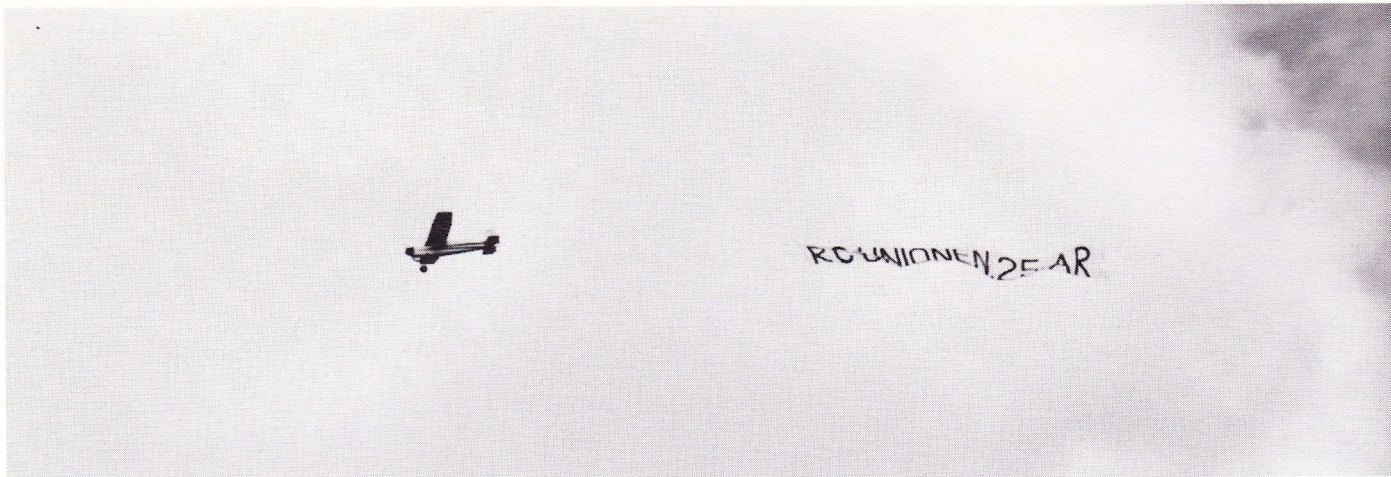
kommer der ikke så mange, hvilket også viste sig at holde stik. Er vejret så godt om søndagen, kommer folk denne dag i stedet for.

Men vejret var ikke godt om søndagen. Det holdt dog nogenlunde tørvejr indtil kl. 17,00, hvor arrangementet sluttede, og hvor himmel jord pludselig stod i ét.

Der kom kun ca. 700 betalende tilskuere, hvor man havde budgetteret med mere end det dobbelte.

Der er en del, der har spurgt, hvorfor man ikke har lavet mere PR. Men vi mener, at der er blevet gjort det, man kunne på det niveau, hvor vi befinder os. Da det var 3 unioner, som stod for den samlede opvisning og udstilling, havde vi ikke de store midler at sætte i annoncer, reklamer og anden PR. Ti aviser rundt i landet fik en pressemeddelelse ca. 14 dage før stævnet. Samtlige aviser på Fyn fik pressemeddelelsen, som var udfærdiget af PR-medarbejderen på Egeskov Slot. TV-2 henvendte man sig til, men nej – de havde ikke i sinde at komme.

◇



MFK Falkens jubilæumsgave til RC-unionen var dette banner, som blev præsenteret ved en perfekt overflyvning. (Foto: Poul Møller)



Jørgen Holsøe (t.v.) og Steen Høj Rasmussen fra RC-unionens bestyrelse præsenterer unionens nye flag. (Foto: Poul Møller)

Det der måske kunne have været gjort, var at bruge nogle flere annonsekroner, da man ikke har samme befolkningsunderlag som på Sjælland.

Selve arrangementet med opvisning m.v. forløb udmærket. Der var mange forskellige fly at kikke på. Ikke alle kom i luften, men der var langt over 200 RC-fly på pladsen.

De forskellige grene under Sportsudvalget gav en glimrende orientering om specielt deres område.

Hovedspeaker Bjørn Jørvad var formidabel til at fortælle tilskuerne om, hvad der skete.

Fritflyverne og linestyingsfolkenen gav ligeledes en god orientering om deres sport.

Kun to hobbyforhandlere havde taget imod RC-unionens tilbud om gratis at få lov til at udstille og sælge deres varer i udstillingsteltet.

Skalaflyverne var lidt utilfredse med deres placering i militærteltet, men deres udstilling blev dog besøgt af rigtig mange.

Formanden for Fritflyvnings-Unionen, Erik Knudsen, byder velkommen. (Foto: Poul Møller)

Et blik ud over pladsen med teltlejren og træbarakken i baggrunden. (Foto: Arild Larsen)





Speaker Bjørn Jørvad havde en stor del af æren for, at publikum virkelig kunne følge med i, hvad der foregik. (Foto: Poul Møller)

Festen om aftenen forløb fint. Der var stillet to meget store træbaracker med plads til ca. 300 personer, hvilket viste sig at være tilpas, idet der var ca. 270 mennesker til spisning. Vi fik en meget fin anretning fra Nørre Aaby hotel.

Musikken tror jeg også faldt i de flestes smag.

Under festlighederne var der Amerikansk lotteri, hvor der var udsat forskellige gevinster. Desværre gik det noget i koks, bl.a. på grund af, at det var umuligt at høre, når et nummer blev råbt op.

Af gæster var redaktør Bent Aalbæk med frue, og A-Offset var repræsenteret ved de to medarbejdere, der står for fremstillingen af Modelflyve Nyt, og sidst, men ikke mindst var bladets forretningsfører Steen Hartmann til stede. Grev Michael Ahlefeldt og frue var ligeledes inviteret, men de var desværre forhindrede i at komme.

I øvrigt vil vi lade billederne fortælle. De er taget af RC-unionens to grenredaktører Poul Møller og Arild Larsen.

Arild Larsen



»Høg over høg« kunne man næsten kalde dette billede – i hvert fald helikopter over helikopter. Det er Poul Møller, der har fanget denne situation fra opvisningen.



En Hercules el-model startes op.

Også RC-unionens formand Hans J. Kristensen rettede en velkomst til de fremmødte. I baggrunden ses tre af unionens bestyrelsesmedlemmer, fra v. Erik Nymark, Jørgen K. Hansen og Arild Larsen. (Foto: Poul Møller)

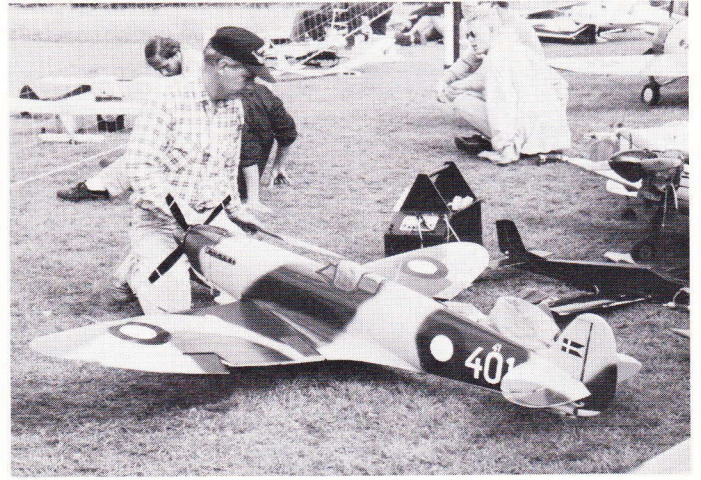


Det kræver både kræfter og kondi at være fritflyver. Kræfterne, når man som her skal have trukket den kraftige gummimotor til en Wakefield model op. Og kondi, når modellen efter endt flyvning skal hentes hjem – til tider ganske langt borte fra. (Foto: Poul Møller)

Billedreportagen fortsætter på næste side.



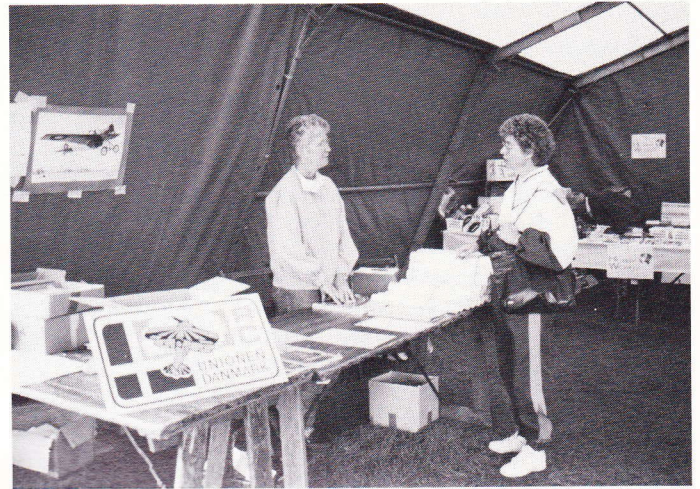
Tre Bulldogs, som desværre ikke var helt færdige til flyvning.
(Foto: Poul Møller).



Blandt de mange utroligt flotte skalamodeller sås også denne Spitfire.
(Foto: Poul Møller).



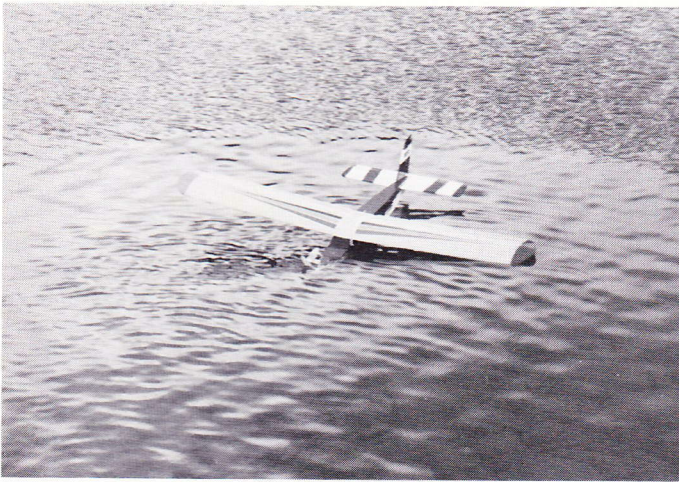
I forgrunden ses Danmarks eneste flyvende gasturbinemodel. Både selve flyvningen og dens karakteristiske jet-lyd fascinerede mange.
(Foto: Poul Møller).



Karen Larsen fra RC-unionens sekretariat passer unionens stand, som her er fotograferet i et af de rolige øjeblikke. Til andre tider var der trængsel.
(Foto: Arild Larsen).

Et glimt fra aftenfesten. (Foto: Poul Møller).





Hvad gør man dog ikke...

I forbindelse med RC-unionens jubilæums-fotokonkurrence modtog vi også nogle billeder fra Færøerne. Det var ikke enkeltbilleder, men en hel lille fotoserie fra en speciel episode.

A. Mouritsen fra Færøerne fortæller her historien bag billederne.

I august måned var nogle af Tórshavnar RC-felags medlemmer på Vágur. Det var en tur, som vi længe havde snakket om, men som var blevet aflyst, hver gang vi skulle tage af sted.

Denne gang lykkedes det.

Vejret denne lørdag var rimelig godt med omkring 8 m/sek. fra nordvest; det var tørt, men der var kun ca. 10-12 grader C.

Flyvningen fandt sted på en gammel RAF søflyverstation fra 2. verdenskrig i nærheden af Færøernes eneste lufthavn »Vágur floghavn«.

Pladsen kunne godt bruges til model-flyveplads; men det, at underlaget var af cement, gjorde, at man skulle være meget omhyggelig for at lave en flot og blød landing. En anden kedelig ting var, at pladsen ligger ud til en stor indsø, og med den dags vindretning var man nødt til at lave indflyvning over vandet, når man skulle lande. Derfor kunne man kun håbe, at alle motorerne ville køre godt den dag, for ellers så....

Pludselig skete det, som ikke måtte

ske. En Sky Lark fra Thunder Tiger fik motorstop på en tur over vandet.

Trods god højde, gode glideegenskaber og ikke mindst en god pilot lykkedes det alligevel ikke at komme ind over land. I stedet landede flyet pænt på vandet kun ca. 1 til 2 m fra land.

Piloten prøvede først at få fat i flyet med senderens antenne, men det lykkedes ikke.

På grund af fralandsvinden den dag begyndte flyet straks efter landingen at drive ud på åbent vand. Efter kun ca. 1 minut var flyet drevet omkring 50 m ud; og hvad værre var: det var begyndt at synke.

Inde på land stod alle hjælpeløse og så på. Lige hvor vi stod, lå der en speedbåd, som to af medlemmerne stod og fumlede med at få løs.

Flyet var nu næsten under vand. Det eneste, der holdte det oppe, var som sædvanligt vingerne; men de var lavet af ribber og var ikke vandtætte, så det var kun et spørgsmål om tid, før flyet ville ligge på bunden.

Speedbåden eller »redningsbåden« var næsten bundet løs, da nogen udbød: »Jeg tror ikke, at der er nogen årer.«

Nu kunne piloten, der til daglig arbejder som livredder, ikke holde sig. Han smed tøjet og kastede sig ud i det alt andet end varme vand. Han svømmede ud efter flyet og tog det i sine arme. Det var i sidste øjeblik.

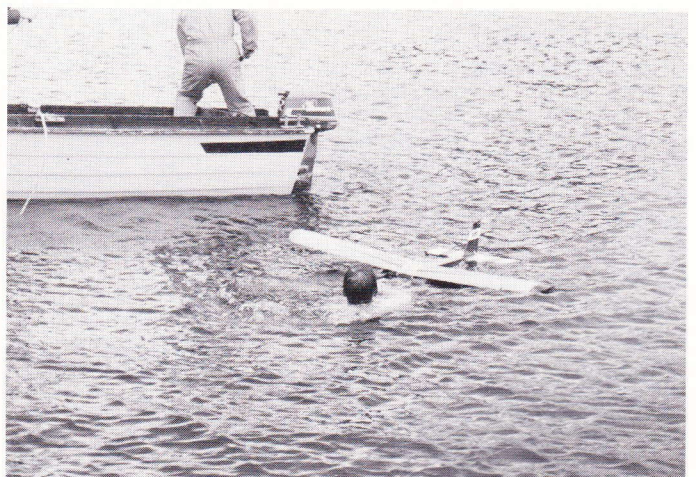
Vi andre stod på land og fulgte begivenheden. Det var ligeved, at man fik tårer i øjnene. Hvad gør man ikke for sit kære modelfly.

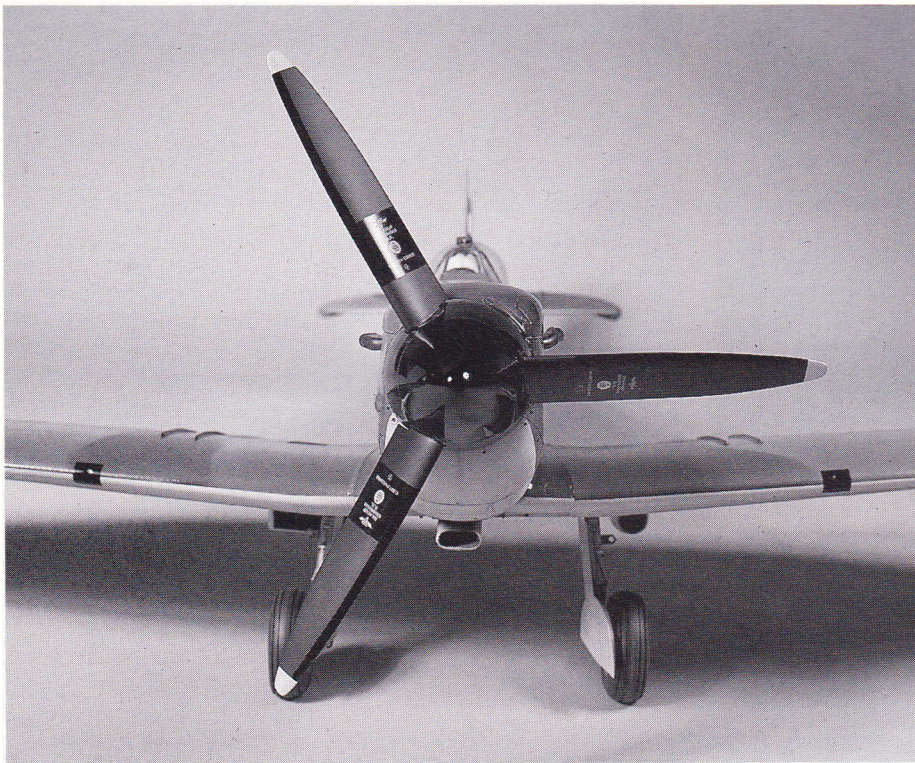
På vejen ind fik »helten« assistance fra verdens langsomste speedbåd ført af den nuværende formand og af klubbens kassemester. De havde fundet et par årer et andet sted.

Svømmeren satte sig ind i en bil, der var opvarmet, og fik serveret kaffe, mens vi andre tog os af det våde fly.

Trods yderligere et par småuheld så var dagen en vellykket og oplevelsesrig dag med masser af god flyvning.

Vi i Tórshavnar RC-felag vil nok lave flere lignende ture i fremtiden.





En Spitfire bliver til

Del 3.

Rob Millinship forsætter her sin super-skala-saga om bygning af D.B. Models Spitfire.

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

Splitflaps

Sammen med byggevejledningen følger en kopi, som viser en simpel og grundlæggende korrekt flapinstallation på modellen.

Spitfiren har splitflaps med to store udenbords sektioner, som strækker sig fra den inderste ende af udskæringen til krængerorene til vingeknækket, og to mindre indenbords sektioner, som ligger under vinge-kropovergangen.

Forbindelsesled som på det rigtige fly

Som ved de fleste Spitfire modeller viser byggetegningen en servo, der via et forbindelsesled driver de korte indenbordssektioner, hvilke igen driver udenbordssektionerne via en glidestangsforbindelse.

Selvom det antagelig er den letteste måde at lave et forbindelsesled på, mente jeg, at den havde flere ulemper.

For det første havde jeg brugt det meste af pladsen til servoer ved opbygningen af cockpittet.

For det andet foretrak jeg at lade servoen drive flapsen med det største areal

og lade den mindre flaps følge bevægelserne. Endelig gav det mig en god mulighed for at prøve at genskabe samme type forbindelsesled, som blev anvendt på det rigtige fly. Det er meget særpræget. Når flapsene er nede, stikker forbindelsesledet ovenud af vingen og skubber herved to små fjederbelastede lemme åbne. Disse virker som flapindikatorer for piloten.

Flapsene er hovedsageligt konstrueret af krydsfiner, 0,8 mm for beklædningen og 0,4 mm til ribberne, og forskellige små aluminiumsplader til afstivninger.

Drejningsmoment-røret på det rigtige fly blev efterlignet med en 4,5 mm dyvel, og hængslerne blev lavet af korte længder af messingrør, som blev limet på enden af dyvlen.

Flapindikatorlemmene blev lavet af aluminiumsplader med skjulte hængsler. Det hele blev placeret på en krydsfinersplade, som derefter blev forsænket i den øvre vingeoverflade. Alt i alt tror jeg, at der er over 300 enkeltdele alene i flapsene.

Dette havde en tendens til at nedsætte fremdriften i byggearbejdet en smule. På dette tidspunkt begyndte vingens bagkant at se en smule mærkelig ud med yderligere tre udskæringer, der ikke fremgår af byggetegningen.

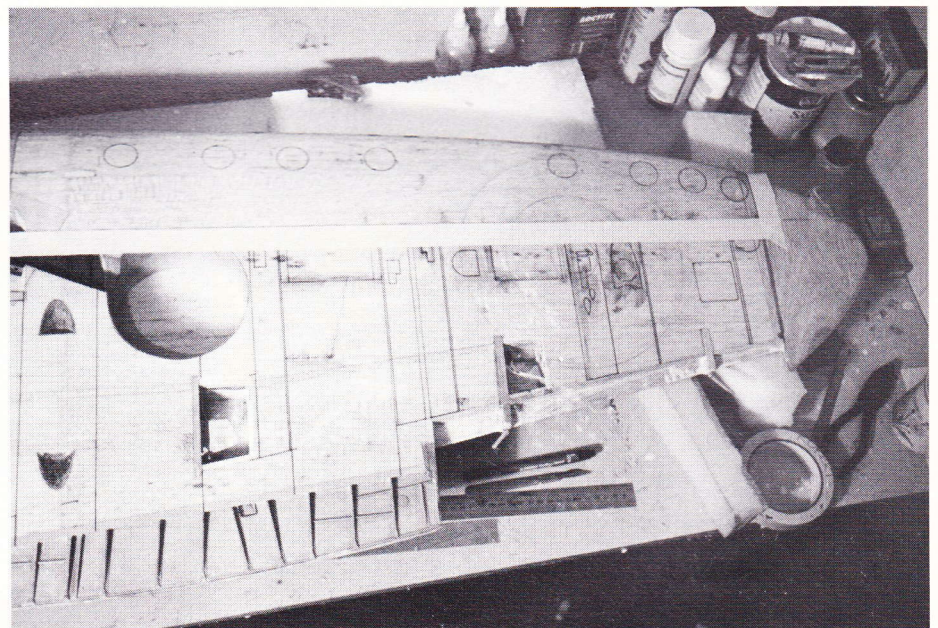
To var lavet for at give plads til indenbordsflapsene, hvilket var nødvendigt, for at undersiden af vingen kan få den velkendte »mågevinge«-form.

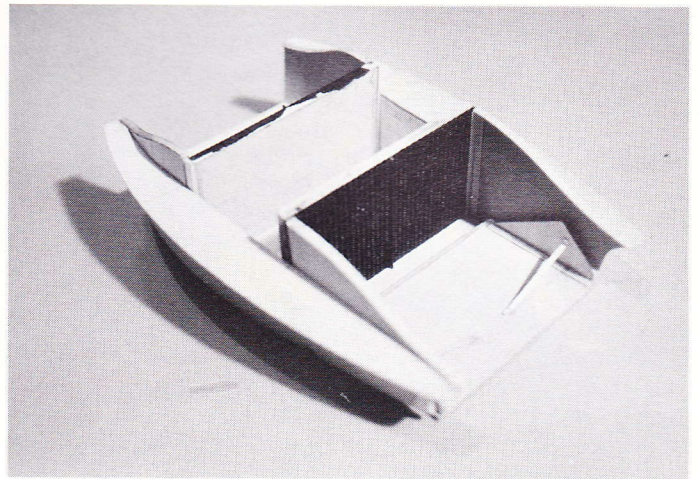
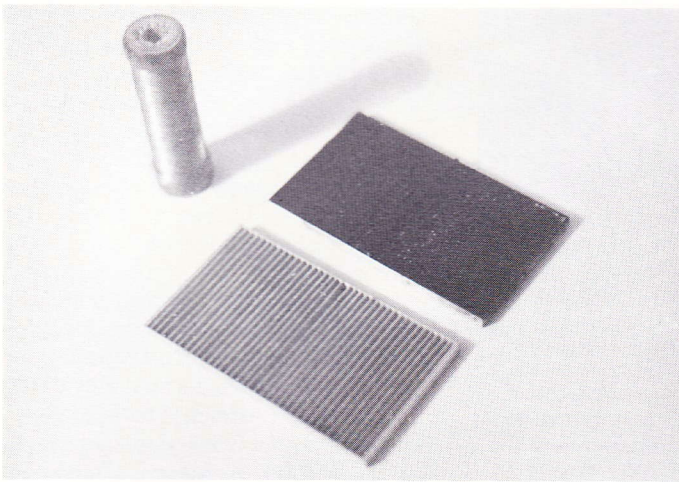
Den tredje var lavet på centerlinien af modellen, hvor udskæringen skulle tjene ene og alene det formål at skjule samlingen mellem krop og vinge.

Udskæringen er lavet langs en panellinie således, at det ikke er nødvendigt at gøre noget ekstra for at skjule samlingen.

Rob har regnet ud, at der er omkring 300 enkeltdele i flapsene.

Bemærk, at alle panellinier og adgangslomme er tegnet op på den beklædte vinge, inden de bygges ind i overfladen.





Oliekøleren

Efter en uges arbejde om aftenerne var vingen færdig i sin grundkonstruktion med vingebolt, udskæringer til servoledninger og luftslanger til understellet, et luftkølingsindtag af blødt balsa og krydsfiner og en helt ny oliekoelerovergang skåret af en blød balsa blok. Fronten og bagsiden af køleren blev lavet af 1,5 mm krydsfiner omsnøret med tynd wire for at ligne køleribber.

Oliekøleren gav mig et problem. Mine fotografier af Memorial Flight's Spitfire viser tydeligt kølefinerne placeret i et sekskantet mønster både set fra fronten og fra bagsiden.

Ved et rent tilfælde var min kone, som er professionel syerske, ved at lave en bryllupskjole for en kunde. Mine øjne faldt over et stykke tyl, som anvendes forskellige steder på kjolen. Det kan fås med forskellige hulstørrelser og -former, og når det spændes ud over en ramme og derefter gives et tykt lag sort maling, ligner det næsten perfekt.

Vingen færdig i sin grundform

Efter at vingen nu er færdig i sin grundlæggende form, mangler der kun at sætte den sammen med kroppen og at bygge vinge-kropovergangen op som anvist på byggetegningen.

Her anvendes igen krydsfiner som beklædning. Men jeg afveg dog en smule fra

Det bikagemønstrede gitter i den rigtige oliekoeler blev efterlignet med tyl, som kan fås i manufakturforretningerne.

På billedet t.h. ses det indvendige af dummyradiatoren med det justerbare luftindtags bageste og forreste dele. Man ser også, hvordan (luftindtaget) radiatoren skal sidde i øverste del af vingen for at få den korrekte effekt. Radiatoren er lavet af 1/64" krydsfiner, som igen er overtrukket med loddebråd for at indikere køleribber.

byggetegningen, da jeg mente, at det var for svært at beklæde hele vingeovergangen i ét stykke. Jeg skar derfor beklædningen op i mindre stykker således, at samlingerne blev placeret over de trekantede spanter, som igen var placeret, hvor samlingerne var sammenfaldende med de aktuelle sammenføjninger af beklædningen på det rigtige fly.

Aluminiumsplader var igen nyttige ved konstruktionen af det forreste af vinge-kropovergangen, som ligger rundt om forkantlisten. Denne untlades ofte på de fleste Spitfire modeller, da den gør sammenføjning af vinge og krop unødvendig besværlig.

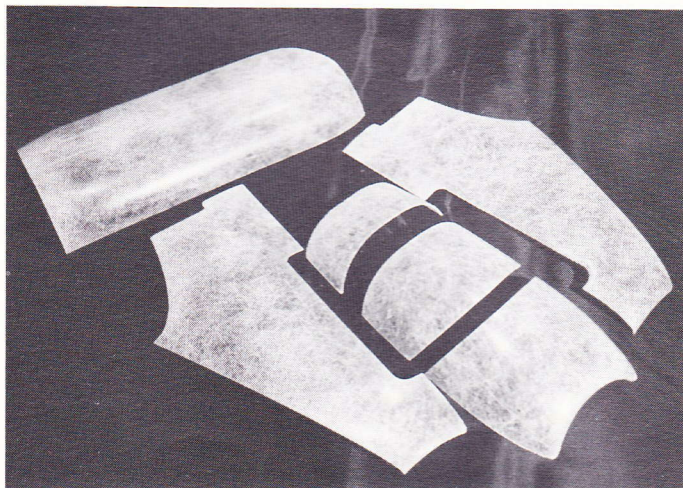
Byggesættet gør ikke noget forsøg på at efterligne dette karakteristiske træk. Det gør ikke noget, hvis det er en sportsskalamodel, men set i lyset af den opgave, jeg havde stillet mig selv, så skulle den være der.

Cowlet

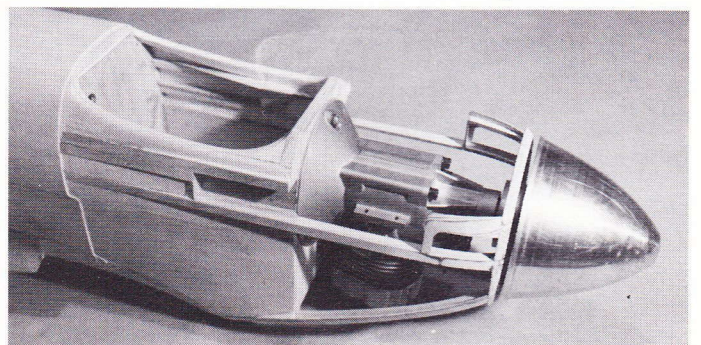
Som jeg tidligere har nævnt, indeholder byggesættet et stort og imponerende glasfibercowling i ét stykke.

Min første tanke var at indbygge cowlet – som anbefalet i byggevejledningen – til flykroppen ved hjælp af små skrues, der skrues ind i forsænkede små træklodser af hårdt træ. Det eneste problem, som jeg kunne forudse med denne metode, var adgangen til motoren. Hertil var det nødvendigt at fjerne spinner og propel, før cowlet kan fjernes. Jeg mente, at det ikke ville være alt for svært at gøre den øverste halvdel af cowlet aftageligt ved at skære langs de allerede markerede panellinier. Jeg fandt skalpellen frem, og cowlet var snart adskilt i to dele.

Efter at have fjernet toppen af cowlet besluttede jeg, at det nok var en god idé at adskille siderne og bunden på samme måde. I løbet af 10 minutter havde jeg adskilt det smukke store motorcowling til smådele. Helt ærligt ønskede jeg bagefter, at jeg havde ladet være med det. Det tog mig hele fritiden i tre uger at sætte glasfiberflanger på delene således, at de kunne sættes sammen igen. Jeg måtte også opbygge et skelet af krydsfiner og balsa rundt om motoren og brandvæggen, hvorpå de enkelte cowldele kunne fastgøres.



Rob skar byggesættets cowling op for at efterligne panelerne i det rigtige flys cowling og for at få bedre adgangsmuligheder til motoren. Det resulterede i en masse arbejde, og det var rent faktisk ikke anstrengelserne værd.



Køleluft til motor?

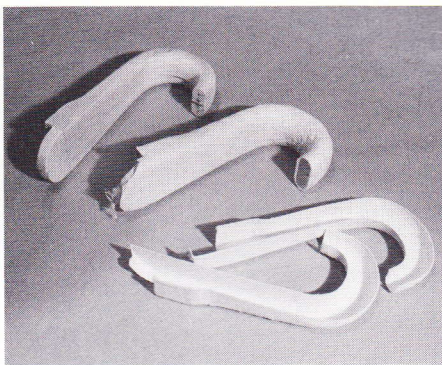
Mens jeg arbejdede med cowlet og motorrummet, beskæftigede mine tanker sig med det tilbagevendende problem med at få køleluft til en motor i et fuldstændig lukket motorcowl. I virkeligheden er Spitfiren udstyret med en olieketlet motor, der hverken har åbninger eller huller i cowlet.

Det eneste luftindtag på det rigtige fly er luftindtaget til karburatoren, der er placeret umiddelbart under forkanten på vingen. For at kunne anvende dette luftindtag var det nødvendigt at vende luftstrømmen 180 grader og blæse luft bagfra ind i motorrummet. Ikke en særlig effektiv metode, men hvis jeg ville undgå at skære grimme huller i cowlet, havde jeg ikke andre muligheder.

En passende hockeystavsformet skabelon blev skåret i balsa. Herudfra blev der lavet en højre og venstre form. Ved at fylde disse med almindelig stearin havde jeg nu en skabelon. Efter at have beklædt stearinen med glasfiber blev den smeltet ud ved hjælp af varmt vand. Herefter havde jeg et hockeystavsformet rør, som var glat indvendig. Røret blev nu indbygget i to dele, et i den nedre del af kroppen og et i forkanten af vingen mellem vingedyvlerne. Den forreste del af røret formes således, at den passer tæt om kølefinnerne på toppen af cylinderen.

Canopyet

Den sidste større konstruktionsopgave er canopyet og dens ramme. Det ville have været rart at bruge det medfølgende canopy. Dets form er tilstrækkelig korrekt til at lave en model af en tidlig type Spitfire, men uheldigvis havde jeg



Der blev støbt hockeystav-lignende rør til at vende og lede køleluft fra karburatorindtaget (på det originale fly) og frem til motoren.

valgt at bygge Memorial Flights Spitfire Mark V. Selv om rammen er den samme, så er canopyet mere hvælvet. Jeg valgte derfor at lave et helt nyt canopy og en ny ramme.

Jeg er så heldig at have rådighed over en lille vacuummaskine, så jeg forventede ikke de store problemer ved at producere et mere præcist formet canopy. Dette er et eksempel på, hvor meget man kan tage fejl.

På billedet t.v. ses den form, som blev brugt ved fremstillingen af canopyet.

Et stykke klar plade (acetat) fastspændt mellem A og B, og det hele bliver samlet og snoret så omhyggeligt, at det er lufttæt. I en ovn varmes det op, så pladen bliver blød, og så forbindes ventilen i A med en fodpumpe. Forsigtigt pumpes der luft ind under den bløde plade, til den korrekte form er nået.

T.h. ses resultatet: et perfekt canopy.

Denne metode kan også bruges til fremstilling af andre dråbeformede canopier, uden at man behøver specielt udstyr.

Problemet var ikke at få den rette form på canopyet, men at få den nødvendige gennemsigtighed, som jeg mente var afgørende for så stor en model. Så efter et antal forgæves forsøg med vacuumformning besluttede jeg at forsøge noget nyt.

Det rigtige canopy er opblæst i »perspek«, så jeg besluttede at forsøge den samme teknik til at fremstille mit canopy. Jeg konstruerede en krydsfinerramme med samme form som canopyrammen og en luftventil bygget ind i denne. Ventilen var midlertidig stjålet fra luftunderstellet. Et passende stykke acetat blev derefter fastspændt i formen. Det hele placeres i en forvarmet ovn ved mellemvarme. Man kan så sidde og kigge igennem ovenruden, hvorledes acetatet bliver blødt og bobleagtigt.

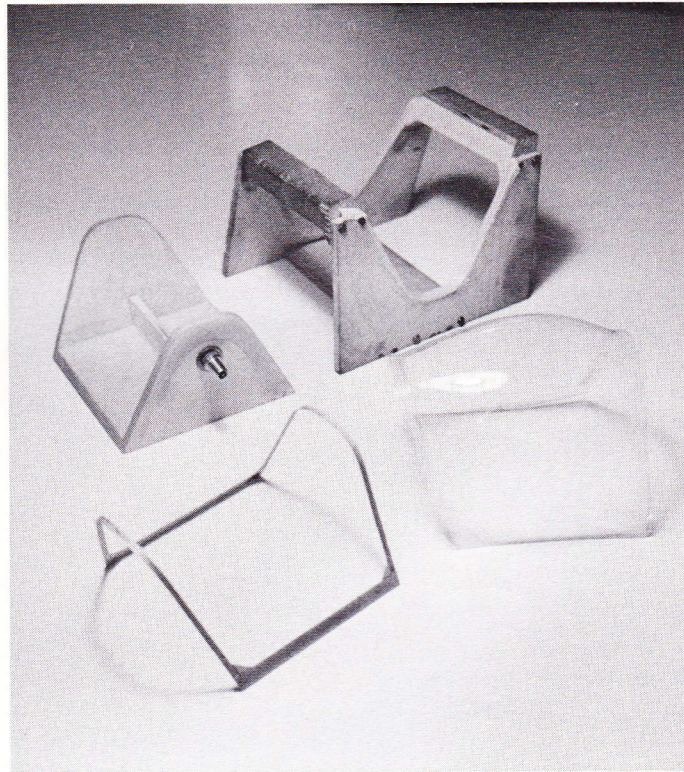
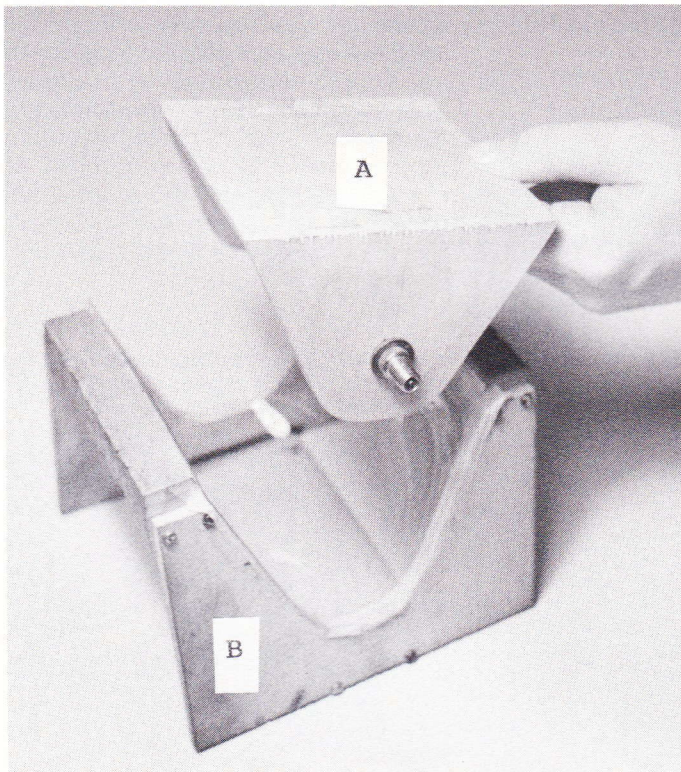
Fidusen er nu at rive det hele ud af ovnen, tilslutte en fodpumpe til ventilen og forsigtigt presse luft ind under acetatet. Voila, et stykke smukt blæst canopy, som var så gennemsigtigt, som det overhovedet kunne blive.

Jeg tror, at jeg lavede omkring otte canopies. Ikke fordi det var svært at få den rigtige form, men mere fordi jeg blev grebet af, at det var så utrolig simpelt at lave dem.

Jeg er sikker på, at metoden også kan anvendes til fremstilling af canopy til andre typer modeller.

Nu var der kun fremstillingen af canopyrammen tilbage. Jeg havde allerede lavet en midlertidig ramme af aluminiumsplader for at få canopyet korrekt. Jeg adskilte forsigtigt denne ramme, som var samlet med cyano, og brugte delene som skabelon til at skære den endelige ramme af tyndt messing.

Fortsættes i næste nummer.





Preben V. Jensen, Hillerød har sendt billeder af sin model »Waco T-10«.

Preben skriver, at han synes, det er en god idé med serien, »Min Model«, og han fortsætter:

Jeg fik selv ideen til at bygge denne model fra bladet »Model Air Plane«, så det, I laver på redaktionen, kan på samme måde blive til glæde og inspiration for mange.

Modellen er fløjet af verdensmesteren i kunstflyvning Bob Lyjak.

Data:

Vik-modelle købt hos Avionic

Spændvidde: øverste vinge 1.500 mm

nederste vinge 1.270 mm

Affjedret understel

Motor: Webra 61 Speed

Vi på redaktionen vil stadig opfordre alle til at sende et godt billede ind af den eller de modeller, som I synes kan have interesse for vore læsere. Det gælder både RC-flyvere, fritflyvere og linestyringsfolk.

Skriv kort de vigtigste data (5-10 linier).

Min Model

Tommy Jensen fra Sjælland har bygget denne Spitfire. Tommy har i hele sin forholdsvis korte modellflyvekariere interesseret sig for skalamodeller, og han har med denne Brian Taylor konstruktion taget skridtet fuldt ud og bygget en model, der skulle have været præsenteret i årets DM i Dan-skala.

Denne konkurrence blev desværre ikke til noget, da der ikke var andre, som stillede op – måske havde de hørt om den flotte Spitfire.

Propellen drejes rundt af en engelsk Laser firtaktsmotor, og Tommy styrer den med flaps og optrækkeligt understel udstyrede WWII jager rundt på himlen med en Futaba F-16 radiosender.



LOW - TECH F1A modeller

Vi præsenterer her to fritflyvende svæve-modeller (F1A), som er bygget i klassiske materialer – fyr, balsa og krydsfiner – og som er et tilbud til begyndere og eventuelt eksperter, som ikke har så megen tid til bygning af HIGH-TECH modeller. Tegningerne er oversigttegninger på svensk og engelsk, som forstås af de fleste på disse breddegrader.

Dragonfly

Denne er svensk og fås som byggesæt. Den er i den velkendte JEDELSKY helbalsa konstruktion og kan bygges på to-tre weekender. I Danmark er der efterhånden bygget en del eksemplarer, og det har vist sig, at den er stærk og solid og flyver udmærket. Modellen skal ikke beklædes, men lakeres to-tre gange med fortyndet møbellak. Doppelak må ikke bruges til de store balsaflader, da man så risikerer, at vinger og haleplan slår sig.

Modellen flyver godt i termik, og i stille vejr uden termik flyver den omkring to minutter. Den er konstrueret af svenskeren Lars Larsson, som også laver byggesættet, der koster 350,- SEK. Hertil kommer naturligvis udgifterne til en timer til bremsen.

FRIFLYG SERVICE
Gendalen 57, Furulund
S-466 94 Sollebrunn
Sverige

Flipper:

Denne model er en anelse nyere end dragonfly og er blevet til i et snævert samarbejde mellem de to tyske fritflyvere Gerhard Woebbecking og Frank Seja. Den er udviklet over et par år og har fløjet en del konkurrencer. Den er opbygget traditionelt med ribber og lister og er i modsætning til den svenske ikke med delbar vinge, men med cirkelkrog. Modellen kan ikke fås som byggesæt, men man kan købe færdige ribber i god quarter grain balsa til vingen og haleplanet.

De foreløbige erfaringer viser, at modellen er meget let at træne cirkling med, og at den meget fint flyver i termik. Ribberne og tegningen koster 50,- DM, inkl. porto, og de fås hos:

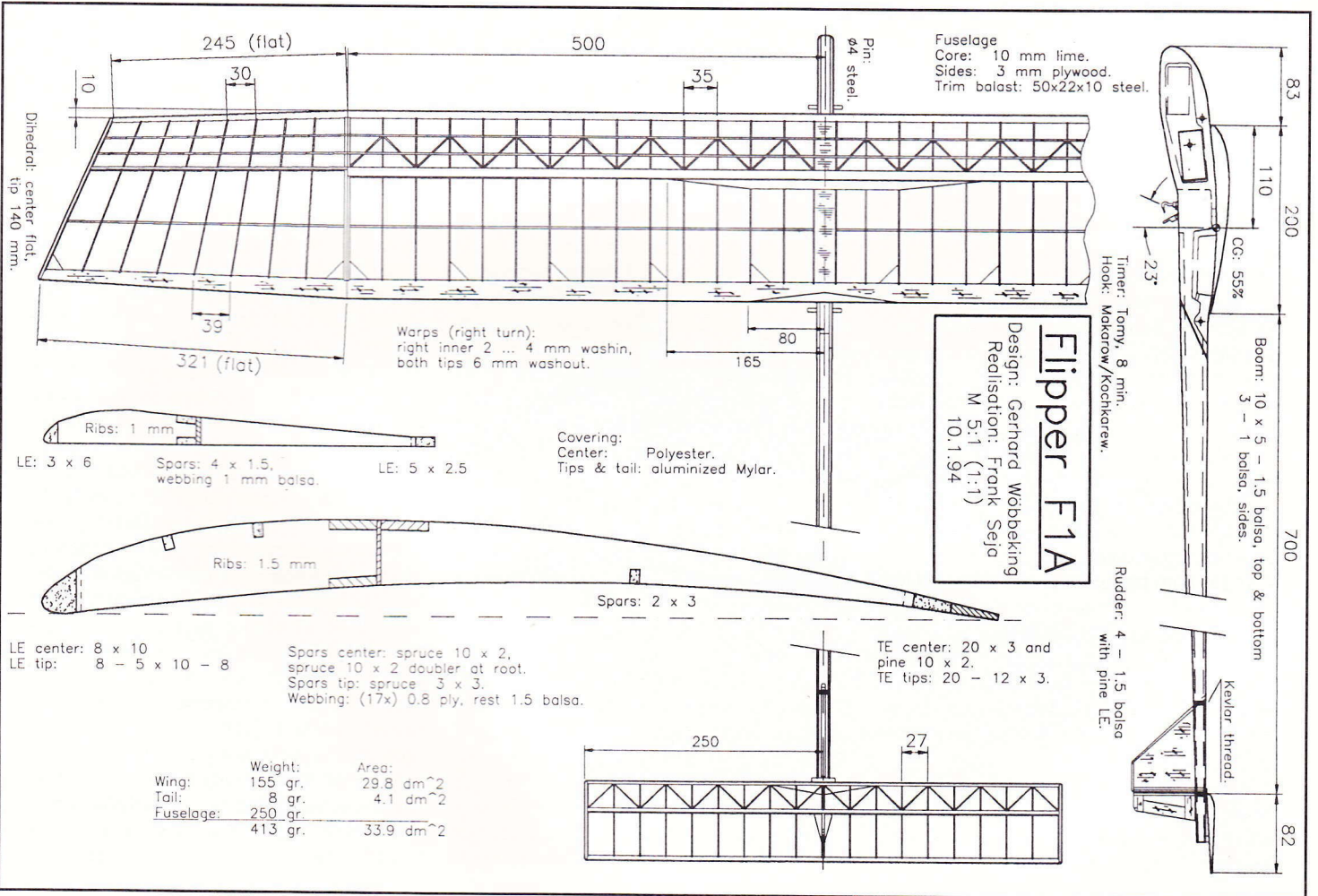
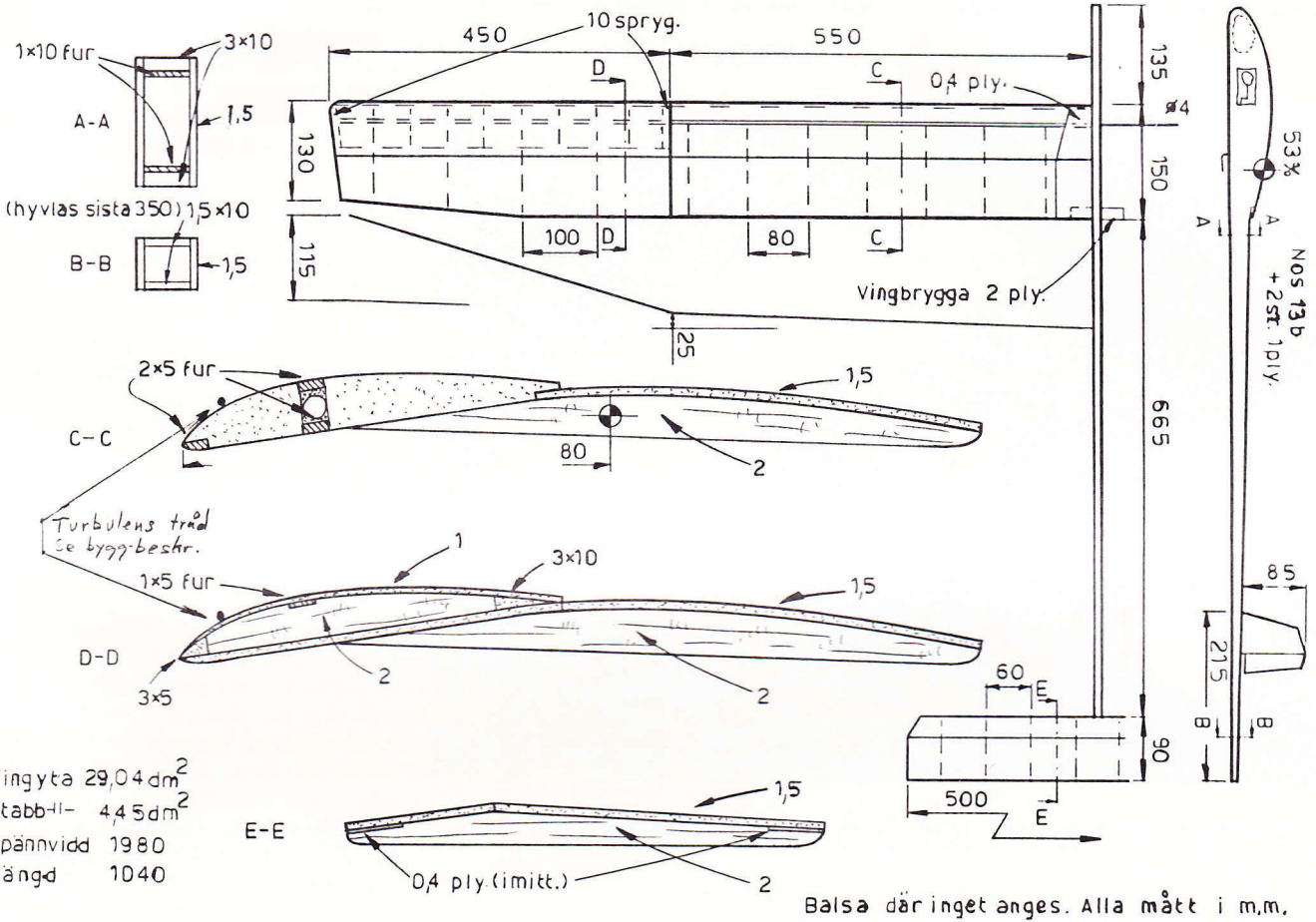
Frank Seja
Schäferweg 25
D-64354 Reinheim
Tyskland



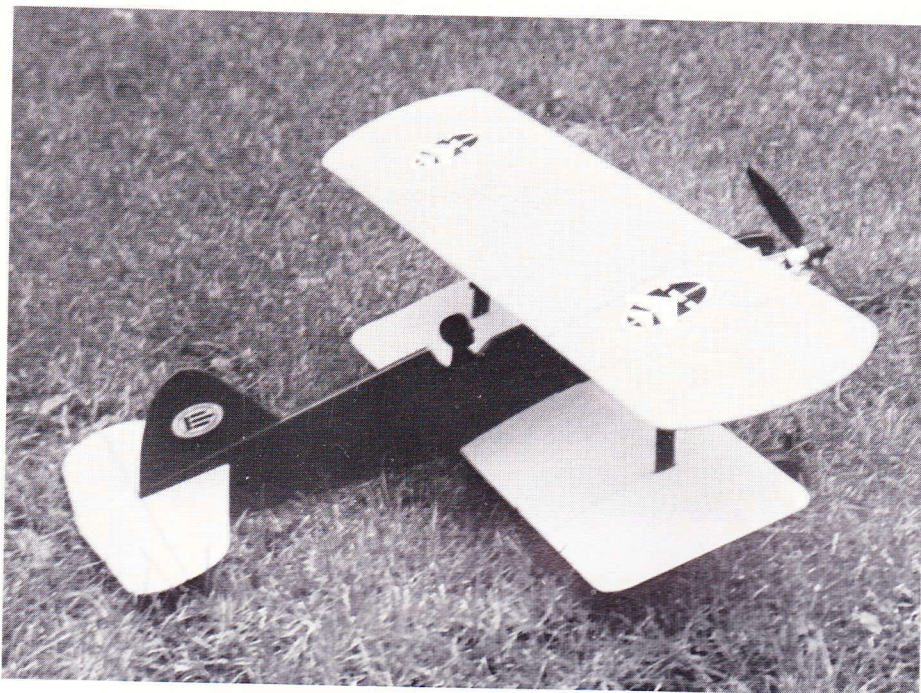
FF-redaktøren holder Anders Korsgaards DRAGONFLY. Man kan tydeligt se de udvendige ribber, som holder vingen i profilform.



Det kan anes, at der er STEPPED TURBULATOR på vingens overside. Den har dog også turbulens-tråd på forkanten.



LASSO-GEIER II



Linestyrret biplan for 3,5 cm³ motor

Af Henning Lauritzen.

På sommerlejren i 1988 sad jeg en dag, hvor det ikke var flyve-vejr, i Aviators klubhus og kiggede i gamle blade. I det tyske blad »Der Lasso-Geier« fandt jeg en artikel om linestyrede biplaner af Claus Maikis. Den indeholdt flere skitser til biplaner, derimellem en meget enkel model med fladkrop og vinger à la diesel-combat, som jeg fik lyst til at bygge.

Skitser blev forstørret op til ret størrelse for 2,5 cm³, og konstruktionen blev ændret, så den passede til mine byggetekniker.

Resultatet blev en »nuttet« lille model, der fløj rimelig godt og så godt ud – det, jeg vil kalde en »søndagsflyver« (Se artiklen i Modelflyve Nyt nr. 5/89).

Jeg har nu købt en 3,5 cm³ diesel (Irvine 20ABC) og havde brug for en model til den. Jeg besluttede derfor at bygge modellen om. Ændringerne består i, at det øverste plan er forlænget med en ribbe i hver side, og at den har fået afrundede tipper. Desuden har begge planer nu stuntprofil.

Modellen kan naturligvis stadigvæk bygges til en 2,5 cm³ motor med to af de korte vinger. For 4-5 cm³ kunne den sikkert også bruges med to lange vinger.

Byggevejledning

Denne byggevejledning refererer til tegningen i fuld størrelse, der kan købes fra Linestyrings-Unionen. Tegningen her i bladet er kun en oversigtstegning, der ikke viser alle detaljer.

De to vinger bygges på samme måde: Tegningen (eller kopi af den) hæftes fast til byggebrættet med hæftemaskine eller tape. Den nederste hovedbjælke sættes fast over tegningen med nåle. Forkantlisten placeres på samme måde, men klodset op i ret højde med 3 mm balsastykker (rester). De udskårne ribber limes på forkant og hovedbjælke, hvorefter den øverste hovedbjælke limes på plads. Bagkanten monteres nu i slidserne i ribberne, og endelig monteres vingetipperne. Når limningerne er gennemtørre, kan forkanten pudses i profil. Til sidst monteres de to forstærkertrekanten samt tipvægten (kun på undervingen).

Vingerne kan nu beklædes med det materiale, man foretrækker. Min model er beklædt med Solartex, som jeg absolut kan anbefale.

Kropspladen udskæres iflg. det skraverede omrids. Check forinden, at afstanden mellem motorbjælkerne passer til din motor, ellers må du ændre på tegningen. Motorbjælkerne monteres i kroppen, og de to krydsfinérplader limes udenpå. Trekantsfundamentet stikkes gennem kroppen fra højre side og limes.

Understellet bukket af 2,5 mm piano-tråd. Inden montagen bores huller igen-

nem motorbjælkerne for syning og nedst i kroppen for understelstøtten. Desuden files et 2,5 mm hak i kroppens overside.

Understellet sættes på plads og sys grundigt med kinesertråd eller lignende. Understelstøtten stikkes gennem hullet, bukket i den rette vinkel, bindes til understellet med tyndt kobbertråd og loddes.

Planstøtten skal nedfældes i kroppen på oversiden. Dette gøres ved at afmærke, hvor udskæringen skal foretages, skære de to snit på langs til ret dybde og udmejsle materialet mellem snittene. Jeg gjorde det med en kasseret 3 mm bred skruetrækker, der var slebet skarp. Når så støtten limes i, er det vigtigt, at den sidder korrekt, da det er den, der siden styrer overvingens position.

Undervingen sættes på plads. Se til, at den passer helt i udskæringen i kroppen, inden der limes, og check, at vinge og krop står vinkelret på hinanden, både set oppefra og forfra.

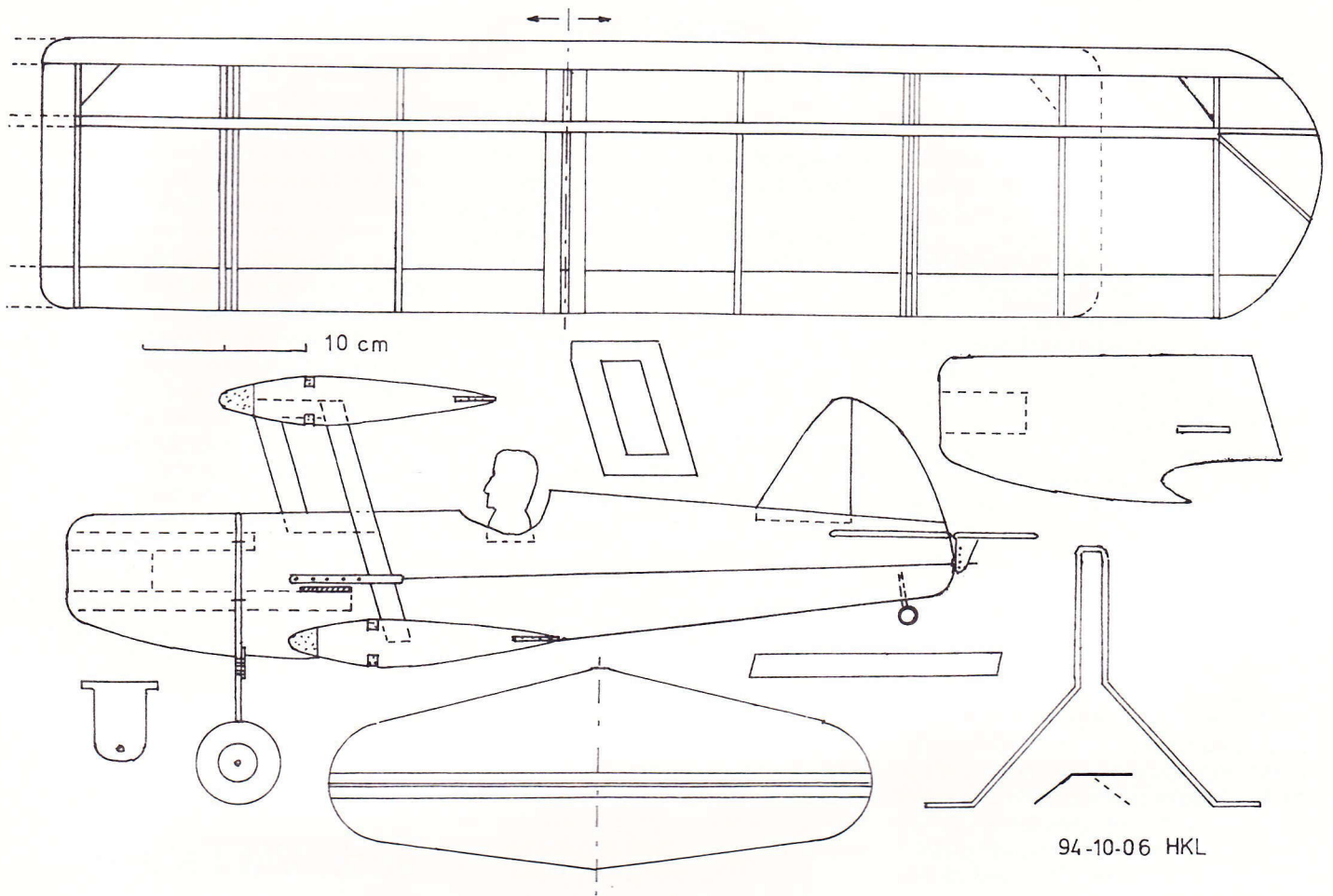
Haleplanet limes på plads; også her checkes for rette vinkler, og at haleplanet er parallelt med vingen, set forfra. Finnen skal nu monteres. Jeg har valgt at nedfælde den i kroppen for at give større styrke, når/hvis modellen går om på ryggen under landing. Sideroret monteres, så det giver udadræk, d.v.s. at forkanten limes mod finnsens bagkant, medens rorets bagerste hjørne drejes udad, så det flugter med kroppens højre side.

Det er en god idé at pudse, grunde og bemale krop og haleparti nu. Husk, at hvis du bruger gløderørmotor, skal du bruge brændstoffast dope eller male over med fuelproof.

Hvis vingerne allerede er beklædte, skal der nu forsigtigt skæres huller mellem dobbeltribberne, hvor planstøtte og vingestivere skal sidde. På overvingens underside fjernes hovedbjælken mellem de to midterribber, hvorefter overvingen monteres på planstøtten. Check, at vingerne er parallelle, både ovenfra og forfra, men også at de har samme indfaldsvinkel, d.v.s. at de er parallelle set fra siden.

Lad limen tørre, mens vingerne holdes i ret position, hvorefter vingestiverne monteres. På den venstre stiver limes styret for udføringswirerne.

Højderoret monteres med hængsler eller med syning med nylonline som vist på tegningen. Styretøjet kan nu færdiggøres. Trekanten spændes fast på fundamentet med en stødstang af piano-tråd eller cykeleger hen til hornet på højderoret. Lad være med at bukke stødstangens bagerste ende for at forbinde den til hornet, men forbind den med en ledningssamler (kronemuffe), hvis ene skrue går gennem hullet i hornet. Dette giver en praktisk metode til at justere styretøjet. Udføringswirer af 7-strengt Laystrate føres fra trekanten ud gennem hullerne i styret. I styret har jeg boret en række 3 mm huller, som giver mulighed for at flytte



wirerne frem og tilbage for at få modellen til at ligge rigtigt i luften. Løkkerne laves ved at omvikle med tyndt kobbertråd og lodde.

Haleslæberen er en øsken, der er skruet ind i kroppen og limet. Pilotprofilen kan laves af 1 mm krydsfinér el. lign. Hjulene på 50 mm i diameter holdes på plads med halve kronemuffer. Som tank bruger jeg en hustank, der holdes på plads med fire kroge og gummibånd som vist på tegningen i snit B.

Motor med lydpotte ophænges på modellen med gummibånd, og modellen løftes i overvingen med en finger på hver vingetip 15 mm bag forkantlisten. Balancerer modellen ikke, må motoren flyttes frem eller tilbage, til ret position er fundet. Nu afmærkes de fire monteringshuller og bores. Motoren monteres med 3 mm aluminiumsplader under flangerne og med en spændskive under hver af de to forreste skruer for at give udadtræk. Det eneste, der nu mangler, er brændstofslange og propel, og vi er flyveklare.



Nu vel ovre R.C. Unionens 25 års jubilæum, som i weekenden på Egeskov var en oplevelse, har jeg, set i bakspejlet, nogle spørgsmål/bemærkninger.

Vi i Østfyns Modelflyveklub fik i foråret brev om, om vi ville være med i planlægningen af weekenden.

Vi var ikke i stand til at deltage i mødet, men en fra bestyrelsen kontaktede Torben Møller fra styregruppen og gav udtryk for, at vi gerne ville hjælpe.

Intet skete, og efterhånden nærmede vi os jubilæumsweekenden.

Vi var nogle stykker i vores klub, som var indstillet på at bo i telt på pladsen og hjælpe med det praktiske. Vi forventede faktisk, at man i god tid ville delegerede opgaverne ud, så de fynske klubber vidste, hvilke områder og arbejde man kunne hjælpe med. Men – – – intet hørte vi. Efterhånden blev vores interesserede medlemmer utålmodige og begyndte at love sig ud til anden side. Vores kontaktperson ringede ca. en uge før jubilæet til Torben Møller, men kunne ikke få nogen klarere besked – joh, der blev måske noget med at dirigere biler og samle papir.

Som tiden gik uden klar besked, besluttede vi i stedet at tage derned som almindelige tilskuere; er man fra styringsgruppen ikke interesseret i hjælp, er det o.k. med os.

Tirsdag aften, 4 dage før stævnet, bliver vi ringet op fra Svendborgklubben, om nogle kan komme fredag og hjælpe med net, flag osv.. Selvfølgelig fik vi samlet nogle stykker og kom og hjalp på trods af det korte varsel.

Tingene blev nået og kom til at fungere. Men – for en anden gangs skyld; er det ikke muligt i god tid at planlægge og delegerede ud, så de forskellige klubber ved, hvad de har med at gøre? Det er meget frustrerende, når man er indstillet på at gøre en indsats, ikke at kunne få besked!

Var stævnet kun for R.C. Unionens medlemmer, eller var det samtidig P.R. for vores hobby?

Ud over hvad der har stået i Modelflyve Nyt, var det yderst begrænset, hvad der var kommet ud omkring jubilæet!

Her i klubben fik vi en uge før 16 plakater, som vi hængte op her i området.

Hvorfor kontaktede man ikke de to store fynske aviser og alle lokalbladene? Nogle annoncer ville hurtigt tjene sig hjem med de ekstra besøgende! Havde man været ude i god tid, er jeg sikker på, at man også kunne have fået et indlæg i TV-Fyn! Men det var måske slet ikke meningen, at det var for andre end R.C. Unionens medlemmer!!

Jeg ved godt at ikke alle problemer var selvforskyldte; bl.a. meldte hjemmeværnet fra i sidste øjeblik.

Alligevel håber og mener jeg, at man en anden gang griber planlægningen mere »professionelt« an. Som det foregik nu, var det alt for frustrerende for mange af os, både her i vores og i naboklubberne.

Venlig hilsen
Østfyns Modelflyveklub
Peter Andersen

Svar til Peter Andersen, Østfyns Modelflyveklub

Det er rigtigt at Østfyns Modelflyveklub den 27. februar blev kontaktet, om de ville være med i planlægningen af jubilæet, men ingen mødte op til det indledende møde, som fandt sted 5. marts, og ingen havde meldt afbud til mødet.

Få dage efter dette møde blev under tegnede kontaktet af et medlem fra Østfyns Modelflyveklub, som beklagede, at de ikke havde været i stand til at komme, men de var stadig interesserede. Peter Andersen fra Østfyns Modelflyveklub blev derfor tilføjet på adresselisten for deltagere og fik tilsendt et referat af mødet, hvori der samtidig blev indkaldt til næste møde.

16. marts og igen 5. april modtog de fynske klubber meddelelser fra RC-Unionens formand, Hans Jørgen Kristensen, hvori der atter blev indkaldt til dette møde, som skulle finde sted 9. april.

Heller ikke denne gang så man noget til Østfyns Modelflyveklub, og heller ikke denne gang havde man meldt afbud til mødet.

Vi måtte derfor gå ud fra, at selv om Østfyns Modelflyveklub en enkelt gang havde sagt, at de ville hjælpe til, så var fire mødeindkaldelser altså ikke nok til at få dem til at deltage.

Dertil skal føjes at fra telefonsamtalen i starten af marts til ca. en uge før jubilæet havde ingen hverken set eller hørt noget til Østfyns Modelflyveklub.

Da undertegnede i slutningen af august endelig hørte fra klubben, var opgaverne forlængst lagt ud til de klubber,

som havde vist interesse for arrangementet. Jeg kunne derfor kun bede dem om at deltage i et morgenmøde om lørdagen den 3. september, hvor de sidste opgaver skulle uddeles. Det var opgaver som parkeringsvagter og indsamling af affald, hvor det var nødvendigt.

Med hensyn til P.R. for vores hobby skal jeg fortælle Peter Andersen, at de ti største aviser i Danmark fik en pressemeddelelse ca. 14 dage før stævnet, og at samtlige aviser på Fyn fik pressemeddelelsen, som var udfærdiget af Egeskov Slots P.R. afdeling. TV2-Fyn blev kontaktet pr. brev allerede den 5. juni og igen telefonisk 22. august, men NEJ, de ville ikke sende modelflyvning fra Egeskov.

Sluttelig mener jeg, at planlægningen foregik så »professionelt«, som det kunne lade sig gøre, og at det er frustrerende, at en klub meddeler sin tilslutning for så blot at udeblive fra møderne.

Venlig hilsen
Torben Møller

Vedr. VM i skala

Lige hjemkommet fra en dejlig og oplevelsesrig tur til Deelen Airbase i Holland, hvor der blev afholdt VM i skala, føler jeg trang til at spørge skalastyringsgruppen, hvor var de danske deltagere?

Det var noget af en pinlig oplevelse at være til stede ved indmarchen. Landene blev råbt op, således der kunne dannes indmarchformation. Pludselig lød det, Danmark! Ingen svar, igen lød det, Danmark!, stadig ingen svar. Da det havde gentaget sig nogle gange, mente jeg tiden var inde til at meddele, at godt nok kom jeg fra Danmark, men at der ikke var nogen deltagere. Og så er det jeg spørger igen: HVORFOR?

Nå, åbningshøjtideligheden blev afviklet, og Dannebrog gled til tops ved hjælp af et par hollandske officials.

Billedet taler vist for sig selv!

(Foto: B.S. Hansen)



Historien bag den manglende danske deltagelse kender jeg udmærket, så søfklaringer frabedes.

Jeg kunne, og havde for den sags skyld også lyst til, at skrive en masse grimme ord om den måde, sagen har været håndteret på; men hvad hjælper det, det kan alligevel ikke laves om. Nej, jeg vil meget hellere høre, hvad man har tænkt sig at gøre for at forhindre gentagelser, for uden DM og dansk deltagelse ved EM i Polen i 1995 er jeg bange for, at skalaflyvning er en død sild i Danmark, og det ville efter min og mange andres mening være trist. Godt nok er der ikke mange deltagere ved DM i skala, men vi har dog, uden at nævne navne, et par stykker, som kan gøre sig internationalt, og uden afholdelse af DM og deltagelse i internationale konkurrencer bliver interessen aldrig vakt hos nye modelpiloter.

Med venlig hilsen
Bjarne Skøtt Hansen
Hybenvej 8
9440 Åbybro
OY9268

Svar til Bjarne Skøtt Hansen

I første del af dit brev skriver du, at du var udsat for en pinlig oplevelse ved VM 94 i Holland, fordi Danmark som deltager blev råbt op til indmarchen, uden at nogen reagerede.

Det må helt klart skyldes en fejl fra arrangørernes side, idet de ved brev af 29. juli 1994 fra KDA i Roskilde var tilskrevet om, at der *ikke* var dansk deltagelse, selv om vi havde fået mulighed for efteranmeldelse.

Beklageligt blev der heller ikke afholdt DM 94 inden for skalamodelflyvningen. At interessen for skalamodelflyvning har været dalende ved vi, idet der har været vigende interesse omkring de afholdte skalatræf og DM'er de sidste år. Der har været efterlyst ideer om, hvad der kan gøres for at få flere deltagere i de forskellige skalaklasser, dog uden at der er fremkommet konstruktive forslag.

På grund af foranstående var der indkaldt til møde i skalastyringsgruppen/ dommerpanelet den 25. september 1994. Her er der gjort følgende tiltag:

- Det blev besluttet, at al international brevveksling skal gå gennem én person, og ikke som nu gennem flere personer.
- Vi har lavet klare regler for, hvad skalastyringsgruppens budget for internationale stævner bruges til, så det nu følger de andre styringsgrupper.
- At en deltager ikke automatisk udtales til VM/EM, selv om han er placeret på en af de første pladser til DM/udtagelsesstævner. En form for kvalifikationskrav.
- At de udtagne piloter selv får mulighed for at pege på en holdleder.

Holdlederen skal varetage *alt* det praktiske arbejde omkring det aktuelle stævne. Holdlederen skal komme med en fortløbende tilbagemelding til skalastyringsgruppens formand.

- At der foreløbig ikke bliver flere skalatræf, da de efter gruppens mening har overlevet sig selv. Vi har set en manglende tilslutning gennem de seneste år. I stedet vil der blive mulighed for, at interesserede klubber kan få besøg af en skaladommer til gennemgang af regelsæt m.m.
- Dan-Skalaklassen nedlægges foreløbig som skalaklasse. Det har vist sig, at indsamling af dokumentationsmateriale kan være vanskelig, ligesom flere har ment, at klassens fly blev bedømt for strengt.

Der indføres en »POPULÆRSKALAKLASSE« med lette krav og mulighed for, at flere kan benytte samme model. Nærmere herom i Modelflyve Nyt.

- Man skiller DM, så klasserne F4C og Stormodel flyves for sig i august måned, mens Populærskala flyves i maj måned.

Jeg håber, det var svar nok på dit brev, ellers er du velkommen til at kontakte mig telefonisk.

Med venlig hilsen
Hans Jørn Vedby Jørgensen
skalastyringsgruppeformand

Nyt fra



Jeg vil starte med at ønske Bjarne Felsted fra Rudkøbing til lykke med »Grad 1«. Bjarne er den første af de mange svæveflyvere, der i år har rekvireret LSF-skemaer, som har fuldført »Grad 1«. Diplom herfor er allerede sendt sammen med et nyt skema til »Grad 2«.

Jeg håber, at jeg i næste nummer af Modelflyve Nyt kan ønske flere LSF-piloter til lykke.

Selv om vinteren står for døren, er det stadig muligt at gennemføre de forskellige LSF-discipliner.

Grad 3

Vi har i tidligere numre omtalt de to første LSF-grader, og her skal nu gennemgås »Grad 3«.

Denne består af 30 minutters termikflyvning og 2 timers skræntflyvning samt én kilometer ud-hjem-flyvning. Det er nu slut med mærkelandinger.

Den nye disciplin »ud-hjem-flyvning« skal udføres som termikflyvning og indledes med en højstart, som blev gennemgået i MFN nr. 4/94.

Efter udløsning fra en startlinie skal modellen overflyve startlinien og derefter passere et målpunkt én kilometer fra

startlinien. Derefter flyves modellen tilbage for at passere startlinien endnu en gang. Landing skal ske højst 200 m fra startstedet.

I denne grad er der også konkurrencedeltagelse.

Piloten skal deltage i minimum 6 konkurrencer med en mindste antal deltagere på 10, og der skal samles minimum 4.500 point.

I de internationale regler står der, at piloten skal gennemføre mindst 3 konkurrencer under.

I Danmark er dette ændret til mindst 2 runder. Denne ændring er foretaget, for at de populære 2m-konkurrencer også kan tælle til LSF.

Husk, at skræntflyvning til og med »Grad 4« kan erstattes med en termikflyvning; men uanset om man erstatter skræntflyvningen med en termikflyvning, må flyvningerne ikke gennemføres samme dag.

»Grad 3« kræver to kontrollanter, som skal være over 20 år og ikke i familie med piloten, eller et LSF-medlem, som ikke er i familie med piloten.

Når du har bestået »Grad 3«, sender du det udfyldte skema til LSF-koordinator Steen Høj Rasmussen, Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup. Du skal huske at medsende en A4 konvolut med dit navn og adresse samt 2 stk. frimærker á kr. 5,-.

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

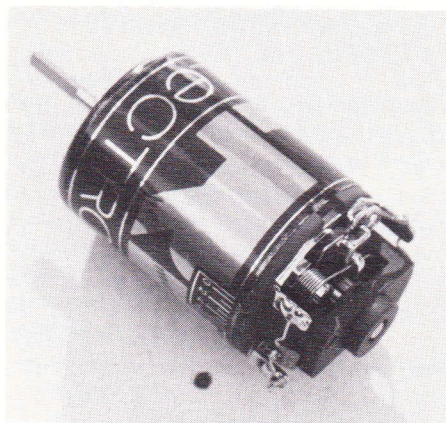
God fornøjelse
Steen Høj Rasmussen

PS.

Er du i gang med en LSF-opgave?

Hvis ikke, er du velkommen til at rekvirere et skema med alle oplysningerne. Du skal blot sende en A4 konvolut med dit navn og adresse på sammen med 3 frimærker á kr. 5,-, som skal anvendes til returporto og fotokopier etc.

Produktinformation



Spændende el-motor

Flywood forhandler en serie højtydende motorer fra det tyske firma LRP. Motorerne har efter sigende stor udbredelse blandt bil-folket, men også enkelte piloter har fået øjnene op for deres kvaliteter.

En af motorerne hedder »Motor Super 400«. Det er, som navnet viser, en motor i 400-klassen. Den er blandt andet pga. dobbelte kuglelejer, dobbelte vindinger og kraftige magneter meget højtydende. Desuden er den klar til brug, idet den fra fabrikken både er tilkørt og forsynet med støjdemplingskondensatorer.

Da motoren løber meget hurtigt rundt – 30.200 omdr./min. ved 7,2 V og 35.100 omdr./min. ved 8,4 V – vil det være nødvendigt at benytte gear, hvis den skal anvendes i et modelfly. Motoren er forsynet med en tykkere (3,17 mm) aksel end de mere almindelige 400-motorer, så man må være forberedt på lidt »hjemmearbejde« for at tilpasse et gear.

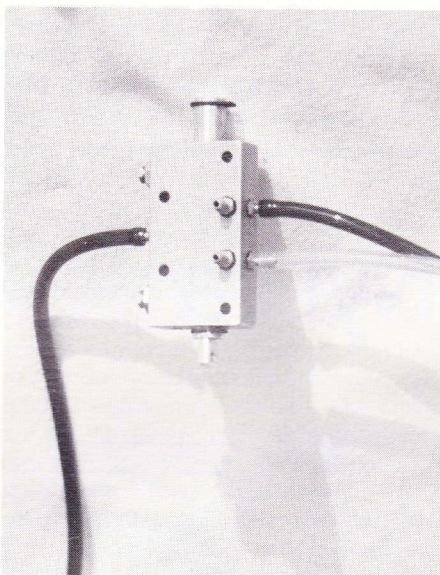
Motor Super 400 koster kr. 345.

Alternativ 2m-svæver

Hvis man vil prøve en 2m-svæver, der både kan lidt mere end de meget sete side- og højderorsmodeller og ser flot ud, er Grupners PILATUS B4 et godt bud på et køb.

Modellen af den fuldt kunstflyvningsdygtige helmetalsvæver er anvendelig både til højstart, flyslæb og skræntflyvning. Med færdiglaved krop og vinger tager det ikke lang tid at få modellen på vingerne.

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



Ventil til optrækkeligt understel

Optrækkelige understel drevet af lufttryk i skalamodeller har indtil nu haft ulemper, idet optrækning og udfældning af understellet skete lynhurtigt og med et gevaldigt smæk. Forsøg på at mindske hastigheden med stelringe på luftslangerne resulterede ofte i, at understellene ikke låste sig fast i yderstillingen. Under landingen brød benet derfor sammen.



Som du nok kan gætte, er dette problem nu løst i form af en ny type styreventiler, hvor optrækningshastigheden kan justeres. PITCH oplyser, at optræknings- og udfældningshastigheden kan justeres individuelt, så optrækningen f.eks. kan tage 6 sekunder og udfældningen 4 sekunder. Ventilerne fås til både to-vejs-systemer (som f.eks. Rhomair og Robart) og til en-vejs-systemer (som Springair). De hedder henholdsvis UP1 og UP5.

Men ventilerne fås også i mere avancerede udgaver, der også kan styre understelslemmene. På P-51 Mustang har det altid været et problem at styre de inderste understelslemme, så de lukker, efter at understellet er udfældet. Med de nye ventiler vil man opleve følgende sekvens ved at aktivere ventilen ved optrækning: »Inderste lem åbner – benet trækkes op – inderste lem lukker«. Ved udfældning sker følgende: »Inderste lem åbner – benet foldes ud – inderste lem lukker«. Hastigheden for både ben og lemme kan justeres individuelt ved at dreje på skrue på ventilen. Typen kaldes UP2. Luftcylindre til understelslemme skal købes separat og kan leveres af PITCH.

En tredje udgave af ventilen fås også. Her er understelslemmens bevægelser mere traditionelle, således at de inderste lemme forbliver åbne, men benene er udfældede. De lukkes først, efter at understelsbenene er trukket op. Typen kaldes UP3.

På alle typer anbefales, at optræknings- og udfældningshastighed for understelsbenene justeres individuelt fra ca. 3 – 10 sekunder. Lemmens hastighed anbefales justeret fra ca. 0,5 – 3 sekunder.

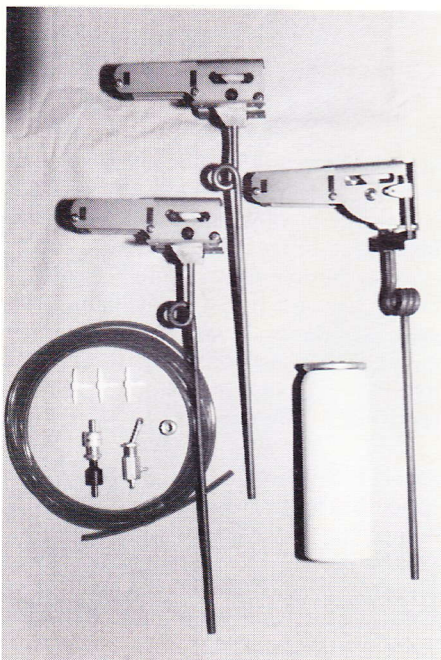
Ventilerne koster fra kr. 269. Yderligere informationer kan fås ved PITCH.

Elektrisk VAGABOND

Hvis du kan lide en skøn skalamodel, er Vagabond byggesættet lige noget for dig, skriver Jamara i en pressemeddelse.

Den færdige model er letflyvende og kan flyves med en lang række forskellige motorer spændende fra en gearet Tech 350 S/12 elmotor til 6,5 ccm totoktsmotor. Modellen har en spændvidde på 160 cm og en flyveklar vægt på 3,5 kg.





SPRING-AIR optrækkelige understel

PITCH oplyser, at SPRING-AIR optrækkelige understel nu lagerføres. Understellet anvender lufttryk til at trække benene op med. Udfældning sker ved hjælp af en fjeder. Hvis lufttrykket forsvinder, vil benene automatisk blive foldet ud, og en mavelanding eller en landing på ét hjul udgås.

Benene i understellet er i 4 mm piano og kan anvendes til modeller med en vægt på op til ca. 5 – 6 kg. Understellet leveres i et komplet sæt med understel, lufttank, ventiler til styring af benenes funktion og luftpåfyldning, luftslanger og koblinger mv. Sættene leveres i to-bens- eller tre-bensudgave. Der leveres også en speciel udgave, hvor hovedstellet har en særlig lav indbygningshøjde. Disse anvendes ofte i fanmodeller p.g.a. de tynde vinger.

En billig standardservo er tilstrækkelig til at påvirke ventilen, der styrer benenes funktion.

Et komplet tre-benssæt med understelsben vejer ca. 300 gram.

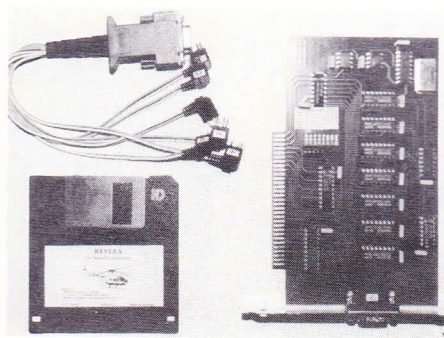
SPRING-AIR komplette understel koster fra 850,- kr.

Ny generation NiCd celler

ECA forhandler nu den nyeste generation af NiCd batterier.

En penlight celle er nu oppe på 850 mAh og vejer 25 g. Den er kemisk beskyttet mod polvending, og den uheldige memory-effekt er minimeret, så man kun behøver at aflade sine batterier efter ca. hver 20. opladning.

Ring og hør om priserne

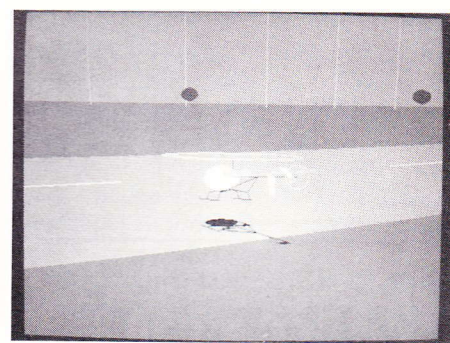


Flysimulator REFLEX til PC'erne

Der er kommet en ny og bedre flysimulator til IBM kompatible pc'ere. Den har mulighed for både helikopter- og flysimulering.

Der er 4 forskellige helikoptertyper og 3 forskellige flytyper, og der kan flyves med 20 forskellige baggrunde i både kunstflyvnings- og træner typer. Vindstyrke og -retning med mere kan reguleres, ligesom der er autorotationsmulighed til helikopterne.

Man flyver med sin egen sender og modtager, som forbindes til PC'en ved



hjælp af et kort, der sættes i PC'en. Dette kort medfølger sættet ligesom ledningerne til ens modtager.

REFLEKS-programmet kræver en PC af mindst 386 typen med coprocessor – bedst er en 486 eller Pentium computer, hvis man kræver mange billedskift og dermed bedre styring.

Programmet virker fuldt naturtro, og hvis man bruger programmérbar sender, kan man også ad den vej rette på tingene.

Alle kan på denne måde lære at flyve med helikopter, da det hele foregår meget realistisk.

REFLEKS lagerføres af JOSTI-HOBBY. Prisen er kr. 2.598.

Pb lader

ECA har en nyhed til dem, som selv har mod på at betjene en loddekolbe. Det drejer sig om en 12 V Pb lader til den stakkels akku i startkassen, der i mange tilfælde lider hårdt under manglende og forkert opladning.

Byggesættet indeholder: Print, komponenter og dansk monterings- og brugsvejledning. Enhver, der kan holde på en loddekolbe, kan også samle dette lette byggesæt – og så koster det kun 65 kr.

Husk, man kan ikke lade sin blyakku med den lader, man bruger til sine NiCd akkuer, medmindre den har en speciel

udgang mærket med Pb. Og husk også, at din blyakku kan holde mindst 6 år, hvis den bliver behandlet rigtigt. Hvis du vil vide mere om vedligeholdelse af din blyakku, er du velkommen til at ringe til ECA.

Nyt dansk GRAUPNER katalog

Graupner har lige udgivet et lille dansk katalog på 100 sider for 1994-95 med mange af nyhederne samt de mest solgte af deres varer.

Kataloget lagerføres af JOSTI-HOBBY, og prisen er kr. 10,-.

Graupner
Modelbygning
Modellbau

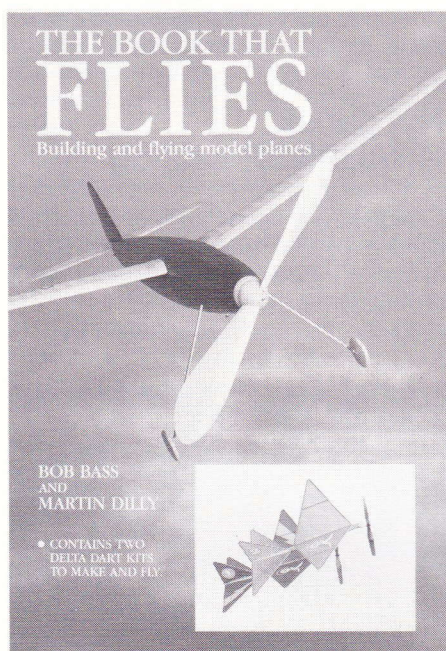
Flymodeller
Skibsmodeller
Bil-modelsport
Fjernstyringer
Motorer
Tilbehør

The book that flies

Den kryptiske titel hentyder til en bog i stort format, som indeholder to byggesæt til små gummitormodeller. Byggesættene ligger i en flot kasse sammen med bogen, og modellerne flyver glimrende – og er lette at bygge.

Selve bogen er et mesterværk i at fortælle om modellflyvningens begyndelse og om fritflyvning helt op til 1992. Teksten er meget informativ, præcis og med de nyeste trends inden for fritflyvning. Det hele er med, inklusive en udmærket byggevejledning til de to vedlagte modeller. Og billederne er fantastisk flotte og fylder ofte en dobbeltside – ofte i farver. Bogen er en appetitvækker af de helt store og bør efter min mening ligge til fri afbenyttelse i ethvert byggelokal, og det gør ikke noget, at bogen er på engelsk.

Bedømt efter BT's stjernesystem bør den have fem stjerner!



Fakta om bogen:

Forfattere: Bob Bass og Martin Dilly
 Forlag: Ebury Press
 Format: 24 gange 34 cm
 Pris: 12,99 £ – I danske boghandlere vil bogen koste omkring 300,- kroner! For 16,- £ kan den fås hos (incl. porto):
SAMS MODELS
 The Chapel
 Sandon
 Buntingford
 Herts SG9 0OJ
 England

Mange har vel prøvet at forstærke et eller andet med kulfiber og epoxy. Et godt sted at bruge kulfiber er til forstærkning af vinger. Noget kulfiber i oversiden, lidt mindre i bunden og webbing imellem kan give en meget stærk vinge.

Normalt fås kulfiber som »rowings« med forskelligt antal tråde. Det mest normale er 12 K og 24 K (hhv. 12 og 24 tusinde små kultråde ved siden af hinanden). Det har form af et lille tov, og somme tider kan det være svært at få vædet rowingen helt igennem.

Da jeg i sommer var holdleder for landsholdet i F3B, havde vi solsejls-plads tæt ved det engelske landshold. Den ene af de engelske piloter, Stuart Blanchard, havde netop lavet et sæt forme færdige til sin »Calypso Contest«. Modellen var selvfølgelig fantastisk flot – han sælger dem.

Han er dog ikke en person, der gemmer på fabriks-hemmeligheder, så han fortalte godvilligt om den måde, han laver hovedbjælker på.

Til modeller, som man bygger i forme, har man normalt en separat form til at støbe hovedbjælken i, så den får de rette dimensioner. Når så vingen samles (roliger kommer en artikel om forme og bygning senere), skal hovedbjælken helst passe ind i de to skaller. Her kommer Stuart ind i billedet igen. Han brugte nemlig noget japansk kulfiber (»Toray«), der ikke er rowings, men et fladt bånd, der er 25 mm bredt og ca. 1/10 mm tykt. Det er lavet af 4 stk. 12 K rowing (= 48 K), der holdes sammen med nogle tynde plastictråde på tværs.

Iflg. hans egne oplysninger er det 45% stærkere end kulfiber i rowings. Da det er fladt, er det nemmere at væde; man kan derfor spare en del epoxy og vægt.

Det fås på ruller med 8 bånd ved siden af hinanden, og det koster £ 4,- pr. meter (= en rulle med 8 stykker à en meter) – det giver en meterpris på DKR 5,-.

Til sin F3B model »Calypso Contest« bruger han 12 bånd, der aftager (sandsyn-

ligvis eksponentielt) til 1 i tippen. Som webbing bruger han tre lister balsa. De to har åreerne på højkant og er 6 mm brede. Den sidste bruges til at styre de to andre – den er 1 mm og har åreerne på langs.

Han har også noget kevlar-bånd (samme type); det er 30 mm bredt og ca. 2/10 mm tykt. Prisen for dette er £ 3,- pr. meter (= en rulle med 4 bånd à en meter) – DKR 7,50 pr. meter.

Stuart Blanchard:
 Model Technology
 32 Sancton Close, Castle Park
 Cottingham, N. Humberside
 HU16 5LP
 UK
 Tel/Fax: (0482) 842 423

Jeg har netop (8/9) modtaget en prøve, og det er helt sikkert det, jeg vil bruge, når jeg her til vinter skal til at støbe vinger i min nyindkøbte form.

Et til godt tip

Sidste nummers tip om vedligeholdelse af radioanlæg affødte en henvendelse til redaktionen fra den tidligere rc-redaktør Lars Pilegaard.

I et anlæg som det viste MPX Europa Sprint er der – udover snavs på potentiometrene – en anden mulig kilde til en drilsk fejl. De små stik, hvor potentiometrene forbindes med elektronikken, kan blive løse og give anledning til radioforstyrrelser. Fejlen kan være svær at finde ved et almindeligt check, men prøv at ryste senderen og bemærk, hvad der sker. Optræder der nu mærkelige rorbevægelser, er der højst sandsynligt dårlige forbindelser i et eller flere af stikkene.

Fejlen kan udbedres ved forsigtigt at bøje benene lidt, så kontakten genoprettes.

PNM

Den, der smør godt, kø'r godt

Tommy Jensen fra Falken vil ikke risikere at stå uden smørelse til mindre smørepogaver, så han har monteret en lille Castol hobby-oliedunk på sin startkasse.

PNM





På det indhæftede tegningsark finder du de tegninger m.v., som skal til, for at du selv kan bygge og få glæde af en Sputnik.

(Fotos: Peder Kjær)

Sputnik

– en hurtigere 2m-model

Af Peder Kjær

Efter at have haft mange timers fornøjelse med 2m-modellerne Blue Phoenix og Spirit (og efter med skiftende held at have deltaget i nogle 2m-konkurrencer) følte jeg mig alligevel frustreret over disse modellers dårlige glid og manglende ydeevne i kraftig vind.

Så jeg konstruerede en model med det hurtigere, men mindre bærende profil Selig 3021. Det reducerede løft skulle modsvares af et større planareal og lav vægt (dvs. lav planbelastning). Desuden skulle modellen have bedre manøvredegytighed (altså krængeror) for lettere at kunne styre gennem turbulens og ramme strengen.

Resultatet af mine overvejelser blev Sputnik, som jeg – efter grundige prøveflyvninger – nu vil være bekendt at præsentere for offentligheden. Jeg skal pointere, at jeg på ingen måde vil krediteres for eventuelle efterbyggeres fiaskoer med modellen. Om ikke andet kan den tjene som inspiration for andre selvbyggere. Dog mener jeg, at modellen er en nyskabelse, idet den både har et bedre glid, flyver hurtigere og er mere manøvredegytig end de almindelige byggesætsmodeller. Og det er jo også kedeligt altid at se de samme modeller.

Modellen er navngivet af min mor: Sputnik var den næststørste verdensbegebenhed på min fødselsdag.

Før starten vil jeg gøre opmærksom på, at denne model er for erfarne modelbyggere. Begyndere vil være bedre tjent med at købe et byggesæt som fx Spirit, der har været min hidtidige favorit.

Vingen

Vingen er konventionelt opbygget: hovedlister af 3x8 mm fyr, ribber, D-box, bagkant og strips af 1,5 mm balsa. De to midterste ribber af stærk 3 (evt. 5) mm balsa. Bagkanten er opbygget af 2 stk. 1,5 mm balsaplader, der er slebet kileformede på de bagerste 14-15 mm.

Midterplanet og yderplanerne er opbygget særskilt. De to yderste ribber på midterplanet og de 2 inderste på yderplanerne gemmes i første omgang. Nogle 10 cm lange 8 mm balsaklodser limes mellem fyrrelijerne på midterplanets yderender og ligeledes på yderplanernes inderste ender.

20 cm ud på hver vingehalvdel fyldes også ud med 8 mm balsa mellem fyrrelijerne. Dette stiver planet gevaldigt (jysk

udtryk) og giver en dejlig stor limflade for den efterfølgende webbing: 1,5 mm krydsfiner på hver side af fyrrelijerne de første 15 cm ud på hver vingehalvdel. Herefter 1,5 mm krydsfiner på den ene side og 2 mm balsa (med lodrette årer) på den anden de næste 10 cm. Resten af hovedbjæken forstærkes med 2 mm balsa.

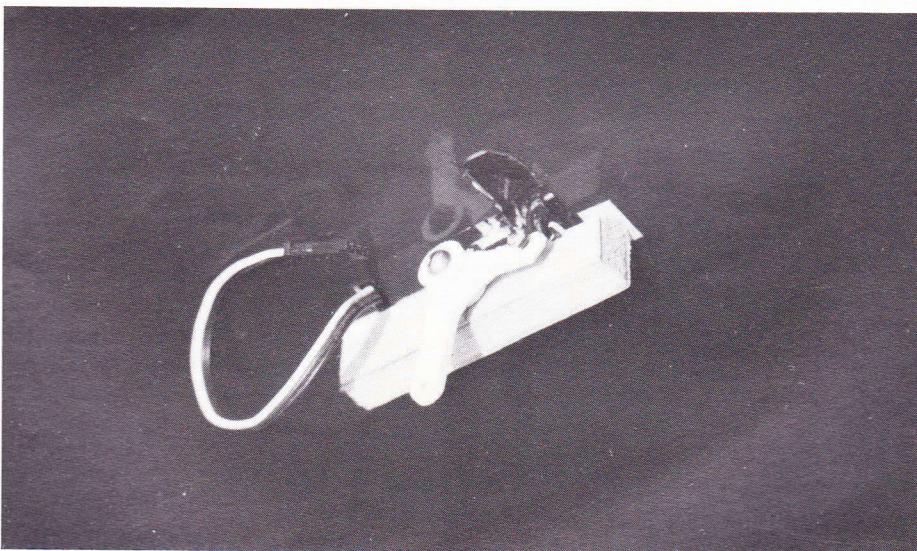
Yderplanerne samles med midterplanet ved i hver side at lime en 20 cm lang 1,5 mm krydsfiner-vinkel (10 grader) på hver side af de førnævnte 8 mm balsaklodser. Forkanterne samles af en tilsvarende vinkel. Herefter monteres de 8 gemte ribber. Det kan næppe pointeres kraftigt nok, at det er meget afgørende for, hvor lige – og dermed hvor højtydende – modellen bliver, at disse limninger bliver 100% perfekte. Både hovedlister, forkant og bagkant skal passe til hinanden, og midterplan og yderplaner må absolut ikke vride i forhold til hinanden, ligesom vinklerne mellem midterplan og yderplaner bør være ens i begge sider. I modsat fald vil man få en uoprettelig skæv og umulig model. Jeg fremstillede simpelthen en »dok« af spånplader for at holde styr på det hele.

Til at aktivere krængerorene, der trækkes af en miniservo i vingens midte, har jeg brugt fleksible kabler af mærket Sullivan. Ved langsomt og forsigtigt at varme kablerne over et stearinlys kan de bøjes, så de får en permanent bue og således ligger uden spænd i yderplanerne. Men det er nok bedre at drive krængerorene via en drejelig vinkel i yderplanerne!

For at opnå godmodige stall-egenskaber har jeg givet vingens to »ører« et vrid (wash-out) på ca. 2 grader. Ved at fugte torsionsbeklædningen og spænde vingen på førnævnte »dok« med en lang kile lagt under – lige foran krængerorene – opnås en tiltagende vridning af tipperne. Kilen er ca. 5 mm ved tippen.

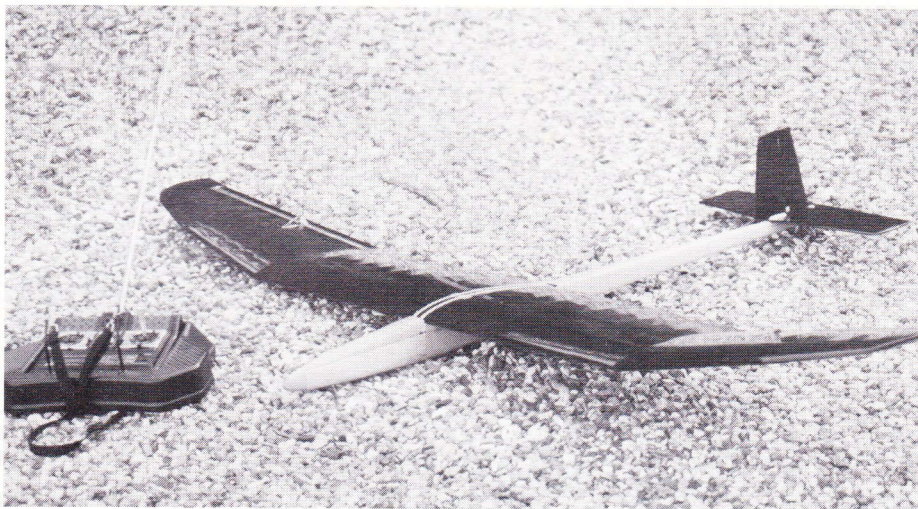
Drejevinklen på vingens underside.

Før vingen sættes fast på kroppen, kobles siderorskabet herpå.



Af vægthensyn har jeg beklædt vingen med en halvtransparent Solarfilm. Denne film er let, har en formidabel krympeevne, ser flot ud op mod lyset, og så er den endda billig. Uheldigvis er den forbandet let at brænde hul i med en varmeblæser, da den ikke tåler ret høj varme, og den er svær at få om hjørner. Beklædningen af min vinge vejer 48 g! Vingen vejer flyveklar 425 g.

En drejevinkel under vingen omsætter servoarmens op/ned-bevægelse til den frem/tilbage-bevægelse, der skal bevæge sideroret. Bevægelsen skal geares meget op, så en lile krængerorsbevægelse giver væsentlig større siderorsbevægelse.



Der er flugt og fart over linierne i Sputnik.

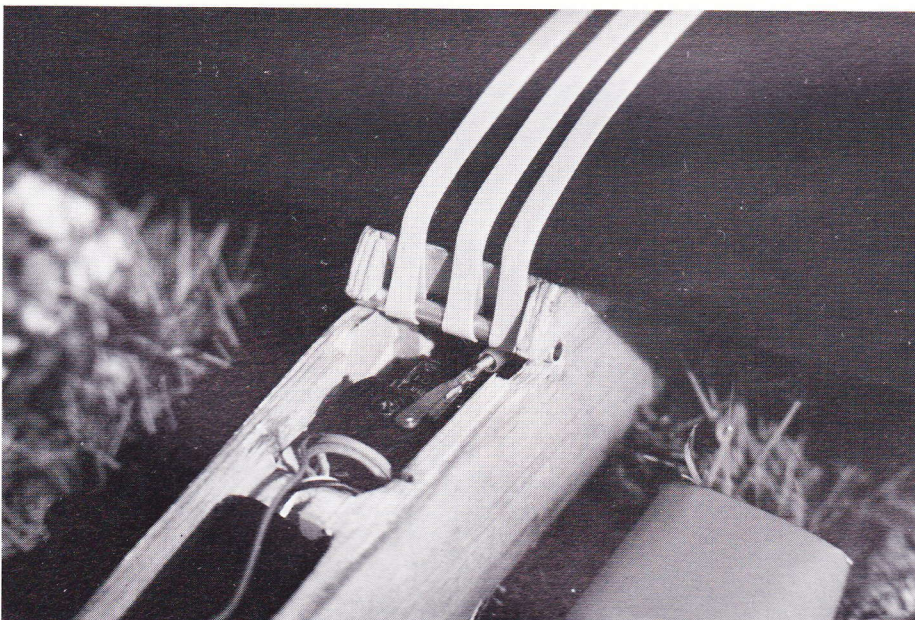
Krop og hale

På min model er kroppen en lang, slank, velformet sag med nogle dejlige runde former. Men ellers vil jeg lade det være op til den enkelte, hvordan hun øøh, den skal se ud.

Ved at bruge 10 x 10 mm balsa-trekantlister i forkroppens og 5 x 5 mm i bagkroppens hjørner kan man høvle af hjørnerne, så kroppen bliver pæn rund/oval. For at opnå god styrke kan den færdige krop beklædes med glasfiber som beskrevet i MfN 2/94. Jeg har benyttet 160 g/m² glasvæv, hvilket har gjort kroppen hamrende stærk, men også 70 g tungere – brug en lettere glasfiber!

Den almindeligt brugte samling af vinge og krop med elastik-holdepinde, der stikker ud af kroppen, har irriteret mig. Ikke bare ser det dumt ud; det giver også unødigt luftmodstand. Man kan selvfølgelig bolte vingen på, men dels er det svært at få det til at holde, og dels mener jeg, at det er en fordel, at krop og vinge kan give sig lidt i forhold til hinanden ved en ublid landing.

Vingemonteringen: Elastikkerne sidder på alurør, der skubbes ind i to slidser i kropssiderne.



Jeg har derfor samlet krop og vinge med elastikker, der sidder på 5 mm alurør indenfor kroppen. I cockpittet skubbes røret ind i slidser i kropssiderne (forstærket med 1,5 mm krydsfiner). En 3 mm pianotråd sættes ind i røret og bruges til at trække i, når vingen af- og påmonteres.

Haleplan, finne og sideror er som på andre 2m-svævere opbygget af 10 x 5 og 3 x 5 mm balsalister. Det ville nok forbedre modellens præstationer, hvis man byggede disse dele med et symmetrisk profil. Indstillingsvinklen mellem hoved- og haleplan er ca. 1 grad.

Trim af Sputnik

Tyngdepunktet på min model ligger 95 mm bag vingens forkant. Højderoret slår 10 mm op og ned. Krængerorene bevæger sig 8 mm op og 5 mm ned, men sideroret kører 35 mm til hver side. Ved at flytte krængerorenes rorhorn helt frem til hængselslinien opnås denne differentiering – endnu større differentiering var ønskelig.

Højstartkrogen er placeret lige under tyngdepunktet, så for at sikre mod »for tidlig udløsning« er den bøjet opad. Det er dog sikrere at anbringe krogen 1 cm længere fremme.

Flyvning

Flyvning med modellen er problemløs. Der er en hurtigere styrerespons end på siderorsmodeller, men også noget mindre egenstabilitet (mindre V-form), så den skal i højere grad styres. Godmodige stall-egenskaber. Meget bedre glidetale!

I vindstille opnår Sputnik'en – trods sit navn – knap så stor højde i starten og kan være vanskelig at lande på grund af det hurtige, flade glid. Når det blæser, går den bedre op mod vinden og er lettere at lande, idet krængerorene styrer bedre gennem turbulenserne ved jorden. Og det blæser jo altid, når der er 2m konkurrencer!

Min model vejer flyveklar 925 g, hvilket takket være planarealet på 20 dm² giver en planbelastning på kun 19 g/dm². Jeg har prøvet at flyve med 300 g ballast ombord, og så er der virkelig god fart på raketten.

Modelsvæveflyvning i fremtiden

2m-klassen har vundet stor popularitet her i landet og er særdeles velegnet for begyndere. Dette skyldes, at den – i modsætning til F3B-klassen – er billig og teknisk ukompliceret. I længden bliver man dog træt af disse modellers manglende ydeevne. Springet til F3B er for stort (dyrt), og folk dropper modelsvæveflyvning.

Jeg vil slå til lyd for, at vi skaber en ny klasse mellem 2m og F3B. Et udgangspunkt kunne være, at der flyves efter de gældende F3B-regler, men med begrænsninger på modellen. Fx kunne flapsfunktioner og formstøbte vinger forbydes. Dette ville gøre det muligt at anvende byggesætsmodeller til en rimelig pris. Endvidere ville denne nye klasse kunne fungere som springbræt til F3B – debat ønskes!

Elektro »Hercules« i skum

I vores ny serie »MIN MODEL« viste vi i nr. 5/94 et billede af en C-130 Hercules fra Jørgen Nielsen, Vestervig.

Jørgen har efterfølgende indsendt en byggebeskrivelse og tegninger af denne model, og han fortæller her, hvordan han byggede sin »Hercules«.

Måske kan dette være et oplæg til et kommende vinterprojekt, og vi bringer derfor Jørgen Niensens tegninger på det indhæftede tegningsark i midten af bladet.

Byggemetoden med skum er rimelig enkel og hurtig. Der kan selvfølgelig laves andre fly, f.eks. B-17 (flyvende fæstning) og B-24 Liberator, eller hvad med en 6-motoret B-36. Mulighederne er næsten uendelige. Mit valg blev en »Hercules«.

Der blev fremstillet en rå tegning fra et billede, jeg fandt i et gammelt tidsskrift. Så blev der indkøbt et par plader 75 mm flamingo på 120 x 60 cm. Herefter blev der skåret nogle skabeloner ud i 1,5 mm krydsfiner, som blev tilsølet i Cyanolim, for at varmetråden ikke skulle brænde i krydsfineren. Dernæst skar jeg med en varmetråd i flamingoen efter skabelonerne.

Hercules'en består af 20 stykker flamingo (se figur 1 på tegningsarket), som er limet sammen med Polyurethanlim på følgende måde:

Kroppen

Det første, jeg fremstillede, var kroppen. De tre skaller nr. 3 (se fig. 1) blev limet sammen, og der brugte jeg de indvendige skaller (se fig. 2) til at støtte røret med indvendig. Udvendig blev der monteret nogle elastikbånd. Den bagerste del af kroppen – skallerne nr. 4, 5 og 6 – blev derefter limet sammen. Til at holde delene sammen brugte jeg her nogle nåle og elastikbånd, medens limen tørrede.

Da for- og bagkrop var blevet tørre, blev enderne tilpasset til hinanden og derefter limet sammen. For at delene ikke skulle skride fra hinanden, blev der også her brugt nåle.

Delene nr. 1 og 2 er to stykker 75 mm flamingoplade, der er limet på og derefter skåret groft til med en kniv.

Efterfølgende fik hele kroppen en tur af slibeklods, og der blev blandet noget tapetklister og gjort klar til at klistre brunt indpakkingspapir på kroppen.

Det skal lige nævnes, at jeg i hele kroppens længde på over- og undersiden har forstærket med glasfiberbånd (det samme, som malerne bruger, når de spartler imellem to gipsplader).

Først blev hele kroppen smurt ind i lim, og glasfiberbåndet blev lagt på, og derefter blev der lagt brunt papir på kroppen, som efterfølgende blev sat til tørre.

Haleplanet (nr. 9) blev herefter smurt ind i tapetklister, for- og bagkant blev forstærket med glasfiberbånd, og derefter

blev det beklædt med brunt papir. Den samme fremgangsmåde blev benyttet til siderorsfinnen (nr. 7 og 8).

Da kroppen, haleplanet og siderorsfinnen var tørre, blev der mærket op, hvor siderorsfinnen og haleplanet skulle sidde. Det brune papir blev fjernet, hvor de skulle monteres.

Siderorsfinnen var hurtigt monteret med Polyurethanlim. Haleplanet blev først skåret igennem på langs; så havde jeg højderorene. Dernæst blev der i kroppen monteret en tværgående fyrretræsliste (5x10x770 mm) igennem halen, hvorpå jeg limede haleplanet. Det gav en god stivhed i haleplanet.

Hjulkasserne (landemederne nr. 11) og vingesadlen (nr. 10) blev ved samme lejlighed limet på.

Vingen

Først blev vingekernerne nr. 12 og 13 limet sammen, og derefter blev der med en loddekolbe brændt en rille i hele vingens længde til en hovedliste, som er en 5x10 mm fyrreliste, som blev limet i med Polyurethanlim. Derefter blev der brændt riller til krængerorskablerne (det er nødvendigt, at der skæres lidt i hovedlisterne for at få kablerne forbi), hvorefter der

lægges en lille kile i, hvor kablerne ender. Der blev fyldt lidt Polyurethanlim i rillerne. Krængerorskablerne blev lagt ned i limen, og dernæst blev der lagt et stykke plastic over; det hele fik så lov til at tørre.

Efterfølgende brændte jeg riller til ledningsnettet (se fig. 3). Dette blev også limet i med Polyurethanlim.

Da alle ledninger var blevet tørre, skar jeg overskydende limrester væk. De steder, hvor der manglede noget fyld, brugte jeg spartelmasse (den super lette). Da spartelmassen var blevet tør, pudsede jeg vingen. De steder, hvor jeg havde skåret i hovedlisten, blev den forstærket med et lag epoxyvædet glasfiber på oversiden. Når epoxyen er tør, kan man smøre tapetklister på vingen.

Vingen er ligeledes forstærket med glasfiberbånd på for- og bagkant samt midt på vingen, hvor nylonboltene skal monteres.

Så kan man beklæde vingen med brunt papir. Når den skal tørre, skal den ligge på et fuldstændig plant underlag, da vingen ellers kan vride sig.

Da tapetklisteret var tørt, skar jeg krængerorene ud og sleb deres forkanter i 45 graders smig og limede derefter brunt papir på, hvor flamingoen var synlig. Efter det monterede jeg servoen midt under vingen. Jeg brugte en standard servo, men man kan i stedet montere to små servoer, én i hver vingehalvdel. Så monterede jeg inderkablerne og satte krængerorene på med hængselstape.

Det store byggearbejde er ved at være slut. Endnu mangler montering af ror og så et ganske betydeligt malerarbejde.



Motorgondolerne

Motorgondolerne har jeg fremstillet af 3 mm og 5 mm balsa samt noget 3 mm krydsfiner og et par filmdåser.

Jeg lavede først 4 spanter A (se fig. 4) i 3 mm krydsfiner og spanterne B i 3 mm balsa. Derefter skar jeg otte sidestykker ud af et stykke 3 mm balsaplade, hvorpå jeg monterede trekantlister (se fig. 4). Spanterne blev pålimet, hvorefter modsatte sidestykke blev limet på. Top og bund i 5 mm balsa blev derefter pålimet.

Så kom turen til de to filmdåser. De blev skåret igennem på langs, så man har 4 halvdele. Bunden blev skåret af, og skallerne blev limet på med Araldit. Der blev så et dejligt stort luftindtag.

Efterfølgende blev motorgondolerne pudset. Inden de blev limet på vingen, fik det et lag 49 g/m² glasfibervæv (spar på epoxyen, den vejer).

En 8 mm balsaring blev monteret som front.

Motorgondolerne er pålimet vingen med Polyurethanlim med 0 grader side-træk og 0 grader nedadtræk.

Maling af modellen blev udført med spraymaling, hvid, brun og sort.

Hvilke farver det originale Hercules fly er malet i – især U.S. Coast Guard's versioner – vides ikke, da jeg ikke har kunnet fremskaffe farvefotos af flyet.

Montering

Inde i kroppen er højderorsservoen monteret på en flamingoklods lige bag vingen. Et trækabel går til højderorets rorhorn. De to højderor er forbundet via et stykke 2 mm pianotråd bukket i et »U«. Trækablet er støttet flere steder for at undgå slør. Servoen er en almindelig standard servo. Modtageren, fartregulatoren og motorakkuen er placeret i bunden af kroppen på et stykke krydsfiner, hvorpå der er limet et stykke velcrobånd (amerikansk lynlås).

På RC-udstyret monteres modparten af velcrobåndet.

Vingen er monteret med tre nylonbolte. Selve møtrikkerne er indlimet imellem to stykker 20 mm balsa.

Motorinstallationen sker via en lille lem på undersiden af motorgondolerne (*husk* at lodde et stykke kondensator på hver motor for at undgå radioforstyrrelser).

Som stikforbindelser imellem motorerne-fartregulator og fartregulator-motorrækken bruger jeg de grønne Multiplex Guld stik, som efter min mening er noget af det bedste på markedet til under 35 Ampere's brug.

Propellerne, som min Hercules er monteret med, er nogle legetøjs-propeller, som – så vidt jeg ved – kun kan købes hos El-Teknik i Frederikshavn. Propellerne skal trykkes på motorakslerne.



Modellens data

Spændvidde:	189 cm.
Længde:	140 cm.
Vægt:	2100 gram
Motorer:	4 stk. Speed 400 7,2 V m/statorring.
Celleantal:	8 stk. 1700 m/AH
Vingeprofil	205 Eppler
Funktioner:	Højderor, krængeror, motordrossel
Fartregulator:	ca. 35 Ampere, kontinuerlig

Vingens indstillingsvinkel blev sat til at være 3 grader. Der blev skåret nogle skabeloner i krydsfiner, som blev monteret på vingesadlens sider, og med en varme-tråd skar jeg ud til vingerne.

Lidt økonomi

Materialepriser	ca. kr. 300
4 stk. motorer	kr. 220
4 stk. propeller	kr. 60
4 stk. kondensatorer	kr. 20
4 stk. statorringe	kr. 120

Indflyvning

Modellen var færdig lørdag den 2. juli og skulle med til træffet i Viborg den 3. juli.

Da Hercules'n skulle i luften, ville det ene krængeror ikke køre ordentligt. Dette blev klaret på stedet. Testpiloten, Keld Ørum Jensen, overtog senderen, og modellen blev kastet af andenpiloten Erik Dahl Christensen.

Modellen blev med et kraftigt kast sendt afsted mod den solbeskinnede himmel, og den fløj. Den blev trimmet lidt både på højde og krængeror.

Motorerne og propellerne trak utroligt godt. Hercules'n så meget skalarigtig ud i luften. Når modellen er i luften, kan der drosles ned til under halv gas. Landingen gik smertefrit, og den flyver meget stabilt selv på tre motorer.

Efter ca. 30 flyvninger er den nu blevet testet for, hvor meget den kan holde til: loop, rul og rygflyvning, og selv efter et kraftigt dyk er jeg sikker på, at den nok skal holde.

Efter de første flyvninger fandt jeg ud af, at fartregulatoren og batterierne var meget varme, så der blev skåret et luftindtag i fronten på undersiden og et luftudgangs-hul i bagkroppen.

Til sidst vil jeg takke alle, der har hjulpet med projektet. El-teknik i Frederikshavn har også været til stor hjælp, blandt andet med propellerne, fartregulator, akkuer og andre ting.

Focke Wulf



FW 190 D

Semiskalamodel af Kurt Tanks genistreg udviklet, tegnet og fortalt af Lars Pilegaard, der her afrunder sin serie om WW-2 jagerfly.

Da »rigets« forsvaret mangler på ressourcer kaldte på nye, prisbillige og effektive jagerkonstruktioner, begår chefkonstruktøren ved Focke Wulf, Kurt Tank, sit livs største genistreg ved blot at udskifte FW 190's luftkølede stjernemotor med en vandkølet, 12-cylindret V-motor.

Noget sådant var sket før på andre fly; men hvor man ud fra traditionel tænkning nu skulle have snævret næsen ind på flyet og have forsynet vingerne med et par forsvarlige kølere, reviderer Kurt sit design ud fra det hæderkronede modelflyverprincip: Gør det simpelt!

Kurt Tank fastholder flyets runde næse, men forlænger den fremad og bruger den ledige plads omkring V-motoren til en ringformet køler; men den forlængede næse bagtil opvejes ikke af en større finne, men ved indsætning af et forlængerstykke i kroppen lige foran haleplanet.

Enhver økonom må klappe i hænderne, for dels kan man nøjes med meget små ændringer ved samlebandet, og dels kan gamle »kortnæser« konverteres.

For piloterne betyder det nye design lav luftmodstand og dermed høj fart med forholdsvis få hestekræfter, og en »D«-model klarer således fra 685 til 772 km/t afhængig af motor- og kompressortype med så beskeden en forøget ydelse som fra 2.060 til 2.240 hk, hvor f.eks. Tempesten for fuld boost er oppe på 3.000 hk.

Hvad de allierede piloter så mente om det? – ja, hør her, hvad vor helt i JFE betroede sin dagbog:

»Den var en frygtelig modstander. Dens almindelige præstationer satte den i klasse med Tempesten og gav den udtalt overlegenhed overfor de amerikanske Mustangs, Lightnings og Thunderbolts samt vore egne Spitfire XIV«.

Modelvalg, målgruppe og motorkraft

Valget af den langnæsede FW 190 som repræsentant for jagere med rund næse var næsten indlysende, da den af alle jagere giver de mest harmoniske proportioner i modelstørrelse med glimrende flyveegenskaber til følge.

Modellens målgruppe og behov for motorkraft er som ved Mustangen.

Modellens data:

Spændvidde	1.390 mm
Længde	1.170 mm
Vægt u. brændstof	2.060 g
Motor	O.S. 48 Surpass
Propel	12 x 6 tommer
Tank	250 ccm
Radio	4 kanaler

Materialer og indkøbssteder

Som ved Mustangen (se MFN nr. 2/94 side 32) bortset fra alu-spinneren, der denne gang er købt hos Silverstar.

Tegning og byggevejledning

Tegningen viser kun grundformen til type »D« (Kurt Tanks tredje langnæsede), da det i denne sammenhæng vil blive alt for omfattende at komme ind på alle 16 varianter, og da forskellene i det ydre hovedsageligt ses på luftindtagets størrelse og placering samt på antallet af geværer, er det manglende til at gennemskue også uden min hjælp.

Kropstegningen er af pladshensyn givet i halv byggestørrelse, mens løsdele, haleplan og finne er vist i 1:1.

Da vingen er identisk med Mustangens, og vingetippen er trykt på dennes tegning med stiplede linie, er vingetegningen af økonomiske grunde ikke genoptrykt (medfulgte indhæftet i MFN nr. 2/94).

Af samme årsag vil der i det efterfølgende også blive henvist til både Tempest-tegningerne (indhæftet i MFN nr. 6/93) og til Mustang-tegningerne, hvor det er muligt.

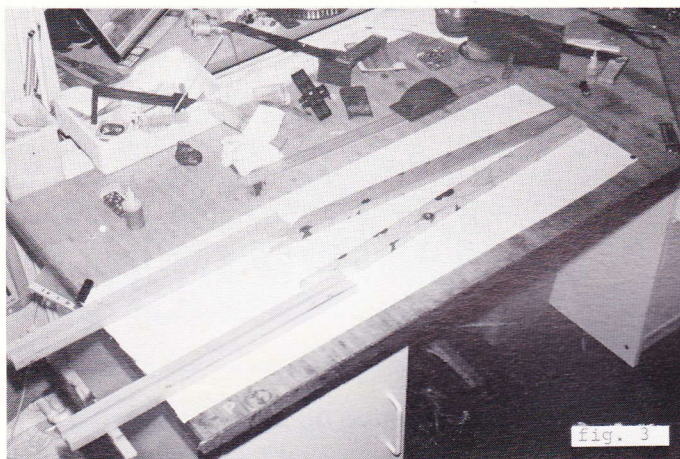
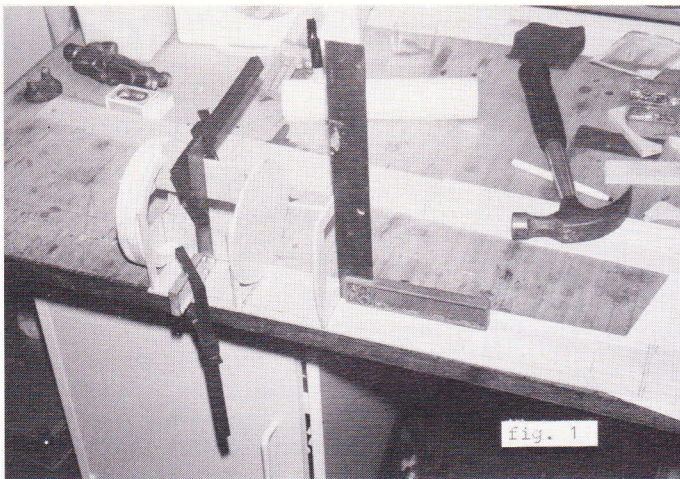
Om tegningen i øvrigt kan oplyses, at den er skabt ud fra treplanstegningen til min FW-artikel i MFN nr. 1/86 efter de omtalte principper i artiklen om Mustangen.

Bygning af vinge, haleplan, finne, ror og understel

Se vejledningen og tegning til Mustang, og ryk højre krængerorsbeslag 10 mm nærmere centerlinien.

Hvad angår fremstillingen og fastgørelsen af understel: se Tempest-tegningen.

Husk som ved Mustangen at afstemme



vægten af balsa til haleplan og finne med valg af motor.

Bygning af kroppen

Principperne følger de to foregående modeller, men med den forskel, at hvor kroppen spidsede både i form foran og bagved vingen på disse, er kropssiderne på Focke Wulfen parallelle foran vingen og spidser ind bagtil allerede fra vingens forkant.

Byggearbejdet starter med udskæring og samling af hele B-sektionen samt udskæring af F1, F4a, kropssider og double-re.

Når B-sektionen er færdig, fastlimes den og F1 til den ene kropsside med epoxy under anvendelse af støttepinde og vinkler (fig. 1).

Vend skroget, og fastlim den anden side, idet du nu også bruger en vinkel ved haleenden til sikring af parallel anbringelse af de 2 kropssider (fig. 2).

Sæt hjælpelister på bordet som vist på fig. 3, og anbring modellen i beddingen (fig. 4).

Nu skal kropssiderne bøjes ind til B-sektionen, og for at undgå sprængninger opvarmes balsaen med en varmepistol og presses forsigtigt på plads. Hold balsaen på plads, til den er afkølet, og fastlim med epoxy.

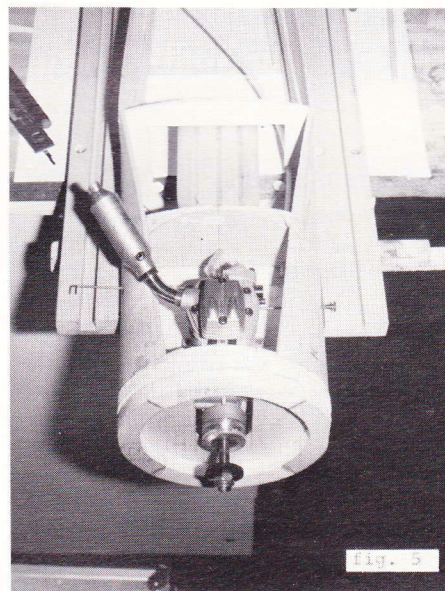
Herefter anbringes motor, tank og gas-træk, og bunden under tank og motor beklædes med 3 mm balsastrimler, gerne mens motoren sidder i, så du løbende

kan tilpasse diverse huller netop til din motor (fig. 5).

Bagkroppens underside fastgøres herefter med hjørnelister, halehjul og siderorstræk.

Modsat de foregående modeller er der ikke plads til en dobbelt kuglelink inde i kroppen, hvorfor halehjulsunderstellet forsynes med en hammel, så tilkopling af træk sker uden for kroppen.

Hamlen er på min model lavet ved fastlodning af en stump 3 mm messingrør, der er klemmt fladt i enderne.



Vingemontering

Udskær vingesadlen, sæt byggebordet i vater, og brug som ved de foregående modeller vaterpas, vinkler og sandpapir, indtil vingens underside er i vater målt parallelt med kroppens længdeakse, og vingetipperne har samme højde over bordpladen og samme afstand til halen.

Kroppens overside

Vend modellen, og rejs alle resterende spanter, de langsgående vægge i motorrummets øvre del og »hattehylden« bag pilotsædet (fig. 6).

Tildan den første 2 mm topplade til bagkroppens overside, så den holder samme som overkanten af F5, F6 og F7.

Fastlim derefter pladen med en støtteklods ned til »hattehylden« samt de første strimler af 2 mm balsaplade.

Sæt bagplade i cockpittet mellem rygpladen og »hattehylden«, og beklæd færdig. De nederste strimler kan laves i fuld længde, blot der laves, hvad damerne kalder et »brystindsnit« ved F1, som det lige kan ses over luftindtaget på fig. 7.

Afslut beklædningsarbejdet med fastlimning af toppladens sidste 2 lag 2 mm balsa bag cockpittet og toppladen mellem cockpit og motorrum.

Herefter laves låg over motorrummet, og kroppen pudses færdig og forsynes med køleklapper af kileslebet 5 mm balsa, ligesom det er tid til at genskabe de aktuelle forbilledes geværmontering foran canopyet.

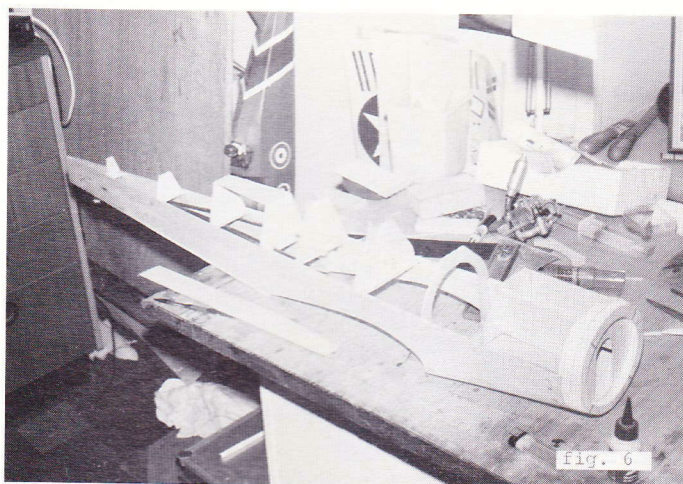


Fig. 6



Fig. 7

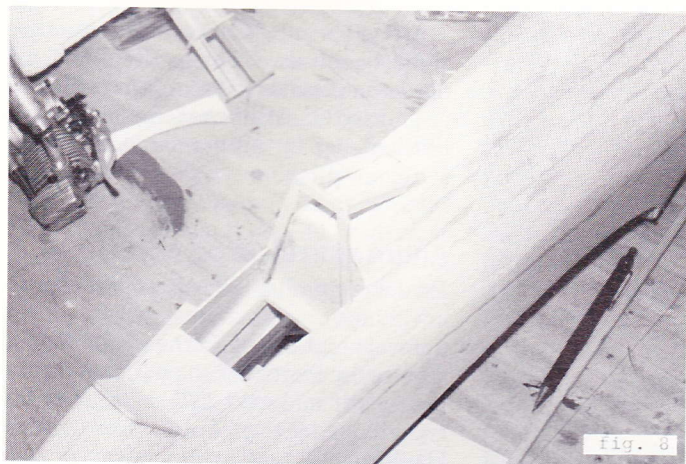


Fig. 8

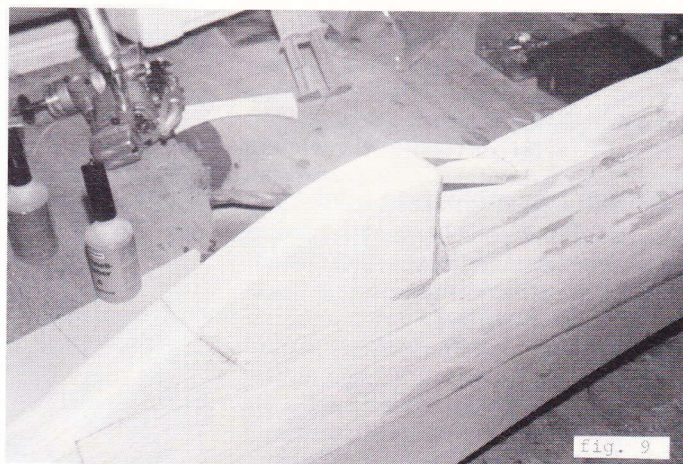


Fig. 9



Fig. 10

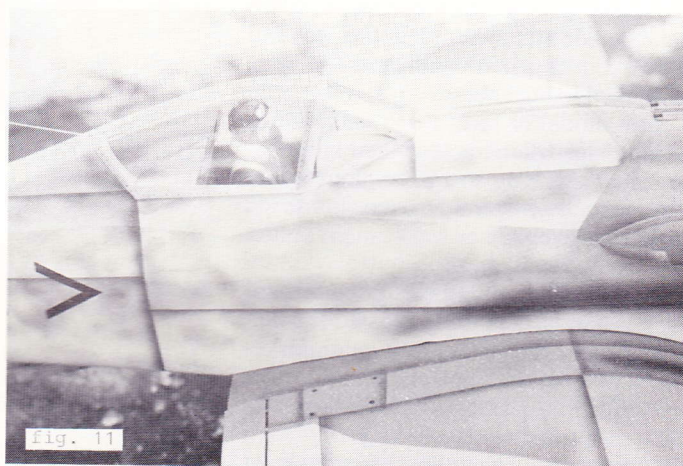


Fig. 11

Canopy

Canopyet laves af samme materiale og efter samme metode som til Mustangen.

Fastlim krydsfinersrammen C1, og byg forrammen op med 5 x 2 mm balsalister (fig. 8).

Lav en »klods« af 3 mm balsa i siderne og 5 mm på toppen, og slib runding, så »klodsens« går glat over i både den skarpkantede forramme og den rundede topplade bagtil (fig. 9).

Fat dit plastic, din varmepistol og din hjælper, og med et hyl og et skrig – en af jer brænder fingrene – er du 10 minutter senere ved fig. 10.

Når modellen er beklædt, cockpitet er udstyret med pilot, instrumenter, sigte og panserryglæn, fastlimes glasset og

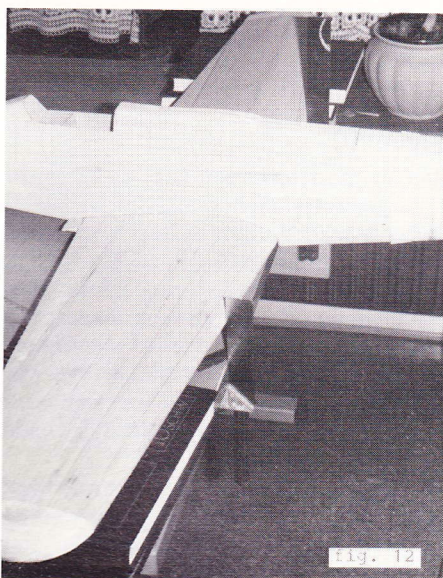


Fig. 12

monteres udvendigt med strimler af selvklæbende folie, der males sammen med resten af modellen (fig. 11).

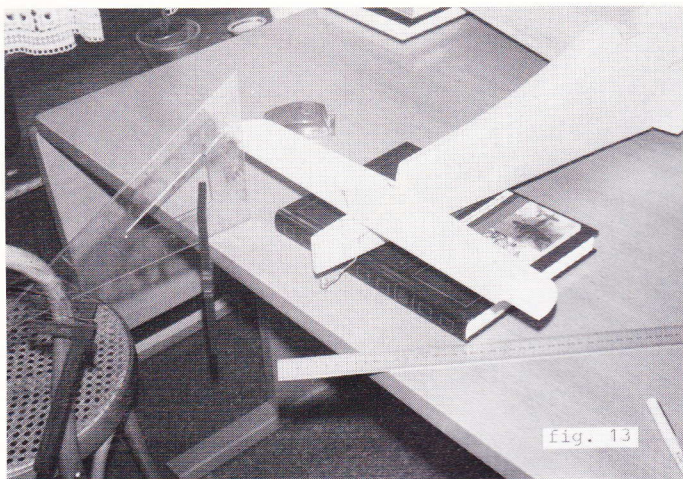
Montering af haleplan og finne

Haleplanet skal monteres, så det flugter med undersiden af vingen.

Spænd et par vinkler på byggebordet, og anbring modellen på et par bøger, så vingetipperne har samme afstand til bordpladen/bordkanten (fig. 12), hvorved modellen samtidig ligger vandret med kroppens længdeakse vinkelret på bordet.

Mål med vinkel og lineal, indtil haleplanet er vandret og i flugt med bordkanten (fig. 13), og lim fast.

Anbring højderorstrækket, og gør færdig med finne og diverse klodser. Denne



opbygning sikrer en stærk og strømliniet overgang mellem krop og finne og giver på originalen plads til halehjulshejset samt haleplanets trimmotor.

Beklædning, maling og pynt

Min model er behandlet med lak, papir og talkum før montering af skalaudstødninger lavet af udfilet fyrretræ og strimler af 0,8 mm krydsfiner.

Modellen er herefter malet i »splinter-camouflage«, hvilket vil sige et savtakket 2-farvet mønster set oppefra, og hvad jeg kalder salamander-mønster på kropssiderne.

Afhængigt af tid og sted kan et sådant salamander-mønster indeholde fra 2 til 23 farver, så der er mulighed for at få ryddet ud i sjatterne.

Min model er lavet i den almindelige camouflage fra marts 1945 med kun lysegrå, mørkegrå og sortgrå. Spinneren er sort med hvid spiral, og mærkerne på vingernes overside er hvide, mens resten er sorte.

Alle farver er Simprop polyurethan-lack i standardblanding bortset fra den sortgrå, der er blandet af 4 dele mørkegrå, 2 dele sort og 2 dele mørkeblå.

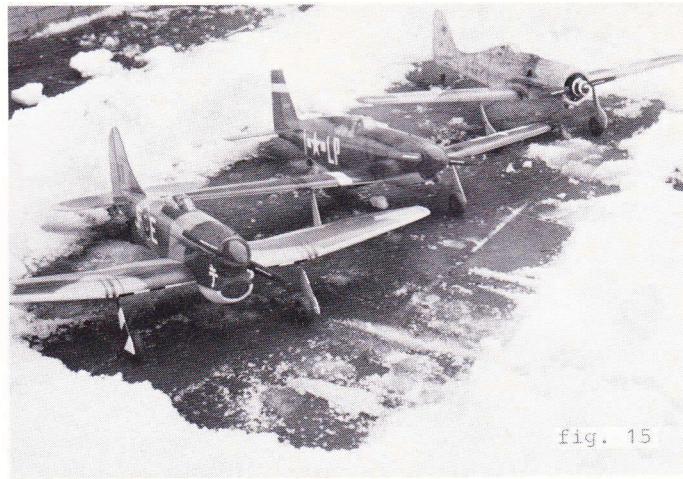
Da jeg for en gangs skyld var i god tid, blev alt sprøjtemalet.

Den grundlæggende camouflage er påsprøjtet ufortyndet med en almindelig sprøjtepistol. Salamander-mønsteret, hjulbrønde, mærker og spinner er sprøjtet med en »single action« airbrush i blandingen 1 del fortynder til 2 dele maling.

Panelstriber og effekter er lavet med sort maling fortyndet 1:1 i en »double action« sprøjte. Det giver specielt på den lyse underside alt for mørke panelstriber, men det hjælper mine delvist farveblinde øjne til at se modellen højt på en diset himmel (fig. 14).

Slutmontering og tyngdepunkt

Som på Mustangen og med følgende rorudslag:
sideror: +/- 30 mm målt på bredeste sted
højderor: +/- 12 mm
krængeror: 8 mm op og 4 mm ned



Modellen var derefter 100% retningsstabil, og selv ikke i det hurtigste dyk skal der anvendes dykror for at få modellen til at gå lige. Ganske behageligt, men også lidt kedeligt for piloter, der kan lide at styre.

Andre størrelser og typer

En del piloter har udtrykt, at modellerne er vel små.

Javel – det er udgifterne også; men vil du ofre lidt mere, så køb en 10 ccm firtakter, øg alle mål med 20%, og brug 1 mm tykkere plader til alt bortset fra vingebeklædningen og motorfundamentet, hvor du fortsat anvender 2 mm balsa og 5 mm krydsfiner.

Med hensyn til andre typer, så følger du anvisningerne i sidste afsnit af Mustang-artiklen, og så er himlen ellers åben for flere års byggearbejde.

En kortnæset FW 190 er oplagt og lige så Tempest II og Sea Fury, og nærliggende er også Fokker D-21 der var forbillede for både FW 190 og Zero, og endelig kan du uden store problemer genskabe den amerikanske Corsair, idet jeg allerede i MFN nr. 4/86 beskrev, hvordan man laver en Kobra-vinge med knæk. Blot skal du nu, hvor modellen bliver større og tungere, forstærke knækket med 5 cm brede glasbånd.

Mulighederne er utallige, men ikke uopnåelige, for konstruktion af WW-2 jagere er mere håndværk end videnskab, og som jeg sagde i den indledende billedtekst i nummer 5/93: »Forskellen er ens og principperne de samme« (fig. 15).

Her slutter jeg så i denne omgang for at arbejde videre med nogle projekter, der næppe har almen interesse i tegningsform, og jeg håber så, at andre vil tage over og præsentere deres specialer på midtersiderne.

Det betyder selvfølgelig ikke, at min telefon er lukket for spørgsmål, og som sædvanligt vil jeg gerne have et foto også af dine jagere.

Lars Pilegaard
Teglmarken 65
8800 Viborg
Tlf. 86 61 59 51



Flyvning

Der er modelmæssigt intet at tilføje til mine tre forudgående artikler, og skalflyvning med Wulfen er beskrevet i den tidligere omtalte artikel i nr. 1/86.

Efter første tur var rorene på min model trimmet med en anelse krængeror til venstre og en anelse dykror; men da jeg vidste, at modellen var pinligt lige, var det for mig tegn på, at venstre krængeror stod en anelse nedad og derved gav både krængning og flapsvirkning.

Krængeroret blev derfor løftet, hvad der svarer til 1/2 omgang på linken, og med trimknapperne i neutral blev der foretaget en ny flyvning.

Jubilæumsstævnet på Egeskov:

Ca. 18 fritflyvere og veteranmodelflyvere var mødt frem med modeller for at deltage i dette arrangement, som havde godt vejr om lørdagen, hvor jeg var til stede.

Programmet var meget tætpakket, så vi fik i alt 15 minutter til at demonstrere vores måde at dyrke modelflyvning på! Vi kunne dog godt have fået lidt mere tid sidst på dagen, men da var de fleste mest optaget af den kommende middag, som i øvrigt viste sig at være fremragende i det opstillede »forsamlingshus« af træ.

Det var mit indtryk, at arrangørerne havde gjort et godt stykke arbejde, tingene fungerede, dog kunne vi godt have brugt et bedre udstillingstelt.

Jeg var personlig meget imponeret af:

- F3B svævemodellerne og deres piloter. Modellerne skød til vejrs i højstarten og BUNTEDE sig til enorm højde. Og hvor kunne de flyve stærkt! De var bygget efter de mest moderne principper med kulfiberbjælker og glasfiberskaller. På profilfronten eksperimenteres der meget, da modellerne skal kunne flyve både meget stærkt og meget langsomt.

- En elektrosvæver, der kunne accelerere og stige, så de fleste FIC gassere formentlig ikke kan være med. Elektromotoren, der trak en fældbar propel, kunne startes og stoppes over fjernstyringen. Måske kunne disse motorer og principper finde anvendelse inden for fritflyvning.

- En modelturbinemotor, opbygget som en rigtig jetmotor. Over 80.000 omdr./min. og med en trykkraft på over tre kilo. Motoren var indbygget i en lidt interimistisk deltamodel, men lyden, kære venner, fuldstændig som en rigtig jetmotor. Det var ligesom at høre en F-84 i virkeligheden, når modellen fløj forbi. De tekniske udfordringer i et sådant motorprojekt afvinger hos mig den største respekt, og jeg glæder mig til at høre nærmere igennem Modelflyve Nyt.

Jeg kørte hjem om aftenen efter den lækre buffet, så jeg ved ikke, hvordan det gik om søndagen ... her i Ellund regnede og blæste det det meste af dagen ... desværre.

Jørgen Korsgaard

DM 1994 på Egeskovs marker

Vejrudsigten til dette års DM, som for første gang nogensinde skulle afvikles på godset Egeskovs marker på Fyn, var elendig.

Lørdag var der kraftig vind og regnbyger, og det blev efter nogen vaklen besluttet at udsætte stævnet til søndag morgen.

Søndag morgen kl. 05.45 var folk ude på startstedet i totalt mørke, nogen vind og regn. Vinden var dog ikke så kraftig som om lørdagen, så 1. periode startede kl. 07.15 og med 120 sekunders max, der lige passede til pladsen. Vinden tog dog til i løbet af formiddagen, solen kiggede frem i korte perioder, men et par kraftige byger gjorde sit til, at konkurrencen stoppede efter 4. periode.

Henning Nyhegn og Steen Agner havde kørt bussen ind på stubmarken i nærheden af landingsstedet for de fleste modeller og kunne så lunt og godt dirigere hjemhentningen over walkierne.

Deltagerantallet var rimeligt, og i FIB blev man ved at maxe, så denne klasse sluttede uden rigtig vinder (joint champions!?)

Der skal lyde en stor tak til Erik Knudsen, der havde sørget for at reservere Ringe vandrerhjem til indkvartering i næsten luksuriøse omgivelser og varme ... og til meget rimelige priser. Tauloverne overnattede dog i et spøgelsesløst rum på godset!

JK

Resultater:

1. Martin Klein 24 sek.

FIH junior

1. Michael Ernst 167 sek.

F1A junior

1. Martin Klein 148 sek.

Chuckglider

1. Michael Ernst 183 sek.

2. Hans J. Larsen 117 sek.

3. Hugo Ernst 60 sek.

4. Thomas Røjgaard 33 sek.

FIH senior:

1. Hugo Ernst 353 sek.

2. Thomas Røjgaard 277 sek.

3. Erik Knudsen 247 sek.

4. Martin Vennevold 193 sek.

F1A senior:

1. Allan Ternhøj 480 sek.

2. Kjeld Kristiansen 464 sek.

3. Ulrik S. Hansen 455 sek.

4. Jes Nyhegn 441 sek.

5. Bo Nyhegn 368 sek.

FIB

1. Frank Dahlin 360 sek.

1. Bjarne Jørgensen 360 sek.

1. Jens B. Kristensen 360 sek.

POITOU 1994

19.-20. august

Undertegnede deltog i denne berømte konkurrence for første gang nogensinde, og det blev en række skønne oplevelser samt en længsel efter at komme derned igen. Klimaet, maden, vinen, landskaberne, chateau'erne, stemningen og kammeratskabet i og udenfor konkurrencen ... og endelig at man kom i fly-off.

Om fredagen blev der fløjet FIB og FIC, Tom Oxager i power og jeg i Wakefield som de eneste fra DEN denne dag. Solskin og en hel del vind, så modellerne kom meget langt på maxerne. Heldigvis havde Henning Nyhegn, der var kørt helt alene derned, sin motorcykel med og gjorde en stor indsats for at bringe modellerne hjem til startlinien igen. I tredje periode fik Tom startet sin flotte gasser lidt forkert, så tiden blev kun 154 sekunder, og da modellen samtidig havarede temmelig stærkt i en medvindslanding i en af de berømte/berygtede solsikkemarker, stoppede Tom sin flyvning og satte sig bag på Hennings motorcykel for at hjælpe med at hente mine modeller hjem.

Jeg fik en række gode flyvninger med masser af termik. I en af flyvningerne foldede propellen forkert i termikturbulensen, men termikken var god nok til en sikker max. På grund af blæsten og op- og nedvinde var der kun fem mand ud af det 50 mand store FIB felt til fly-offet, heriblandt jeg!

Fire mand klarede 5-min. maxen - og så jeg! Til 7-min. starten var der stadig en hel del vind, jeg sprængte en motor, de andre fløj, og jeg skiftede motor! Heldigvis var der stadig termik til mig, da jeg var klar igen, men jeg glemte linen til kurveklappen, så jeg endte i ret lav højde, men i god luft.

Tre mand klarede de syv minutter, Lovato, ITA, og jeg, mens Zeri, HOL, fik sin flyvning godkendt efter en lang og interessant diskussion. Tidtagerne mente ikke at kunne se modellen helt i syv minutter ...

10-min. fly-off næste morgen lige før F1A konkurrencen. Det regnede med meget fin støvregn, det var overskyet og vinden temmelig svag. Jeg fløj lidt efter de andre, da jeg måtte skifte motor, men jeg havde ikke det rigtige fly-off trim - stor åbne kurver - så jeg endte på trediepladsen med 324 sekunder, mens Zeri fik 390 og Lovato 346. Men jeg var nu meget lykkelig alligevel!

Lørdag efter FIB fly-offet blev der fløjet F1A med tre danskere i feltet. Henning Nyhegn, Peter Buchwald og Anders Korsgaard. Hele dagen var der meget svag vind, og det hele foregik i nærheden og på startlinien, så der var heller ingen hjemhentningsproblemer. Til gengæld havde Anders problemer med at løbe sin model op, da vinden skiftede hele tiden.

Han måtte nøjes med fire maxer og tre beskedne tider. Det gik op og ned for Henning, mens Peter kun droppede én start med sin model, der havde sit eget zoomtrim!

Der var 15 i fly-off, 12 mand gik videre til 7-min., og 7 klarede det. I den næste start var der faktisk ikke mere termik, så det blev trim og udgangshøjde, der afgjorde sagen. Makarov vandt foran Helmut Fuss fra Østrig, som fløj med en non-bunt model. Kun Makarov fik over fire minutter.

Det var interessant, at en fransk juniorkvinde, Amerine Drapeau, blev nr. 8.

Stævnet sluttede søndag formiddag med en overdådig præmieuddeling og en banquet med dejlig mad og vin ad libitum ... søndag eftermiddag slappede man bare af!

Endnu stor tak til Henning og Tom, Lene, Anders og Peter for det fremragende hjemhøntningsarbejde. Og Hennings motorcykel får en flaske SOUTHERN COMFORT ved førstkommande lejlighed!!

Resultatliste Jyllandsslaget 1994 Hjelm Hede

den 23. - 24. august 1994

Klasse F1A

1. Leif Nielsen	1182 sek.
2. Allan Ternholm	1153 sek.
3. Jes Nyhegn	1140 sek.
4. Kell Kristiansen	1055 sek.
5. Ulrik S. Hansen	795 sek.
6. Martin Vennevold	692 sek.
7. Thomas Røjgaard	485 sek.
8. Bo Nyhegn	451 sek.

Klasse F1A-Junior

1. Peter Thulesen	324 sek.
-------------------	----------

Klasse F1B

1. Jørgen Korsgaard	1075 sek.
2. Jens B. Kristensen	1006 sek.
3. Frank Dahlin	180 sek.

Klasse F1G

1. Frank Dahlin	436 sek.
-----------------	----------

Klasse F1H

1. Hugo Ernst	684 sek.
2. Hans Jørgen Juul	649 sek.
3. Thomas Røjgaard	525 sek.
4. Erik Knudsen	510 sek.

Chuckglider

1. Martin Vennevold	214 sek.
2. Hugo Ernst	155 sek.
3. Hans Jørgen Juul	151 sek.
4. Kell Kristiansen	120 sek.

Høstkongurrence i VEST

25/9, Skjern

Vejret viste sig fra den gode side med svag vind fra skiftende retninger og med lidt sol. Faktisk var det en utrolig dejlig

Resultater:

F1A:

1. S. Makarov	
2. H. Fuss	
3. M. Gobbo	
4. P. Tribe	
5. V. Brussolo	
6. F. Richon	
7. C. Edge	
8. A. Drapeau	
9. W. Hulshof	
10. J. Godinho	
.....	
30. P. Buchwald	
.....	
57. H. Nyhegn	
.....	
70. A. Korsgaard	

Juniører:

1. A. Drapeau	
2. A. Reverault	
3. F. Lazzarini	
4. D. Dujardin	
5. P. Drapeau	
.....	
10. A. Korsgaard	

F1B:

1. A. Zeri	
2. M. Lovato	
3. J. Korsgaard	
4. A. Hacken	
5. P. Uden	
6. J. Somers	
7. P. Ruyter	
8. Greimel	
9. G. Turnbull	
10. Matherat	

Juniører:

1. M. Marquois	
2. A. Stringer	
3. H. Blot	

F1C:

1. B. Fiegl	
2. R. Stabler	
3. B. Boutillier	
4. F. Gradi	
5. M. Rocca	
6. R. Truppe	
7. F. Chilton	
8. P. Harris	
.....	
12. T. Oxager	

dag at flyve i med god og bærende termik i 20 meters højde ... når man forstod at finde den! Men der var så sandelig også en del god nedvind.

Frank Dahlin brugte meget økonomisk sine gummimotorer indtil flere gange, mens undertegnede sprængte indtil flere pr. start. Især skete sprængningerne, når beskyttelsesrøret var taget ud. På trods af et par mindre vellykkede starter lykkedes det mig alligevel at flyve 5 maxer, også selvom Frank forsøgte at få gummiopvarmning forbudt!

Kjeld Kristiansen fløj stort set mutters alene i F1A, Hans Frederik havde trimproblemer og Anders energiproblemer ... Kjeld fløj også fuld tid ...

En ung og ny mand fra Esbjerg fløj med succes sin P-30 og A-1 model. Jeg håber, vi ser mere til ham i fremtiden.

Erik Knudsen fløj nogle imponerende

99 deltagere

		Sekunder			
RUS	1260	300	420	258	
AUT	1260	300	420	233	
ITA	1260	300	420	223	
GBR	1260	300	420	201	
ITA	1260	300	420	192	
FRA	1260	300	420	189	
GBR	1260	300	420	173	
FRA	1260	300	408		
NED	1260	300	328		
FRA	1260	300	262		

DEN 1178

DEN 1049

DEN 980

13 deltagere

		Sekunder	
FRA	1260		
FRA	1244		
ITA	1161		
FRA	1097		
FRA	1074		

DEN 980

50 deltagere

		Sekunder			
NED	1290	300	420	390	
ITA	1290	300	420	346	
DEN	1290	300	420	324	
NED	1290	300	288		
GBR	1290	236			
NED	1274				
NED	1262				
AUT	1246				
GBR	1235				
FRA	1221				

3 deltagere

		Sekunder	
FRA	1080		
GBR	626		
FRA	612		

20 deltagere

		Sekunder		
ITA	1320	240	127	
GER	1320	240	110	
FRA	1319			
ITA	1318			
ITA	1314			
AUT	1262			
GBR	1164			
GBR	742			

DEN 572

gode flyvninger med sin oldtimer Wakefield, ligesom Bjarne Jørgensen lavede et par gode starter med sin A-pusher.

Følgende fik opnået konkurrenceresultater:

F1A: Kjeld Kristiansen	900 sek.
H.F. Nielsen	120 sek.

F1B: Jørgen Korsgaard	900 sek.
Bjarne Jørgensen	863 sek.
Frank Dahling	833 sek.

Egentlig kan det undre, at ikke flere tog turen til Skjern, for vejret var som sagt perfekt til modelflyvning. Måske fordi en sådan konkurrence ikke rigtig tæller med i UT. Hvad skal vi med disse VÅR- og HØST-konkurrencer ... Det må være meget skuffende at se de få deltagere for de par nye, der var dukket op

Jørgen Korsgaard

10. Grand Prix De France

16.-17. juli - Piennes Lorraine.

Hvad kan få en til at forlade sommerlejren i utide i pragtfuldt flyvesommervejr?

Naturligvis ikke andet end forventningen om at skulle dele speedcirkel med speedtosser fra hele Europa. Og så på et helt nyt baneanlæg i Nordfrankrig. Det er ikke hverdagskost, at nye baner anlægges, men for Le Model'Club Des Trois Frontilières med den dynamiske Jean-Paul Perret i spidsen er det lykkedes at få opført et anlæg med to asfaltbaner og en græsbane som et arbejdsløshedsprojekt. Anlægget er opført på en tidligere minegrund, som få cm under mulden var dækket af malm. Det opdagede man hurtigt. Tre bøjede pløkke i tre forsøg afstedkom den første tur til det nærliggende supermarked efter stålsøm (og væske. Det lyder utroligt, men der var faktisk ret meget varmere end på Hesteskoen i Ålborg.)

Selve konkurrencen var velbesøgt i alle tre klasser, 15 i speed, 20 i Stunt og 20 hold i Teamrace fra ialt 14 lande.

Der var selvfølgelig lavet en tidsplan for konkurrencerne, men der blev hurtigt lavet en ny, og så endnu en, som blev revideret endnu en gang, så da den sidste tilmeldte var ankommet, og solen rigtigt bed i de skallede isser, kom vi i gang.

Niveaueet i konkurrencen var ret højt forstået på den måde, at alle deltagere havde udstyr til at opnå gode resultater. Deciderede uøvede begyndere var der ingen af, selvom der var juniorer i alle tre klasser.

Absolut topgrej sås i en del tilfælde, men der er stadig en del, som ikke vil ofre 1200 \$ for en motor og 250 \$ for en model. At en dyr motor ikke er nogen garanti for et godt resultat, afspejles i Gerard Billons placering som nr. 15, idet han var eneste deltager uden tid, selvom han fløj med en Suraev 15. Til gengæld lagde Toni Borer fra Schweiz ikke skjul på, at hans 2. plads mere var udtryk for, at hans Shelkalin 15 var en fantastisk motor, end at han havde arbejdet hårdt for resultatet. Det havde til gengæld Pete Halman, som fløj med en ny prototype Irvine 15 med 13 mm krumtap. Efter en skuffende 1. flyvning trimmede han vedholdende og opnåede da også dagen efter konkurrencens bedste flyvning på 292,2 km/t, hvorved han sendte Dick McGladdery, som fløj med en Irvine med russisk cylindersæt, ned på 3. pladsen.



Det nyanlagte baneanlæg tilhørende De Tre Grænsers Modellflyveklub i Landres-Piennes.

(Foto: Niels Lyhne-Hansen)

Mine egne resultater var ikke helt tilfredsstillende efter træningen på sommerlejren, selvom en 5. plads efter 1. flyvning var noget overraskende. Jeg havde som de fleste andre problemer med for fed motorgang, trods det at nålen var knebet en hel omgang! Noget af forklaringen kunne ifølge manges mening henføres til det noget lumske udseende og fælt lugtende brændstof, men også temperaturen på 35° C kan have voldt problemer. Om ikke andet så var det svært at holde hovedet koldt.

I Teamrace, hvor Luis var jury medlem, var konkurrencen i toppen utrolig tæt. For at komme i semifinalen, skulle der flyves bedre end 3:35, og finalecuttert lå på 3:24,6. Vinder blev Fisher/Straniak fra Østrig med fine 6:49,2. De havde også bedste indledende tid på 3:15,7. På andenpladsen kom Borer/Saccavino fra Schweiz med 7:00,4 og på tredjepladsen Pennesi/Rossi, Italien med 7:20,8. De to første hold fik således et godt udbytte af deres engagement med Suraev som personlig træner i ugerne op til konkurrencen. Suraev medbragte iøvrigt komplet udstyr til begge hold!

I kunsflyvning toppede tre franskmænd resultatlisten med Gerard Billon som nr. 1, Serge Delabarde som nr. 2 og Yves Fernandez som nr. 3. På fjerdepladsen kom Alexander Listopad fra Ukraine, som finansierede sin del af turen til Frankrig ved at sælge tre utroligt flotte stuntmodeller til den nette sum af 1000 \$ stykket. Men så blev de også leveret i en fin modelkasse lige til at sætte sammen. Modellerne var med to-delte hoved- og haleplaner, som blev skruet ind på kroppen, som iøvrigt også var to-delt. Russisk husflidsarbejde på højt teknisk og håndværksmæssigt niveau.

Konkurrencen blev afsluttet med et



Teamwork.

Dave Brewin står klar til 1. flyvning, mens motor-konstruktør Peter Hallmann (Irvine) forsøger at få motoren op i omdrejninger. Stående med el-starter er nr. 3 i konkurrencen Dick McGladdery.

(Foto: Niels Lyhne-Hansen)

fornemt gavebord. Foruden pokaler til vinderne var der stereoanlæg, motorer (Cyklon 15!), værktøj mv. og vin i kassevis. Alle fik noget med hjem. Og jeg tror, at alle deltagere tog afsted med ønsket om at komme igen næste år.

Niels Lyhne-Hansen

Jubilæumsstævne på Egeskov Slot

Trekantens Modelflyveklub stod for to af konkurrencerne ved jubilæumsstævnet. Vi havde taget Leif Eskildsens transportable speedstander med, så der kunne flyves reglementeret, men over græs, hvilket straks satte CS-piloterne ud af spillet og gjorde konkurrencen helt åben. Jesper Buth stod til at vinde konkurrencen indtil allersidste flyvning, hvor Anne Lyhne-Hansen efter farmands sikre dyk i propelkassen fløj 100,7 km/t med en Cox Black Widow.

Resultat:

1. Anne Lyhne-Hansen	100,7 km/t
2. Jesper B. Rasmussen, Aviator	98,7 km/t
3. Ole Bjergager, Kjøven	0
Niels Lyhne-Hansen, Trekanten	0

I ballonflyvning var 8 mand klar til at udsætte deres modeller for urimelige manøvrer for at få bugt med de tre små hårdhuede balloner. Efter første runde førte Lars klart med 55 point efterfulgt af Jesper B og Bertil med 20. De resterende havde, som det er mere vanligt, torpederet adskillige flamingopinde og havde minuspoint. Lars følte sig så sikker på sejren, at han undlod sin 2. flyvning, medens Åge fik rettet lidt op på renommeet og blev 2. rundes topscorer med 35 point.

Resultat:

1. Lars Hansen, Kjøven	55p
2. Åge Wiberg, Herning	25
3. Jesper B. Rasmussen, Aviator	15
4. Bertil Andersen	10
5. Henrik Ludvigsen, Kjøven	0
6. Uffe Olesen, Herning	-10
7. Jesper Hårsted, Herning	-15

Niels Lyhne-Hansen

Kjøven stod for stævnets konkurrence i race. Der var kun mulighed for at flyve over græs, og da vi måtte benytte muligheden for demonstration af en raceklasse, stillede 3 hold til Good-Year over græs.

Jan Lauritzen påtog sig dommer-hvervet. Før start blev det besluttet at flyve et heat, og hvis alle hold fik en tid, så flyve finalen straks efter.

Resultater:

	1. heat	Finalen
1. Carsten T./Leif O.M. Aviator	4.51	9.43
2. Lars S. H./Ole B. Kjøven	5.49	11.13
3. Kalle F./Jesper B.R. Aviator	4.51	167 omg.

Lidt om Good-Year på græs

Som 1. gangs deltager fik jeg følgende erfaringer:

1. I pilotcirklen kræver det lidt ekstra af fodtøjet, dagræs er glat i forhold til asfalt.
2. Ved mellemlanding kan man ikke køre over liner.

Gauerslund Speed 1994

Der blev i år fløjet både minispeed og FAI speed, hvilket satte deltagerne under stærkt pres for at få flyvningerne gennemført inden generalforsamlingen i unionen, og sandelig om det ikke lykkes.

I FAI speed forsøgte Jesper og Steen sig i en indbyrdes konkurrence med ikke helt stilrent udstyr, hvilket ikke gjorde tingene nemmere. Det forlyder, at kampen mod speedstanderen genoptages næste år med en mere tæmmet model.

Resultat:

Minispeed

1. Niels Lyhne-Hansen, Trekanten	196,7 km/t
2. Carsten Jørgensen, Aviator	166,6 km/t
3. Carl Johan Fanøe, Aviator	162,8 km/t
4. Jesper B. Rasmussen, Aviator	11½ omg.

FAI

1. Niels Lyhne-Hansen, Trekanten	257 km/t
2. Jesper Hårsted, Herning	133 km/t
3. Carsten Jørgensen, Aviator	
Steen Lysgaard, Herning	

KM

25. september.

Med kun tre officielle tilmeldinger så det lidt sløjt ud, men vi fik os en overraskelse, da vi kom ud på Fælleden: Flemming Pedersen stod og trænede stunt, en mand mere, og så var der to fra Borup Modelflyvere! To mand mere, Henning Lauritzen kom også, og minsandten om ikke Lars Jørgensen også kom. Nu var vi lige pludselig mange, og de tre medbragte snegle, som vi skulle have til kaffen, skulle lige pludselig deles til mange flere – skønt!

Grundet manglende dommersedler og modstand blev der desværre ikke fløjet stunt. Henrik L. var på ferie, så det blev kun til træning.

I stedet fløj vi en dieselcombat-konkurrence med hele 5 deltagere, og det er mange på denne side af bæltet. Den forløb uden de store problemer.

Det er bare dejligt med nye ansigter –

folkene fra Borup – og med lidt træning kan de blive en trussel mod enhver. De fortalte, at der var flere hos dem, der var interesserede i at flyve dieselcombat, så de kan træne mod hinanden. Dem skal vi nok passe på i fremtiden.

Lidt Good-Year blev det også til. Ole og Lars tog et enkelt heat. Synd, at der ikke var flere tilmeldt i denne klasse.

Alt i alt en god konkurrence, der forløb uden stress eller brok. Vi glædede os allerede til Høst Øst, hvor vi vidste, at der også kom besøg fra Herning af.

Dieselcombat.

1. Ole Bjerager, Kjøven	VVVVV
2. Henning Lauritzen, Kjøven	VVTT
3. Henrik Bentzen, Kjøven	TVT
4-5. Lars Hansen, Kjøven	TT
4-5. Anders, Borup Model	TT

Good-Year.

1. Lars Hansen/Ole Bjerager, Kjøven	5.28,07 min.
-------------------------------------	--------------

Henrik Bentzen.

Høst Øst

9. oktober.

Med utroligt dårligt vejr i ugen op til konkurrencen var det med dårlige nerver, vi gik søndagen i møde; men til alt held vendte det, og vi fik strålende vejr – til tider blæste det for lidt! Det var godt nok koldt – så koldt, at flere havde problemer med at få liv i stuntmotorerne.

Det skal lige siges, at dette er det største deltagerantal til en konkurrence herovre, bortset fra DM: fire fra Herning, en fra Fyn, tre fra Borup, fem fra Kjøven.

Vi siger tak til alle de fremmødte og specielt til dem, der tog turen fra vest for Storebælt.

Denne gang var det stuntkonkurrencens tur til at være den største med hele fire mand i ekspert og to i begynder.

Konkurrencen forløb fint, og Aage beviste, at han er en klasse bedre end de øvrige konkurrenter; de skal i hvert fald træne en del, hvis de skal true ham.

Der var kun ét uheld, og det stod Uffe Olesen for. Han fløj meget lav rygflyv-

Jeg kan kun anbefale klubber uden a-falt-cirkel at indbyde til konkurrence på græs.

Ole Bjerager.

Desværre var der ikke indgået noget referat fra hverken Stunt eller DM i Diesel-Combat ved redaktionens slutning.

ning (30 cm over jorden), og da vores baner har store niveauforskelle, kan man regne ud, hvad der skete, når modellen kom til en af puklerne. Bang! Heldigvis var den eneste skade en knækket propel.

I begynderklassen var der ikke så meget dramatik. Flyvningerne forløb uden styrt, og med lidt mere træning til Bertil skal han nok kunne komme op og blande sig i toppen.

Henrik Bentzen

Ekspert Stunt

1. Aage Wiberg, Herning
2. Henrik Ludwigsen, Kjøven
3. Uffe Olesen, Herning
4. Flemming Pedersen, Kjøven

1.	2.	3.	Total
2833	2650	2694	5683
2445	2353	-	4798
2351	2289	290	4640
2123	1976	2174	4297

Begynder Stunt

1. Henrik Bentzen, Kjøven
2. Bertil Andersen

1.	2.	3.	Total
1246	1288	?	2534
231	279	?	510

Referater RC-flyvning

S.M. F3B højstart

30. april

Der var mødt 11 piloter op til dette års S.M. i F3B højstart hos NFK lørdag den 30. april 1994.

Vejret viste sig fra sin lunefulde side. Vi havde kun lige netop startet konkurrencen, da et kraftigt regnvejr brød løs. Alle mand styrtede op til vort klubhus og ventede i ca. 1 time, indtil regnvejret var overstået. Herefter klarede det op, og vi havde godt flyvevejr resten af dagen.

På grund af det forholdsvis kraftige blæsevejr fik modellerne stor udgangshøjde i højstarten. Det medførte samtidig, at spil og line blev belastet til det yderste. Da F3B-modellerne i dag er bygget utrolig stærke, bliver det linen, der er den begrænsende faktor ved katapultstarterne. Om eftermiddagen kunne vor line, som var helt ny, da heller ikke klare trækket mere og knækkede. Efter flere forgæves forsøg på at binde linen sammen, måtte vi udskifte spillet med et medbragt reservespil fra BMC.

I termikrunderne blev der fløjet efter de nye regler, hvor der skal flyves 7 minutter mod tidligere 6 minutter. Det ser ikke ud til at være noget problem at blive oppe det ene minut længere, hvis man kigger på resultatlisten.

Der blev også fløjet rigtig stærkt i speedflyvningerne. Karsten Jeppesen fløj i 3. runde de fire ben på 16,5 sek., hvilket svarer til at flyet har en middelhastighed på ca. 150 km/t.

Der skete ingen uheld med modellerne denne gang. John Rasmussen måtte også 2 gange hen og kigge i vor skraldespand for at se, om det kunne være rigtigt – jo det var ganske vist – i år skulle vi i NFK ikke sørge for borttransport af en af Johns opbrugte modeller.

Vendelbo Skalatræf '94

8. maj

Vendelbo skalatræf havde også i år et godt besøg.

Der var mødt mange piloter op på Hjørring Modellflyveklubs plads; mange for at se, hvordan et skalatræf forløber, men mange var også mødt op med deres model for at få en snak med skaladommeren. I år viste det sig at være umuligt at skaffe en skaladommer?? hvorfor vi måtte »nøjes« med Peer Mikkelsen, der selv er en erfaren skalapilot. Jeg er sikker på, at en del af de deltagende piloter synes, dette var en udmærket løsning på dommerproblemet, for så kunne Peer jo ikke selv deltage i konkurrencen om vandrepokalen.

Det var et dejligt vejr, solen skinnede, og det blæste kun en lille smule. Peer var rundt for at snakke med de fremmødte skalapiloter, og mange fik nogle gode tips til deres videre arbejde med deres fly. Peer er jo noget af en kapacitet på dette område, og hans råd er guld værd selv for den erfarne skalapilot.

Vores lille konkurrence blev vundet af Leif Vestergaard fra Frederikshavn – tillykke med det.

Jeg vil samtidig gerne benytte lejligheden til at sige tak til alle de fremmødte. Jeg håber, at I alle vil møde op igen til næste år, når der atter afholdes Vendelbo Skalatræf.

Erik G. Sørensen
Formand Hj. Mfk.



Dette års vinder af Vendelbo Skalatræf, Leif Vestergaard, med sit fly.

Der var mange fly at kigge på, og alle fik lejlighed til en snak med skaladommer Peer Mikkelsen.

Resultatet af konkurrencen blev som følger:

Karsten Jeppesen, BMC	3.954 p.
Niels Ejner Rasmussen, BMC	3.917 p.
Jan Hansen, SMK	3.833 p.
John Rasmussen, BMC	3.808 p.
Jesper Jensen, SMK	3.728 p.
Henrik Andersen, NFK	3.630 p.
René Madsen, NFK	2.979 p.
Lars Pedersen, »løsgænger«	2.082 p.
Jørgen Tønnesen, NFK	2.039 p.
Lars Toftgaard, NFK	1.028 p.
Hans Møller Andersen, NFK	1.022 p.

René Madsen
Nordsjællands Fjernstyringsklub



BMC Open 1994

21. maj

Årets sidste F3B stævne var præget af dårligt vejr med regnbyger og kraftig vind op til 10 sm. Egentlig ikke flyvevejr, men når alle nu alligevel var samlet, kunne vi jo lige så godt flyve, og som sagt så gjort.

Der var stor respekt for Søren Krogh, som siden har fået nye fly og foreløbig har placeret sig meget fint med en 1. og 2. plads ved tidligere konkurrencer. Han startede da også meget fint, men Niels Ejnar ville også være med og lægger ud med 2000 point i første runde, Niels Ejnar mener, det er hans dag, og fører konkurrencen fra start til slut, – SÅDAN.

Ud af 5 runder laves der max point 3 gange: Niels Ejnar, Søren og John. Stævnet slutter i svag regn, så alle var vist godt tilfredse med, at det var slut.

Resultat:

1. Niels Ejnar Rasmussen	7811
2. Søren Krogh	7741
3. Peter Juul	7664
4. Jesper Jensen	7646
5. John Rasmussen	7618
6. Jan Hansen	7457
7. Torben Rasmussen	7316

Nordisk Mesterskab i kunstflyvning

27.-29. maj

Denne gang var det Danmarks tur til at afholde Nordisk Mesterskab.

Flemming Schleimann var koordinator for hele arrangementet, og Holstebro Modelflyveklub stod for afviklingen af mesterskabet.

Stævnet forløb over tre dage og var planlagt således:

Fredag:

Officiel ankomst, træning og 1. runde.

Lørdag:

2. og 3. runde.

Søndag:

4. runde og præmieoverrækkelse.

Klasserne, der var repræsenteret ved stævnet, var A og B-Nordic.

Undertegnede ankom fredag kl. ca. 12.30 og havde jobbet som stævneleder. Vejret var næsten perfekt med sol, blå himmel og rimelige vindforhold. Piloterne var i gang med træning og trimflyvning. Stemningen blandt deltagerne var god, og det hele tegnede til at blive et hyggeligt stævne.

Ved åbningsceremonien bød Flemming alle deltagere velkommen og forklarede stævnets forløb. Samtidig gav han en orientering om vejrudsigten, som lød rimelig for lørdag og søndag, men – sådan skulle det desværre ikke gå!

1. runde kom i gang kl. ca. 14.00 med Klasse A. Her stiftede jeg for første gang



Det finske landshold forsøger at holde deres modeller stille i den stride blæst til ære for fotografen. (Foto: Fl. Schleimann)



Det danske B-Nordic landshold klar til aktion. Fra venstre er det Fl. Schleimann, Gert Jensen og Niels Mikkelsen. Og foran dem nr. 6 individuelle Fl. Bolderslev. (Foto: H.J. Kristensen)

Det var dette landshold, der som det første danske nogen sinde kom øverst på sejrsskamlen.

bekendtskab med den nye Y.S. firtaktsmotor og blev positivt overrasket. Ved vandret flyvning med halv gas pludrede den bare, og ved lodret stigning med fuld gas brummede den svagt. Så den der med, at kunstflyvning støjer, er hermed manet i jorden.

To af de danske piloter, Allan Sørensen og Ole Kristensen, fløj med nye modeller med Y.S. motorer, og det var tydeligt at se, at deres flyvestil var blevet forbedret, især Allan Sørensen, der formåede at holde en konstant hastighed i næsten samtlige manøvrer. Resultatet af 1 runde kan ses af listen.

Lørdag morgen

Vejret var gråt. Det var koldt og med kraftig blæst, så det blev en hård dag for dommerne og skriverne. 2. runde skulle flyves om formiddagen og 3. runde efter frokost.

Piloterne fik deres sag for i den kraftige sidevind, og det kneb også lidt for de fleste at holde flyet på plads på flyvelini-

en. Værst var det ved landingen; flyene hoppede og sprang, når de nærmede sig jorden. Da landing og start foregik på asfaltbane, var der en hel del fly, der fik »hudafkrabninger« på vingetipperne.

Efter frokost kom piloterne i gang med 3. runde. Vejret var ikke blevet bedre; tvært imod var vindstødene blevet kraftigere, hvilket Finn Lerager erfarede. Under landingen blev hans fly nærmest kastet hen bag dommerlinien; men en rutineret pilot som Finn fik hurtigt flyet på plads igen og landede uden uheld.

P.g.r.a. vejrforholdene blev B-piloternes 3. runde efter samråd mellem stævneledelsen og piloterne udsat til søndag morgen.

Om aftenen havde Holstebro Modelflyveklub arrangeret banket i en af hangerne, og det var sultne folk, der mødte op efter en kold dag med blæsevejr.

Holstebrofolkene havde fået fremstillet et fornemt minde om N.M. 1994 til alle deltagere. Det var et trofæ bestående af en træfod med et metalskilt, hvor klubbens logo var påtrykt.

Efter spisingen trak folk sig væk fra den kolde hangar og over i det varme klubhus, så der var trængsel i det lille lokale.

Søndag morgen

Vejret var ikke blevet spor bedre. Nu skulle vi også døje med regnbyger.

B-klassens 3. runde blev fløjet, og efter den gik vi straks i gang med 4. runde A+B. Denne sidste runde blev fløjet uden store problemer, og så kunne resultaterne fastlægges.

Den danske indsats ved dette NM var fantastisk god. I A-klassen fløj Allan Sørensen sig til en flot 2.-plads efter svenskeren Robert Sundström.

I B-Nordic var vi helt suveræne. Vi besatte både 1.- og 2.-pladsen ved hhv. Gert Jensen og Niels Michelsen, begge fra Dronninglund Modelflyveklub – et resultat, vi kan være godt tilfredse med.

Efter præmieoverrækkelsen trak folk sig så småt tilbage, fik sagt farvel til venner og bekendte og drog stille og roligt hjemad.

Her til slut vil jeg takke Holstebro Mo-



Gert Jensen, nordisk mester i B-Nordic.

(Foto: H.J. Kristensen)



En tilfreds nordisk mester i FAI, Robert Sundström fra Sverige.

(Foto: Fl. Schleimann)

delflyveklub for et stort arbejde og et flot arrangement. Jeg håber, at vi ved en anden lejlighed skal flyve et dansk stævne i Holstebro.

René Andersen
Styringsgruppen

Resultaterne

FAI

1. Robert Sundström, S	4349 p
2. Allan Sørensen, DK	4088 p
3. Ola Flemming, N	4026 p
4. Jens P. Ringvold, N	3809 p
5. Bertn Olsson, S	3733 p
6. Finn Lerager, DK	3491 p
7. Esa Eirola, F	3451 p
8. Ole Kristensen, DK	3413 p
9. Erik Toft, DK	3316 p
10. Benny Petterson, S	3169 p
11. Ronny Staberg, S	2993 p
12. Kari Petrow, F	2915 p
13. Risto Salminen, F	2496 p



Hold

1. Sverige	7813 p
2. Danmark	7678 p
3. Finland	6245 p
4. Norge	5544 p

B-Nordic

1. Gert Jensen, DK	1881 p
2. Niels Michelsen, DK	1738 p
3. Johan Ahlström, S	1706 p
4. Paul Turesson, S	1590 p
5. Fl. Schleimann, DK	1544 p
6. Fl. Bollerslev, DK	1360 p
7. Jussi Ekvist, F	1304 p

Hold

1. Danmark	8363 p
2. Sverige	5363 p
3. Finland	2091 p

Tre toppiloter: Fra venstre Allan Sørensen, DK, Robert Sundström, S, og Ole Flemming, N.

(Foto: H.J. Kristensen)

Nordisk mesterskab i F3B 1994

16.-19. juni

Wellcome to Frederikshavn som de siger i det nordjyske – i hvert fald når mere end 40 F3B-piloter, holdledere og officials stiller op for at afgøre, hvem der skal bære det nordiske sølvstøj hjem. Opholdet og alle de officelle handlinger – herunder forplejningen – foregik på Aktivitetlet, som ligger umiddelbart ved siden af Frederikshavn Modelflyveklubs flyveplads.

Arrangementet var særdeles veltilrettelagt og forberedt i detaljer, så Contest Director Peter Juhl Christensen havde alle chancer for at afvikle et godt stævne sammen med alle sine officials – og det lykkedes også. Nye elektroniske apparater havde fundet deres plads ved tidtagningen i speed, og den håndbetjente

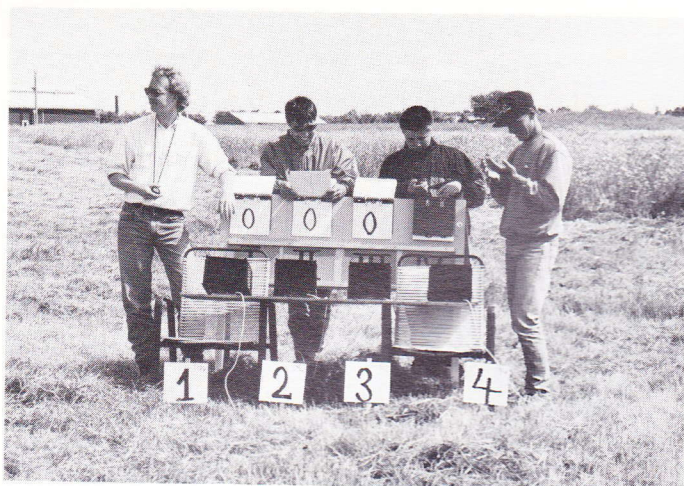
»ben-tæller« – vend et tal, når de kommer forbi-maskine – fungerede perfekt.

Det danske hold i gummistovler. Fra venstre er det Karsten Jeppesen, Torben Rasmussen, Henrik Andersen og John Rasmussen.

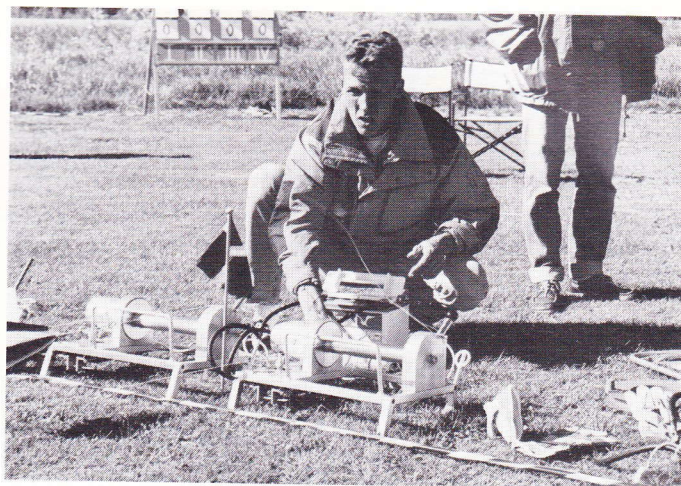


Vejret var rent ud sagt noget møg – det regnede voldsomt i lange perioder, og alle fik brug for det sidste sæt tørre sokker.

Med hensyn til grejet havde det danske hold fornøjelsen af at afprøve de helt nye Flühswinden, som RC-Unionen har



Fuldt bemanded »bentæller«.



RC-unionens nyindkøbte Flühswinden – et spil i verdensklasse.

indkøbt til F3B konkurrencer – og de kørte bare! De fleste af spillene fra de andre lande var også i topklasse, for hvis man ikke kommer højt nok, er det svært at begå sig i dette internationale selskab.

Moderne F3B fly er lavet af kul, glas og epoxy, og mange af dem bærer kendte navne som Ellipse, Spark V, Tenere og sådan noget. Og det er en helt klar forudsætning, at de styres af de bedste computeranlæg i MC18 og Multiplex 3030 klassen. Så langt var de fleste nogenlunde lige.

Men så kommer heldigvis den afgørende faktor ind i billedet: Piloten! og ikke mindst pilotens træningstilstand. Og lad det være sagt uden omsvøb: Svenskerne vandt stort og velfortjent, og det ønsker vi tillykke med. De besatte faktisk 1., 2. og 3. pladsen og vandt dermed både individuelt og som hold med 26.449. Danmark besatte 4., 5. og 6. pladsen individuelt, og vi blev nr. 2 som hold = 714 point bagefter. Man kan roligt sige, at det danske hold havde ikke den sædvanlige storform fremme og tabte desværre på både speed og distance. Men når det siden hen nu er blevet kendt, at Sverige også vandt EM F3B i Ungarn, må man vel sige, at det var de bedste piloter, der vandt.

Henrik Andersen, holdlederaspirant

Elektronisk tidtagning i speed – og et smil fra Gitte.



Resultatliste hold

Nr.	Navn	Land	Totalt	Totalt	Diff.
1	Sverige			26449.58	
	Pasi Vaisanen	Sve	8781.16		
	Joakim Ståhl	Sve	8877.30		
	Robert Hollsten	Sve	8791.12		
2	Danmark			25734.61	714.97
	John Rasmussen	Den	8518.18		
	Torben Rasmussen	Den	8622.65		
	Karsten Jeppesen	Den	8593.79		
3	Norge			24597.19	1852.39
	Egil Myr	Nor	7856.27		
	Espen Torp	Nor	8405.05		
	Trond Olsen	Nor	8335.87		
4	Junior			24207.89	2241.69
	Sami Muhonen	Fin	7495.90		
	Dan Eriksen	Sve	8206.76		
	Anders Hollsten	Sve	8505.23		
5	Estonia			15075.77	11373.80
	Heino Korvel	Est	7243.30		
	Herki Zupping	Est	7832.47		
6	Finland			7308.22	19141.36
	Jukka Lahitinen	Fin	7308.22		

Resultatliste individuelt

Nr.	Navn	Land	Totalt	Diff.
1	Joakim Ståhl	Sve	8877.30	
2	Robert Hollsten	Sve	8791.12	86.17
3	Pasi Vaisanen	Sve	8781.16	96.14
4	Torben Rasmussen	Den	8622.65	254.65
5	Karsten Jeppesen	Den	8593.79	283.51
6	John Rasmussen	Den	8518.18	359.12
7	Anders Hollsten	Sve	8505.23	372.07
8	Espen Torp	Nor	8405.05	472.25
9	Trond Olsen	Nor	8335.87	541.42
10	Dan Eriksen	Sve	8206.76	670.53
11	Egil Myr	Nor	7856.27	1021.03
12	Herki Zupping	Est	7832.47	1044.82
13	Sami Muhonen	Fin	7495.90	1381.40
14	Jukka Lahitinen	Fin	7308.22	1569.08
15	Heino Korvel	Est	7243.30	1634.00

Resultatliste pr. runde

Nr.	Navn	Land	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Omg. 4
1	Joakim Ståhl	Sve	2985	2936	2956	(2931)
2	Robert Hollsten	Sve	2974	2920	2897	(2708)
3	Pasi Vaisanen	Sve	2972	2954	(2628)	2855
4	Torben Rasmussen	Den	2779	(2643)	2929	2915
5	Karsten Jeppesen	Den	2908	(2568)	2827	2859
6	John Rasmussen	Den	2901	2819	2798	(2621)
7	Anders Hollsten	Sve	2847	2807	2851	(2770)
8	Espen Torp	Nor	2901	(2464)	2572	2932
9	Trond Olsen	Nor	2743	2832	(2561)	2761
10	Dan Eriksen	Sve	2659	2684	(2442)	2864
11	Egil Myr	Nor	2871	2326	(2152)	2659
12	Herki Zupping	Est	2499	2656	(2431)	2677
13	Sami Muhonen	Fin	(1947)	2401	2596	2499
14	Jukka Lahitinen	Fin	2390	2573	(2232)	2345
15	Heino Korvel	Est	2464	2405	2374	(2199)

Skagen RC-Klubs sommerlejr

8.-17. juli.

Generelt

Skagen RC-Klub afholdt igen i år RC-sommerlejr i uge 28, og denne gang kunne klubben samtidig holde 25 års jubilæum.

På sædvanlig vis var der annonceret i MFN – desværre var det oplyste telefonnummer i annoncen forkert, og et ægtepar i Jerup i Nordjylland modtog mangt et opkald fra tilmeldingsivrige modelflyvere. Det uheldige ægtepar var os heldigvis venligt stemt og henviste flere opkald til det rigtige nummer, og vi lod et par flasker rødvin falde på adressen for ulejligheden. Ganske kort tid efter udsendelsen af bladet begyndte vi så et møjsommeligt arbejde med at ringe rundt til samtlige kontaktpersoner og meddele det korrekte nummer – surt show.

Efter kun ganske få dage begyndte de første tilmeldinger at løbe ind. Vi havde på forhånd indstillet os på, at der kunne komme mange tilmeldinger baseret på interessen fra foregående år, og vi havde derfor internt sat et loft på ca. 60 piloter, da vi vurderede et sådant antal som passende i enhver henseende. En uge før lejrens start havde 66 tilmeldt sig, og vi stoppede for yderligere deltagere og måtte desværre sige nej til flere interesserede. Ved lejrens afslutning havde 7 af de fortilmeldte ikke vist sig – eller meldt afbud – og det var naturligvis dobbelt ærgerligt for dem, som gerne ville have deltaget, fy skamme.

I løbet af ugen kom der alligevel flere deltagere »sivende« ind, som til dels var tidligere kendte ansigter. Pilotantallet steg således støt og roligt gennem hele ugen.

I alt 80 pilotnumre var under sommerlejren aktive. De tilmeldte piloter blev altså alligevel til flere, så selv ved fraregning af dem, som aldrig kom, var over 70 piloter gæster ved Skagen RC denne sommerlejr – fantastisk.

De gæstende piloter sørgede for ægte og solid underholdning fra fredag eftermiddag d. 8 til søndag d. 17 juli om formiddagen, og vejret viste sig fra sin suverænt bedste side med ægte sommervejrnærmest hedeølge – med svag til frisk vind (det blæser altid i Skagen). Familierne til piloterne kunne derfor i fulde drag nyde alle de gode sommertilbud, som Skagen er i stand til at monstre, når »drengene og pigerne« var ude at flyve.

RC-campen var ligesom de tidligere år huset på Ankermedet skole i Skagen, hvor kommunen venligt har udlejet flere af skolens lokaler til denne årlige begivenhed. Campen var i år udvidet med »hangar« (skolens gymnastiksal), hvor modellerne kunne placeres aflåst for natten til opladning mv. »Hangaren« blev



Pilotfeltet, som det så ud om lørdagen.

(Foto: Steen Silcowitz-Hansen)

også brugt til præmiefesten om lørdagen – derom senere.

Ligesom de foregående år havde vi fællesrummet til de daglige morgenbriefer, spisning, modelreparation, øl- og vandsalg samt morgenbrød og reservedele fra AVIONIC's reservedelskasse (lager for ca. 18.000,- kr.). 10 medlemmer af klubben indgik i et fastlagt vagtsystem til pasning af flyveplads, strandbar, morgenbrød og fællesrum med diverse funktioner fra 8 morgen til 11 aften.

Selve Campen (idrætspladsen) fungerede som sædvanligt fortræffeligt, og selvom over 200 mennesker samtidig var på pladsen, klappede alt, som det skulle. Som sædvanligt sørgede pedellen »Kesse« og lejrchefen Kurt Hevang og frue for alt det praktiske på campen til UG, og vi siger tusinde tak for hjælpen.

På flyvepladsen havde vi i år udvidet med flere flagstænger til sikkerhedsnet, nyrenoveret standplads, nygødet og nyklippet græsmatte, senderdeponering i klubhus (selvjustits og – kontrol), pilotnumre samt ét stk. megafon, som var et fortræffeligt redskab. I år fungerede det rigtig godt med sikkerheden, og det var kun få gange, sikkerhedsmanden måtte henstille til piloter om ændret adfærd.

Mange nye – og kendte – ansigter dukkede op til denne sommerlejr. Det ville føre for vidt at nævne dem alle; men eksempelvis Sønderborg MFK stillede med ikke mindre end 17 (sytten) deltagere – flere med familie – og havde i sagens natur en betydelig indflydelse på stemningen. Af andre talstærkt repræsenterede klubber kan nævnes KFK med 6, Brande MFK med 4, og Odense MFK med 8.

Denne sommerlejr udviklede sig til en ægte familieferie og var i stor stil præget af, at familien var på banen med både koner og børn. Tidligere års rå mandslatter og fiksering på modelflyvning alene var afløst af et afbalanceret forhold, hvor familiens interesser blev tilgodeset til de flestes tilfredshed.

Ugen i glimt

Fredag til søndag.

Fredag til søndag er jo traditionelt opvarmnings- og »rykind«-dage. Fredag ef-

termiddag kom de første med telte og campingvogne. Iveren var stor, og man havde knapt tålmodighed til, at vi i klubben kunne få etableret strøm, fryser, flyhangar, fællesrum – vi havde på forhånd sagt, at man kunne komme fra fredag aften. Det gik dog fint alligevel.

Vejret var skønt og lovede godt for sommerlejren, hvis det kunne holde – vi blev ikke skuffet. Lørdag kom endnu flere, men vinden begyndte at ruske godt i Skagen, og det blev mest til gensynets glæde og almindelig hygge. Til aften faldt vinden så meget, at der kunne flyves lidt for de utålmodige.

Søndag holdt vi vores første egentlige velkomst i fællesrummet og efterfølgende flyve- og sikkerhedsbriefing. Mere »rykind« og masser af flyvning i høj sol og jævn vind. Sønderborg teamet ankom søndag aften på passende vis under stort ståhej med skudklare vandpistoler og højroset adfærd – freden var definitivt brudt – en dejlig dag.

Mandag

Mandag var første officielle flyve- og konkurrencedag, så hvad var mere relevant end at få en af byens spidser til at åbne ballet. En hurtig henvendelse, og borgmesteren (Knud Kirkedal (S) himself) var klar til aktion kl. 11.00 med klipning af det rød-hvide bånd under passende bevågenhed af pressen.

Efter åbningen introducerede vi lejrens første konkurrence i Fly For Fun (FFF), som i år var delt op i en A gruppe (de skrappe med fun flyers og lign.) og en B gruppe (dem med almindelige modeller), og der var derfor et differentieret flyveprogram i alle discipliner. Efter konkurrencerne var der fri flyvning, og der var i sagens natur god søgning på pladsen denne dag.

Mandag aften havde vi »ryste sammen grillfest«. Vejret var strålende, så vi dækkede op ude i skolegården. Belært af sidste år havde vi ikke indkøbt noget grillmad, men havde til gengæld indkøbt et antal bordgrill'er til fri afbenyttelse. Da ordet »bordgrill« blev taget helt bogstaveligt, var grillerne blevet opstillet på nogle af skolens borde. Det blev dyrt – det viste sig nemlig, at afstanden fra bun-



Telte og campingvogne fyldte godt op.



Dette med »bordgrill« blev nok taget lidt for bogstaveligt.

den af grillen til bordpladen var så tilpas lille, at der ved afslutning af grill-projektet var svedet/brændt et stort område adskillige millimeter ned i bordpladerne, hvor grillerne havde stået.

Bortset fra det lille uheld med grillerne forløb alt ganske planmæssigt, indtil nogle unævnelige fra Sønderborg MFK brød alle fredsftaler og indledte et veritabelt inferno i vandkamp – en del fik våde fødder, og endnu flere fik trukket på smilebåndet. Sent ved midnatstide kunne vi trække os tilbage efter en komplet vellykket dag.

Tirsdag

Vi startede med FFF Touch And Go. Ingen særlige bemærkelsesværdige aktiviteter ellers. Masser af fri flyvning og masser af aktive piloter på banen fra 10.30 til 23.00.

Onsdag

Allerede tirsdag aften var det klart, at det, vi troede skulle blive en lille 2 meter konkurrence med en 6-7 deltagere som sidste år, blev gjort til skamme. Efter morgenbriefing kl. 10.00 havde ikke mindre end 27 tilmeldt sig – sikke et pilotfelt.

Lidt improvisering var nødvendig, da vi ikke ønskede at gennemføre en fuld (og korrekt) 2 meter konkurrence. Vi lavede derfor 3 flyvninger á 5 minutter pr. deltager som et kompromis. Ingen protester, og vi gik i gang. Op til 6 piloter i luften ad gangen gav en hurtig gennemførelse, og det forløb helt problemfrit. Resultaterne bringes nedenfor.

Vejret var i øvrigt meget stille (startede med jævn vind, men aftagende) uden nævneværdig termik før i sidste flyvning, og temperaturen steg støt gennem dagen. Ved afslutning af 2 meter konkurrencen var der fri flyvning, men de fleste søgte på strandene (eller i skyggen), og der kom ikke rigtig gang i flyvningen igen før ved otte-tiden om aftenen.

Kl. 22.00 blev der varmet op til natflyvning. Der blev monteret knæklys og diverse andre effekter, og Mikael Christoffersen, Brande MFK, indledte ligesom sidste år natflyvningen med flyslæb af et kraftigt kanonslag. Andre fulgte trop

med forskellige underholdende flyvninger, niveauet nåede dog ikke helt sidste års, men alt i alt god underholdning.

Torsdag

FFF i propelrace. En af de gode publikums-underholdere med masser af action og kamp for sagen.

Efter konkurrencen tegnede resten af dagen sig som onsdagen; alle søgte på strandene for at svale af. Først senere på aftenen kom der liv i flyverne igen.

Om eftermiddagen havde vi koneflyvning. Reglerne er simple: piloten finder en M/K-makker, som efter start og opbygning af passende højde overlades senderen. Ved overdragelsen startes et stopur, som stoppes første gang, hvor piloten må røre senderen for at »redde« situationen. Den korteste flyvetur blev på 6 sekunder, før Kim måtte redde Sussie. To par udmærkede sig, men det lugtede lidt af snyd – begge piger var fuldt ud i stand til at styre modellerne i luften og fløj til tidsbegrænsningen på 5 minutter.

Fredag

FFF i limboflyvning. 2 papirstrimler udspændt mellem 2 bambuspinde danner en ca. 6 meter bred port. Bundsnoren sidder ca. 50 cm over jorden, den øverste i ca. 3 meters højde ved starten. Efter hver gennemflyvning nedsættes højden via et simpelt snoretræks-system, som fungerede fortræffeligt – kunne måske danne skole for andre? Piloterne gennemflyver porten i fire forskellige højder. Hvis bund- eller topsnor klippes – eller hvis bambuspindene rammes – stoppes flyvningen, og der gives point efter antal gennemførte porte.

Sidste år havde vi et felt på 22 mand i denne disciplin; af dem havarede 11 delvist. I år var der kun ganske få, som måtte lide den tort (bl.a. mig selv efter en besynderlig ballet i turbulens og kraftig overstyring).

Lørdag

FFF i flamingoræs. God underholdning i frisk vind, som tiltog i styrke, og en del afstod fra forsøget. En enkelt model

måtte lade livet, og minsandten om det ikke var Jesper Jensen, Sønderborg MFK, som ellers er sikkert flyvende.

Efter flamingoræs lavede vi kampflyvning (massesstart) i tre runder. Efter flere close calls i anden runde skete det, alle ventede på: Jesper Jensen var blevet udstyret med en lånt Kobra 20 (Stig Andersens); denne blev nu »gennemfløjet« af en anden Kobra 20 (Thomas Jensens, Svendborg, (tror jeg)). Begge modeller blev totalt knust og fordeltes over et stort område – stor jubel.

Det blev Stefan Wiese fra Odense MFK, som løb med det »længste strå« og efter omkamp i tredje runde kunne kåres som vinder.

Lørdag aften var der præmiefest i »hangaren«, som var blevet ryddet for modeller (fly), og der var blevet dækket op til over 120 personer. Vi mødte alle op i pænt tøj og godt humør og tog for os af retterne (rejecocktail, oksehøjreb og/eller glaseret skinke med flødekartofler, islagkager til dessert). Menuen var sponsoreret af Skagen RC-klub i anledning af vores 25-års jubilæum.

Efter middagen var der præmieoverrækkelser, og det til lejligheden lejede mini-koncertanlæg gjorde god fyldest. Forud for præmieoverrækkelserne var der foretaget afstemning om ugens crash, flotteste model mv. (se resultatliste). Det lader til, at de fleste satte lighedstegn mellem »originalitet« og »skalalighed«; i hvert fald løb Keld Hansen, Falken, med 2 pokaler for hans Extra 261 (»flotteste model« og »mest originale model«) – ikke helt tilsigtet. Uden at jeg dermed ønsker at forkleine Kelds flotte model – men originalitet!? Der var nok andre modeller, som bedre passede til udtrykket. Pyt – vi må finde et andet ord.

Søndag

Den store oprydnings- og hjemrejsedag. Der var ingen vej udenom, sommerlejren var slut, gæsterne drog hvert til sit, forhåbentlig beriget på både krop og sjæl, og sommerlejrudvalget ryddede op.

Det er sommerlejrudvalgets opfattelse, at denne sommerlejr i enhver henseende var en succes – vi håber, I synes det samme.

Resultater:

2 meter svævekonkurrencen.

Der blev fløjet 3 runder 5 minutter i en modificeret konkurrence:

1. Keld Jensen, SMK	1095 p.
2. Jan Jarshøj, KFK	1080 p.
3. Helle Dam, Kolding MFK	988 p.
4. Jesper Jensen, SMK	947 p.
5. Jan Hansen, SMK	927 p.
6. Søren Krogh, SMK	875 p.
7. Keld Hansen, FALKEN	859 p.
8. Svend Hjermitzlev, Skagen	836 p.
9. Kim Højsgaard, ?	801 p.
10. Kjeld Larsen, KFK	793 p.
11. Peter Hinrichsen, SMK	791 p.
12. Kurt Hevang, Woodstok	760 p.
13. Søren Pedersen, Odense MFK	756 p.
14. Rolf Weber, SMK	745 p.
15. Lasse Vingtoft, Brande MFK	716 p.
16. Martin Hjermitzlev, Skagen	676 p.
17. Henning Sørensen, SMK	667 p.
18. Peter Mortensen, Toftlund MFK	663 p.
19. Steen Mols, Odense MFK	650 p.
20. Stefan Wiese, Odense MFK	584 p.
21. Bjarne Birkemose, Ringk. MFK	570 p.
22. Torben Jørgensen, SMK	558 p.
23. Henrik Abrahamsen, KFK	550 p.
24. Erik Falkenstein, Århus MFK	540 p.
25. Carl Erik Faueryby, Ringk. MFK	516 p.
26. Morten Lorenzen, SMK	422 p.
27. Jacob Kùseler, SMK	383 p.

Fly For Fun gruppe A.

1. Svend Hjermitzlev, Skagen	670 p.
2. Kim Forsingdal, NFK	650 p.
3. Jan Christoffersen, Skagen	595 p.
4. Jesper Jensen, SMK	545 p.
5. Steen Silcowitz-Hansen, Skagen	495 p.
6. Allan Hellum Christensen, Skagen	255 p.
7. Arne Jensen, Odense MFK	235 p.
8. Kim Frandsen, Haderslev MFK	215 p.

Fly For Fun gruppe B.

1. Søren Krogh, SMK	665 p.
2. Keld Hansen, Falken	650 p.
3. Mi. Christoffersen, Brande MFK	645 p.
4. Henrik Abrahamsen, KFK	630 p.
5. Kjeld Larsen, KFK	620 p.
6. Stefan Wiese, Odense MFK	575 p.
7. Jacob Kùseler, SMK	550 p.
8. Thomas Jensen, Svendborg MFK	535 p.
9. Kurt Hevang, Woodstok	520 p.
10. Sune Andersen, Svendborg MFK	505 p.
11. Ole Kastrup, KFK	500 p.
12. Lars Christoffersen, Skagen	480 p.
13. Torben Jørgensen, SMK	465 p.
14. Steen Mols, Odense MFK	450 p.
15. Rolf Weber, SMK	445 p.
16. Morten Lorenzen, SMK	435 p.
17. Bj. Christoffersen, Brande MFK	380 p.
18. Jan Hansen, SMK	375 p.
19. Lasse Vingtoft, Brande MFK	340 p.
20. Erik Falkenstein, Århus MFK	250 p.
21. Stig Andersen, SMK	230 p.
22. Jan Jarshøj, KFK	115 p.

Præmier

Fly for Fun Gruppe A.

1. Svend Hjermitzlev, Skagen	670 p.
2. Kim Forsingdal, NFK	650 p.
3. Jan Christoffersen, Skagen	595 p.

Fly for Fun Gruppe B.

1. Søren Krogh, SMK	665 p.
2. Keld Hansen, Falken	650 p.
3. Mi. Christoffersen, Brande MFK	645 p.

2 meter svævekonkurrence.

1. Keld Jensen, SMK	1095 p.
2. Jan Jarshøj, KFK	1080 p.
3. Helle Dam, Kolding MFK	988 p.

Flotteste model

Keld Hansen, Falken (Extra 261 stormodel)

Mest originale model

Keld Hansen, Falken (Extra 261 stormodel)

Flotteste crash

Jesper Jensen, SMK (Flamingo & Kampflyvning, 2 flyvere på ca. 1 time).

Fighter pokalen

Torben Jørgensen, SMK (BAT Flyer)

Mest flyvende

Thomas Jensen, Svendborg MFK

Kampflyvning

Stefan Wiese, Odense MFK

Koneflyvning

Søren Krogh, SMK, og Helle Dam, Kolding MFK

Hadepræmie

Allan Hellum Christensen, Skagen (brokrøv)

Sponsorater blev modtaget fra

- * AVIONIC
 - * LEIF O. MORTENSEN HOBBY
 - * WITZEL HOBBY
 - * FLYWOOD
 - * RC-UNIONEN
 - * APJ SKALA MODELFLY
 - * MAAETOFT
 - * MODEL EL-TEKNIK
 - * HOBBY WORLD
 - * LEIF O. MORTENSEN
- som vi alle takker for deres bidrag.

Steen Silcowitz-Hansen

Nordjysk mesterskab i 2 meter 1994

6.-7. august

Dette års nordjyske mesterskab i 2 meter blev afholdt i weekenden den 6.-7. august.

Der var tilmeldt 8 piloter, men kun de 7 kom til start. Ikke nogen overvældende tilslutning; vi har en formodning om, at sidste års skærmydsler er en medvirkende årsag hertil. Dertil er kun at sige – dette vil aldrig gentage sig.

Vejret viste sig ikke fra sin allerbedste side. Nok var der høj himmel og solskin; men med en vind, der svinger imellem 3 og 10 sm. skal der nogen øvelse til at dirigere flyet sikkert til landing på strippen.

Der gik da heller ikke længe, inden det første havari indtraf, men heldigvis skete der ikke den store skade. Vinden var imidlertid i tiltagende, og i løbet af eftermiddagen skete der flere uheld, hvorunder 2 piloter måtte udgå p.g.a. havari.

På anden-dagen var der ikke fremmødt mere end 6 piloter. Nogle p.g.a. havari, andre blev bare væk. Henrik Nedergård så en mulighed for en placering; selv om han ikke deltog den første dag, mente han nok, det var værd at forsøge, og for hans vedkommende blev det da også til en fjerdeplads. Da vinden stadig var frisk, og det ikke så ud til bedring, var det bare med at komme i gang, inden det blev værre. Der blev fløjet 2 runder, og de blev ikke bedre end de to første. Som

det fremgår af stillingen, skulle der ikke mange point til at vinde NM i 2 meter, men til gengæld var det med modellen som indsats – hver gang.

Efter fjerde runde, der også blev den sidste, kunne Ole Blomseth fra Hjørring Mfk. konstatere, at han nu var nordjysk mester. På andenpladsen finder vi Erik Sørensen Hj. Mfk., og tredjepladsen gik til Søren Bolet ligeledes Hj. Mfk.

Vi vil gerne sige tak til dem, der deltog, og håber, vi ses igen til Nordjysk mesterskab i 1995.

Til alle jer andre, der ikke var med – mød op til næste år; vi lover, det vil blive en positiv oplevelse.

Erik G. Sørensen



De nordjyske mestre: fra venstre Erik Sørensen (2. pl.) Ole Blomseth (1. pl.) og Søren Bolet (3. pl.)

Resultaterne

Navn	1. runde	2. runde	3. runde	4. runde	Total	Plac.
Ole Blomseth	1531	1085	1895	1658	6169	1
Erik Sørensen	1167	585	1373	1380	4505	2
Søren Bolet	477	392	1630	1748	4247	3
Henrik Nedergaard	1711	1802	0	0	3513	4
Finn Nielsen	710	63	1567	1164	3504	5
Peder Kjær	1306	850	0	0	2156	6
Arne Buus	797	339	0	0	1136	7
Breben Baier	0	0	0	0	0	8

Pandrup Air-Show

7.-8. august

Nu da sommerferien er forbi for de fleste, melder Sandmose Modelflyveklub sig igen med en lille beretning fra vores Air-Show 94.

Efter en travl forårsperiode med opførelse af vores nye tilbygning skulle den stå sin prøve. Allerede om lørdagen var der ankommet gæster og piloter; men de fik desværre ikke det gode flyvevejr, vi alle havde drømt om. Stærk blæst forhindrede flyvning, og vi var spændt på, om det ville blive lige så hårdt vejr næste dag.

Hen mod aftenstid var vi klar til vores årlige fest med god mad, og til at vores nye tilbygning skulle stå sin prøve. Det lykkedes med bravur. De fleste havde en god aften (gad vide, om nogle fik for meget af det våde element indenbords?). Natflyvning blev det også til, oh - hvilket syn på den mørke nathimmel. Søndag morgen var vejret lige tilpas til vores sport, let frisk vind. Der blev prøvefløjet og justeret det meste af formiddagen.

Efter briefing og middagsmad var alt klart til, at Pandrup Air - Show 1994 kunne løbe af stabelen. Der blev gået til den i både flamingoræs, rævejagt, og hvad sådan et stævne ellers kunne byde på. Der var skænket mange flotte præmier fra forskellige sponsorer, hvilket vi er meget taknemmelige for, TAK. Disse præmier gik til de bedste i de enkelte discipliner, men der var også et par trøstpræmier til de uheldige piloter, der skulle hjem og lime eller bygge nyt. Efter at stævnet var slut, var der tid til almindelig hyggeflyvning og snak både piloter imellem og med nogle tilbageblevne publikummer, som vi håber at se som medlemmer senere.

Alt i alt nogle gode og hyggelige dage; håber vi ses igen i 1995.

*Sandmose Modelflyveklub
Bjarne Nielsen*

SM - 1994 F3C

på NFK's flyveplads ved Tulstrup den 20. august.

Samlet resultat. A

1. K.H. Nielsen, Filskov	2000 p.
2. Henrik Rasmussen, NFK	1867 p.
3. Peter Wædeled, Falcon	1671 p.
4. Lars Jensen, Odense	1660 p.
5. Søren Østergaard, Filskov	1433 p.

Samlet resultat. B

1. Jan Olsen	2000 p.
2. Arne Jensen, Odense	1843 p.
3. Søren Nilsson, NFK	1622 p.
4. Carsten Berg, NFK	1167 p.
5. Ole Skov, Den Røde Baron	1165 p.



Søndagens gode vejr lokkede mange til Pandrup Air-Show.

(Foto: Bjarne Nielsen)

DM F3B 1994

20.-21. august

Stævnet blev afviklet på BMC's flyveplads ved Lading nord for Århus. Konkurrencen startede, som det sig hør og bør, med morgenkaffe og rundstykker lørdag kl. 9.00. Fremmødt var 2 piloter fra NFK, 3 fra Sønderborg og 4 fra BMC. Dette fremmøde var ensbetydende med et forholdsvis lille, men dog sandsynligvis et meget lige DM.

Specielt de 3 piloter fra Sønderborg var godt forberedt og havde trænet hele ugen op til DM, hvilket havde gjort BMC piloterne en smule nervøse. Også NFK piloterne havde trænet hårdt; desværre kostede denne træning René et fly, idet han havarede en uge forinden DM.

Vejret var meget fint hele lørdagen. Solskin og 6-10 sm vind, hvilket sandsynligvis ville gøre, at der blev fløjet meget stærkt. Alle regnede med, at dette års DM ville blive afgjort i speeden, men:

1. runde starter med termikflyvning, og kun 4 ud af 9 opnår max. tid og fornuftige landinger. Efter første speedrunde tager de første piloter det med ro og flyver alle over 19 sek., indtil Henrik kommer og flyver 17,3 sek., hvilket er 4 sek. hurtigere, end han tidligere har gjort. Han vinder speedrunden, - en skam, at han kun får 500 point i sin termikflyvning. Der bliver hele dagen fløjet meget stærkt, Søren har 2 tider under 16,5 sekunder, men det kniber dog en del med termikflyvningerne, og ved dagens slutning er John den eneste pilot med fuld tid.

Lørdag aften var der traditionen tro fællesspisning, og bagefter blev det til en masse flyvesnak og stor interesse for lørdagens resultater. Ganske som ventet indtager Søren 1. pladsen med 139 point

foran John. På 3. pladsen finder vi Torben, der ligger 500 point efter Søren; men med en god vejrudsigt for søndag, er der langt til mål. Søren havde taget sin »smidvæk runde« (sandsynligvis), så han skulle flyve fejlfrit om søndagen, hvis han ville vinde.

Inden flyvningen begyndte søndag, lå 7 piloter med vinderchancer. Søndag blev en dag med perfekt vejr, en svag vind 3 - 5 sm. I første runde laver Søren max. point (2000) skarpt efterfulgt af John, der kun har 12 point mindre. Torben taber 270 point, så Jesper overtager 3. pladsen. I 8. runde vinder John 110 point i forhold til Søren, så han nu kun fører med 41 point. Jesper og Torben bytter plads igen. I 9. runde vinder John igen 135 point i forhold til Søren og fører nu med 94 point. Torben holder sin 3. plads foran Jesper. I 10. runde flyves der meget tæt, og 7 ud af de 9 piloter laver over 1800 ud af max 2000 point. René tager sin »smidvæk runde« efter at have krydset sikkerhedslinjen i speeden med et 0 til følge.

I 11. runde flyver Søren 1 sekund hurtigere end John, hvilket er ca. 55 point. Dette tyder på et meget tæt opløb i sidste runde, hvis det ikke var for Niels Ejnar, der flyver 17,2 sek. Dette bevirker, at Søren også mister point, og dermed er pokalen igen i Århus for 13. gang i træk, selv om det holdt hårdt. Selv om John ingen point får i 12. runde, og Søren får 2000, er det umuligt for ham at vinde. John og Søren har skabt sig et komfortabelt forspring på 1000 point til nr. 3, som er Torben. Fra nr. 3 til nr. 8 er der igen 1000 point.

Vi var forskånet for uheld af nogen art trods de 12 gennemfløjne runder, der er det absolut højeste antal, der har været fløjet til et F3B stævne i Danmark nogensinde. I øvrigt skal der lyde en stor tak

til officials og dem, der hjalp til, – uden jer var det aldrig gået.

1. John Rasmussen	21285
2. Søren Krogh	21076
3. Torben Rasmussen	20270
4. Jesper Jensen	20165
5. Jan Hansen	19955
6. Niels Ejnar Rasmussen	19822
7. Peter Juul	19360
8. Henrik Andersen	18393
9. René Madsen	14830

DM i 2 meter – en våd fornøjelse!

27.-28. august

Danmarksmesterskabet i 2 meter 1994 blev ikke den succes, *hvad vejret angår*, som vi havde håbet på. Stævnet var tilrettelagt i samarbejde mellem Hjørring og Himmerlands modelflyveklub og blev afholdt i weekenden den 27.-28. august. Der var tilmeldt 23 piloter, og alle mødte op trods de dårlige vejrudsigter.

Himmerlands Mfk. havde lagt et stort arbejde i pladsens indretning, der var sørget for overnatning og forplejning til alle deltagerne, der var installeret toilet-vogn, og pladsen var indrettet til camping med strøm osv. Dagen før stævnet, kunne man imidlertid kun bruge pladsen ét formål – nemlig vandflyvning. Overalt på pladsen var der ca. 30 cm vand!! Nattens nedbør havde været så kraftig, og da flyvepladsen ligger i et gammelt moseområde, kunne det ikke trække væk igen, så hele pladsen måtte brydes op og flyttes til en nærliggende stubmark.

Da vejrudsigten ikke var særlig lovende, havde der forud for stævnet været en del diskussion om, hvorvidt vi i det hele taget skulle afholde konkurrencen, men efter mange overvejelser blev det besluttet at gennemføre. Vi havde håbet på at kunne gennemføre mindst 2 runder, men selv om der blev fløjet begge dage, mellem bygerne, blev det kun til en enkelt runde. Det var ikke alle deltagere, der havde tålmodighed til begge dage, og på andendagen var der således kun 18 piloter, der deltog.

Den første dag nåede vi gennem 3, 4 og, for nogles vedkommende, 5 minutters flyvningerne. Herefter måtte al flyvning aflyses på grund af regnen. Ved 20 tiden, umiddelbart efter aftensmaden, klarede det imidlertid op; men på dette tidspunkt var det ikke muligt at genoptage konkurrencen, da nogle allerede var taget hjem for natten.

Næste morgen var alle briefet til at møde kl. 9.00, men på dette tidspunkt så vejret ikke bedre ud, så vi måtte atter vente i »messen«, hvad skulle vi dog have gjort uden den?

Ved 10 tiden klarede det imidlertid op, og efter en kort briefing, hvorunder det blev oplyst, at alle, der havde fløjet 5



Uden »Messen« var det aldrig gået.

Her kunne man søge læ og få sig en øl og en pølse.

Det blev til mange pølser og en hel del øl – for flyves kunne der ikke.

minutter dagen før, skulle flyve denne om, startede vi igen konkurrencen. Opklaringen varede netop så lang tid, at alle fik fløjet deres 7 minutters runde færdig i tørvejrs – undtagen én enkelt pilot, nemlig undertegnede, der var sidste mand på hold 2. Men jeg var fast besluttet på at gennemføre flyvningen, så vi kunne blive færdige, så en medbragt plasticpose blev trukket over radioen og så afsted. Alle de andre havde skyndsomt forladt pladsen og havde søgt ly i »messen«, så det var kun undertegnede og min tidtager, der var tilbage. Det regnede ned i »stænger«, men alligevel kunne flyet holdes i luften. Eneste problem, bortset fra at vi blev gennemblødt, var, at jeg havde svært ved at se flyet, da jeg bærer briller. Efter 5 minutter og 30 sekunder gjorde jeg klar til landing, men uheldigvis var banen forvandlet til ét stort, blødt mudderpløse, så uden egentlig at have foretaget en hård landing lå næsen på flyet begravet i 5 cm mudder i en vinkel på nogle få grader – nok til at blive bedømt som en spydlanding. Ærgerligt, for der var kun 30 cm til strippen. Hvis jeg på forhånd havde vidst, hvordan de andre havde fløjet, havde jeg nok forlangt en omstart – uden regn.

Resultaterne

Navn	1. runde	2. runde	3. runde	4. runde	Total	Plac.
Stig Christensen	2091	0	0	0	2091	1
Knud Hebsgaard	1904	0	0	0	1904	2
Ole Blomseth	1854	0	0	0	1854	3
Finn Nielsen	1844	0	0	0	1844	4
Erik Sørensen	1815	0	0	0	1815	5
Villy Christensen	1770	0	0	0	1770	6
Jens Larsen	1766	0	0	0	1766	7
Jens Frederiksen	1741	0	0	0	1741	8
Tonny Christensen	1721	0	0	0	1721	9
Jens Peter Jensen	1611	0	0	0	1611	10
Peder Kjær	1552	0	0	0	1552	11
Svend Erik Lauersen	1517	0	0	0	1517	12
Arne Buus	1443	0	0	0	1443	13
Simon Nielsen	1391	0	0	0	1391	14
Bjørn Jørvad	1341	0	0	0	1341	15
Laust Petersen	1215	0	0	0	1215	16
Henrik Lindstrøm	1138	0	0	0	1138	17
Lars Henrik Sørensen	813	0	0	0	813	18
Birger Poulsen	803	0	0	0	803	19
Ole Thorup	685	0	0	0	685	20
Per Nymark	412	0	0	0	412	21
Børge Thorup	403	0	0	0	403	22
Per Johansen	0	0	0	0	0	23

Efter denne runde, blev det besluttet at indstille konkurrencen og lade denne eneste runde tælle. Som det fremgår af resultatlisten, var det ikke de store point, der blev fløjet denne weekend – det var mere en prøvelse for piloternes tålmodighed end egentlig konkurrenceflyvning.

Det blev atter Stig Christensen fra NFK, der kunne hjemtage pokalen, på andenpladsen finder vi Knud Hebsgaard fra Thy RC klub, tredjepladsen gik til Ole Blomseth fra Hjørring Mfk. Se, hvis nu jeg havde fået min landing i 7 minutters flyvning, så havde jeg faktisk fået en andenplads – men denne oplevelse har altså givet mig så meget blod på tanden, at jeg, inden Stig Christensen og Jens Frederiksen satte kursen sydpå, meldte foreløbig 3 mand til DM i 2 meter 1995 på Sjælland. Så vær klar til næste år, når det atter går løs, for vi nordfra vil ha' pokalen.

Til slut vil jeg på Himmerlands og Hjørring Mfk's vegne gerne sige tak for det store fremmøde og den kampånd, der blev udvist på trods af det dårlige vejr – vi håber, at rigtigt mange vil være med næste år på Sjælland.

Erik. G. Sørensen

Kunstflyvning DM-C

28. august

Modelflyveklubben Aviator har været vært for afviklingen af DM-C, og det blev – selvom vejrguderne ikke helt var med arrangørerne – afholdt med *hele 5 deltagere!*

Det kan ikke siges at være for mange, men det var lidt skuffende, at der ikke var større tilslutning til stævnet. Never mind, som de siger ude i den store verden, livet går videre alligevel. Og for ikke at gøre en kort historie lang er her både deltagerliste samt deres placering:

Henrik W. Nielsen: Dronninglund Modelfl.	No: 1 med 809 p.
Torkild Hattel: Nordsjællands Modelfl.	No: 2 med 761 p.
Per Nielsen: Dronninglund Modelfl.	No: 3 med 739 p.
Jan K. Nielsen: Dronninglund Modelfl.	No: 4 med 682 p.
Johannes Thorhauge: Aviator Modelflyveklub	No: 5 med 346 p.

Vi siger de deltagende piloter, dommere og tilstedeværende medlemmer fra den arrangerende klub tak for deres indsats under stævnet.



Vinder af DM-C klassen, Henrik W. Nielsen, DMF. (Foto: Karsten Thorhauge)

Jeg vil som en lille slutbemærkning gerne give styringsgruppen et lille forsigtigt vink med en vognstang om C-piloternes fremtidige deltagelse ved konkurrencer, som afholdes i gruppens regi.

Jeg er overbevist om, at piloterne i C-klassen føler sig lidt udenfor, når deres DM skal holdes særskilt, en udvikling som I i styringsgruppen nok bliver nødt til at se på, for det er jo ikke kun for fightens skyld alene, de deltager; det er også et spørgsmål om det sociale samvær med piloterne fra de andre klasser.



Regerende verdensmester Rudolf Freudenthaler iagttager her siddende en af dagens flyvninger. Bemærk det store solcellepanel, der hele tiden sikrer, at der er strøm på den 12 v. akku, hvorfra der blev ladet flittigt hele dagen. (Foto: Jan Abel)

F5B (27 CELLER)

i Langenhagen, Tyskland
den 3.-4. september

Den 3-4/9 1994 afholdt SMG Langenhagen konkurrence i FAI klassen F5B. Hans Hansen og undertegnede fra Frederikshavn Modelflyveklub havde taget turen til Hannover for at tage temperaturen på den europæiske F5B scene. Stævnet blev af flere brugt som styrkeprøve inden det forestående VM i Australien, der afholdes i november 1994. VM holdene fra Sverige, Tyskland, Schweiz og Østrig var således repræsenteret.

Om lørdagen var det p.g.a. en del regn svært at yde top præstationer, men søndag blev der vist flot flyvning. Enkelte præstationer skal fremhæves: Flere deltagere fløj 29 ben (å 150 m) i løbet af de 3 min. arbejdstid. Günter Rüb fra Tyskland vandt alle 3 runder og dermed konkurrencen. Han fløj 28-29-29 ben. For at minimere motortiden i den efterfølgende 5 min. varighedsflyvning er det afgørende at passere limboen med så høj en hastighed som muligt. D.v.s. at efter distancen stiges der til 200 - 250 m højde, så dykkes der ned under den 3 m høje limbo, og farten omsættes til en fornuftig udgangshøjde. Før omtalte Herr Rüb præsterede i anden runde at gennemføre varighedsflyvningen uden brug af motor! Ellers bruges der i snit 5 sek. motortid for at opnå de 5 min. flyvning.

Man kan konstatere, at bredden i Tyskland er fantastisk. Der er virkelig kamp om de første 10 pladser. For det tyske landshold var det naturligvis vigtig at manifestere sig. Det gjorde de rimeligt ved at besætte 2.-3. og 8. pladsen. Lidt skuffende blev den regerende verdensmester Rudolf Freudenthaler fra Østrig kun nr. 4; han passerede sikkerhedslinien i 3. flyvning, hvilket bestemt kostede ham en placering blandt de 3 første. Vores svenske venner havde lidt problemer og var ramt af et par uheld, men det skal blive spændende at se, hvordan de klarer sig i Australien.

Alt i alt var det spændende at se den udvikling, som har fundet sted siden sidste VM (1992) i Holland. Flyene er blevet mindre og lettere, og motorerne er blevet kraftigere. Den nye serie af evolution elektromotorer fra Plettenberg er alt dominerende. Langt de fleste benytter sig af 27 stk. SANYO 1000 SCR celler. Propellerne er lidt forskellige (ca. 13x7") fra forskellige fabrikanter (læs her enkelte piloter, der selv håndfremstiller propellerblade i kulfiber, der dog normalt kan købes!).

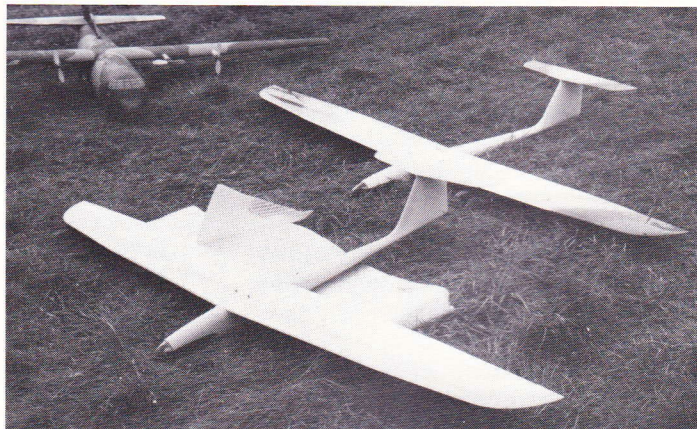
Nu hvor vi var dernede, kunne vi jo lige så godt deltage med vores 10 celleder modeller, hvilket også en tysker gjorde. Der skulle jo være nogen til at slutte det 51 mand store felt af; men vi lærte en masse og tro mig, næste år er der flere celler i.

Jan Abel

2 stk. RAMAZOTTI, her beregnet til 27 celler.

Denne smukke model, der har skala-bygget vinge/haleplan, leveres i flere udgaver til både 10 og 27 celler (Schnurr Modellbau, Tyskland).

(Foto: Jan Abel)



NFK-Cup 1994

10.-11. september

Lørdag den 10. september oprandt dagen for historiens 3. NFK-Cup.

Morgenen startede med det flotteste solskin, men ret stærk blæst, så det var med rimeligt godt mod, vi bød de mange tilrejsende velkommen.

Der kom fire piloter fra Jylland, fem fra det øvrige Sjælland, og der var otte tilmeldte NFK'ere. Mange havde taget familien med, så efterhånden var pladsen pænt fyldt op. Der var også dejligt mange klubmedlemmer, som var troppet op for at give en hjælpende hånd.

Til stævner skal der naturligvis udelukkende flyves på vor nye bane, så vi tilbød en del af den gamle som campingplads, hvilket flere også benyttede sig af.

Piloterne fordelte sig med 5 i A-klassen, 8 i B-klassen og 4 i C-klassen, så den ene jyske og de to sjællandske dommere kunne sammen med tilskuerne se frem til i alt 68 programflyvninger.

Første runde forløb uden uheld og problemer og endte med, at Erik Toft, Falken, førte i A, Kim Forsingdal i B og Torkil Hattel i C-klassen.

I anden runde hævnede det sig lidt, at Finn Lerager også var stævneansvarlig, idet han pga. manglende forudgående koncentration havde problemer med at starte motoren. Af frygt for tidsoverskridelse lavede han en »rivstart«, der desværre resulterede i en knækket propel. 0 points i 2. runde!

Da fjerde pilot i B, Helge Andersen, skulle til at starte, begyndte det at regne, og han fik lov til selv at bestemme, om han ville starte. Det undlod han. Og meget godt, for regnen væltede bare ned i flere timer. Netop som vi ved femtiden var ved at aflyse resten af flyvningerne for den dag, klarede det op, og resten af flyvningerne blev afviklet uden problemer i sol og vindstille.

Efter anden runde førte Erik stadig knebent i A. Kim suverænt i B og Torkil lige så overlegent i C. Som Peder Pedersen, Dragsholm, sagde: »Det irriterer mig, at Kim bare kan vinde uden at træne«, hvortil Kim svarede: »Åhr, jeg fløj da et par runder i tirsdags«. Men mon vi ikke snart skal se ham i A!

Tredje runde startede søndag morgen kl. 9.30 og var afsluttet inden middag. Erik førte stadig i A, Kim vandt sin tredje runde i B, og Torkil var igen urorlig i C. Det er vel også sidste gang vi ser Torkil som C-pilot!

I fjerde runde lavede Erik sin dårligste flyvning, mens Finn fløj op til sit bedste og nåede lige akkurat at overhale Erik totalt. Kim og Torkil vandt hver deres runder endnu en gang.

Det var et meget velafviklet stævne, og det viser, hvor fint alt kan klappe til trods for visse forstyrrelser fra vejrguderne, når bare en del klubmedlemmer slutter

op om arrangementet og yder hver sin forholdsvis overskuelige indsats. Tak for det.

Klasse A

1 Finn Lerager, NFK	3910
2 Erik Toft, Falken	3909
3 Ole Kristensen, Haderslev	3873
4 Peer Hinrichsen, Sønderborg	3525
5 Klaus Reinke, Sønderborg	3098

Klasse B

1 Kim Forsingdal, NFK	1884
2 Peder Pedersen, Dragsholm	1780
3 K. Christiansen, Falken	1697
4 Eggert Neistrup, NFK	1541
5 Frode Jensen, Grenå	1532
6 Fl. Schleimann, NFK	1529
7 Helge Andersen, NFK	1225
8 Bjarne Madsen, Dragsholm	1214

Klasse C

1 Torkil Hattel, NFK	825
2 Lars Holte, NFK	715
3 Dan Severinsen, Dragsholm	690
4 Peter Skov, NFK	173

F5 populær + EL træf

11. september i Frederikshavn

Der er altid en vis vejrmæssig fare ved at afholde et stævne i efteråret. Det blev bekræftet ved FMK's stævne/træf, der nærmest regnede væk.

Men ikke desto mindre mødte 10 piloter op. Der blev i løbet af dagen også plads til tilskuere i klubhuset. Der var dog enkelte ophold i løbet af dagen, hvor der naturligvis blev fløjet livligt.

P.g.a. regnen var der god tid til at studere de medbragte udenlandske magasiner, naturligvis udelukkende omhandlede EL-flyvning, samt diskutere byggetoder og forskellige kombinationer af motor, gear, propel og akku.

Spildt var dagen bestemt ikke, men derimod en god inspirationskilde til vinderens mange EL-projekter.

God byggelyst og på gensyn til næste år.

Jan Abel

Frederikshavn Modelflyveklub

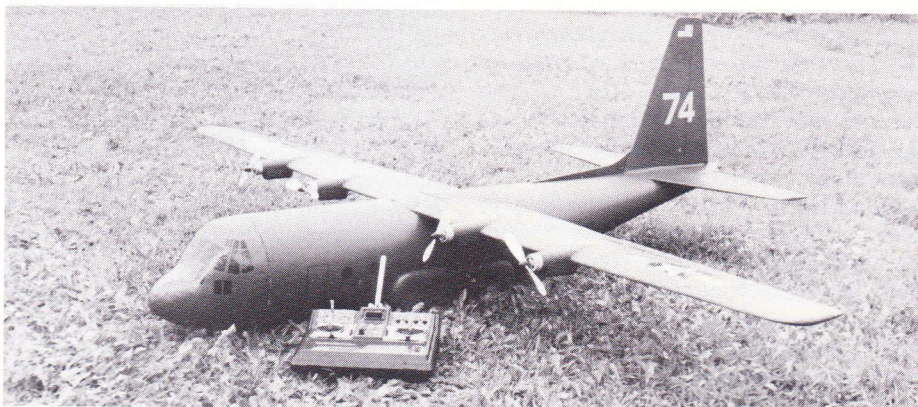


Med hjælp fra Ole Jørgensen er Jørgen Nielsen fra Thy RC Klub klar til jomfruflyvning med sin Mini Jet, der er bygget efter en tysk tegning. Modellen, der har en spændvidde på 90 cm, er udstyret med 7 x 1700 mha akkuer og 2 stk. Speed 400 6v motorer med hver sin afkortede (ca. 11,5 cm) Speed propel 6x5,5. Det er en velflyvende 2-motoret model. (Fotos: Jan Abel)



Kjeld Ørum Jensen fra Thy RC Klub ses her med sit bud på en 27 celled model.

Herunder er det Ole Jørgensens meget veludførte Hercules »styrobomber«. Den er udstyret med 4 stk. 7,2v Speed 400 motorer, 4 stk. Speed propeller og 8 stk. 1700 mha akkuer.



ALS CUP F3B 1994

Søndag den 11. september havde Sønderborg Modelflyveklub indbudt til F3B konkurrence, hvor 6 piloter mødte op til rundstykkerne klokken 9.

Vejret i ugen op til havde ikke været det mest spændende, og det viste sig, at det var det heller ikke om søndagen.

Vi forsøgte at gennemføre 3 runder, som er minimum, men med mange afbrydelser på grund af byger og materielle problemer nåede vi kun cirka halvanden runde. Man blev derfor enige om at mødes lørdag den 17. september på BMC's plads i Lading og prøve igen.

Det lykkedes os så at flyve 4 runder i gråvej, men kun med et par regnbyger. Hurtigste speedtid fik Søren på 18,0 sek., og han blev senere også den endelige vinder. Tillykke til Søren.

Jan Hansen, SMK

1. Søren Krogh, SMK	5909 p.
2. John Rasmussen, BMC	5846 p.
3. Niels E. Rasmussen, BMC	5802 p.
4. Peter J. Christensen, BMC	5521 p.
5. Jan Hansen, SMK	5477 p.
6. Jesper Jensen, SMK	5429 p.

DM - 1994 F3C

på NFK's flyveplads ved Tulstrup den 15.-16. oktober

Vejrudsigterne op til årets DM var ikke alt for lyse. Der var blevet lovet en del regn og vind. Men da det kom til stykket, viste det sig, at vejrprofeterne havde taget lidt fejl; vinden var der, men regnen udeblev.

Mesterskabet var arrangeret som GRAUPNER CUP, hvortil Graupner havde stillet fine præmier til rådighed.

I B-klassen stillede 9 piloter op, og mesterskabet stod nu ret åbent, efter at Jan Olsen havde besluttet sig for at prøve kræfter i A-klassen. Det gav virkeligt blod på tanden; nu var det ikke givet på forhånd, hvem der blev mester. Der blev vist flot flyvning, niveauet i B-klassen er steget en del i forhold til 1993. Debutanten Jesper Petersen var eneste deltager med en 30'er størrelse helikopter, og han viste fin flyvning, selv om det blæste en del. Per Stenkilde var debutant nr. 2, han fløj ligeledes fint, men kom ikke om søndagen, hvilket trak ham ned i den samlede stilling.

1. runde blev vundet af Søren Nilsson med et rimeligt forspring til Arne Jensen og Alex Kjeldsen. 2. runde blev en gentagelse af første runde blandt de første. Søren Jørgensen var så uheldig, at antennen på hans radio knækkede, så han deltog ikke i anden runde.

3. runde blev vundet af Per Petersen

Den sjællandske 2m-cup 1. afdeling

Søndag den 2. oktober afholdt FALKEN sin første konkurrence i den sjællandske 2m-cup. Vejret var nogenlunde med de 11 fremmødte piloter, og selv om det var meget lidt, de så til solen, blev der præsteret flere lange flyvninger. Dog drillede vinden nogle af piloterne med det resultat, at det blev til en del landinger på den gale side af den pointgivende 5m-grænse.

Da pointene efter dagens flyvninger blev talt sammen, så stillingen således ud:

1. Jens Frederiksen, Vordingborg	3644
2. Poul Møller, Falken	3615
3. Jens Peter Jensen, Borup	3028
4. John Olsen, SMSK	2992
5. Jørgen Meier, SMSK	2984
6. Erik Toft, Falken	2820
7. Carsten Bantz, Falken	2775
8. Johnny Petersen, Haslev	2685
9. Arne Hansen, Falken	2586
10. Peter Hasbo, Haslev	1295*
11. Børge Hansen, Borup	?*

* Udgået efter første runde

Poul Møller

På billedet t.h. ses de tre stolte vindere.



fra Filskov. Han havde justeret og trænet lidt lørdag aften, hvilket gav sit udslag.

4. runde gik til Alex skarpt forfulgt af Søren og Arne. Søren Jørgensen fløj kun hovermanøvrerne i 3. og 4. runde p.g.a. den knækkede antenne; hvis han havde haft mulighed for at flyve samtlige manøvrer, havde han ligeledes været med i topstriden om pokalen.

Når man ser lidt på resultaterne, er der flere piloter, som har været med til at præge toppen. Den bredde, som blev vist i B-klassen, har ikke været så markant

førhen. Det lover godt for fremtiden for B-klassen.

Resultat B:

1. Søren Nilsson, NFK	2993
2. Arne Jensen, Odense	2821
3. Alex Kjeldsen, Silkeborg	2810
4. Per Petersen, Filskov	2424
5. Carsten berg, NFK	2128
6. Ole Skov, NFK	2072
7. Jesper Petersen, Baronien	2037
8. Søren Jørgensen, Ribe	1006
9. Per Stenkilde	1626

Bnr. 1: Søren Nilsson, NFK.



Bnr. 3: Alex Kjeldsen, Silkeborg.





Vinderne i B: Arne Jensen, Soren Nilsson og Alex Kjeldsen.



Vinderne i A: Henrik Rasmussen, K.H. Nielsen og Michael Nygaard.

A-klassen startede lørdag formiddag, og K.H. Nielsen lagde sig straks i spidsen foran Michael Nyegaard, Henrik Rasmussen og Lars Jensen. I anden runde blev der ændret en del på rækkefølgen, idet Michael vandt foran K.H., Henrik og Søren. I anden runde havde Lars lidt radioproblemer; han mente, at hans Long Ranger blev for varm indvendig, hvilket gjorde, at motortageren flippede. I 3. runde vandt K.H. igen foran Michael.

Michael skulle nu vinde runden for at fravryste titlen fra den regerende mester. Det lykkedes ikke, og K.H. vandt fortjent titlen for fjerde år i træk.

Jan Olsen, forhenværende præmiesluger i B-klassen, stillede for første gang op i A. Til trods for, at han endte på sidstepladsen, er der håb forude; han fløj pænt, og der er muligheder med Jans talent.

Resultat A:

1. K.H. Nielsen, Filskov	3000
2. Michael Nyegaard, Filskov	2942
3. Henrik Rasmussen, NFK	2873
4. Søren Østergaard, Filskov	2760
5. Lars Jensen, Odense	2514
6. Peter Wædeled, Falcon	2485
7. Jan Olsen	2190

*På NFK's vegne
Henrik Rasmussen*

Arne Jensen, Odense, i gang med konkurrencen.



Rar fornyelse

Ved årets sidste konkurrence i den sjællandske 2m cup var der flere førstegangs-piloter med. Disse blev hilst velkomne af de mere etablerede 2m piloter, og alle håber, at denne på samme tid spændende og hyggelige konkurrenceform vil vinde frem igen på Sjælland efter et par års faldende deltagerantal.

På billedet ses ungdom og rutine repræsenteret af Johnny Pedersen fra Haslev og Arne Hansen fra Falken.

De – og alle andre – skal være meget velkomne til næste års konkurrencer.

PNM



RC-unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med radiostyrede modeller. Årskontingentet er kr. 310,-.

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:

Klaus Egeberg,
Dragsholm MFK, formand.
Arild Larsen, Mf. Århus.
Jørgen Holsøe, KFK.
Jørgen Kaae Hansen, Mf. Århus.
Erik Nymark, Arrow Toftlund Mfk.
Steen Høj Rasmussen, SMSK.
Jens Larsen, Østjysk Mfk.

Sportsudvalget:

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

Styringsgrupper:

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

Svævemodeller:

Pt. sekretariatet

Skalamodeller:

Pt. sekretariatet

Helikoptermodeller:

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

El-modeller:

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

Hobbyudvalget:

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

Flyveplads-udvalget:

Pt. sekretariatet

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 326-5366
Tlf. tid: Mellem kl. 16.30 og 18.30
Torsdag dog til kl. 19.30
Lørdag og søndag LUKKET

Husk kontingentet

Kontingentet til RC-unionen for året 1995 forfalder til betaling i december måned 1994.

Hvis du ikke allerede har betalt, vil det være en god idé at gøre det nu, idet du ellers ikke har nogen forsikring efter 1. januar 1995. Det har specielt betydning for stormodelpiloterne, idet det ikke er tilladt at flyve med modeller over 7 kg uden RC-unionens ansvarsforsikring.

Skulle du af den ene eller anden årsag ikke længere ønske at være medlem, vil det være en meget stor hjælp, hvis du meddeler sekretariatet dette fremfor blot at lade være med at betale.

Nye klubber

Denne gang kan vi byde velkommen til 2 nye klubber:

Aars Modelflyveklub

Jens Mikael Brandi, Herredsvej 44, Nyrup,
9600 Aars. Tlf. 98 65 81 68.

Løjtvedgård Modelflyveklub

Lars Jensen, Ægirsvej 5, 5700 Svendborg, tlf.
62 22 17 56.

Men samtidig har vi så slettet 2 klubber, som ikke længere havde de krævede 5 medlemmer i RC-unionen:

Løgstør Model & Fjernstyringsklub og Bjergsted Modelflyveklub, hvor medlemmerne er optaget i Dragsholm Mfk.

Nye adresser

2 klubber har ændret kontaktadresse:

Sydfyns Modelflyveklub

Bjarne Felsted, Fuglsbøllevejen 16, 5900 Rudkøbing, tlf. 62 50 15 08.

Borup Modelflyvere

Bjarne Stubberup, Stensbjergvej 13, 4632 Bjæverskov, tlf. 53 67 17 88.

Nyt telefonnummer

RC-Ørnene's kontaktperson har fået nyt telefonnummer:

Anders Harpsøe, tlf. 31 58 19 92.

Nye certifikater

A-certifikater

1222 Allan Hansen, RFK
1223 Thomas Jensen, Mfk. Svendborg
1224 Bjarne Bartels, Haslev Mfk.
1225 Jens Andersen, AMC
1226 Frederik Hansen Beck, Falcon
1227 Bent Petersen, RFK
1228 Lars Jensen, Østfyns Mfk.
1229 Bjarne Jensen, Haderslev RC
1230 Rasmus Riis, NRC
1231 Fin Kruse, Vejle Mfk.
1232 Flemming Olesen, Skanderborg Mfk.
1233 Jesper Steinicke Sørensen, Sandmose
1234 Jørgen Beck, Kolding RC
1235 Benny Nielsen, Holstebro RC
1236 Lars Stripp, RFK
1237 Henning Sørensen, Jydsk Luftcirkus

H-certifikater

040 Jesper Struve Petersen, Den røde Baron

RSD-diplomer

A-diplom

101 Inge Dam

Repræsentantskabsmøde i Korsør

RC-unionens årlige ordinære repræsentantskabsmøde blev afholdt i Korsør søndag den 30/10 1994.

Ud af 100 klubber var 23 klubber repræsenteret med et stemmetal på 63. Der var i alt 69 personer til stede, incl. Bent Aalbæk-Nielsen, som var inviteret med som gæst.

Formandens mundtlige beretning

bringes her i uforkortet form:

Da jeg går ud fra, at alle har læst den skriftlige beretning, vil jeg ikke – med mindre der senere bliver stillet spørgsmål til denne – komme med yderligere kommentarer hertil.

I stedet vil jeg beskæftige mig med lidt tilbageblik samt komme med nogle ideer om modelflyvnings fremtid.

Det år, vi nu går ud af, har fra bestyrelsens side været brugt til at forberede jubilæumsåret samt til at færdiggøre vort nye logo.

Først jubilæet: For alle, der deltog i arrangementet på Egeskov, er det nok klart, at de fynske klubber havde lagt et kæmpe arbejde i dette, og afviklingen gik jo også rimeligt godt. Der vil altid kunne sættes fokus på nogle ting, der kunne være bedre/anderledes, men jeg mener, at disse ting skal man lære af og ikke betragte små fadæser som negative oplevelser, men tage til eftertanke. Som samlet modelflyve-weekend for alle os modelflyvere må det nok siges at have været en rar weekend, hvor der blev snakket meget modelflyvning. Tilkendegivelsen fra vore modelflyvekammerater fra Fritflyvnings- og Linestyrings-Unionerne er meget positive, og de kommer gerne igen på Egeskov.

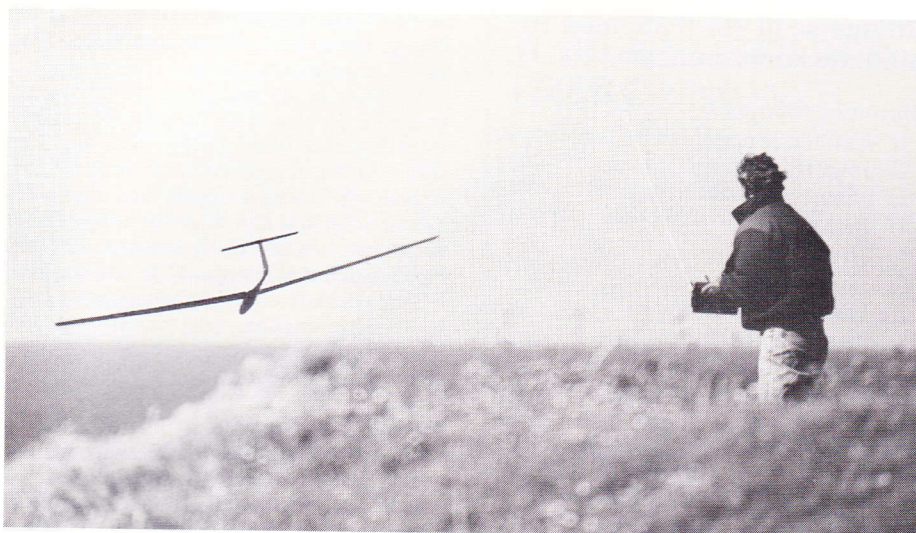
Den økonomiske side af arrangementet på Egeskov, som vi kommer tilbage til under regnskabet, var klart en fiasko, men bestyrelsen er enige om, at oplevelser overvejer denne.

Som afslutning i forbindelse med jubilæumsarrangementet vil jeg endnu en gang takke de fynske klubber for deres store arbejde. Ligeledes vil jeg sende en tak til grev Michael for hans positive modtagelse af os på Egeskov.

Logo: Ja, de fleste har jo nok efterhånden set det længe ventede nye logo for unionen, som vi jo fik færdig og præsenterede på Egeskov. Logoet er designet og farvelagt af Klaus Egeberg og Jørgen Holsø. Efter at oplægget var godkendt af bestyrelsen i maj, har de to i fællesskab færdiggjort dette samt fået fremstillet de mærker, I nu kan se.

Bestyrelsen har i år valgt ikke at uddele nogen initiativpokal, idet vi ikke har kunnet finde emner hertil, og det må jo give stof til eftertanke.

I forbindelse med jubilæumsåret har bestyrelsen indstiftet en ny pokal, nemlig Ole Meyers Mindepokal, som vil blive uddelt senere i dag.



Skræntflyvning.

(Foto: Jørgen Larsen)

Og nu lidt fremtid.

Som de fleste nok har læst i mine ledere i Modelflyve Nyt, mener jeg, at man stille og roligt skal arbejde hen på en sammenlægning af al modellflyvning, således at man på et tidspunkt får en fælles modellflyve union.

Mange vil jo nok sige, at vi har en fælles union i Dansk Modelflyve Forbund, og det er naturligvis også til dels rigtigt, men vi arbejder dog hver for sig i det daglige. Jeg mener, man vil stå stærkere, hvis man går sammen, og de praktiske opdelinger af interesser kan klares, som vi har det i RC Unionen med styringsgrupper, der i det daglige varetager greninteresser.

Jeg mener ikke, at mit forslag skal føres ud i livet som nogen hastesag, men at man skal begynde i det små med at få dette arrangeret; henholdsvis CL Unionen og FF Unionen er positivt stemt for forslaget.

Jeg vil slutte af med at minde om, at alle unioner er enige om, at fra 1995 holder vi igen fælles sommerlejre, og vi starter dette op på Egeskov.

Uddrag af mødet

Til ny formand blev valgt *Klaus Egeberg* som afløser for *Hans Jørgen Kristensen*, der ikke ønskede genvalg. Som nyt bestyrelsesmedlem blev *Jens Larsen* fra Østjysk Modelflyveklub valgt.

Regnskabet, som viser et underskud, blev godkendt.

De af bestyrelsen indsendte forslag blev vedtaget, herunder ændring af regnskabsåret, som nu skal følge kalenderåret. Næste repræsentantskabsmøde skal derfor først finde sted inden udgangen af marts måned 1996.

I år var der ingen, som fik initiativpokalen. Men i forbindelse med jubilæumsåret er der indstiftet en mindepokal for Ole Meyer (en af stifterne af RC-unionen og dens primusmotor i mange år). Mindepokalen, som er en vandrepokal, blev overdraget til Benny Juhlin for lang og tro tjeneste for RC-unionen.

Kontingentet, som var foreslået uforandret af bestyrelsen, blev ændret af repræsentantskabet til kr. 310,- pr. år + 25 kr. i indmeldelsesgebyr.

RC-Unionens udvalg

Efter repræsentantskabsmødet den 30. oktober er der sket få udskiftninger i de forskellige udvalgs sammensætning.

Vi bringer her sammensætningen med de formodede formænd nævnt først:

Svæveflyvning

Jens Peter Jensen, BMF, Peer Hinrichsen, SMK, Torben Rasmussen, BMC (NY)

Skalaflyvning

Hans Jørn Vedby Jørgensen, BMF, Benny Juhlin, RFK, Hugo Dueholm, Take Off.

Helikopterflyvning

Arne Jensen, OMF, Kaj Kudsk, Kolding RC, Henrik Rasmussen, NFK.

Kunstflyvning

Anders Rasmussen, Haderslev RC, René Andersen, Aviator, Ole Kristensen, Haderslev RC, Peder Pedersen, Dragsholm RC, Flemming Schleimann, NFK.

Elflyvning

Erik Dahl Christensen, BMC, Keld Ørum Jensen, Thy RC, René Madsen, NFK (NY).

Hobbyudvalget

Ole Hilmer Petersen, RFK, Kurt Hevang, Woodsstock, Svend Hjermitzlev, Skagen RC, Mark Law, Kalundborg Mfk. Torben Møller, OMF.

Som formanden var inde på i sin beretning, vil der foruden Skagen blive afholdt sommerlejr med fritflyverne og RC-flyverne på Egeskov slot i perioden lørdag den 29/7-95 til og med søndag den 6/8-1995.

Fuldstændigt referat er udsendt som Kluborientering nr. 8/94.

Regnskab og budget i sammendrag

Driftsregnskab for perioden 1/10-93 - 30/9-94

	Regnskab i 1000 kr.	Budget i 1000 kr.
Indtægter:		
Kontingenter	816	825
Andre indtægter	30	20
	<hr/> 846	<hr/> 845
Udgifter:		
RC/DK	14	15
Kontingent DMF + køb af blade	438	435
Sportsudvalget	145	160
Hobbyudvalget/videogruppen	22	25
Forsikring	88	95
Jubilæum + nyt logo (bomærker m.v.)	95	-
Øvrige udgifter	241	267
Resultat før renter:		
Primær drift	- 197	- 152
Renteindtægter	61	80
Bonus fra forsikring	22	-
Kursregulering/(kurstab)	- 58	-
Årets underskud	- 172	- 72

RC-unionens klubhåndbog

er udkommet og klar til erhvervelse.

Denne nyttige bog indeholder for hver klub oplysninger om kontaktperson og klubformand, og den bringer et kortudsnit, som viser flyvepladsens beliggenhed, ligesom den orienterer om flyvepladsgodkendelser og flyverestriktioner og meget mere.

Klubhåndbogen bør findes i enhver klub med respekt for sig selv og sine medlemmer.

Prisen for bogen er kr. 140,- (fremstillingsprisen) + porto.

Bestil hellere ét eller flere eksemplarer med det samme.

Ring til Karen i RC-unionens sekretariat (86 22 63 19), så sørger hun for, at jeres bestilling ekspederes med det samme.

P.b.v.
Jørgen Kaae Hansen

Orientering fra Kunsthflyvningsgruppen

Rangliste 1994:

Klasse A:

1. Finn Lerager	30 p
2. Erik Toft	27 p
3. Ole Kristensen	25 p
4. Peer Hinrichsen	21 p
5. Claus Reinke	17 p
6. Rene Andersen	12 p
7. Leif Widenborg	12 p
8. Thomas Møller	11 p
9. Allan Sørensen	10 p
10. Flemming Nielsen	3 p

Klasse B:

1. Kåre Christiansen	26 p
2. Peder Pedersen	26 p
3. Flemming Schleimann	22 p
4. Gert Jensen	20 p
5. Frode Jensen	19 p
6. Kim Forsingdal	18 p
7. Niels Michelsen	18 p
8. Bjarne Madsen	18 p
9. Flemming Bollerslev	14 p
10. Eggert Neistrup	14 p
11. Helge Andersen	4 p

Klasse C:

1. Henrik W. Nielsen	30 p
2. Torkild Hattel	29 p
3. Jan K. Nielsen	23 p
4. Dan Severinsen	16 p
5. Peter Skov	14 p
6. Peter Jørgensen	9 p
Lars Holte	9 p
Søren Jensen	9 p
9. Thomas Jørgensen	8 p
10. Lars Mortensen	7 p
11. Erik Marquardsen	6 p

Klasse X:

Af dårlige grunde ingen!

Orientering fra Svæveflyvningsgruppen

Endelig udtagelse til Nordisk mesterskab i F3F 1995:

1. Knud Hebsgaard	2973
2. Jørgen Larsen	2897
3. Brian Dylmann	2873
4. Søren Krogh	2746
5. Jan Hansen	2732
6. Preben Nørholm	2668
7. Jesper Jensen	2650
8. Klaus Untrieser	2288
9. Finn Gude	1853
10. Peer Hinrichsen	1839

Udtagelse til VM i F3B, med 10 afholdte konkurrencer:

Maximum 6000 point.

1. Karsten Jeppesen	5990
2. John Rasmussen	5940
3. Niels Ejnar Rasmussen	5906
4. Peter Juul	5819
5. Torben Rasmussen	5778
6. Jan Hansen	5743
7. Jesper Jensen	5655
8. Henrik Andersen	5243
9. Søren Krogh (5 konk.)	4731
10. Peer Hinrichsen (5 konk.)	4697
11. René Madsen (5 konk.)	3627

VM i F3B 1995 afholdes sandsynligvis i Rumænien.

Udtagelse til NM i F3B, med 5 afholdte konkurrencer:

Maximum 3000 point.

1. John Rasmussen	2984
2. Søren Krogh	2981
3. Niels Ejnar Rasmussen	2973
4. Jan Hansen	2924
5. Jesper Jensen	2869
6. Peter Juul	2859
7. Henrik Andersen	2642
8. René Madsen	2278
9. Karsten Jeppesen (2 konk.)	1992
10. Torben Rasmussen (2 konk.)	1889

Resultater NFK Open

d. 12/5 1994:

Navn	Point:
Brian Dylmann	6000
Lars Petersen	5609
Finn Gude	5566

Orientering fra Skalagruppen

Desværre blev der ingen dansk deltagelse ved skala VM 94 i Holland. Grunden var nok et sammenfald af mange ting, men manglende kommunikation var nok hovedgrunden. Alle har tilsyneladende overset side 5 i Bulletin NO. 1 med det resultat, at vi ikke fik tilsendt Bulletin NO. 2 med tilmeldingsblanketter og tidsfrister. Da vi fandt ud af det, var tilmeldingsfristen udløbet. VM-arrangøren i Holland blev kontaktet via KDA i Roskilde. De nødvendige papirer blev fremskaffet og fordelt til de rette. Den 29. juli 1994 blev KDA i Roskilde igen kontaktet, denne gang for at vi ad de officielle kanaler meldte afbud. Der ville ikke blive nogen dansk deltagelse i dette års skala VM.

Herigennem en stor tak til Knud Larsen, KDA Roskilde, for hans store hjælp.

Den 15. august 1994 blev så dagen, hvor DM 94 i alle skalaklasser blev aflyst. Grunden var manglende tilmelding. I klasse F4C var der én deltager, ingen i Stormodel og 1/2 i Dan-Ska-

la. På et indkaldt dommerseminar søndag den 25. september 1994 blev det drøftet, hvad der skal til for at komme videre.

Vedrørende internationale stævner og regelændringer fra FAI har styringsgruppen valgt en person til at varetage disse ting. Han skal sørge for, at regelændringer omkring F4C straks tilgår styringsgruppen. Ved internationale stævner skal han sørge for at fremskaffe de papirer, der skal til, og som skal udfyldes. Holdlederen skal udpeges af de udtagne piloter umiddelbart efter DM/udtagelsesstævne. Holdlederen er så ansvarlig for det videre forløb. Han skal fortløbende komme med tilbagemeldinger til deltagere og styringsgruppens formand.

Danmarks mesterskab i klasse F4C og Stormodel skal afholdes i august måned.

DM i Populærskala holdes i maj måned.

Udtagelse til internationale stævner vil ikke mere være pr. automatik. Det er altså ikke mere nok, at man er blandt de tre eller fire første ved DM/udtagelsesstævne. Der bliver – ligesom ved andre idrætsgrene – et kvalifikationskrav baseret på opnåede point ved statistisk- og flyvebedømmelse. De nærmere pointtal vil blive offentliggjort inden DM og kunne f.eks. tænkes at være et gennemsnit udregnet fra sidst afholdte VM/EM. Økonomien omkring deltagelse i internationale stævner bliver som i de andre styringsgrupper.

Der bliver foreløbig ikke flere skalatræf. Er der modelflyveklubber, der gerne vil vide mere omkring de enkelte regelsæt, så stiller gruppen gerne en dommer til rådighed.

Dan-Skala klassen nedlægges midlertidigt. I stedet indføres en POPULÆRSKALA-KLASSE, efter et oplæg fra Modelflyverne Aarhus M.F.A.. Denne skalaklasse er tænkt som en rekruteringsklasse. Vi ved, at der rundt omkring i klubberne er nogle skalamodeller. Vi ved også, at der er nogen, der kun vil bygge modeller, og nogen der kun vil flyve. Ved at man ikke stiller krav om, at man selv skal have bygget modellen, er her måske mulighed for, at flere vil komme til stævner m.m. Endelig vil der blive mulighed for, at der i den nye klasse vil kunne konkurreres med hold. Særskilt regelsæt vil snarest blive udfærdiget og offentliggjort i Modelflyve Nyt.

Omkring RC-Unionens jubilæumsstævne på Egeskov så var der fra John Borgen og Benny Juhlin's side lagt et stort arbejde i at få »skalagruppens stand« op at stå. Synd var det med den uheldige placering af teltet og den manglende skiltning.

Ved et telefonmøde i skalastyringsgruppen den 18. oktober 94 blev det besluttet, at F4C og Stormodel flyver DM i august måned. Hvis det blev afviklet i maj måned, var det for sent rent tilmeldingsmæssigt til EM/VM. Det blev samtidig besluttet, at Danmark ikke stiller op ved EM 95 i Polen. (Ikke afholdt DM/udtagelsesstævne i 94).

Modelflyveklubber, der kunne tænke sig at arrangere DM 95 for Populærskala den 6. og 7. maj eller F4C og Stormodel den 26. og 27. august 1995, må godt kontakte mig.

Hans Jørn Vedby Jørgensen
skalastyringsgruppeformand

Populærskala

Med indførelsen af Dan-Skala var det meningen, at der skulle være en begyn-

derklasse inden for skalamodelflyvningen. Kravene omkring dokumentation var måske for store, idet de efter manges opfattelse lå på højde med kravene til F4C. At Dan-Skala og F4C ved mester-skaber blev afviklet på den samme dag, og med de samme dommere, gjorde måske, at nogle fik deres modeller for »hårdt« bedømt. På grund af den vigende interesse er det besluttet, at vi nedlægger Dan-Skala indtil videre.

Der indføres en ny skalaklasse, kaldet *Populærskala*. Klassen har til formål at øge interessen for skalamodelsporten på et populært plan. Flere byggere, flere ud at flyve. Vigtigst er nok, at der ikke mere stilles krav om, at man selv har bygget modellen. Rundt om i klubberne er der mange, der er gode til at bygge modeller, men måske ikke vil flyve eller i hvert fald ikke vil flyve konkurrenceflyvning. Med indførelsen af *Populærskala* vil deres modeller nu kunne flyve med en anden end byggeren/ejeren som pilot. Der vil også blive mulighed for at deltage med klubhold, hvor 3 mand og 3 modeller udgør et hold.

Oplæg til den nye skalaklasse er kommet fra M.F.A. Modelflyverne Aarhus. Deres forslag er så sammenholdt med den svenske *Populærskalaklasse* og Dan-Skala, dog er reglerne forenklet. Der stilles ikke mere så store krav omkring dokumentationsmateriale.

DM i *Populærskala* får sit eget DM-stævne, der afholdes i maj 1995.

Jeg håber, at *Populærskala-klassen* bliver godt modtaget, og at mange vil stille op i den i 1995.

Formål:

Klassen har til formål at øge interessen for skalamodelsporten på et populært niveau.

Betingelser:

Deltage kan alle flymodeller, som ikke tidligere har deltaget i klasse F4C eller Stormodel.

Deltageren skal være medlem af RC-Unionen og skal have A-certifikat.

Konkurrenceprogram:

Konkurrencen består af en statisk bedømmelse og en flyvebedømmelse.

Dommere:

Stævner afvikles med 2 af skalastyringsgruppen godkendte dommere til både statisk- og flyvebedømmelse.

Koefficienter:

Der tildeles point mellem 0 og 10, som multipliceres med gældende K-faktor, både ved statisk- og ved flyvebedømmelse.

Antal hjælpere:

Hver deltager (pilot) må have en hjælper under konkurrencen.

JUBILÆUMSTILBUD FRA RC-UNIONEN

I anledning af RC-Unionens 25 års jubilæum vil der i december 1994 være følgende tilbud på selvklæbende mærker, stofmærker, emblem og kasketter.

Stort mærke: 4 stk.	20,00 kr.
Lille mærke: 10 stk.	20,00 kr.
Stofmærke: 1 stk.	25,00 kr.
Emalje emblem: 1 stk.	20,00 kr.
Kasketter: 1 stk.	35,00 kr.
Eller hele sættet for kun	100,00 kr.

Ud over disse tilbud har vi også, så længe lager haves, tilbud på:

Plakaten af Berg og Storm monoplanet inklusiv porto: 1 stk.	50,00 kr.
Et restparti af tegningen	
Flojte Marie: 1 stk.	25,00 kr.
Et restparti af tegningen	
Hawker Tempest: 1 stk.	25,00 kr.
Et restparti af tegningen	
P 51 Mustang: 1 stk.	25,00 kr.
Et restparti af tegningen Guggi, med en Zephyr bagpå: 1 stk.	25,00 kr.
T-shirts med det gamle logo:	
1 stk.	25,00 kr.
Hvid t-shirt med	
jubilæumstryk: 1 stk.	35,00 kr.
Grå t-shirt med	
jubilæumstryk: 1 stk.	40,00 kr.
Sweat-shirts med	
jubilæumstryk: 1 stk.	100,00 kr.

RC-Unionens salgsafdeling

Bemærkninger:

Dommerne til statisk bedømmelse skal have mulighed for en samlet besigtigelse af samtlige deltagende modeller inden start af statisk bedømmelse.

Deltagere:

Det skal være muligt for 2 mand at deltage med samme fly (model), en mand som bygger/ejer, en mand som pilot.

Det skal fremgå af dommersedlen, at der er flere, der deltager med samme model.

Klubhold består af 3 forskellige piloter og 3 forskellige modeller.

Dokumentation af skalalighed:

Dommersedlen skal indeholde: Flyets navn/type, skalaforhold, om flyet er kunstflyvningsdygtig.

Der skal vedlægges en tegning af flyet på mindst 100 mm x 100 mm. Tegningen skal vise flyet fra siden, oppe/neden fra, for/bagfra. En farvebeskrivelse som billede eller tegning. Tegning/farvebeskrivelse må ikke være hjemmelavet, men skal stamme fra en offentliggjort tegning/farvebeskrivelse (f.eks. fra en bog).

Statisk bedømmelse:

Modellens omrids, farver/bemaling bedømmes på en afstand af 3 meter. Der må højst anvendes 10 minutter til bedømmelsen.

Modellens omrids som tegning: K 5
Farver og bemaling: K 4

Flyvebedømmelse:

Modellen må veje op til 20 kg. (over 7 kg skal den være godkendt som Stormodel).

Drivkraft:

Der må ikke anvendes jetreaktionsmotorer eller raketmotorer.

Det er tilladt at anvende jetturbine.

Antal flyvninger:

Deltageren skal have gennemført 1 godkendt flyvning for at kunne opnå flyvepoints. En flyvning er godkendt, når modellen har været i luften i 60 sek. En flyvning er ikke godkendt, hvis modellen ikke er i luften, inden 5 minutter fra start af motor (turning af motor) er begyndt.

Flyvetid:

Maximal flyvetid er 15 minutter, regnet fra det øjeblik, der er givet signal til start af motor. Der gives 0 point for manøvrer, som afsluttes efter maximal flyvetid.

Flyvning:

Jordstart	K 3
Lav forbiflyvning	K 2
360 gr. cirkel med konstant højdetab ..	K 2
Ottetal	K 3
Valgfri	K 2
Valgfri	K 2
Valgfri	K 2
Landingsrunde	K 4
Landing	K 4
Flyvningens realisme	K 5

Pointtildeling under flyvning:

Hver dommer kan under flyvning tildele hele point mellem 0 og 10 for de enkelte manøvrer. Disse points multipliceres med den for manøvreren gældende K faktor. Manøvrerne skal udføres i et plan og en sådan højde, at dommerne tydeligt kan se dem. Manøvrer bag dommerne og over »forbudt område« giver 0 points.

Samlede flyvepoint:

De samlede flyvepoints bliver summen af de points, som dommerne har givet.

Det endelige resultat:

Det endelige resultat bestemmes som summen af points fra den statiske bedømmelse og pointssummen fra den bedste flyvning. Den, som tildeles flest points, er vinder. Hvis to eller flere deltagere har samme pointssum, vinder den, som har flest points fra flyvebedømmelsen.

Det endelige resultat for klubhold er summen af points fra den statiske bedømmelse (for alle tre deltagere), samt den bedste flyvning (for holdets to bedste deltagere).

Reglerne for *Populærskala* gælder fra 1. januar 1995.

Skalastyringsgruppen
Albertslund den 17. oktober 1994

Video nyt

Der har længe været stille angående nye videofilm.

Grunden er bl.a., at der tilsyneladende ikke er nogen, der vil være behjælpelige med kopiering af videofilmene og indlægge RC-unionens navn og logo på de kopierede film.

Derfor har vi valgt at sende de originale film ud, så vi beder om, at man vil behandle videofilmene ordentlig.

I samme forbindelse vil jeg gøre opmærksom på, hvis der er nogle af de lånte film, som ikke er teknisk i orden, så skriv dog en lille bemærkning. Vi kontrollerer kun filmene en gang hvert andet år.

De »nye« film er:

1) *Bakersfield*

– om flyvning med modelhelikoptere.

Filmen er fra et træf i en lille by ved navn Bakersfield i Syd-Californien.

Der mødes man en gang om året – i den første weekend i maj. Over 200 personer fra hele verden stimler sammen i denne weekend. Alle foretrækker de varmen og at flyve med helikoptere.

Curtis Youngblood, verdensmesteren, deltager skam også.

2) *Lockheed P38-Lightning*.

Peter Alstrup fortæller om fuldskala flyet P38 og om modellen fra hans besøg i USA.

Varighed ca. 30 min.

3) *KLM m.fl.'s 75 års jubilæum i 1994*.

Ved VM i skala i august måned 1994 i Holland blev denne begivenhed sponsoreret af KLM, Royal Dutch Airlines, Fokker Aircraft og Det Hollandske National Air and Space Laboratory, som alle kunne fejre deres 75 års jubilæum.

For at få dette VM til at falde sammen med disse jubilæer, startede man allerede 4 år før med at bygge 36 skalamodeller af KLMs og Fokkers flyflåde fra dengang og til nu.

Denne video viser bl.a. bygning og vindtunnelforsøg samt motorer og test-flyvning.

Ingen af disse modeller blev bygget i en håndvendning. Men teknisk smidighed og samarbejde var elementerne, der gjorde, at dette projekt blev en succes.

Varighed ca. 30 min.

4) *DM i F4C og Dan-skala* fra 1992.

Modeltegninger fra RC-unionen

Nr.	Tegning	Pris	Stk.	Ialt kr.
1.	GROKKER Højvinget motormodel med siderorsstyring. Spændvidde 900 mm. Motor 0,8-1 ccm. 2 kanals.	kr. 30.-	_____	_____
2.	SPITFIRE (omtalt i MFN nr.2/87) Semiskalamodel til lettere kunstflyvning. Spændvidde 1600 mm. Motor 6,5-10 ccm. 4 kanals.	kr. 65.-	_____	_____
3.	KATANA 2 tegninger Højvinget siderorsmodel specielt for begyndere. Spændvidde 1410 mm. Motor 3-5 ccm. Til 3 kanaler.	kr. 90.-	_____	_____
4.	SPITFIRE MK IX 2 teninger Skalamodel størelse 1:6,9, spændvidde 1620 mm. Motor 10 ccm. totaks, 4 kanals.	kr. 150.-	_____	_____
5.	VIDUNGE SMT FALCON Lavvinget stuntmodel, spændvidde 1210 mm. motor 3,5-4,5 ccm, 4 kanals.	kr. 70.-	_____	_____
6.	STAR Højvinget begyndermodel. 3 kanals. Spændvidde 1800 mm.	kr. 55.-	_____	_____
7.	S.E. 5a (omtalt i MFN. nr. 1/89) Semiskala, spændvidde 1500 mm. motor 6,5 ccm. firtaks	kr. 90.-	_____	_____
8.	KZ II TRÆNER (omtalt i MFN. 1/90) 2 tegn., Semiskala 1:6 spændvidde 1700 mm. vægt 3,1 kg, motor 11,5 ccm. 4 takt.	kr. 100.-	_____	_____
9.	KZ I (omtalt i MFN. 6/90) Semiskala 1:6, spændvidde 1200 mm.	kr. 65.-	_____	_____
10.	KZ VIII (omtalt i MFN. 1/91) Semiskala 1:6, spændvidde 1380 mm.	kr. 50.-	_____	_____
11.	KZ II KUPE (omtalt i MFN. 3/92) Semiskala 1:6.	kr. 100.-	_____	_____
12.	KAMILLA (omtalt i MFN. 5/92) Begyndermodel og nr. 2 model m/krængror og lavvinget.	kr. 100.-	_____	_____
13.	SEQUEL (omtalt i MFN. 5/93) Skrænt svæver, med vingevridningsstyring, spændvidde 1020 mm, længde 750 mm, 2 kanaler, vægt ca. 600 gram.	kr. 50.-	_____	_____

Unionsmærker med det gamle logo:

RC-Unionens bomærke, lille selvkl.	kr. 3.00	_____	_____
RC-Unionens bomærke, stort selvkl.	kr. 5.00	_____	_____
RC-Unionens bomærke, broderet på stof	kr. 25.00	_____	_____
Lovbefalet methanolmærke, selvkl.	kr. 2.75	_____	_____

Unionsmærker med det nye logo:

RC-Unionens bomærke, lille selvkl. 8 stk.	kr. 20.00	_____	_____
RC-Unionens bomærke, stort selvkl. 3 stk.	kr. 20.00	_____	_____
RC-Unionens bomærke, broderet på stof	kr. 30.00	_____	_____
RC-Unionens bomærke, emalje emblem	kr. 25.00	_____	_____
RC-Unionens bomærke, kasket m. tryk	kr. 45.00	_____	_____

Samlet pris kr. _____

Alle bestillinger er incl. eksp.gebyr og porto.

Pengene skal vedlægges i check udstedt til RC-unionen.

Eller beløbet indsættes på girokonto nr. 3 26 53 66

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Tag en kopi- eller skriv din bestilling på et kort- og send til

RC-UNIONEN · Salgsafdelingen · v/Heidi Hansen · Jernbanevej 4 · 4262 Sandved
Tlf. 53 75 62 02.



Linestyrings-Unionen (CL-unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modelfly. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) og Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

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

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

Nærmere oplysninger herom fås fra

Linestyrings Unionens sekretariat:

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

Unionsformand:

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

Linestyringsredaktør:

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

Ungdomsklubkontakt:

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

Regeludvalg:

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

Sommerlejrudvalg:

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

DM-udvalg:

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

PR-udvalg:

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



Fritflyvnings-Unionen

Danmarks eneste FAI anerkendte fritflyvningsorganisation.
Medlem af KDA.

Kontingenter for 1994:

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

Fritflyvnings-Nyt/Modelflyve-Nyt er unionens officielle medlemsblade. Meddelelser, forslag til Landsmødet etc. betragtes som værende udsendt til medlemmerne, når de har været offentliggjort i medlemsbladene. *Modelflyve-Nyt* udkommer i månederne februar, april, juni, august, oktober og december. *Fritflyvnings-Nyt* udkommer efter behov 4-6 gange årligt.

Unionens adresser

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

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

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

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

Redaktør/materialer Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5, Ellund
D-24983 Handewitt
Tyskland
tlf. 009-49-4608-6899

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

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

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

Kontingent 1995

Kontingentindbetaling for 1995 vil – hvis et forslag herom vedtages på landsmødet – skulle ske i december 1994. Forslaget er sat på dagsordenen, fordi indbetalingen for vor forsikring for 1995 skal være foretaget inden 1995.

Opkrævningen udsendes i så fald sammen med et nummer af FF-nyt i midten af december måned, så brug ikke alle pengene til julegaver nu.

Samme FF-nyt vil indeholde referat fra landsmødet.

Konkurrencekalender 1995

Den sidste officielle begivenhed på unionens kalender 1994 – landsmødet – har fundet sted, når dette læses.

Programmet for 1995 kan imidlertid først fastlægges, når FAI-kalenderen er offentliggjort. Det sker sidst i december eller først i januar, og den vil blive meddelt i et FF-nyt eller Modelflyve Nyt 1/95.

VM i fritflyvning 1995

Det afholdes i Ungarn i slutningen af juli måned. Landsholdet udtages på landsmødet, så der bliver god tid til at forberede sig grundigt.

Som regel bliver hvert land bedt om at skaffe et antal tidtagere, der så belønnes med et billigt opholdsgebyr samt den oplevelse, som det er at se verdens bedste fritflyvere konkurrere. Desuden afholdes der som regel ugen før VM en World cup konkurrence på VM-pladsen, hvor alle jo kan deltage.

Altså en god mulighed for en spændende modelflyveferie i et godt turistland – så måske skulle du tage det med i dine ferieovervejelser for 1995.

GODJUL



FIG

er en forholdsvis ukendt klasse her i landet, men den er meget anvendt internationalt.

Klassen er for små gummimotormodeller med kun 10 g motorgummi.

På billedet ses Frank Dahlin under starten af sin Coupe d'Hiver model fra denne klasse.

(Foto: Erik Knudsen)

Indeks

Generelt

G-påvirkning på modellfly	1:23
Projekt »lydløs« i Skive	1:24
Transportproblem klaret (med Blue Phoenix)	1:25
Fotografering fra modellfly	1:28
Find dit fly igen (med en piezzo-bipper)	1:29
Hvordan forbedrer du din træning?	1:39
Tendenser fra Nürnberg-messen	2:10
»The Forktailed Devil«, Lockheed P-38	
Lightning	2:12
Moral quiz	2:15
Reklame – for modellflyvningen	2:22
Messerschmitt Me 109	2:27, 4:31
En begynders genvordigheder	2:30
De sidste dinosaurer – hvordan fastholdes interessen for modellflyvning?	2:46
Forsikring ved flyvning i udlandet	2:50
Den har fløjet – første flyvning med dansk-bygget jetturbine	3:12
Til hobbymesse i Dortmund	3:20
RC-flysimulator til PC	3:27
Professionelle RC-piloter – Søværnets Droneafdeling	3:30
To til en tango – om 2-motorede modeller	3:38, 4:16
Inspiration – Åbent hus på Værløse + Scandinavian Historic Flight på Tirstrup	4:14
Besøg hos Witzel Hobby	4:30
Skadesrapporter – et sikkerhedsprojekt	4:33
Jubilæumskonkurrencen afgjort – foto og konstruktion	5:8
Besøg hos Avionic i Galten	5:24
Modellflyveunionernes 25-års jubilæumsstævne	6:11
Hvad gør man dog ikke ...	6:15

Bygning af modeller – byggetips

Stiletto – sidste del af artikelserie om en Stunt-model	1:30
Beklædning med glasfiber	2:24
Nort American P-51A Mustang (m. tegninger)	2:32
Solenergi og Solar-UHU	2:38, 3:16, 5:22
Der Pappjäger	2:39
2m konkurrencemodel – ved ombygning af standard 2m svæver	3:48
En Spitfire bliver til	4:10, 5:19, 6:16
Pilen – et projekt for »De Danske Delta- og Vingeflyvere«	4:22
Historien om en model – Spacewalker	4:32
Kulfibervinger	5:14
Elektro Hercules i skum (m. tegninger)	6:30
Focke Wulf FW 190 D (m. tegninger)	6:33

Tests af modeller og byggesæt

WW-II-flyet Corsair (Midwest-byggesæt)	1:14
Maverick (engelsk helikopter-byggesæt)	1:16
Dalmation Lady – en 2m model	1:31
ARTF (Almost Ready To Fly)-modellen Focus	2:28
Summerwind fra ETRON	2:31
Test af Flair's Cub	3:36
Puma III fra SCEN	3:42
Trainer 40 fra Kyosho	4:23
Schwalbe 17 – elektro-kunstflyver	4:24

El-Skeeter	5:26
Mustang fra Dynaflite	5:29
Low-Tech F1A-modeller (m. tegninger)	6:20
Lasso-Geier II – linestyret biplan	6:22
Sputnik – en hurtigere 2m model (m. tegning)	6:29

Min model

Sirocco – Leif Øster	4:23
3-2-1 – Henrik Hammer	5:10
C-130 Hercules – Jørgen Nielsen	5:11
Anton – Ole Hilmer Petersen	5:11
Waco T-10 – Preben V. Jensen	6:19
Spitfire – Tommy Jensen	6:19

Flyveteori

Beregning af tyngdepunkt	2:37
--------------------------	------

Motorer og tilbehør

Lav din egen motor (sidste del af en serie)	1:36
Propel-måleapparat (m. tegning)	1:39
Test af CS-Tiger	2:29
Den har fløjet – dankbygget jetturbine	3:12
SC 5 – tilkøring og justering	3:22
Gummiophæng	3:40
Test af SC 80FS ABC	4:21
Nye motorer på det danske marked: Super Tigre G 51 Ring til stunt	5:38

Produktinformation

Letvægtshjul	1:50
Byggesæt til Tempest	1:50
Klemmetvinger	1:50
Avanceret batteritester	2:43
Modellflycomputer	2:43
Nye batterier	2:43
Genopliv din ST-46	2:44
Vibrationsdæmpning	2:44
Billige propeller	2:44
Støjsvag Tigre	2:44
In-line gear	3:46
Klappemekanik til svævere	3:46
MC-Ultra-Contest (lader)	3:47
Justerbart motorfundament	3:47
RC-simulator	4:34
Smart trottle	4:34
Quicki – lille svæver	4:34
Airwolf – helikopter-glasfiberkrop	4:34
Fransk spil	4:35
Tuning af servoer	4:35
Bøger til skaladokumentation	4:35
Kraftpakke- el.motor + gear	4:35
Affjedrede understel	4:36
El-Spitfire	4:36
Beat – elsvæver	5:35
Telemaster 96 ARF	5:25
Ny gyro	5:35
Gummidæmpede motorfundamenter	5:35
Mini K Zero	5:36
Ramtec-fanen til ducted fan	5:36
OS 91 VDRF – en motor med spark i	5:37

1994

Trykstuds til ducted fan	5:37	RC Svæveflyvning	
Laser motorer	5:37	El- og svæveseminar i Århus (foromtale)	1:26
Spændende el-motor – fra LRP	6:26	SMSK's internationale 2 meter	
Alternativ 2m-svæver – Pilatus B4	6:26	post-konkurrence 1993	1:40
Ventil til optrækkeligt understel	6:26	DM '93 F3F	1:41
Elektrisk Vagabond – skalamodel	6:26	Hvad er LSF?	3:8
Spring-Air optrækkeligt understel	6:27	Allmost Heaven – skræntflyvning på	
Ny generation NiCd celler	6:27	Wasserkuppe	3:44
Flysimulator Reflex til PC'erne	6:27	Nyt fra LSF	4:36, 5:21, 6:25
Pb lader	6:27	EM F3B	5:43
Læser-til-læser-tips		Nordisk mesterskab/Tysk mesterskab i	
Tips til ducted fans	2:15	Skræntflyvning	5:48
Instillelig højstartkrog	2:45	Nordisk mesterskab i F3B	6:43
Fattigrøvshukommelse	4:29	DM F3B	6:48
Rensning af potentiometre	5:23	DM i 2 meter	6:49
Modificér din Heim/Vario-mekanik	5:32	RC Kunstflyvning	
Nyt kulfiber	6:28	Europamesterskabet i F3A	5:49
Anmeldelser		DM i kunstflyvning A-B og X	5:52
Bøger-video-film		Nordisk mesterskab i kunstflyvning	6:42
Fotobog	2:43	DM i kunstflyvning C	6:50
Flying Model Warplanes	2:45	RC Elektroflyvning	
Eskadrille 730 – 40 år med »Birdsong«	3:19	El- og svæveseminar i Århus (foromtale)	1:26
Getriebe für Elektro-Motorflug	4:36	Solenergi og Solar-UHU	2:38, 3:16
Modell-Flugzeugschlepp	5:18	Schwalbe 17 – elektro-kunstflyver	4:24
The Book that Flies	6:28	Panasonic P-170	4:25
Video-nyt (RC-unionen)	6:58	El-Skeeter	5:26
Vintage og oldtimer-flyvning		7. Internationalen Elektroflug-Meeting	5:47
Dansk Modelflyve Veteranklub nu med i		RC Skalamodeller	
Modelflyveforbundet	3:10	En Spitfire bliver til	4:10
Prøv med en »Gammel Dansk«	4:20	Populær-skala	6:56
Veteranstævne i Hillerød	5:42	RC Helikoptere	
Fritflyvning		Nu er den – Eller hvad? – grundbegreberne for	
VM i fritflyvning	1:11	samlingen af en helikopter	2:40, 3:32
»Yngelpleje...« – med tegninger til		Tjen 900 kr. – tuning til discountpris	4:28
FIA-modellerne AK-2 og AK-3	2:19	Dansk robbe/Schlüter Cup	4:30, 4:43
Danmark vinder Fritflyvnings VM i 1953	3:24	Modificér din Heim/Vario mekanik	5:32
FIA-modellen »Murphy's Law« (m. tegning)	3:41	DM F3C	6:52
Fritflyvning – hvad er det?	5:12	RC Pylon	
FIA haleplaner (m. tegning)	5:33	Speed 400 – Pylonrace	1:20
Low-Tech FIA modeller (m. tegninger)	6:20	Pylon Racing flyveteknik	1:21
Linestyling		Klubber - Unioner - Forbund	
Combat reform nu!	2:47, 3:51	Haderslev RC Modelflyve klub 40 år	3:10
Race-cirklen på Amager repareret	2:47	CL-Unionens ordinære generalforsamling	5:54
Nyt katalog fra Tomá's Majzlik, Tjekkiet	4:37	Nyt logo til RC-unionen	6:8
Limfjordsstævnet	4:37	Modelflyveunionernes 25-års jubilæumsstævne	6:11
Nordisk mesterskab	4:40	Skagen RC-Klubs/RC-unionens sommerlejr	6:45
Nordiske mesterskaber i linestyret modelflyvning	5:39	RC-unionens repræsentantskabsmøde	6:54
Danmarksmesterskabet	5:40	Læserbreve	
CL-Unionens ordinære generalforsamling	5:54	Vi skal bruge flere modelflyvepladser	3:43
Lasso-Geier II – linestyret biplan	6:22	Forsikringspørgsmål	5:25
Radiostyring (alment)		Motortester – hvad skal de bruges til?	5:38
Multiplex mc 2020 computeranlæg	2:16	RC-unionens 25-års jubilæum	6:24
»Dogfight« – en ny RC-klasse	4:26	VM i skala	6:24
Multiplex 1020 radioanlæg	5:28		
Sikkerhed – ved anvendelse af fjernstyringsanlæg			
med automatisk frekvensskift	5:56		

Opslagstavlen

Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige købs- og salgsannoncer for modellfly og tilhører til modellflyvning. **annoncer for andet bliver brutalt smidt i papirkurven.** Samme omfangsrige depot bliver også endestationen for ulæselige annoncer, annoncer uden navn og afsenderadresse på selve annonce-manuskriptet og lignende.

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

Til gengæld er annoncerne gratis.

Annoncer til Opslagstavlen skal sendes til:

Modellflyve Nyt
Kastanievej 4, 5884 Gudme

Annoncer til Opslagstavlen i næste nummer skal være redaktionen i hænde

senest den 20. januar.

Sælges: Zenit glasfiberkrop til Futura Mekanik, kr. 2.500. Concept 30 SX m. OS motor, 2 sæt rotorblade, kr. 2.800. Lockheed m. Heim/Vario mekanik og udstødn. kr. 4.000. Graupner 120 BB gyro, kr. 800. OS 61 RX motor, kr. 2.000.

48 70 62 60

Sælges: Ny Graupner Ultralet Chinook til 40' motor, spv. 200 cm, god til fotoopgaver, kr. 800. OS 46 SF m. Perry Karburator', kun kørt i t., kr. 750. Dieseltopstykke fra Davies Diesel til OS 46, kr. 200. PAW 35 RC, kørt i t., kr. 350.

Hans Rabenhøj - 75 89 34 04

Købes: Tegninger til Catalina PBY 5A spv. 270 cm samt cowls og gunblisters i plast (de blev solgt af Jumbo-Hobby i 1982).

Jan Hansen - 86 29 34 09

Sælges: Spitfire spv. 160 cm M.A.1.A. til 10-15 ccm motor, kr. 1.000. Evt. bytte med BigLift el.lign.

42 28 67 19

Ønskes: Tegning af »Bat-flyver«, set ved jubilæumsstævnet på Egeskov. Gerne m. byggevejl. og mat.liste. Max kr. 50.

Jan & Sten - 64 81 31 87

Sælges: Nyere flyveklar X Cell helikopter m. Graupner gyro, NEJ-120 BB og servoer C 4021, OS 46 motor og tunet potte Graupner 6014 M, diff.mix + alt tilbehør, kr. 8.500.

Hans Kristensen - 40 13 26 13 (bil)

Sælges: Futaba 7 kanals Guldanlæg model FP-7FG/K (dual rate) m. 1 stk. modtager, akkuer til sender + modtager, kontaktsæt, oplader m. aut. afladn, kr. 1.750. O.S. Max 46SF m. og dæmper samt resonansdæmper m. krummer, kørt ca. 1 t., kr. 1.000.

Lars - 42 90 37 23

Sælges: 24 stk. 1,5 V genopl. batterier, 1 stk. 12 V 6,5 AH batteri, 1 stk. 2 V 5 AH batteri, 1 stk. robbe 8310 batteriladeapp., 1 stk. Sullivan 12 V el-starter, 1 stk. OS 40 MAX (fløjet 1 sæson), 1 stk. Graupner Junior 414 fj.styring kanal 68 35 Mhz incl. 4 Graupner servoer og bæresels, 1 stk. landingsstel m. drejbart næsehjul, 2 stk. 10x6 propeller, 2 stk. brændstoftanke 180/120 ml, 1 stk. propel-afbalanceringsværktøj, samlet kr. 3.000.

Allan Hansen - 98 18 33 63

Sælges: Multiplex Royal radiostyring m. 7 kanaler og meget udbygget (M1 all-round III softmodul m.m.), Uni 9 modt. + krystal (68), 6 stk. servoer (1 Nano-BB, 1 Europa-BB (4 kg) 2 MS-11, 2 std.) og accuer, kr. 2.500. Multiplex 9 kg. Stell-servo (aldrig fløjet), kr. 400. OS 25 FS (kørt ca. 61), kr. 250.

Sune - 86 36 54 75

Sælges: Pica byggesæt til Spitfire spv. 223 cm, kr. 2.000.

86 21 02 32

Sælges: Flyveklar Extra 3.25 (efter MAN tegn.), spv. 122 cm m. ASP .25 motor og 4 Futaba 148 servoer, fløjet 2 timer, kr. 1.800. U.S. AirCore Knighthawk byggesæt (fejlkøb- ej påbeg.), kr. 945. Maestro kunstfly, spv. 155 cm .40-.60 motor m. beklædte skumvinger (ej påbeg. byggesæt), kr. 625. Tegninger til Nick Zirolì F8F Bearcat, spv. 231 cm, kr. 450. Tegninger, cowl og canopy til Nick Zirolì F4U-1 Corsair, spv. 236 cm, kr. 995.

Peter - 36 70 01 71 (aften)

Sælges: Sikorsky S76 helikopter-byggesæt i epoxy m. spanter, understel etc, ej påbeg., kr. 1.200.

Søren Nilsson - 42 20 29 08

Købes: Glasfiber-krop + evt. vinger i skum til F3A kunstflyvning, fx Matador el. Comet, dog m. fast understel.

Bent F. Hansen - 86 80 51 25

Købes: Tegninger og evt. byggebeskr. til den norske svæveflyver »Klubbens 2-meter« omtalt i MFN nr. 6/85. Vi vil meget gerne høre fra jer, der har et sæt tegninger, da dette vil blive et af byggeprojekterne på Haslev Modellflyveklubs byggeaftener i vinter.

Johnny - 56 71 24 08 (eft. 19.00)

Sælges: Nye SC-motorer m. dæmpere: 46 ABC kr. 500, 61-ABC kr. 550, 75-ABC kr. 625. Højstartspil m. Briggs & Stratton motor, kr. 800.

Carl - 74 62 49 14

Sælges: Funfly 120 cm, kr. 400. Magnum FP 25 m. OS dæmper, kr. 200. Aerobat (midtv.), 120 cm, kr. 400. OS MAX 25SF ABC, kr. 800. Næsten færdig SMT Vidunge, 120 cm, kr. 300. Næsten komplet byggesæt til Blue Phonix, kr. 100. Model-fyve Nyt fra 1/87 til 6/93 + 1/86, kr. 300. RC Model World fra april 1990 til juli 1992, kr. 200. Tegninger: Vidunge SMT, Star, RM racer, Aerobat, Whisper, Rainbow Arrow, Hiperbipe, kr. 25/stk. Ca. 1 m «CHAR FD» rød silke, kr. 25. Ca. 3 m rød Solar Span, kr. 50. Ca. 1,5 m hvid Solartex, kr. 40. Balsastripper, kr. 25. Nye Rossi gløderør R1 og R3, kr. 15/stk. NACA-Profile (bog, 111 s.), kr. 75. USAF Today, 64 s., kr. 40. Balsafiner fra kr. 7.

Flemming - 98 39 17 84 (aften)

Sælges: Stor svæver-glasfiberkrop til 4,5 m vinger, kr. 800. El-flyver glasfiberkrop, længde 1 m, kr. 200. Graupner Race Rat, halvfærdig, kr. 600. Vinger og haleplan til Saphir motorflyver spv. 174 cm, kr. 400. Byggesæt til Robbe ASK 16 svæver, kr. 600.

74 43 11 49 (19.00-23.00)

Sælges: 1/4 skala Nieuport 28 CI, kr. 3.000. Graupner Fokker E III, kr. 500. Blue Phoenix byggesæt, kr. 200. Avro 504K skalamodel byggesæt, kr. 700. Sopwith Camel (Proctor) skalamodel byggesæt, kr. 700. Futaba FF7 fjernstyringsanlæg m. 4 nye servoer, kr. 3.200.

V. Lützen - 65 97 44 80

Sælges: Brugt Laser 200, spv.: 2 m, til 25-30 ccm motor, kr. 3.200. Futaba Conquest PCM 5-kanal anlæg m. modtager, kr. 1.300. Nyt Metterhausen resonansrør til 30 ccm motor, kr. 600.

Claus Reinke - 74 43 47 17

Sælges: Digicont PCM II m. 2 modtagere, hvoraf den ene er ny, 2 kontaktsæt, 4 servoer, accuer i sender og modtager og 1 robbe multilader, kr. 2.500. Graupner Trent m. Super Tiger .45 FSR motor (kun fløjet en sæson).

Preben - 74 69 43 40

Sælges: Acro-Wot m. OS 61 Long Stroke, org. krummer, Metterhausen resopotte, 5 stk. 3001 servoer, 1700 MAH batteripakke og Multiplex kontakt m. ladestik, kr. 3.000.

Jan Christensen - 86 68 04 42

Sælges: Ny Super Tigre S 3000 motor (30 ccm) m. Snuffer-dæmper, kr. 1.900.

Carl - 74 62 49 14

Sælges: Bellanca Super Dechatlon byggesæt skala 1:4, spv. 244 cm, kr. 3.200. Diabolo skala 1:3,2 m. glaskrop, cowl, hjulkåber og canopy, kr. 1.000. Titan 62 ccm benzinmotor, kr. 2.100. Brugbart byttegods: 20 ccm 4-taktsmotor.

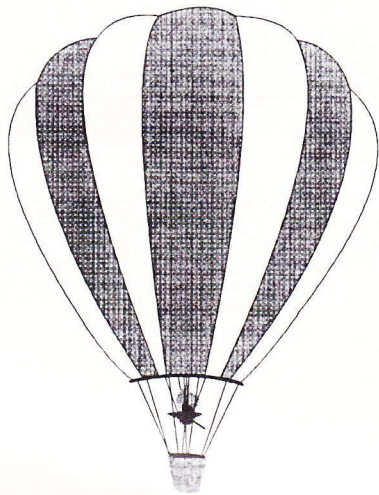
Niels - 42 22 54 12

Sælges: Graupner Helimax 60 helikopter (færdigbygget, men ikke fløjet) m. 10 ccm Graupner HB61-PDP motor og Robbe autopilot Expert. kr. 3.000.

Egil- 44 65 09 12 (eft. 17.00)

Købes: Tegninger til model af rumfærgen.

Henrik - 42 57 15 45 (18.15-20.45)



Helikopter flyvning er populær

fordi: Flyvningen har ubegrænsede muligheder.

- Flyvningen kræver kun lidt plads og stiller kun ringe krav til landingsbanen.
- Du kan flyve, når du har lyst, fordi helikopteren kun er vindfølsom i ringe grad.
- På de fleste modeller er bygge-, trimme- og indkoringstiden kort.
- Der findes et stort udvalg af modeller med 100% reservedels back up hos ROTORDISC'EN.

Køb din helikopter i Rotordisc'en

fordi: ROTORDISC'EN vejleder sine kunder og vælger varesortimentet ud fra mere end 20 års erfaring med modelhelikopter.

- ROTORDISC'EN kører med faste priser.
- ROTORDISC'EN leverer reservedele fra dag til dag.
- Som kunde i ROTORDISC'EN har man ingen ufrivillige pauser.

ROTORDISC'EN FORHANDLER:

VARIO - ROBBE/SCHLUTER - MINIATURE AIRCRAFT (X-CELL) - GRAUPNER - SITAR - TG - MULTIPLEX - HATORI - ROSSI - OS - JAMARA - VORTEX - BERGEN

KATALOGER

Vario hovedkatalog 105,- kr.
Vario nyheder 25,- kr.
Robbe/Schluter helikopter katalog 30,- kr.
X-CELL helikopter katalog 35,- kr.

Ny prisliste pr. 1.10.94. Rekvirer den ved næste ordre.

Til de første 25 nye kunder:

1 stk. helikopterkatalog gratis!

Benthe og K. H. Nielsen · Amlundvej 4
Lindeballe Skov · 7321 Gadbjerg · Tlf. 75 88 54 54
Biltlf. 30 73 44 54 · Fax 75 88 54 95

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

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

Abonnementsprisen for hele 1995

(i alt 6 numre) er kr. 179,-.

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 bestillingssedlen 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:

- Abonnement fra nr. 1/95 og hele årgang 1995 (i alt 6 blade), pris kr. 179,-.

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

blå gul grøn rød sølv

- Beløbet vedlagt i check

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

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1986:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1987:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1988:	<input 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"/>
1994:	<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: _____

Bestill NYE HOBBY- KATALOGEN 95



288 sider - 5000 produkter.
Tilsendes mot 50,- i Danske kroner
eller betaling via postgiro 220-3049.

POSTORDRE - DANMARK



PRISER - FORSENDELSE

Alle priser i katalogen er i norske kroner (NOK) inkludert moms. Du betaler varens katalogpris + en fast sum på

NOK 149,- pr. forsendelse - GARANTERT.

VI BETALER FRAKTEN - VI BETALER TOLLEN

VI BETALER DEN DANSKE MOMSEN.

Ja du leste riktig. Vi har tatt hånd om alt. Med andre ord du slipper alle utgifter og problemer med å gå på tollboden. Postbudet bringer pakken hjem til deg.

Minste bestilling. NOK 300,-



HVORDAN BESTILLER JEG?

Send din bestilling 24 timer i døgnet til vår fax. Slik faxer du fra Danmark:

FAX 0047 333 14573.

Du kan også ringe inn din bestilling. Slik ringer du fra Danmark:

TELEFON 0047 333 16140.

HURTIG LEVERING - BETAL MED KORT:

Vi aksepterer VISA - AMEX - DINERS -EUROCARD ACCESS - MASTERCARD.

Gi oss ditt kortnummer og gyldighetsdato så ekspederer vi din bestilling **OMGÅENDE**. Dermed unngår du ventetid og forsinkelse med forskuddsbetaling over postgiro.

BETALING MED KORT ER BILLIGST OGSÅ!

BETALING OVER POSTGIRO

Har du ikke kredittkort sender vi deg faktura slik at ordren **FORSKUDDSBETALES** til vår konto i Danmark:

Postgirokonto nr. 220-3049.



NORWEGIAN

MODELLERS AS

BOX 380 - N-3101 TØNSBERG NORGE

Det er alltid en god idé at studere

MODELFLYVE NYT'S

annonser, før du handler

BREV

Frankeres
som
brev

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3
DK-5762 V. Skerninge

SPRINGAIR LUFTUNDERSTEL

2-bens hovedstel, standard eller slimline kr. 850,-
3-bens understel, standard eller slimline kr. 1240,-

SPECIALVENTIL t/luftunderstel

Opdræknings- og udfældningsstyring kr. 269,-
do. + P-51 lemme kr. 693,-
do. + almindelige lemme kr. 693,-
do. for Springair kr. 269,-

ELEKTRONIK

Indenbords batteritester, to typer kr. 144,-
Batteritester kr. 189,-
Battericycler kr. 199,-
Automatisk glødestrom kr. 239,-
Batteri back-up kr. 252,-
Elektronisk kontakt til f.eks. lys kr. 119,-
Nedsat servohastighed, f.eks. understel kr. 229,-

TILBEHØR

Power Panel med aut. glødestrom kr. 299,-
Foliejern kr. 239,-
Varmelæser til folie kr. 299,-
Propelbalancer kr. 259,-
Indfaldsvinkelmåler kr. 399,-
Listeskærer kr. 59,-
Pindhængsler, 3 mm, 15 stk kr. 45,-
Pindhængsler, 5 mm, 15 stk kr. 56,-
Solvoldesæt kr. 72,-
Gevindskærebakke, 2 mm kr. 55,-
Håndtag for do. kr. 91,-

KATALOGER

Pitch katalog kr. 25,-
Plans Handbook nr. 1 kr. 40,-
Model Reduit Avion kr. 35,-
Modelbauplane kr. 60,-
Plans and Construction Guide kr. 40,-
Byron kr. 60,-
Robbe Hovedkatalog 94 kr. 80,-
Scale Aircraft Documentation and Resource Guide kr. 60,-

Altid masser af tilbehør, byggesæt, tegninger, skaladokumentation, motorer, RC-anlæg, træ og bøger. Ring og hør!



v/ Henrik R. Sommer

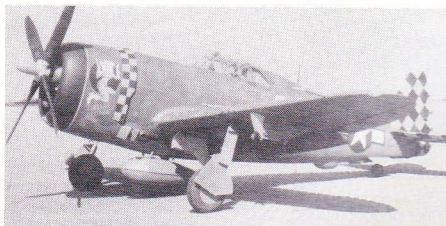
Kattehalevej 11 - 3460 Birkerød

Telefon og telefax: 45 82 19 48 bedst efter kl. 17.30

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

Giro 8 54 19 81

Himmelstormer eller jordfræser ...



BRIAN TAYLOR:

Nyhed!

P-47D THUNDERBOLT, spv. 193 cm, motor 20-25 ccm 4-T.

Tegninger	Kr. 200,00
Cowl, canopy, spinner	Kr. 425,00
5" hjulsæt	Kr. 230,00
Samlet tilbud ved køb i 1994	Kr. 725,00

COMPLETE-A-PAC:

S.E.5, spv. 119 cm, motor 5 ccm 2-T.	
Tegning	Juletilbud, kr. 50,00
CESSNA C172 , spv. 183 cm, motor 6,5-10 ccm 2-T.	
Tegning	Kr. 100,00
Cowl fiberglas	Kr. 85,00
Cowl ABS	Kr. 40,00

BALSAPLADER OG LISTER ...

÷ 10% i december

JULE-TILBUD:

Memory-modul 16-K

Kr. 145,00

DENNIS BRYANT:

CHIPMUNK , spv. 173 cm, motor 10 ccm.	
Tegning	Kr. 150,00
Cowl	Kr. 138,00
Canopy	Kr. 63,00

MILLES MAGISTER , spv. 158 cm, motor 10 ccm.	
Tegning	Kr. 150,00
Cowl	Kr. 77,00

HAWKER TYPHOON , spv. 158 cm, motor 10 ccm.	
Tegning	Kr. 150,00
Cowl	Kr. 138,00
Canopy	Kr. 63,00

HAWKER FURY , spv. 153 cm, motor 10 ccm.	
Tegning	Kr. 150,00
Cowl	Kr. 129,00

MACCHI 202 Folgore , spv. 155 cm, motor 10 ccm.	
Tegning	Kr. 150,00

WESTLAND LYSANDER , spv. 213 cm, motor 10 ccm.	
Tegning	Kr. 175,00

FIESLER STORCH , spv. 178 cm, motor fra 6,5 ccm.	
Tegning	Kr. 150,00
Cowl	Kr. 63,00

SPITFIRE MK 22 , spv. 155 cm, motor 10 ccm.	
Tegning	Kr. 150,00
Cowl	Kr. 109,00
Canopy	Kr. 63,00

ALLE ØNSKES EN GLÆDELIG JUL OG ET GODT NYTÅR!

Adresse:
Ringstedgade 16
4700 Næstved
Tlf. 53 73 66 22

Postadresse:
Fasanvej 13
4180 Sorø
Fax 53 63 24 10

Åbningstider:
Mand.-torsd. kl. 13-17.30
Fredag kl. 12-18
Lørdag kl. 10-13

FLYWOOD

OPTRÆKKELIGE UNDERSTEL:

Mekanisk, 3-bens	Kr. 290,00
2-bens	Kr. 210,00
P40-type, 2-bens	Kr. 210,00
Graupner, 2-bens	Kr. 344,00
Kavan, 2 bens, 4 mm	Kr. 735,00
Kavan, 2 bens, 5 mm	Kr. 805,00
Kavan, styrb. næsestel, 4 mm	Kr. 350,00
Kavan, styrb. næsestel, 5 mm	Kr. 420,00

Graupner



Fra Graupner tilbydes ...

RC, elektro-mc, med el-motor, elektronisk fartregulator og fjernbetjening.	
HONDA / KAWASAKI / YAMAHA	Kr. 1200,00
CRUSCHER samlesæt med el-motor	Kr. 995,00
FJERNBETJENING, 2-kanals	Kr. 585,00

Forbehold for udefra kommende prisændringer og udsolgte varer!

BALSA AB KVALITET

PLADER 100 X 1000 MM	pr. stk.
1,0 mm	kr. 8,50
1,5 mm	kr. 8,50
2,0 mm	kr. 9,50
2,5 mm	kr. 9,75
3,0 mm	kr. 10,00
4,0 mm	kr. 11,00
5,0 mm	kr. 13,00
6,0 mm	kr. 15,00
8,0 mm	kr. 19,50
10,0 mm	kr. 20,50

Priserne gælder uanset antal

BALSALISTER

1000 mm. 25 forskellige dimissioner	
4x4 mm	kr. 2,00
5x5 mm	kr. 2,00
5x10 mm	kr. 3,25
6x6 mm	kr. 2,75
6x15 mm	kr. 4,50
8x8 mm	kr. 3,50
10x10 mm	kr. 5,00

BALSAFORKANTLISTER

1000 mm. Usymmetriske/symmetriske	
6x8/9 mm	kr. 9,25
7x11 mm	kr. 14,50
10x15/15x10 mm	kr. 16,50
11x18 mm	kr. 19,50

BALSABAGKANTLISTER

1000 mm. 20 forskellige dimissioner f.eks.:	
4x25 mm	kr. 6,00
5x20 mm	kr. 6,50
5x30 mm	kr. 7,50
6x35 mm	kr. 10,00
7x20 mm	kr. 7,75
8x35 mm	kr. 10,75
10x30 mm	kr. 11,00
10x50 mm	kr. 18,00
5x25 mm længde 1500 mm	kr. 10,50

X-FINÉR

16 forskellige dimissioner og formater f.eks.:	
0,4x300x630 mm 3 lag	kr. 68,00
0,6x100x1000 mm 3 lag	kr. 30,00
0,8x300x600 mm 3 lag	kr. 38,00
1,0x300x600 mm 3 lag	kr. 36,00
1,5x300x600 mm 3 lag	kr. 38,00
2,0x300x600 mm 4 lag	kr. 45,00
3,0x300x600 mm 5 lag	kr. 60,00
4,0x100x600 mm 5 lag	kr. 20,00
6,0x200x200 mm 5 lag	kr. 12,00
9,0x200x200 mm 7 lag	kr. 15,00

LETVÆGTS X-FINÉR

3x300x600 mm 3 lag, 210 gr	stk.	kr. 60,00
----------------------------	------	-----------

FYRRETRÆSLISTER

29 forskellige dimissioner, f.eks.:	
2x2 x1000 mm	stk. kr. 2,00
2x7 x1000 mm	stk. kr. 2,50
3x5 x1000 mm	stk. kr. 2,25
3x10x1000 mm	stk. kr. 2,75
4x4 x1000 mm	stk. kr. 2,25
5x5 x1000 mm	stk. kr. 3,00
5x10x1000 mm	stk. kr. 3,50
6x6 x1000 mm	stk. kr. 3,00
12x12x1000 mm	stk. kr. 7,50
3x3 x1500 mm	stk. kr. 3,00
3x7 x1500 mm	stk. kr. 4,75
5x5 x1500 mm	stk. kr. 5,00
5x10x1500 mm	stk. kr. 7,75
6x6 x1500 mm	stk. kr. 6,50

BEKLÆDNING

Japanpapir, 51x76, hvid, 12 gr.	5 ark	kr. 18,00
Solarfilm	pr. m. fra	kr. 25,00
Solarspan	pr. m. fra	kr. 27,00
Fibafilm	pr. m. fra	kr. 36,00
Litespan	pr. ark	kr. 15,00
Solartrim	pr. ril.	kr. 25,00
Balsaloc	110 gr.	kr. 21,00

LIM DOPE

GREVEN cyano tynd/tykfl. 10 gr.	kr. 32,00
GREVEN cyano tynd/tykfl. 25 gr.	kr. 55,00
GREVEN rogfri tynd/tykfl. 10 gr.	kr. 37,00
GREVEN epoxy 30 min. 100 gr.	kr. 47,00
GREVEN epoxy 30 min. 200 gr.	kr. 80,00
PP træfylder m/hærdet 55 ml.	kr. 31,50
SIG handing sealer 236 ml.	kr. 42,00
SIG Stix-it 470 ml.	kr. 70,00
SIG Lite-coat 473 ml.	kr. 58,00
SOLAR clearcoat 500 ml.	kr. 70,00
DOPE 1000 ml.	kr. 95,00
PATTEX hvid expres lim 120 gr.	kr. 17,00
SIG-BOND 118 ml.	kr. 31,00

»Solvlim« omtalt i nr. 5/94 af MFN (sidste nummer).
Det bedst kendte middel til samling af solceller
når »limningen« sikres med GREVENS tynd cyano.
Pr. flaske med pensel i kapslen 3 gr. kr. 68,00

ELEKTROMOTORER - ACCU'ER

Motorer 400-700 BB TURBO	fra pr. stk.	kr. 56,00
Klappropeller 6/3" og op	fra pr. stk.	kr. 69,00
SANOY NI-CAD N-SCRC (SF)	pr. stk.	kr. 44,00

(SP) ca: 10% mere kapacitet end SCRC

TEGNINGER

Brian Taylor	
Spitfire IA 175 cm	kr. 180,00
m/cowl, canopy, spinner	kr. 530,00
Fokker Wulf FW 190 153 cm	kr. 140,00
m/cowl, canopy, spinner	kr. 455,00
Corsair F4U-1 156 cm	kr. 140,00
m/cowl, canopy, spinner	kr. 325,00
Mustang P-51D 175 cm	kr. 180,00
m/cowl, canopy, spinner, m.m.	kr. 730,00

Se hele udvalget i vor prislise

BYGGESÆT

Spirit 100, 2520 mm	kr. 860,00
Spirit, 2 m. svæver	kr. 425,00
Sophisticated Lady 2 m.	kr. 385,00
Gently Lady	kr. 315,00
Electra	kr. 395,00
Blue Phoenix	kr. 280,00

ELEKTROFLY

Electra 1990 mm. Carl Goldberg	
m/motor, kabler, kontakt og propel	kr. 645,00
Electrosteak 1120 mm. Great Planes	
m/motor, kabler, propel og adaptor	kr. 650,00
Spectra 1995 mm. Great Planes	
m/motor, kabler, propel og adaptor	kr. 685,00
Calibra 2100 mm. Robbe 3211	kr. 1295,00
El-sæt excl. accu	kr. 1430,00

MOTORFLY

Flair Puppeteer, biplan 1520 mm.	kr. 892,00
Legionaire, biplan 1320 mm.	kr. 788,00
MFN Mustang P-51D	kr. 595,00
MFN Hawker Tempest V	kr. 595,00

Materialesæt. Tegning skal købes hos RC-Unionen.

Her er kun vist en lille del af vort sortiment.
Forlang derfor vor prislise med hele sortimentet, inden du går på indkøb. Du vil finde mange fordelagtige tilbud på varer, fra KAVAN, SULLIVAN, SOLARFILM, GREVEN, SIG, FLAIR, GRAUPNER, ROBBE, GREAT PLANES, CARL GOLDBERG, AERO-NAUT o.a.

A.P.J. SKALA MODELFLY

Nordvænget 12, 3520 Farum.

Tlf./fax 44 99 00 30

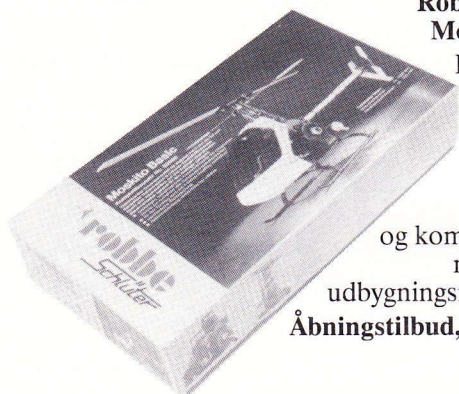
Åben man.-tir.-tors. og fredag kl. 12.30-18.00.
Vi sender over alt pr. postordre.

Din splinter nye hobby butik!

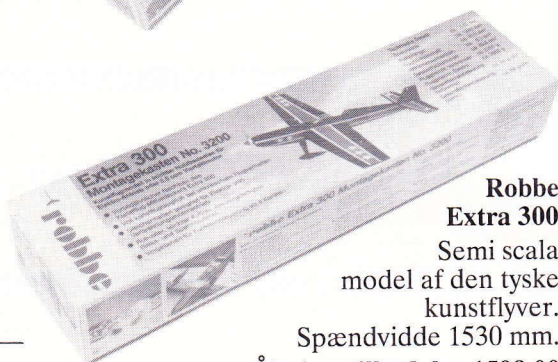
Hobby manden Hobro

Futaba F 14
Komplet RC anlæg incl. 1 servo
Åbningstilbud kr. 1548,00

Futaba F 16
Komplet RC anlæg incl. 1 servo
Åbningstilbud kr. 2995,00



**Robbe Schlüter
Moskito Basic**
En prisbillig
helikopter
med
kollektiv
pitch.
En smart
og kompakt model
med utallige
udbygningsmuligheder.
Åbningstilbud, kr. 2295,00



**Robbe
Extra 300**
Semi scala
model af den tyske
kunstflyver.
Spændvidde 1530 mm.
Åbningstilbud, kr. 1598,00

Åbningstilbud: Ring eller kik ind.

**Graupner
Elektro
Taxi**

Flot
begynder-
model
til elektro drev.
Robust hurtigbyggesæt
i træ.
Spændvidde 1500 mm.
Åbningstilbud kr. 748,00



**Graupner
Junior Sport**

Elektro svæver
med færdigstøbt krop og vinger.
Spændvidde 2100 mm.
Åbningstilbud kr. 1348,00

Graupner Acro Junior

Som Junior Sport, men til styring
over 4 kanaler. Spændvidde 1950 mm.
Åbningstilbud kr. 1448,00

DET HER
ER DIN
NYE
HOBBY
BUTIK

ALT
I
MODELLER,
MOTORER,
ANLÆG
MED
MERE

RING
OG HØR
ELLER
KIG IND.



TILBUDENE
GÆLDER
TIL 1/2-95
ELLER SÅ LÆNGE
LAGER HAVES.

ÅBNINGS-
TIDER:

Mandag - torsdag
kl. 12.30 - 17.30.
Fredag
kl. 12.30 - 19.30.
Lørdag
kl. 9.30 - 14.00.

Vi sender alt!
Tlf. 98 51 21 66

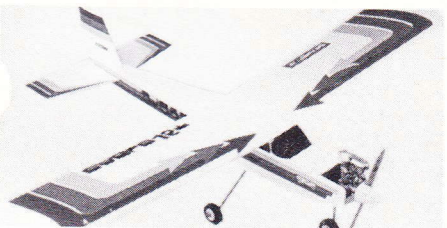
HOBBY-MANDEN
Skibsgade 2,
9500 Hobro

Aktuelt fra SILVER STAR MODELS

NU SPECIALTILBUD:



HIROBO SHUTTLE. Danmarks mest populære helikopter. Shuttle er let at klargøre, flyve og vedligeholde. Leveres i byggesæt og færdigsamlet, med og uden motor. Motoren kan leveres med trækstart. Shuttle Z er standardudgaven, ZX er med ekstra kuglelejer, halestøtte og metalkobling. Reservedele kan leveres fra lager til rimelige priser. Ring efter gratis prospekt!



EAGLE 15 T. Begyndermodel fra T.T. Spændvidde 118 cm. For 3-4 ccm motor. Sættet indeholder: hjul, tank, spinner, fundament, stødstænger m.m. Eagle 15 T kr. 563,00

KATALOGER

Simprop hovedkatalog	kr. 75,00
Simprop nyheder	kr. 6,00
OS motorkatalog	kr. 3,80
Thunder Tiger katalog 1991 + nyhed 1992/93	kr. 60,00
Shuttle prospekt	kr. 5,00

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

PANDA 1/10 BRÆNDSTOFBILER

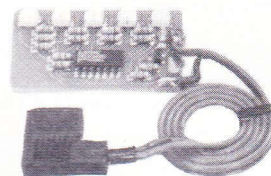
Panda leverer nu en serie biler i 1/10 skala. De er alle forsynet med 1.6 cm³ motor med snorestart. Bilerne måler ca. 40 x 26 cm. Vægt ca. 1,8 kg. 90% er færdigsamlet, så byggetiden er kort. Bilerne er forsynet med baghjulstræk og affjedring og støddæmpere på alle hjul. Det er muligt at køre både off-road og on-road. Nødvendigt ekstraudstyr: 2 kanal R/C anlæg, lak, brændstof og startbatterisæt.



PICK UP TRUCK

Flere spændende Panda modeller:

PEUGEOT 405, DANNY THOMPSON, STOCKER (CHEVROLET), PORCHE 911, FERRARI TESTAROSSA, TOYOTA CELICA, MERCEDES C11, CITROEN ZX 4WD, CHALLENGER 2000 4WD, ALFA ROMEO, BMW M3, FORD ESCORT COSWORTH, MERCEDES C. Ring efter gratis brochure over Panda 1/10 brændstofbiler.



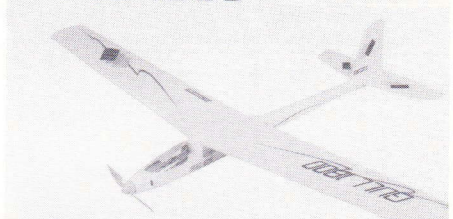
BATTERIKONTROL

Denne letvægtsbatterikontrol monteres fast i flyet, så du altid kan kontrollere dit batteri. De 5 lysdioder viser batteriets tilstand.

Monteres i en ledig kanal. Leveres med stik til MPX, Futaba, Graupner og Simprop.

Batterikontrol kr. 139,00

GULL 1800 Almost Ready To Fly Radio Control Electric Glider



GULL 1800. Næsten færdig el-svævefly. Krop i slagfast ABS plast. Vinger bygget i træ med foliebeklædning. Spændvidde 180 cm. Vægt ca. 1500 g. Leveres med 540 motor og klappropel.

Gull 1800 kr. 1698,00

Silver Star Models

Ølsvej 35, 9500 Hobro - Telefon 98 52 02 55

Prøv først din sædvanlige forhandler. Kan han ikke levere, er du velkommen til at kontakte os. Hvis du vil besøge os, ring i forvejen!



Q.B. 1400. Populær svævemodel. Let at bygge og flyve. Spændvidde 140 cm. Meget velegnet til begyndere. Styrring på højde- og sideror.

Q.B. 1400, nu kun Kr. 319,00



Q.B. 15 H. Begyndermodel med styring af højde- og sideror samt motorkontrol. Spændvidde 126 cm. Byggesættets høje kvalitet gør bygning til en leg.

Q.B. 15 H, nu kun Kr. 369,00

GLOBAL LIM

Kwik Bond Epoxy, 250 g eller 30 min Kr. 88,00

Kwik Bond Cyano, 28 gram Kr. 38,00

Cyano leveres i tyk, tynd, langsom eller gel.

GOLBAL GLØDERØR

Gløderør, 4-takt Kr. 19,00

Gløderør no. 3 Competition Kr. 50,00

Gløderør, lang Kr. 18,00

Gløderør, lang m. bjælke Kr. 23,00

GOLBAL Balsa

Balsakrydsfiner, 3 mm, 30x60 cm Kr. 38,50

Balsakrydsfiner, 4,5 mm, 30x60 cm Kr. 47,00

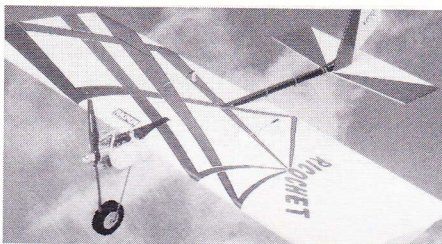
Balsakrydsfiner, 1 mm, 30x120 cm, 4 stk Kr. 117,00

GOLBAL TILBEHØR

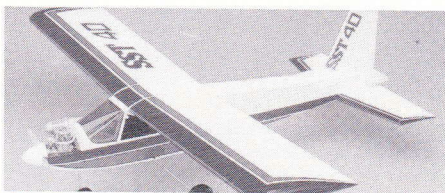
Up Lifter m/gummitov, line og rulle. For 2 m Kr. 299,00

Field Buddy Flight Box Kr. 219,00

GLOBAL QUALITY KITS



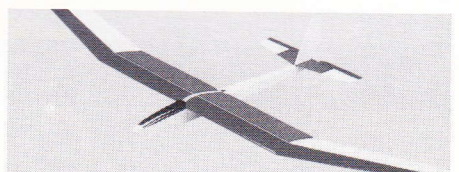
RICOCHET. Fun fly for skræppe kunstflyvningsmanøvrer. Reducerer rorudslaget og du har en trainer. Spv. 120 cm. For 3-6 ccm 2-takt eller 6-8 ccm 4-takt Kr. 440,00



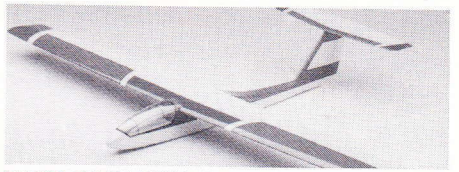
SST 40. Super Sport Trainer. Let at samle og flyve. Velegnet som trainer og overgangsfly. Et tykt vingeprofil giver sikker flyvning ved lave hastigheder. Spv. 143 cm. For 6-8 ccm 2-takt eller 10-13 ccm 4-takt Kr. 440,00



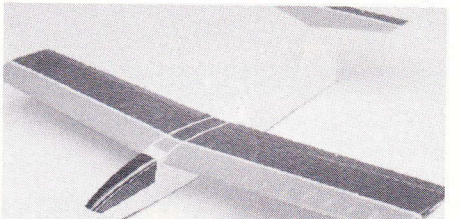
CUTTLAS 10. Sporty fly efter den berømte US Navy fly. Spv. 85 cm. For 1,5-2 ccm motor. Kan også flyve skrånt-flyvning. Vinge i skum med balsabeklædning ... Kr. 365,00



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



SUPER RIDGE RUNT. En hot model for den øvede skråntpilot. Balanceklap, højde- og siderorsstyring. Vinge i skum med balsabeklædning. Eppler 374 profil. Spv. 131 cm. Kr. 385,00



RIDGE RUNT. Smart lille trainer eller sportsmodel. Styring på balanceklapper og højderor. Kan flyve på skrånt eller højstart. Spv. 125 cm. Kr. 220,00

De viste modeller er kun en del af GLOBAL's store udvalg. Der kommer stadig nye modeller. Med GLOBAL/HOBBY SHACK modellerne får du kvalitets byggesæt til rimelige priser. Alle modeller er fremstillet i træ. Dog har enkelte skumvinge. Leveres direkte til danske modelbyggere af:

AXMO MODELLER

Ølsvej 35 - 9500 Hobro - Telefon 98 52 02 55

Ring efter gratis GLOBAL katalog!

Direkte import fra **Graupner** af hele Deres hobby-program...

HELIKOPTERE



HELI SPECIEL TILBUD

Komplet HELIKOPTER med 10 ccm motor type 60, virkelig godt sæt, godt flyvende, og med mange muligheder hen ad vejen i kroppe og tuningsdele.

Sættet består af:

GRAUPNER UNI-EKSPERT MEKANIK

GRAUPNER UNI-STAR 60 Træner

OS MAX 61 MOTOR med 7H karburator + udstødningssystem.

Du er flyveklar med kun radio, servo'er + gyro.

Normalpris: kr. 6890,-

Tilbudspris

så længe lager haves

5995,-

GRAUPNER HELIKOPTERE

4450 UNI-EKSPERT MEKANIK	Kr. 3600,-
4449 UNI-EKSPERT MEKANIK m/10ccm OS motor	Kr. 4900,-
4451 UNI STAR 60 Træner sæt	Kr. 1010,-
4452 JET RANGER krop til UNI-MEKANIK	Kr. 1450,-
4453 LOCKHEED 286 krop til UNI MEKANIK	Kr. 1550,-
4454 SLIMLINE 60 krop til UNI MEKANIK	Kr. 1550,-
4457 TRAINER UNI-ELEKTRO mekanik	Kr. 4500,-
4618 HEIM EKSPERT MEKANIK	Kr. 2490,-

SCHLÜTER/ROBBE HELIKOPTERE

S2915 FUTARA PRO MEKANIK	Kr. 6275,-
S2901 FUTARA TRAINER	Kr. 6985,-
S2902 FUTARA ROYAL KROP	Kr. 2500,-

MOTORER FOR HELIKOPTERE M.M.

1822 OS MAX 61 SFN lille top, 7H karb.	Kr. 1600,-
1853 OS MAX 61 RX-HG lille top, 60B karb.	Kr. 2200,-
1850 OS MAX 61 RX-HG stor top, 60B karb.	Kr. 2300,-
1821 OS MAX FS 91 4 takst motor 15ccm	Kr. 2495,-
ROSSI R61 HELI MOTOR (flere udgaver)	Kr. 1800,-
R7261 NOVA ROSSI C60 10ccm HELI motor	Kr. 2999,-
1607 OS karburator 7H	Kr. 692,-
1857.20 OS karburator 60H	Kr. 997,-
ROSSI gløderør 4-5-6	fra Kr. 23,-
1682 OS gløderør type 8 for 2-takt	Kr. 42,-
1680 OS gløderør for 4-takt	Kr. 60,-
1659 OS gløderørsmøgle kryds	Kr. 42,-
1355 Gløderørskabel GRAUPNER	Kr. 51,-
ROSSI 10ccm udstødninger	fra Kr. 399,-
2800.5 AEROSVNC 2 olie, 5 liter	Kr. 350,-
1636 GRAUPNER stor super starter	Kr. 392,-

ROTORBLADE

1246 GRAUPNER GFK S-form ekspert	Kr. 910,-
Billig GFK (glasfiber) 66 cm S-form	Kr. 499,-
4682.59 Plastik helerotorblade HEIM	Kr. 67,-
1346 Kulfiber halerotorblade HEIM	Kr. 230,-

HELI FLY-SIMULATOR

REFLEX helikopter- og fly-simulator for PC 386 eller større. Meget naturtro med mange muligheder. Ring for yderligere oplysninger.

Graupner
Original/Heim
helicopter®

FJERNSTYRING M.M.

F1115 FUTABA servo S148	Kr. 180,-
F1116 FUTABA servo S100	Kr. 198,-
F1117 FUTABA servo HELI S3001	Kr. 225,-
F1105 FUTABA servo HELI S9201	Kr. 499,-
F1103 FUTABA servo S5101	Kr. 499,-
F1104 FUTABA servo S9101	Kr. 625,-
F1201 FUTABA gyro G154	Kr. 850,-
F1202 FUTABA gyro G153BB lineær	Kr. 1499,-
3285 GRAUPNER PIEZO GYRO	Kr. 2150,-
3286 GRAUPNER omdrejningsregulator	Kr. 1250,-
3287 GRAUPNER ELEKTRO-HELI kontrol	Kr. 1750,-
F4030 FUTABA SENDER ATTRACK-4 m/modt. 2 ser.	Kr. 1485,-
F4021 FUTABA SENDER FC16 m/modt og 1 servo	Kr. 2399,-
F7040 FUTABA SENDER FC18 V3 PLUS modt. 3 ser.	Kr. 4400,-
F8013 FUTABA SENDER FC28 V3 i alu kuffert	Kr. 8500,-
F0925 FUTABA MODTAGER R-128 PPM	Kr. 910,-
F0950 FUTABA MODTAGER R-138 PPM	Kr. 825,-
F0921 FUTABA MODTAGER R-129 PCM	Kr. 1350,-
F0955 FUTABA MODTAGER R-138 PCM	Kr. 1110,-

TILBEHØR

1289 ROTOR top af dækning/håndstop til UNI	Kr. 61,-
3393 POWER panel til 12 Volt	Kr. 280,-
6426 Lader universal med 5 udgange	Kr. 256,-

Stort lager af tilbehørsdele til HELIKOPTERE

KATALOGER

ROBBE/SCHLÜTER HELI KATALOG 94	Kr. 30,-
45FS GRAUPNER HOVEDKATALOG 45FS 94/95	Kr. 85,-
GRAUPNER MINI KATALOG, dansk	3Kr. 10,-

MODELFLY



MOTORFLY

QUICK-SÆT FÆRDIGBEKLÆDT med stafinger til hurtig samling:

6209 GRAUPNER KADETT 10 m/motor 1,76 ccm	
Vingefang 112 cm	Kr. 1290,-
6210 GRAUPNER KADETT 25 m/motor 4,1 ccm	
Vingefang 120 cm	Kr. 1690,-
4676 GRAUPNER SAMMY for 4,1 ccm motor	
Vingefang 129,5 cm	Kr. 1295,-
4683 GRAUPNER TRAINER 40 (billed) for 6,5 ccm motor	
Vingefang 140 cm	Kr. 1130,-
6208 GRAUPNER TRAINER 60 for 10 ccm motor	
Vingefang 180 cm	Kr. 1312,-

MOTORFLY KUNSTFLYVNING

4680 GRAUPNER JAVELIN, god kunstflyver for 8 ccm motor.	
Hurtigsæt med beklædt krop og vinger, - safinger medfølger	Kr. 1200,-

MOTORER

1425 OS MAX 25 FP 4,1 ccm for SAMMY	Kr. 650,-
1426 OS MAX 35 FP 5,9 ccm for TRAINER 40	Kr. 690,-
1421 OS MAX 40 FP 6,5 ccm for TRAINER 40	Kr. 778,-
1849 OS MAX 60 FP 10 ccm for TRAINER 60	
incl. udstødning	Kr. 1146,-
1635 GRAUPNER lille starter	Kr. 320,-

BALSATRÆ

Balsatræ i bedste ANDINO kvalitet, - prisen er baseret på køb af min. 5 plader.

1,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 7,-
1,5 mm, 10 x 100 cm	Kr. 8,-
2,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 9,-
3,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 10,-
4,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 11,-
5,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 12,-
10,0 mm, 10 x 100 cm	Kr. 16,-

Køb af pakke med 315 stk balsaplader Kr. 1990,-
40 x 1 mm, 100 x 1,5 mm, 80 x 2 mm, 50 x 3 mm,
20 x 4 mm, 15 x 5 mm og 10 x 10 mm.

EL-FLY

6204 GRAUPNER JU 52 fly for 3 el-motorer	
Vingefang 150 cm	Kr. 914,-
6207 GRAUPNER MINI VIPER, vingefang 77 cm	Kr. 357,-
4299 GRAUPNER MERLIN, vingefang 139 cm	Kr. 499,-
4679 GRAUPNER TISBY, vingefang 110 cm	Kr. 680,-
4685 GRAUPNER KLEMM, vingefang 130 cm	Kr. 748,-
4277 GRAUPNER BENNY svæver, vingef. 150 cm	Kr. 538,-
2909 Motoropsats for BENNY	Kr. 135,-
4684 GRAUPNER PARTENAVIA P68 C VICTOR	
Vingefang 133 cm for 2 el-motorer	Kr. 850,-

EL-MOTORER M.M.

6070 GRAUPNER motorsæt til JU 52	
incl. 3 motorer og 3 propeller	Kr. 357,-
3286 GRAUPNER SOFT SWITCH 15	Kr. 530,-
2863 GRAUPNER RC MINI SWITCH 40	Kr. 360,-
2861 GRAUPNER POWER MOS 16	Kr. 520,-
3320 GRAUPNER SPEED 400 RACE EL-MOTOR	Kr. 59,-
3321 GRAUPNER SPEED 400 6 Volt EL-MOTOR	Kr. 59,-
1794 GRAUPNER SPEED 400 7,2 Volt EL-MOTOR	Kr. 54,-



JOSTI-HOBBY
Postbox 42 - Blommevang 2 - 3550 Slangerup
Tlf. 42 33 54 69 - Fax 42 33 59 51
Tif. tid: Man.-tors. kl. 9-17, fredag kl. 9-16.

Ret til ændringer forbeholdes!

GRAUPNER

SPEED 400

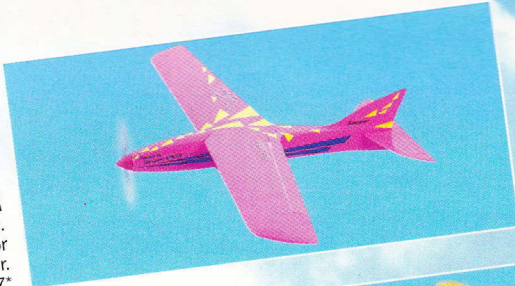


festivalen

med attraktive modeller



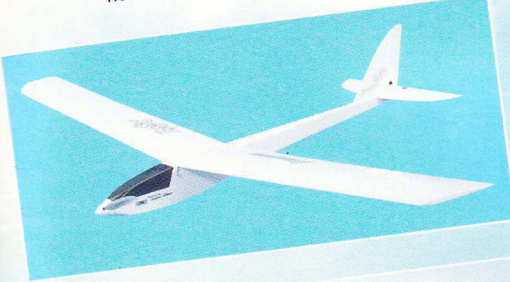
JU 52
Spændvidde 1500 mm.
For tre
SPEED 400-el-motorer.
no. 6204*



MINI VIPER
Spændvidde 770 mm.
Pylonmodel for
SPEED 400-el-motor.
no. 6207*



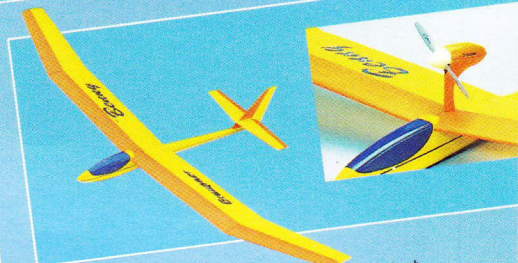
MERLIN
Spændvidde 1390 mm.
For SPEED 400-
el-motor.
no. 4299*



EASY
Spændvidde 1600 mm.
Letvindsmode til elektro-
drift med SPEED 400.
no. 4293 Færdigmodel



KLEMM L 25
Spændvidde 1300 mm.
For SPEED 400-
el-motor.
no. 4685*



BENNY
Spændvidde 1500 mm. Til håndstart, højstart,
skråntflyvning og elektro svæveflyvning.
no. 4277*
no. 2909 motoropsats for SPEED 400-el-motor.

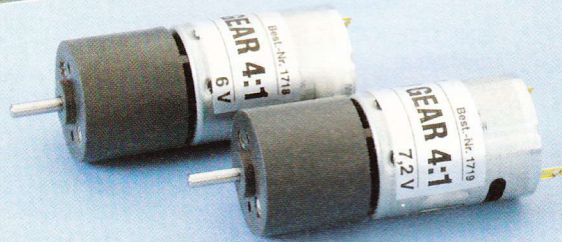


**PARTENAVIA
P. 68 C VICTOR**
Spændvidde 1330 mm.
For to el-motorer SPEED 400.
no. 4684*

* Byggesæt med tilbehør for RC.
Udførligt beskrevet i GRAUPNER-hovedkatalog 45 FS.

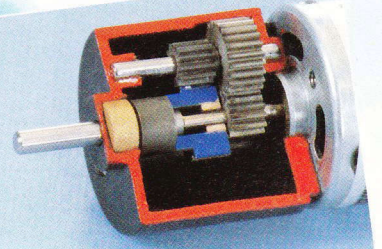
NYHED

SPEED GEAR 4:1
Med el-motor SPEED 400
Udveksling 4:1



SPEED GEAR 4:1 6 V
no. 1718

SPEED GEAR 4:1 7,2 V
no. 1719

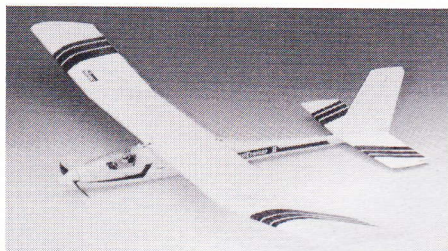


Kugleleje
no. 221

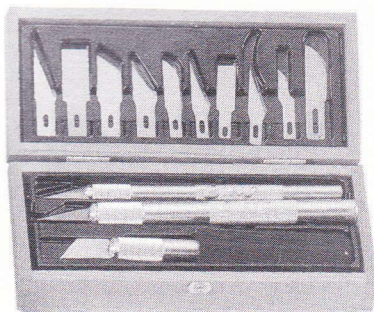
GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim/Teck



NU ER DET JULEGAVE-TID . . .



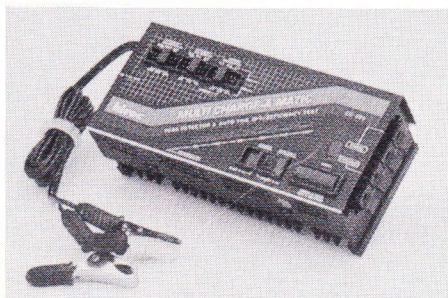
WIND CRUISER II
Færdigmodel med 540 motor og klappropel, spv. 1690 mm **kr. 795,-**
AUTO CUT-OFF m/BEC **kr. 225,-**
SAMLET PRIS **kr. 915,-**



KNIVSÆT **kr. 135,-**

Vi forhandler også ...

PROXXON
KVALITETS
VÆRKTØJ



CG-325 LADER
4.8 - 12 V (4 - 10 celler) 270 - 1800 mA
0.9 A - 4.5 A **kr. 595,-**

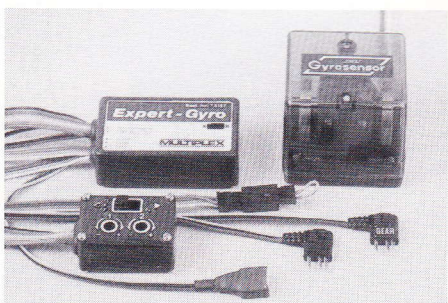
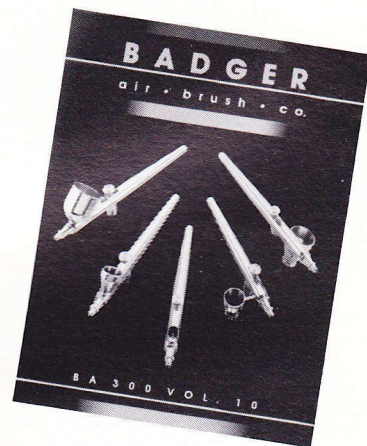
SERVO-TESTER
med Graupner stik **kr. 80,-**



SKY JUMPER
Cox helikopter med motor **kr. 425,-**

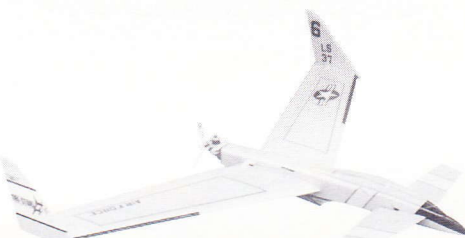


BADGER SPRØJTEPISTOLER



MULTIPLIX EXPERT-GYRO
- kun få stykker **kr. 795,-**

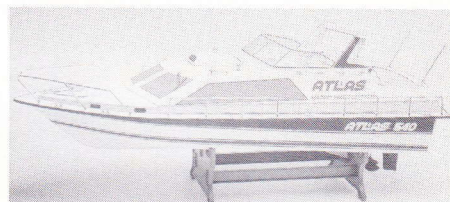
NYT MULTIPLIX KATALOG **kr. 50,-**



SIG TRI-STAR
Spv. 1206 mm **kr. 595,-**



ULTRA SPORT 1000
Spv. 2032 mm **kr. 1425,-**



ATLAS 540 CRUISER
Længde 700 mm m/motor
og fartregulator **kr. 625,-**



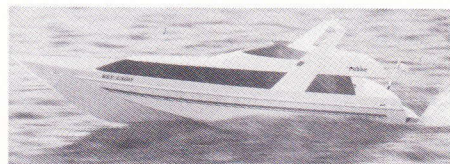
GASBRÆNDER **kr. 195,-**

LODDEKOLBE, 60 W **kr. 60,-**



MINI STOCK-CAR, SKALA 1:12
Ved køb af 1 stk. **kr. 569,-**
Ved køb af 3 stk. **kr. 500,-**

MINI STOCK-CAR M/RC ANLÆG
7,2 V akku og 220 V lylader **kr. 1350,-**



KEY LAGO YACHT
Denne efterligning af en flot Mega-yacht skal anvendes med 7-cellet akku. Bl.a. på grund af dens indstillelige trimklapper opnås glimrende sejleegenskaber. Alle nødvendige drevdele findes i drevsættet, så montering er enkel.
Længde ca. 870 mm. **kr. 730,-**
Drevsæt **kr. 410,-**

Alle priser er incl. 25% moms. Der tages forbehold for trykfejl, udsolgte varer, valutakurser, afgifter og andre forhold der kan indvirke på prisdannelsen.

ÅBNINGSTIDER: MANDAG - FREDAG KL. 13.00 - 18.00 · LØRDAG EFTER AFTALE

Her kan du købe dit modelflyveudstyr:

Nedenfor bringes en liste over hobbyforhandlere, der har et særligt udvalg af modelflyveudstyr. Såfremt du ikke finder din forhandler på listen, eller hvis du i øvrigt finder fejl i denne; så skriv til Modelflyve Nyt, Nørrevænget 3, 5762 V. Skerninge, eller ring på tlf. 62 24 12 55 i dagtimerne.

Storkøbenhavn:

SIDEN 1948



– med samme familie bag disken!
trælister – balsa – finér – rør – tråd – silicone
– lim – værktøj – bygge- og skalategninger
til fly og skibe m.m. Vi har det fornøjeligt i

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23, 1360 Kbh. K.
Tlf. 33 14 30 10
Ma., ti., to., fr. 13-17, lø. 10-12, onsdag lukket!

R. C. Planes 32 84 90 71
Englandsvej 47, 2300 København S
I. C. Communications 31 17 03 33
Folehaven 12, 2500 Valby

BALSA Futaba KSS
MOTORER HOBBY
BRÆNDSTOF RØDOVREVEJ 47
TILBEHØR M.M.
KOM OG FÅ EN MODELSNAK
ALTD VARM KAFFE
MANDAG 14 - 20
LØRDAG 10 - 12 31 41 29 98

Mini Hobby 31 41 50 46
Tårnvej 303, 2610 Rødovre
Flying Scale Models 36 70 01 71
Medelbyvej 54, 2610 Rødovre
Centrum Hobby & Cykler 43 62 32 10
Byvænget 18, 2620 Albertslund
Take-Off 32 53 88 28
Ulsøvej 1, 2791 Dragør
Lyngby Hobby Nyt 45 87 02 10
Torvet 9, 2800 Lyngby
Dansk Hobby, JS Teknik 45 88 89 87
Lyngby Hovedgade 36, 2800 Lyngby
Cockpit Video v/Ole Nielsen 44 98 37 96
Tjele Allé 12, 2800 Dragør

FLY – BIL – BÅD

Holte Modelhobby

Øverødvej 11, 2840 Holte

Erik Skou

Telefon:
42 42 01 13

Øvrige Sjælland:

R/C Modelcenter ApS 42 28 66 00
Thorsholms Alle 6, Tulstrup, 3400 Hillerød
Pitch 45 82 19 48
Kattehalevej 11, 3460 Birkerød

Aviomodelli · OS · Futaba · Magnum · DMI · Pilot · Robbe · Thunder · Tigris · Improp · Graupner

Akku sikkerhed med
ECA Accu Kontrol MkII
Kun 155,-
ECA Markeringslys gør
din model naturtro
Kun 185,-

Nørrevænget 106
3500 Værløse

ECA har specialiseret sig i RC-motorfly og fjernstyringer, samt tilbehør. Vores udvalg af byggesæt og tilbehør er af bedste kvalitet og testet enten af os eller i faglitteratur. Hvad enten du er begynder eller trænet, er vi altid parat til at hjælpe når du skal vælge nyt fly eller udstyr, eller blot har brug for et godt råd. Ring til ECA, i dag, og få »et tilbud du ikke kan afslå«.

Tlf.: 42 48 37 38 · Fax: 42 48 37 38 · Ma.-fr. 11-19, lø. 11-13

A.P.J. Skala Modelfly 44 99 00 30
SPECIALE: BALSA:
PLADER - LISTER - BLOKKE
Nordvænget 12, 3520 Farum
Josti Hobby 42 33 54 69
Blommevang 2, 3550 Slangerup
Onkel Buchs Legetøj 47 38 39 59
Jernbanegade 38, 3600 Frederikssund

Roskilde Modelhobby 42 37 06 22
Clermontsgade 10, 4000 Roskilde

Witzel Hobby 57 67 30 92
Sct. Hansgade 38, 4100 Ringsted
Flywood 53 73 66 22
Ringstedgade 16, 4700 Næstved
Hobby World 58 35 12 30
Langelandsvej 9, 4220 Korsør
Jupiter Hobby 53 41 21 22
Jupitervej 9, 4500 Nykøbing Sjælland
J/L Hobby 53 46 37 20
Byvej 27, 4532 Gislinge

Bornholm:

Olaf Aakermann Aps 53 95 17 28
Sydhavnsvej 1-3, 3700 Rønne

Fyn:

Odense Hobby 66 12 21 04
Kongensgade 48, 5000 Odense
Farve- og Hobby Hjørnet 62 21 31 31
Klosterplads 4, 5700 Svendborg

BILLIGST I DANMARK I NYBORG

Vi sælger
pr. postordre
med prisgaranti.



TIL DIG:
Gratis
materiale.

Egen import af JAMARA, GRAUPNER, KYOSHO OG MIH. Ring efter gratis materiale. Alle dage 10-21. Vi sender overalt. **NYBORG MODELHOBBY**, Christianslundsvej 47, 40169956 – Tlf./Fax 65316056.

Jylland:

Rønne Model & Hobby 75 13 08 47
Torvegade 58, 6700 Esbjerg
Jysk Hobby Center 75 91 45 40
Idasvej 4, Postboks 404, 7000 Fredericia
Hobby Shoppen 75 83 04 94
Sønderbrogade 10, 7100 Vejle
Rotordiscen 75 88 54 54
Amlundvej 4, Linde Skov, 7321 Gadbjerg
FH Modelteknik 97 45 41 08
Hallundbækvej 24, 7540 Haderup
Model Hobby 97 52 43 66
Østerbro 10, 7800 Skive
Normanns Hobby 86 12 36 15
Tietgens Plads 1, 8000 Århus C
Avionic 86 94 60 88
Frichsvej 25, 8464 Galten
Djurs Hobby 86 32 66 03
Nørregade 4, 8500 Grenå
H B Legetøj & Hobby 86 82 01 68
Søndergade 2 C, 8600 Silkeborg
Legeland 75 61 60 11
Hospitalsgade 15, 8700 Horsens
Aalborg Hobby Service 98 12 13 15
Nørregade 18, 9000 Aalborg
Aalborg Hobby Shop 98 13 62 63
Vesterbro 115, 9000 Aalborg
Leif O. Mortensens Hobby 98 31 94 22
Nørremarksvej 61, 9270 Klarup
Skandinavisk Modelflyvecenter 98 46 21 44
P. Munksvej 58, 9300 Sæby
Silver Star Models 98 52 02 55
Ølsvej 35, 9500 Hobro
Winkelmann Legetøj I/S 98 52 05 65
Strømgade 3, 9800 Hjørring
Jan Abel 98 43 48 72
Mårbækvej 38 M, 9900 Frederikshavn

MODEL EL-TEKNIK

Mariendalsvej 105
9900 Frederikshavn
Telefon 98 42 90 22
Ti.-Fr. ml. 15.30 - 18.30

P.E.J. Hobby 98 48 14 77
Havnevej 10, 9970 Strandby

Til forhandlere af modelflyveudstyr:
På denne side kan du få en »fagtelefonbogsannonce«:

Ring på telefon 62 24 12 55
for yderligere oplysninger.



item-# H-3350 Airwolf GfK Fuselage for Concept 30
 item-# H-3260 Retractable Nose Gear for Concept 30
 item-# H-3261 Retractable Main Gear for Concept 30

05793 7381 1
 PEER NANNESTAD MØLLER
 MARGRETHEVEJ 2
 7700 THISTED

CONCEPT 30 SR-T & SR-X



Concept 30 SR-T item-# 21331

The best choice to learn helicopter flying ! A longer mast makes the helicopter very stable, this is a great help for beginners ! Concept 30 SR-T can be upgraded step by step to SR-X standard, so the pilot's and the helicopter's abilities increase step by step together.

Concept 30 SR-X item-# 21302

The ultimate choice for experts. Ball Bearings on all high loaded points. Push & Pull Rods for precise and safe flying. The kit includes all parts for unlimited acrobatic flying like 3D or F3C FAI - program. Concept 30 SR-X - unlimited performance !

Technical Features:

Main Rotor:	1.200 mm
Rear Rotor:	260 mm
Length:	1.030 mm
Height: (SR-T)	370 mm
Height: (SR-X)	355 mm
Weight:	2.500 g
Gear Ratio:	9,76:1-4,6
Radio:	5 Channel with gyro

KYOSHO
 THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®



The new KYOSHO main catalogue (item-# CO-94, 10,- DM) is available at your local hobby shop.

You can also order it directly from KYOSHO Deutschland. Just send a cheque or the amount in German Marks or Danish Crowns. Ask for our hitec RC-equipment folder free of charge!

Danish RC-Modelers:

You've got questions on KYOSHO products? Don't hesitate - call our RC-Modeler hotline!
Phone: ++49 4191 85713
 (Mon.-Thu. 15.00 - 17.30)

KYOSHO Deutschland
Nikolaus-Otto-Str. 4
24568 Kaltenkirchen

Also available: SPECIAL-Colour-Catalogue for KYOSHO Helicopter (item-# HK-93, 9,- DM)