

MODELFLYVE NYT

MODELFLYVE NYT

FJERNSTYRING

FRITFLYVNING

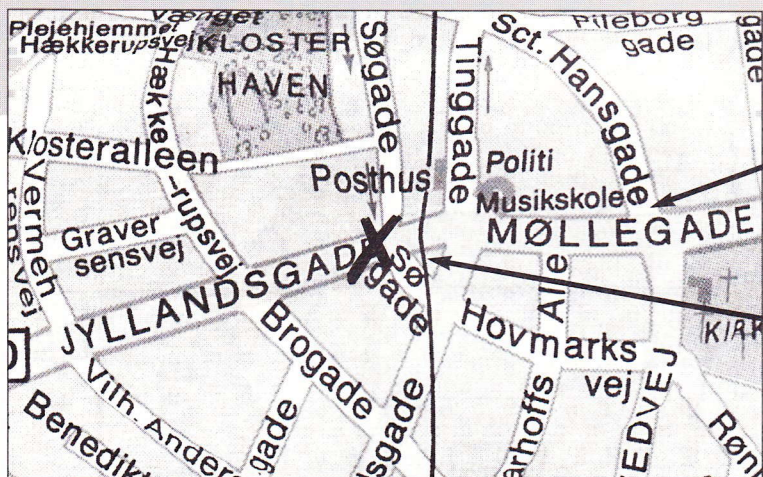
LINESTYRING



STOR FOLDE-UD BYGGETEGNING
SPECIALSIDER OM RC-FLYVNING

Vi flytter til nye lokaler fra 1. februar 1997!!!

**Den nye adresse er
Søgade 26, 4100 Ringsted**



Gammel
adresse

Ny adresse

Flair Cub Trainer / sportsmodel



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

kr. **969,-**



EUROPA MC 1020 35 Mhz.

incl. 1 stk. MS 11 servo, accu til sender/modtager

2325,-

PROFI MC 3010

incl.
1 stk. Europa BB servo,
accu til sender/modtager



Så længe lager haves medfølger kanal 5 og 6 til samme pris,

4198,-

besparelse ca. **430,-**



COMMANDER MC 2010 PLUS

incl. 1 stk. MS 11 servo, accu til sender/modtager

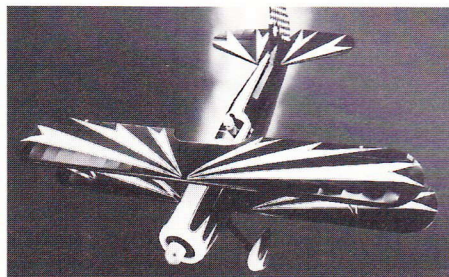
2726,-

MIDTWEST FLY



Varenr.	Varebetegnelse	pris incl. moms
MID1996	Midwest Katalog	10,-
MID187	Midwest Cap 232	2.956,-
MID181	Midwest Star Duster .40	944,-
MID182	Midwest Super Stinker	2.760,-
MID177	Midwest AT-6 Texan	2.650,-
MID184	Midwest Super Stearman	2.281,-
MID183	Midwest Citabria	1.914,-
MID180	Midwest Extra 300 S	2.576,-
MID185	Midwest Essence svæver 2m	470,-

Der tages forbehold for prisændringer og trykfejl!



**WITZEL
HOBBY**

SCT. HANSGADE 38 - 4100 RINGSTED

TELEFON 57 67 30 92

ÅBNINGSTIDER: HVERDAGE 11-17.30 - TORSDAG & FREDAG TIL 18.00 - LØRDAG 9-13

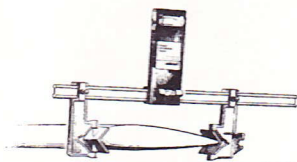


GODT NYT FRA AVIONIC

NYHED *the Right Stuff is*

robart

De velkendte ROBART produkter bliver nu importeret af AVIONIC og det markerer vi med at tilbyde ROBART's gedine vinkelmåler til den favorable pris af 258,-



FLYSIMULATOR

Spar dyre lærepenge ved at træne på simulator. Sættet indeholder senderpult samt software. Dansk brugsvejledning medfølger 1.430,-



Top Flite

F4U CORSAIR 60, 1575 mm 1.695,-
P-51 MUSTANG 60, 1651 mm 1.695,-
P-40E WARHAWK, 1625 mm 1.695,-
AT-6 TEXAN, 1763 mm 1.695,-
P-47D THUNDERBOLT, 1600 mm 1.695,-
SIERRA TRAINER 40, 1524 mm 731,-
CESSNA 182, 2055 mm 2.185,-



SIERRA TRAINER 40 ARF, 1524 mm 1.330,-

KYOSHO

Helikoptere

CONCEPT 30SR-T 1.985,-
CONCEPT 30SR-T m OS32F-H 3.095,-
CONCEPT 30SR-T m WEB32F-comp 3.095,-
CONCEPT 30SR-X 3.245,-
CONCEPT 30SR-X m OS32SX-H 4.195,-
CONCEPT 30SR-X m WEB32F-comp 4.195,-
NEXUS 30S 2.495,-
CONCEPT 60SR 5.995,-
CONCEPT 60SR m OS61SX-H 7.895,-
CONCEPT SR EP 2.995,-

Rossi motorer

- spar op til 30%

Vi sælger ud af Rossi motorer - benyt lejligheden til at få en billig motor.

Heli-tilbud



Ecureal med vollmekanik formont. m/OS46SF-HX m/trækst. - spar ca. kr. 600,- 4.895,-
Robbe Moskito Expert - spar ca. kr. 700,- 2.895,-

Hirobo Shuttle Z formont. m/OS32FH-X m/trækst. - spar ca. kr. 700,- 2.995,-

Carl Goldberg

SOPHISTICATED LADY, 2000 mm 435,-
GENTLE LADY, 1990 mm 368,-
FALCON Mk. III, 1422 mm 736,-
BÜCHER JUNGSMANN, 1645 mm 1.995,-



SUPER CHIPMUNK, 1620 mm 1.335,-
THE ULTIMATE 10-300, 1370 mm 1.670,-
THE EXTRA 300, 1720 mm 1.540,-
EAGLE 2, 1600 mm 736,-
FREEDOM 20, 1400 mm 669,-
EAGLET 50, 1270 mm 535,-
PIPER CUB, 1940 mm 936,-
TIGER 2, 1550 mm 870,-
SUKHOI SU 26 MX, 1812 mm 1.795,-
ELECTRA DELUXE, 1990 mm 635,-
MIRAGE 550, 1370 mm 736,-

Pica



SPITFIRE MK IX, 1651 mm 1.330,-
NORTH AMERICAN T-28B, 1651 mm 1.565,-
FOCKE WULF 190-D9, 1600 mm 1.565,-



WACO YMF-3, 1524 mm 1.565,-
DUELLIST 2/40, 1700 mm 1.485,-
CESSNA 182, 1829 mm 1.640,-
JUNGMEISTER BU-133, 1524 mm 1.330,-

RAPIER 40/60, 1461 mm 782,-
RAPIER II 25/40, 1372 mm 547,-
SHOOFLI-BI, 1270 mm 782,-
TOUCHE 40, 1372 mm 625,-
WACO YMF-3/5, 1829 mm 2.270,-
AERONCA SEDAN, 2159 mm 2.075,-
CESSNA 182, 2185 mm 2.270,-
NORTH AMERICAN T-28B, 2057 mm 2.270,-
SPITFIRE Mk IX, 2235 mm 2.495,-
NORTH AMERICAN P-51D, 2260 mm 2.505,-
NORTH AMERICAN P-51D, 1880 mm 2.190,-

Great Planes

PT 20 TRAINER Mk. II, 1340 mm 654,-
PERFECT TRAINER 40, 1524 mm 686,-
PT 40 TRAINER Mk. II, 1520 mm 781,-
PERFECT TRAINER 60, 1803 mm 949,-
TRAINER 40, 1500 mm 859,-
TRAINER 60, 1651 mm 1.010,-
BIG STIK 20, 1352 mm 726,-
BIG STIK 40, 1500 mm 827,-
BIG STIK 60, 1715 mm 988,-
EASY SPORT 40, 1505 mm 776,-



PIPER CUB J-3, 1945 mm 1.145,-
PIPER CUB J-3, 2286 mm 1.715,-
SUPER SKYBOLT 60, 1450 mm 1.760,-



P-51 MUSTANG 40, 1430 mm ... 1.145,-



SPORT CORSAIR 40, 1420 mm 1.310,-
CHEROKEE 40, 1524 mm 1.015,-
SUPER DECATHLON 40, 1625 mm 1.145,-
SPORSTER 20, 1220 mm 728,-
SUPER SPORTSTER 40 Mk. II ... 980,-
SUPER SPORTSTER 60, 1550 mm 1.130,-
SPORTSTER 90/120, 1829 mm 1.470,-
ULTRA SPORT 40, 1400 mm 1.105,-
ULTRA SPORT 60, 1562 mm 1.225,-
ULTRA SPORT 1000, 2030 mm 1.450,-
PATRIOT 40, 1200 mm 1.110,-
F-14 TOMCAT 60, 1460 mm 1.335,-
F-15 EAGLE 40, 1194 mm 1.105,-
LEARJET 40, 1410 mm 1.475,-
FUN ONE, 1346 mm 819,-

SUPER AEROMASTER, 1220-1320 mm 1.170,-
SPORSTER BIPE 40, 1150 mm 1.035,-
ULTRA SPORT 40, ARF, blå 2.250,-
SUPER SPORTSTER 40 ARF, 1473 mm 1.565,-
SPITFIRE, ARF, 1372 mm 2.420,-
P-51D MUSTANG, ARF, 1450 mm 2.420,-
FOCKE WULF FW-190 ARF, 1490 mm 2.580,-
SPIRIT, 2000 mm 448,-
SPIRIT 100, 2520 mm 866,-
PERFECT TRAINER E, 1422 mm 735,-
ELECTRICUB - DLX, 1500 mm ... 743,-
ELECTROSTREAK, 1120 mm ... 674,-

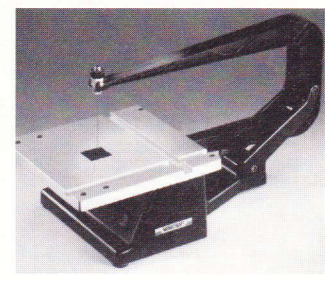


SPECTRA, 2000 mm 792,-

Nyt Fjernstyringsanlæg

- Spørg AVIONIC til råds, hvis du tænker på nyt fjernstyringsanlæg. Du vil hos os altid få et godt tilbud og vi fører de kendte mærker MULTIPLEX, FUTABA, HITEC og GRAUPNER.

Ønsker du dig værktøj i julegave, har vi masser af gode gaveideer:



Minicraft Dekuporsav 1.395,-
Minicraft Sliber 309,-
Minicraft Rystepudser 342,-
Minicraft boremaskinesæt 415,-
Sandvik Fil 38,-
Sandvik Rasp 103,-
Sandvik Slibeklods 87,-
Sandvik Pudseklods 58,-
Balsahøv 57,-
Sav m/skærekasse 108,-
Hængselknivsæt 57,-
Foliejern 270,-
Smart Cut folieskærer 77,50
Listeskærer 85,-

Vi ønsker vore kunder en glædelig jul samt et godt nytår.

Agenturer:

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

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

MODEL-HOBBY
FOR ALLE

FLY · BIL · BÅDE · TOG · PLASTBYGGESÆT

VARER SENDES
OVERALT

SKALATEGNINGER, TILBEHØR OG TRÆSÆT

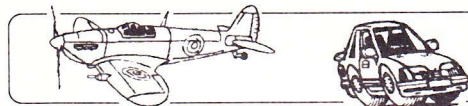
FRA BRIAN TAYLOR:

Hawker Hurricane MK 1, spv. 178 cm. Tegninger	180,-
Tilbehør	325,-
Thunderbolt P 47, spv. 155 cm. Tegninger	125,-
Tilbehør	250,-
Thunderbolt P 47 D, spv. 193 cm. Tegninger	200,-
Tilbehør	425,-
AT 6 Haward, spv. 174 cm. Tegninger	125,-
Tilbehør	230,-
Haward, spv. 240 cm. Tegninger	200,-
Tilbehør	460,-



F 4 U - 1 Corsair, spv. 156 cm. Tegninger	140,-
Tilbehør	185,-
F 4 U - 1 Corsair, spv. 208 cm. Tegninger	195,-
Tilbehør	480,-
P 51 B og D Mustang, spv. 155 cm. Tegninger	125,-
Tilbehør	250,-
P 51 D Mustang, spv. 175 cm. Tegninger	180,-
Tilbehør	500,-

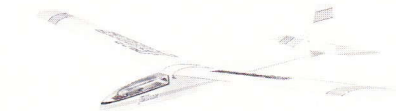
Bestil katalog og fortegnelse med prisliste over hele vort udvalg af tegninger og tilbehør fra:
Brian Taylor, Dennis Bryant, C.A.P. og Mike Smart



Ramsherred 27 · Postbox 434
4700 Næstved · Fax: 53 63 24 10

OPRYDNINGSSALG!!!

Robbe Rofly, spv. 1625 mm, svæver	300,-
Robbe Happyfly, spv. 1800 mm, svæver	400,-
Robbe Funfly, spv. 1220 mm, 3,5 ccm motor	400,-
Robbe Quincy, spv. 1600 mm, svæver	385,-
Robbe Dash-7, spv. 1800 mm, skum, 4 el-mot.	750,-
Flair Meteor Standard, spv. 1320, 40 motor	500,-
Flair Meteor de luxe, spv. 1320 mm, 40 motor	550,-
Flair Super Lightning, spv. 1690 mm 45 motor	500,-
Flair Meteorit, 1120 mm 19-25 motor	385,-
Flair Dara 20, spv. 940 mm 15-25 motor	300,-
Flair Magnatilla, spv. 1525 mm 40 motor	450,-
Mpx. Astra, spv. 2200 mm, svæver	795,-



Mpx. Filius, spv. 1850 mm, svæver	390,-
Flair Sunriser, spv. 2500 mm, svæver	550,-
Mpx. Domino, spv. 2300 mm, svæver	650,-
aero-naut Elektrocat, spv. 1750 mm el-svæver	450,-
aero-naut Aerofly, spv. 2550 mm el-svæver	650,-
m.skub.motor	1000,-
Grp. Bussard, spv. 2000mm, el-svæver	600,-
Topaz Step One, spv. 1400 mm, svæver	600,-

FLYWOOD

MODEL - HOBBY
TLF. 53 73 66 22

FJERNSTYRINGSANLÆG



Leveringsdygtig i alle godkendte anlæg

Multiplex 3010 Club-Edition, m.kanal 5 og 6, 30 memories, stop-ur og accu-sæt	4198,-
Multiplex Delta Star, 2 kanals anlæg til bil og båd 27 MHz	595,-
40 MHz	625,-

DECEMBERTILBUD!

Den nye Robbe Lader 6 + 3	385,-
---------------------------	-------

Forbehold for udefra kommende prisændringer,
trykfejl og udsolgte varer.



ÅBNINGSTIDER:	Hverdage kl. 11.00 - 17.30
Fredag kl. 11.00 - 18.00	Lørdag kl. 10.00 - 13.00

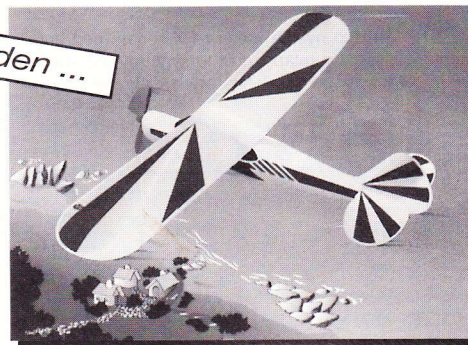
robbe

— danser med vinden ...

Airdancer

No. 3098

AIRDANCER



GLÆDELIG JUL OG GODT NYTÅR

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

- til ALLE, der hurtigt vil op at flyve
- kan monteres på 2 timer
- færdige dele skal kun klemmes sammen
- leveres indfarvet med decal
- der skal IKKE bruges lim og maling
- flyves med 2 kanaler - sideror, motorswitch
- særdeles stabil flyvning
- efter håndstart trækker elmotoren den ind i en langsomt stigende kurve
- nødvendigt tilbehør: 2-kanals radio med 1 servo, akku og lader samt hobbykniv og skruetrækker
- Vejl. pris KUN kr. **875,-**

Maaetoft DMI

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

Postboks 3008 · DK-8900 Randers · Telefon 86 43 61 00 · Fax 86 43 77 44

SILVER STAR modeller siden 1960

Nyt fra: **O.S. ENGINES**

Verdens førende fabrik for modelmotorer - sikrer det nyeste design og topkvalitet. Der findes mange efterligninger, men kun O.S. fremstiller motorer af så høj kvalitet.

Flere og flere vælger derfor O.S. motorer.

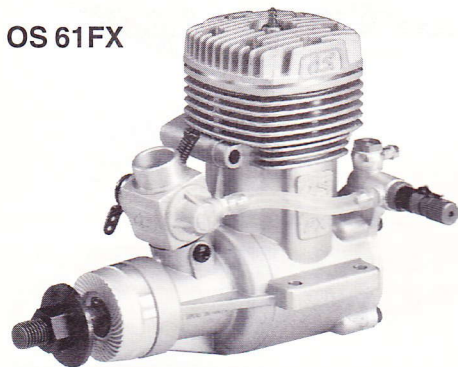
Vi kan her præsentere 2 nye motorer med bagmonteret dyse.

OS 40LA



Sportsmotor på 6.5 cm³ med nydesignet cylindersæt for større ydelse og pålidelighed. Leveres i blå eloxering. Yder ca. 1HK. ved 15.000 omdr./m. Leveres med OS A3 gløderør - til meget fordelagtig pris.

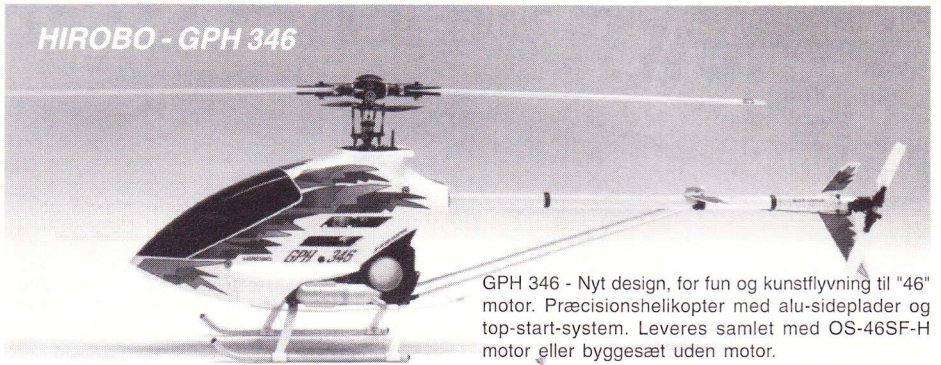
OS 61FX



OS 61FX er den nyeste motor i FX-serien med bagmonteret dyse. Krumtappen er forsynet med 2 kuglelejer. Det firkantede topstykke giver forbedret køling. Yder ca. 1.9HK ved 16.000 omdr./m. Passer huller med OS 61SF.

Høj ydelse og pålidelighed kombineret med let betjening og konkurrencedygtig pris for både sport og konkurrenceflyvning.

HIROBO - GPH 346



GPH 346 - Nyt design, for fun og kunstflyvning til "46" motor. Præcisionshelikopter med alu-sideplader og top-start-system. Leveres samlet med OS-46SF-H motor eller byggesæt uden motor.

PANDA 1/10 BRÆNDSTOFBILER



PANDA leverer nu en serie biler i 1/10 skala. De er alle forsynet med 1.6 cm³ (2WD) eller 2.1 cm³ (4WD) motor med snorestart. Bilerne måler ca. 40x26 cm. Vægt ca. 1.8 kg. 90% færdigsamlet, så byggetiden er kort. Bilerne er forsynet med baghjulstræk- og affjedring samt støddæmpere på alle hjul. Det er muligt at køre både off-road og on-road. Nødvendigt ekstraudstyr: 2 kanal R/C anlæg, lak, brændstof og startbatterisæt.

Ring efter GRATIS brochurer over PANDA biler.

TANGO



Se andre flotte modeller i AVIOMODELLI kataloget.

Simprop / Sanwa Cygnus universal radioanlæg.



Cygnus leveres med Der Kleine modtager (JR, Futaba, Multiplex eller Simprop stik). Senderen kan leveres som standard 4 kanal, der kan udbygges til 6 kanaler. Ved montering af kassette med LCD panel ændres senderen til et computeranlæg med mulighed for 3 modeller i hukommelsen.

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

Simprop hovedkatalog	kr. 50,00
Simprop nyheder	kr. 6,00
OS motorkatalog	kr. 15,00
Thunder tiger katalog 1996	kr. 60,00
Aviomodelli katalog	kr. 25,00
Hirobo helikopter brochure	kr. 15,00

SILVER STAR MODELS

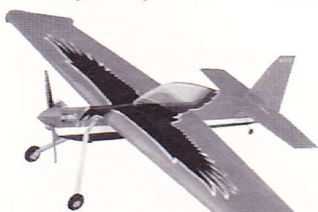
Ølsvej 35, 9500 Hobro - Tlf. 98 52 02 55

Prov først hos din sædvanlige forhandler.

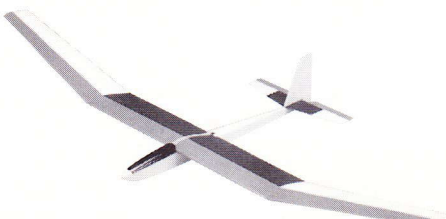
Kan han ikke levere, er du velkommen til at kontakte os. Vil du besøge os, så ring i forvejen.



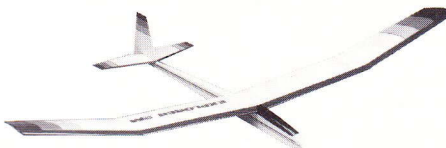
Ridge Runt. Smart lille trainer eller sportsmodel. Styrring på balanceklapper og højderør. Kan flyve på skrånt eller højstart. Spv. 125cm. 220,00



Raven 40 Profil. Fun Flyver - for stramme manøvrer - Fun flyvere behøver ikke være grimme - som du kan se. Spv. 133cm til 6.5-8 cm³ motorer. Raven 40 Profil kr. 749,00



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



EXPLORER. Næsten færdig svævemodel i 2 m klassen. Egnede til begyndere. Kan samles på et par timer. Indeholder alle nødvendige dele bortset fra R/C anlæg. kr. 995,00

Nu kun: 995.00



TECATE. Flot Bi-Plane til 6 cm³ motor. spændvidde 125cm på øverste-, 110cm på underste plan. Tecate er let at bygge, da krop, vinger og stabilisatorer kan bygges på et plant byggebord. Tecate har fremragende flyveegenskaber uden tendens til tipstall. Tecate, pris kr. 1.170,00

Global Gløderør. Kvalitet til lavpris

Gløderør, 4-takt kr.:	kr. 19,00
Gløderør, nr.: 3 Competition kr.:	kr. 50,00
Gløderør, lang kr.:	kr. 18,00
Gløderør, RC med bjælke kr.:	kr. 23,00

Ring efter brochurer over GLOBAL færdigmodeller

AXMO MODELLER

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

GAVEIDEER FRA HOBBYWORLD



HITEC PRISM 7X
uden servo kr. 1884,-

7-kanals computeranlæg udbygget med
alt du normalt vil få behov for.
Med dansk vejledning.

2-kanals anlæg m. 2 servoer . fra kr. 550,-
4-kanals anlæg m. 1 servo . . . fra kr. 950,-

Vi fører alle typer anlæg godkendt i Danmark!

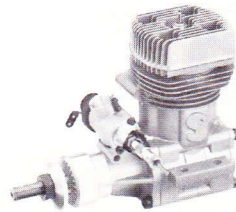
Standard servo 3 kg. fra kr. 89,-
Micro servo fra kr. 195,-



Startkasse kr. 258,-

SUPER TIGRE: Italiensk slidstærk motor med kuglelejer:

- G34 AERO RC m. dæmper kr. 660,-
- GS40 RC Ring m. dæmper kr. 675,-
- GS45 RC ABC m. dæmper kr. 765,-
- G51 Ring RC m. dæmper kr. 675,-
- S61K Ring RC m. dæmper kr. 885,-
- S61K ABC RC m. dæmper kr. 1.060,-
- S61K HELI ABC/Ring m. dæmper . . . kr. 1.289,-
- X61 RE RC kr. 1.060,-
- S75K Ring RC m. dæmper kr. 1.050,-
- S90K Ring RC m. dæmper kr. 1.110,-
- S2000-25 RC kr. 1.470,-
- S3250-33 RC stor kaburator kr. 1.730,-
- G4500 RC kr. 2.285,-



Universal hurtigladeapparat
kun kr. 370,-

Til hurtigoplading af sender, modtager
eller motor accuer op til 7 celler.
Kan tilsluttes både 12V og 220V.



El-starter
op til
15 cm³ motor
fra kr. 250,-

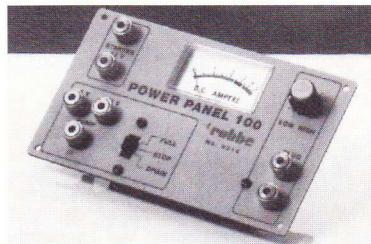


Hitec
hurtiglader
til 6-7 celler
kr. 260,-

Hitec
accutester kr. 133,-

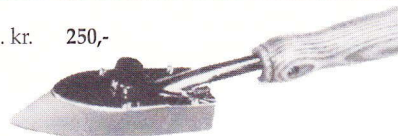


Lader 5r kr. 215,-



Power Panel kr. 185,-

Foliejern kr. 250,-



3 liter
tankstation
kr. 282,-



Byggesæt til STAMPE 1/4 skala



Modellen har en spændvidde på 209 cm og
vejer ca. 5 kg. Motor fra 10/15 ccm og op.

Pris så længe lager haves kun kr. 940,-

HOBBY WORLD

Vi sender som
postordre
i hele landet



v/ Birgit og Erik Toft · Langelandsvej 9 · 4220 Korsør · Tlf. 58 35 12 30: Mandag - fredag: kl. 10 - 18. Lørdag: kl. 10 - 12



Modelflyve Nyt 6/96

ISSN: 0105-6441

REDAKTION:

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

Grenredaktører:

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

Poul Møller
Morbærvinget 9, Fensmark,
4700 Næstved
Tlf. 20 26 10 53

Linstyring:
Carsten S. Jørgensen
Tornhøjparken 13
9220 Aalborg Ø
Tlf. 98 15 14 18

Frilflyvning:
Simon Jonassen
Daddelkrattet 5, 1. th.
6705 Esbjerg Ø
Tlf. 75 47 07 01

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

Redaktion:

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

Ekspedition:

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

Annonceekspektion:

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

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund
Klaus Egeberg, formand
Søndervangsvej 5,
4583 Sjællands Odde
Tlf. og fax 59 32 71 40

Abonnement og løssalg:

Abonnement for 1996 koster i Danmark
189,- for alle 6 numre. I de øvrige nord-
iske lande er prisen kr. 200,- og i det
øvrige udland kr. 189,- + forsendelses-
udgifter.
Løssalgseksemplarer koster 34,50 og kan
købes i en række kiosker landet over samt
på bladets ekspedition.

Udgivelsessterminer:

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

Oplag: 4.700 eksemplarer

Produktion:

a-offset, Holstebro

Materiale til Modelflyve Nyt:

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

Oplysninger og meninger:

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

I korthed side 8



Seks er godt side 11
- fortæller Christian H. Gravesen i denne beretning
om bygningen af en seksmotoret B-36.

Radiostyret højstart-elspil side 17
Sådan er har Jan Linnebjerg Knudsen konstrueret, og
RC-redaktør Poul Møller fortæller om det.

**Termiksøgning med radiostyrede
modelfly** side 18
Tredje artikel i Poul Møllers serie om
modelsvæveflyvning.

Baltic Aid side 21
Opfordring til at støtte indsamlingen af udstyr
til De Baltiske Lande.

Sommerens og efteråret modelflyve-arrangementer Linstyret modelflyvning

VM i linstyring 1996 side 22
DM i linstyring 1996 side 24
Spreepokal '96 side 25
Pingvin Træf side 27
Diesel Combat 1996 side 27
Københavns Mesterskabet side 27
Old Time Stunt og Stunt Hose Cup side 28

Produktinformation side 28
Fartregulatorer - ARF dobbeltdækker
- Nye helikopter kataloger.

Indeks 1996 side 30
Det bragte Modelflyve Nyt i 1996

Seahawk på byggebordet side 32
Lars Pilegaard har udarbejdet den indhæftede
folde-ud byggetegning og giver anvisninger på
bygningen af en god og fornøjelig model.

Anmeldelse side 33
Elektroflug-Getriebe - en ny bog fra VHT.

Besøg hos Take-Off side 34
- aflagt af Poul Møller

Sommerens og efterårets modelflyve-arrangementer

Radiostyret modelflyvning

Modelflyvetræf ved Egeskov Slot side 35
EM F3A kunstflyvning '96 i Tjekkiet side 36
Oplevelser fra Skagen sommerlejr 1996 side 38
En F3J konkurrencedag hos FALKEN side 39
EM F3C helikopterflyvning '96 i Finland side 40
VM i elektroflyvning side 44
NM i F3B side 45
DM 1996 i 2-meter side 46



DM 1996 i skala side 47
Elektro-konkurrencer i Frederikshavn side 48
Nordjysk Pokal Cup side 49
DM 1996 i helikopterflyvning side 50

Orientering fra unionerne

RC-unionen side 50
Unionens videofilm til udlejning side 52
Det nye europæiske F3C Sport Program side 53
CL-unionen side 54
FF-unionen side 55
Dansk Modelflyve Veteranklub side 55

Opslagstavlen side 57

Forsidebilledet:

viser denne gang en del af RC-flyvningens
mange muligheder.

Foto: Ole Steen Hansen

Produktion: Per Hassing Christensen

Næste nummer af Modelflyve Nyt
udkommer den 10. februar 1997.

Da der allerede til nærværende nummer
lå en masse spændende stof klar,
kan vi love, at også det første nummer
i det nye år bliver et stort, udvidet su-
pernummer med en ny præsentation
af »Min model«, indtryk fra Electric
Flight Festival, en opfordring til at
»tage en afstresser!«, masser af byg-
getips og meget andet.

Deadline for stof til nr. 1/97
er den 20. december.

I korthed ...

Verdens mindste V12 motor?

I Prag sidder en mand med navnet Gasparin og bygger små CO2 motorer. I 1989 kom han i Guinness rekordbog med verdens mindste CO2 motor. Hans seneste motor er en V12 CO2 motor, der kun måler 12 x 63 mm. Motoren er fuldt funktionsdygtig og kan - hvis man da nænner det - bruges i en lille fritflyvende model.

PNM

Alsidighed

Nogle flyver 2-meter - og ikke andet. Andre flyver alt - i hvert fald næsten.

Til den sidste kategori hører Modelflyve Nyts tyske fan Horst Fenchel, som her ses med hele sin fly-flåde.

Verdens største RC model?

Tre amerikanske venner besluttede sig for nogen tid siden til at bygge en stor model. Med helt almindelige modelbyggeteknikker gik de i gang med at bygge en Super Quaker på baggrund af tegninger af den gamle (fra 1936) fritflyvende model - de forstørrede bare tegningerne 5 gange og endte med en model med et vingefang på små 9 m.

Om modellen, der styres med kun 3 kanaler, er verdens største, står lidt hen i det uvisse. Men den er i hvert fald et godt bud på titlen.

Vil du læse mere om modellen, må du få fat i oktobernummeret af Model Airplane News.

PNM

Modelflyve Nyts
læsere og annoncører ønskes

EN GLÆDEDELIG JUL
og
ET GODT NYTÅR

Redaktionen



Eurosport

Nej, det er ikke sportskanalen af samme navn, der er tænkt på med overskriften, men derimod en udstilling omkring forskellige idrætsgrene, der fandt sted i forbindelse med Eurosport-kongressen, der blev holdt i Aalborg Kongres- og Kulturcenter i august.

Aviators modelflyvere var blevet bedt om at lave en udstilling om modelflyvning i forbindelse med KDA's stand på udstillingen. Hvis vi selv skal sige det, mener vi, at den var ret flot, og der kom da også interesserede mennesker ind og fik et indblik i denne specielle sportsgren.

Det må siges at være positivt, at man nu også fra anden side betragter modelflyvning som en sportsgren.

CSJ



Vi havde næsten ikke turdet håbe på, at det kunne lade sig gøre.

I det sidste nummer i 1995 fortalte vi om den gode cirkel, som Modelflyve Nyt er kommet ind i: flere læsere og dermed både bedre økonomi og større fordel ved at annoncere. Derfor flere annoncer og dermed endnu bedre økonomi. Og det er grundlaget for, at vi nu igen i 1996 har kunnet lave en årgang, der har givet vore læsere både mere og bedre stof - det synes vi selv, men vi har også den glæde, at en hel del andre har givet udtryk for det samme.

Derfor kan vi nu - med årgangens sidste nummer - konstatere, at ikke blot har vi kunnet blive i den gode cirkel, men den er faktisk blevet endnu mere solid.

Når det er gået sådan, skyldes det jo naturligvis først og fremmest de mange, der har bidraget med stoffet til bladet. Det er dem, der mere end nogen andre har båret denne succes i hus - og det skal de have tak for.

Nu gør vi klar til næste årgang. Alt peger imod en fortsættelse af den positive udvikling. Den opfattelse er baseret på troen på, at de hidtidige bidragydere m.h.t. stof vil fortsætte med at delagtiggøre os andre i deres viden, deres erfaringer og deres oplevelser inden for modelflyvningens meget brede og mangesidede spektrum.

Men den er også baseret på håbet om, at nye vil komme til igen i 1997. F.eks. er vores faste rubrik med »Min model« jo et godt udtryk for, at der er rigtig mange rundt i landet, som har noget eller gør noget, som det absolut er værd at fortælle andre om. Det er med til, at disse andre kan få endnu større glæde og udbytte af modelflyvningen. Og det er jo nok værd at bidrage til.

Man skal blot fortælle løs. Selve udformningen - sprogligt og på andre måder - skal vi nok tage os af i redaktionen. Det er faktisk en vigtig del af vores opgave.

1996 bragte farver i Modelflyve Nyt.

Det vil også i 1997 være med til at skabe kulør på tilværelsen for alle modelflyvere.

Velkommen til ÅRGANG 1997!

Redaktionen

Jeg bygger ikke modelfly. Jeg laver blade. Men nu har jeg gennem otte år lavet blade om modelfly og -flyvning, og det gør man naturligvis ikke uden at få en vis indsigt i denne sport/hobby og heller ikke uden at få en nær kontakt med en hel del af dens udøvere.

På en måde er min placering i forhold til modelflyvningen altså lidt speciel. Jeg står uden for de aktive kredse, og alligevel er jeg mere involveret i, hvad der foregår i disse kredse, end de fleste andre.

Netop den placering i forhold til modelflyvningen giver mig mulighed for at iagttage den med andre øjne end ham, der er mere eller mindre dybt involveret i kunstflyvning, team-racing, Wakefield-flyvning eller en anden af modelflyvningens mange udfoldelsesmuligheder. Jeg tror, at min placering giver grundlag for et mere helhedspræget syn på det at bygge og flyve med modeller.

Og det, jeg ser, er et utroligt bredt spektrum af aktiviteter fra de mest avancerede og krævende sportslige udfoldelser i den ene ende af spektret til værdifulde sociale og udviklende hobbymæssige aktiviteter for alle aldre i den anden.

Jeg har oplevet slet ikke så få modelflyvere, som er oprigtigt stolte af deres hobby og af, hvad de får ud af den, men som tilsyneladende har det dårligt med at erkende, at der for dem er tale om en hobby og ikke en sportsgren. Og jeg har oplevet andre, som dyrker modelflyvning mere seriøst end mange andre idrætsmænd i stærkt konkurrencebetonede sportsgrene, men som præsenterer deres flyvning som deres bedste hobby.

Netop den brede kombination af sport og hobby inden for modelflyvningen har imidlertid givet problemer med at få den anerkendt som en sportsgren, der har sin naturlige plads blandt andre sportsgrene - f.eks. inden for Dansk Idrætsforbund.

Det er ikke rimeligt.

Ingen bestrider, at terrænsporten er en seriøs sportsgren, og dog er der for hver konkurrencedeltager hundreder, der betragter deres terrænløb som en pragtfuld hobby. Og går vi til søs, er der hundreder, som nyder hver en time i deres båd uden nogen sinde at drømme om at kaste sig ud i konkurrencer, og uden at de derved devaluerer sejl- eller rosporten på nogen måde eller gør disse sportsgrenes udøvere til mindre seriøse idrætsfolk.

Selvfølger er det helt på sin plads, at "Team Danmark" støtter vores topfolk inden for tennis og badminton, selv om der er tusinder af tennis- og badmintonspillere, der svinger deres ketsjere alene for motionens skyld, og fordi der er tale om værdifulde former for hobbyer.

Modelflyvningen i alle dens former er som sport ligeværdig med andre sportsgrene. Når jeg ikke længere skal lave så mange blade, og tiden dermed også bliver til noget andet, vil jeg med den samme entusiasme, som jeg møder rundt i klubberne, melde mig blandt dem, der har denne krævende og givende sport som deres pragtfulde hobby.

B. Aalbæk-Nielsen
redaktør

Deadlines

De anførte datoer er dem, hvor stof til de enkelte numre senest skal være gren-redaktørerne (artikler og referater) eller unionernes sekretariat (organisationsstof) i hænde:

Nr. 1/97 20. december 1996
Nr. 2/97 21. februar
Nr. 3/97 21. april
Nr. 4/97 17. juni
Nr. 5/97 20. august
Nr. 6/97 21. oktober

Men man må meget gerne sende det før!



Oldtimer-svævemodeller

Som man i disse spalter kunne læse om i sidste nummer, er interessen for oldtimer-modeller stor.

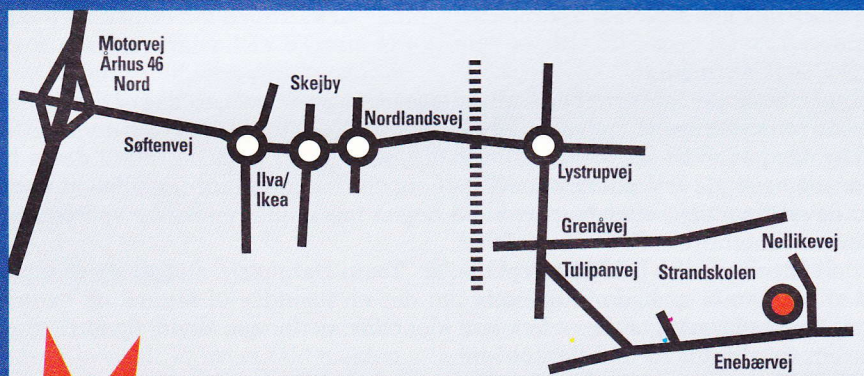
Er det svævere, man er interesseret i, kan man prøve at kontakte OSIG, Oldtimer-Segelflug-Interessen-Gemeinschaft, Andreas Dyck, Witzlebenstr. 32, D 29223 Celle, Tyskland. OSIG samler viden om, tegninger og fotografier af gamle svævemodeller og formidler dem videre til interesserede modelbyggere. Da interessegruppen ikke har nogen indtægter, vedlægges man en frankeret svarkuvert ved henvendelser.

PNM

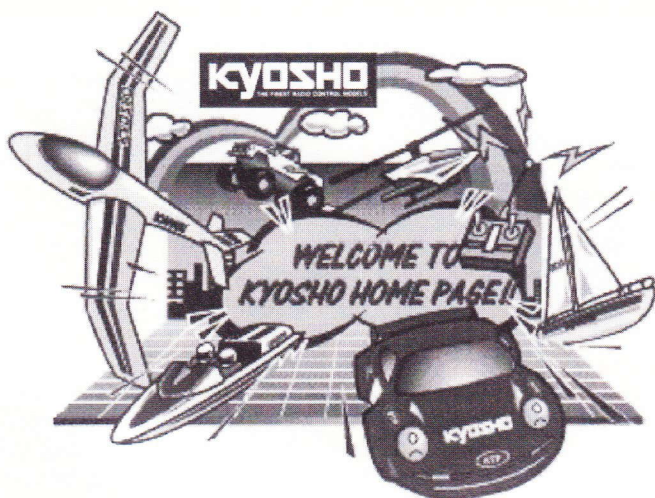
JYSK MODELFlyVERMØDE 1997

UDSTILLING AF
MODELFly M.M.

Søndag d. 23. februar
kl. 10.00-15.00
i Aulaen Strandskolen,
Nellikevej, 8240 Riskov



GRATIS
ADGANG



Kyosho på Internettet

Selv om De olympiske Lege er forbi, gælder mottoet »Højere, hurtigere,

længere« stadig for modelfirmaet Kyosho.

For at leve op til det har firmaet valgt at præsentere sig på Internettet.

Poul er pilot fra sin kørestol

Fra Skive Modelflyveklub har vi fået denne lille solskinshistorie:

Det er sjovt og dejligt at flyve med modelfly. Og selvom det ser ud til at være nemt, så er det faktisk svært, siger Poul Egon Knudsen, mens han sidder i sin kørestol og kigger på de små fly.

Således skriver Skive Folkeblad, om Poul.

I Skive Modelflyveklub var man noget skeptisk, da Poul for halvandet år siden for første gang kom ud til klubbens tilholdssted på den gamle flyveplads i Skive, og der var ikke mange, der troede på, at han nogensinde ville komme til at flyve med modelfly. For Poul sidder i kørestol, da han desværre er født med sygdommen muskelsvind.

Skive Folkeblad fortæller videre, at da det er svært for Poul at se flyet; når det kommer bag ham, har man lavet det sådan, at kørestolen nu står på en drejelig platform, som drejes af hans medhjælper på Pouls anvisninger, og nu kan han hele tiden holde øje med flyet.

Jens Christensen fra Skive Modelflyveklub, fortæller, at Poul havde »fløjet« en del på computersimulator, og det at han altid har været vant til at styre sin kørestol på nogenlunde samme måde som flyet, har gjort, at han har flair for det.

Vi var noget skeptiske, siger Jens Christensen, men vi lod Poul få chancen, og det har vi ikke fortrudt. Når vejret tillader det, og han har afsluttet en lektion, stråler han over hele ansigtet, og ugen er reddet for ham. Poul flyver nu selvstændigt, men af sikkerhedsgrunde er det altid nødvendigt at flyve med lærer/elev-sæt for det tilfældes skyld, at en af hans hænder skulle falde ned fra senderen.

Jens Christensen slutter af med at sige:

»Dette her viser, hvad en modelflyveklub også kan bruges til. Det skal også siges, at det har været en spændende og lærerig opgave for vore instruktører«.

Al

På adressen <http://tokyoweb.or.jp/kyosho> vises tips og informationer om de enkelte Kyosho produkter. Det koster ikke andet end telefonskabet at kigge på Kyoshos Internet homepage.

Kyoshos hotline-service er også udvidet til at omfatte en e-mail-adresse. På nummeret 101573.712@comuserve.com kan der etableres kontakt med Kyoshos Hotline.

PNM

Seks er godt

Af Christian H. Gravesen,
Silkeborg

I Modelflyve Nyt nr. 5/1996 kunne man se, at jeg har bygget en el-drevet B-36, og som lovet følger her en uddybende beskrivelse af hele projektet.

Idégrundlaget

Det startede en efterårsdag i 1994 på modelflyvebanen i Viborg, hvor undertegnede fik en demonstration og prøveflyvning af Ole Jørgensens fire motors Hercules. Alle de fremmødte var ret imponerede af flyet. Denne dag blev den første kim til en flere-motoret »flamingo-model« født i mig.

Der skulle imidlertid gå næsten et år, inden jeg optog ideen.

I efteråret 1995 gik jeg fra 8 til 10 celler i min el-svæver. Herved fik jeg to styk 8 cellers 1700 mAh akku-pakker ledige, og samtidig havde jeg i mine gemmer en 40 A BEC Kontronik (regulator) samt en modtager, to miniservoer og diverse standard-servoer liggende. Kravet til projektet var, at ovennævnte udstyr kunne anvendes, da jeg ikke ville (af økonomiske årsager) ud og købe nyt.

Udstyret lå altså klart. Nu manglede jeg bare et fly. Hvad skulle man lave? Tankerne faldt hurtigt på den velkendte Hercules - men den var jo allerede lavet i mange eksemplarer. Det måtte gerne være noget nyt, som ikke var lavet / set før.

Michael Buchreitz, som er en af mine »sparringspartnere«, kom med den idé, at jeg kunne lave en model af den seks-motorede B-36. Umiddelbart kendte jeg ikke flytypen; men ud fra hvad Michael kunne fortælle, lød det meget spændende. Seks el-motorer og endda skubbende - jeg var tændt.

Allerede næste dag havde Michael fundet sit videobånd, hvorpå der var en hel time om og med flytypen B-36 optaget fra Discovery - Sådan en model opfyldte i hvert fald mine krav om noget anderledes og uprøvet.

Der var bare et lille problem: hvad med en tegning? Det løste en anden af



mine »sparringspartnere«, Jan Knust, ved fra Karup at fremskaffe en bog om flytypen, nemlig *B-36 in action*. I denne bog var der en udmærket treplans-tegning i A4-størrelse (figur 1).

Nu var projektet kørt i stilling, så det var bare med at komme i gang.

Valg af motorer

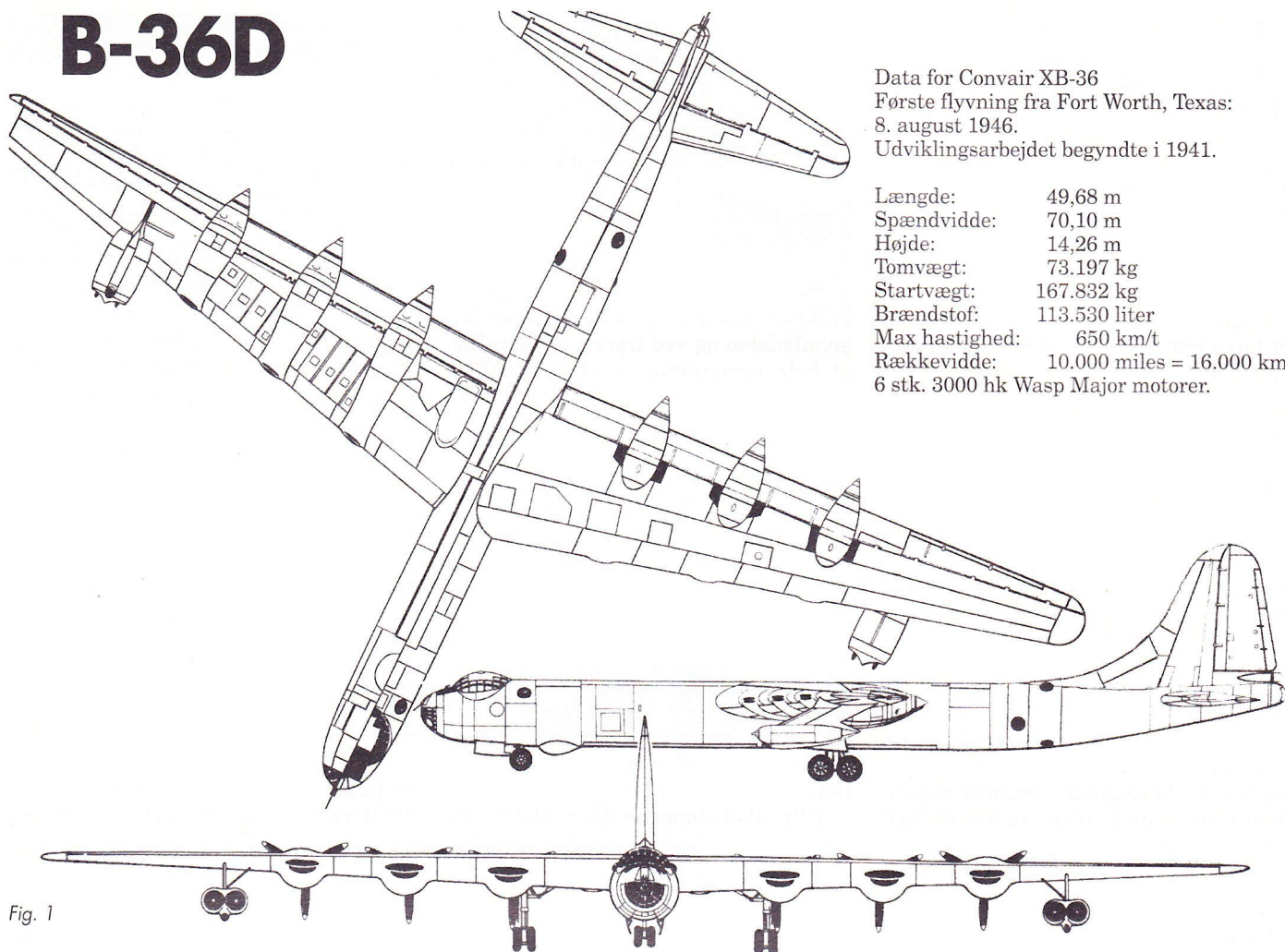
Det lå klart fra starten, at B-36'eren skulle motoriseres med de prisbillige Speed 400 el-motorer. Jeg indkøbte en billig udgave fra Extron af Speed 400 7.2 V motoren og monterede den med en »Hercules-propel« (kommer fra firmaet Günther med en diameter på 125 mm og en stigning på 110 mm; spindelen kan nemt afmonteres og vendes, således at man hurtigt kan lave en skubbe-propel). Det efterfølgende forsøg viste, at den på 8 celler kørte godt 13000 rmp og trak omkring 8 A uden

statorring. Hurtig hovedregning viste, at seks af slagsen parallelt-forbundet nok ville blive for meget for min 40 A Kontronik. Forskellige motor-konfigurationer blev gennemtænkt (figur 2), og nogle blev prøvekørt. Resultaterne blev diskuteret med nogle af de »kloge hoveder« inden for el-verdenen. Konklusionen blev, at pol-spændingen på akkuen ville falde, når den skulle drive seks el-motorer, og samtidig med at pol-spændingen falder, bliver strømstyrken tilsvarende lavere. Hvor meget var svært at sige, det skulle prøves. Som sagt så gjort. Jeg indkøbte yderligere fem motorer og propeller samt seks statorringe. En prøvestand blev i hast lavet og monteret med alt udstyret.

Hvilken lyd, da den blev startet. Det lød bare godt.

Men hvad sagde amperemetret

B-36D



Data for Convair XB-36
 Første flyvning fra Fort Worth, Texas:
 8. august 1946.
 Udviklingsarbejdet begyndte i 1941.

Længde: 49,68 m
 Spændvidde: 70,10 m
 Højde: 14,26 m
 Tomvægt: 73.197 kg
 Startvægt: 167.832 kg
 Brændstof: 113.530 liter
 Max hastighed: 650 km/t
 Rækkevidde: 10.000 miles = 16.000 km
 6 stk. 3000 hk Wasp Major motorer.

Fig. 1

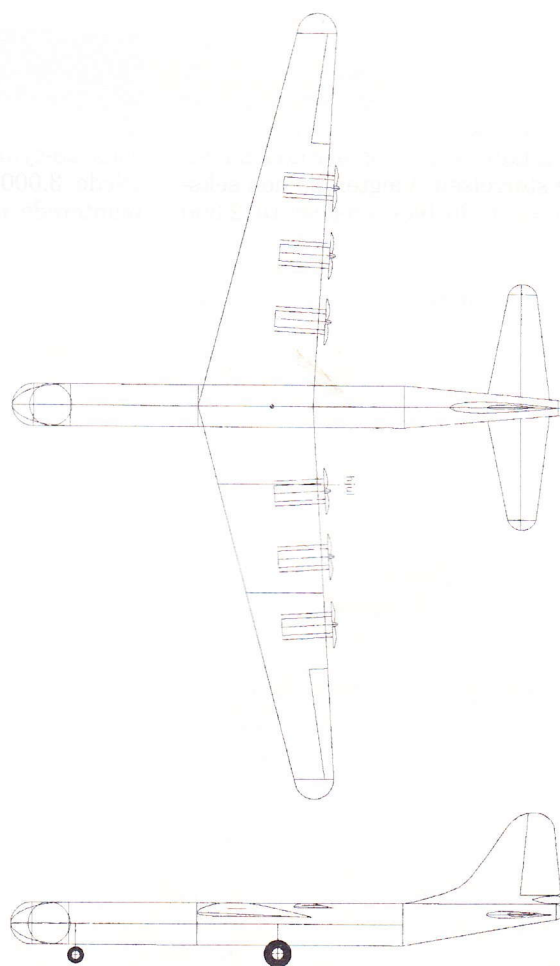
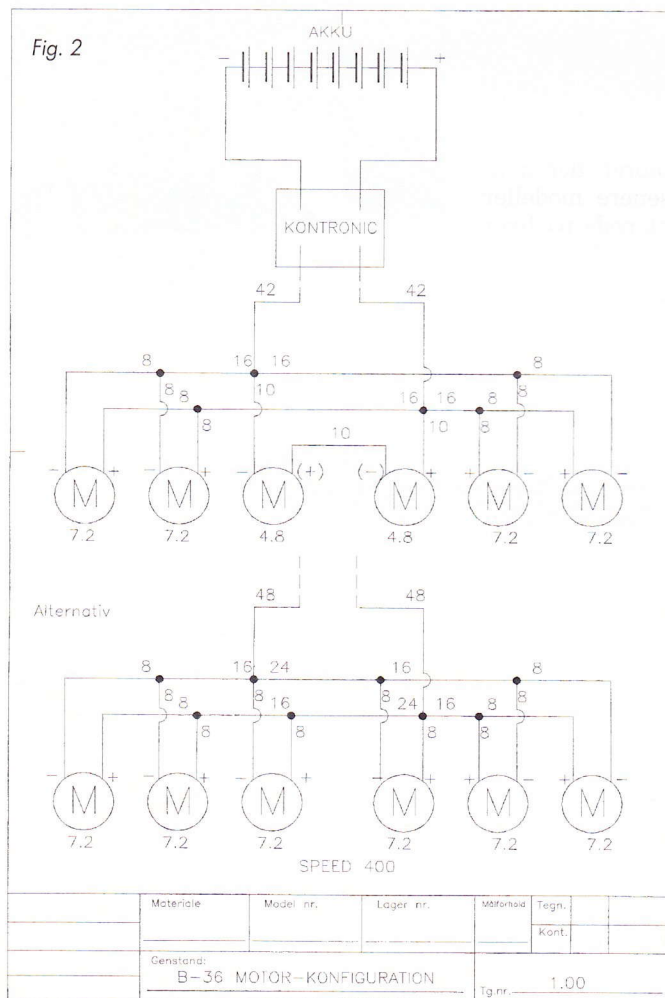


Fig. 3

ved seks el-motorer parallelt-forbundet (som på figur 2 nederst)? Resultatet var godt. På fuld gas og med en helt ny-opladt akku viste amperemeteret 6,5 A pr. motor, men faldt ret hurtigt til godt 5,5 A pr. motor. De 6,5 A pr. motor svarer til en samlet belastning på knap 40 A - måske lige i over kanten for Kontroniken.

Et nyt forsøg blev startet. Konstant fuld gas på en ny-opladt akku. Her cut'ede den efter små 3 minutter uden at have lidt synlig overlast. Derfor besluttede jeg at fortsætte projektet.

Udarbejdelse af tegning

Gennem min uddannelse har jeg lært at bruge AutoCad (et computerbaseret tegneprogram), så det var nærliggende, at flyet skulle tegnes herpå. Den foreliggende treplans-tegning i A4-størrelse blev indtegnet i forholdet én til én - selvfølgelig kun med de væsentlige konturer (figur 3).

Nu opstod det næste problem: hvor stor skulle jeg lave modellen? Den ville helt sikkert blive tungere end dens kendte fire-motorede brødre. Jeg kiggede efter, hvilken motoreffekt jeg havde til rådighed. Sammenlignet med f.eks. Lancasterne fra Viborg var forskellen ganske lille.

Lidt fysik: Lancasterne trak cirka 8 A per motor. Det giver samlet 32 A, hvor min prøvestand efter ganske kort tid viste cirka 35 A, og celle-antallet var jo det samme. Ved at sammenholde værdierne lå det klart, at jeg kun ville have en ringe effektforøgelse i forhold til de fire-motorede.

Jeg bestemte, at jeg ville tilstræbe den samme (vinge)-planbelastning som på Lancasteren og her ud fra fastsætte størrelsen. Vægten på den seks-motorede B-36 blev anslået til 2.300 gram. Ved hjælp af forstørrelses- og areal-funktionerne i AutoCad kunne størrelsen hurtigt fastlægges. Resultatet blev en model med spændvidden 2.200 mm og et vingearreal på 46,65 dm².

Konstruktion / Bygning

Jeg havde en idé om, at jeg ville genemtænke hele flyets konstruktion i detaljer inden påbegyndelsen af byggearbejdet. Det viste sig hurtigt at være sværere, end jeg havde forestillet mig. Flere detaljer blev da også ændret undervejs i byggeriet.

Fremstilling af skum-delene

I det nærmeste byggemarked købte jeg to plader almindeligt hvidt flamingo, en på 75 mm i tykkelsen til kroppen og en på 50 mm til vingen og halen. Ud fra hoved-tegningen (figur 3) blev der løbende lavet arbejdstegninger, som alle var målfaste og delvist målsatte. Et eksempel herpå er figur 4, der er en arbejdstegning af skum-klodserne for en vinge-sektion.

Skabelonerne blev ligeledes tegnet på AutoCad. Udskriverne blev limet på krydsfiner og skåret ud. Det valgte vingeprofil (E193 modificeret) blev ud fra en kordinattabel også indtegnet i AutoCad med en korde på 100 mm. Her var det, at computeren virkelig kunne komme til sin ret, for af hensyn til skærelængden skulle hver vingehalvdelen laves i to stykker. Profilet blev hurtigt tegnet ved på hovedtegningen at måle korden på roden, midt på vingehalvdelen og ved tippen for herefter at lade computeren forstørre profilet til de ønskede værdier (jeg var fri for at skulle stå ved en kopmaskine og forstørre/formindske).

Endnu smartere blev det, da jeg skulle lave profiler til kroppen, hvor vingen skulle gå igennem. Konstruktionen er nemlig sådan, at vingen laves i ét stykke, hvorefter kroppen bygges op om vingen. Til denne samling lavede jeg to skabeloner med hul til vingen (figur 5). Skabelonerne var udformet således, at ved rigtig påsættelse, samme afstand fra næsen af skumklodsen og flugtende med overkanten ville indfaldsvinklen og pilformen blive korrekt.

Alle skabelonerne blev slebet på kanterne, og der blev med cyano pålimet søm, så skæretråden havde tilløb og afløb. De ti skumdele, der tilsammen udgør flyet, blev udskåret i løbet af en aften. Den rå flamingo-model ses på billedet.

Valg af model-type

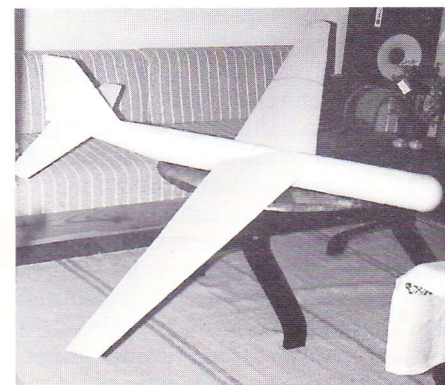
Undervejs i projekt-forløbet besluttede jeg mig for, hvilken type B-36 jeg ville lave. De første B-36'ere havde »kun« seks 28-cylindrede motorer, der hver ydede 3.000 hp. På senere modeller monterede man en »jet pod« på hver ydervinge. De blev generelt kun brugt under takeoff.

Jeg valgte »i første omgang« at lave en af de første modeller, der kun havde de seks skubbende motorer.

Med hensyn til hoved-understellet var der også to versioner. Første og anden prototype, XB-36 og YB-36, havde begge et hoved-understel bestående af kun ét kæmpestort hjul (100« i diameter) på hvert ben, hvor de efterfølgende modeller havde fire hjul pr. ben (figur 6). Selv næsen fandtes i to forskellige udgaver, nemlig prototypen XB-36 med en »flad« næse og de efterfølgende modeller, hvor næsen havde en slags canopy (figur 6). Jeg valgt at lave modellen af den anden prototype YB-36 (BM571), med »canopy-næsen« og det store hovedhjul. Prototypen YB-36 blev bygget, men aldrig prøvfløjet - det er en helt anden historie.

Deling af model for transport

En model på 220 cm i spændvidde og en længde på godt 157 cm er svær at transportere i ét stykke. Derfor skulle modellen kunne adskilles i mindre stykker. Jeg valgte at lave et fast midterstykke med et pålimet kropsstykke. Det vil sige, at modellen ville bestå af to tipper, en forkrop, en bagkrop og en midtersektion (se billedet på næste side).



Den rå flamingo-model, hvor delene er samlet med tape. Næsen har endnu ikke fået den rigtige form.

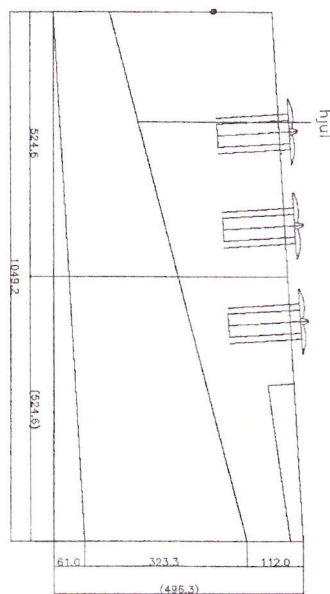


Fig. 4

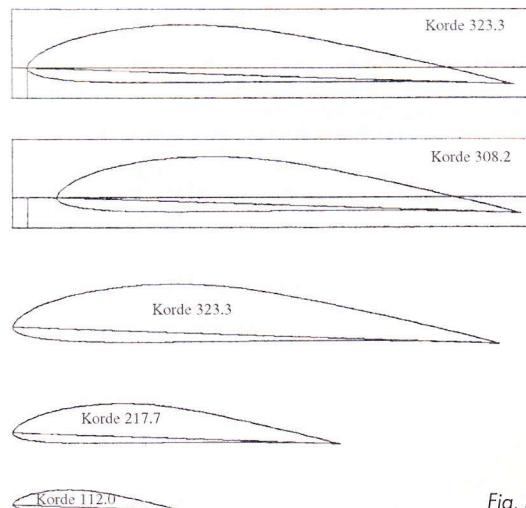


Fig. 5

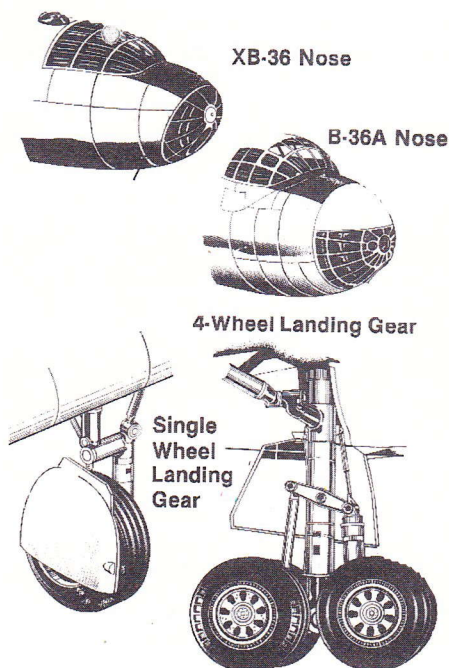


Fig 6



Modellen adskilt for transport.

Vingen

Opbygningen af vingen startede med sammenlimning af de fire skumdele til to vingehalvdele. Hver halvdel blev monteret med forkant og falsk bagkant for bagefter at blive monteret med bagkant dér, hvor krængerorene ikke dækkede.

Motorfastgørelse blev rullet i 0.4 krydsfiner og pålimet krydsfiners-pinde, der fungerede som forstærkning af vinge/bagkant omkring hver motor. Disse forstærkninger blev tilpasset i bagkanten. For at opnå tilstrækkelig styrke i vingen valgte jeg at lave en hovedbjælke i 2 mm »hullet« krydsfiner, som står på højkant. På hovedbjælken blev der monteret aluminiums-rør dér, hvor jeg senere ønskede vinge-samlinger. Rørene blev syet på med kinesertråd og limet med rigelige mængder af cyano. Vingen blev savet op langs dens tykkeste del.

Jeg stod nu igen med fire vingestykker, som denne gang skulle limes sammen i én proces. Af limtype brugte jeg hovedsagelig polyuretan/skumlim. Kun ved samlingen af de to hovedbjælker blev der brugt kulfiber-bånd og epoxy. Denne forstærkning fandt jeg nødvendig, fordi vingen har pilform, og jeg ønskede en stærk samling af hovedbjælkerne.

Da vingen var tørret, blev den savet op, hvor jeg ønskede samlinger. De indbyggede rør blev ligeledes savet over, således at de var lige til at benytte som styr for mine kulfiber-stænger, der gør det ud for vingestål. Vingen blev færdigmonteret med forstærkning til hoved-understellet, ligeledes lavet i 2 mm krydsfiner. Ledningsnettet blev nedlagt i vingen, og hullerne blev dækket af balsalister.

Om ledningerne til motorerne skal lige fremhæves, at jeg ikke har indlagt et sæt separate ledninger til hver motor, men derimod en plusledning på oversiden af alle motorerne og tilsvarende en minus på undersiden.

Kroppen

Ligesom i vingen blev der indbygget 2 mm krydsfiners-forstærkninger i kroppen. På disse forstærkninger blev der også påsyet aluminiums-rør, således at kroppen senere ville kunne adskilles i tre stykker. Kroppen var skåret i en højre og en venstre halvdel, blandt andet fordi forstærkningerne herved ville blive placeret i toppen og bunden af kroppen, dér hvor man har brug for styrken. Krydsfineren fungerede samtidig som fundament for servoerne, modtageren og næsehjuls-fastgørelsen (figur 7). Først blev den cylin-

driske del af kroppen limet op; herefter blev den koniske hale-del limet på. Endnu en gang blev nedstrygeren fundet frem, og kroppen blev delt i transportvenlige stykker.

Halen

Finnen og haleplanet har jeg valgt at opbygge af skumkerner med balsa for- og bagkanter. Det giver en god visuel virkning - i stedet for bare en flad balsaplade - på så stor en model. De færdige planer blev pålimet halesektionen, og kroppen blev afsluttet med halvdelen af en flamingo-kugle købt i Føtex.

Næsen

Lyserødt skum blev sammenlimet til en stor klods og pudset i grund-facon uden canopy. Selve canopy-boblen lavede jeg ud af et flamingo-påskeæg, og så indkøbt i Føtex. Lidt spartle-arbejde, og næsen var perfekt - nemt ik'.

Understellet

Til næsen brugte jeg to ultralette hjul fra min gamle Robbe Vortex og monterede dem i et arrangement af kulfiber og aluminiums-rør, således at de kunne drejes ved hjælp af en servo. Hovedhjulene er også af den ultralette type fra Robbe, og understellet er lavet i 3 mm bukket pianotråd, som hensigtsmæssigt bøjer ved hårde landinger.

Færdiggørelse

Den »træ-færdige« model manglede nu kun lidt spartel-masse hist og her med en efterfølgende pudsnings, inden den skulle beklædes.

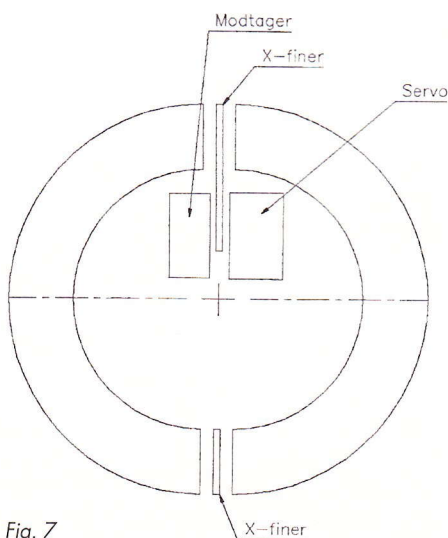


Fig. 7

Beklædning

Modellen blev beklædt med brunt papir, som var svært at fremskaffe i Silkeborg. Alle delene - både skum og balsa - blev beklædt med papiret for at opnå en ensartet overflade. Til fastlimningen brugte jeg almindelig vandopløselig hvid lim, der blev fortyndet med to dele vand til én del lim.

Hængsler

Jeg valgte tape-hængsler til både krængerorene og højderorene. Det nye var, at jeg anvendte en papirstape fra Tesa, der har samme struktur og farve som det brune papir. Det viste sig at være en rigtig god idé, fordi »hængslet« nemt kan overmales efter påføring af et lille lag limopløsningen. Hængslet bliver rigeligt stærkt, og det ser godt ud.

Montering af udstyr

Alt udstyret blev monteret. Vingeservoerne blev med dobbeltklæbende tape monteret på nogle gamle servo-afdækninger og herefter skruet op i vingens underside. Servoen til styringen af næsehjulene blev monteret lige op ad samme. Højderors-servoen og modtageren blev monteret i den bagerste kropssektion, mens Kontronik'en fik sin plads i midtersektionen.

Tyngdepunkt

Inden prøveflyvningen manglede jeg kun at bestemme placeringen af akkuen, således at tyngdepunktet ville blive korrekt.

På AutoCad bestemte jeg tyngdepunktets placering v.h.a en grafisk metode, som er blevet præsenteret i et tidligere nummer af Modelflyve Nyt.

Da modellen nærmest er skuldervinget, forudså jeg, at den traditionelle metode med to fingre under vingen ikke ville kunne anvendes med tilfredsstillende resultat, og samtidig var jeg nervøs for, at fingrene ville gå igennem, for modellen var gået hen og blevet ret tung.

Derfor besluttede jeg mig for, at tyngdepunktet skulle udvejes ligesom på rigtige flyvemaskiner. Efter kun ti minutters beregninger havde jeg de nødvendige formler.

Lidt matematik: formlerne fremkommer ved simpel momentberegning om for eksempel hovedhjulene, hvor jeg i udregningen sætter flyets vægt til 1000 gram. Ved en tyngdepunktspacering i f.eks. 35% skal trykket på næsehjulene være 55,2 gram pr. 1.000 gram flyvevægt.

Den flyveklare model blev vejet, og akkuen blev placeret således, at jeg opnåede det beregnede tryk på næsehjulene.

Prøveflyvning

Jeg valgte at prøveflyve modellen, inden den blev malet m.v. Der var jo in-



Klar til første prøveflyvning.

gen grund til at gøre en masse ud af finish'en, hvis den ikke kunne flyve.

En forårsdag i marts 1996 oprandt den store dag. Jeg vågnede op til en høj, klar, blå himmel. Vinden var fra nul til aftagende - nu skulle det være. Jeg manglede dog at lave en fastgørelse af akku-pakken, så den 5 minutters epoxy blev fundet frem. Der blev limet, og tørringen foregik på en godt varm radiator. Et kamerahold og undertegnede drog ud til flyvepladsen, og billeder blev taget inden vi var klar.

Alt blev endnu en gang testet. Ved de første flyvninger valgte vi at håndstarte modellen. Efter at den var blevet sendt af sted, skulle der kun foretages meget lidt trimning - den fløj ba-

re som forventet. Den første flyvning blev på cirka fire minutter i luften efterfulgt af en smørlanding.

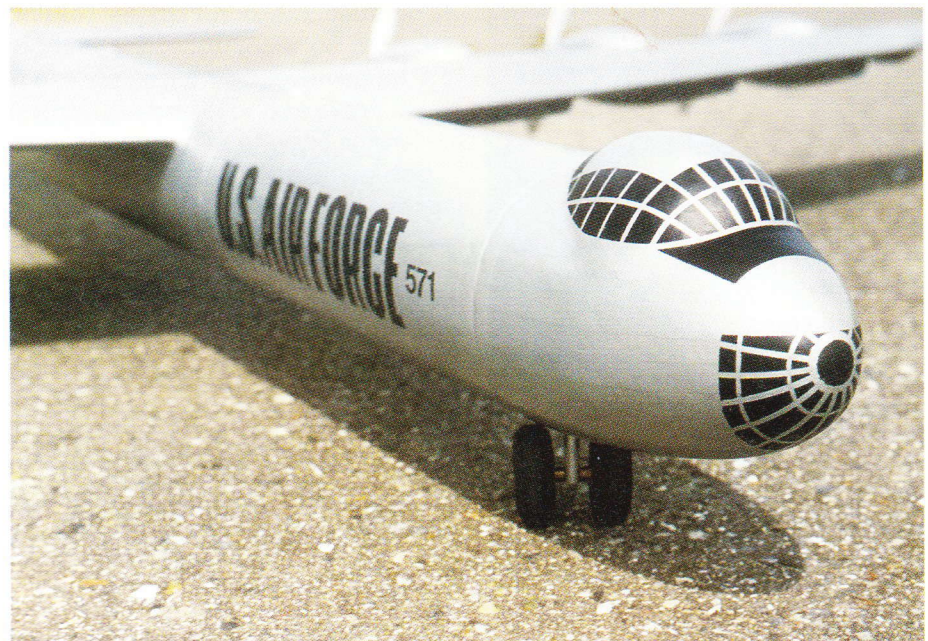
Der blev foretaget yderligere et par flyvninger denne dag, og alle var meget vellykkede. Ugen efter blev det forsøgt med jordstart, og det klarede modellen også til et UG - dog med et lille minus på grund af den lange startstrækning. På banen i Viborg RC bruger modellen mellem 40 og 50 meter, inden den kommer i luften, hvilket virker meget realistisk.

Finish

Nu var der kun tilbage at gøre modellen helt færdig.

Motorafdækningen voldte lidt problemer. Det endte med, at både over- og underdele blev vacuumformet over en balsaklods, der var pudset i facon.

Dette forparti er resultatet af et større afdækningsarbejde.





Resultatet blev nogenlunde i betragtning af, at det var første gang, jeg arbejdede med vacuumformning. Det eneste minus var vægten, små 150 gram for seks overdele og seks underdele. Afdækningen blev limet på med en termo limpistol.

Bemaling blev foretaget med sølv-maling på spray fra Harald Nyborg (16 kr. pr. flaske). Resultatet blev ok, men det overskydende sølv-farve smittede af. Derfor fik hele flyet et tyndt lag lak før at forhindre dette.

Næsen blev afdækket dér, hvor vinduessprosserne skulle være, og herefter blev den malet sort (se billedet).

Amerikanske mærker og bogstaver blev monteret, ligesom walkways, ror og hængsler blev markeret med sort sprittusch.

Den samlede model sneg sig nu op på en vægt på godt 2.600 gram, altså lidt over det anslåede.

Konklusion

Den færdige model tager sig godt ud på himlen. B-36'eren lægger ikke ligefrem op til kunstflyvning, men derimod egner den sig fortrinligt til low-pass og pæne starter og landinger. På én opladning kan jeg flyve i cirka 6-9 minutter med mindst tre starter og landinger. Den sidste start kræver dog meget mere tilløb end den første.

Det har været et godt og for mig lærerigt projekt, som har givet blod på tanden til at bygge flere flamingo-mo-

deller. Pt. er det allerede blevet til en lille hjemmekonstrueret halehjuls-model. Og i skrivende stund er vinterprojektet 96/97 på idé-bordet.

Det er desværre kun blevet til lidt flyvning med den helt færdige B-36, hvilket blandt andet er på grund af vejret og på grund af mangel på en egnet flyveplads i Silkeborg-området. Men dette problem regner vi med at have løst til sæsonstarten 1997 - mere herom senere.

Christian Gravesen
tlf. 86 80 66 82

Modellens data

Spændvidde	2200 mm
Krops-længde	1575 mm
Krops-diameter	120 mm
Vingekorde (rod/tip)	326/112 mm
Samlet planareal	55,36 dm ²
Vægt	2.620 g
Planbelastning	47,3 g/dm ²
Vingeprofil	E193mod
Profil til finne og hale	SD8020
	symmetrisk
Motorer	6 Extron Speed 400 7,2 V
Statorring	ja
Propeller	6 Günther 125x110 mm
Regulator	40 A BEC Kontronik
Akkuer	8 celler 1700 mAh
Servoer	2 styk mini i vinge
	1 standard til højderor
	1 standard til næsehjul

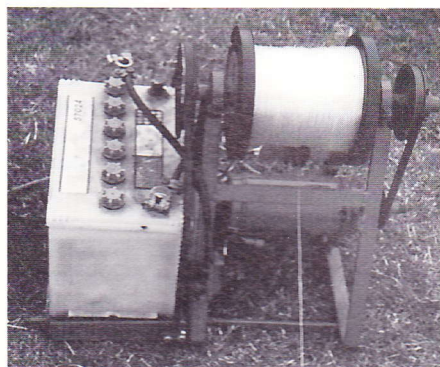


Jan har fløjet med radiostyrede modeller i mange år. En ulykke, der læderede hans højre hånd, holdt ham i flere år væk fra hobbyen, men med gåpåmod og stædighed lærte Jan sig at flyve med venstre hånd. Med fornyet lyst kastede Jan sig bla. over svæveflyvning, og da han arbejdede på et stort sjællandsk gods med adgang til store braklagte marker, opstod behovet for et elspil. Med sin praktiske sans syntes Jan ikke, at det skulle være nødvendigt at rende ud med en omløber. Man kunne da lige så godt stille spillet, sætte krogeren på bilen og køre hen til startstedet - hvis spillet vel at mærke var radiostyret.

Der var ikke langt fra tanke til virkelighed, og med en starter fra en amerikansk motor, relæet fra en Morris Mascot, et par aflagte remskiver, en tromle med fiskeline på en hjemmelavet aksel og en mikroswitch, der aktiveres af en servo, samlede Jan sit elspil på en hjemmelavet ramme. Da de fleste af stumperne var brugte, fortæller Jan, at hele spillet incl. 500 m line højst har kostet 500 kr. i materialer. Modtageren, der aktiverer servoen, kører på samme kanal som svæveren, og når Jan på senderen »giver gas«, kører spillet.

Det har selvfølgelig taget lidt tid og kostet nogle forsøg at få spillet til at fungere problemfrit. En af de ting, Jan har udviklet, er den fjederaktiverede bremse bestående af en kilerem og en remskive. Bremsen ses mellem batteriet og tromlen på fotografierne. Fjederen justeres til at stramme så tilpas, at spillet kan trække line ind, men overløb forhindres. Samtidig kan linen også trækkes ud til startstedet, uden at der skal stilles om på noget på spillet. For at forhindre radioforstyrrelser fra elmotoren placeres modtageren 10 meter fra denne. Og som en ekstra sikkerhed har Jan et par af postvæsenets kraftige elastikker mellem faldskærmen og ringen, der sættes i svæveflyet. Skulle et forstyrrende radiosignal få spillet til at køre line ind, knækker elastikkerne. Det har dog endnu ikke været tilfældet, og Jan fortæller, at spillet er rigelig stærkt til at kunne trække hans Speed Astir op selv i vindstille.

Jan Linnebjerg Knudsen til PNM



Jan Linnebjerg Knudsen bag sit hjemmelavede elspil.

Radiostyret højstart-elspil

I sit daglige arbejde som smed må Jan Linnebjerg Knudsen ofte finde på mekaniske løsninger på problemer. Som flittig modelsvævepilot var det derfor heller ikke svært for ham at konstruere et elspil til højstarter. Jans elspil adskiller sig dog fra de fleste andre ved, at det er radiostyret.

Med 500 meter line på tromlen har Jan altid line nok, selv om den skulle knække et par gange i løbet af en flyvedag.

Til højre ses, hvordan den mikroswitch er monteret, som - aktiveret af en servo - giver relæet besked, når motoren skal slås til eller fra.





Redaktør Poul Møller med nogle af de svævere, han bruger, når jagten på termik går ind.

Termiksøgning med radiostyrede modelfly

I de sidste par numre af Modelflyve Nyt har undertegnede opfordret til at gå i gang med modelsvæveflyvning. Tog du imod opfordringen, burde du nu være godt i gang. Gjorde du det ikke, er det aldrig for sent at gå i gang. Og med de nye ARTF modeller kan du købe en model i dag og tage ud og flyve i morgen.

Af Poul Møller

I en af de første artikler beskrev jeg, hvordan du kunne prøve at finde termik ved at flyve ligeud og iagttagende modellen. Hvis den pludselig går i stå, stiger, flyver uroligt eller bliver tvunget til den ene eller anden side, har den højst sandsynlig ramt termik.

Da termik kan være alt fra et svagt pust opad til en kraftig vind i samme retning, kan en lille svævemodel reagere med alt fra et lille vip med vingetippen til at blive smidt næsten om på ryggen. Jeg har set flere piloter tro, at de fik radiofejl, når deres model fløj ind i termik. En pilot fortalte engang, at han havde fløjet svævefly i et par måneder, og han kunne ikke forstå, hvorfor han aldrig fandt noget af den termik, andre snakkede så meget om. Han overvejede dog at købe nyt radioanlæg, da han havde mange forstyrrelser på det gamle. Da han fik fortalt den rette sammenhæng og lærte at dreje ind i området med »radioforstyrrelser«, blev han en meget ivrig svævepilot, og der gik ikke lang tid, før han fik sin første tur på over et kvarter.

I denne artikel vil jeg fortælle om termikflyvning på baggrund af mine egne erfaringer. Jeg vil ikke påberåbe mig at vide tilnærmelsesvis alt om ter-

mikflyvning med svævemodeller, men jeg har gennem en årrække haft meget stor fornøjelse af denne form for modelflyvning, og de følgende linier er baseret på mange timers flyvning med modelsvævefly, lytning til erfarne piloter og læsning af bøger om emnet.

Hvad er termik?

Der kan skrives meget om termik; men kort sagt er termik varm luft, der bevæger sig opad. Da det er solen, der via jorden varmer luften op, er der mest termik, når den skinner. Pga. forskelle i landskabet - og måske også spredte skyer - vil luften blive opvarmet forskelligt. På et tidspunkt overvinder den varme lufts opdrift tyngdekraften, og en større eller mindre luftboble stiger til vejrs.

Men man kan også opleve kraftige opadgående luftstrømme i overskyet vejr. Det kan synes mærkeligt, men forskelle i skydækkets tykkelse giver forskellig varmeindstråling, og varme opstået i en luftmasse, der pga. vinden trykkes sammen, kan sætte luften i bevægelse opad. Vi må heller ikke glemme, at varme i den her sammenhæng er relativt. Hvis lufttemperaturen er 5 grader, vil 7 grader »varm« luft stige til vejrs.

Der er derfor ingen grund til at lade svæveren blive hjemme, bare fordi det

ikke er højsommer med strålende solskin. Luftmolekylerne ligger desuden tættere i de kolde årstider, og denne »tykke« luft vil holde en svæver oppe i længere tid end den »tynde« luft på en varm sommerdag.

Uanset om vi synes det er koldt eller varmt, bevæger termikken sig ikke lige opad. Den påvirkes af den næsten altid tilstedeværende vind og bevæger sig derfor skråt opad. Inden luften er blevet så varm, at den løsriver fra jorden, kan den også som en stor usynlig badebold blive blæst langs jorden. Inde i »bolden« er der ofte helt vindstille, og temperaturforskellen i forhold til den omkringliggende luft kan være så stor, at den let mærkes.

Selv i godt termikvejr kan al luften ikke bevæge sig opad. Der skal lige så meget luft nedad til at erstatte den opstegne luft. Heldigvis sker denne udskiftning som regel over større områder, og effekten af den er derfor ikke så kraftig som af termikken. Havner din model i et sådant område med »synk«, gælder det om at komme væk i en fart.

Fintrimning af modellen

Inden du går på termikjagt, kan det betale sig at finde de trimindstillinger, hvor din model 1) flyver langsomt uden at stalle, 2) flyver normalt og med mindst mulig synk og 3) flyver

hurtigt uden at smide alt for meget højde væk. Position 1 bruger du, når du befinder dig i termik, position 2, når du flyver rundt og leder efter termik, og position 3, når du skal hurtigt hen til noget observeret termik eller hurtigt væk fra et område med synk.

Har du en computerradio, kan du sikkert lægge de tre forskellige trim ind i radioens hukommelse og skifte mellem dem med en kontakt eller, som jeg har gjort det, lægge fintrimmet ind i en skyder eller styrepind, der betjenes med venstre hånd. På denne måde kan jeg hele tiden fintrimme modellen uden at fjerne højre hånd fra højde- og side/krængerorspinden. Har du ikke disse bekvemme muligheder til din rådighed, må du huske, hvor mange klik du skal bevæge trimknappen for at ramme de rigtige indstillinger.

Aktiv termik søgning

Vi kan desværre ikke direkte se termik. Men der er mange indikationer på den, og kan vi tyde dem, behøver vi ikke flyve tilfældigt rundt på himlen for at finde termik.

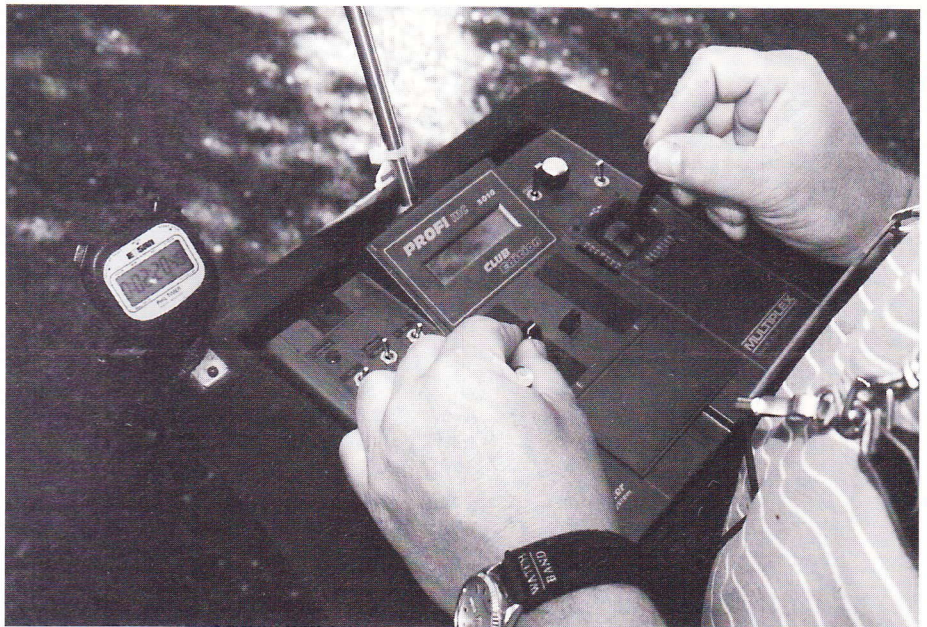


Synet af rovfugle, der kredser i termik, får det til at gibe i enhver modelsvævepilot.

Fugle

Den nemmeste måde at se områder med termik på er, hvis der flyver fugle i den. Rovfugle, måger, krager o.a. er dovne - eller nok snarere energibevidste - dyr, der ikke bruger unødige kræfter. De benytter sig i høj grad af opadgående luft til at komme til vejrs, inden de glider videre mod deres bestemmelsessted.

Ser du store fugle cirkle rundt, er det derfor bare med at få din svæver derhen og flyve på samme måde som fuglene. Lad være med at blive frustreret over, at fuglene stiger hurtigere end dig. De er mestre i at finde de steder, hvor termikken er kraftigst, og du er handicappet af, at du kun har dit syn at støtte dig til.



Med højderorstrimmet programmeret ind på en separat skyder kan højre hånd hele tiden kontrollere højde- og side-/krængeror.

Med noget øvelse bliver du dog bedre til at holde dig i den opadgående luft, og har du én gang prøvet at flyve sammen med en flok musvåger, ved du, hvor skønt det kan være at flyve med modelsvæver. Ser du en stor rovfugl flyve forbi i lav højde med baskende vinger, kan du prøve at cirkle med din svæver. Det vil ofte lokke fuglen hen til modellen for at prøve, om der er løft. Er det ikke tilfældet, flyver den hurtigt og fornærmet sin vej igen. Det er ikke kun de store fugle, du skal holde øje med. Ser du pludselig en flok småfugle flyve rundt og jagte insekter, er det et tegn på, at varm, opadstigende luft har løftet insekterne til vejrs. Denne varme luft kan også løfte din model.

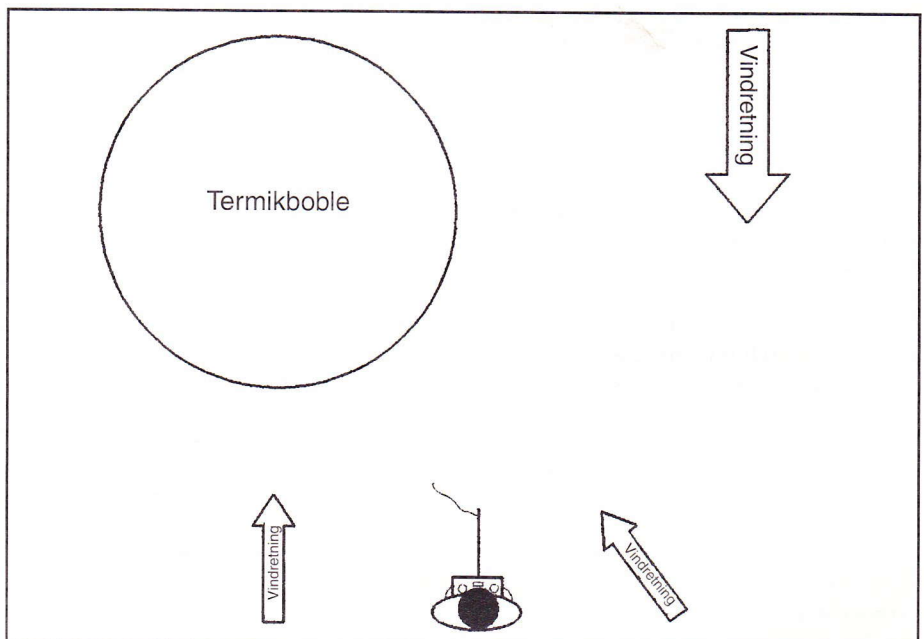
Når du nu alligevel går rundt og kigger op i luften, så hold også øje med eventuelle andre svævere. Hvis de sti-

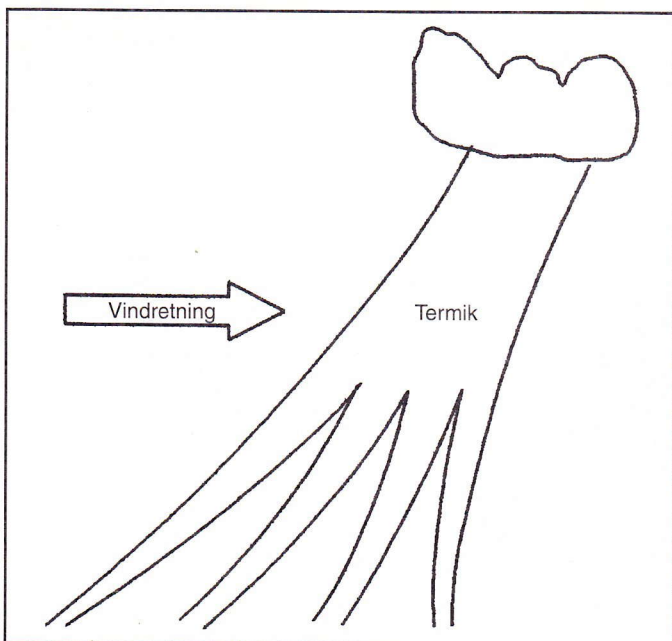
ger, så prøv at flyve hen og se, om din model kan være med.

Synk

Nogle gange vil du dog opleve, at du kommer for sent hen til stedet med fugle eller andre modeller. Den varme luftboble har løsrevet sig fra jorden, og »kold« luft strømmer til for at afløse den. Denne kolde luft vil få din model til at synke - nogle gange endog meget hurtigt - og så gælder det om at komme væk i en fart. Giv dyktrim på din sender, og flyv væk - helst mod vinden. Dette øger din chance for at flyve ind i den næste termikboble.

Ved at være opmærksom på skift i vindretningen kan man få et fingerpeg om, hvor der er termik i nærheden.





Termikkens bevægelse vist i skemaform.

Tæt ved jorden har områderne med termik ofte en mindre udbredelse. Højere oppe samles den opadstigende luft til kraftige luftstrømme.

Til højre ses, hvordan en flyvetur kan forme sig, hvis man er heldig - og dygtig. Så er der lagt op til lange flyvetider.



Når himlen ser sådan ud, er der gode chancer for at finde termik.

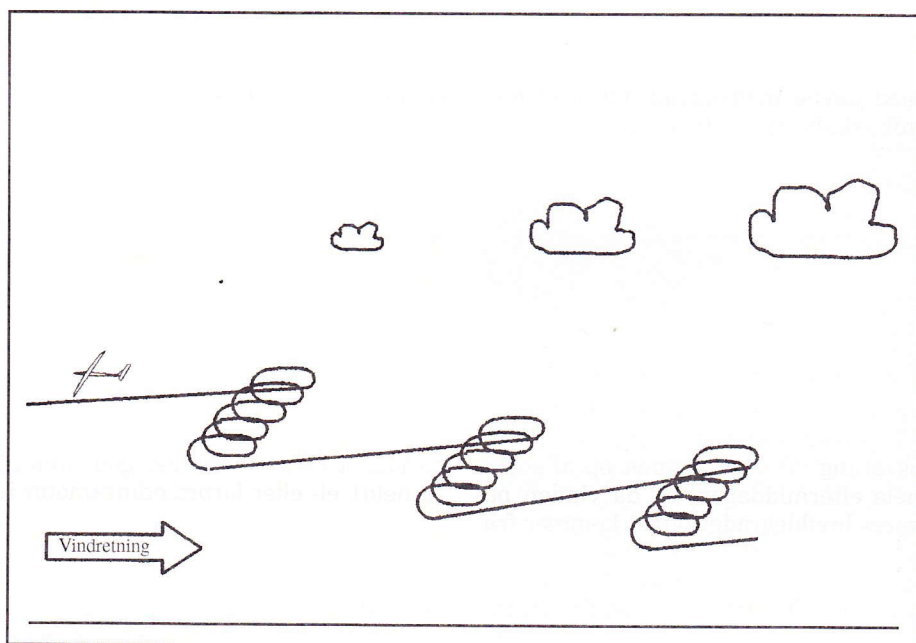
Vindretning

Når en termikboble løfter sig fra jorden, strømmer den omgivende luft altså hen imod stedet. Dette kan give den opmærksomme pilot nogle fine indikationer på, hvor der er termik. Når man skal være opmærksom, er det, fordi disse vindpust ofte er ganske svage. På en varm sommerdag uden vind kan de dog være meget tydelige og desuden også meget irriterende, da højstartstøvet lægger sig ned til alle sider, afhængigt af, hvor termikken stiger til vejrs. Mange svævepiloter har bundet en tynd tråd i deres antenne. Denne tråd virker som en lille vindpose og kan fortælle dem meget om luftmasserne i nærheden af flyvepladsen. En bambuspind med et stykke kassettebånd virker på samme måde. Hold også øje med støv, tørt græs, blade og andre lette ting, der kan blæses rundt eller endog løftes af luften.

Skyer

Oftentimes - men ikke altid - samler den opstigende luft sig til skyer, og ligger disse ikke for højt, er det oplagt at søge efter termik under dem. Er man rigtig heldig, befinder man sig i nærheden af, hvor skyerne dannes.

Giv dig en gang imellem tid til at studere, hvordan en lille sky vokser sig stor, mens den driver hen over himlen. Det behøver ikke at tage mere end 5-10 minutter. Og når den første sky har vokset sig stor, er den næste allerede



ved at dannes. På den måde kommer skyerne til at ligge som perler på en snor, og er du heldig - og dygtig nok - kan du med din model flyve fra den ene kraftige termikboble til den næste.

Da vi jo slet ikke flyver i de højder, hvor skyerne befinder sig, får vi næsten aldrig fat i de helt kraftige opadgående luftstrømme under dem; men en sky under opbygning kan trække luft ind under sig fra store afstande, og det er som regel disse mindre termikbobler, vi har glæde af. Af samme grund skal man heller ikke flyve direkte ind under skyen, men søge i udkanten af den. Vær også opmærksom på, at vinden vil trække hele systemet af opvinde skævt, så opvindene befinder sig på vindsiden af det.

Skulle du på en varm sommerdag havne i kraftig termik under en meget sort sky, gælder det om at komme væk

i en fart. Skyen kan være en kommende tordensky, der med kraftige opadgående vindstrømme er ved at samle kraft til aftenens lysshow. Og de vindstød, der kan opstå under og i sådanne skyer, er så kraftige, at de kan ødelægge eller »bortføre« vores små og i den sammenhæng spinkle modeller.

Selv om der er en nær sammenhæng mellem skyer og termik, er det altså ikke altid, vi umiddelbart kan bruge dem som termikindikatorer. De vil tit være for højt oppe eller for langt væk til, at vi med vores modelfly kan bruge dem. Men er der ikke andre tegn på termik, afholder sådanne ting mig da ikke fra at flyve hen imod dem - for det kunne da være...

Det omkringliggende landskab

Når vi nu ikke altid kan bruge skyerne til at vise os, hvor termikken er, kan vi

se på det omkringliggende landskab. Her er ofte hjælp at finde. En nypløjet sort mark vil suge solens kortbølgede varmestråler til sig og give varmen tilbage til luften i form af langbølget stråling. Når luften er varm nok, vil den stige til vejrs. Den kan dog godt efter opvarmning bevæge sig et stykke hen over jorden og først stige til vejrs, når den rammer en forhindring. Det kan være en bakke, et levende hegn, spredt bevoksning, huse eller en sågar en sø.

Det er nemt nok at forestille sig, at de førstnævnte ting kan udløse termikken, da luften rammer en forhindring og hopper op (husk sammenligningen med en badebold). Når en sø kan virke på samme måde, er det, fordi vandet ikke afgiver varme til luften, og vi kan derfor forestille os en pude af kold luft, som ligger stille over søen og sender termikken til vejrs. Da termikken driver ud over vandet, må man dog nøje overveje risikoen for og farerne ved en eventuel udlandning, inden man begiver sig på termikjagt over vand!

Som med skyerne, der blev dannet med jævne mellemrum, vil også termik, skabt og sendt til vejrs på denne måde, blive dannet med regelmæssige mellemrum. Hvor lang tid, der går mellem boblerne, afhænger af forholdene, men et godt bud er 5-10 minutter. Og så er der igen mulighed for lange flyvture for den opmærksomme pilot.

Den ideelle termikflyveplads

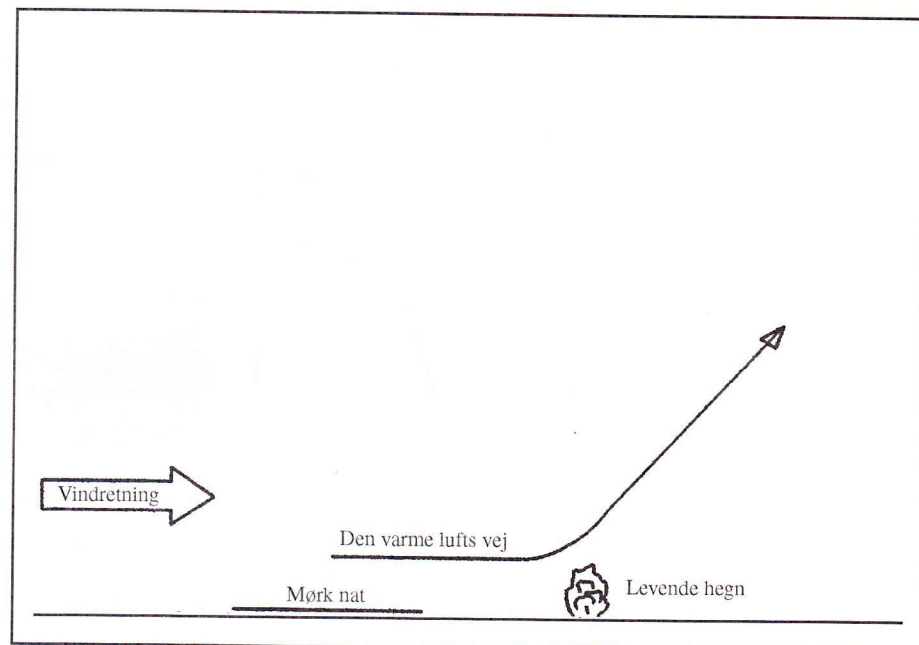
Noget af det allerbedste landskab er en sydvest-ventt skråning. En sådan skråning vil blive varmet op af solen hele eftermiddagen, og da vinden på vores breddegrader oftest kommer fra netop dette verdenshjørne, vil skråningen med jævne mellemrum blive tilført varm luft fra det foranliggende område. Er der så oven i købet et par bakker eller måske en dal foran en sådan skråning, så tilstrømmende luft bliver fanget som af en tragt, kan forholdene for lange termikflyvture ikke blive bedre.

Det er nok sjældent, at man finder en modelflyveplads på et sådant sted, men prøv at spørge lodsejeren om lov til at flyve. Det vil ofte være en mand, du spørger, og selv om han måske indvendig ryster lidt på hovedet ad dig og dit legetøj, er mænd som regel fascinerede af modelfly, og du får måske lov.

Husk at overholde bestemmelserne i loven (du har fået den udleveret ved indmeldelse i unionen), og husk også, at du ikke er dækket af RC-unionens forsikring, hvis du overtræder den!

Et sidste tip

En del modelflyvepladser ligger i nærheden af industriområder. Tage, parkeringspladser m.m. kan her sende



Også ved at være opmærksom på omgivelserne kan man få et fingerpeg om, hvor termikken rives løs fra de nederste luftlag.

meget termik til vejrs, og da luften jo stiger skråt opad, er der i heldigste fald gode muligheder for at udnytte termikken sådanne steder.

Modeller

Jeg har med vilje undladt at skrive noget om modeltyper i denne artikel, da næsten alle former for svævefly lige fra små håndkastmodeller til store skala-svævere egner sig til termikflyvning.

Startmetoden er også ligegyldig. Du kan bruge gummitov, elspil, løbeline, håndkast (kræver teknik, god timing og held), el- eller forbrændingsmotor i

svæveflyet, eller du kan lade din model blive løftet eller trukket op af et motorfly. Sidstnævnte metode benytter vi flittigt i min klub, da vores flyveplads er omgivet af marker, der store dele af året gør det umuligt at have gummitov eller elspil sat op. Det er også en god og sikker metode til at få selv store modeller sendt til vejrs. Har du gamle numre af Modelflyve Nyt, kan du læse en artikel af Hans L. D. Christensen i Modelflyve Nyt nr. 1 fra 1991 om flysløb. Ellers må du vente til næste artikel, hvor alternative startmetoder til højstarttøve og spil vil blive gennemgået.

Baltic Aid

I sidste nummer af MFN blev der efterlyst udstyr til erfarne modelflyvere. Der er indtil den 24. oktober ikke kommet andet end et komplet RC-anlæg og nogle motorer.

Der må rundt omkring i hobbyværkstederne være ting, der kan undværes til betrængte modelflyve i De Baltiske Lande.

Vore hobbyhandlere må også meget gerne deltage. Det behøver ikke at være brugt udstyr, det må meget gerne være nyt.

I Norge er der startet en lignende indsamling. I det norske Modelfly Informationsblad er der brugt en helside til efterlysning af ERFARENT udstyr, og allerede på kort tid har den bragt en hel del til veje.

Da der er flere modelflyvere i Danmark, må vi naturligvis kunne lave en større indsamling end den norske, så det er nu, vi skal vise, at VI også kan. Prøv at lave en indsamling på klubbasis, og i stedet for at lade effekterne gå til et loppemarked kan I sende dem til:

Flemming Holm

Engvej 24, 6840 Oksbøl

som har påtaget sig opgaven med indsamlingen.

Vi bør alle bakke op om denne indsamling og vise, at danske modelflyvere kan gennemføre en indsamling af materiel, der kan bruges af de betrængte modelflyvere i De Baltiske Lande.

Flemming Holm /
Steen Høj Rasmussen

Referater CL-flyvning

VM i Linestyring 1996

Dette års VM i linestyring var henlagt til en tidligere militær flyveplads i Norrköping i det østlige Sverige. Den danske deltagelse må siges at være den største i mange år med fuldt hold + 1 junior i Stunt, fuldt hold i Combat og to mand i Speed. Foruden disse mennesker bestod den danske lejr af mange supportere. Danmark var også repræsenteret i dommerstaben med Pia Buth Rasmussen i Stunt, og Luis Petersen i Team-Race.

At der var mange fra Danmark, var nu ikke så specielt, idet mange lande havde store hold af deltagere og supportere, og VM blev da også det største sportsarrangement i FAI's historie (hvem sagde, at linestyling var død?). Organisationen var ikke så god, som den kunne have været; men så snart man trådte ind på konkurrenceområdet, kørte det hele dog godt. Vejret kunne man dog ikke klage over, idet det var noget af det bedste, der var hele sommeren, omend det begyndte at blæse en del henimod afslutningen på stævnet.

De danske deltagere præsterede nogle gode resultater. Man må håbe, at et lige så stort antal mennesker vil deltage ved EM i Spanien til næste år.

Speed

Deltagerfeltet i dette års VM i F2A Speed var noget af det største, der er set i nyere tid. 51 deltagere var der, hvis man tæller juniorerne med.

Det var med nogen spænding, at der fra dansk side blev set frem til VM. Der var blevet trænet meget i løbet af sommeren, og man var sikker på, at man nok skulle kunne opnå et godt resultat.

Ved ankomsten til banerne blev man glædeligt overrasket, idet der - i modsætning til tidligere VM'er - her var masser af træningsmuligheder. To baner med stander foruden den officielle bane var noget ud over det sædvanlige. Disse baner blev da også benyttet flittigt af alle deltagere.

1. runde var lidt af en rodet omgang, idet der var mange flyvninger, der ikke blev registreret, fordi tilskuere og holdkammerater råbte, når de troede, at de 10 omgange, der bliver taget tid på, var forbi. Det var dog sjældent, at dette var tilfældet. Det var, fordi dom-



Aage Wiberg knælende ved sin model.

(Foto: Flemming P.)

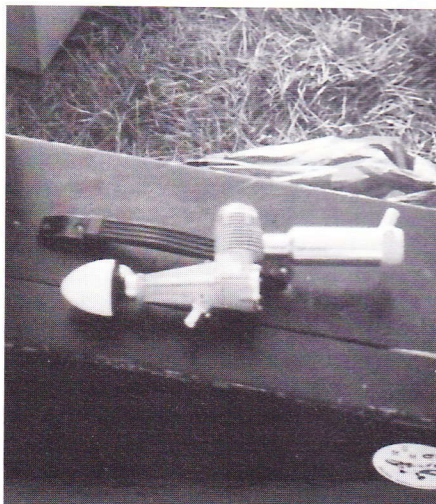
meren, der skulle kontrollere, at håndtaget var sat rigtigt i standeren, var »lidt« for kritisk, og der blev holdt et møde, hvor dette blev rettet, og resten af konkurrencen forløb uden problemer.

For de danske vikinger var det en blandet fornøjelse. Niels Lyhne satte ny dansk rekord, da han i anden runde fløj 290,2 km/t. Det var resultatet af en stor træningsflid og velfortjent. Carsten fik ikke noteret nogen tid, selv om han ved flere lejligheder var godt oppe i fart (ca. 280 km/t), men da han aldrig havde fløjet så hurtigt før, kom han bagefter modellen og besluttede at stoppe, mens legen var god, og redde modellen. Niels' tid var dog kun nok til en 21.-plads i det store felt, og man må sige, at standarden er meget høj i moderne speed.

Pudsigt nok blev Niels slået af en canadier, som flyver med det samme grej som Niels, og Niels gjorde ham opmærksom på, at de originale gløderør

»Russisk« stuntmotor i et utraditionelt design.

(Foto: JBR)



ikke virkede. Det tog han til sig og fløj derved 291,2 km/t og blev således placeret 5 pladser højere oppe. Vinderen var spanieren Luis Parramón, og han vandt med den klart hurtigste tid i verden nogen sinde: 311,2 km/t. Han var iøvrigt en af dem, der fik underkendt en flyvning i 1. runde, og denne flyvning var også et godt stykke over 300 km/t. Det var i øvrigt imponerende, så mange der var over 300, og man skulle over 303 km/t for at komme i medaljerækkerne.

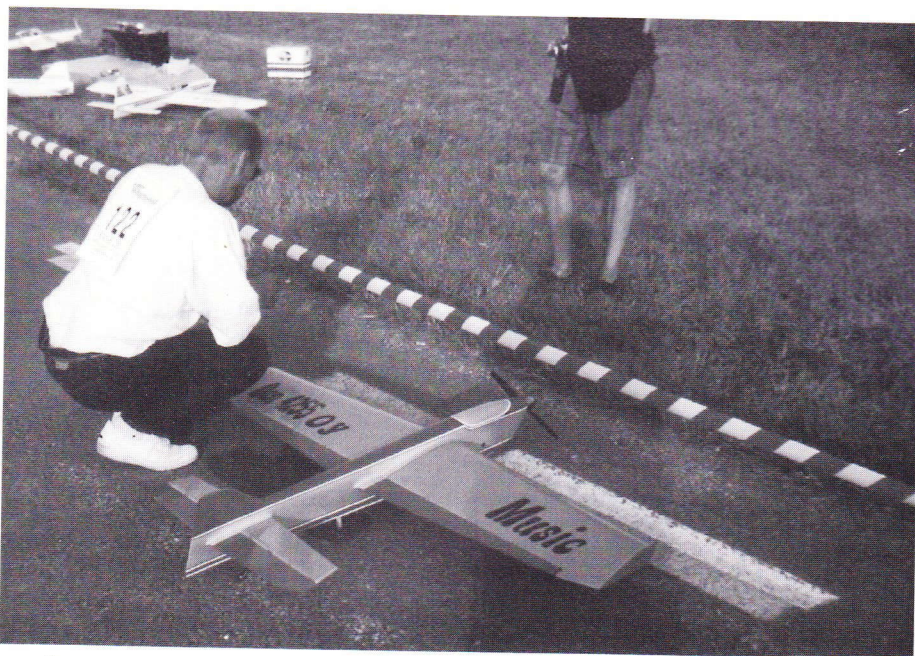
Modelmæssigt er det omkring halvdelen, der køber færdiglavet grej eller bare en model, og alle disse kombinationer ser ud til at fungere godt. Det er i øvrigt værd at bemærke, at 6 ud af de 10 første brugte hjemmelavet grej. De fleste vil dog godt bruge en del penge på nogle gode motorer, og det er stadig den ukrainske motor ZALP, der ser ud til at være den hurtigste, idet kun 2 i top-10 ikke brugte denne motor. Den mest udbredte motor ser ud til at være PROFI motoren, som også Niels bruger, hvorimod den engelske IRVINE motor ikke blev brugt af ret mange deltagere. Det er derfor svært at drage nogle ting ud af alt dette, men det er helt sikkert, at hvis man arbejder seriøst og målrettet med sit udstyr, vil man kunne opnå gode resultater.

CS Jørgensen

Team-Race

Dette års VM bød på det største antal deltagere nogen sinde, og med tre indledende runder og 12 hold i semifinalen var der lagt op til masser af spændende flyvning.

De første par dage var der nærmest ideelt flyvevejr. Til finalerne var det blæst lidt op, sådan cirka som normalt i Aalborg. Selvom der dagligt blev lovet regn i vejrudsigten, faldt der kun en enkelt byge med lidt torden. Det gav



Henrik Ludwigsen med sin »Music« stuntmodel.

(Foto: Flemming P.)

en afbrydelse på ca. 1/2 time for hele konkurrencen.

I første heat blev der næsten sat ny verdensrekord, da Pennisi / Rossi fløj 3:14,8 i et løb, hvor kun to hold gennemførte. Magli / Perazinni fløj et virkelig hurtigt race 3:14-6 stykker og landede derefter afslappet på 102 omgange og kørte under det foran pitten-de holds liner. DISQ!

Titov / Yugov var på vej til en fantom-tid i et tomandsløb med Samuelson / Axtillius med dårlig setting, hvorefter mekanikeren slap modellen foran svenskernes landende model. DISQ! I omflyvningen lavede svenskerne så deres semifinaletid på 3:18,8 i et superløb.

Endnu et af de russiske favorithold, Ivanov / Shabashov, lod modellen starte op i en landende model. Amerikanerne Ballard / Lambert havde russisk grej og udnyttede det optimalt i et nemt heat, hvor piloten lå lige på grænsen af fysisk kollaps.

Campbell / Langworth lavede en god tid og landede afslappet med piloten gående oprejst. Hans modstander, ukraineren, fløj lige gennem hans liner i normal flyvehøjde, da englænderens model steg i modvinden. De nye regler er klare på dette punkt. Racet er ikke færdigt, før alle hold er færdige.

Det er lidt skræmmende, at en propel kan klippe et par 0.3 mm stålliner! I anden runde blev der også fløjet stærkt. Overraskende gode og konstante var brasilianerne med 3:26,7. I tredje runde blev de sidste ressourcer hentet frem. Australierne Fitzgerald/Prior fløj et perfekt drømme-heat på 3:19,3, og franskmændene 2 x Gilbert lagde sig på en 13.-plads med personlig rekord på 3:24,2. Med de nye regler er det vigtige pladser, idet man

kan få en ekstra chance til finalen, hvis der bliver omflyvninger.

Metkemeier havde en ikke alt for god setting mod en rigtig dårlig australsk pilot. Bert valgte at stoppe og redde modellen, mens han brokkede sig over alle - der ville være blevet dømt »film« i fodbold.

Langworth / Campbell fløj et rigtig godt heat mod et brasiliansk hold. I andet stop var det nødvendigt med en kompjustering. Ved starten kom brasilianerne ind til landing tæt over, og englændernes model blev så forskrækket at den satte ud med et ekstra stop til følge. Selv med dette ekstra stop blev tiden 3:25. Englænderne nedlagde en forgæves protest for »interference«; det kostede 240 S.Kr. til drikkevarer til juryen.

Første semifinale gav også de bedste tider. Af morsomme indslag var den amerikaner, der tog fejl af sin og østrigernes model; de har begge samme russiske hvide kropsfarve og planform. Modellen stoppede enten, fordi den blev rørt, eller også fordi piloten gav fuldt dykror. Østrigerne nedlagde protest for »interference«, fik medhold efter »øjenvidne-beretninger«, hvorefter modprotest videoen viste, at der ingen berøring havde fundet sted. Protesterne blev trukket tilbage. Men for første gang blev video brugt som »bevismateriale« i en protestsag.

Anden semifinale var sidste chance, og der blev satset hårdt. Det svenske hold kiksede, og den eneste cirkelfejl skete, da linerne fra den svenske model, der var kørt forbi mekanikeren, i en ren Bisgård blev samlet op af amerikanerne, hvilket medførte omflyvning. Så bliver dem, der er lige uden for semifinalen, tilkaldt og får en ekstra chance til at forbedre deres place-

ring. Både Gilbert/Gilbert og Ascher/Ascher forbedrede placeringerne. Et af de hold, der havde haft en meget heldig lodtrækning og samtidig udnyttet deres købegrej optimalt blev derved (heldigvis) sidst i semifinalerne. Hvis de var kommet i finalen, ville det have været et problem, om de overhovedet skulle have lov til at flyve. Piloten hev efter vejret efter 50 omgange i hvert race, og når det blev lidt trangt i cirkelen, kom han bagud på grund af et nyligt opereret knæ og blev i 3 ud af 5 løb disket for urent trav. Problemet med piloters manglende kontrol / fysiske formåen er desværre ikke muligt at løse på forhånd gennem seedning eller lignende, selvom det har været overvej-

Juniorfinalen blev desværre ikke, hvad den kunne være blevet. Det polske hold startede i modvind. De havde tidligere haft problemer med det, og resultatet var ca. en kvart omgang. Herefter blev der fløjet race, indtil franskmændene blev disket for at starte modellen op i en landende model.

De erfarnes finale kunne blive meget spændende. To italienske hold mod et russisk. De to af holdene er ganske vist italienere. Men to minutter før sidste prøveflyvning sad russeren Ivanov og samlede motor og model for Pirazinni, der havde haft lidt lejeproblemer. De første 60 omgange blev der fløjet rimeligt. Perazinni havde et miscatch, og lidt efter fik Vorobiev et. Det så derefter ud som en let sag for Pennisi / Rossi. Men så tabte Rossi modellen i et stop, og det blev signalet til en hård fight i centrum, der resulterede i en dobbelt overhaling af Magli. DISK! Og så var den finale ødelagt.

De to andre fløj videre med to advarsler hver med en indbyrdes afstand på maks. et par omgange. Det kunne være blevet afgjort på det sidste stop. Men Nazin havde to advarsler for blocking, og efter yderligere 30 omgange med Pennizi hængende på skulderen blev han disket. En ikke særlig god afslutning på en i øvrigt meget vellykket og godt organiseret TR konkurrence.

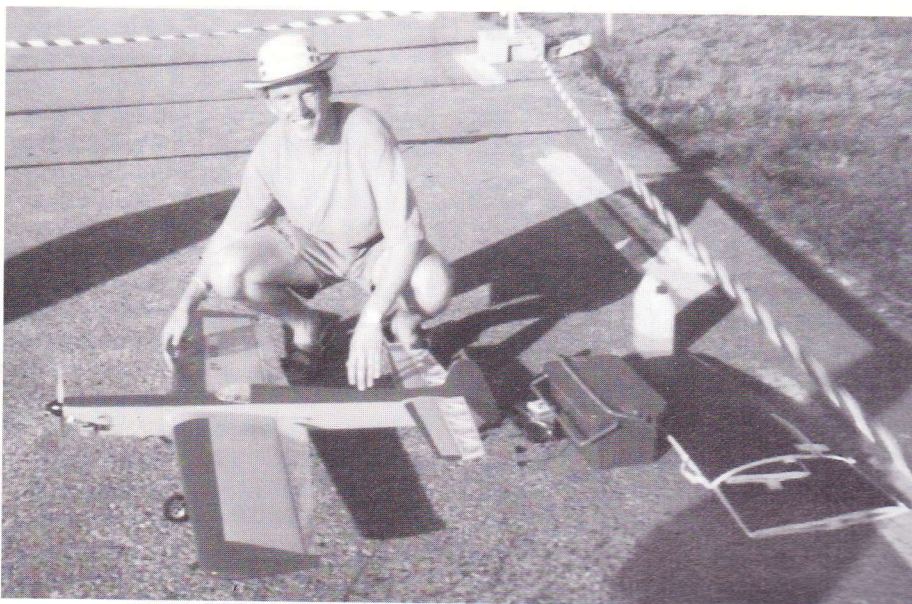
Modellerne, der blev anvendt, var i mange tilfælde det rene russergrej - model, motor, propel m.m. Af semifinalisterne var det kun englænderne Ross/Turner, der lavede deres eget grej. Brian Turner, der var med til VM 1964 i Ungarn, er efter mange år som kører i engelsk formel Ford tilbage i Team Racing som mekaniker på grund af sygdom.

Så hvis man vil investere i TR-motorer, er det Masniak, Suraev, Vorobiev og Yugov / Ivanov uden at give nogen rangfølge.

Luis Petersen

Stunt

Et firemands stort hold til VM er en



Den danske junior ved VM, Jesper Horsted.

(Foto: Flemming P.)

begivenhed, der må gå over i historien. Aage, Henrik og Leif O. i det fulde 3-mands hold og Jesper Horsted i den nye juniorklasse skulle tage konkurrencen op med verdenseliten.

Banefaciliteterne var de bedste, vi nogensinde har oplevet med nærmest ubegrænsede træningsmuligheder, da der kunne flyves samtidig på op til 7 asfaltcirkler. Det var et utroligt flot syn at se så mange stunter bag hinanden på den lange startbane. Vi brugte dem også flittigt, og det var lækkert at kunne træne det, man havde behov for både før og under stævnet.

Sportsligt klarede vi os ganske pænt. Leif O. havde dog problemer, da hans nyrenoverede FOCUS desværre var kommet på den forkerte side af 2100 gram, så hans resultat blev under vanlig standard.

Henrik og Flemming Pedersen levere den mest dramatiske entré i mands minde. Da de kom kørende ned til banen i, hvad de troede var god tid, kunne de se, at manden i konkurrencecirklen var nummeret før Henrik. Så der blev sat uofficiel rekord i lynhurtig klargøring, og scoringen blev da også næsten 200 point lavere end for hans anden flyvning, som forløb godt og gav 2757 point.

Aage, der havde nået at træne mere end 20 flyvninger, blev bedste dansker med 2837 point. Dette var ganske tilfredsstillende for Aage og Henrik og langt bedre end ved VM-debuten i Frankrig, hvor de scorede under 2600 point. Der skulle 3000 point til at blive blandt de 15, der kom i fly-off.

Iøvrigt var der flot opbakning fra det store danske supporterhold, når en af »heltene« var i ringen.

Jesper Horsted fik en del opmærksomhed for sine flotte vingeposer. Han nåede også at træne en del og forbedrede stort fra første til anden flyvning og henviste en polsk junior til sidste-

pladsen. Man skulle også stå tidligt op for at vinde junior-VM, idet den vindende Derek Berry, USA, fløj sig ind blandt de 15 bedste i den indledende konkurrence!

Der var særdeles godt stunt-vejr under de to indledende runder, der i øvrigt fik de i Danmark velkendte Kerkko Kehravou og Ove Anderson på henholdsvis 28.- og 30.-pladsen.

Fly-off'et blev særdeles spændende, idet vinden blev helt anderledes kraftig end de andre dage. Alle var tydeligt

påvirkede af den kraftige vind, mest markant den franske junior Julir Delor (ja, det er en pige), der helt tydeligt ikke havde prøvet at flyve i sådan et vejr før. Hun blev trukket flere meter frem under manøvrerne, da hun ikke var vant til at læne sig bagover for at holde balancen. Stunt-veteranen Luciano Compostelle blev således blæst på slappe liner i 8-tallet over hovedet og totalhavarede sin model. Han pilede ned efter en hel reservemodel og herefter op på træningsbanen og tog et par tankfulde, hvorefter han vendte tilbage og sluttede som nr. 15 foran juniorverdensmesteren.

I toppen havde kineserne domineret i de indledende runder med deres 4-takts og 2/4-takts motoriserede modeller; men deres dominans blev delvis brudt, idet deres modeller havde svært ved at klare vinden. Der blev virkelig taget tilløb før bl.a. firkløver og 9-tal over hovedet, hvorimod amerikanerne Paul Walker og David Fitzgeralds PA 51 motoriserede pottemodeller klarede vinden meget flot uden megen acceleration. Dog ikke bedre, end at mesteren fra '94, Han Xin Ping, genvandt verdensmesterskabet.

Vi må ikke glemme at nævne, at vi også havde dansk deltagelse i dommerkintetten, nemlig Pia Buth Rasmussen, der så mere stunt end nogen anden dansker under stævnet, dvs. mere end 220 officielle flyvninger!

Aage Wiberg

DM linestyling 1996

Dette års DM i linestyling var henlagt til Aviators baner i Aalborg. Vejret var meget vådt, men til alt held var det ikke som lovet blæst op.

Lørdag aften til banketten var alle deltagere samlet i Aviators store klubhus, og stemningen var helt i top; men

alle deltagere var dog klar til at give sig i kast med de sidste og afgørende flyvninger om søndagen.

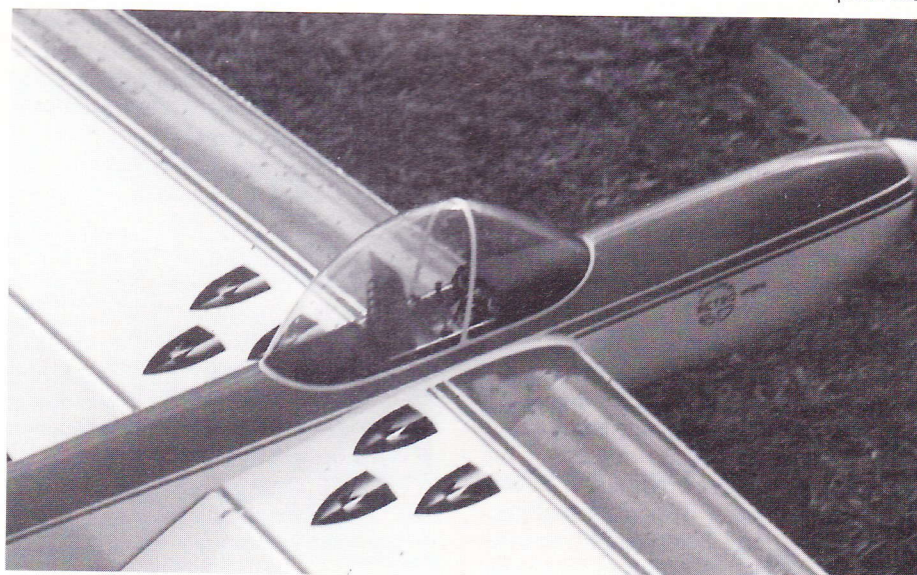
Stævnet var godt dækket af de lokale medier, og det blev til sammenlagt ca. en hel side i de lokale aviser.

Speed F2A

Kun to havde mod på af prøve kræfter med stopuret i F2A speed, nemlig Ni-

Leif O.'s nye »russer«-model.

(Foto: CSJ)





Et dramatisk øjeblik ved Good-Year finalen.

(Foto: CSJ)

els og Carsten. Niels havde lidt problemer med indstillingen på motoren, men alligevel lykkedes det ham i 3. flyvning at hive endnu en dansk rekord frem - 292,68 km/t lyder den på nu. Tillykke Niels.

Carsten havde både indstillings-, og gløderørsproblemer, og standeren drillede, så det blev til 3 gange 0.

F2A-1A minispeed

Her havde tre deltagere mod på at prøve kræfter mod hinanden og stopuret. Niels lagde hårdt ud med 193,97 km/t i 1. flyvning, og det var nok til at tage sejren. Jesper snuppede 2.-pladsen med 176,99 km/t i 3. flyvning, og Carsten var så henvist til 3.-pladsen med 154,11 km/t.

F2B Stunt

Ekspertklassen var i år godt besat med syv deltagere, og det er tydeligt at se, at der blive fløjet og eksperimenteret meget med grejet. VM holdet fra Sverige kunne lige netop holde resten af feltet under sig, men som resulteterne fortæller, er der ikke nogen stor afstand til »følgere«.

Aage fik endnu en gang DM-titlen med hjem til Herning, og han er da også en klasse bedre end de andre. Dan Hune og Uffe Olesen havde pointlighed efter deres to bedste flyvninger, og 3. flyvning måtte dermed afgøre 4.- og 5.-pladsen. Allan fløj for første gang i ekspertklassen og klarede sig fint.

Hos begynderne var Tom Nielsen en meget sikker vinder, og vi må håbe, at han denne gang fortsætter de gode takter og bliver ved flere år frem i tiden. Jesper havde et lille uheld i 1. flyvning og måtte derfor trække sig fra resten af flyvningerne.

F2C TeamRace

Tre hold satte hinanden stævne ved dette års DM. Hans/John satte dagens hurtigste tid i 2. indl., Luis/Jens dagens 2. hurtigste tid i 1. indl., mens Per/Niels havde store problemer med motorens cut/fyldeventil og måtte desværre udgå af alle tre indl. heat. Det blev så en 2-holds finale, hvor den »gamle« model fra 80'erne i hænderne på Hans/John endnu en gang trak det længste strå. Luis/Jens fulgte dem dog pænt til dørs, kun 4 sekunder efter.

Good-Year

Fem hold var klar til årets kamp i Good-Year klassen. John/Hans var på lånemarkedet for at finde en model at flyve med, idet deres egen vistnok »døde« sidste år. Et nyt »gammelt« ansigt viste sig også, Bjørn Hansen har fået mod på at prøve igen, fint nok.

Af tiderne ses, at Jesper/Calle ingen problemer havde med at få en hurtig indlende tid. Mere kamp var der om 2.- og 3.-pladsen. John/Hans snuppede 2.-pladsen med lånegrejet, og Leif/Ole klemte sig ind på 3.-pladsen kun 5 sek. foran Jens/Bjørn.

I finalen kørte Jesper/Calle en sikker sejr hjem. Mere sjov var der derimod med John/Hans og Leif/Ole. John/Hans var ikke helt dus med grejet, men formåede alligevel at hive 2.-pladsen hjem. Leif/Ole fulgte godt med fra start; flyvefart er der nok af, men måske skulle Ole ændre sin gribeteknik lidt, idet propellerne ikke er stærke nok til at gribe i. Det kostede dem to ekstra lange pitstop med propelskift, så det blev til en sikker 3.-plads.

F2D Combat

Seks mand stillede i år op i FAI Combat: to gamle, Henning og Ole, en halvgammel, Allan, og tre nye friske unge mennesker med mod på det, nemlig Steen, Christian og Anders.



Hvad med en foldepropel, Ole???

(Foto: CSJ)

Henning gjorde kort process ved at vinde alle sine kampe, så 1.-pladsen var meget sikker. Allan havde lidt problemer med både Steen og Christian, men fik dog skovlen under Steen og blev derved nr. 3. Ole havde vist en off-dag, idet begynderne voldte ham nogle problemer, grejet drillede også lidt, så en 5.-plads blev det til. Anders var ude efter to runder; måske skulle der flyvetrænes lidt mere.

Dagens overraskelse var så afgjort Christian, der fløj både klogt og dygtigt, hvilket resulterede i en finalekamp mod Henning, som han dog måtte strække våben overfor. Med lidt mere kamptræning kan Steen også nå langt. 4.-pladsen ved DM var hans efter en kamp mod Allan.

Referat: Calle Fanøe og CS Jørgensen

Spreepokal '96

28.- 29. september i Berlin

Før Berlinmurens fald var der ikke mange, der anede, at der i DDR faktisk blev fløjet en del linestyling. De østtyske modelflyvere var underlagt beslutninger fra sportsministeriet, som gjorde, at de ikke kunne deltage i konkurrencer i Vesten. Men velfungerende klubber var der, og er der stadig; bl.a. afvikler klubben i Sebnitz nær den tjekkiske grænse de to World-Cup konkurrencer, der er tildelt Tyskland.

Også i Berlin har der i mange år været afviklet internationale konkurrencer og siden 1990 også med deltagere fra Vesteuropa. Jeg havde hørt om konkurrencen via hollandske combatflyvere og fik under VM i Sverige en aftale med de tyske speedfolk om at få

tilsendt en invitation. Med kun 565 km til Berlin forekom det rimeligt overkommeligt at deltage, selvom det var arbejdsdag fra mandag morgen. Det var også et positivt træk, at overnatningen, som skulle foregå på et vandrehjem ganske tæt ved banen, kun kostede 13,50 DM pr. nat incl. morgenmad.

Banerne var beliggende i et stort fritidsområde i Wuhlheide i de syd-østlige del af Berlin. Speed og TR blev fløjet på klubbens asfaltbane, mens combat blev fløjet på områdets idrætsanlæg ca. 1/2 km derfra. Hvis man ville andet end modelflyvning, var der masser at se på og aktiviteter at underholde sig med. Få hundrede meter fra banen ligger det store pionerpalads, som bl.a. indeholder et svømmebad med 50 meter bane, et rumfartscenter, hvor man bl.a. kan opleve at blive placeret i en centrifuge og i en gyro. Udenfor er der skateboardbane, søer til modelbåde og en smalsporsbane rundt i hele området. Jeg havde min familie med på turen - og de havde ikke megen til tilovers til flyvningen!

I forhold til de foregående år var konkurrencen i år dårligt besøgt og skæmmet af mange afbud. I speed var der 12 tilmeldte, men kun 7 stillede til start. I TR var det endnu værre, idet der af 9 tilmeldte hold kun stillede 3 til start. Combatfeltet bestod af 18 deltagere.

Det lave deltagerantal i speed og TR betød, at vi havde god tid i asfaltcirklen, hvilket gav anledning til, at der blev eksperimenteret med jet-speed. Imponerende - ikke så meget på grund af farten - 270 km/t - men når ens maveskind går i resonans, får man en helt speciel lydoplevelse! Der blev også fløjet flittigt med en speedtræner, som netop er udsendt som byggesæt af Axel Jungherz, redaktør af tidsskriftet Lassogeier.

Om selve konkurrencen er der flere positive ting at nævne. For det første: Ny dansk rekord på 294,5 km/t. For

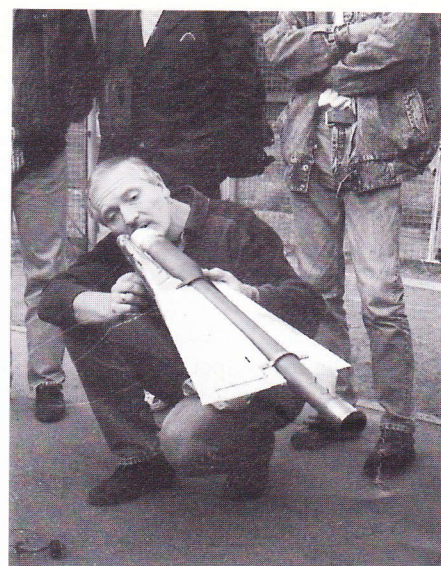


Sidste års vinder Michail Schurawlow.

det andet: Ingen af konkurrenterne fløj hurtigere. Resultatet blev opnået i første runde, hvor jeg havde trukket start nummer 1. Jeg anvendte samme motor og model som ved DM. Vejret indbød til at lukke op for nålen, men da jeg ved DM havde gennemført uden at ødelægge gløderøret, besluttede jeg at lade nålen stå, og jeg fik da også en fartforøgelse - og et ødelagt gløderør. Og så var det jo, som det skulle være. Resultatet mente jeg ikke at kunne gøres væsentligt bedre, så i de næste runder eksperimenterede jeg med en anden model/motor/potte, men fik ikke nogen tid.

Kampen om de næste pladser var ganske tæt. Günter Rosenhan, som er en gammel kending fra konkurrencerne i Bochum, kneb sig med 289,3 km/t lige ind foran Jan Hodek med 289,1. Jans udstyr var lavet og sat op af moskovitten Michail Schurawlow, som havde vundet konkurrencen året før, men denne gang endte på en 5.-plads trods megen træning og skruen og regeren mellem lørdag og søndag.

Michail eller Micha var gammel bekendt af modelflyverne fra det tidligere Østtyskland, idet han havde været



Klargøring af jet speed model.

(Fotos: NLH)

ansat i den russiske hær og udstationeret i Berlin, hvor hans opgave var at lave motorer og modeller først og fremmest til de østtyske team-race hold. Som den bedste af de tyske VM deltagere placerede Ullrich Forkert sig på 4.-pladsen med 286,3 km/t. Bortset fra Jan og Micha anvendte alle deltagerne Profi motorer, som p.t. er bedste bud på en rimelig billig motor.

Det bedste ved det lave deltagerantal var, at præmieoverrækkelsen startede kl. 14,30. Det er nu ikke af hensyn til præmierne, man skal tage til konkurrencen. Det lykkedes, tror jeg nok, uden at træde nogen over tæerne at blive fri for at tage min vandrepokel - en blå glasvase med guldblomster - med hjem. Til gengæld er jeg blevet en god oplevelse rigere.

Stedet, stemningen, de meget hjælpsomme deltagere og officials gør, at der er sat X i kalenderen ved den sidste weekend i september 1997. Jeg vil håbe, andre vil gøre det samme.

Niels Lyhne-Hansen

Dansk sejr i speed.

(Foto: NLH)



Resultater:

F2A Speed

1. Niels Lyhne-Hansen	DK	294,5 km/t
2. Günter Rosenhan	D	289,3
3. Jan Hodek	D	289,1
4. Ullrich Forkert	D	286,4
5. Michail Schurawlow	RUS	273,5
6. Peter Gründel	D	272,1
7. Norbert Schmidt	D	0,0

F2D Combat

1. Reiner Jungherz	D
2. Peter Ruckerl	D
3. Günter Staffel	A

F2C Team-Race

1. Jefremow/Brendel	RUS/D	3:20,6	7:11,0
2. Nitche/Nitche	A	3:46,3	7:28,0
3. Fauk/Krause	D	3:33,5	85 omg.

Pingvin Træf

Nyt CL-center hos »Pingvinerne« på Midtsjælland.

Søndag d. 18. august kunne en ny flyveplads indvies ved Skovbo travbane ved Bjæverskov.

Svag vind, roligt vejr og mange CL-venner var mødt frem fra Herning, Nordsjælland og København for at gøre åbningsdagen festlig.

Der blev kæmpet på livet løs i græsklasserne, og som det tydeligt fremgår af resultatlisten, så skal en pingvin øve sig en hel del for at blive en god flyver - hvilket altså nu også er muligt på egen flyveplads. Dertil kommer, at vi fremover kan tilbyde vores flyvende gæster overnatningsmuligheder i eget klubhus samt hele to toiletter og bad. Kan vi ønske os mere!

Det er muligt at flyve alle græsklasserne på banen, og vi glæder os til at se mange på vores plads.

Fritz Steffensen
Pingvinerne.

Resultaterne:

F2B Stunt

1. Aage Wiberg, Herning	1828
2. Henrik Ludwigsen, Kjøven	1656
3. Uffe Olesen, Herning	1364
4. Frits Steffensen, Pingvinen	1132

F2B begyndere

1. Lars S. Hansen, Kjøven	595
2. Bjørn Spure, Pingvinen	211
3. Simon, Pingvinen	157

F2D Combat

1. Ole Bjergager, Kjøven	VVT-V
2. Chr. Pedersen, Pingvinen	VTVVVT
3. Anders Kudsk, Pingvinen	TVT
4. Simon, Pingvinen	TT

Diesel Combat

1. Ole Bjergager, Kjøven
2. Anders Kudsk, Pingvinen
3. Christian Pedersen, Pingvinen
4. Simon, Pingvinen
5. Henning Lauritsen, Kjøven

Diesel Combat 1996

På en solrig, blæsende sommerdag mødtes 8 tapre danskere for at få afgjort, hvem der var Danmarks mest suveræne diesel combat pilot. Efter den sædvanlige forsinkelse af tilmeldinger var vi meget spændte på, hvor mange der ville komme til dette stævne, men 8 er vel rimeligt... Vi skulle gerne have mindst 16 næste år!! - Så kom frem med jer.

Den første kamp skulle stå mellem Søren fra Grindsted og Steen fra Herning. I denne »kamp« kunne Søren ikke få ild i sin motor, så Steen »vandt« denne kamp. Kim Pedersen fra Herning tabte desværre de to første kampe; men kom igen næste år. I Hernings

ringhjørne havde vi i år desuden den længe fortabte søn, Tom Pedersen, og han startede op med at vinde de to første kampe.

Ovre fra Sjælland havde vi fået besøg af BMF Pingvinerne Anders og Christian. De kom aftenen før og så lidt »slørede« ud denne morgen, hvilket man også kunne se på den flyvning, Anders kom med. Han røg da også ud efter tre omgange sammen med den forsvarende mester Dan Hune.

Da vi kom til tredje omgang, var der kun en sjællænder tilbage sammen med 3 herningensere og Søren fra Grindsted. Denne omgang endte med, at Christian og Tom kom i finalen, og at Ruben, Søren og Steen måtte kæmpe om tredjepladsen. Ruben var blevet

	1.kamp	2.kamp	3.kamp	4.kamp	5.kamp	plac.
Tom Pedersen	4V	8V	10T	14V	15V	1
Christian	2V	7T	10V	13V	15T	2
Ruben Sonne	3T	7V	12V	14T		3
Søren	1T	5V	9V	12T		4
Steen Lysgaard	1V	6T	11V	13T		4
Anders	3V	8T	11T			6
Dan Hune	4T	6V	9T			6
Kim Pedersen	2T	5T				8

SAL

KM

8. september

Stunt

Vi ankom til Amager fælled ved ti-tiden søndag formiddagen. Solen skinne, og det blæste pænt.

Som noget næsten nyt var Steff og Bjørn mødt op i stunt; det er vi meget glade for.

Der var ikke det fremmøde, som vi havde forventet fra den vestlige del af landet, men Dan Hune trodsede de våde elementer og tog færgen til Sjælland.

Der var - som skrevet i invitationen - kaffe, basser og Gammel Dansk. Det viste sig, at vi fik stor konkurrence fra hvepsene, da basserne skulde spises. De spiste resten af det søde i løbet af dagen.

Bjørn havde gjort store fremskridt med sin super Chipmunk, siden vi så ham flyve ved indvielsen af Pingvinernes nye baner - vi vil her benytte lejligheden til at sige tak for et virkelig godt arrangement.

Resultater

F2B.	Fl.1	Fl.2	Fl.3	Total
Henrik Ludwigsen, Kjøven	769	932	835	1767
Dan Hune, Kjøven	797	813	811	1624
Flemming Pedersen, Kjøven	813	795	437	1608
Frits Steffensen, Pingvinerne	610	580	0	1190

F2BB.	Fl.1	Fl.2	Fl.3	Total
Bjørn Spure, Pingvinerne	151	144	0	295

Henrik Ludwigsen

lidt træt af at høre på Steens mobning igennem et helt år (se dieselcombat 1995), så derfor gjorde han kort proces med både Søren og Steen (tag den, Steen).

Finalen var desværre lidt kedelig, da Christians model mistede pusten (da den ramte jorden)..Synd.. Og tillykke til Tom.

Næste år vil vi arrangere et separat stævne lørdagen før DM. Her skal vi flyve det hele (inkl. F2A og F2C). Denne aften skal afsluttes med grillfest ligesom i år. Så nu kan alle fra Danmark komme til disse to suveræne stævner (eller blot et enkelt).

Så tag svigermor under armen og kom til årets givenhed...

Det kneb lidt for Bjørn at få sin motor, en Super Tiger 51., til at gå 2/4 takt; den ville gerne speede op, men det passede ham udmærket på grund af den urolige vind; så havde han et godt kraftoverskud. Det bliver spændende at se Bjørn til næste sæson; det er lige den tid, hvor der sker en rivende udvikling med ens flyvning.

Steff viste os sin sædvanlige meget koncentrerede flyvning med hans nye selvkonstruerede model. Den ser ud til at flyve virkelig godt; den er - som Bjørns - trukket af en Super Tiger 51. Det kneb for Steff at få motoren til at gå ens i almindelig ligeudflyvning og i rygflyvning; det skyldes formentlig, at klunken i hans tank ikke havde fuld bevægelsesfrihed. Motoren havde tendens til at speede op; den virkede meget flad, og det har vist sig senere, at stempelringen var knækket.

Dan havde lige før afrejsen fra Jylland været ude og teste sin nybyggede Music; men det viste sig, at der havde sneget sig en skævhed ind i vingen, så ydervingen lå alt for højt (den er måske blevet poleret for grundigt? Den

har i hvert tilfælde et udseende, der fuldt berettiger, at den tog K.L.M. pokalen på sommerlejren). Så Dan havde sin gamle model med og viste fin flyvning.

Flemming havde fundet sin Bansi frem. Han skulle have testet et nyt topstykke på sin Fox 35, der skulle mindske den berømte »Fox skid«, der plager motoren i de høje manøvre. Der var nu andre problemer med motoren; den gik meget trægt, og som følge deraf varmede den. Det viste sig ved en senere undersøgelse, at der var en del fastbrændt koks i cylinderen, der kun vanskeligt lod sig fjerne. Flemming viste os sin bedste flyvning, og efter første runde førte han.

Jeg selv skulle lige have »rusten ud af styrearmen« i første runde, hvad der også tydeligt kan ses på mine point. Men grejet fungerede perfekt ligesom Dans; det er faktisk nemt at få en pipe motor til at køre godt.



Deltagerne i KM.

Old Time Stunt og Stunt Hose Cup

Deltagerne ankom lørdag formiddag, og Old Time Stunt blev fløjet om eftermiddagen i en temmelig stærk vind. Der var i år 5 deltagere, deriblandt Hans Rabenhøj, som kom med stævnets suverænt mest antikke udstyr. Det var en Samba konstrueret i linestyringens barndom, og motoren var en Viking 2,5 ccm. Det var sjovt at høre Vikingen gå; der var ikke brug for høreværn, idet den vel gik med omkring 5000 omdr./min.

Sambaen var som ventet ikke egnet til stunt, og flyvningen blev da også kort, da den ikke kunne rette ordentligt ud fra et wing-over; den tog dog ikke meget skade.

Flemming Pedersen fra Kjøven fløj overbevisende godt med sin Artist, der var monteret med en godt fungerende PAW 2,49 med kuglelejer. H68 Artist er tegnet I 1950.

Der var en del besøgende, og blandt dem var 2 »gamle« linestyringsfolk fra Kolding, Egon Rasmussen og John Hepworth.

De har åbenbart taget den fornuftige beslutning at begynde at flyve igen. De havde modeller med og fløj en masse både lørdag og søndag, og man kunne let se, at de havde prøvet det før.

Søndag var vejret perfekt til Stunt Hose Cup.

Tilslutningen var god i ekspertklassen; men der var kun to mand i begynderklassen, og det var i øvrigt to lokale stunthåb.

Old Time Stunt

Deltager/klub

Deltager/klub	Point
1. Fl. Pedersen, Kjøven	720
2. Uffe Olesen, Herning	694
3. Aage Wiberg, Herning	580
4. Henrik Ludwigsen, Kjøven	53
5. Hans Rabenhøj, Trekanten	23

Uffe Olesen

Resultater

Stunt Hose Cup

Ekspertter.

1. Aage Wiberg, Herning	4418
2. Henrik Ludwigsen, Kjøven	4179
3. Uffe Olesen, Herning	3856
4. Niel Lyhne-Hansen, Trekanten	3766
5. Dan Hune, Kjøven	3756
6. Calle Fanøe, Aviator	3738
7. Henrik Bentzen, Kjøven	3451
8. Flemming Pedersen, Kjøven	3353
9. Jesper Horsted, Herning	2870

Begyndere

1. Ruben Sonne, Herning	1581
2. Steen Lysgaard, Herning	552

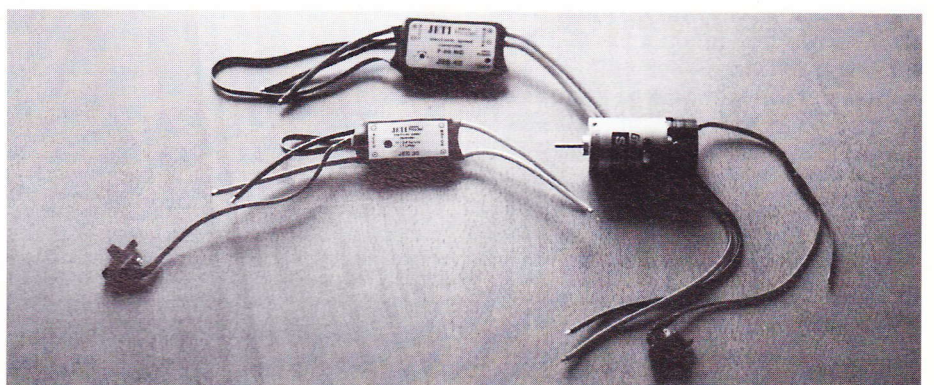
Model	Motor
H68 Artist	PAW 2,49
Stuka Stunt	Rivers Silver
Arrow 3,5 Diesel	
Firebird	OS 15
Nobler	FOX 35 Stunt
Samba	Viking 2,5

Produktinformation

Ny serie fartregulatorer fra Jeti Model

Nu er det hos ELECTRIC FLIGHT EQUIPMENT v/Jan Abel muligt at anskaffe sig en fartregulator til næsten de samme penge, som man i dag betaler for en switch. Fartregulatorerne kan både fås med og uden BEC og EMK bremse til belastninger fra 5 A til 150 A.

Hvis man vælger en regulator med BEC, klarer den fra 6 til max 12 celler,



og den største kan klare belastninger på op til max 50 A. Enkelte af dem fås uden EMK bremse. Vægten er 4 g for microregulatoren og op til 25 g for en 50 A. Begge vægtangivelser er uden kabel. Priserne for en BEC udgave ligger fra kr. 325 til kr. 575.

Ønsker man en regulator uden BEC, fås de fra 40 A til 150 A. De kan alle anvendes fra 7 til max 30 celler, og skal EMK bremsen kobles fra, sker det ved påmontering af den medfølgende jumper.

Alle udgaver måler 50x35x10 mm og vejer fra 19 g til 25 g uden kabel. Udgaverne uden BEC fås fra kr. 550. Alle regulatorerne er fremstillet med den nye SMD teknologi og har de faciliteter, som en moderne regulator skal have, som f.eks. temperaturbeskyttelse og strømbegrænsning. Alle udgaver leveres med modtagerstik efter ønske.



Nye helikopterkataloger

Rotordisc'en har gjort os opmærksom på en stribe nye kataloger.

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

Priserne er for enkelte produkters vedkommende baseret på tyske udsalgspriser og kan variere fra danske.

ARF dobbeltdækker

Jimmy er navnet på Jamaras nye hurtigtsamlede dobbeltdækker beregnet til elmotor. Jimmy har en spændvidde på 985 mm og en flyveklar vægt på ca.



»Century Helicopter Products 1996-97 Catalog« koster kr. 40,- og indeholder hele Century's program incl. mange forskellige skalakroppe til 10 ccm og 7-8 ccm helikoptere.

Varios nye katalog, der har nr. 6, koster kr. 100,- og er et stort flot farveka-

Til forhandlere, producenter og importører

Her kunne også have stået omtale af nyheder fra dit firma.

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

Se seneste dato for indsendelse forrest i bladet.

1.700 g med 8 celler og standdardservoer. Der er plads til 10 celler i batterirummet.

talog med byggesæt, motorer, servoer og alt tilbehør til helikoptere.

Endelig er der også et katalog fra Miniature Aircraft USA. Det koster kr. 80,- og indeholder alle X-Cell helikoptere, tuningsdele og tilbehør til disse.

INDEKS

Generelt

Ud at svæve på Nettet	2:23
Orientering vedr. forsikring	2:35
Nürnbergmessen	3:16
Jysk Modelflyvermøde 1996	3:22
Udstyr til De Baltiske Lande søges	3:23, 5:9, 6:21
Silkeborg Kommune bygger modelfly	3:24
Er du afhængig af modelflyvning?	4:48
Pas på mobiltelefonen!	5:8
Hvordan skal NC-akkuer lades og plejes?	5:18
Hvad gemmer der sig bag betegnelserne F1A - F4C - F5B ---?	5:27
Poul er pilot fra sin kørestol	6:10
Besøg hos Take-Off	6:34

Bygning af modeller - byggetips

Army AirCore 40	1:20
Coot IV - chuckglider (m. tegn.)	1:27
Max Flyer - chuckglider (m. tegn.)	1:27
Byggetips: termikbremse, kurveklap, bagkanter pudseklodser	1:30
En Spitfire bliver til	1:33, 2:17
Modeltech Trainer 40 H	1:36
2-meter svæveren 2-Much	1:38
Fra DC-3 til Seahawk	2:20
HR 46 Krabat og HR 122 Aerobatic (m.folde-ud tegn.)	2:27
Lodning af liner	2:48
El á Stich (m. folde-ud tegn.)	3:25
2-Much - byggevejledning m. tegn.	3:29
Pil, linestyret begynder model - byggevejledning m. tegn.	3:35 og 37
Ministarter	4:9
Mustang som gruppearbejde	4:15
Tj-Engine, ny dansk modelmotor	4:36
Seks er godt - eldrevet B-36 med seks motorer	6:8
Seahawk på byggebordet (m. folde-ud tegn.)	6:32

Folde-ud tegninger

HR 46 Krabat og HR 122 Aerobatic	Nr. 2
El á Stich	Nr. 3
Seahawk	Nr. 6

Test af modeller og byggesæt

Precedent »Fun Flyer«	1:43
Flairs »Patriot« og »Vulture«	1:45
Spectre - flotte fan-fly	4:12

Charmer - mit nye F3A-kunstfly	4:19
Midwest Starduster	4:25
Hirundu plus	4:28
Diamond, elsvæver fra Simprop	5:10

Min model

Piper Super Cub og Spitfire	3:39
Piper Cub og Polikarpov I-16	4:10
Quock 3 fra RCM&E	5:16
Kawanishi K-8B og Spitfire Mk 1A	5:17

Produktinformation

Rotorblade til Concept 30	1:49
Piezo Gyro G 501	1:49
Flair katalog	1:49
Til startkassen	1:49
Hyperfly Apache	1:50
robbe/Aveox elektromotorer	1:50
Flotte træpropeller	1:50
Cessna 172-25	1:51
Space 5	1:51
Clipped Wing Cub	2:47
Ny lim	2:47
Kataloger fra robbe og Graupner	3:54
Skalafly fra Aerotech International	3:54
Automatisk glødestrøm	3:55
Jaguar, Soprano og Ergo 30 fra Graupner	3:55
Helikopterblade	3:56
Katalog fra PITCH Skala Hobby	3:56
Super Filler og motorrens	3:57
Smal vingerservo	3:57
Nyheder fra Kyosho	4:32
EP Concept SR	4:33
Nyt Multiplex katalog	4:34
Medium cyanolim	4:34
Nyt fra Topaz	5:26
Træfærdige byggesæt	5:27
Fartregulatorer fra Jeti Model	6:28
Nye helikopterkataloger	6:29
ARF dobbeltdækker	6:29

Anmeldelser

Bøger-blade-video-film	
Segelflugmodeller und Elektrosegler	1:47
Drehmaschinen Praxis für Modelbauer	1:48
Vorbildgetreue RC-Grossflugmodelle	1:48
Elektro-Motormodelle nach Vorbildern	2:10

1996

Radio-Controlled Flight Simulator	2:10
Mehr Leistung mit dem Hand-Launch-Glider	5:27
Elektroflug-Getriebe	6:33

Vintage og oldtimer-flyvning

Min vintagemodel - fra før og nu	5:13
----------------------------------	------

Fritflyvning

FF-unionens nye grenredaktør	2:10
VM 1995	2:12
DM indendørs 1996	3:14

Linestyling

»On the pipe«	1:39
DM 1995	1:52
Trimning af en stunter	3:43
World-cup i linestyret modellflyvning	3:53
øbent NM og Limfjordsstævnet 1996	5:30
DM-Dieselcombat	5:32
VM 1996	6:22
DM 1996	6:24

Radiostyring (alment)

Godt initiativ - dansk brugervejl. til Multiplex 3010 radioanlæg	2:19
Radiostyret faldskærmsudspring	4:14
Test af Graupner MC 16/20 radioanlæg	4:21

RC Svæveflyvning

Tyngdepunktsdyk	1:44
Den internationale post-konkurrence 1995	1:52
F3B - hvad og hvorfor	2:14
Nyt fra LSF	2:22
Kom i gang med radiostyret svæveflyvning	4:29
De første svæveflyveture	5:22
Radiostyret højstart-elspil	6:17
Termiksøgning med radiostyrede modellfly	6:18
NM F3B	6:45
DM 2-meter	6:46

RC kunstflyvning

Tid til forandring (Hanno Prettnner)	1:15
EM F3A kunstflyvning	6:36

RC Elektroflyvning

Sæsonen '95 - set med »elektro-øjne«	1:24
Afprøvning af Graupner Speed 700 BB neodym	3:40
VM F5B og F5D	6:44

RC Skalaflyvning

Stor Fokker DR I model	1:14, 4:40
Inspiration: Fokker D.VII	3:10
War Planes stævne '96	3:42
Bjarnes Beaver	5:20
DM i Populærskala, F4C og for Stormodeller	6:47

RC Helikopterflyvning

Manøvrer for F3C-»Populær«	3:49
Manøvrer for F3C Program »A« og »B«	4:43
EM F3C	5:33, 6:40
DM - FAI, Sport og Populær	6:50
Manøvrer i »Det nye europæiske F3C Sport program«	6:53

RC Ballonflyvning

RC-ballontræf i Brigachtal	1:10
----------------------------	------

Klubber - Unioner - Forbund

RC-klubber (fortegnelse)	2:34
Referat fra CL-unionens generalforsamling '95	2:43
Referat fra RC-unionens repræsentant- skabsmøde	3:46
RC-unionens methanolforhandlere	3:47
Referat fra CL-unionens generalforsamling '96	5:45

Personalia

Henrik Kruse død	1:52
------------------	------

Læserbreve

Forsikringssspørgsmål - og svar	4:9
---------------------------------	-----

Seahawk på byggebordet

Af Lars Pilegaard

I nr. 2/96 fortalte Lars Pilegaard om, hvordan og hvorfor denne model blev skabt, og da modellen nu også har vist sig ganske fornøjelig, har der fra flere sider været ønske om en offentliggørelse af tegningen.

Selve byggetegningen er udført i 1:1, og da tegningen også indeholder materialeliste, tips og forslag til skærepran, og da konstruktionen i øvrigt er simpel som en begyndermodel, har jeg i denne omgang valgt at begrænse byggevejledningen mest muligt.

Skulle jeg have overset et problem, kan jeg altid kontaktes telefonisk efter solnedgang på 86 61 59 51.

Anbringelse af radiogrej

Af hensyn til radiogrejets sikkerhed er både servoer og modtager bygget ind i vingen på min model. På fig. 2 ses servoerne anbragt, mens ledningerne allerede er ført over i det kommende modtagerrum, hvorfra plastrør til antennen fører bagud. Antennen kan så enten tapes fast til undersiden af halebommen eller trækkes gennem den.

Råder du ikke over en minimodtager, må du i stedet anbringe modtageren i midtersektionen og om nødvendigt gøre kroppen lidt bredere.

Hvis kroppen gøres dybere, skal der ske en tilsvarende procentvis forstørrelse af halefinnerne.

Motor, gear og propel

Af hensyn til økonomi m.v. har jeg altid anvendt de samme 8 cellers akkuer som i min Lancaster og min DC-3, og den mest alsidige motorkombination til Seahawken har vist sig at være en Speed 500 race motor med et Multiplex gear med 1:2½ udveksling samt en Master Airscrew propel størrelse 9½ x 6.



Mere sjælden end køn! Sådan karakteriserer Lars Pilegaard selv Seahawk.

Jeg har ikke prøvet de helt nye faste elpropeller, men de vil sikkert være velegnede.

Til gengæld har jeg måttet konstatere, at i hvert fald Aeronaut standard klappropeller er ganske uegnede, da bladene ved opstart kan finde på at klappe ud til samme side, hvis et blad har drejet sig mere end 90 grader bagud.

Vingerne

Vingerne er, som det ses, en løs ribbe-konstruktion bygget lige på bordet. Krængerorene er massive, og for at sikre den nødvendige rordifferentiering er hornene lavet ved overskæring af 5 cm horn, som er fastlimet i spalter med tynd cyano, som det ses af fig. 3, hvor du også kan se, hvordan en af stumperne herefter er tillavet til et kort horn til højderoret.

Halebommene

Delene samt en samlet bom ses på fig. 4. Der er som sådan ingen vanskelig-

heder, blot du samler bommene langs en lige bordkant (fig. 5) og ellers husker, at de to bomme skal være indbyrdes spejlvendte.

Krop og motorens trækretning

Heller ikke kroppen byder på byggemæssige firuirligheder, mens anbringelsen af motoren måske kan være lidt overraskende.

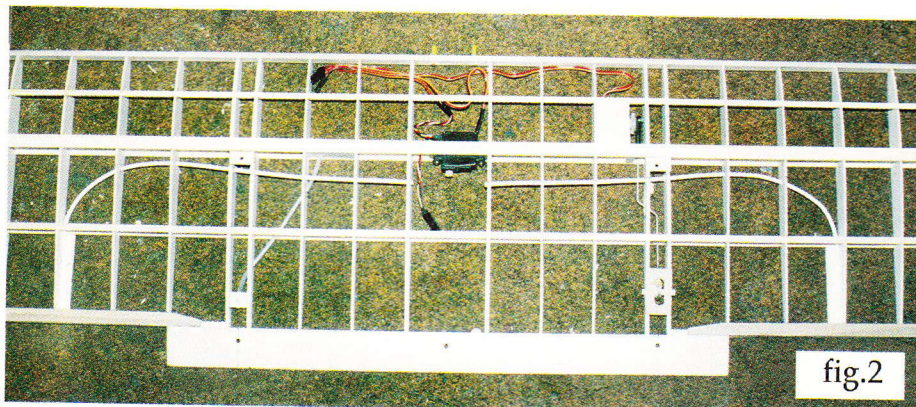


fig.2

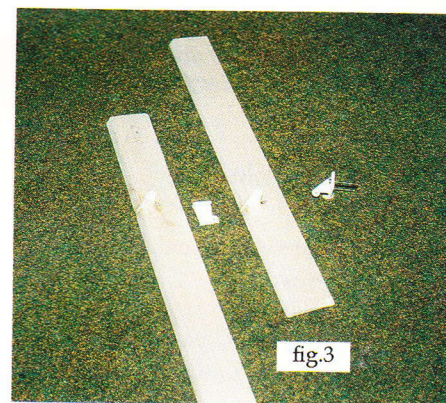


fig.3

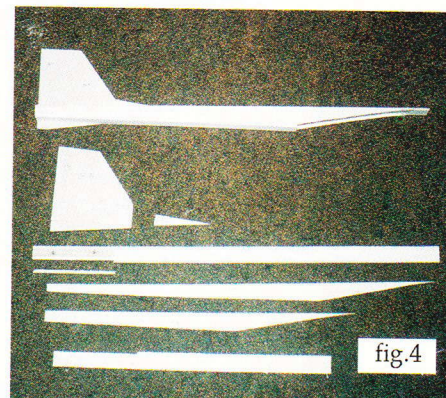


fig.4

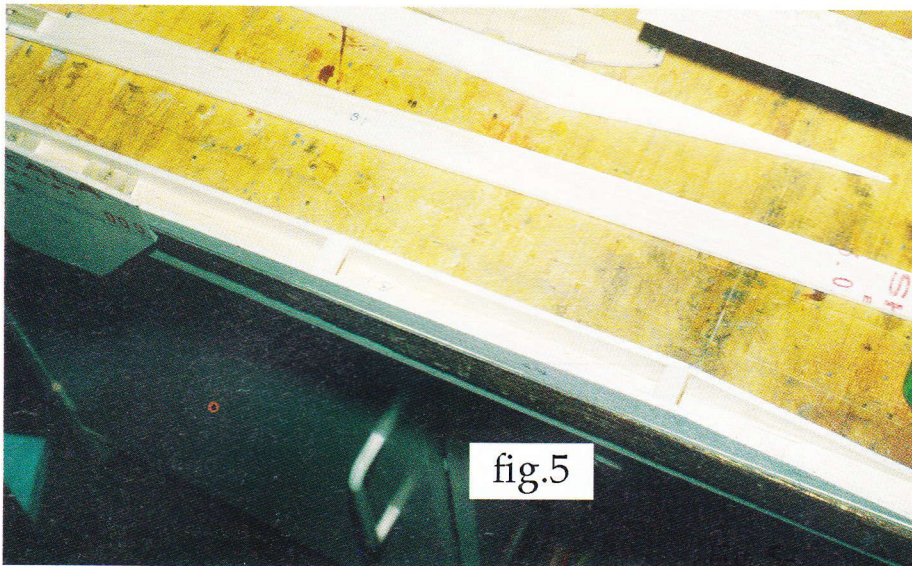


fig.5

Modsat profilet på mine tidligere viste jagere skal Seahawkens Epler 205 sædvanligvis have et forsvarligt nedadtræk; men da Seahawken har skubende propel, skal motoren pege 5-6 grader opad.

På fig. 6 ses en Speed 600 monteret med et Robbegear, hvor det nødvendige opadskub laves ved at lægge 3-4 spændeskiver mellem gear og bagplade ved den øverste skrue.

Samling af vinge og halesektion

Såfremt modellen ikke skal kunne adskilles for cykeltransport, kan delene udmærket limes sammen, men ellers må der bruges 3 mm nylonskrue, hvor gevindet går helt op til skruehovedet.

Den første samling foregår med vingen tapet fast til byggebordet, og når bommene ligger helt vinkelret på vingen og rager lige langt bagud, er det tid for anbringelse af haleplan og enten lime eller afmærke skruehuller.

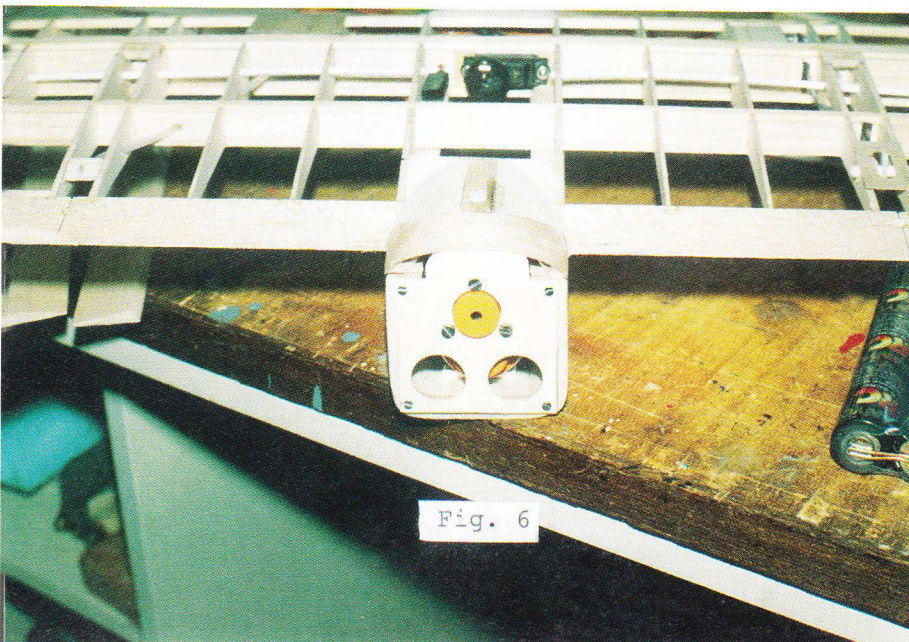


Fig. 6

Hængsler

Seahawken er ingen racer, så det rækker med 2 mm stifthængsler i haleplanet, som tåler dørkontakt, og 3M tape på krængerorene.

Beklædning

Da vingen er uden opbygget forkant, er det helt nødvendigt med en stivende beklædning.

Jeg har anvendt Oracover, men vil man spare vægt, kan Micafilm selvfølgelig også bruges.

Flyvning

Seahawken er på godt og ondt som en højvinget træner med flad vingeunderside.

Vingeprofilet og de brede vingetipper forhindrer modellen i en karriere som pylonracer, mens den til gengæld kan glide utroligt langt, blot den holdes i fart og ikke bremses af misforstået »høj næse«.

Nogen ørn er den ikke, men den kan dog altid slå kalkunerne i termik.

Anmeldelse



Elektroflug-Getriebe

Denne nye bog fra VHT med undertitlen »Getriebearten und ihre Einsatzbereiche« tager fat i diskussionen om gears anvendelse i elektroflyvning.

For at alle selv kan vælge, om et gear er nogen fordel i en givet elektromodel, har Oliver Wennmacher skrevet teksten og samlet mange billeder til denne bog. De forskellige mulige anvendelsesområder for gearede elektromotorer i alle størrelser bliver omtalt, og de enkelte komponenters - fra akku til propel - indflydelse på den færdige »drivkombination« gennemgås. Forfatteren forklarer om de forskellige konstruktioners enkeltdele og giver tips til gearenes pleje, optimering og tilpasning til de egnede motorer. Omtale af test og bedømmelse af de fleste gear på det tyske marked fylder også et stort afsnit i bogen.

Kan jeg med et godt resultat benytte et gear? Hvilket egner sig eventuelt? Hvordan opnår jeg den optimale »drivkombination«? - Denne bog hjælper et godt stykke på vej med svar på disse spørgsmål!

Bogen kan bestilles hos flere af Modelflyve Nyts annoncører. Prisen i Tyskland er DM 32,-.

PNM

Besøg hos Take-Off

RC-redaktør Poul Møller har besøgt Take-Off, hvis indehaver, Lars Korup, fra sin butik på Amager gennem de seneste år har forsynet modelbyggere, ikke kun i hovedstadsområdet, men også i resten af landet.



Lars Korup præsenterer en Hitec computerradio.

Historien om Take-Off begyndte for 4 år siden, hvor Lars Korup fik lyst til at bruge sine erfaringer fra sit daglige arbejde i transportbranchen på at skaffe modelprodukter hjem, som ingen andre importerede.

Noget af det første, Lars fik fat i, var en sending Ben Buckle byggesæt. Disse byggesæt sætter gode gammeldags byggetraditioner og - i manges øjne - kønne modeller sammen med fornøjelsen ved at flyve med pålidelig RC-udrustning - noget, der var totalt ukendt, da modellerne blev konstrueret for mange, mange år siden. Der er stadig en stak af de godmodigt flyvende oldtimere på hylderne; men det er unægteligt et stort udvalg af mere moderne byggesæt og tilbehør, der springer mest i øjnene, når man besøger butikslokalet på adressen i Dragør. Specielt en del moderne svævemodeller vakte undertegnede interesse, og Lars for-



Når man træder ind i butikslokalet hos Take-Off, ser man fyldte hylder med mange byggesæt. (Fotos: PNM)

talte, at der var blevet købt en del af disse modeller i den senere tid.

Af andre ting, som Take-Off gennem årene har arbejdet på at få hjem, kan nævnes ASP motorer, som Lars fandt i Kina, før ret mange andre havde hørt om dem. Også Hitec radioanlæg prøvede han at skaffe til landet; de kom dog først rigtigt på markedet, da Kyosho i Tyskland fik dem godkendt - en ting, som ifølge Lars både er besværligt og dyrt i Danmark. I dag kan et Hitec computeranlæg med akkuer, lader og servoer købes for ca. 3.000 kr. Et almindeligt anlæg uden computerfinesser fra samme firma kan købes for ca. 1.800 kr. Begge er efter Lars Korups mening rigtigt gode køb.

Selv om Lars stadig er på jagt efter ting, som man ikke finder andre steder, er der mange af de gængse modeller fra et bredt udvalg af producenter fra hele verden på hylderne. Af de lidt mere specielle firmaer kan nævnes Balsa of USA, der producerer nogle anderledes og spændende modeller. Undertegnede husker en flot oplevelse, da en North Star fra dette firma ved et vandflyvetræf ved Tystyp Sø fik de garvede deltagere til spontant at klappe efter endt flyvetur. North Star'en er en deltaformet flyvebåd med en trækende 10 ccm motor anbragt i halefinnen.

En af best-sellerne gennem et stykke tid har været Precedent's T 180, der til en pris på under 700 kr. af Lars betegnes som et rigtig godt køb. Til beklædning af modellen findes et stort udvalg af de engelske Solar-produkter - det sidste stykke tid har der især været godt gang i salget i neonfarverne.

Ved besøget først i oktober var der lige kommet en sending Topaz-motorer

ind ad døren. Disse motorer, der kommer fra Taiwan, er alle forsynet med kuglelejer, og støbekvaliteten er nydelig. En .40 motor vil være passende for den Piper Cub-lignede Precedent model.

Da mange modelfolk ikke kun nyder at bygge og flyve med modeller, men også kan lide at læse om deres hobby, har Lars Korup sørget for, at man hos Take-Off kan finde en stor del af de bøger og blade, der udkommer i England og Tyskland. Fx var mange af de bøger, der anmeldes i Modelflyve Nyt at finde på hylderne.

PNM

Et udvalg af de mange blade, der kan købes hos Take-Off.



Referater RC-flyvning

Modelflyvetræf ved Egeskov Slot

7.-13. juli

På grund af den lidt sløje tilslutning til modelflyvetræffet i 1995 var forventningerne m.h.t. antallet af deltagere ved dette års træf lidt blandede.

Disse betænkeligheder blev dog allerede tidligt på foråret gjort unødvendige, idet tilmeldingerne årets modelflyvetræf begyndte at komme fra hele landet.

For at få arrangementet til at fungere fra starten besluttede min kone og jeg, at vi ville være på Egeskov fredag den 7. juli til middag for at kunne være de første på stedet og anviser pladser til vore campister de rigtige steder. Men vi kom ikke tidligt nok. De første to campingvogne og et telt var der allerede. Det var Erik Nymark og familie samt Erik og Bjarne Jensen også med familier, der var ankommet og havde placeret sig på »de bedste pladser«.

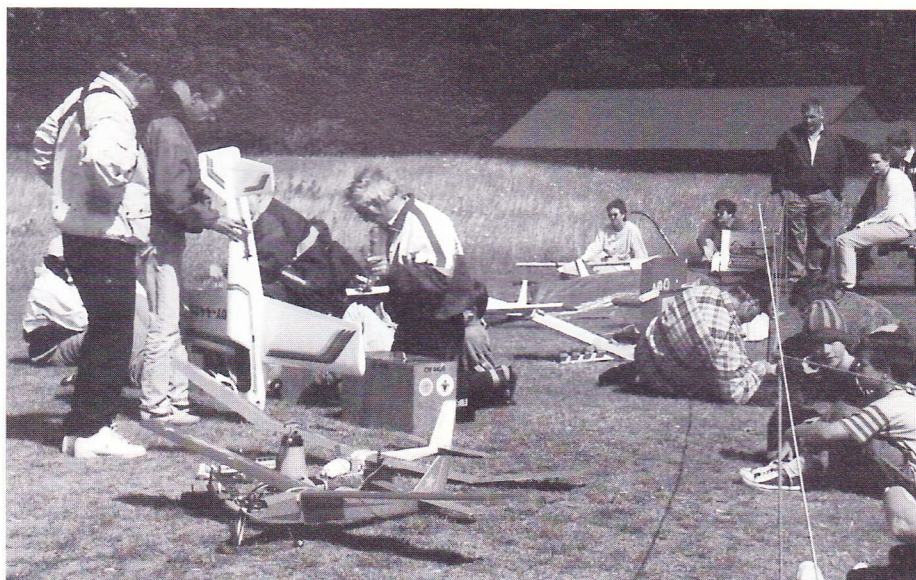
I løbet af fredag eftermiddag fik vi os etableret med toilet- og bruservogn samt masser af elkabler, så alle kunne få strøm, og denne dag samt om lørdagen ankom hovedparten af de tilmeldte. I ugens løb blev det til 36 betalende modelflyvere med familier, og der var så yderligere besøg af mange modelflyvere, der gerne ville bruge 1-1½ dag på Egeskov.

Masser af flyvning

Vi havde ugen igennem rigtig godt flyvevejr, men vi manglede dog sommervarmen, der lod vente på sig. Vi prøvede et par aftener at kompensere for dette ved at lave bål på den dertil indrettede plads. Det lykkedes da også, selv om det gerne blev for sent, så de fleste var trukket indenfor i varmen.

Der blev fløjet rigtig meget i løbet af ugen, og specielt Lars Holte nød tydeligt, at der ikke var særlig mange restriktioner m.h.t. flyvetider.

Når jeg ser tilbage på aktiviteten under træffet, kan jeg glæde mig over, at vi var forskånet for de mange uheld. Dog var Anders Rasmussen fra Haderslev, der kun var på ½-dages besøg, så uheldig, at han under en flyvning kolliderede med et fly tilhørende en NFK-pilot. Begge maskiner med alt tilbehør blev spredt over et rimeligt stort område.



Travlhed på flyvepladsen. Der var næsten hele tiden interesserede tilskuere, der fik svar på de mange spørgsmål, de havde til piloterne. (Fotos: PNM)

Der blev fløjet en del med 2-meter svævemodeller. Flere havde været så forudseende at tage gummitov med til fælles glæde for mange. Der blev også fløjet lidt med el-modeller - både svæve- og kunstflyvningsmodeller - og det er imponerende at se, hvordan disse el-motorer efterhånden er udviklet. Vi havde i ugens løb nogle småkonkurrencer, hvortil vi havde fået sponsoreret en del præmier fra Avionic og Hobby World (mange tak for det). Disse konkurrencer var bevidst gjort korte, således at de ikke var til gene for dem, der »bare gerne ville flyve«.

God PR

Det lykkedes os - specielt takket være min medarrangør Hans Andersen - at

Yngste deltager kunne lige holde balancen med en stor senderpult på maven.



få både dagspressen og TV-2 gjort interesseret i vor tilstedeværelse på Egeskov.

Der blev bragt et par gode reportager i dagbladene - ja, selv »Se og Hør« bragte en kort artikel.

TV-2 brugte en del tid hos os. Desværre var det den sidste fredag, hvor mange var taget hjem, men Hans fik dem både fortalt om og vist de mange positive sider, der er ved vores modelflyvning.

Vi er mange, der takker Egeskov gods, fordi vi måtte holde vores modelflyvetræf der. Her føler man sig godt hjemme, og omgivelserne er af en sådan karakter, at familien også kan se på andet end på modelflyvning.

Vi glæder os allerede til uge 28/1997.

Også et par ord om økonomien

Deltagergebyret var sat så lavt som kr. 75,- pr. modelflyvedeltager for en uge. Det viste sig imidlertid at være for lavt i betragtning af de udgifter, der var forbundet med leje af toilet-/bruservogn samt diverse eltavler og kabler m.v. Dette fandt vi ud af om onsdagen, og et rask rundspørge blandt deltagerne viste, at man gerne ville være med til at betale 50,- kr. mere for at få balance i regnskabet. Tak for det!

Næste år vil vi nok lave en lidt anden model m.h.t. deltagergebyr; men jeg kan love, at det stadig bliver billigt. Til slut en stor tak til Hans Andersen og Svend Christensen for en god hjælp ved arrangementet og til Svendborg Modelflyveklub, som passer og vedligeholder flyvepladsen på Egeskov.

Og så endelig: På gensyn i 1997!

Hans Jørgen Kristensen
Haderslev R/C Modelflyveklub

EM F3A kunstflyvning '96 i Krnov, Tjekkiet

3. - 10. august.

Turen:

Onsdag morgen kl. 3.00 drog vi mod Tjekkiet for at deltage ved EM i F3A kunstflyvning.

Da vi nu alligevel skulle helt derned, afsatte vi én dag til at besøge Prag.

Ved middagstid nåede vi Dresden i det gamle Østtyskland, hvor vejarbejde forsinkede os i en time. Herfra går der to veje til Tjekkiet, og iflg. Politikens »Turen går til Tjekkiet« er der en noget kønnere natur ad den ene af strækningerne, som vi derfor valgte. Det viste sig, at grænseovergangen her var den mindste, men med mest ventetid. Efter ydeligere to timers ventetid fortsatte vi turen ind i Tjekkiet mod Prag.

Det første, vi mødte, var de prostituerede, som gik langs vejkanterne og tilbød sig selv i »naturskønne omgivelser«. Efter få km var der dog ikke flere tilbage, men kun snoede og dårlige veje samt små landsbyer uden alt for mange vejskilte. Ved 18.30 tiden nåede vi frem til vores pension »Milada« inde i Prag og skyndte os herefter ud for at få noget at spise på et nærliggende hotel.

Næste morgen serverede bestyrerinden en lækker morgenmad, hvorefter vi tog sporgvognen ind til centrum og vadede gaderne tynde.

Fredag tog vi retning mod Krnov ca. 380 km øst for Prag. Meget overraskende kom vi på en god motorvej allerede inde i Prag. På en rasteplass halvvejs mødte vi tilfældigt Erik Toft og Finn Lerager med familie. Toft'erne havde tilbragt flere dage i Prag, mens Finn og Karin var dukket op aftenen før.

Sidst på eftermiddagen mødtes vi igen, men nu på Krnov flyveplads, som både lægger hus til privatpiloter og til modelpiloter. En af de første tjekkerne, vi snakkede med, var Jiri Navratil, der stod for koordineringen af arrangementet. En spøjst person, der taler en blanding af engelsk og tysk, samtidig med at alle hans fakker er i brug. Allan Sørensen og hans bror dukkede op lidt senere, da de havde valgt at køre over Polen.

Asfaltbanen til modellerne var meget ujævn med stor niveauforskel til græsset, som modellerne blev nødt til at rulle ud på. Nu var det tid til at finde et sted at overnatte. Vivi og jeg valgte at bo på pension/hotel, men hjemmefra var det ikke lykkedes at bestille noget. Selv fra Prag prøvede vi at reservere noget, men alt var optaget. Det viste sig at, arrangørerne havde booket alt i hele området for at være sikre



Åbningsceremonien.

(Fotos: Claus Reinke)

på at have plads nok til alle deltagere. Igennem arrangørerne var vi så heldige at få et værelse på en nærliggende pension. De andre boede på »campingplads« - d.v.s. en sejlklub, som havde plads til et par campingvogne.

Indskrivning

Lørdag var der »Technical Processing«, altså indskrivning af modeller, herunder vejning og måling.

Den maksimalt tilladte vægt er 5 kg og størrelsen 2 meter i spv. og længde. Der var lavet en ramme på 2 x 2 meter, som modellen skulle være indenfor, hvis den overholdt målene.

Sidst på dagen var der »Team-manager« møde. Sådant et var der planlagt hver aften i løbet af ugen, men konkurrenceledelsen mente ikke, dette var nødvendigt!! Man mente, at det var nok med et sidste møde aftenen før finalen, men kun for holdledere, der havde piloter med i finalen.

Prøveflyvning

Søndagen var afsat som officiel prøveflyvningsdag. 1/2 time pr. hold syntes vi var lige lidt nok, men vi var så hel-

Det danske landshold: Erik Toft, Finn Lerager og Allan Sørensen. Forrest er det holdleder Claus Reinke.



dige, at holdet før os var tidligere færdige, så vi fik 45 minutter i alt. Finn skulle trimme sin nyerhvervede model efter et havari derhjemme kort før EM. Han var så uheldig at miste sin velkendte Matador først på sommeren. Det var heldigvis tørvejr under prøveflyvningen, men diset med lavt hængende skyer. Det havde regnet ind imellem, og sidst på dagen satte regnen for alvor ind, og derfor kunne konkurrencen først startes op onsdag. I mellemtiden var pladsen blevet omdannet til et mudderbad, som dog hurtigt tørrede ind igen, da solen viste sit ansigt i løbet af onsdagen.

Konkurrencen

Kl. 7.30 onsdag morgen startede EM '96. Morgendisken forsvandt hurtigt, da solen først brød igennem. Russeren Sindarov fra Belarus lagde ud med en model, der nærmest mindede om en El-kunstflyver. Han brugte stadig M-olie i totakteren og havde haft problemer med den alle dage op til konkurrencen. Problemerne fortsatte under konkurrencen; så vidt jeg husker, gik motoren i stå i hver runde.

Allan lavede en flot flyvning, som vi kender den derhjemme; men da han ikke var noget kendt navn, gav den ikke mange points. Italieneren Sebastiano Silvestri imponerede ved ekstrem langsom flyvning, samtidig med at programmet lå meget tæt på, d.v.s. under 100 meter. De officielle regler siger, at manøvrerne skal udføres i en afstand af 150 meter fra piloten!! Det er jo pudsigt, at sådan en flyvning giver mange point; men tydeligvis falder dommerne for »imponator-effekten«.

Eriks program lå mindst på 150 m afstand, og i den første runde lavede han manøvrerne ret store, hvilket mere er den nordiske flyvestil, men som bare ikke er »in« hernede.

Franskmanden Cristophe Paysant Le Roux er nok den, som mest udpræget flyver den nye »constant speed« stil. Han flyver forholdsvis tæt på og ikke ret store manøvrer, men utroligt harmonisk, hvor der virkelig arbejdes med gassen for at holde samme hastighed i både lodrette og vandrette manøvrer. Med harmonisk mener jeg bl.a. også, at loopene har samme diameter, del-loop er en del af det hele loop, buer

ved ind- og udgang har samme radius og rullehastighed er ens. Det ser så legende let ud, men piloten skal i tankerne nærmest være foran modellen for at korrigere, inden dommerne opdager, at modellen ligger skævt. Christophe flyver med »Topline« magen til den, Allan deltog med. Herhjemme ses den også i en modificeret udgave som »Outlaw« med trækrop, som Peer Hinrichsen har lavet.

Wolfgang Matt havde sin nye model »Diamant« med, men han var vist ikke fortrolig nok med den, siden den kun var B-model. Den var udstyret med en 23 ccm YS firtakter og bygget i Japan ligesom alle hans andre modeller. A-modellen, han fløj med, var »Opal«, en efterfølger til »Rubin«, som Ole Kristensen flyver med herhjemme.

Finn Lerager skulle lige vænne sig til sin lille og ret hurtigtflyvende model, og i de sidste runder fik han da også betydeligt mere styr på den.

I sidste runde var Erik så uheldig at blive generet af en 2-mands helikopter, som absolut skulle lande ved hangaren. Derved krydsede den dommerlinien og støjede dermed så meget, at ingen kunne høre andet end helikopteren. Erik fik tilbudt omflyvning, men blev ramt af uheld igen, da siderorsviren sprang midt under flyvningen, så han blev nødt til at lande.

Dommere/jury

Da konkurrencen blev kortet ned p.g.a vejret, besluttede man at bruge alle 10 dommere samtidig, så alle piloter fik mulighed for at flyve for alle dommere i løbet af de tre dage inden finalen.

Juryen virkede meget stiv og ufleksibel. De fleste af dommerne havde siddet på posten i mange år. Det skinnede tydeligt igennem, at piloter, som var kendt og dermed ofte deltog i internationale konkurrencer, fik flere point for en dårligere flyvning, end en forholdsvis ukendt deltager ville have fået for en bedre flyvning. Derfor bliver det danske landshold nødt til at vise sig noget mere i udlandet, end det tidligere har gjort; ellers vil jeg påstå, at deltagerne aldrig kommer blandt de 20 bedste!

Om man vil være ved det eller ej, så er der mange andre faktorer ud over flyvningen, der har indflydelse på pointgivning og dermed dommerne. Det gælder også holdets optræden under konkurrencen. Det er vigtigt, at andre aldrig er i tvivl om, hvilket land vi repræsenterer, og at vi altid er synlige. Vi har nok lidt at lære af de mere professionelle hold m.h.t »teamwork«, hvor holdet samlet ankommer til pladsen, samler flyvere, er repræsenteret på pladsen dagen igennem m.m. Det har nemlig den virkning, at dommerne føler, at holdet har check på tingene, hvilket er et godt grundlag at have, når pointene skal fordeles.



Wolfgang Matt's B-model »Diamant«.

Fortæring

Alt i Tjekkiet viste sig at være billigt - især mad og drikkevarer. Et glas fadøl i Krnov kostede max 3,- kr., og en god middag lå omkring 25,- kr. Arrangørerne tilbød også spisning morgen, middag og aften, men til helt urimelige priser, og vi var noget rystede over, at vi nærmest var tvangsindlagte til at spise der hele ugen, fordi vi havde sagt ja til den første dag. Så der skulle mange drøje diskussioner og argumenter til for at slippe for disse »Knødel midt-dage«. De andre dage spiste vi rundt omkring i byen, hvilket var ganske fortrinligt.

Finalen

De 12 finalister fik dejligt vejr til at afvikle de afgørende runder. Christophe var så uheldig, at en motorsvæver lagde et drej ind over flyvelinien. Det kunne dog ikke ryste ham synderligt, idet han blot fløj langsomt ned over asfalten og her Hooverede i lav højde lige foran dommerne. Naturligvis fik han

Klar til start.

Det er Allan, der holder Finns model.



en omflyvning og endte som europamester 1996.

Sidst på eftermiddagen startede et airshow bestående af både modelfly og rigtige fly. Det kunne også have været helt fint, hvis ikke at alle skulle i luften på én gang. Det må betegnes som meget heldigt, at ingen stødte sammen, eller at ingen kom til skade. En stor del af full-size flyene tilhørte klubben på pladsen - bl.a.

Blanic svæve- og motorsvævere
Zlin 50LE kunstfly
Slæbefly
Div. svævefly.
Sprøjtefly
2-mands helikopter

Zlin kunstflyet lavede en imponerende opvisning med rul, punktrul m.m i meget lav højde.

Nogle af finalisterne lavede »fun-flying« med deres konkurrencemodeller. Bl.a franskmanden Christophe fløj noget, der lignede »linestyingsflyvning« på ryggen. Også Silvestri imponerede med rulninger ved meget lav hastighed. Et af modelflyveklubbens medlemmer fremviste en 12-motoret el-skummodel af Dornier's vandflyver, som blev trukket op med gummitov.

Dagen sluttede af med banket med »Knødelmad« og præmieoverrækkelse.

De 12 finalister og deres placering

1. Christophe Paysant Le Roux
2. Wolfgang Matt
3. Roland Matt
4. Benoit Paysant Le Roux
5. Günther Ulsamer
6. Laurent Lombard
7. Ewald Trumpp
8. Sebastiano Silvestri
9. Helmut Danksagmüller
10. Marco Benincasa
11. Heinz Kronlachner
12. Bernhard Schaden

Danskernes placering

28. Allan Sørensen
37. Erik Toft
42. Finn Lerager

I alt var der 56 deltagere.

Claus Reinke

Oplevelser fra Skagen sommerlejr 1996

Fredag d. 5. juli: Ankomst

Efter en lang køretur arriverede vi kl. ca. 19.00 til Ankermedet skole i Skagen, hvor vi slog lejr og anmeldte vor ankomst til lejrchef Kurt Hevang. Han kvitterede omgående med en kold fadøl, hvilket gjorde godt efter 5 timer bag rattet.

Der var på dette tidspunkt endnu lidt tyndt befolket på camp'en, men vi lagde dog mærke til tre drenge fra Falcon, som var i fuld gang med at bygge tre helt ens modeller.

Lørdag d. 6. juli

Formiddagen gik med at inspicere flyvepladsen og afprøve flyvegretet. Jeg havde medbragt en splinterny model af en Shoestring, et byggesæt, som jeg havde købt af en klubkammerat, der havde haft det liggende på loftet i 30 år. Den viste sig at være uhyre godmodig og stabil at flyve med.

Tilbage på camp'en var det blevet store ankomstdag. Allerede midt på eftermiddagen var der godt fyldt op på sportspladsen, som blev brugt til lejrplads. Der blev brugt megen tid på at ryste hænder, sige daw og mojn, og hvad man nu siger til folk, som ankommer til pladsen. Og de tre drenge fra Falcon var stadig i fuld gang med at bygge tre helt ens modeller.

Søndag d. 7. juli

Formiddagen gik med hyggesnak m.m., og ved middagstid meldte familien ud, at nu skulle turen gå til Råbjerg Mile, Danmarks største sandkasse, og sådan blev det. Der blev dog lige tid til en enkelt flyvetur senere på eftermiddagen.

Vel hjemkommet til camp'en fandt vi pludselig ud af, at Sussie og Kim fra Lemvig var blevet forlovet samme morgen. Det blev fejret på behørig vis, mens drengene fra Falcon byggede videre på deres tre helt ens modeller.

Mandag d. 8. juli

Briefing i fællesrummet kl. 10.00, hvor de fleste campingregler blev genopfrisket, og derefter til dagens konkurrencer.

Det var bl.a. en spindkonkurrence, som går ud på at få mest mulig højde på modellen på 20 sekunder og derefter at lave så mange spind som muligt, inden jorden når op til flyvemaskinen. De fleste nåede at rette op i tide, men enkelte måtte frem med limtuberne, inden de kunne fortsætte flyvningen.

Om aftenen havde vi grill-kom-hinanden-ved-fest i fællesrummet og i skolegården, hvor næsten alle på camp'en havde en grill med. Fadøl kunne købes til en overkommelig pris,

og isafkølet sodavand blev hentet på flyvepladsen. Der blev festet til langt ud på de små timer, og de tre drenge fra Falcon byggede stadig videre på deres tre helt ens modeller.

Tirsdag d. 9. juli

Dagens konkurrence hed Limbo. Det går - set fra en tilskuers side - ud på at ramme en af de to opstillede bambuskæppe, hvorimellem der er udsædendt en papirstrimmel. Set fra pilotens side er udfordringen nok en lidt anden, nemlig at man helst skal flyve under strimlen uden at ramme noget som helst. Det var der da også enkelte, der opnåede.

Limbo er traditionen tro konkurrencen, hvor favoritterne til »Ugens CRASH« udfører deres bedste stunts.

Tilbage på camp'en stod det i afslapningens tegn, krydret med en spadseretur ind til gågaden. Ved spisetid blev der stillet op til grillfest i skolegården. Det viste sig at være Tanja Rokahr fra Sønderborg, der fyldte 18 år, og det gik ikke stille af. Der blev festet bravt i mange timer, hvorefter turen gik ind i byen til Skansen, hvor Sussi og Leo som bekendt optræder. Hvis man ikke synes, at Skagen er et dejligt sted at være, burde man i det mindste besøge byen for at opleve disse to.

De tre drenge fra Falcon var ved at nå langt i deres byggeprojekt med deres tre helt ens modeller.

Onsdag d. 10. juli

Denne dag stod i svæveflyvningens tegn. Der blev afholdt 2M golfkonkurrence, hvilket går ud på at kaste sin model fra det ene »hul« til det næste og nå banen rundt på færrest mulige kast. Banen består af 10 hulhop-ringe spredt rundt i terrænet.

Dernæst blev der fløjet 2M konkurrence over 2 runder. Før de uindviede er en runde en flyvning på først 3 minutter efterfulgt af en mærkelanding.



Nattens besøg på »Skansen« var et udmærket oplæg til at sikre sig en god placering i kampen om »ugens crash«.

Næste flyvning er på 4 min., så 5 min., 6 min. og til sidst 7 min. og hver gang afsluttet med en mærkelanding.

Onsdag aften skulle der have været natflyvning, men da det var blæst temmelig meget op, blev dette udsat til torsdag med håb om bedre vejr, og så kunne de tre drenge fra Falcon rigtig bygge videre på deres tre helt ens modeller.

Torsdag d. 11 juli

Dagens konkurrence skulle hedde flamingoræs, men da det stadig blæste helt hen i vejret, blev det besluttet ved morgenbriefingen at aflyse flyvningen denne dag. I stedet var der mange, der kørte ud til Kandestederne for at flyve skråntflyvning. Mange blev dog hjemme på camp'en og slappede af eller gik en tur ind i gågaden, hvor der altid var masser af aktivitet.

Midt på eftermiddagen pakkede folkene fra Ellehammer Modelflyveklub sammen; de skulle lave en udstilling i Vejle i week-enden og skulle hjem og forberede sig.

Denne dag besluttede vi, at vi ville spise på den nyåbnede restaurant Jensens Bøfhus i Skagen. Det har jeg ikke fortrudt. Man spiser virkelig godt på dette sted, og alt er til ganske rimelige priser. Der er oven i købet en parkeringsplads til de mindste børn: et legerum fyldt med plastkugler i alle regnbuens farver.

Det inspirerede Søren Helsted til at bruge to af disse kugler til natflyvning senere på aftenen. En rød og en grøn kugle med lys i blev sat fast på hans 2M svæver med hjælpemotor og så afsted med flyveren. Motoren kunne lige akkurat holde flyveren på samme sted i de 12 sekundmeter vind, og det eneste, den kunne, var at stige og synke. Til gengæld kunne Kim Forsingdal godt komme ud af starthullerne med sin peppede Kobra. Det kneb dog lidt med orienteringssansen, for Kobraen fløj ud i klitterne og faldt ned. Lidt sekundlim, og den var flyveklar igen, og atter en gang måtte Kim på klitvandring.

Netop som det gik allerbedst, hørte vi en ruggende stemme: »Hvad foregår der her?« Det var politiet, som var blevet tilkaldt. Nogen havde set, hvad de troede var et nødblus, og havde alarmeret politiet. Det viste sig at være den røde kugle på Søren's flyver, og han kunne kun få lov at flyve videre, hvis han fjernede den røde kugle.

Der var nogen, som ikke så natflyvning, og det var de tre drenge fra Falcon, som var ved at lægge sidste hånd på deres tre helt ens modeller.

Fredag d. 12. juli

Da flyvningerne torsdag var blevet aflyst, blev det en travl fredag. Flamingoræs, hangarskibs-landing, rævejagt og kampflyvning skulle alt sammen af-

vikles i løbet af dagen, og det gik da også som smurt.

I hangarskibs-landing skal man lande på et 2,5 x 12 m stort bord, der er placeret i vindretningen i ca. 30 cm højde over græsset. Tværs over bordet er udspændt et antal snore, som den til formålet fremstillede bremsekrog skal fange. Der startes med 5 snore i første runde, dernæst 4, så 3, 2, og til sidst 1 snor. Enhver, der lander udenfor bordet eller glider af bordet efter landingen, »falder i vandet« og er ude af konkurrencen.

Rævejagt og kampflyvning var henlagt til sidst på programmet, da det erfaringsmæssigt er disse discipliner, der er hårdest ved modellerne. Der var da også nogle stykker, som skulle have plastikposerne frem for at få modellerne med hjem.

De tre Falcon-drenge var blevet færdige med deres tre helt ens modeller og fløj med dem i løbet af eftermiddagen. Det var tre racere, og de fløj rimelig hurtigt, når de kom dykkende ind over pladsen.

Efter dagens flyvninger gik det hjem til teltet for at forberede sig til aftenens præmiefest. 86 personer var tilmeldt til spisning, som foregik i skolens ene gymnastiksal. Umiddelbart efter spisningen var der præmieoverrækkelse til de heldige og uheldige vindere, og derefter blev der spillet musik til langt ud på natten. Vi havde i ugens løb savnet Keld Hansen og hans morgenmusik, men det blev der kompensert for til festaftenen, idet melodien »Sikken dejlig dag det er i dag« blev spillet utallige gange. Festen blev for nogens vedkommende afsluttet med endnu en tur til Skansen for at hilse af med Sussi og Leo.

Lørdag d. 13 juli

Store hjemrejsedag. Der var nok mange, der var tunge i hovedet, da de stod op lørdag og begyndte at pakke sammen. Alligevel rejste de fleste campister allerede om formiddagen, og midt på eftermiddagen var der kun 6 campingvogne og telte tilbage. Vi havde valgt at vente med hjemrejsen til søndag.

Søndag d. 14. juli

Vi stod tidligt op og fik kaffe og morgenbrød i fællesrummet. Derefter pakkede vi telt og flyvere sammen for at tage afsted i god tid, inden trafikken på landevejen blev for kraftig.

Farvel Skagen!

Vi ses til næste sommerlejr.

Torben Møller

Resultater:

Ca. 80 piloter deltog i Fly For Fun:

- | | |
|-----------------------------|------|
| 1. Kim Forsingdal, NFK | 385p |
| 2. Thomas Jensen, Svendborg | 350p |
| 3. Lasse Vingtoft, Brande | 330p |

4. Stig Andersen, Fredericia	290p	2. Torben Enemark	22
5. Søren Helsted, Odense	280p	3. Søren Krogh	23
6. Bjarne Christophersen, Brande	270p	4. Søren Helsted	23
7. Michael Christophersen, Brande	265p	5. Lasse Vingtoft	25
8. Søren Krogh, Sønderborg	255p	6. Martin Hjermitzlev	25
9. Sune Andersen, Svendborg	240p	7. Michael Christophersen	26
10. Torben Møller, Odense	230p	8. Jakop Küseler	31
11. Per Hansen, Svendborg	225p	9. Steen Molls	32
12. Kurt Hevang, Woodstock	210p	10. Per Hansen	33
13. Flemming Nielsen, Dronninglund	210p	11. Flemming Nielsen	34
14. Torben Enemark, Fredericia	210p	12. Thomas Quart	35
15. Bo Rennison	205p	13. Henning Haakonson	36
16. Per Christensen	200p	14. Per Nielsen	
17. Per Nielsen	195p		
18. Rolf Weber, Sønderborg	190p		
19. Asger Jæger	180p		
20. Michael Munk, Odense	180p		
21. Dennis Bøg, Ellehammer	170p		
22. Kim Høgsgaard, Vestjydsk MFK	165p		
23. Ib Jensen	160p		
24. Regnar Petersen	160p		
25. Torben Jørgensen, Sønderborg	160p		
26. Jakop Küseler, Sønderborg	145p		
27. Benny Olsen, Skagen	120p		
28. Finn Sørensen, Odense	120p		
29. Henrik B Jensen, Ellehammer	80p		
30. Mogens Storm, Falcon	55p		
31. Michael Krogh, Falcon	55p		
32. Kim Bak Nielsen, Falcon	55p		
33. Stig Hansen, Skagen	40p		
34. Erling Bøg, Ellehammer	40p		
35. Tommy Olsen, Ellehammer	40p		

I hangarskibs-landing deltog 24 piloter.

De 7 bedste blev efter en meget hård kamp:

1. Lasse Vingtoft, Brande
2. Flemming Nielsen, Dronninglund
3. Kim Forsingdal, NFK
4. Torben Enemark, Fredericia
5. Kurt Hevang, Woodstock
6. Rolf Weber, Sønderborg
7. Søren Krogh, Sønderborg

I 2M golf deltog 14 deltagere.

Resultatet blev:

1. Rolf Weber

Kast
22

I 2M konkurrence-flyvning deltog 11 piloter.

Resultatet blev som følger:

1. Søren Krogh	819p
2. Jakop Küseler	791p
3. Lasse Vingtoft	715p
4. Søren Helsted	686p
5. Steen Molls	627p
6. Michael Christophersen	619p
7. Flemming Nielsen	540p
8. Per Hansen	530p
9. Henning Haakonson	511p
10. Rolf Weber	393p
11. Per Nielsen	355p

«Flotteste model» blev vundet af:

Bjarne Bartens, NFK.

Mest flyvende pilot var:

Michael Munk, OMF

Flotteste crash fik:

Søren Krogh, Sønderborg, for sit pragtfulde klip af limbopinden ca. 50 cm fra toppen, hvorefter pinden fulgte modellen ca. 100 m ud i terrænet, og alt endte i en pragtfuld stor støvsky.

Tak Søren for en god opvisning!

Kampflyvning. Længst levende var:

Thomas Jensen, Svendborg.

Rævejagten blev vundet af:

Michael Munk, Odense Model-Flyveklub.

»Referat« fra en F3J konkurrencedag hos FALKEN i august måned

En varm sommerdag mødtes en halv snes modelpiloter med deres termikmodeller for at prøve en for dem ny konkurrenceform, hvor det gælder om inden for en tidsramme at flyve så lang en flyvning.....

Ja - det havde været en dejlig begyndelse på et referat.

Men desværre blev det ikke sådan, referatet kom til at se ud, for der blev nemlig ikke nogen konkurrence. Ikke fordi der ikke var nogen interesse, men fordi der udover et par fra den arrangerende klub kun var en enkelt, der havde tilmeldt sig til tiden. Med så få deltagere ville det være omsonst at lave en konkurrence, hvor det var tanken, at de piloter, der ikke fløj i runden, skulle hjælpe de andre. Konkurrencen blev derfor aflyst.

I dagene op til den nu aflyste konkurrence blev jeg imidlertid ringet op nogle gange. Dels af tre piloter, der ville have deltaget, og dels af nogle stykker, der ville have kommet og kigget på. Med denne interesse kunne vi godt have fløjet nogle runder og prøvet konkurrenceformen af, men vi havde aflyst, og tiden var afsat til andre ting. Nu var der måske endda nogle, der kørte forgæves for at kigge på.

Det er ikke første gang, jeg har hørt om konkurrencer, der aflyses på grund af for lille tilmelding. Men jeg kan ikke lade være med at tænke på, om de måske kunne have været afholdt, hvis interesserede havde meldt sig til i tide.

Derfor!!!

Har du lyst til at deltage i en konkurrence eller for den sags skyld et træf, så ring og sig, at du kommer. Det gør det meget nemmere for arrangørerne at lave sådanne arrangementer.

Venlig hilsen
Poul Møller
FALKEN



Samtlige deltagere i kampen om EM.

Europa-mesterskab F3C 1996 i Nurmes, Finland

4.-11. august

For en gangs skyld kom vi - Michael Nyegaard, Kaj Henning og jeg - af sted til EM i meget god tid. Vi tog af sted den 30. juli kl. 04.30 fra Frederikshavn med kurs mod Göteborg, derefter tværs over Sverige og med færge fra Stockholm til Helsingfors (sejltid: 15 timer), hvor vi kørte i land kl. 09.00 den næste morgen.

Derefter havde vi hele dagen til at køre de 550 km, der er fra Helsingfors til Nurmes. Men vejret var skønt, og vi havde mange kaffepauser undervejs,

så det blev sent om aftenen, før vi ankom og blev indkvarteret og fik os indrettet, så vi var klar til næste dag, hvor flyveplads, træningsbane m.m. skulle inspiceres.

Hotel, senderdepot, modelparkering og alt, hvad der skulle til, var OK. Men selve flyvepladsen var på grænsen af, hvad der kunne accepteres - det var faktisk hotellets græsplæne. Der lå et hus lige i flyvelinien i den ene ende af banen og en tennisbane i den

anden ende. Tennisbanen blev dog ikke brugt, mens konkurrencen fandt sted. Men huset! - jeg ville nemlig have opholdt mig i det i den uge. Campingvognene på campingpladsen blev flyttet nogle rækker for at komme ud af farezonen, og så blev der placeret en mand med et båthorn til at fortælle, hvis nogen kom for tæt på. Men ellers må man sige, at stævnet gik godt.

Heldigvis kom der lige så mange, som der plejer at komme til et EM. Det var jo næsten så langt væk, som man kunne komme til et EM og nok det dyreste sted at rejse til for alle deltagere undtagen finner og svenskere.

Vejret var fint under hele stævnet, varmt og med kun ganske svag vind fra forskellige retninger. Det var jo fint til hover-manøvrerne, men til flyvemanoevrerne og især autorotationerne var det ikke godt. Vi har aldrig været til et EM, hvor der er lavet så mange dårlige/hårde autorotationer, men det hænger nok også sammen med den måde, de skal laves på. Det er den manøvre, der er diskuteret mest i alle de år, der har været EM og VM, og vi håber stadig, at den kan blive beskrevet på en måde, så den kan flyves pænt.

Vi brugte meget tid på træningsbanen både for at trimme modeller og for at træne, men ikke mindst for at møde de andre piloter. På træningspladsen er kammeratskabet perfekt; der bliver udvekslet gode fif og erfaringer; alle er afslappede og hygger sig. Det er helt anderledes på konkurrencepladsen; dér kommer man, ca. en time før man skal flyve, og tager af sted igen ca. en time efter, så det er ikke meget, man ser til hinanden dér. Nej, det er på træningspladsen, at alle venskaberne bliver til.

En god idé

Den første dag efter indvejning og registrering blev der holdt et dommer-

Det danske hold, som erobrede tredjepladsen, ses her med deres helikoptere.

Fra venstre er det Michael Nyegaard, holdleder Kaj Kudsk, Kaj H. Nielsen og Henrik Rasmussen.



kursus eller nok nærmere en orientering, hvor vi også deltog, og det kom der faktisk noget positivt ud af. Dommerne fik opfrisket deres kundskaber, så de var godt rustede til konkurrencen; men det bedste var dog, at italienerne kom med en rigtig god idé, nemlig at vi skulle have et internationalt program til de piloter, som ikke flyver FAI, og vi blev enige om at lave et lidt lettere program, som leder hen mod FAI-programmet, og at vi skulle tænke det igennem og mødes igen på 3.-dagen efter sidste flyvning.

1. runde

Tirsdag den 6. august kl. 10.00 startede så konkurrencens første runde. I år var vi danskere så heldige, at ingen af os skulle lægge for. Vi var dog på pladsen hele dagen, for vi skulle jo holde øje med, om der var nogen, som skilte sig ud i forhold til sidst, da vi var sammen (i Polen).

Der var især en - Johan Hönle fra Tyskland. Han fløj meget bedre end sidst, og det ses også på hans placering. Jeg tror også, at han og så israeleren var dem, der fløj mest uden for konkurrencen. De fløj simpelthen hele tiden.

Efter 1. runde var resultatet, at Kaj H. Nielsen var nr. 12, Henrik Rasmussen nr. 16 og Michael Nyegaard nr. 20.

2. runde

blev fløjet om onsdagen. Vejret var uændret, og flyvningen forløb gnidningsløst.

Efter denne runde var der byttet en del rundt, så Michael Nyegaard var kommet op som nr. 8, Kaj H. Nielsen var nr. 14 og Henrik Rasmussen nr. 24.

3. runde

Nu begyndte det at blive spændende ikke blot for landsholdet - vi havde en



Det svenske hold, som slog os lige på stregen - med kun 6,33 point.

hård kamp med svenskerne om 2. og 3.-pladserne - men også individuelt. Alle stræber naturligvis efter en finaleplads, og det ville jo også give gode point til landsholdet.

Alle tre piloter gjorde det godt i denne runde: Kaj H. Nielsen lå på en delt 5. plads, Michael Nyegaard var nr. 7 og Henrik Rasmussen nr. 18, og i den samlede placering inden finalen var stillingen den, at Michael Nyegaard var nr. 6, Kaj H. Nielsen nr. 10 og Henrik Rasmussen nr. 18. Vi havde dermed fået to mand med i finalen, som udkæmpes mellem de 10 bedste - flot resultat.

Også andet end flyvning

Om aftenene var der grill party på stranden, og i forbindelse med det blev der udkæmpet forskellige konkurrencer, f.eks beach-volley og et spil, hvor to

hold skulle kaste kæppe for at vælte modpartens kegler. Der var vild jubel, når der blev skudt forbi, og dommerne måtte holde for hver aften - alle ville gerne slå dem.

Der blev gjort meget for, at vi skulle føle os godt tilpas - både i og uden for konkurrencen.

Det var jo klart, at finalisterne skulle bruge reservedagen til at trimme og pudse manøvrer af; men der var også arrangeret noget for dem, der var færdige med at flyve.

Alle piloter - også dem, der var i finalen - holdledere, dommere og jury deltog derfor i en rokonkurrence på søen bag hotellet. Der kunne vi klare os. Svenskerne og danskerne imod hinanden. Og hvem vandt; det gjorde danskerne - endda med flere båd længder, og da der ikke var nogen danskere til



T.v. er Kaj Nielsen i startboksen, og herunder gælder det så på hoverbanen.



Den tekniske side af Europamesterskabet

Pilot	Land	Helikopter	Vægt	Type	Motor	Karb.	Gløder	Pipe
Hans Emmenegger	CH	Futura contest	5	Zenit 2	Picco SC61H	Picco	Enya 6	Hatori
Petr Novotny	Cz.R	Futara Youngb.	5.15	Træner	OS61SX-H	OS	OS 8	Hatori
Efraim Kastiel	Isr.	X-Cell PRO	4.9	Træner	OSSFR-H	OS	Enya 3	?
Stephan Meier	CH	Meier Narrow	5	Narrow	OS61SX	OS	Rossi 5	Hatori
Robert Schornst.	A	Futura Youngb.	5	Træner	OS61SX	OS	OS 8	Hatori
Mark Tilbury	GB	X-Cell PRO	4.8	Træner	OS61SX-H	OS	Enya 3	Hatori
Jan Sperling	D	Futura	5.3	Træner	OS61SX	OS60B	OS 8	Hatori
Francis Auman	B	Hirobo Eagle	4.8	Træner	OS61SX	BB	Enya 3	Hatori
Stamislav Dvorak	Cz.R	Kyosho 30 sr-x	3	Træner	OS32SX-H	OS	OS 8	Power P
Len Mount	GB	Futura Youngb.	5.2	Zenit 2	OS61SX	OS	Enya 3	Hatori
Hans Rörg Rössner	D	Benda Genesis	5	Defiance	OS61RX	OS60B	OS A3	Hatori
Lars Bexander	S	Sitar Speedy	5.4	Speedy	Webra VM	Promix	Enya	Hatori
Piotr Jaworski	P	Futura	5.3	Royal	?	?	?	?
Jehan J. Filatriau	F	Hirobo Eagle	4.9	Træner	OS61SX-H	OS	OS 8	Hatori
Sergio Tondini	I	Futaba	5.2	Home M.	Novarossi	Novaros.	Enya 3	Hatori
Guy Vanderschelden	B	Vario	5.2	Contessa	Rossi	Rossi	Rossi 6	Rossi
Jyki Lehtinen	SF	JR Superior	4.9	Træner	Y.S.	Y.S.	Enya 3	KBS HN
Pascal Lyautey	F	Futura	5.1	Zenit 2	Novarossi	Novaros.	Enya	Hatori
Jacek Witalinski	P	Vario Sky Fox	?	Træner	Webra	OS Max	?	Hatori
Björn Kristiansen	N	Hirobo Tsurugi	4.6	Træner	OS61SX	OS60B	OS 8	?
Franz Brennsteiner	A	Sitar Speedy	5.7	Speedy	Webra	Webra	Webra 3	Hatori
Allistair Newmann	GB	X-Cell PRO	4.8	Træner	OS61SX	OS	Enya 3	Hatori
Chris Georgiades	Cyp.	Vario Sky Fox	5.3	Flash	Webra 61RHM	Promix	Enya 3	Vario
Daniele Graber	CH	Futura Youngbl.	4.8	Træner	Novarossi	Novarossi	Enya 4	Hatori
Michael Nyegaard	DK	Homemade	5.2	Jessi	Rossi 61	OS	Enya 3	Hatori
Kari Porokka	SF	X-Cell 60	4.55	Træner	OS61RF-H	OS60B	Enya 3	U-Pipe
Fabio Livi	I	X-Cell PRO	4.4	Træner	OS61SX	OS60B	Enya 3	Hatori
Alan Leblay	F	X-Cell PRO	4.8	Træner	OS61SX	OS	Enya 6	Hatori
Karel Vorel	Cz. R.	Kyosho 30 SR-X	3	Træner	OS32SX-H	OS	OS 8	Power P.
Josef Brennsteiner	A	Sitar Speedy	5.6	Speedy	Webra 61	Webra	Webra 3	Hatori
Henrik Nelsson	S	Futura Youngbl.	5.2	Træner	OS61RX	?	Enya 3	Zimmerm.
Stefano Lucchi	I	Hirobo Eagle	4	SAB Mozomi	OS61SX-H	OS60B	Enya 3	Hatori
Jyrki Hurnasti	SF	X-Cell PRO	4.9	Træner	OS61SX	OS60B	Enya 3	Hatori
Stefan Johansson	S	Futura	5	Royal	OS61SX	OS60B	FP5	Hatori
Henrik Rasmussen	DK	HR Homemade	5.2	Royal	Rossi ABC	Rossi	Enya 5	Hatori
Johan Hönle	D	Futura Youngbl.	4	Træner	Novarossi	Novarossi	OS A3	Novarossi
Patrick Kessler	CH	Futura	5	Træner	OS61SX	Webra	K+B	Hatori
Kees Verplanke	NL	Pro-Drive	?	Own Des.	Novarossi	OS	Enya	Hatori
Kaj H. Nielsen	DK	Nielsen SCS-96	5	ACS-96	OS61SX	Tec 1000	Enya 3	Hatori

at heppe på os, fik vi hjælp af nordmændene. Også dommere og jury skulle kæmpe mod hinanden, og her vandt dommerne stort. Juryen drev rundt på må og få i søen - roning var ikke deres stærke side.

Det var et fornøjeligt indslag. Ingen tog hensyn til, at sko og strømper blev våde. Her gjaldt det kun om at komme først. Englænderne brugte »ufine« me-

toder, idet de fyldte en hel masse kampesten i modstanderens båd, men det hele var jo kun for sjov, og det blev da også til straf for englænderne selv, da stenene blev brugt til at kaste efter dem, når de kom for tæt på deres modstandere - englænderne tabte.

Efter frokost kørte Michael og Kaj H. til træningspladsen for at lave de sidste trimninger.

Fra ro-konkurrencen mellem Danmark og Sverige. Danmark er klart i spidsen.



Nye flyveprogrammer

Vi andre brugte eftermiddagen til at holde CIAM-møde og til at lægge sidste hånd på det nye FAI-A og FAI-B program, som træder i kraft den 1. januar 1997.

Efter CIAM-mødet gik vi så i gang med det nye europæiske F3C Sport program. Det gik let. Alle var enige om, hvordan det skulle være, og vi valgte de manøvrer ud, som minder om det nye FAI-A program. Efter mødet gik to dommere - en italiener og en svensker - i gang med at lave beskrivelser til manøvrerne, og dagen efter - mellem de to finalerunder - blev det præsenteret og prøvelfløj, og alle fra de 16 lande, der deltog, blev enige om, at det ville vi tage med os hjem. Så fra den 1. januar 1997 er de lande, der er med i samarbejdet, klar til at flyve det nye program, og som en følge af det vil der blive lavet et EUROPA CUP, som skal holdes rundt i de 16 lande - også i Danmark. Planen er ikke lavet endnu, men Østrig tager det første.

Tilbage til EM

Lørdag den 10. august kl. 10.00 gjaldt det så første finalerunde, og da der jo kun var 10, der skulle flyve, blev den afviklet inden frokost.

Daniele Graber havde sikret sig de

Olie	%	Nitro	Omdr. H/A	Rotorbl.	Vægt	Haler Bl.	Radio	Servo	Gyro
Carbulin	16	5.5	1450/1850	TG	210	SAB	Futaba FC 28	Futaba	Futaba
Synth.	22	15	1300/1800	Graber	198	MS COMP.	Futaba FC 28	9202	Piezo JR 2000
?	?	30	1780/1800	NHP	-	NHP	Futaba	9202	Futaba
Carbulin	16	0	1400/1700	Sitar	210	Sitar	Graupner MC 20	4421	Piezo JR 2000
Technof.	14	12	1500/1850	NHP	180	NHP	Futaba 1024PZ	9202	Piezo G501
Klots	18	30	1450/1800	NHP	210	NHP	Futaba 1024ZAP	9202/9203	Piezo G501
Synth Gl.	17	0	1450/1750	TG	205	MS COMP.	Graupner MC 20	4421/4451	Piezo JR 3000
Purpel	12	5	-	Sitar	200	NHP	Futaba FC 28	9202	Piezo G501
Synthe.	22	15	1700/2400	MS 3D	96	MS COMP.	Futaba FC 28	3001	Piezo ACT
Klots	18	30	1500/1750	LM S/S	210	NHP	JR PCM 10SX	4000/4231	Piezo JR 3000
Carbulin	14	5	1450/1850	CR	200	Homemade	Graupner MC 20	4451/4835	Piezo JR 3000
Aerosynt	18	0	1350/1380	Sitar	200	Sitar	Futaba FC 28	9202	Piezo G501
?	?	?	-	-	-	-	-	-	-
Super Gl.	?	10	1300/1700	Airtec	190	NHP	Futaba FC 28	9202	Piezo G501
Klots	18	15	1200/1800	Robbe AS	200	Robbe	Futaba FC 28	9201	Fut. G153BB
Purple	12	5	1500/1800	Vario	200	Vario	Futaba FC 28	9202	Piezo G501
Synth	?	30	1350/1780	JR JRG	190	JR	JR PCM 10SX	4000/4231	Piezo JR 1000
Synth G.	16	1	1240/1900	Robbe	200	GBZ	Futaba FC 28	9202/9203	Piezo G501
?	?	?	-	-	-	-	Futaba FC 28	-	-
?	?	?	-	HI Prod.	185	NHP	Futaba FC 28	Sanwa	Piezo G501
?	?	?	1500/1800	Sitar	200	Sitar	Graupner MC 20	4421	Piezo JR 2000
Klots	18	30	1450/1800	NHP	210	NHP	Futaba FF8	9203/9201	Piezo G501
Synth	20	30	1350/1800	Vario	210	Vario	Graupner MC 20	4021	Piezo JR 2000
Carbulin	15	10	1400/1800	SAB	205	Carbon	Futaba FC 28	9202	Piezo G501
Aerosynth	20	5	1450/1740	TG	205	NHP	Futaba FC 28	9202	Piezo JR 2000
Aerosynth	20	30	1500/1700	X-Cell	200	NHP	Futaba T8 UP	9201/9203	Piezo G501
Klots	23	30	1400/1800	SAB	190	SAB	Futaba 1024Z	9292	Piezo G501
Carbulin	16	10	-	Pro Wood	200	NHP	Futaba FC 28	9203	Piezo JR 2000
Synth	22	15	1700/2400	MS 3D	96	MS COMP.	Futaba FC 28	3001	Piezo ACT
?	?	?	1500/1800	Sitar	200	Sitar	Graupner MC 20	4421	Piezo JR 2000
Molsyn	15	15	1600/1850	TG	175	NHP	Futaba FC 28	9202/9203	Piezo G501
Klots	23	35	1375/1650	SAB	190	SAB	Futaba 1044ZH	9292	Piezo G501
Klots	20	30	1440/1750	X-Cell	185	X-Cell	JR PCM 10SX	4000/4131	Piezo JR 1000
Aerosynth	18	10	1450/1850	TG	210	NHP	Futaba FC 28	9201	Piezo G501
Aerosynth	18	5	1450/1900	TG	190	TG	Futaba FC 28	9202	Piezo JR 1000
?	14	10	1480/1800	TG	200	TG	Futaba FC 28	9202/9203	Piezo G501
Carbulin	16	0	1500/1800	Sitar	215	SAB	Futaba 1024Z	9203/9202	Piezo G501
SS 20	12	5	1400/1950	Sitar	205	Carbon	Futaba 1024Z	9203	Piezo G501
Synth G.	18	10	1440/1740	TG	205	Sitar	Futaba 1024ZH	4000/9202	Piezo G501

1000 point. Kaj H. Nielsen lå på en syvendeplads med 894,74 point lige foran Michael Nyegaard, der opnåede 885,17 point.

Så manglede kun finalens sidste runde. Da Hans Jörg Rössner og Danielle Graber begge havde fået to runder

med 1000 point, var der spænding lige til det sidste, og for at gøre det rigtig spændende fløj Hans Jörg sidst af alle, så han havde det hårdt, til han så dommersedlerne. Men som det fremgår af resultatlisten, blev det ham, der vandt.

Det endelige resultat:

1. Hans Jörg Rössler
Tyskland 3000,00 p
2. Danielle Graber
Svejs 2988,45 p
3. Johan Hönle
Tyskland 2820,35 p

Nr. 1 blev Hans Jörg Rössner, nr. 2 Danielle Graber og nr. 3 Johan Hönle.



Holdkonkurrencen blev vundet af Tyskland med Sverige på andenpladsen og Danmark på tredjepladsen.



4. Jan Sperling Tyskland	2765,43 p
5. Efraim Kastiel Israel	2744,60 p
6. Patrik Kessler Svejts	2697,28 p
7. Stefano Lucchi Italien	2661,49 p
8. Michael Nyegaard Danmark	2654,95 p
9. Kaj H. Nielsen Danmark	2642,69 p
10. Lars Bexander Sverige	2615,59 p
18. Henrik Rasmussen Danmark	1612,09 p

Der var i alt 39 deltagere.

Holdmesterskabet:

1. Tyskland	5706,26 p
2. Sverige	5136,15 p
3. Danmark	5129,82 p
4. Italien	5050,04 p
5. Svejts	4918,42 p

6. England	4911,96 p
7. Østrig	4892,82 p
8. Frankrig	4705,19 p
9. Finland	4197,95 p
10. Belgien	2978,46 p
11. Tjekkiet	1919,46 p
12. Israel	1804,41 p
13. Holland	1680,17 p
14. Norge	1525,68 p
15. Cypern	1445,42 p
16. Polen	861,64 p

Afslutning

Ved afslutningsceremonien lørdag eftermiddag blev alle landsholdene stillet op ved deres flag i en halvcirkel omkring sejrsskamlen.

Der blev underholdt med lokal folkemusik og sunget og danset af mange af dem, der havde hjulpet til under hele stævnet.

Medaljer og blomster blev overrakt på pladsen, mens pokalerne skulle vente til afslutningsmiddagen.

VM i elektroflyvning

Tjekkiet havde i år påtaget sig ansvaret for at arrangere VM i F5B og F5D. Benesov Sporting Airfield dannede de fysiske rammer for konkurrencerne. Arrangementet fandt sted fra den 14. til den 24. august.

Forud for det danske holds deltagelse lå 2 års forberedelser, kulminerende med deltagelse i 3 tyske og et svensk stævne i månederne op til VM. De tre danske deltagere var Keld Ørum Jensen, Hans Hansen og Jan Abel samt hjælper Jørgen Nielsen.

Processing

Efter afslutningen på Electric Flight

Festival var det tid for den officielle processing, hvor det danske team var det første til at blive målt og vejjet. Hver pilot må medbringe 2 komplette modeller. Under processingen viste det sig, at vi skulle have medbragt FAI certifikater samt stickers til at sætte på modellerne. Heldigvis viste arrangørerne sig fra deres venlige side og fremskaffede de nødvendige papirer til os.

Efter at modellerne var målt og vejjet og sidst, men ikke mindst, at akkuerens vægt var konstateret under de magiske 1100 g, var Danmark klar til det officielle VM.

Officiel træning

Mandag var den officielle træningsdag

for begge FAI klasser. Hvert hold havde en halv time, hvor der var officials til at ringe under baneflyvningen.

Træningen forløb uden problemer, dog fik vi bekræftet tendensen fra vores flyvninger under Electric Flight Festival, at vores motortid er knap. Så mens vi fulgte de andre holds træning, blev der byttet og finpudset propeller i håb om, at det ville give os de sidste eftertragtede sekunders motortid.

Mandag aften var der officiel åbning, der var henlagt til et af Benesovs torve.

Modeller

Inden kommentarerne til selve flyvningen vil jeg beskrive modellerne samt flystilen.

For nu i al beskedenhed at starte med vores egne, så fløj vi alle med Surprise 4 og 5. Modellerne har en spændvidde på 172 cm (profil RG14) og vejer - afhængigt af motortype - mellem 2170 g og 2425 g, hvilket giver en planbelastning på mellem 66,3 g/dm² og 74,1 g/dm². Hans og Keld bruger begge HP 400 motor fra Plettenberg (460 g). Regulatorerne er henholdsvis en MCF43-110BO (60 g) fra Schulze og en Optomax 100 (50 g) fra Kontronik. Propellerne er RASA F5B no. 1 eller 3 (13x9,5 eller 13x10,5). Jeg fløj med en Bürstenlos fra Kontronik med et 3,7:1 gear samt en RASA 14x13 (vægt på motor/gear og regulator er 410 g).

Tendensen går i øjeblikket mod mindre modeller på ca. 160 cm i spændvidde, hvilket kan lade sig gøre pga. de væsentligt lettere »bürstenlo-

Et blik ud over torvet i Benesov, hvor åbningsceremonien fandt sted.

(Fotos: Jan Abel)



Sådan kan en »drivenhed« til en 27-celles model se ud. I dette tilfælde er motor, gear og regulator fra Kontronik, propellen fra RASA, mens batterierne (SANYO 1000 SCR) er matchede fra Team Orion.



De tyske pylonpiloter og deres hjælpere benyttede enhver ledig stund til at lufte deres mangfoldige speed 400 modeller. (Fotos: Jan Abel)

se« motorer. Amerikanerne + enkelte andre lande havde været heldige at få fat i motorer fra Aveox (som er hjemmehørende i USA!). Robbes ROVOX motorer blev anvendt af enkelte lande (disse motorer har praktisk talt været umulige at få i, uanset hvor i verden man bor. Man kan undre sig over de mange reklamer for dem, når et så stort firma som Robbe ikke engang kan levere dem!). Motorerne fra de to tyske firmaer Kontronik og Plettenberg var de mest anvendte, mens enkelte lande fløj med de tjekkisk-fremstillede MEGA motorer.

Næsten alle modeller er selvkonstruktioner, hvor enkelte af dem kan købes af piloterne eller af små firmaer. Vores Surprise er en af de få kommercielle modeller.

Flyvestil

I baneflyvningen drejer det sig om at flyve så mange ben som muligt. Tidligere steg alle, så der kunne flyves 6 eller 8 ben ad gangen. Så ændrede de fleste det til 4 ben ad gangen, men i år skulle det vise sig, at 2 ben pr. stigning er vejen til de mange ben.

Amerikanerne var de første, vi så praktisere denne nye stil. De steg mellem 2 og 3 sekunder og »skød« så deres model ind i banen på ryggen. Ved B-basen lavede de et halvt loop og fløj så tilbage til A-basen på traditionel vis, og det gentog de så en 16-17 gange! Det kan nok være, at der under træningen var nogle, der fik travlt med at lave om på deres flyvestil.

Problemet for mange var at få en propel med nok stigning, så modellen accelererede hurtigst muligt på de få sekunder, den var udenfor banen. Det lykkedes for mange, og verdensrekorden blev da også slået flere gange.

Flyvningen

Under VM blev der afviklet 7 runder over 4 dage. Vejret var noget nær perfekt med masser af sol og let vind. Temperaturerne lå sidst i tyverne.

Der blev under VM vist masser af spændende flyvning, hvor flere og flere præsterede at flyve 33-34 ben, enkelte endda 35-36 ben. For vores eget vedkommende fløj vi meget stabilt, Keld som bedste dansker mellem 27 og 29 ben, Hans mellem 25 og 28 ben og undertegnede mellem 26 og 28 ben. Hvad motortid i termikken angår samt præcisionslandingen, var det marginaler, der skilte os fra de andre.

Når man sammenligner dette VM's resultater med VM i Australien i 1994, hvor enkelte piloter fløj 28-29 ben, kan

man konstatere, at flere piloter fløj 33-36 ben, mens en bred gruppe fløj 27-31 ben. Der er simpelthen sket en enorm udvikling indenfor motorerne, og her skal det bemærkes, at udviklingen indenfor de »bürstenlose« motorer slet ikke er slut.

Lørdag var der sightseeing i Prag, og sidst på eftermiddagen var der officiel afslutning med præmieoverrækelse. Om aften var vi til festbanket med, hvad dertil hører.

Resultater i F5B

Individuelt:

1. Franz Weissgerber (GER)	4048
2. Florian Lang (GER)	3999
3. Urs Leodolter (SUI)	3972
18. Keld Ørum Jensen (DEN)	3614
24. Jan Abel (DEN)	3567
32. Hans Hansen (DEN)	3450

Hold:

1. Tyskland	11.996
2. USA	11.722
3. Østrig	11.424
6. Danmark	10.631
7. Sverige	10.613

Total: 17 deltagende nationer.

Total: 50 deltagere.

Til sidst skal der lyde en tak til vores sponsorer, der var med til at gøre denne tur mulig: DanTransport A/S, SAS, Studsgård Sejlmageri, FugeFix og Dansk SpecialTransport A/S.

Også tak til RC unionen, der medvirkede til at få økonomien til at hænge sammen.

På holdets vegne.
Jan Abel

Nordisk mesterskab F3B

23.-25. august 1996

De nordiske mesterskaber blev i år afviklet i Norge, nærmere betegnet på Cirrus RC-flyklubs bane ved Spydeberg, ca. 50 km sydøst for Oslo.

Det var også Cirrus, der stod for arrangementet.

Det danske hold bestod i år af John Rasmussen fra BMC, Jesper Jensen fra SMK og Jan Hansen fra SMK.

John fløj med sin Spark V, og Jesper og Jan fløj med Elipse 2V.

Vi skulle flyve fra fredag middag til søndag middag, så vi kørte fra Sønderborg torsdag eftermiddag efter arbejde, samlede John op på motorvejen og tog færgen over fra Frederikshavn til Göteborg. Kl. 3 om natten ankom vi til det kursuscenter i Spydeberg, hvor vi skulle bo.

Vi startede med at flyve i solskin om fredagen, og sådan blev det ved indtil lørdag middag, hvor skyerne trak kraf-

En glad og stolt tysk skolelærer og nu også verdensmester, Franz Weissgerber.





Det danske hold ved de nordiske mesterskaber i F3B, fra venstre John, Jan og Jesper.

Billedet er taget ved Oktober-festpokalflygen F3B i München; men påklædningen er den samme som i Norge: regntøj og gummistøvler.

tigt sammen, og det begyndte at buldre og brage. Det regnede ikke, selv om der lå tonstunge skyer over hovederne på os, indtil Jesper pludselig sagde, at nu fik han et par dråber, og ti sekunder efter stod det ned i stønger.

Og som nordmændene sagde, at når det regner i Norge, så regner det altså! Det holdt dog op igen efter cirka en times forløb, og vi begyndte atter at flyve. Der kom dog endnu et par kraftige byger, mens vi fløj, så det blev nødvendigt at holde et bræt over pilotens sender, for at den ikke skulle løbe fuld af vand.

Lørdag aften var der banket med det helt store madbord.

Senere på aftenen indkaldte den finske holdleder til et møde, hvor fremtiden for de nordiske mesterskaber i F3B blev diskuteret i et forum af holdledere og deltagere.

Der var enighed om, at der stadig bør afholdes NoM F3B hvert år og ikke - som det åbenbart ellers er blevet besluttet - kun hvert andet år.

Samtidig diskuteredes antal deltagere, og der blev til sidst enighed om, at hvert land burde kunne stille med 2 hold á 3 seniorer og 1 junior, hvor holdresultatet findes af de tre bedste på hvert hold.

Søndag fløj vi 5. runde færdig til middag, hvorefter der var præmieoverrækkelse og hjemrejse.

De andre hold

Svenskerne var som ventet gode, og de besatte da også de fire første pladser. Joakim Ståhl faldt ned i sin første termikflyvning pga. at han havde skiftet sin PCM modtager ud med en PPM og derefter skiftet tilbage til den gamle PCM igen. Det, der så sker, er, at han kun får skiftet modulation tilbage til 2 af 3 flyvestillingsprogrammer i sin Multiplex 3030 sender, som der switches mellem under flyvning, hvilket resulterer i, at da han switcher til speedstillingen, sender den pludselig i PPM, og modellen går i failsafe og styrter i jorden. Derfor til alle, der flyver med Multiplex 3010 og 3030: Pas på med det!

Det norske hold var i år et rent Cirrus-hold.

Finnerne havde i år to seniorer og to juniorer med, og de gav udtryk for, at der i Finland er et stærkt stigende antal F3B piloter.

Esterne var i år kun to piloter, som begge fløj den nye Tragi med V-hale.

Vi fandt ud af, at svenskerne fik god højde på ved at lave katapulten, lige før man når toppen, fordi trækket i linen da er størst.

En anden ting, som vi har luret på, og som svenskerne også praktiserede, er at dykke langt ned, inden man går ind i speedbanen og derefter flyve meget lige hen i benene i stedet for et mere kontinuerligt dyk i banen.

De to ting skal vi også have trænet nu.

F3B Team Schnitzel
John, Jesper og Jan

Resultaterne:

- | | |
|-------------------------------|-------------|
| 1. Dan Eriksen, Sverige | 11872 point |
| 2. Pasi Veisenen, Sverige | 11829 point |
| 3. Joakim Ståhl, Sverige | 11755 point |
| 4. Linus Kihlberg, Sverige | 11569 point |
| 5. Jan Hansen, Danmark | 11526 point |
| 6. Jesper Jensen, Danmark | 11477 point |
| 7. John Rasmussen, Danmark | 11040 point |
| 8. Arnfinn Lie, Norge | 10958 point |
| 9. Heikki Astikainen, Finland | 10955 point |
| 10. Bjørn Arild Haug, Norge | 10445 point |

Holdmesterskabet:

- | | |
|------------|-------------|
| 1. Sverige | 35456 point |
| 2. Danmark | 34043 point |
| 3. Norge | 31704 point |
| 4. Finland | 30505 point |
| 5. Estland | 19466 point |

2-meter DM 1996

Det lykkedes ikke, og det lykkedes igen!

Trods ihærdig indsats lykkedes det ikke at skrabe flere deltagere sammen, end der var ved sidste års DM, nemlig 12.

Der var kaldt til briefing kl. 11.00, lørdag d. 31. august. De fleste var mødt op kl. 10, og der blev fløjet en del »trimme-ture« i god, rolig luft, inden klokken slog 11. Da alle var blevet briefet, og vi var klar til at starte konkurrencen, passerede en kraftig byge, som var efterfulgt af en kraftig vind, der desværre viste sig at skulle vare resten af dagen.

Stævnets første havari indtraf allerede under en af »trimme-turene«, hvor Peder Kjærs krængerorsmodel led den kranke skæbne at knække halen efter at have ramt moder jord i en helt gal vinkel under en start. Årsagen viste sig at være et forstyrrende element. (Da vi ikke skal nævne navne, nævner vi ikke Børn Jørvad her!)

Hen på eftermiddagen blev vi enige om at aflyse dagens flyvninger, hvorefter størsteparten af de jyske deltagere valgte at tage hjem, mens en flok af de lokale og de sjællandske deltagere udøvede sande kulinariske mirakler med de indkøbte pølser på den varme grill med eksotiske krydderier som ketchup, sennep og ristede løg. Endog salat og dressing blev set under festlighederne, men der var dog ikke noget bestik til at indtage det med!

Søndag morgen mødtes alle igen kl. 9.00. Vejrguderne viste sig fra en betydeligt bedre side, og 1. runde kunne begynde.

Resultaterne blev via walkie-talkie indrapporteret til »kontrollårnet«, som indtastede dem på computer, og mellemresultaterne var klar, når deltagerne nåede ind til en kort pause mellem runderne.

Efter 1. runde stod det klart, at Jørgen Rasmussen fra MFK Woodstock lå i spidsen af feltet med nogle gode flyvninger. På 2.-pladsen lå Stig Christensen, den regerende danmarksmester fra Holbæk, kun 17 points bagud.

Da anden runde skulle starte, kunne vi registrere stævnets andet havari. Allan Bindeballe skulle lige se, om »dyret« kunne flyve endnu. Det kunne det, men under landing efter et håndkast knækkede øret på hans Blue Phoenix. Efter et hurtigt telefonopkald og en tur hjem til byggebrættet var Allan atter klar. - Det er sand kampånd!

Anden runde viste sig for de fleste at skulle være »droppenes runde«, idet der næppe før har været en tipskuppon med så mange krydser på! Vinden, som var blevet lovet aftagende, tog stadig til, hvilket gav svære vilkår under



Deltagerne i årets DM i 2-meter.

landingen. Stillingen efter runden fortalte stadig, at Jørgen Rasmussen var i spidsen; men nu var Jørgens forspring til Stig reduceret til 12 points.

Efter en kort afstemning om, hvorvidt 3. runde skulle gennemføres, var alle enige om, at nu skulle der flyves!

Jørgen lavede et par drop i 3. runde - det gjorde Stig ikke. Dermed **lykkedes det igen** for Stig at erobre pokalen som dansk mester i 2-meter.

Tillykke til Stig - han ka' bare det dér!

Fra Østjysk R/C Modelflyveklub vil vi sige tak til deltagerne og selvfølgelig også takke Avionic for det arbejde, de lagde i at få fremskaffet de nødvendige remedier og præmier til stævnet.

DM i Skala 1996

31. aug. - 1. sept.

Det var med spænding, at Årslev Modelflyveklub påtog sig opgaven med at afholde Danmarksmesterskabet i Skala for klasserne Populærskala, F4C og

Resultatliste:

1. Stig Christensen, Holbæk MfK.	5677
2. Jørgen Rasmussen, MfK Woodstock	5459
3. Jens Larsen, Østjysk R/C MfK.	4730
4. Peder Kjær, Brabrand MfK.	4572
5. Ole Blomseth, Hjørring MfK.	4506
6. Jens Peter Jensen, Borup Modelfl.	4250
7. Sven Erik Laursen, Østjysk R/C MfK.	4168
8. Laust Petersen, Østjysk R/C MfK.	4124
9. Bjørn Jørvad, Østjysk R/C MfK.	4113
10. Per Nymark, Gudenå MfK.	4011
11. Børge Thorup, Gudenå MfK.	3997
12. Allan Bindeballe, Østjysk R/C MfK.	3732

Som det blev udtalt af Bjørn Jørvad: »Vi er allesammen blandt de 12 bedste 2-meter piloter i Danmark - og det er jo sandt! - Eller hva'??

Jens Larsen

Stormodeller. Som de fleste ved, har interessen for deltagelse i denne konkurrence været ringe i de sidste par år. Dog havde Svendborg Modelflyveklub i 1995 afholdt DM i Populærskala med god deltagelse.

Da vi på nærmeste hold vidste, at skalastyringsgruppen havde gjort et stort arbejde for at fremme interessen,

blev vi imidlertid enige om at gøre forsøget og at gøre, hvad vi kunne, for at afvikle et godt DM i Skala.

Årslev Modelflyveklub er en lille klub med ca. 30 medlemmer. Vi har en fint beliggende flyveplads på 60 x 100 meter; men med de forholdsvis få medlemmer er der ikke midler til klubhus m.v. Derfor var vi nødt til at leje os frem til de nødvendige faciliteter for afholdelse af stævnet, og det gjorde vi ved simpelthen at leje det nærmeste forsamlingshus ca. 500 meter fra pladsen. Dermed var vi sikret tørvej, ordentlige faciliteter til den statiske bedømmelse, strøm og plads til lørdagens festligheder om aftenen.

Alle forberedelser var på plads i god tid, så vi ventede bare på tilmeldingerne fra piloterne. De lod vente på sig, og en overgang så det ud til, at vi ville blive nødt til at aflyse stævnet. Men i sidste øjeblik kom der gang i tilmeldingerne.

Det blev til 11 deltagere, fordelt med 6 i Populærskala, 4 i F4C og 1 i Stormodel.

Flyene spændte lige fra Piper L4 over Fokker til W.Ekstra 400. 4-takts motorer var de foretrukne; 2 modeller var udstyret med fantastisk godt dæmpede OS Gemeni motorer. Fokkeren fløj med 3 stk. OS F's 20. Alt i alt var der noget for øregangen; lidt mindre lyd kom der fra Leif Poulsens Saab Viggen, fordi det ikke lykkedes at få gang i turbinen, så vi måtte undvære den oplevelse.

Stævnet

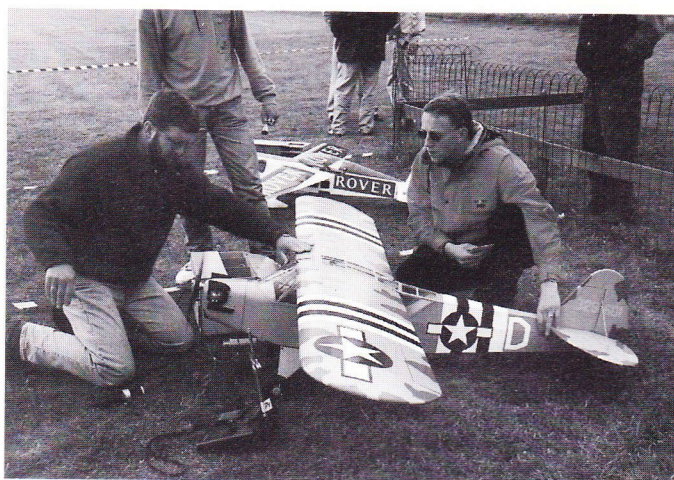
Lørdag morgen mødtes alle piloter i Allerup forsamlingshus, og efter en kort briefing gik dommerne i gang med den statiske bedømmelse i Populærskala. Vi håbede på at kunne komme i gang med flyvningen, lige så snart de første modeller var blevet bedømt - men vejrguderne holdt møde lørdag formiddag og bestemte sig for, at det skulle storme, lige så snart de første var klar til at flyve, og sådan var det resten af lørdagen.

Leo Eriksen med sin Fokker



(Fotos: Jørgen Kjærgård)

Ulrik Lützen mødte med 1/4 skala Piper L.4.



Første runde i Populærskala blev dog fløjet, men med alle odds imod sig. Trods vejret fik ingen af flyene skrammer; men kønt var det ikke at se på. Vindstødene lå nok mellem 10 og 15 m/sek., og flyvningen blev indstillet for resten af lørdagen.

Søndag blev der startet kl. 8.00 med briefing. Vejret var blevet noget bedre - nu blæste der kun en »god« vind på 5-10 m/sek., så DM blev afviklet med 3 runder i hver klasse.

Resultaterne:

Populærskala

1. Ulrik Lützen med Piper L.4 785 p.
2. Kim Broholm med W.Ekstra 735 p.
3. Erik Fredskilde med Twin Otter 708 p.

F4C

1. Per Mikkelsen med Space Walker 3180,18 p.
2. Finn Rasmussen med KZ VII 3131,76 p.
3. Leo Eriksen med Fokker 3051,56 p.



Lodtrækningspræmier

PITCH Skala havde sponsoreret lodtrækningspræmien - en Mosquito. Det var en præmie, som alle gerne ville have fingre i, så spændingen var stor. Der blev lavet 11 lodder, dvs. 10 nitter og en Mosquito.

Mosquitoen blev vundet af Ulrik Lützen.

Præmier i øvrigt

Å.M.F. havde i god tid forinden bedt de fleste hobbyhandlere om at sponsere præmier, og vi har god grund til at sige tak for den positive måde, vores anmodning blev imødekommet på.

Fra Witzel Hobby mødte Poul Erik Witzel op i egen høje person med poserne fyldte med fine præmier, lige fra byggesæt til pilotfigurer. Og også fra Avionic, Silver Star og Hobby World var der skænket fine præmier.

Det er jo ligesom om, at der hører præmier med ved konkurrencer, så vi håber, at der også fremover vil være flinke hobbyhandlere, som vil sponserre.

At deltage i Skala-konkurrence

Vi håber, at med dette års DM er udviklingen vendt inden for Skala. Med indførelsen af Populærskala skulle det være muligt for de fleste Skala-flyvere at deltage i konkurrencen med en relativt beskedent indsats i en kammeratlig atmosfære.

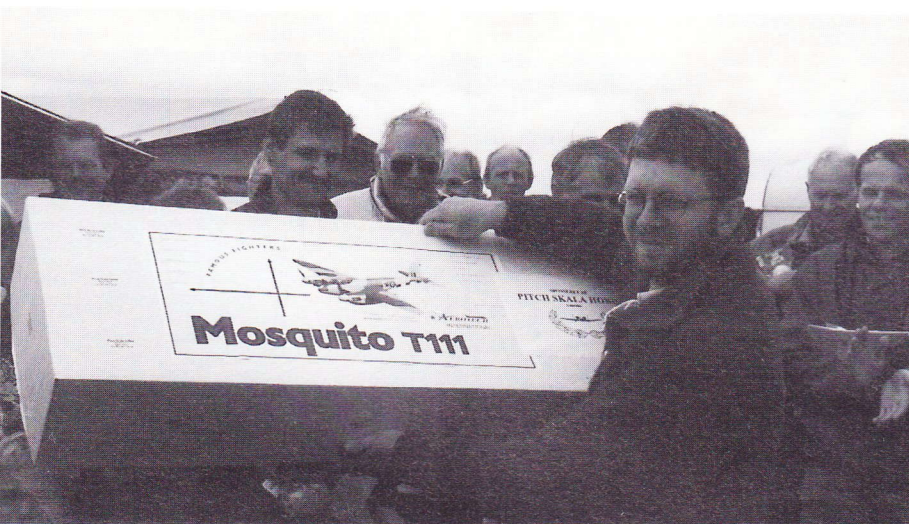
Vi ved, at Skala-styringsgruppen som en indsats for fortsat udvikling barsler med en trænings-weekend i 1997, hvor der vil være hjælp at hente, både omkring flyvningen og m.h.t. det statistiske.

ÅMF takker de deltagende piloter, gæster og dommere for en god weekend.

Ulrik Lützen,
stævnerereferent

Til venstre ses det overdådige præmiebord, og herunder er det den heldige og glade vinder af lodtrækningspræmien, Ulrik Lützen.

(Foto: Jørgen Kjærgård)



Elektro-konkurrencer i Frederikshavn

7.-8. september

Der blev dystet i klasserne 10/27 celler samt populærklassen.

Vejret viste sig fra sin pæne side med masser af sol og let vind. Fremmødet var pænt, og der blev dagen igennem vist masser af god flyvning.

På grund af vejrudsigten for søndag samt det faktum, at flere piloter ikke havde mulighed for at flyve med på 2.-dagen, blev alle runder i der tre klasser fløjet om lørdagen. Selv om programmet dermed blev lidt stramt, var der stadigvæk lejlighed til at udveksle erfaringer og gode historier samt til at berette om oplevelserne ved VM i Tjekkiot. Mange piloter fra naboklubberne lagde vejen forbi Frederikshavn for at se elektro-flyvning, når den er bedst.

Søndag blev vejrsmæssigt knap så slem som forventet, og flere piloter valgte trods den friske vind at lufte flere forskellige modeller. Bl.a. blev der gennemført flere prøveflyvninger efter de nye regler, der træder i kraft fra årsskiftet for 10/27 celled klassen (se »Nyt fra El-styringsgruppen«), og at dømme efter resultaterne bliver det bestemt ikke mindre spændende.

På gensyn i Frederikshavn til næste år.

Jan Abel

Resultaterne:

Populær

- | | |
|-----------------------|------|
| 1. Keld Ørum Jensen | 2000 |
| 2. Svend Hjermitsev | 1994 |
| 3. Christian Gravesen | 1958 |
| 4. Hans Hansen | 1907 |
| 5. Jens Winther | 1888 |
| 6. Jørgen Nielsen | 1875 |
| 7. Jeppe Garde | 1762 |
| 8. Bo Gundarsen | 756 |

10 celler

- | | |
|-----------------------|------|
| 1. Keld Ørum Jensen | 1084 |
| 2. Jeppe Garde | 1001 |
| 3. Svend Hjermitsev | 1000 |
| 4. Jørgen Nielsen | 971 |
| 5. Jens Winther | 947 |
| 6. Christian Gravesen | 936 |

Max antal ben fløjet af Keld: 23.

27 celler

- | | |
|---------------------|------|
| 1. Jan Abel | 1200 |
| 2. Keld Ørum Jensen | 1196 |
| 3. Hans Hansen | 1141 |

Max antal ben fløjet af Keld og Jan: 28.

Vario Cup 1996

I forbindelse med Vario Cup blev der lørdag den 7. september startet på noget helt nyt: I Rotordisc'ens Helikopter Klub (der blev stiftet den 1. januar 1996 og er for alle, der flyver helikopter og har lyst til at komme videre) blev der aflagt prøve til 1. grad. Det er den grad, der gør aspiranter til medlemmer af klubben.

Der mødte 16 velforberedte piloter op, og alle bestod. De fik overrakt et klub-certifikat og en orientering om manøvrerne til 2. grad, så de kunne gå hjem og træne.

Vejret var lidt blæsende, så nogle få var betænkelige, men det gik fint for alle.

Noget andet helt nyt var, at de ringede fra fjernsynet for at høre, om de måtte komme og lave en optagelse. Det plejer at være omvendt, at vi skal bede dem om at komme. Men det gik fint, og de var på pladsen hele eftermiddagen. Efter 1. grads-prøverne blev Vario-banen stillet op, så de, der havde lyst, kunne træne til om søndagen.

Selve Vario Cup

blev afviklet i det mest pragtfulde vejr,



Deltagerne i Vario Cup.

man kan ønske sig - fuldstændig stille, så alle kunne gå på banen og gennemføre. Vi må dog lade tyskerne, at de er skrappe til den bane - den korteste tid fik Jens Bieberitz, og den var på 51 sekunder, mens den længste tid var 390 sekunder; så der var stor spredning.

Der var gæster så langt væk fra som fra Berlin.

I middagspausen var der fri flyvning, hvor der blev fløjet ryg-, kunst- og 3D-flyvning, så der var virkelig noget at se på.

Afslutning og præmieoverrækkelse var kl. 14.30, men mange valgte at blive for at flyve videre i det gode vejr.

Benthe Nielsen

Resultatliste

1. Jens Bieberitz	14. Rasmus Larsen
2. Sebastian Pech	15. Ulrich Prokop
3. Rolf Jänchen	16. Benthe Nielsen
4. Dennis Schaak	17. Vagn Laursen
5. Søren Jørgensen	18. Frank Prokop
6. Stephan Wiese	19. C. Abildgaard
7. Alex Kjeldsen	20. S. Plougstrup
8. Thomas Wiese	21. Frederik Beck
9. S. Østergaard	22. Erling Jensen
10. Kaj H. Nielsen	23. Ruben Madsen
11. Lars Jensen	24. Per Mikkelsen
12. Arne Jensen	25. M. Jørgensen
13. Michael Zeiser	26. Lutz Brahm

Nordjysk Pokal Cup

den 14. september hos Sæby Modelflyveklub

Det var en mørk og regnfuld septembormorgen netop en uge efter, at det gode sommervejr var begyndt at ligne efterår.

Vi skulle afvikle Nordjysk Pokal Cup for første gang i Sæby. Og så var vejret ad Pommeren til.

Da vi mødtes på flyvepladsen sidst på formiddagen, foregik prøveflyvningerne i regnvejr. Det lovede ikke godt. Nå ja, men vi skulle jo også lige byde velkommen og holde briefing. Endelig kunne vi så fortære 5-10 kg pølser, og så kunne det jo være, at regnen havde fundet andre at drille.

Pokalkampens bedste piloter, fra venstre Svend Hjeremitslev, Kaj Pedersen og Thomas Larsen.



Dagens store overraskelse var imidlertid, at hele 12 piloter - fordelt på klubberne Brønderslev, Skagen, Sandmosen og Sæby - havde tilmeldt sig. Det er imponerende på de her kanter, når det drejer sig om en Pokal Cup, som indeholder forskellige »fly for fun«-discipliner.

Klubberne Brønderslev, Sandmosen og Sæby stillede med minimum tre piloter og kunne således deltage i holdkonkurrencen.

Nordjysk Pokal Cup består af seks forskellige discipliner: spin, propelrace, touch and go, flamingorace, rousps og limbo. Der er præmier til de tre bedste hold og de tre bedste piloter.

Da vi begyndte konkurrencen lidt over middag, havde regnvejret forladt os, og et dejligt lunt og let overskyet vejr havde erstattet det - jubiiii!

Det vindende hold bestod af fra venstre Jacob Jensen, Jesper Barkholt og Thomas Larsen.



Det blev en pragtfuld eftermiddag, hvor vi alle gav, hvad vi havde i os til stor fare for vore flyvemaskiner. Det er underligt, så dumdristig man bliver, når stopuret er startet. Det man normalt synes går ganske let, lykkes pludselig ikke. Tag f.eks. flamingorace, som man plejer at klare rimeligt. Men når fire stænger skal klippes på 60 sek., er det pludselig en anden sag.

Da dagen var omme, og præmierne blev overrakt, var alle enige om, at det var en oplevelse, som alle burde have været med i. Derfor en opfordring til alle klubberne i Vendsyssel til at deltage i Nordjysk Pokal Cup i Hjørring næste år.

Det er ski' sjovt!

Scoringlisten blev følgende:

1. Svend Hjeremitslev, Skagen	1065 p.
2. Thomas Larsen, Sæby	1020 -
3. Kaj Pedersen, Sandmosen	955 -
4. Jesper Barkholt, Sæby	935 -
5. Søren Jakobsen, Brønderslev	800 -
6. Stig Elversøe, Sæby	795 -
7. Jacob Jensen, Sæby	690 -
8. Jesper Jeppesen, Sandmosen	680 -
9. Johnny Kristiansen, Sæby	610 -
10. Erik Myhlendorph, Sandmosen	270 -
11. Finn Thomsen, Brønderslev	udg.
12. John Christensen, Brønderslev	udg.

Holdkonkurrencen:

1. Sæby Modelflyveklub	2645 p.
2. Sandmosen Modelflyveklub	1905 -
3. Brønderslev Modelflyveklub	890 -

*Stig Elversøe,
Sæby Modelflyveklub*



DM i helikopterflyvning

12.-13. oktober

Dette års Danmarksmesterskaber i helikopterflyvning blev afholdt på Midtjysk Model Flyveklubs plads ved Herning.

Allerede torsdag aften om de første, og i alt 22 piloter tilmeldte sig til stævnet. Det oversteg alle forventninger med så mange deltagere, der fordelte sig således:

FAI 5 deltagere

Sport 11 -

Populær 6 -

Der var 12 fra Jylland, 5 fra Fyn og 6 fra Sjælland.

Lørdag kl. 10 var der velkomst og briefing, og derefter blev der både lørdag og søndag fløjet 2 runder i alle klasser, så der var meget arbejde med pointberegning. Dette gik noget trægt

om lørdagen, men om søndagen kom en bærbar PC og en ekspert på området, og så blev det noget ganske andet.

Om lørdagen var vejret meget blæsende, men tørt. Om søndagen var det meget flot flyvevejr - næsten for stille, sagde en deltager, der må gerne være bare »lidt vind (vanskeligt - ikke!). Konkurrencen var hård, ja næsten nervepirrende i alle klasser. Intet var afgjort før sidste flyvning.

Søndag kl. 17.00 var det så tid til at offentliggøre de mange tal og resultater, der var som følger:

FAI

1. præmie + vandrepokal
2. -
3. -

Michael Nyegaard
Kai H. Nielsen
Søren Østergaard

Sport

1. præmie + vandrepokal
2. -
3. -

Søren Jørgensen
Jesper S. Pedersen
Alex Kjeldsen

Populær

1. præmie + vandrepokal
2. -
3. -

Benthe Nielsen
Claus Abildgaard
Frederik Beck

Desuden fik K.H. Nielsen overrakt en vandrepokal fra tidligere. Denne pokal var egentlig evigt vandrende. Men med sit navn på den 10 gange fik K.H. Nielsen den velfortjent til ejendom.

Hele stævnet forløb godt og glidende og helt uden uheld. Det fortæller en hel del om den høje kvalitet af materiel og mandskab. Der blev gjort meget for at hygge om deltagerne med en »mand« i køkkenet hele tiden.

MMF takker for god sportsånd og orden under stævnet.



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

Ved indmeldelse skal der altid betales et fuldt årskontingent. Indmeldelsesgebyr er 25,-

Medlemmer, som indmeldes i årets sidste halvdel, vil automatisk få overskydende beløb refunderet i næste års kontingentopkrævning.

Bestyrelse:

Klaus Egeberg,
Dragsholm MFK., formand.
Tlf. + Fax: 59 32 71 40.
Arild Larsen, Mf. Århus, næstformand,
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. + Fax: 43 45 17 44

Styringsgrupper:

Kunstflyvning:

Tom Jakobsen
Taastrup Vænge 55, 1.mf.,
2630 Taastrup
tlf. 42 52 45 52

Svævemodeller:

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

Skalamodeller:

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

Helikoptermodeller:

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

Hobbyudvalget:

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

Flyveplads-udvalget:

Erik Nymark
Bakken 23, Fynshav
6440 Augustenborg
tlf. 74 47 45 47

Frekvenskonsulent:

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

Salgsafdeling:

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

RC-unionens sekretariat:

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

Orientering fra RC-Unionen

Husk kontingentet!

Kontingentet for året 1997 forfalder til betaling i december måned 1996.

Såfremt du stadig ønsker medlemskab af RC-unionen, er det en nødvendighed at betale senest på forfaldsdagen, idet du ellers ikke er ansvarsforsikret efter den 31/12 1996. Dette har specielt betydning for stormodel-piloterne, da det er ulovligt at flyve med radiostyrede fly over 7 kg uden RC-unionens udvidede forsikring.

Hvis du af en eller anden grund ikke længere ønsker at være medlem, så vær rar at give besked til sekretariatet. Derved undgår du unødvendige rykkerskrivelser, og vi slipper for unødigt arbejde.

RC-unionens nye love

kommer i revideret form i Modelflyve Nyt nr. 1/97.

Nye adresser

To klubber har ændret kontaktadresse:

Københavns Fjernstyringsklub

Carsten Skamris, Maglekæret 34 D,
2680 Solrød Strand. Tlf. 53 14 38 77.

COMET

Gert Selmer Jensen, Løvetandsvej 20,
2.th., 2700 Brønshøj. Tlf. 38 60 02 68.

A-certifikater

- 1317 Lars Holgersen Jensen, Kolding RC
- 1318 Paul Tang-Andersen, Kolding RC
- 1319 Per T. Jensen, Kolding RC
- 1320 Søren Jørgensen, Sandmose MfK.
- 1321 Bjarne Pedersen, AMC
- 1322 Jes Marquard Christensen, AMC
- 1323 Leif Øster
- 1324 Jens Christensen, Skive MfK.
- 1325 Ib Jensen, MFA
- 1326 Bjørn Rasmussen, Svendborg MfK.
- 1327 Jørgen Kjærgaard, Årslev MfK.
- 1328 Jan Hansen, Årslev MfK.

RSD-diplomer

A-diplom

Morten Holm, Esbjerg MfK.

B-diplom

Morten Holm, Esbjerg MfK.
Ulrich Reichmann, Sønderborg MfK.

S-certifikater

042 Morten Holm, Esbjerg MfK.

Løst og fast

Fra næste nr. vil vi have en fast lille rubrik under orientering fra RC-unionen, hvor vi vil fortælle om, hvad der er sket af stort og småt i sekretariatet.

Det kan f.eks. være, hvor mange medlemmer er vi? (pr. 31/10-96 er vi 2.845), og det kan være, hvor mange der er indmeldt siden sidst, og hvor mange der er udmeldt? Der kan også blive fortalt om eventuelle forsikringsskader (ingen indtil nu i år - bare flot).

Og i øvrigt vil vi meddele, hvornår kluborientering udsendes. Senest er der udsendt en kluborientering i november 1996.

Orientering fra Helikoptergruppen

Resultater fra DM

MfK den 12.-13. oktober

FAI

- 1. Michael Nyegaard 3000,0 point
- 2. Kaj H. Nielsen 2878,2 point
- 3. Søren Østergaard 2787,2 point
- 4. Lars Jensen 2726,2 point
- 5. Stephan Wiese 2428,3 point

Sport

- 1. Søren Jørgensen 3000,0 point
- 2. Jesper S. Petersen 2935,5 point
- 3. Alex Kjeldsen 2787,5 point
- 4. Thomas Wiese 24,64 point
- 5. Rasmus Larsen 2419,5 point
- 6. Arne Jensen 2366,5 point
- 7. Ole Skov Hansen 2215,0 point
- 8. Svend Plougstrup 1911,0 point
- 9. Troels Lund 1673,8 point
- 10. Per Petersen 1168,2 point
- 11. Henning Petersen 741,0 point

Populær

- 1. Benthe Nielsen 2900,0 point
- 2. Claus Abildgaard 2781,3 point
- 3. Frederik Beck 2694,8 point
- 4. Vagn Laursen 2395,7 point
- 5. Jørgen Øllgaard 1906,3 point
- 6. Martin Jørgensen 263,2 point

Udtagelsespoint fra DM

12.-13. oktober i Herning

- 1. Michael Nyegaard, Filskov MfK. 1000,0 point
- 2. Kaj H. Nielsen, Filskov MfK. 959,5 point
- 3. Søren Østergaard, Filskov MfK. 929,0 point
- 4. Lars Jensen, Odense MfK. 909,0 point
- 5. Stephan Wiese, Odense MfK. 810,0 point

Udtagelsespoint efter 3. udtagelseskonkurrence

- 1. Søren Østergaard, Filskov MfK. 1992,5 point
- 2. Michael Nyegaard, Filskov MfK. 1987,5 point
- 3. Kaj H. Nielsen, Filskov MfK. 1959,5 point
- 4. Lars Jensen, Odense MfK. 1886,0 point
- 5. Henrik Rasmussen, NFK 1829,0 point
- 6. Stephan Wiese, Odense MfK. 1521,0 point
- 7. Peter Wædeled, Randers 791,0 point

Det nye »SPORT«, som træder i kraft den 1. januar 1997

Specifikke regler for F3C »SPORT«

Oversigt over manøvrer for R/C helikoptere (F3C »SPORT«)

- 1. Hovering observation K 9
- 2. Hovering cirkel K 6
- 3. Hovering M K 8
- 4. Hovering ottetal K 8
- 5. Vertikal triangel* K 10
- 6. Horisontal cirkel* K 10
- 7. Vertikalt rektangel* K 10
- 8. Loop* K 10
- 9. Rul* K 10
- 10. Stall turn* K 10
- 11. Split - S* K 10
- 12. Push over* K 10
- 13. Stigende sving K 5
- 14. Proceduresving K 5
- 15. Immelmann K 8
- 16A. Stejl anflyvning og landing* K 10
- 16B. Autorotation* K 10
- 16C. Autorotation 180 graders drej* K 10

Dit flyveprogram kan bestå af op til 9 manøvrer efter eget valg.

Vælges der flyveprogram 7-15, skal der afsluttes med en landing 16A, B eller C.

Manøvrerne skal flyves i den rækkefølge, de er opført på dommersedlen. De valgte manøvrer skal afkrydses og afleveres af piloten, inden runden startes.

Manøvrerne markeret med * indgår i det internationale »Sport program«.

Manøvrerne behøver ikke at være de samme i alle runder.

Max flyvetid: 10 min. - se generelle regler pkt. 1.10.

Helikopter Styringsgruppen,
Rasmus Larsen

RC-unionens Videofilm til udlejning

NR.	TITEL	ÅR	GRUPPE	SPROG	TID
10	Modellers grand Illusions. Skala,linestyling, fritflyvn.		Diverse	Engelsk	0:45
14	Spitfire Mk. IX, udvikling og flyvning		Full Size	Engelsk	0:59
28	DM højstart BMC '86 / Tysk skræntflyvning	1986	Svævefly	Dansk	1:30
29	Convair Metropolitan. Konstruktion og bygning		Skala	Dansk	0:40
30	Bygning af Robbe Charter. For begyndere		Begynder	Dansk	1:00
32	Flyvning med RC-modeller. For begyndere		Begynder	Engelsk	1:00
35	Veteranfly 1914-18 og Warbirds WW2		Full Size	Tysk	
36	Flyopvisning SAAB 50 år. Incl. Airbus		Full Size	Svensk	0:45
38	Søfly-træf, KFK og Falken	1987	Hobby	Dansk	
40	H.S. Harrier's historie		Full Size	Engelsk	0:50
41	Veteranflystævne, Frankrig		Full Size	Tysk	0:50
42	De Havilland Mosquito's historie		Full Size	Engelsk	0:40
43	The Wind in the Wire. She flies il vole				0:40
45	Glimt af dansk flyhistorie 1906-38		Full Size	Dansk	1:00
46	Historiens vingeslag		Full Size	Engelsk	1:00
47	Historien om C-47 Dakota		Full Size	Engelsk	1:00
48	Historien om Lancaster		Full Size	Engelsk	1:00
49	Byron Expo 1988	1988	Skala	Engelsk	0:45
50	Ducted Fan Stævne i Tyskland	1990	Ducted Fan		0:45
52	Søfly-træf 1989	1989	Hobby	Dansk	
56	Historien om JU-87 Stuka. Bygning af model + Full Size		Skala		
57	KFK 30 år / Opt. fra EP og EM / Rekordflyvning		Hobby	Dansk	
58	Flying the P-51 / How to fly the B-26		Full Size	Engelsk	
59	Princeton, Low Reynolds Notest		Svævefly	Engelsk	0:29
60	Glimt af dansk flyhistorie 1918-50		Full Size	Dansk	
61	DM skala 1990 / Ducted Fan, Vamdrup / Sydfyns MFK		Diverse	Dansk	
62	Wings of history. Shuttleworth part 1.		Engelsk		
63	Fascination Impeller		Engelsk		
64	KFK luftcirkus 1991	1991	Hobby	Dansk	
65	Tarp 1991	1991	Hobby		
66	Kunsten at lave en propel		Hobby		
67	Historien om F-14		Full Size		
68	Bygning af Decathlon		Skala		
69	Ducted Fan Holstebro		Ducted Fan	Dansk	
70	Vandflyvertræf på Tystrup sø	1991	Hobby	Dansk	
71	Modelturbinemotorer. Fra seminar i maj '92	1992	Turbine		2:35
72	Filskov, helikopterflyvning		Helikopter	Dansk	
73	RC Musvågen		Dansk		
74	Bakersfield. Helikoptertræf i Californien		Helikopter		
75	Locheed P-38 Lightning. Full Size og model		Skala		0:30
76	KLM's og andres 75 års jubilæum	1994	Skala	0:30	
77	DM F4C og Danskala 1992	1992	Skala	Dansk	?
78	Tæt på el-flyvning. Få mest ud af batterier, udstyr m.v.		El-flyvning	Engelsk	0:30
79	Beginner's Guide - Trimning af motor og model + flyvn.		Begynder	Engelsk	1:00
80	Store skalamodeller fra Frankrig og England	1992	Skala	Engelsk	1:00
81	Focke Wulf 190 - Luftwaffe		Full Size	Tysk	
ny82	Tiger Moth		Full Size	Engelsk	0:50
ny83	Min drøm at flyve modelfly 1 & 2		Begynder	Tysk	2 x 1:00
ny84	RAF - Fra Comet til Spitfire		Full Size	Engelsk	1:10
ny85	RAF - Fra Lancaster til Tornado		Full Size	Engelsk	1:00
ny86	Store skalamodeller fra Frankrig 1991		Skala	Engelsk	1:00

Videonerne udlejes gennem RC-unionens salgsafdeling: Heidi Hansen, Jernbanevej 4, 4262 Sandved.

Tlf.: 53-756702 alle hverdage 17:00 - 19:00

Oversigten er revideret 30/10-96

Det nye europæiske F3C Sports program

blev udviklet i Finland ved EM 1996. Der står 16 nationer bag.

Programmet bliver anvendt ved konkurrencer i de 16 nationer og ved Grænse Cup i Norge, Sverige og Danmark.

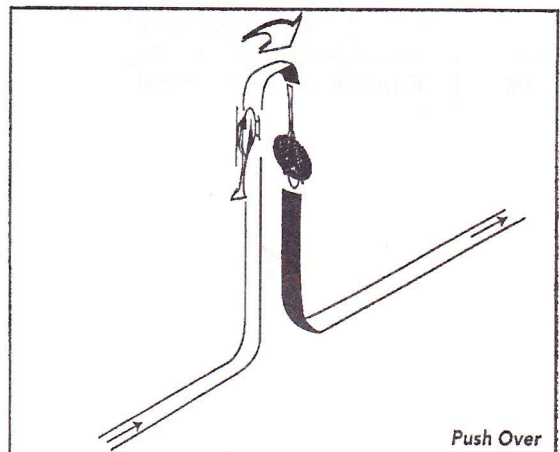
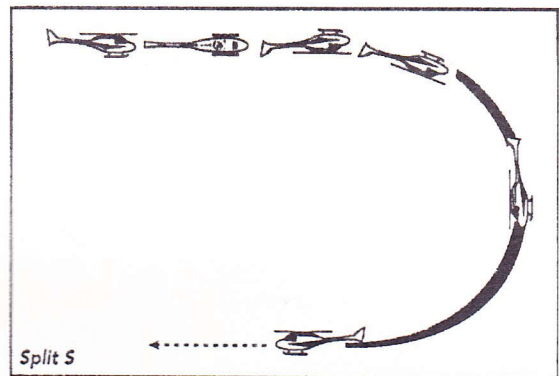
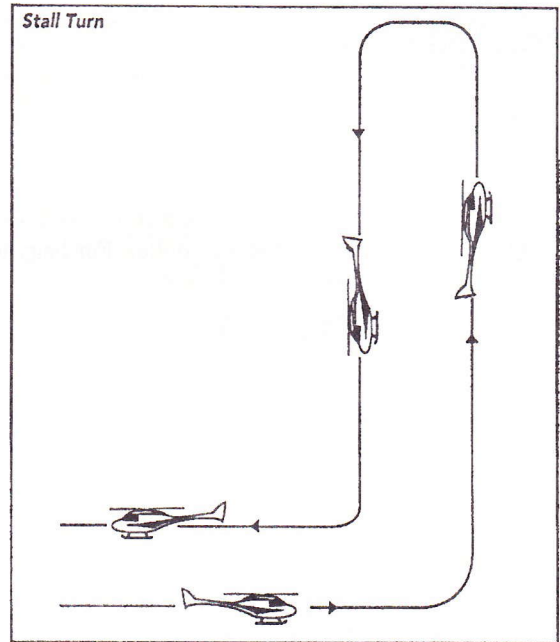
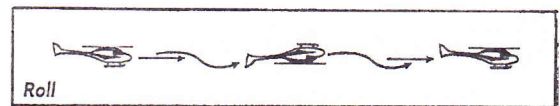
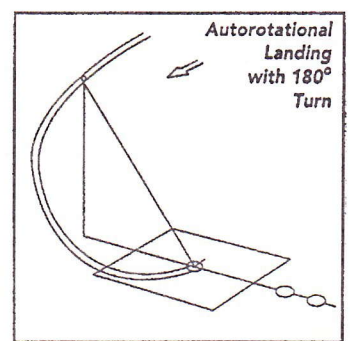
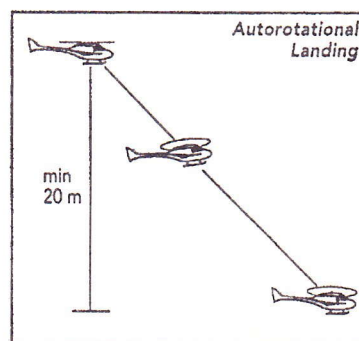
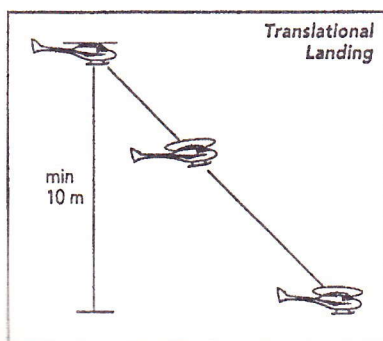
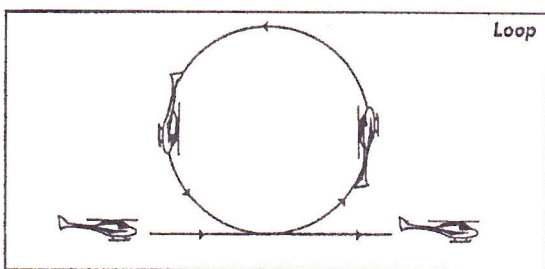
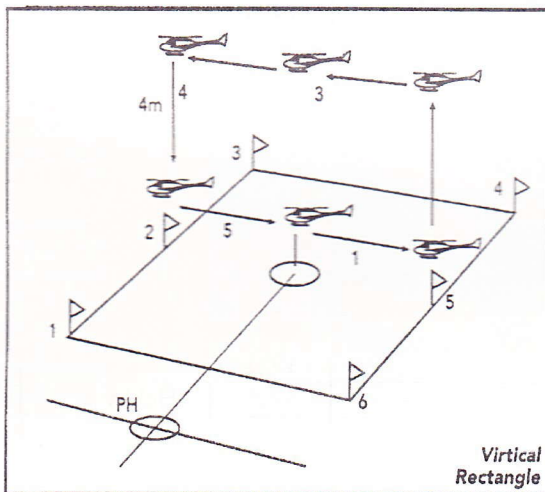
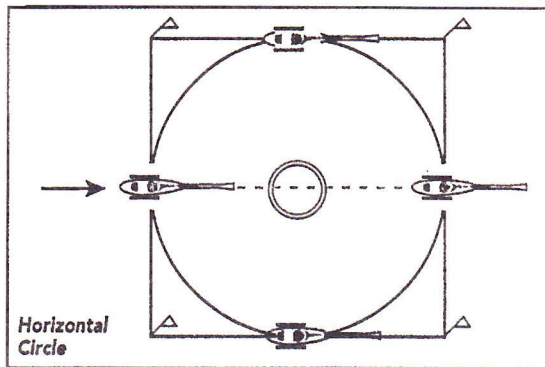
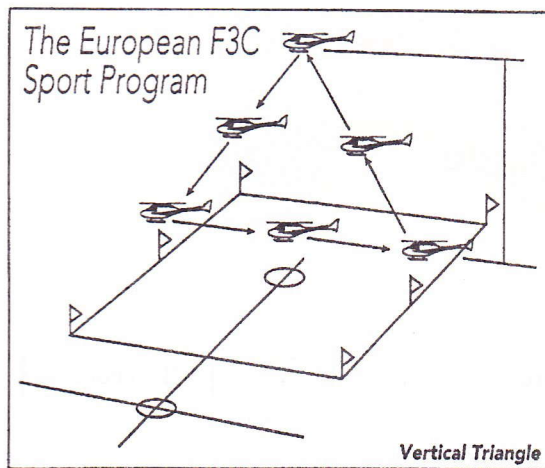
Noget nye er Europa Cup

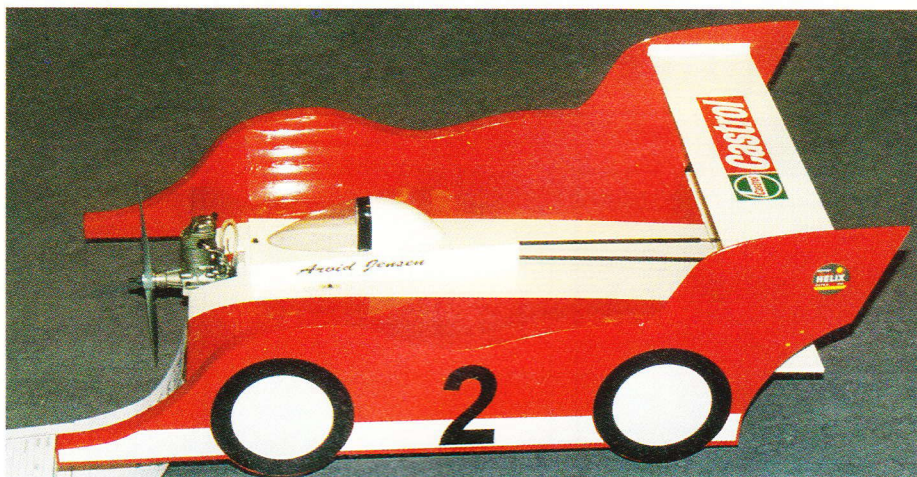
Disse konkurrencer vil blive afviklet i alle de nationer, der er med i samarbejdet - og dermed altså også i Danmark.

Har du lyst til at være med, er det nu, du skal i gang med at træne.

Alle, der deltog i DM i Herning, får tilsendt det nye Europa program samt det nye danske Sports program, når det er færdigt. Alle andre kan få det ved at ringe til styringsgruppen.

Benthe Nielsen





Arvid Jensen har fået opfyldt mange drenges drøm. Han har nemlig fået en Porsche. Godt nok ikke en bil, men en fun-model af en Porsche 961.

Er det mon verdens eneste flyvende Porsche, at man på den måde kunne se på årets pilotmøde hos Comet?

(Foto: PNM)

Indbydelser

Jysk Modelflyvermøde 1997

Søndag den 23. februar 1997
kl. 10.00 i aulaen,
Strandskolen, Nelligevej,
Risskov

(se også annoncen side xx)

Modelflyverne Aarhus indbyder modelflyvere af alle kategorier og alle andre interesserede til modelflyvermøde.

Modelflyudstilling af alle slags

Kom med dit/dine fly fra vinterens produktion, og lad os se dem og glæde os over dem, inden det går løs på flyvepladsen.

Der vil være præmier til de bedste i hver klasse.

Modelflyforhandlere viser frem

Vi inviterer landets modelflyforhandlere. De vil vise jer nyheder og er ellers til at handle med og/eller få en sludder med.

Videofilm

Vi viser videofilm hele dagen - også nogle af de nyeste fra RC-unionen.

Loppemarked

Vi opfordrer jer til at tage jeres brugte eller nye effekter, som I evt. vil sælge, med til loppemarked. I må selv stå for salget, men vi forsøger at skaffe borde.

Mad og drikke

Igen i år vil der være en velforsynet café med sandwich, pølser, kaffe/the og andre drikkevarer til rimelige priser.

Også RC-unionen er repræsenteret

Program for dagen:
kl. 09.00 dørene åbnes
kl. 10.00 velkomst
kl. 12.00 salg af effekter på loppemarked
kl. 14.00 uddeling af præmier
kl. 15.00 afslutning

Vel mødt til Jysk Modelflyvermøde 1997

Jørgen Kaae Hansen, tlf. 86 17 97 67
Kurt H. Petersen, tlf. arb. 86 11 64 00,
priv. 86 29 40 71.

Comet's pilottræf 1997

Søndag den 16. marts 1997 kl. 10.00-15.00 arrangerer vi igen pilottræf på Skelgårdsskolen på Ugandavej i Tårnby, København. Kom og vis modeller og se på projekter, loppemarked, forhandlerens tilbud og noget interessant i gården.

Snak med hinanden i cafeen, og få en god familiesøndag ud af det.

*På gensyn!
Comet*

25-års jubilæum i Dronninglund

21.-22. juni 1997

Sæt kryds i kalenderen allerede nu!

I weekenden den 21.-22. juni fejrer Dronninglund Modelflyveklub sit 25-års jubilæum.

Vi vil gerne indbyde så mange som muligt til at deltage i denne weekends mange aktiviteter.

Nærmere detaljer vil fremgå af MFN i februar og april 1997.

Yderligere information kan også rekvireres hos Niels Chr. Nielsen på tlf. 98 25 98 03 eller hos Ole J. Lund på 98 28 60 33.



Linestyings-Unionen (CL-unionen) er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modelfly.

Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aero-klub (KDA) og Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Årskontingentet er for 1996, 270,- kr. for direkte medlemmer.

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

Nærmere oplysninger herom fås fra

Linestyings Unionens sekretariat:

Henrik Bentzen
Hedegårdsvej 29, 1. tv.
2300 København S
tlf. 31 55 40 71

Unionsformand:

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

Linestyingsredaktør:

Carsten S. Jørgensen
Tornhøjparken 13
9220 Aalborg Ø
tlf. 98 15 14 18

Ungdomsklubkontakt:

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

Regeludvalg:

Jesper Buth Rasmussen
Aimavej 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 1996:

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 Jens B. Kristensen
Skalborgvej 4, Rørth
8300 Odder
tlf. 86 56 07 54

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 Simon Jonassen
Daddelkrattet 5, 1. th.
6705 Esbjerg Ø
tlf. 75 47 07 01

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

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

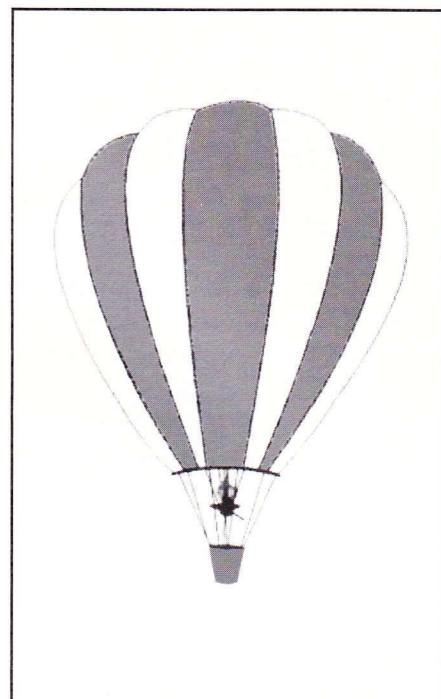
Udtagelses-komite Peter Buchwald (formand)
Jens B. Kristensen
Tom Oxager
Leif Nielsen
Erik Knudsen
Ulrik S. Hansen

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



Dansk Modelflyve Veteranklub
Tilsluttet Dansk Modelflyveforbund

v/ Erik Knudsen
Amagervej 66 · 6900 Skjern
Tlf. 97 35 17 67



Ved oldtimerstævnet

den 27.-28. juli i Langstrup Mose ved Fredensborg ses her fra venstre Eli Nielsen med en »Aurikel« - Hans Hansens VM-vinder fra 1953. Derefter Hartvig Jensen med sin »Hart-40« - en wakefieldmodel af egen konstruktion.

Siddende ses modelflyvepioneren Per Weishaupt og fru Tove Weishaupt, som bærede os med deres besøg.



BREV

Frankeres
som
brev

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3
DK-5762 V. Skerninge

Tegn abonnement på Modelflyve Nyt og få bladet til tiden i hele 1997

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

Abonnementsprisen for hele 1997 (i alt 6 numre) er kr. 189,-.

Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.

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

Pas på dine blade

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

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

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrækket 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. 75,- pr. stk.

Ekspeditionsgebyr

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

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

NYT TIL ALLE ELEKTROPILOTER

Nu åbner Danmarks første specialforretning for elektrofly samt tilbehør.

Ved den lejlighed introduceres flere nye produkter i Danmark samtidig med at produkter fra Graupner, Robbe, Simprop og Aeronaut naturligvis også er at finde i sortimentet.

FARTREGULATORER

JES 05 micro med BEC	(4 g.)	325,-
JES 10 compact med BEC og bremse	(10 g.)	325,-
JES 10 med BEC og bremse 34x22x11 mm.	(8 g.)	325,-
JES 20 med BEC og bremse 42x21x10 mm.	(12 g.)	375,-
JES 30 med BEC og bremse 42x21x10 mm.	(15 g.)	450,-
JES 50 med BEC og bremse 50x22x11 mm.	(25 g.)	575,-
JES 40 U/ BEC-med bremse 50x35x10 mm.	(19 g.)	550,-
JES 60 U/ BEC-med bremse 50x35x10 mm.	(21 g.)	640,-

Intro pris: -10%

På JES regulatorer i dec. 96 og jan. 97

Foruden ovennævnte forhandles også regulatorer/switcher fra Kontronik, Schulze, Graupner og Simprop. F.eks.:

Kontronik 40-6-12 BEC 6-12 cel. 44x28x14 (20g.)	720,-
Kontronik Optomax 80 - 6-18 cel. 56x31x10 (28g.)	1.075,-
Schulze speed 400 pylon switch	fra 260,-
Schulze d53-120Fo perfekt regulator til 10 celler	1.025,-

LADERE

Overvejer du at anskaffe dig en ny lader, er du velkommen til at rekvirere en oversigt over kvalitetsladere. Her er et par eks.

Robbe Power Peak 1	4,5A	4-7 celler	415,-
Robbe Power Peak INFINITY	5A	1-30 celler	1.440,-
Graupner TURBOMAT 16 Plus	3A	4-16 celler	795,-
Schulze ISL6-430d	5A	4-30 celler	2.195,-
Schulze ISL6-530d	6A	4-30 celler	2.495,-
Schulze ISL6-636+	8A	4-36 celler	3.195,-
Schulze ISL8-936g	8A	4-36 celler	5.195,-

PROPELLER/SPINNER

Propellerblade i kulfiber fra FALCO er gode og stabile blade til en fornuftig pris. De fåes fra 10x5,5 til 15x13 til priser fra 115,- til 140,-. Desuden lagerføres RASA expertblade, samt blade fra Aeronaut og Graupner incl. de nye CAM-PROP.

HM letvægts-spinner er et komplet program af spinnere, alu. midterstykker samt elastiknav. Spinnerne leveres i følgende diameter: 29-32-35-38-41-44-47-50-56 mm.

Alu. midterstykkerne leveres med en bladafstand på 30-35-40-45-50-55 og 60 mm. beregnet til 2.3-3.2-4-5-6 mm. aksler. Pris for en komplet spinner incl. skruer 90,-.

Elastiknav kan leveres med og uden spinner til priser fra 55,-.

BYGGESÆT

Simprop RABBIT	Spv. 1478 mm	1.120,-
Simprop SELECTION	Spv. 1683 mm	1.295,-
Simprop EXCEL COMPETITION	Spv. 2210 mm	1.350,-
Simprop DIAMOND	Spv. 1915 mm	1.475,-
Graupner Mini Viper (400 Pylon model)	Spv. 770 mm	360,-
SCHWALBE 17 elektrokunstflyver	Spv. 1000 mm	575,-
STAR 7 cellers CFK pylonmodel (FAI)	Spv. 920 mm	1.100,-
FLASH 10 cellers CFK model	Spv. 1900 mm	2.500,-
SUMMIT Plus 10 / 27 cel. CFK model	Spv. 1800 mm	2.750,-
FLIC FLAC (skum/balsa ving)	Spv. 2100 mm	1.675,-
CFK krop + tegning til speed 400 fun flyer		260,-
CNC byggesæt til HLG / EL-model	fra	420,-
CFK modeller kan lev. med air-brush bemaling mod tillæg		

Desuden lagerføres et stort udvalg i elektromotorer, akkuer, servoer, modtagere, samt øvrigt tilbehør.

Der tages forebehold for trykfejl.

RING EFTER GRATIS PRISLISTE

Electric Flight Equipment

V/ Jan Abel, Sdr. Jyllands Allé 12
9900 Frederikshavn tlf. 98 43 48 72

Træffes bedst Tirsdag/Torsdag fra 17.00-21.00

Hermed bestiller jeg:

Abonnement for 1997
(i alt 6 blade),
pris kr. 189,-

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

Årgang 95, kr. 150,-
 Årgang 94, kr. 125,-
 Årgang 93, kr. 125,-
 Årgang 92, kr. 100,-

Beløbet vedlagt i check

Følgende enkeltnumre (sæt kryds) à kr. 34,50:

	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"/>
1995:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1996:	<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: _____

Opslagstavlen

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

Modelflyve Nyt Kastanievej 4, 5884 Gudme

Annoncer til Opslagstavlen i næste nummer skal være redaktionen i hænde *senest den 20. december.*

Sælges: Webra Speed 61 (Ring), kr. 1.100. Webra Speed 61 (ABC) Perry pumpe, kr. 1.500. OS 46 SF, kr. 700. Ny ASP 28A ABC, kr. 400. Multiplex 3030 Master edition + PMC modtager + PPM UNI9 modtager + Multiplex MS11 servoer + batterier m.m., kr. 6.000. Forskellige fly. Mekanisk optr. 2- og 3-bens understel.

*Jørgen Jensen - 55 77 80 69 (privat)
- 55 78 72 52 (arb.)*

Sælges: W.i.U Diabolo (209 cm), kr. 2.500. Simprop SAM FM 7-kanlas radio, 5 servoer, modtager, batteri, lader, Delta V mixer - Combi mixer, dual rate, kr. 1.000. Simprop resonansdæmper til 30 ccm motor, kr. 250. *Henrik Hammer - 75 34 84 62*

Sælges: Ubrugt 4-takts motor OS Max FS 91 Surpass 14,96 ccm i org. indp., kr. 2.250.

*Mikkel Dons Hansen, Stallerupvej 7,
7000 Fredericia*

Sælges: Optima Pro svæver, spv. 250 cm m. luftbremser, flyveklar m. ny Futaba modt. og 5 stk. FUT servoer, kr. 2.000. OS pumpe til 61RF/SF, kr. 400. Ny Simprop dobbeltsuper modt., kr. 500. 5 liter Aero-synth 2000 olie, kr. 150. *Allan Sørensen
- 75 31 04 60 el. 75 32 26 56*

Sælges: Ny Vario Evolution helikopterm., 3D rotorblade, tegning og byggebeskr., kr. 6.000. Evt. med ny OS-SF, kr. 7.200.

Stephan Wiese - 65 95 46 40/20 92 15 16

Sælges: Ny Laser 75 4-takt motor i org. pagn., kr. 1.500. DC-3 Dakota skala byggesæt, spv. 211 cm, 4-plans tegning og forsk. overføringsmærker, kr. 1.700.

Allan Olsen - 53 84 60 51

Sælges: 2 stk. Rossi 10 ccm motorer, pr. stk. kr. 800. Rotorblads-vippevægt, kr. 200. 10L Robbe Roktan R 1° nitro i stål-dunk, kr. 180. Futaba computersender PCM 1024 H FP T9V med helikopter software, kr. 3.500. 32 ccm benzinmotor med propel, kr. 250. Simprop Selection elsvæver med 7/14 motor, S90 regulator, 8 cells akku, Prafa Delta-Peak 12 V lynlader, kr. 1.800. Karburator OS 7L til 10 ccm motor, kr. 350. *Per - 86 46 45 79*

Sælges: Ny indendørs el-model, spv. 120 cm, 200 gram m. el-motor m. gear, propel, fartregulator, mikroservos, batteripakke, kr. 1.900. Graupner MC-16 35 MHz re-computeranlæg, sendr og modtager, kr. 975. Nyt El-fan fly »Blue Hunter«, spv. 62 cm, 135 gram m. el-motor, fansektion, motorbatteripakke, lynoplader, fabriksfærdige vinger, krop og haleparti, kr. 375. Brugt Simprop 6-kanals rc-anlæg, sender og modtager m. 4 servos, genopl. akku i sender, 2 genopl. modtager-akku, kanal 79, kr. 500.

Kenneth Rasmussen - 53 66 35 31

Sælges: Lidt brugt OS FP motor m. dæmper, kr. 275. Rossi 61 ABC 5-T m. bagudst./long, kørt en time, kr. 1.200. Flyveklar 2 m svæver (Gentle Lady) m. 2 servoer, kr. 550. *Kristian - 75 31 07 57*

Sælges: Næsten ny Robbe Saphir 1 kunstflyvningsmodel, spv. 178 cm, til 10-20 ccm motor, kr. 1.500.

F. Sachmann - 86 99 14 12

Sælges: Graupner Træner 40, OS Max 40FP 5.5 motpr, Futaba FC 16 m. modtager, 4 servoer, sender- og modtagerkabler, Graupner multilader m. 6 udgange, Sanyo akku NC 4.8 v/7000 MAH, senderakku 9,6 V 1,4 Amp, propel standard 10,5/1", OS gløderør til 2-takt type 8, udstødnings-system til OS 40, samlet pris kr. 3.200. *42 22 53 01 (eft. 18)*

Sælges: Graupner T3014 fjernstyring (7/8 kanaler), 35 Mhz m. modtager, akku og 2 servoer, kr. 1.000. Graupner T1008 fjernstyring (4 kanaler) 40 Mhz m. modtager, akku og 2 servoer, kr. 600. Ny 30 ccm Super Tigre motor m. Super Silent dæmper, kr. 1.400. *Carl - 74 62 49 14*

Sælges: Ny Webra 10 ccm Long Stroke, Racing (m. bagudst.), kr. 1.600.

Anders - 74 65 32 23

Sælges: Næsten træfærdig F-18 m. OS 10 ccm Max SF m. pumpe, kr. 1.250. F-5, krop skal males, ellers færdig, kr. 500. Flyveklar Saphir kunstfly, kr. 650. Halvfærdig Disko (HLG svæver fra Robbe), kr. 220. Crap miniracer til 4-5 ccm, vingen færdig, kr. 250. Ny X-cell begynder-helikopter m. gyro, prisidé kr. 3.200. *Torben Jørgensen - 40 79 11 81 (eft. 16.30)*

Sælges: Ny OS 108FRS-BX-1 spitfire, spv. ca. 2 m, kr. 3.800. Ny højvinget Billy m. OS 10 ccm motor, Webra Speed m. bagudst., samlet pris kr. 1.600.

Jørn - 98 31 92 14

Sælges: Ny YS 120 SC (super charger) motor i org. pagn. u. dæmper, kr. 3.200.

Bent Svenningsen - 40 73 84 43

BYGGETID



Vi tilbyder nu et større udvalg af produkter fra de kendte og her nævnte leverandører.

Vi leverer selvfølgelig til fornuftige priser på tegninger - byggesæt - materialer - og næsten færdig-til-at-flyve samlesæt.

Til vort udvalg af tegninger tilbyder vi, at beregne mængde af og pris på de nødvendige materialer. Det koster ikke ekstra.

Vi har sammensat materialesæt til MFN's SEAHAWK som er vist med tegning og byggevejledning i dette nummer. Prisen for sæt efter materialelisten er kr. 299,-



A.P.J. SKALA MODELFLY

Nordvænget 12 - 3520 Farum
Tlf./Fax 44 99 00 30 - Giro 465-3572
Åbent Mandag-tirsdag-torsdag-fredag 12.30-18.00
Onsdag og lørdag efter aftale
VI SENDER OVER HELE LANDET



Det er altid en god idé
at studere
Modelflyve Nyt's
annoncer,
før du handler!

For en sikker start i RC-modelstyring

- Frekvensmodulation for sikker modtagning
- Stor funktions sikkerhed
- Optimalt ergonomisk kabinet
- Gennemprøvet FM-smalbånds teknik

K 26.DK

FM 314

4/7 kanals fjernstyringssæt for tilslutning af op til 7 servoer. Efter eget valg plads til 2 funktionsmoduler (omskiflere, proportional- eller Dual-Rate moduler). Servoreverse, længdestilbare skydepot for mekanisk trimning.
Best.nr. 4736 for 35 MHz-båndet
Best.nr. 4746 for 40 MHz-båndet



FM 214 JUNIOR
2-kanals fjernstyringssæt, som kan udbygges til max. 7 kanaler. Teknisk højtudviklet RC-sæt til gunstig pris for begynderen. Plads til udbygning af anlægget med omskiftermodul, potmetermodul og dual-rate-modul.
Best.nr. 4711 for 35 MHz-båndet
Best.nr. 4712 for 40 MHz-båndet

FM 414

4/7 kanals fjernstyringssæt for tilslutning af op til 7 servoer. Efter eget valg plads til 5 funktionsmoduler.
Best.nr. 4734 for 35 MHz-båndet
Best.nr. 4744 for 40 MHz-båndet



Billederne viser modelerne udbygget med styre-moduler

Graupner

GRAUPNER GmbH & Co. KG
Postfach 1242
D-73220 Kirchheim/Teck

For yderligere oplysninger se GRAUPNER's hovedkatalog

MODELTECH

Alle modeller leveres træfærdige lige til at beklæde

Svævemodeller

ANGEL 1600 spv. 1600 m.m	480,-
ANGEL 2000 spv. 2000 m.m	595,-
ANGEL 2400 spv. 2400 m.m	745,-
ANGEL 2800 spv. 2800 mm	850,-
LARK MK-II STUNT spv. 1600m.m	615,-
CONDOR gliderspv. 1600 m.m.	570,-

Motormodeller

TRAINER 40 H. m. krængeror spv. 1500 m.m.	765,-
NUTTEN SPECIAL spv. 1800 m.m.	1695,-
HURRICANE midt wing 1480 m.m	775,-
JUNO biplan meget flot model 1280 m.m.	800,-
CAP 21 kunstfl. model spv. 1500 m.m.	1175,-
SUPER CAP21 do. spv.1830m.m.	1735,-
Calypso kunstfl. model spv. 1700m.m.	1360,-
Lucky Strike 40 trainer spv. 1320 m.m.	715,-
THUNDER BIRD 20 spv. 1220 m.m	695,-
Piper Cherokee 20 spv. 1260 m.m.	695,-
JOSS STIK 60 spv. 1720m.m.	975,-
SONIC 500 spv. 1300 m.m.	570,-
Dragon Lady 601680 m.m.	1330,-
Dragon Lady 40 spv. 1325 m.m	990,-
VASP 40 covered	1425,-
SAPHIR II 4Tspv. 1885 m.m.	2450,-
FLYING FISH spv. 1655 m.m.	1630,-
GREAT LAKES bi-plane spv. 1200+1095 m.m.	995,-
P-51 D MUSTANG 20 spv. 1275 m.m	690,-
P-51 D MUSTANG 60spv. 1685m.m.	1665,-
WING CUB spv. 2025 m.m.	1895,-
CESSNA 182 spv. 1910 m.m.	2295,-
SUKHOI -29.60 spv. 1555 m.m.	1940,-
ULTIMATE 10 spv.2)(1430 m.m.	2395,-
ULTIMATE 10 do. 30% skala	3350,-
ME-109 EL spv. 1160 m.m.	575,-

OS motorer

15FP m/dæmper	569,-
25FP m/dæmper	658,-
35FP m/dæmper	719,-
40FP m/dæmper	719,-
40LA m/dæmper	700,-
60FP m/dæmper	858,-
25FX m/dæmper	940,-
32SX-ABC m/dæmper	1.140,-
32SX-H	993,-
40FX m/dæmper	1.220,-
46FX m/dæmper	1.295,-
61SF-ABC m/dæmper	1.890,-
61RF-ABC	1.710,-
61SX-H	1.920,-
108FSR BX-1	2.360,-
140RX m/pump	3.595,-
BGX-1	2.785,-
WANKEL 5 ccm	1.970,-
WANKEL 37,5 ccm	10.300,-
FS26 SURPASS m/dæmper	1.150,-
FS48 SURPASS m/dæmper	1.930,-
FS52 SURPASS m/dæmper	2.130,-
FS70 SURPASS m/dæmper	2.165,-
FS91 SURPASS m/dæmper	2.620,-
FS120 SURPASS E m/dæmp	3.555,-
FS120 SURPASS m/pump/dæmp	3.675,-
FS120 SURPASS m/komp/dæmp	4.835,-
FT160 GEMINI	5.895,-

Super Tigre motorer

SUPER TIGRE 34, m/dæmp.	665,-
SUPER TIGRE G 3250, m/dæmp.	1.735,-
SUPER TIGRE G 4500, m/dæmp.	2.290,-
SUPER TIGRE G 51, m/dæmp.	677,-
SUPER TIGRE GS 45, m/dæmp.	769,-
SUPER TIGRE S 2000/25, m/dæ.	1.475,-
SUPER TIGRE S 3000, m/dæmp.	1.595,-
SUPER TIGRE S 6000, m/dæmp.	4.075,-
SUPER TIGRE S 61, u/dæmp.	1.005,-
SUPER TIGRE S 61 ABC, m/dæ.	1.065,-
SUPER TIGRE S 61 K, m/dæmp.	886,-
SUPER TIGRE S 75 K, m/dæmp.	1.055,-

Der tages forbehold for moms, pris og kursændringer

DJURS HOBBY

v. Valter Hansen • Rådmandsvej 40 • 8500 Grenå • Giro 9 72 92 08
Tlf. 86 32 66 03 • Telefontid: 14-17 (lørdag 10-13)

SUPER TIGRE S 90 K, m/dæmp.	1.115,-
SUPER TIGRE S 61, m/dæmp.	1.065,-

Thunder Tiger motorer

TT 10GP m/dæmper	460,-
TT 120 SE m/dæmper	2.400,-
TT 120 SE m/bagudst.	2.195,-
TT 15GP m/dæmper	500,-
TT 25GPm/dæmper	528,-
TT 25 SE m/dæmper	759,-
TT 36 SE m/dæmper	809,-
TT 36-H, HELI	928,-
TT 40GP m/dæmper	593,-
TT 40 SE m/dæmper	890,-
TT 46 SE m/dæmper	917,-
TT 46 SE-H, HELI	1.080,-
TT 51S FIRTAKTET m/dæmper	1.620,-
TT 61 SE m/dæmper 10ccm	1.310,-
TT 61 SE-H, HELI	1.605,-
TT 91S FIRTAKTET m/dæmper	2.300,-

Balsatræ

Balsatræ i bedste kvalitet - prisen er baseret på køb af min. 10 plader:

1,0 mm, 10 x 100 cm	7,-
1,5 mm, 10 x 100 cm	9,-
2,0 mm, 10 x 100 cm	10,-
3,0 mm, 10 x 100 cm	11,-
4,0 mm, 10 x 100 cm	12,-
5,0 mm, 10 x 100 cm	14,-
10,0 mm, 10 x 100 cm	18,-
20,0 mm, 10 x 100 cm	34,-
Pakke med 315 stk. balsapl. blandet	2135,-

Laser firtakt motorer

LASER 70, 11,5 cm ³	1861,-
LASER 80, 13,1 cm ³	2014,-

LASER 100, 16,4 cm ³	2398,-
LASER 120S, 20 cm ³	2825,-
LASER 150S, 25 cm ³	2850,-
LASER 160V, 27 cm ³ , 2 cylindre	3920,-
LASER 200V, 30 cm ³ , 2 cylindre	3999,-
LASER 300V, 50 cm ³ , 2 cylindre	6250,-



FLY PÅ TILBUD!!!

PANDA svæver	tilbud 398,-
PUPPETER FL Air	tilbud 800,-
GRINGO DB models	tilbud 800,-
NEUPORT 24 DB Models	tilbud 1745,-
BUCKER Bu 180 Student	tilbud 998,-

Letvægtsspartel 250 g 19,-
- er at pudse i som balsal!

Drejlet alluspinnere i alle str. 45mm-120mm

Vi har stadig et lille parti HS 422 til 1/2 pris, så skynd dig at ringe.

Alle varer leveres som postordre!!!

Høj teknik for den prisbevidste

- For styring af biler og racerbåde med smalbands radio system
- Ergonomisk opbygget
- Integreret BEC-system

C4-Car

Prisbillig sendersystem til racerbiler plus racerbåde P&T godkendt. 2-kanals fjernstyringssæt for tilslutning af 2 servoer eller 1 servo plus BEC-system til styring af elektromotor frem/bag o.s.v.
 Best.nr. 3149 for 27 MHz-båndet
 Best.nr. 3150 for 40 MHz-båndet



C4-X

Prisbillig højtydende sendersystem til begyndere med fjernstyring. 2-kanals fjernstyringssæt for tilslutning af 2 servoer eller 1 servo plus BEC-system til styring af elektromotor frem/bag o.s.v.
 Best.nr. 3129 for 27 MHz-båndet
 Best.nr. 3145 for 40 MHz-båndet



D4-X

2-kanals SSM-fjernstyrings-system til begynder klassen. Kabinet i det nye softline design.
 Best.nr. 3152 for 40 MHz-båndet



For yderligere oplysninger se GRAUPNER's hovedkatalog

Graupner

GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim/Teck

K 36.DK

• • • TAKE-OFF • JULETILBUD • • •

FLAIR - BYGGESÆT



FOKKER D VII 155 cm - 48-80 firtakt 925,-

PUPPETEER



PUPPETEER D VII 153 cm - 40-70 firtakt 799,-

SE5A



SE5A D VII 130 cm - 40-60 firtakt 765,-



MAGNATTILA D VII 153 cm - 40-60 firtakt 599,-

OS-MOTORER



OS MAX FS-52 S m/potte 2130,-
 OS MAX 46 FX m/potte 1278,-
 OS MAX 140 RX 3575,-

Ring og spørg på andre størrelser.
 YS-MOTORER - Ring og hør prisen

FÆRDIGFLY



TRAINER 40
 155 cm, samlet og beklædt 1075,-

TAKE-OFF

v/ Lars Korup · Ulsølsager 1 · 2791 Dragør,
 Telefon 32 53 88 05 · Telefax 32 53 88 28
 Hverdag mellem 18.30-20.00,
 samt weekenden 12.00-17.00.

- ÅBENT FOR BESØG EFTER AFTALE -

GRAUPNER FJERNSTYREDE SVÆVEFLY



PILATUS B4

Spændvidde 2000 mm.
 Til skråntilflyvning, højstart og flyoptræk.
 Hvid indfarvet Epoxy færdigkrop.
 Vinger bygget af hårdt skum med abachi.
 Best. nr. 4502.
 Hurtigbyggesæt med tilbehør for fjernstyringsindbygning.

SVÆVEFLY - GRAUPNER

PILATUS B 4 2000 cm glaskrop/skumvinger 1285,-
 FOKA 4 220 cm glaskrop/skumvinger 1435,-
 EXPERIENCE F3J 337 cm glaskrop/skumvinger 3250,-
 ASW 22 B 300 cm glaskrop/færdig balsavinge 2175,-
 SP 2300 Elektro 230 cm færdigfly 1225,-
 TRAMPER 250 cm færdigfly 2-kanal 1638,-

HITEC RADIOANLÆG OG SERVOER

Se tidligere annoncer! KÆMPE UDVALG

TOPAZ

Ring efter det nye HITEC/TOPAZ katalog 40,-

FAGBLADE OG BØGER

Stort udvalg i blade; RCM+E, Radio Modeller, Scale Aircraft, FMT, Scale, Schiffspropeller. Mange fagbøger på lager.

DER ER MANGE FLERE TILBUD - RING!!!

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, OS-Motorer, YS-Motorer

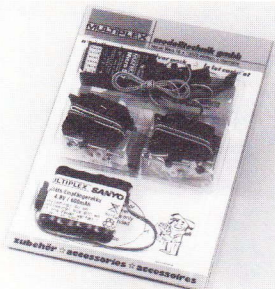


MULTIPLEX

Gavepakke
indeholder:

modtager,
2 servoer,
afbryder,
modtager akku

kr. 925,-



MOTORER OG MODELLER

Cox Pee Wee	0,3 ccm	kr. 230,-
Cox Tee Dee	0,16 ccm	kr. 415,-
Cox Black Widow	0,8 ccm	kr. 230,-
Cox Tee Dee	0,3 ccm	kr. 350,-
Cox Tee Dee	0,8 ccm	kr. 350,-
Cox Tee Dee R/C	0,8 ccm	kr. 595,-
Cox Tee Dee	1,5 ccm	kr. 395,-
Cox Babe Bee	0,8 ccm	kr. 190,-
Cox Queen Bee	1,2 ccm	kr. 460,-
Cox QRC	0,8 ccm	kr. 245,-
Cox-Dragonfly	0,8 ccm	kr. 285,-
Cox Texaco	0,8 ccm	kr. 230,-



Thunderbolt	kr. 325,-
Firebird	kr. 325,-
Attack Cobra	kr. 450,-
Sky Jumper	kr. 450,-
ME-109 Stunter	kr. 465,-
Ridge Hawk	kr. 495,-
Corsair m. start sæt	kr. 375,-
Sky Pirate	kr. 495,-
Skyraider	kr. 465,-
AT-6 Texan	kr. 325,-

robbe



Bae 146..... kr. 1595,-



Ro 141 Gnat..... kr. 495,-
Rojet til BAE 146 og FO 141 Gnat..... kr. 210,-



Spændvidde: 1220 mm.....TILBUD kr. 435,-

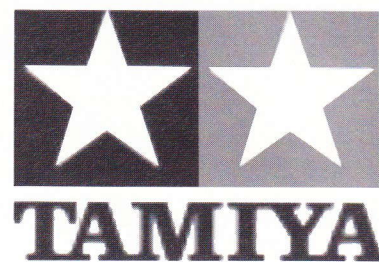
Vi har stadig Euro Trainer.
Best.-nr. 3194 på tilbud til.....kr. 995,-

Colin Archer



En model af det berømte norske redningsskib oprindeligt bygget i 1893. Modellen er lavet i »stor« skala 1:15, og er 127 cm lang. En meget velsjælden model, og yderst velegnet til radiostyring. Vacuumformet ABS skrog.

kr. 1835,-



TAMIYA

* Komplettsæt

includerer 2-kanals fjernstyringsanlæg, 30 min. lynoplader samt 7,2 V genopladeligt batteri til bilen.



Fiat Abarth/Morris Mascot skala 1:10
Opbygget på det fantastiske M-chassis hvor du selv kan vælge mellem for/baghjulstræk. • Komplettsæt 1998,00



Mercedes Calibra 4WD skala 1:10
Alle topmodellerne fra DTM mesterskaberne i model, med ægte 4-hjulstræk. • Komplettsæt 2298,00

Hobby Avisen Efterår 1996 er nu klar. Ring eller skriv efter den, og se de mange gode tilbud.

Vi fører nu smøremidler fra Super Lube

- Er biologisk nedbrydeligt, ugiftigt og har den skrappeste tænkelige godkendelse - nemlig den amerikanske U.S.D.A. H-1 - d.v.s. godkendt til kontakt med fødevarer.
- Er 100% syntetisk med Teflon - verdens mest friktionsnedsættende stof.
- Er uopløseligt i fersk- og saltvand.
- Afviser støv og snavs.
- Har perfekte dielektriske egenskaber - leder ikke strømmen.
- Smører op til 4 gange længere end konventionelle smøremidler.
- Har et temperaturområde fra -53°C til +343°C (+260°C vedvarende).
- Skader ikke gummi, træ, læder, plastik eller malede overflader.
- Lugter ikke, skiller ikke - ingen olie-separation.
- Er farveløst, så det hverken pletter eller skjolder.

Super Lube fedt: 14 gram tube..... kr. 30,-
85 gram tube..... kr. 48,-

Super Lube spraydåser: 170 gram/200 ml... kr. 48,-
Super Lube smøreolie: Kanyle, 7 gram..... kr. 28,-

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.

SIDEN 1948



– med samme familie bag disken!
trælister – balsa – finér – rør – tråd – silicone
– lim – værktøj – bygge- og skalategninger
til fly og skibe m.m. Vi har det fornøjeligt i

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23, 1360 Kbh. K.
Tlf. 33 14 30 10
Ma., ti., to., fre. 13-17, lo. 10-12, onsdag lukket

Storkøbenhavn:

I. C. Communications	31 17 03 33
Folehaven 12, 2500 Valby	
Mini Hobby	36 41 50 46
Tårnvej 303, 2610 Rødovre	
Flying Scale Models	36 70 01 71
Medelbyvej 54, 2610 Rødovre	
Modelshoppen	31 28 34 49
Brønshøjvej 9, 2700 Brønshøj	
Take-Off	32 53 88 28
Ulsplisager 1, 2791 Dragør	
Lyngby Hobby Nyt	45 87 02 10
Torvet 9, 2800 Lyngby	
Dansk Hobby, JS Teknik	45 88 89 87
Jernbanevej 3A, 2800 Lyngby	
Holte Modelhobby	42 42 01 13
Øverødvej 11, 2840 Holte	
A.P.J. Skala Modelfly	44 99 00 30
Nordvænget 12, 3520 Farum	

SPECIALE: BALSÅ, TEGNINGER

Josti Hobby 47 38 15 69
Blommevang 2, 3550 Slangerup

Øvrige Sjælland:

Onkel Buchs Legetøj	47 38 39 59
Jernbanegade 38, 3600 Frederikssund	
ECA	42 48 37 38
Nørrevænget 106, 3500 Værløse	
Hobby og Fritid	49 21 45 42
Rosenkildevej 2, 3000 Helsingør	
R/C Modelcenter ApS	42 28 66 00
Thorsholms Alle 6, Tulstrup, 3400 Hillerød	
Roskilde Modelhobby	42 37 06 22
Clermontsgade 10, 4000 Roskilde	
Witzel Hobby	57 67 30 92
Sct. Hansgade 38, 4100 Ringsted	
Flywood Model-hobby	53 73 66 22
Ramsherred 27, 4700 Næstved	
Hobby World	58 35 12 30
Langlandsvej 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	

Fyn:

Odense Hobby	66 12 21 04
Søndergade 26, 5000 Odense	
Farve- og Hobby Hjørnet	62 21 31 31
Klosterplads 4, 5700 Svendborg	
Nyborg Modelhobby	65 31 60 56
Christianslundsgade 47, 5800 Nyborg	

Jylland:

Jysk Hobbycenter	75 91 45 40
Fælledvej 26, 7000 Fredericia	
Hobby Shoppen	75 83 04 94
Sønderbrøgdgade 10, 7100 Vejle	
FM Modelteknik	97 45 41 08
Hallundbækvej 24, 7540 Haderup	
MID HOBBY	86 12 36 15
Tietgens Plads 1, 8000 Århus C	
Avionic	86 94 60 88
Frichsvej 25, 8464 Galten	

Helikopter spec. Rotordiscen 75 88 54 54
Amlundvej 4, Linde Skov, 7321 Gadbjerg

Djurs Hobby	86 32 66 03
Nørregade 4, 8500 Grenå	
Auto- og Surf	75 28 04 55
Bork Havn, 6893 Hemmet	
Legeland	75 61 60 11
Hospitalsgade 15, 8700 Horsens	
Pitch Skala Hobby	86 67 64 64
Rævehøjen 5, 8800 Viborg	
MID HOBBY	86 43 39 23
Vestergade 38, 8900 Randers	
Aalborg Hobby Service	98 12 13 15
Nørregade 18, 9000 Aalborg	
Aalborg hobby Shop	98 13 62 63
Vesterbro 115, 9000 Aalborg	
Leif O. Mortensens Hobby	98 31 94 22
Nørremarksvej 61, 9270 Klarup	
Skandinavisk Modelflyvecenter	98 46 21 44
P. Munksvej 58, 9300 Sæby	
Hobbymanden	98 51 21 66
Skibsgade 2, 9500 Hobro	
Silver Star Models	98 52 02 55
Ølsvej 35, 9500 Hobro	
Winkelmann Legetøj I/S	98 52 05 65
Strømgade 3, 9800 Hjørring	
Electric Flight Equipment	98 43 48 72
Sdr. Jyllands Allé 12, 9900 Frederikshavn	
Model El-Teknik	98 42 90 22
Mariendalsvej 105, 9900 Frederikshavn	

Bornholm:

Olaf Aakermann Aps	53 95 17 28
Sydhavnvej 1-3, 3700 Rønne	

Til forhandlere af modelflyveudstyr:

På denne side kan du få en »fagtelefonbogsannonce«:

Ring på telefon 62 24 12 55
for yderligere oplysninger

It's so easy...

Topaz



GLASFIBERKROP

RC-funktioner
Højderor
Sideror
Motorregulering

Bestil nr. 401

7-8 celler

Byggesættets indhold



7700 THISTED

Levring kun igennem specialforretning! • Fejl forbeholdt

MARGRETHEVEJ 2

PEER MANNESTAD MØLLER

05793 ARC

7381 001

Kvaliteten gør forskellen!

Easy Fly er en velproportioneret allround-model, og er en god begyndermodel for dem som skal starte med modelflyvning. Modellen har godmodige flyveegenskaber, og grundet den langsomme flyvehastighed har piloten tid til at styre. Easy Fly kan benyttes fra 7-8 celler.

Den robuste glasfiberkrop er hvid, med blank overflade, og flyet har allerede de nødvendige huller og udfræsninger. Vingerne er i skum beklædt med abachi. Højde og sideroret er lavet af let balsatræ. Alle ror er forfræset og færdigprofileret. Adgangen til RC-udstyret sker gennem den aftagelige kabinehætte. Montering af vingen og højderoret foregår ved hjælp af nylonskruer.

Tekniske data

Spændvidde: 1.700 mm
Længde: 1.065 mm
Planareal ca.: 29 dm²
Vægt uden RC-udstyr: 590 g
Startvægt ca.: 1.300 g

● Glasfiberkrop med de nødvendige borer og udfræsninger

● Skumvinger beklædt med abachi

● Flarfarvet dekormærker

● Færdig profilerede ror

● Benyttes fra 7-8 celler

Byggesættets indhold

Glasfiberkrop med hvid blank overflade og udfærdig til cockpittet. Sideroret og bowden træk, klar kabinehætte med cockpitindsats, færdigbygget vinge i skum beklædt med abachi, højde og siderorsdele af let balsatræ, komplet sæt af smådele og RC-tilbehør, byggetegning, dekormærker, udførlig byggevejledning.

KYOSHO Deutschland

~ Nikolaus-Otto-Str. 4

~ D-24568 Kaltenkirchen

Info-Hotline: 0049-4191-85713 (Mandag-torsdag: 14-17,30)

• e-mail adresse: 101573.712@compuserve.com • <http://tokyoweb.or.jp/kyosho>