

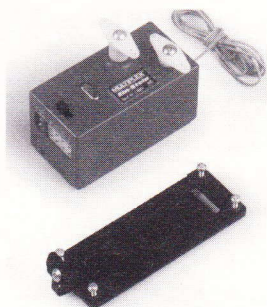
# MODELFLYVE NYT

LINESTYRING ■ FRITFLYVNING ■ FJERNSTYRING ■ MODELFLYVE NYT



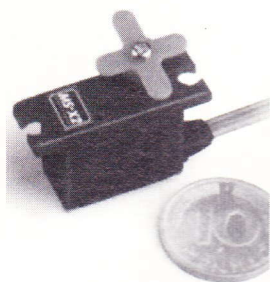
# MULTIPLEX & MIDWEST FRA MIDTSJÆLLANDS HOBBY HANDEL

## NYT FRA MULTIPLEX



EIN STIN

kr. 975,-



MS-X2-SERVO

kr. 299,-



PICO 4

kr. 568,-

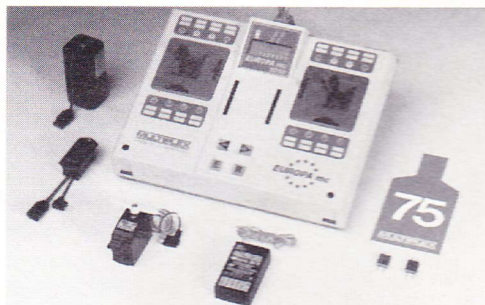
## Flair Cub Trainer / sportsmodel



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

Nu med dansk byggevejledning.

kr. 1148,-



## EUROPA MC 1020 35 Mhz.

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

**2385,-**

## 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,

besparelse ca. **430,-**



## COMMANDER MC 2010 PLUS

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

**2726,-**

## SUPER TILBUD PÅ MIDTWEEST FLY OG TILBEHØR

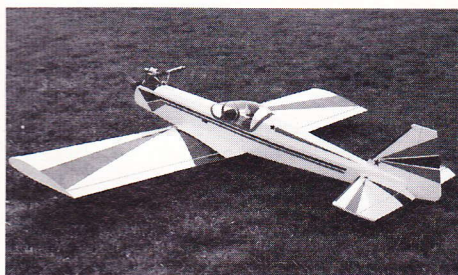
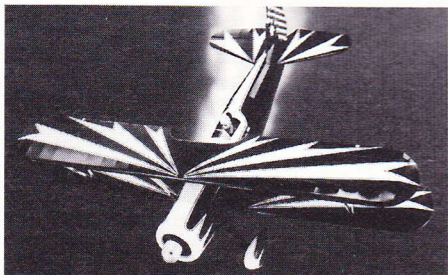
### Priser fra Midwest

Varenr.	Varebetegnelse	pris incl. moms
MID177-CAN	Midwest Canopy AT 6 Texan	237,50
MID180-C	Midwest Motorcowl Extra 300	216,25
MID177-C	Midwest Motorcowl AT 6	182,50

MID1096	Midwest Inst. Panel S. Stearman	158,25
MID1104	Midwest Inst. Panel Cap 232	170,25
MID1095	Midwest Inst. Panel Citabria	140,00
MID1092	Midwest Inst. Panel AT 6 Texan	121,50
MID1091	Midwest Inst. Panel Extra 300	152,00
MID1996	Midwest Katalog	10,00
DYN5013	Rorhorn Dynafite	9,75
MID187	Midwest Cap 232	2.117,00
MID181	Midwest Star Duster .40	669,75
MID182	Midwest Super Stinker	1.959,00
MID177	Midwest AT-6 Texan	1.880,00
MID184	Midwest Super Stearman	1.799,00
MID183	Midwest Citabria	1.408,00
MID180	Midwest Extra 300 S	2.031,00
MID185	Midwest Essence svæver 2m	398,00
MID175CAN	Midwest Canopy Corsair, 40	120,00
MID173	Midwest Sukhoi 40	669,75
MID172	Midwest Zero .40	669,75

MID170	Midwest Mustang 40	0,00
MID171	Midwest Messerschmitt .40	669,75
MID175	Midwest Corsair .40	754,50
MID174	Midwest Mustang .60	0,00
MID180-CAN	Midwest Canopy Extra 300 S	135,25
MID187-CAN	Midwest Canopy Cap 232	135,25
186-CAN	Midwest Canopy G-202	173,75
MID186-CAN	Midwest Canopy G202	101,25
MID1097	Instrumentpanel Cub 40	140,00
MID1094	Midwest Inst. Panel Stinker	152,00
MID184-CAN	Cannopy S. Stearman	46,25
MID1098	Midwest Inst. Panel Cub 60	152,00
MID1103	Midwest Inst. Panel G-202	182,50
MID186	Midwest G-202	1.950,00
MID810	Midwest Flyver stand	811,75

Der tages forbehold for prisændringer og trykfejl!



**WITZEL  
HOBBY**

SØGADE 26 - 4100 RINGSTED  
TELEFON 57 67 30 92 - INTERNETADRESSE: WWW.WITZEL-HOBBY.COM  
ÅBNINGSTIDER: HVERDAGE 11-17.30 - TORSDAG & FREDAG TIL 18.00 - LØRDAG 9-13

**DELUXE  
MATERIALS**  
Technical Excellence

# GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

## TOP FLITE



WARHAWK ..... 1.845,-



MUSTANG ..... 1.845,-  
MUSTANG 1:5 NYHED ..... 3.150,-



THUNDERBOLT ..... 1.845,-



CORSAIR ..... 1.845,-



CESSNA ..... 2.245,-

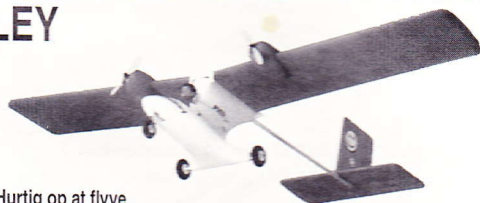


SIERRA ..... 795,-  
SIERRA ARF ..... 1.350,-



BEECHCRAFT BONANZA NYHED ..... 2.470,-

## SMILEY



**Smiley – Hurtig op at flyve**  
Kan samles på få timer, ingen beklædning, ingen maling, kort sagt - den flyver næsten selv op af kassen.  
Nødvendig tilbehør: Radioanlæg, 8.4V Powerpack, fartregulator samt lader.  
Tilbudspris ..... kr. 798,-

## GREAT PLANES

Learjet – Køret som Årets model 1996 af en international RC jury for bedste kvalitet af byggesæt, byggevejledning samt største nyskabelse.



PIPER CUB J-3, 1555 mm ..... 950,-  
PIPER CUB J-3, 1945 mm ..... 1.215,-  
PIPER CUB J-3, 2286 mm ..... 1.815,-  
ELECTRI CUB 1500 mm ..... 787,-



EXTRA 300S, 1470 mm ..... 1.390,-



F-14 TOMCAT 1460 mm ..... 1.345,-



PT 40 TRAINER 1520 mm ..... 827,-



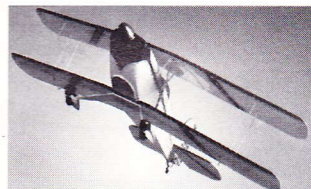
F4 PHANTOM NYHED  
Spv. 1485 mm for 10-15 ccm ..... 1.895,-



LEARJET 1410 mm ..... 1.350,-

## CARL GOLDBERG MODELS INC.

SOPHISTICATED LADY, 2000 mm .. 475,-  
GENTLE LADY, 1990 mm ..... 399,-  
FALCON Mk. III, 1422 mm ..... 799,-



BÜCHER JUNGSMANN, 1645 mm .. 2.190,-



SUPER CHIPMUNK, 1620 mm ..... 1.460,-  
THE ULTIMATE 10-300, 1370 mm .. 1.825,-  
THE EXTRA 300, 1720 mm ..... 1.680,-  
EAGLE 2, 1600 mm ..... 799,-



FREEDOM 20, 1400 mm ..... 730,-  
EAGLET 50, 1270 mm ..... 584,-  
PIPER CUB, 1940 mm ..... 1.045,-  
TIGER 2, 1550 mm ..... 949,-  
SUKHOI SU 26 MX, 1812 mm ..... 1.970,-

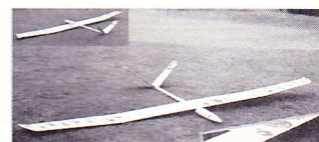
**Færdige trænermodeller i 40 størrelser fra kr. 995,-**



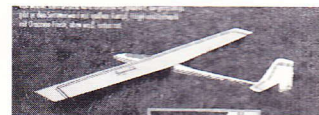
ACRO WOT, 1480 mm ..... 1.285,-

## NYHED!

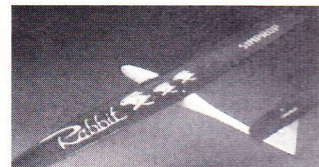
**ORAPAIN AUTOLAK** – den ideelle finish til din nye model. Fås på spray-dåse i alle farver der matcher til **ORACOVER**.



VISION, F3J svæver - Glasfiber krop Abachi/styropor vinger, spv. 3,3 m .. 2295,-



SUMMERWIND, elsvæver med gode termik egenskaber beregnet til 10-14 celler, glas-krop/skumvinger, spv. 2500 mm  
Klar til beklædning ..... 1540,-  
Færdigbeklædt. .... 1930,-



SELECTION, elsvæver beregnet til 7-16 celler, GFK/skumvinge, spv. 1680 mm. 1295,-



ROCKY, spv. 1500 mm for 6,5-10 ccm motor  
En trop kopi af den velkendte »Johnny« fås nu i en træfærdig udgave i fineste kvalitet ..... 884,-



Pico 4 modtager fra Multiplex er nu på lager. Vægt ca. 12 g. Mål 16 x 16x42 mm.  
Pris ..... 456,-

## Nyttige julegaveideer

Tyngdepunkts udmåler .....	297,-
Hængselknivsæt (Carl Goldberg) .....	60,-
Smart Cutter Folieskærer .....	66,75
Balsahovl .....	57,-
Modtager Accukontrol 10 LEEDs .....	233,-
Sandwik hobbyfil .....	38,-
Sandwik silbeklods .....	58,-
Aluhåndsliber str. 280 mm .....	47,-
Aluhåndsliber str. 560 mm .....	65,75
Aluhåndsliber profil .....	120,-
Robart incidence meter .....	341,-
Omdrejningstæller .....	358,-
Minicraft dekutorsav .....	1395,-

Nye forskellige Micro servoer nu på lager fra ..... 198,-

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 · Robart · Hobbico · Wing Manufacturing · Hobbyträ · Greven · Jamara · Aeronaut · IKARUS · Carl Goldberg · Great Planes · Top Flite · DuBro · Kyosho

## ■ AVIONIC ■

• Frichsvej 25 • 8464 Galten • Tlf. 86 94 60 88 • Fax 86 94 62 88 • Internet adr.: www.avionic.dk

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.

# robbe - KOMPLETSÆT - JULETILBUD!

## DOLPHIN

kompletsæt inkl. alt nødvendigt tilbehør  
f.eks. radio m.m.

NU ..... **1699,-**

EFTER JUL ..... **2094,-**

Elegant sejlbåd, der samles på meget kort  
tid, da skrog, dæk og køl stort set er fær-  
dig.

Længde 755 mm  
Totalhøjde 1300 mm.



## LASER

kompletsæt inkl. alt nødvendigt tilbehør  
f.eks. radio, akku, lader m.m.

NU ..... **1899,-**

EFTER JUL ..... **2214,-**

Færdigmodel af en lystyacht. Leveres  
næsten færdig incl. motor og fartregula-  
tor. Kan blive sejklar samme dag, du  
køber den. DANSK VEJLEDNING.  
Længde 560 mm.

## AIRDANCER

kompletsæt inkl. alt nødvendigt tilbe-  
hør f.eks. radio, akku, lader m.m.

NU ..... **1999,-**

EFTER JUL ..... **2328,-**

Til alle, der hurtigt vil op at flyve, idet  
modellen kan samles på 2 timer. Færdige  
indfarvede dele skal kun klemmes sam-  
men. Altså ingen lim og maling.  
DANSK VEJLEDNING.  
Spændvidde 1400 mm.



# Maetoft

En gros salg og import - komplet dansk lager med kviklevering  
til forhandlere overalt i Danmark. Intet salg til private.

Postboks 3008 · DK-8900 Randers

MODEL-HOBBY  
FOR ALLE

## FLY · BIL · BÅDE · TOG · PLASTBYGGESÆT

VARER SENDES  
OVERALT

### Har du valgt vinterprojekt?

Du får mange hyggelige byggetimer ved at vælge  
skalategninger og tilbehør fra:

**Dennis Bryant, C.A.P.,  
Mike Smart og Brian Taylor**

Lagerlister over ovenstående og andre tilsendes  
mod frankeret svarkuvert (A4)

For eks. fra Brian Taylor:

P-47D THUNDERBOLT

Spv. 155 cm, mot. fra .60 tegning ....kr. 135,-

Cowl, canopy og spinner.....kr. 290,-

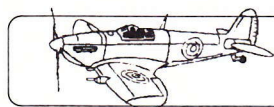
Fås også

Spv. 193 cm, mot. 1.2-1.5 tegning...kr. 215,-

Cowl, canopy og spinner.....kr. 420,-



Se omtalen i MFN 3/97 side 31.



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

### BYGGEMATERIALER

Balsaplader i bedste kvalitet leveres i hårdhed ef-  
ter dit ønske. Balsa- og fyrplaster. Aluminiumsrør.  
Messingstænger og -rør, både runde og firkantede.  
X-finer fra 0,4 mm til 6 mm og i flere bredder.

### SUPER TILBUD!

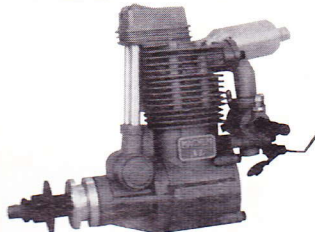
så længe lager haves.

**Magnum XL, 91**, 4-takt.....kr. 1685,-

Læs selv Brian Winch's test af denne motor i det  
engelske tidsskrift R/C Scale Aircraft nr. 3/97.

**Magnum GPA 40**

2-takt m. tomgangjust.....kr. 498,-



Forbehold for udefra kommende prisændringer,  
trykfejl og udsolgte varer.

# FLYWOOD

MODEL - HOBBY  
TLF. 53 73 66 22

### MODELLER FOR ALLE

Velbyggede træfærdige modeller i kvalitetstræ  
med alt tilbehør.

#### Dragon Lady 60

Spv. 1680 mm, mot. .60-1.2, 2-takt ..kr. 1330,-  
Lavvinget aerobic sport model med et klassisk  
udseende fra flyvningens guldalder

#### Mustang P 51 D

Spv. 1685 mm, mot. .60-90, 2-takt ..kr. 1665,-  
Med flaps, forberedt for oprækkeligt understel,  
fast understel medfølger. - Den ser ikke bare godt  
ud, men den flyver også godt!

#### Cessna 182

Spv. 1910 mm, mot. .60-90 ..kr. 2295,-

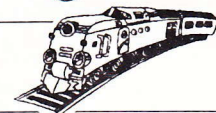
2-takt/.90-1.2, 4-takt .....kr. 2395,-  
En stor scala træner med rolig flyvekaraktæris-  
tik, balsabeklædningen giver den sande kurvede  
form.

#### Ultimate 10-300 S biplan

Spv. 2x1430 mm, mot. .60-90 ..kr. 2395,-  
2-takt/.90-1.5, 4-takt .....kr. 2395,-  
Udpræget aerobicmodel i ren trækonstruktion.  
Denne models store manøvrerdygtighed vil for-  
høje din glæde ved aerobic.



MODEL TECH  
BUILT-UP HANDCRAFTED PLANES



ÅBNINGSTIDER:  
Fredag kl. 11.00 - 18.00

Hverdage kl. 11.00 - 17.30  
Lørdag kl. 10.00 - 13.00

# 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.

**OS 40LA**  
**OS 46LA**



Sportsmotorer med nydesignede cylindersæt for større ydelse og pålidelighed. Leveres i blå eloxering. Leveres med OS A3 gløderør.

- til meget fordelagtige priser.

### UFO - strygejern



Strygejern i flot, nyt design. Effektiv temperaturregulering med automatisk kredsløbsdetektor. LED kontrollampe. Strygesålen er formet så beklædningen bliver perfekt. Leveres til meget fordelagtig pris.

### DASH SABER X

Nyt 2 kanals anlæg fra Sanwa. Smalbånd (27MHz) sender og modtager. Mikro modtager med BEC. Servo reverse og mulighed for ændring af gas-neutral. Unikt ergonomisk design. 2 farvet LED-batterikontrol og batteri alarm.



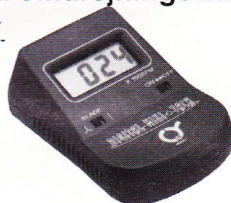
### JAVELIN



Javelin - prisbillig trænermodel i trækonstruktion med foliebeklædning. spv. 152cm for motorer fra 6-8cm<sup>3</sup> og 4-kanals RC anlæg, vægt ca. 2600g. Let at bygge og flyve. Indeholder hjul, tank, spinner og styrtødsdele.

### Mini digital omdrejningstæller

Handy størrelse. Flydende krystaldisplay for nøjagtig og let læsning, selv i solskin. Omdrejningsområde 100 - 29.000 o/min.



### Super Multi Power Panel

Automatisk powerpanel med indbygget pumpe, ladefunktion til glowstarter, ladestik til 12V accu. Kontrollfunktion for 12V accu.



### SILVER STAR MODELS

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

### HIROBO SHUTTLE

Danmarks mest populære helikopter. Shuttle er let at klargøre, flyve og vedligeholde. Leveres i byggesæt og færdigsamlet., med og uden motor. Motoren kan leveres med trækstart. Shuttle Z er standardudgaven. ZX er med ekstra kuglelejer, halestøtte og metalkobling. ZXX er Deluxe udgaven med mange finesser. Reservedele kan leveres fra lager til rimelige priser. **Ring efter gratis prospekt.**



### FP-PROBE BRÆNDSTOFBILER



FP-PROBE, en helt ny serie biler, der introduceres i Danmark.

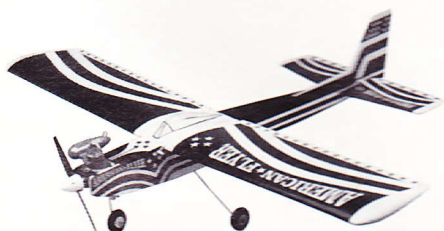
FP har i mange år været kendt for kvalitetsprodukter. Bilerne leveres i flere udgaver, OFF-ROAD, ON-ROAD (DTM) i flere scala. 1:10 bilerne leveres med 2.5cm<sup>3</sup> motor med snorestart eller det sidste nye med indbygget elstarter.

**Ring efter GRATIS brochurer over PROBE (1:10, 1:8, 1:6) og PANDA (1:10) biler.**

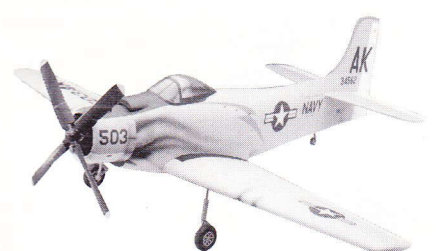
### KATALOGER - hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importøren.

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

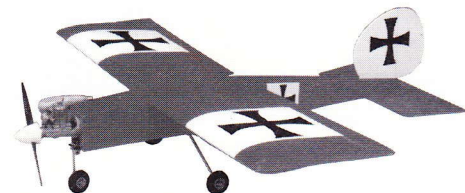
Prøv først hos din sædvanlige forhandler. Kan han ikke levere, er du velkommen til at kontakte os. Vil du besøge os, så ring i forvejen.



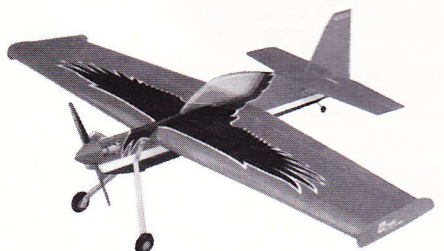
**American Flyer.** Næsten færdig trænermodel i flotte usa farver. Spv.140 cm. for 6,5 cm<sup>3</sup> motor. Kan samles på få timer. .... **kr.990,00** nu kun. .... **kr 749,00**



**SKYRAIDER.**Skalamodel af USA's stempelmotorkrigsfly.Skyraider er let at bygge. Spændvidde 156 cm.For 10 cm<sup>3</sup> 2-takt eller 12-15 cm<sup>3</sup> 4-takt motor. Vægt ca. 4 kg. .... **kr. 1095,00** nu. .... **kr. 600,00**



**Swet Stik 40.** Næsten færdig stik model. spv.132 cm. for motor 6,5-7,5cm<sup>3</sup> .leveres skuldervinget og lavvinget for ..... **kr. 1400,00** nu kun. .... **kr. 750,00**



**Raven 40 Profil.** Fun Flyer - for skræppe manøvrer - Fun flyvere behøver ikke være grimme - som du kan se. Spv. 133cm til 6.5-8 cm<sup>3</sup> motorer. .... **kr 749,00** nu. .... **kr 500,00**



**Sport Flyer 40.** Byggesæt til smart lavvinget kunstflyvningsmodel til 6,5 - 7,5 cm<sup>3</sup>. Spv. 150 cm - førpris. .... **kr 749,00** nu. .... **kr 375,00**

**FIELD BUDDY.** Smart byggesæt til flightbox. Der er plads til brændstof, sender, starter, 12v accu, power panel og meget andet. Field Buddy er let at samle da alle dele er udskåret. .... **kr. 216,00**  
**PowerPanel.** .... **kr. 198,00**  
**Starter.** .... **kr. 275,00**



Ring efter brochurer over GLOBAL færdigmodeller

### AXMO MODELLER

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

# GAVEIDEER FRA HOBBY WORLD

## RADIOANLÆG



FUTABA FC-16 med 1 servo .....	1895,-
FUTABA F-14 med 1 servo .....	1345,-
FUTABA SKYSPORT med 1 servo .....	1045,-
HI-TEC FOCUS 4 med 1 servo .....	1050,-
HI-TEC PRISM 7X .....	1895,-
MULTIPLX EUROPA SPRINT m. 1 servo .....	1348,-

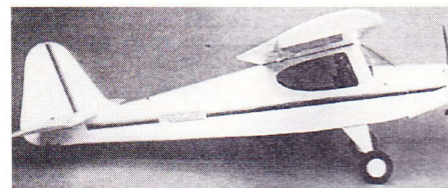
## MODELLER



PRECEDENT FUN-FLY, Spv. 137 cm ..... 533,-



PRECEDENT BI-FLY, Spv. 91 cm ..... 475,-



PRECEDENT T-180 Spv. 180 cm fra ..... 726,-



PRECEDENT ELECTRA-FLY Spv. 220 cm m. elmotorsæt.... 572,-  
ELECTRA-FLY svævemodel ..... 295,-



BLUE PHOENIX svævemodel Spv. 200 cm.....325,-

## FLYSIMULATORER



NHP, til alle sendere med lærer/elev stik ..... 1098,-

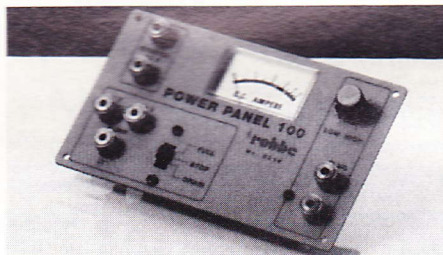
## STARTUDSTYR



STARTKASSE .....kun 198,-



12V elstarter op til 15 ccm 250,-



POWER PANEL ..... 185,-  
POWER PANEL m. pumpe ..... 331,-



KAVAN el-pumpe 12 V ..... 171,-  
EL-PUMPE 12 V ..... 130,-



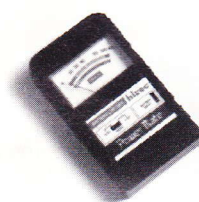
Robbe lader 5 ..... 196,-

## VÆRKTØJ



Foliejern ..... fra 250,-

## DIVERSE UDSYR



PROPELAFBALANCER... 48,-

Modtag ACCUTESTER fra. . 143,-



Elektronisk omdrejningstæller.....324,-

## SERVOER

PRO MICRO, 2.5 kg .....	237,-
SUPERTEC S03 STANDARD .....	98,-
SUPERTEC 9102F BB SPEED .....	126,-
SUPERTEC S03 2BB.....	128,-
SUPERTEC 9102 2BB, 3 kg vinge.....	133,-
SUPERTEC S05 2BB .....	133,-
SUPERTEC S06 2BB, 6.6 kg bil .....	133,-
SUPERTEC S3002 2BB, mini .....	163,-
SUPERTEC 136L, 8 kg .....	176,-
SUPERTEC S04, 10 kg .....	185,-
SUPERTEC MICRO .....	188,-
SUPERTEC MICRO BB .....	218,-
SUPERTEC 136G OPTRÆKSSERVO .....	236,-
SUPERTEC S605 2BB, 13 kg .....	253,-
HI-TEC HS-80 MICRO SERVO .....	265,-
HI-TEC HS-101 MINI SERVO .....	215,-
FUTABA SERVO S 148 STANDARD .....	135,-
FUTABA SERVO S 3001 KUGLELEJER .....	186,-
FUTABA SERVO S 3003 STANDARD .....	110,-

## MOTORER



OS 40 LA R/C, 6,47 ccm m. dæmper.....	698,-
OS 46 LA R/C, 7,45 ccm m. dæmper.....	766,-
OS 40 FX R/C, 6,47 ccm m. dæmper .....	1198,-
OS 46 FX R/C, 7,45 ccm m. dæmper .....	1271,-
OS FS -52, 8,56 ccm, m. dæmper .....	2128,-
OS 91 FSII m. pumpe og dæmper .....	3025,-
ST GS40 RC RING m. dæmper.....	700,-
ST GS45 RC ABC m. dæmper .....	795,-
ST G51 RING RC m. dæmper .....	800,-
ST S61K RING RC m. dæmper .....	917,-
WEBRA 40 F SPORT.....	841,-
SC 40 AERO RC ABC m. dæmper .....	598,-
SC 61 AERO RC ABC m. dæmper .....	748,-
SC 80 FS RINGED ENG m. dæmper .....	1698,-

Vi sælger også YS, 3W og COX motorer

# 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  
Kataloger: ROBBE 97 - GRAUPNER - MULTIPLX - SIMPROP - Få vores prisliste '97 næste gang du ringer.



# Modelflyve Nyt 6/97

ISSN: 0105-6441

## REDAKTION:

Ansvarshavende redaktør:

B. Aalbak-Nielsen,  
Kastanievej 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  
Morbærvænget 9, Fensmark,  
4700 Næstved  
Tlf. 20 26 10 53  
E-mail: pnm@post4.tele.dk

Linestyling:  
Carsten S. Jørgensen  
Tornhøjparken 13  
9220 Aalborg Ø  
Tlf. 98 15 14 18  
Csj@NV.dk

Friflyvning:  
Simon Jonassen  
Roustvej 214  
6818 Arre  
Tlf. 75 19 29 04

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

Redaktion:

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

Ekspedition:

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

Annonceekspedition:

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

Udgiver:

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

Abonnement og løssalg:

Abonnement for 1997 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.

Udgivelsesterminer:

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

Oplag: 4.700 eksemplarer

Produktion:

a-offset, Halstebro

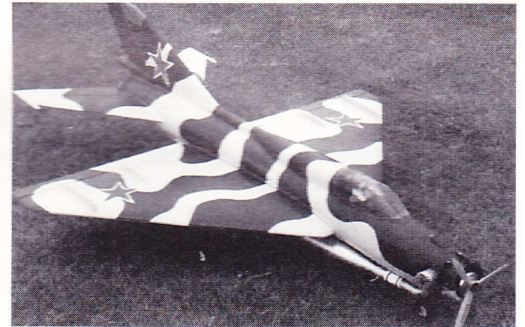
Materiale til Modelflyve Nyt:

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

Oplysninger og meninger:

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

I korthed .....	side 8	“Gung Ho” i luften for første gang ..	side 28
ZERO .....	side 10	I MFN nr. 5 fortalte Peter Alstrup om bygning af en P-38 Lightning. Nu har han også haft modellen i luften.	
Min model .....	side 12	Ny motortype .....	side 29
Me 109 - P-38 J Lightning - Classic 40 Cub		Poul Møller har set nærmere på en helt ny motorkonstruktion fra RCV Engine Ltd.	
		Hobbytræf hos KFK .....	side 32
		Fotoreportage v/ Poul Møller	



Ist World Air Games, F3C .....	side 14	Produktinformation .....	side 34
Frederik H. Beck fortæller om det dan- ske helikopter-landsholds deltagelse i dette arrangement i Tyrkiet.		CL-referater .....	side 36
“In-flight” .....	side 18	Spreepokal '97 - Høst vest.	
Indendørs-sæsonen er startet hos AVIATOR		RC-referater .....	side 37
Light-up .....	side 19	Falcon Cup - Luftshow - Sommerlejr F3C - El-træf - JM/DM F3C - KFK's hobbyflyvertræf - El-stævne i Frederiks- havn - DM '97 i skala - Molbo Træf '97 - NM F3A - Fly For Fun i Odense - Hiro- bocup i Danmark - DM i 2M - DM i F3B højstart - NFKs modelflyopvisning.	
Kenneth Christensen giver tegninger og anvisninger til bygning af et fly til in- dendørs RC-flyvning.		Læserbrev .....	side 47
Polflyvning .....	side 21	Orientering fra unionerne	
Poul Møller fortæller om denne specielle form for flyvning og om dens mulighe- der.		RC-unionen .....	side 48
Speed 400 Pylon .....	side 23	CL-unionen .....	side 50
Jørgen Nielsen giver anvisninger på bygning og flyvning.		FF-unionen .....	side 53
Moki i “stiv kuling” .....	side 26	DMV .....	side 53
Moki er en ny motor i Danmark. Nu har Lars Kildholt prøvet den grundigt af.		Indeks 1997 .....	side 54
		Det bragte Modelflyve Nyt i 1997.	
		Indsamlingen til De Baltiske Lande	side 56
		Opslagstavlen .....	side 56

## Deadlines

Næste nummer af Modelflyve Nyt udkommer  
den 10. februar 1998.  
Stof, der ønskes medtaget i dette nummer, skal  
være grenredaktørerne (artikler og referater) el-  
ler unionernes sekretariat  
(organisationsstof) i hænde se-  
nest den 19. december, og til nr.  
2/98 skal det være fremme se-  
nest den 20. februar.

## Forsidebilledet:

Jógvan Hansen fra Færøerne præsenterer sin ZERO.  
Produktion: Per Hassing Christensen.

# I korthed ...

## Aces R/C Combat

Martin Elmberg fra Sverige, der før har berettet om combatflyvning med rc-modeller (se MfN nr. 4/1994 og nr. 1 og 2/1995), har sendt et brev til Modelflyve Nyt, hvor han fortæller om den første europæiske turnering i rc-air-combat. I alt 51 piloter (heraf kun Niels H. S. Jensen fra Danmark) har deltaget i luftslagene over Europa, hvor den svenske pilot Thomas Augustsson blev erklæret for vinder efter den sidste kamp ved Brehmen.

RC-combat er en af de nyeste discipliner inden for rc-flyvning. Her jagter skalamodeller i skala 1:12 af WWII warbirds hinandens streamere i de forskellige kampe. 3-7 piloter flyver imod hinanden i hver kamp med deres modeller, der er udstyret med .15 eller .20 motorer afhængig af modellens størrelse. Streamerne er 12 m lange, og der gives point for flyvetid og klip i de andres streamere. Der mistes point, hvis andre klipper i ens streamer, eller man flyver ud af kampområdet.

Hvis du er interesseret i den slags



Herover skal to fightere lige til at slutte sig til kampen ved Norrköping, og t.h. er det vinderen af Aircombat Cup Europe, Thomas Augustsson, der kaster sin FW190D-9 op mod himlen i Finland.

løjer, kan du finde reglerne og gratis byggetegninger af fightere på internet-adressen:

[www.student1.lu.se/~cid90meg/aces-int.htm](http://www.student1.lu.se/~cid90meg/aces-int.htm). Du kan også kontakte Martin Elmberg på adressen Kamnarsv 11-N111, S-226 46 Lund, Sverige, på tlf +46 46 151 191 eller pr. e-mail: [maem@tac.se](mailto:maem@tac.se). Tør du udfordre luftens esser til en kamp på himlen. Tjek også Martins hjemmeside: [www.tac.se](http://www.tac.se).

Martin Elmberg skriver også, at det kunne være sjovt med en Eurocup afdeling i Danmark og spørger, om nogen har lyst til at lægge flyveplads til et sådant arrangement.

Modelflyve Nyt vil godt være med til at gøre lidt PR for combatflyvning. RC-redaktør Poul Møller har tegninger og en svensk byggeanvisning til en Me 109 og en Spitfire - begge til .15 motorer. Kunne du tænke dig at være testbygger - og skrive en artikel om byggeri og flyvning med en af modellerne - kan du skrive til ham. Blandt de breve, der er poststempelt senest en uge



fra udgivelsesdagen, trækkes der lod om to materialesæt - et til hver af de to modeller. Vinderne får så tilsendt materialesættet - og lover hurtigst mulig at sende en artikel med fotos om projekterne til Modelflyve Nyt.



## "Hemli' helikopter"

Der er udkommet en ny børne-

plade/CD fra Danmarks Radio/Sony Music med overstående titel - så da der skulle holdes pressemøde i en lille bygning i Fælledparken i København d. 10

oktober, måtte Josti-Hobby udlåne en modelhelikopter til fremvisningen, da en rigtig helikopter ikke måtte lande i parken.

Dette var også ret heldigt for de mange kunstnere, da det var regnvejr.

Blandt de fremmødte kunstnere, som også medvirker på CD'en, var bl.a. Nanna, Alberte, Elisabeth, Maria Bramsen, Anne Dorthe Michelsen, Mek Pek, Michael Falch, Nikolaj Steen og Lars H.U.G.

DR TV1 bragte om aftenen en del billeder og samtaler fra pressemødet, så vores modeller kan bruges til andet end flyvning.

På billedet, som er taget af Jørgen Øllgård, prøver Mek Pek med Elisabeth ved sin side at styre modelhelikopteren fra Josti-Hobby, og det ser jo meget svært ud.



## "To dræbt af modelfly"

Denne overskrift er taget fra et af vore dagblade, og vi citerer fra avisen:

"En 45-årig mand og hans otteårige datter i Schopfheim i Tyskland er blevet dræbt efter at være blevet ramt af et modelfly, som var ude af kurs. Det står dog ikke umiddelbart klart, om ejeren af modelflyet har overtrådt sikkerhedsforskrifterne i forbindelse med sin farlige fritidsinteresse".

Dette er jo en meget dårlig reklame for vores hobby, og derfor kan jeg ikke lade pennen ligge.

Den rigtige forklaring på ulykken er iflg. FMT som følger:

*Kollision Motorsvæver / Modelmotorfly*  
Ved en tilladt modelflyvning i Schopfheim stødte et modelslæbefly ind i en motorsvæver. Slæbeflyet havde umiddelbart forinden sluppet en svæver. Ved sammenstødet blev den ene vinge på motorsvæveren slået af, men om både faderen og datteren blev dræbt ved styrtet vides ikke.

Havarikommissionen arbejder endnu med sagen, og udslagsgivende er, om motorsvæveren har holdt sin mindstehøjde på 600 meter. Her er man henvist til øjenvidneberetninger. Det synes dog temmeligt sikkert, at den i øvrigt erfarne pilot ikke har holdt den forskrevne mindstehøjde. Desuden er han bevidst fløjet ind over modelflyvestævnet trods information om dette ved briefing.

FMT vil følge op på sagen, når havarikommissionen er færdig med dens undersøgelser.

*OY 3730, Bjarne Aakerman*



## Flyvestation Vandel - brugerbetaling!!

I årene 1949-85 var Flyvestation Vandel modelflyvernes Mekka. Her afholdtes sommerlejre, konkurrencer, nordiske mesterskaber og mange Jyllandslag med international deltagelse.

Termikken på Vandel var berygtet, stærk, snæver og turbulent, og modelerne kunne få startbaneeeksem, når de landede på banerne. Flyvefeltet er ca. 3.500 x 700 meter i vest/østlig retning med en stor startbane og to parallelbaner samt masser af rullebaner og kødben (de sidstnævnte er P-pladser til fly).

I 1985 kunne vi ikke komme der mere på grund af større operationelle tiltag, flere aktiviteter og bygningen af adskilligt flere bombesikre hangarer, og fordi de dengang nye F-16 jetjagere var meget forslugne. De sugede alt op, fra startbanerne, som derfor skulle støvsuges flere gange ugentligt.

I sommer hørte undertegnede en direkte reportage fra Vandel fra et Drag-Racing stævne, hvilket fik mig til at tænke på mulighederne for at komme til at flyve fritflyvning der igen. Jeg fik i første omgang KDA til at ringe til flyvestationen for at høre, om det kunne

betale sig at sende en ansøgning om benyttelse af det store flyvefelt, men KDA fik nej med det samme. Så sendte jeg selv et brev til Vandel om tidernes skiften osv. og fik..... et positivt svar! Jeg aftalte derfor et møde med Vandel for at få klarlagt enkeltheder og betingelser.

På mødet viste det sig, at vi kunne få lov til at flyve som i gamle dage, vi kunne få sat telte op osv., men vi skulle betale! Jeg skitserede en typisk fritflyvningskonkurrence med 20 deltagere i 8 timer på en søndag. Prisen var såmænd bare 8.000,- (otte tusinde) kroner plus moms!!! Jeg har siden prøvet at få sat prisen ned, men det lykkedes ikke, desværre. Derfor må vi jo nok se i øjnene, at vi ikke kan bruge Vandel, før vi finder nogle glade sponsorer ....

Den høje dagspris skyldes tilsyneladende, at "fremmede" brugere (f.eks. også Flyverhjemmeværnet!) skal være med til at finansiere flyvestationens høje miljøafgifter og udgifter til ekstra administration og bevogtning.

Jeg synes, at denne nye situation er ærgerlig. Flyvestation Vandel er stadig egnet til alle former for modelflyvning.

Hvad gør vi nu?

*Jørgen Korsgaard, fritflyver*

## Transportproblemer - ikke her

Hvad gør man, når man ikke har nogen bil, når der er 17 km til flyvepladsen, og når ens forældre ikke vil være chauffør.

Man bruger sin knallert og sætter en avistaske fra Jyllandsposten bagpå. Modellen står på højkant i den ene side, mens ens udstyr, som er pakket ned i en kuffert, og brændstoffet er placeret i den anden side. Selve flyet og vingen holdes på plads af en elastik (den samme slags, som man bruger,

når man sætter sin cykel fast på bilens cykelstativ). Den går rundt om flyet og sidder fast i ens bukselomme. På den måde behøver man ikke at have en hånd på flyet og vingen for at holde fast på den, når man kører.

Folk kigger meget langt efter en, når man kommer kørende. Men det er ikke alle, der nøjes med at kigge; en del stiller også spørgsmål om modelflyvning.

Så hvis man vil ud at flyve, så kan man altså også komme det, selv om man ikke har en varevogn eller en stor personbil.

*Kenneth Olsen*

Da jeg var 6 år, byggede jeg et stort antal plastbyggesæt af alle slags flyve-maskiner, især fra perioden omkring 2. verdenskrig.

Den model, der fascinerede mig aller mest, var den legendariske og frygt-indgydende japanske jager "ZERO" fra 2. verdenskrig. Den har meget skønne linier og er nærmest aerodynamiske perfekt.

Da jeg ca. 8 år senere fik interesse for modellflyvning og begyndte at flyve med radiostyrede modellfly, var tanken stadig hos ZERO'en.

### Lidt historie

ZERO'en er kendt for dens fabelagtige manøvre dygtighed (men kun ved lave hastigheder) og lange rækkevidde. Det var på grund af dens meget lave vægt og forholdsvis lille motor på 925 hk.

ZERO'ens egenvægt var 1.680 kg og rækkevidden med droptank 3.110 km.

Den amerikanske Grumman F4F "WILDCAT", der var dens modstander i begyndelsen af krigen, havde en motor på 1.200 hk, vejede hele 2.000 kg. (egenvægt), og dens rækkevidde var kun 1.448 km.

I stedet for at have en tung og svær stålhovedbjælke i vingen, der siden skulle boltes sammen med svære og tunge stålplader i kroppen, udviklede japanerne – som de første i verden – en ny slags aluminiumslegering (ESD, Extra Super Duraluminium), der var betydeligt stærkere end det "almindelige" aluminium.

De placerede to hovedbjælker af ESD- aluminium i vingen og integrerede vingen i flykroppen. Dette var ret kompliceret, så det tog forholdsvis lang tid at producere en ZERO.



## Min drømmemodel:

# ZERO

Af Jógvan Hansen

Japanerne syntes også, at de svære stålplader til beskyttelse af piloten var unødvendige og kun betød vægtforøgelse. Deres motto for flyet var, at ZERO'en skulle være manøvre dygtig nok til at skyde modstanderen ned, før modstanderen skød ZERO'en ned.

Alt dette littede betydeligt på ZERO'ens vægt.

I et katalog så jeg tilfældigvis, at der fandtes en bog med titlen "Samurai". Det er en selvbiografi af en ZERO-jagerpilot fra 2. verdenskrig, Saburo Sakai. Det er en utroligt spændende bog, hvor han skriver om alle "operationerne", han har været på som jagerpilot.

– Tænk, at blive ramt af en maskingeværkugle fra en amerikansk Douglas SBD /A-24 styrtbomber lige gennem frontruden, at blive hårdt såret i hovedet og være bevidstløs i flere sekunder, at blive blind på begge øjne i flere minutter og permanent blind på det ene øje, at være lam i den ene side og alligevel lande på basen, der lå over 1.000 km borte over åbent hav, knapt 5 timer senere. Utroligt!

– Eller, senere i krigen, som ZERO-jagerpilot med kun ét øje (p.g.a. ovennævnte skade) at blive omringet af 15 amerikanske Grumman F6F HELLCATS, (der var ZERO'en langt overlegen), hvor en efter en sprøjtede bly efter ZERO'en med tilsammen 90 maskingeværer. Og eneste måde at undgå at blive skudt ned var at rulle og loope, rulle og loope, indtil de 15 HELLCATS var nødt til at vende tilbage til hangarskibene 45 minutter senere p.g.a. brændstofmangel, og derefter lande på basen med ikke ét eneste hul i ZERO'en. Fantastisk!

Selv blev Saburo Sakai anden verdenskrigs jagerpilot-"es" nr. 2 i Japan med 96 sejre. Nr. 1 var hans "elev" Hiroyoshi Nishizawa, der ironisk nok var passager i en bombemaskine, som blev skudt ned den 26. oktober '44, hvorved han døde. Det blev sagt, at han havde over 100 sejre, før han døde, men ingen kender det præcise antal. Saburo Sakai, derimod, er, så vidt jeg ved, i live endnu.

### Min første ZERO

I 1983 købte jeg et ZERO-byggesæt af fabrikatet Pilot. Det var en lille model beregnet til en 5 ccm 2T motor.

På det tidspunkt var vores start- og



landingsfaciliteter ikke særligt gode i vores nye modellflyveklub, Tórshavnar RC-felag. Start- og landingsbanen var ca. 10x30 m, og græsset var endnu ikke begyndt at gro. Så på grund af den korte banelængde valgte jeg at montere en lidt større motor på ZERO'en, en 6,5 ccm OS FSR.

Da modellen var færdigbygget, fandt jeg ud af, at den var alt for haletung. Jeg blev nødt til at montere en blyklump på 450 g i næsen. Men da blev dens totale vægt for høj.

Ved nærmere eftertanke viser det sig, at ZERO'erne har en meget kort næse. Det er derfor vigtigt at bygge halen let og at installere alt radiogrej så langt fremme i modellen som muligt.

Jomfruturen var ikke særligt imponerende. Jeg satte fuld gas på motoren, men banen var for kort og ujævn, så modellen kørte ud af banen og væltede fremover. Motorcowlet fik en del skade, og antennen knækkede, ellers var den ok. Jeg valgte at prøve igen.

Denne gang holdt jeg fast i halen, imens jeg satte fuld gas på motoren. Så slap jeg halen og gav straks højderor. Tæt ved banens ende begyndte den at lette. Men den havde desværre kurs mod en stor sten, som lå ved siden af banen, så jeg valgte at afbryde starten ved at slukke for motoren. Den crashe- de 10 m udenfor banen. Det var den første og sidste gang, den var i luften. Drømmen var knust.

### Min næste ZERO

9 år senere, i november '92, ringede Birgir Simonsen, der er vores lokale RC-forhandler og klubbens primus motor, og fortalte, at han havde modtaget en papæske med balsatrædele og et aluminiums motorcowl.

Det skulle blive min næste ZERO.

ZERO'en denne gang var en større model i skala 1:6,8 af fabrikatet Royal og beregnet til en motorstørrelse på 10-15 ccm totakter.

Jeg valgte at bygge ZERO-typen Mitsubishi A6M5 model 52. Denne type var den, der blev bygget flest af i Japan under 2. verdenskrig.

### Bygning

Eftersom det var min første rigtige skalamodel, og da jeg lige var blevet nybagt far for første gang, skred byggearbejdet langsomt, men sikkert frem.

Kroppen var oval og særdeles vanskelig at bygge helt lige. Der skulle pudses og slibes utroligt meget. Men man skulle også passe på ikke at pudse for meget af de mange balsaklodser. Og alle linierne var mere eller mindre bøjede og runde, så det gjorde det svært at pudse.

Motoren skulle monteres med cylinderen opad. Lydpotten blev lavet af kobber og blev monteret på tværs nede under motoren.



Alt passede perfekt under cowlet.

Motorcowlet, der som nævnt var af aluminium, blev modificeret så det lignede cowlet på en A6M5 ZERO, med carburatorluftindtaget på forreste øvre halvdel af cowlet, og de karakteristiske A6M5-udstødningsrør rundt om kroppen bag cowlet.

Udstødningsrørene lavede jeg af farvetuscher, der blev "snuppet", mens min datter sov. De blev bøjet, formet og malet.

En trebladet Graupner 16x8 "pyntepropel" (den største) blev modificeret, så den lignede den rigtige propel – med undtagelse af, at den desværre var lidt for lille i diameter.

"Pyntespinneren" blev lavet af sambatræ, mens "flyvespinneren" (tobladet) var af aluminium. Vingen var af traditionel opbygning og beklædt med balsa. Elektrisk "Giezendanner" hovedunderstel blev købt fra "Pitch", og fjedrende Robart understel blev også monteret. Jeg valgte at lave flaps på vingen (split flaps) og diverse understels-låger, 4 stk. på hver side. Men det elektriske understel var desværre ikke stærkt nok til at lukke alle lågerne, når understellet skulle trækkes op, med det resultat, at de inderste hjul-låger må fjernes, når man skal flyve med modellen.

Halehjulsunderstellet er hjemmelavet og i skala. Det blev lavet af hårdt træ og metal, er styrbart og kan trækkes op med en ekstra gear-servo.

### Cockpit, mærker og finish

Cockpit-interiør af plast var inkluderet i byggesættet. Dets tilpasning var

så dårlig, at det ikke kunne bruges. Det blev kasseret, og et nyt blev lavet af balsa.

Maskingeværer, sigte, instrumentbræt og radio/navigationsudstyr blev ligeledes lavet af balsa. Ruden blev skåret i tre dele og arangeret, så den kunne åbnes. Navigationslys og instrumentbelysning blev også installeret.

En japansk pilot, der grangiveligt led af hudkræft, blev monteret i cockpittet. (lavet af lexan gummi).

Vandklistermærkerne passede heller ikke til denne ZERO-type og måtte derfor også kasseres. Nye blev lavet af tynd, selvklæbende plastfilm.

Hele modellen blev grundet med Graupner Porefylder og almindelig grundmaling og siden malet med mat Simprop lak (i trykdåse). Pladelinierne blev tegnet med blyant og tusch, og til sidst blev modellen malet med mat klarlak

### Flyvning

Nu, næsten 5 år efter at jeg modtog byggesættet, var alt klart til jomfruturen.

Min sommerferie var begyndt, og jeg havde de sidste par dage før flyvningen chekket, at alt virkede, som det skulle. Tyngdepunkt, batterier, servo-retning-/udslag og understel. Alt var OK.

Nu ventede jeg kun på vejret. Meteorologerne lovede godt vejr de næste par dage.

Næste dag, den 16. juni '97, var vejret perfekt: solskin med lidt skyer, og vinden var rolig ca. 3 m/s. Jeg og et par

flyvekammerater stod på vores model-flyveplads med ZERO'en klar til jomfruturen. Den ene skulle tage min jomfrutur på video, så hvis uheldet var ude, havde jeg i det mindste noget på filmen. Vores start- og landingsbane er nu blevet større og bedre. Den er rund (det er mere praktisk her på Færøerne, hvor vinden tit skifter retning), ca. 50 m i diameter og med dejligt kort græs.

Det var længe siden, jeg havde haft så mange sommerfugle i maven.

Først taxiede jeg lidt rundt på banen med ZERO'en. Den føltes meget fin at køre med. Jeg valgte at starte med 10 grader flaps.

Så skal det være nu, tænkte jeg og stod bag modellen, gav fuld gas, korrigerede lidt med sideroret til venstre, mens farten øgedes, og havde hele tiden lidt højderor på. Efter ca. 30 m begyndte den at lette og siden at stige til vejrs. Stigningen var en smule stejl, syntes jeg, imens jeg fumlede med kontakten til det oprækkelige understel og flaps-kontakten og måtte trimme 4 klik ned med højderoret.

Da fløj den som på "skinner".

Jeg lavede et par loops og rulninger og fandt ud af, at der var masser af motorkraft. Så prøvede jeg at stalle med den - satte motoren i tomgang og gav højderor, indtil den stallede. Den stallede - som forventet - ret hurtigt på

grund af dens tunge vægt, som skalamodel ofte har.

Da jeg havde fløjet ca. 15 min., var det tid til at lande igen. Jeg valgte ikke at bruge flaps, justerede motoren til hurtig tomgang, trykkede på "gear-kontakten", og understellet gik ned. Da det var nede, kom der en sjov fløjtende lyd, og ZERO'en krævede lidt op-højderor. Indflyvningen var fin, og ZERO'en begyndte at tabe højde.

Den så meget realistisk ud i luften, syntes jeg. Lidt før banens begyndelse satte jeg motoren i tomgang og gav lidt mere højderor, mens farten tog af. Den landede på hovedhjulene, og siden tog halehjulet fat.

Der lød et klik, da hovedhjulene tog fat, og jeg tænkte, at det muligvis var understellet, der tog skade af landin-

gen. Men nej, alt var OK. Det viste sig kun at være fjederen i venstre understel, der blev trykket i bund. Jeg var overlykkelig. Min første jomfrutur med min drømmemodell var gået over al forventning.

Den dag fløj jeg tre ture, og alle lykkedes fint.

### Konklusion

ZERO'en er meget harmonisk og velflyvende som skalamodel. Og så tar' den sig også meget godt ud i luften.

Man skal bare huske at have lidt mere fart på, end man plejer, når man lander med ZERO'en. Ellers risikerer man, at den staller, og det ville ikke være så heldigt med sådan en fin skalamodel.

### Tekniske data

Mitsubishi A6M5 model 52, ZERO (Skala 1:6,8)	
Spændvidde:	159 cm
Vægt:	5 kg
Motor:	15 ccm 2T (Super Tiger)
Hovedunderstel:	Giezendanner (elektrisk)
Haleunderstel:	Hjemmelavet
Lydpotte:	Hjemmelavet
Propel:	14 x 7 (tobladet Graupner)
Kanaler:	7
Radio:	Graupner/ JR 388 S

## Min model

### ME 109

Samlesæt fra Modeltech

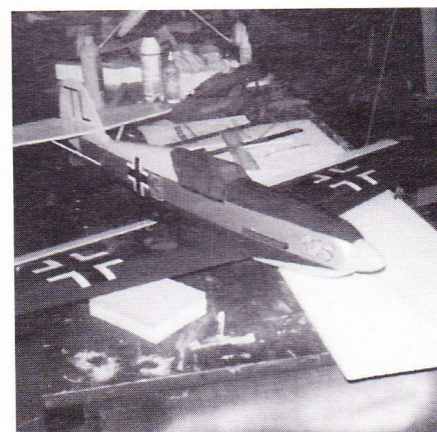
En lidt anderledes model skulle med til Hanstholm i påsken. Hvad gør man så?

Jeg talte med Valter Hansen fra Djurs Hobby. Eller rettere: jeg fortalte, hvad jeg ønskede, og så talte Valter - meget længe og indtrængende. Resultatet blev, at jeg et par dage efter modtog en pakke med posten.

En gennemgang af pakken gav julelys i øjnene. Alt var meget fint bygget. I kassen var en fin balsakrop, hvor bagkroppens runding i styropor var med balsabeklædning; desuden vinge, haleplan, sidefinne og balsaribber. Meget fint.

Bygning af modellen er der ikke tale om; man skal kun lime vingen sammen og sætte haleplan og finne på plads. Med den lim, der er følger med byggesættet, kan man lime den ene dag og beklæde den næste. Jeg brugte 5 min. epoxy. Limning og beklædning med folie i 3 farver samt installation af radiogrej tog en eftermiddag.

At se en ME 109 svæve lydløst blandt svævefly ved Hanstholm i



påsken var bare dejligt. Modeltechs ME 109 flyver meget godt med de anbefalede rudrudslog og det anviste tyngdepunkt.

I løbet af foråret skal den prøves i højstart, da den har startkrog. Muligvis - hvis den holder så længe - skal den prøves med elmotor.

Valter Hansen har både ME 109 og Mustang som svævefly. De er også velegnede som elfly, og jeg kan kun anbefale, at man prøver dem. Det er ikke den sidste model fra Modeltech, jeg har bygget.

6783 Tage

### P-38 J Lightning

Svend Hjermitsev fra Skagen har hos Electric Flight Equipment købt et byggesæt af ovennævnte model fra Samek i Tjekkiet.

Byggesættet består af et færdigstøbt centralstykke, som er de tre kroppe og den centrale del af vingen. Enheden er støbt i hvid glasfiber med et glasfiberrør indlagt som hovedbjælke. Det yderste af vingen, der har profilet NACA 2412, er færdigbygget i

balsa med udfræsninger til krængorer samt rør og styretap til samling af vingen med centralstykket. Haleplan og sideror er færdiglavet i balsa. Diverse skalating som oliekølere, kompressorer, cockpitbund og cockpit er støbt i plastic. Byggesættet koster kr. 1.285.

Bygning - eller mere korrekt - samlingen af den 120 cm store modellen gav ingen problemer af nogen art, da delene var af høj kvalitet og passede nøjagtigt sammen.

Modellen er lavet til de populære Speed 400 motorer og 7-8 celler, og Svend fortæller, at han har prøvet to konstellationer. Den første udgave var med to Speed 400 6V, en Jeti 30 regulator med BEC og to 4,7x4,7 Cam propeller. Det gav en startvægt på 1.265 g med 7 Sanyo 1700 celler. Strømforsøget lå på lidt over 22 A på jorden.

Første flyvning forløb uden nogen form for problemer. Bortset fra en lille smule trim på højderoret fløj Lightning'en lige ud af hånden. Den er utrolig stabil og virker meget harmonisk på rorene. Der blev lavet rulninger, loop og rygflyvning uden problemer.

Det eneste, man kunne ønske sig, var måske lidt mere kraft i de store loop, men det kunne jo komme an på



Martin Hjermitsev med P-38.

en prøve, da jeg havde anskaffet mig to nye Permax 450 fra Multiplex. De blev så sat i Lightning'en og tilkørt. Da jeg skulle måle strømforbruget, viste instrumentet lidt over 30 A med to 6x5 propeller fra Aeronaut og stadig med 7 celler, så min regulator var lidt i underkanten. Jeti 30 blev udskiftet med Jeti 50, og sammen med de nye motorer fik det startvægten til at stige med i alt 110 g.

Flyvningen blev nu mere kraftfuld. Store loop kan laves uden problemer. Trods den lidt højere vægt lander Lightning'en stadig som et almindeligt svævefly uden nogen former for tendenser til at "smide" en vinge.

Svend Hjermitsev har også haft modellen med til skrænterne i Hanstholm, og han fortæller, at uden propeller og med en modtagerakku i stedet for powerpacken kan flyvningen beskrives meget kort med ordet - fantastisk.

Som en sidste advarsel fortælles, at den nye Speed 480 Turbo fra Graupner ikke kan anbefales. El-piloterne i Skagen har prøvet den, men den kan slet ikke tåle samme belastning som lillebroderen Speed 400, hvilket 5 afbrændte motorer vidner om.

## Min første model:

### Classic 40 Cub

Min første model skulle være let at flyve med, og den skulle være holdbar samt let at bygge.

Hvilken model kunne opfylde disse krav?

Over Internettet skriver jeg sammen med flere modellflyvere fra USA. Nogle af dem foreslog mig at prøve en Classic 40 Cub fra USAircore. Så jeg kontaktede Avionic, som er forhandler af USAircore i Danmark. Da jeg forlod forretningen, var jeg 2.700 kr. fattigere, men en Classic 40 Cub, en Thunder

Tiger 46 Pro motor, hjul, propel, spinner samt startudstyr rigere. Radioanlægget havde jeg selv.

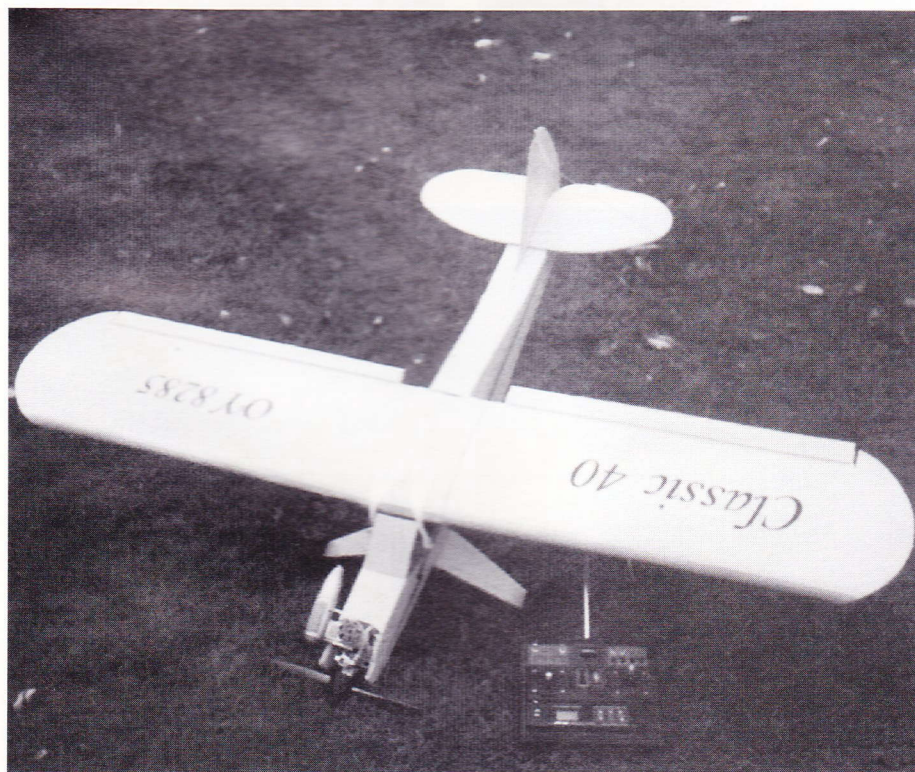
Da jeg kom hjem og åbnede kassen, var det ikke træ, der var mest af i kassen - kun et bræt hvor motor, tank og radio skulle installeres, to hovedbjælker samt en lille pose med trædyvler og skruer. Resten af byggesættet er af plastic.

Modellen blev bygget på fire!! aftener, hvorefter den blev tjekket igen af min instruktør.

Ugen efter kom modellen i luften for første gang. Den blev trimmet og kom op i en sikker højde, hvorefter jeg fik senderen i hånden og fløj et par runder med den. Så fik instruktøren senderen igen og landede modellen.

Ugen efter styrtede modellen ned med næsen først (dårlige batterier), men som byggevejledningen lovede, skete der ikke andet, end at krængorers-servoen hoppede ud af vingen. Efter at have fløjet flere ture med modellen kan jeg kun sige, at den er let at styre (det samme siger andre, som har set den flyve). Jeg har kun prøvet en anden flyver udover min egen; det er klubbens skolefly, som jeg havde sværere ved at styre.

Denne model må efter min mening være det oplagte skolefly, da det kan flyve langsomt, så en begynder kan følge med, og det kan tåle utroligt meget uden at få så meget som en skramme.



Kenneth Olsen

# 1.DÜNYA HAVA OYUNLARI, F3C

eller som vi vil sige

## 1st WORLD AIR GAMES, F3C



Det danske hold; fra venstre Alex Kjeldsen, Lars Jensen, K.N. Nielsen, Søren Østergaard, F.H. Beck og Benthe Nielsen.

### Det forberedende arbejde

Forberedelserne startede allerede i foråret. Benthe og jeg gik i gang med at finde ud af, hvordan turen skulle forme sig, altså hvornår skulle vi tage afsted, om vi kunne få brændstof, var vi sikre på at få et sted at bo, og hvor mange skulle afsted. Der var mulighed for at tage supportere med, og der var da også et par stykker der meddelte, at de skulle ned for at støtte holdet.

Penge blev sendt afsted, og et utal af e-mails og fax'er blev sendt fra Benthens elektroniske apparatur. Benthe og jeg mødtes mindst en gang om ugen for at koordinere, læse bulletiner og drikke kaffe. Der var meget at lave, men vi havde det hyggeligt.

Kort før fristen for frameldinger løb ud, meldte fire supportere fra, så hol-

det kom til at bestå af Kaj.H.Nielsen (KIL), Lars Jensen (Lasse), Søren Østergaard (Søren), Benthe Nielsen (Benthe), Alex Kjeldsen (Alex) og undertegnede Frederik H. Beck (BEC). De 3 førstnævnte som piloter, Alex som hjælper og Benthe og jeg selv som henholdsvis holdlederassistent/fotograf og holdleder.

Da vi i god tid havde sendt penge afsted til Tyrkiet, skulle vi have penge tilbage for de fire frameldte. Det var ikke så nemt, idet THK, som er Tyrkiets svar på KDA, meddelte, at pengene ikke ville blive returneret som lovet, men udleveret til holdlederen ved registreringen. For dem, der ikke ved det, er registreringen dér, hvor modeller bliver vejet, radioudstyr bliver kontrolleret, og forsikringsbevis bliver fremlagt sammen med sportslicensen.

Mens Benthe og jeg var administrative, trænede piloterne på FAI-programmet - lykkeligt uvidende om alle de problemer, vi havde, og dem, der ventede.

### Masser af problemer

Først var der rejsen. Vi var blevet stillet 50% rabat i udsigt; men det viste sig, at det kunne vi ikke få ved Expressrejser. Vi kunne blive transporteret til Antalya, og derfra måtte vi selv finde til Ankara. Så vi valgte at bestille rejsen selv, og selvom der ikke fra arrangørerne var noget krav om, at vi skulle rejse med et bestemt rejseselskab, kunne vi kun få 20% rabat. Nå, afsted ville vi jo, så vi sendte pengene.

Så var der det med biler. Vi kunne leje gennem THK/Camel International, og det gav ingen problemer - i hvert fald ikke så længe vi var i Danmark...

Få dage før vi skulle afsted, fik vi den sidste bulletin - ups! der var lige noget, vi skulle have ordnet. Man anbefalede os at få et ATA Carnet, hvis vi ville være sikre på at få helikopterne med både ind i og ud af Tyrkiet. Der er

Konkurrencepladsen.

KIL er tilskuere ude til venstre sammen med svenskerne. Søren er i startboxen.



bare det ved det, at det koster ca. 2.000,00kr. + 10% af værdien af vores udstyr, og så kunne vi ikke få garanti for, at det kunne laves, inden vi tog afsted. Jeg ringede til den tyrkiske ambassade; de prøvede at hjælpe os; men der var kun det alternativ, at vi ikke havde et.

Vi bestemte os for at satse, og det var vi glade for.

## Rejsen

Dagen oprandt, hvor vi skulle rejse. Vi mødtes i Kastrup lufthavn. Der var ingen problemer med at komme afsted, overvægt var ikke noget, vi skulle tænke på, sagde de ved check-in; vi skulle jo til WAG.

Turen derned gik fint. Men da vi ankom til Ankara og skulle have vores to forudbetalte biler, kunne Budget-Cars kun levere den ene. Ja, de kunne godt levere to, men så måtte vi tage til takke med en, der var mindre end den, vi havde bestilt, hvilket ville betyde, at vi skulle have to helikoptere på en tagbagebærer. Den købte vi ikke. Firmaet lovede os den bestilte bil til næste morgen.

Så kom vi til hotellet. Vi blev checket ind, fik båret alle de store kasser op på 8. etage og mødte derpå hotelmanageren, som sagde, at vi ikke kunne bo på hans hotel, idet vi ikke havde forudbestilt og ikke stod på hans liste. Jeg viste ham kvitteringer på indbetalte penge samt en hotelvoucher, som sagde, at vi skulle bo på hans hotel. Det imponerede ham ikke; han lavede ikke forretninger med THK, som havde sendt os papirerne. Vi ringede til THK; få minutter efter stod der den yndigste lille tyrkiske pige og undskyldte. Hun havde lavet en fejl, nu skulle hun vise os det rigtige hotel.

Vi blev guidet gennem de små gader i Ankara og endte ved et fint lille hotel, hvor vi blev indkvarteret.

## Flyvepladsen

Næste morgen ville vi vente på den lo-



Frekvenskontrol ved registreringen.

vede bil. Men vi fik snart besked om, at den først ville komme om aftenen. Vi besluttede at køre ud for at se flyvepladsen og købe brændstof. Nu er Ankara ikke sådan lige at køre i. Hold da helt kæft for en trafik- og færdselsregler; det er noget, man selv laver.

Efter hård kørsel med masser af dytten og båtten kom vi til pladsen ved Gölbasi, et fantastisk flot område syd for Ankara. Vi inspicerede og fandt, at det nok kunne bruges. Vi manglede nu kun brændstof og en træningsplads. Brændstof skulle kunne købes på pladsen. Det kunne det også - bare ikke det brændstof, man havde lovet os. Jeg kontaktede en leder fra THK og satte ham ind i vores lille problem. Han fortalte, at det lovede brændstof kunne vi købe fra d. 7/9. Det var jeg ikke tilfreds

Lasse og Alex i startboxen.

I ready-boxen ses den nye verdensmester, nr. 38 Hashimoto.



med; vi var netop kommet nogle dage før for at justere motorer og helikoptere til den lokale luft. Han forstod godt vores problem, så han sagde: "No problem, I call a friend". Vi skulle få brændstof næste morgen.

Søren købte noget af det "forkerte" brændstof; han ville ud at flyve. De tre piloter havde set et sted på vejen, hvor der blev fløjet med helikopter; det måtte jo være en træningsbane. Vi kørte derhen. Det viste sig at være det japanske landshold, der trænede dér. Vi spurgte, om vi også måtte være der, og det måtte vi. Vi havde stor glæde af den træningsplads, ikke mindst Søren, som i løbet af ugen fik hjælp af den japanske træner. Det japanske landshold består af 15 personer: 3 piloter, 1 teammanager, 1 tolk og resten mekanikere med hver deres speciale inden for rotorhoveder, motorer, radioer og så videre.

Efter en veloverstået dag kørte vi hjem. Vi fik da også en ny bil om aftenen; den var blevet hentet i Istanbul.

## Nye problemer

Næste morgen dukkede en ung tyrkisk mand op på hotellet. Han spurgte efter det danske hold, det var noget med brændstof. Han var kørt hele natten fra Istanbul, for at vi kunne få brændstof. Han havde hele bagagerummet fyldt med 5 litersdunke. Betale for brændstoffet? Nej, det kunne vi da gøre, når konkurrencen var slut - vi skulle jo måske have mere. Sådan var det generelt med tyrkerne: en aftale er en aftale.

Nu kunne vi rigtigt komme til at træne. Alt så ud til at virke nu. Det gjorde det også, lige indtil vores ene bil - den fra Istanbul - pludselig ikke ville køre mere. Den gik selvfølgelig i stykker langt ude på landet. Alex og jeg skulle blive ved bilen, indtil der kom hjælp; så kunne resten flyve. Mens vi ventede, kom der pludselig et militært

køretøj og standsede ved os. Det skal lige bemærkes, at der var soldater og politi overalt. Soldaterne gjorde os med tegnsprog klart, at vi ikke måtte parkere der. Vi forsøgte at forklare, at bilen var i stykker. Da soldaterne havde forstået det, skubbede de bilen ud på en mark og gjorde os klart, at vi nu måtte forlade området. Det gjorde vi nu ikke; men vi var lidt i tvivl om, hvad der ville ske, hvis de kom igen.

Mens vi stod og ventede, kom en kortge af store biler omringet af politi og motorcykler forbi. Forklaringen på alt dette fik vi, da Benthe efter lang tid kom for at se, hvordan det gik. Hun var blevet stoppet lidt længere nede ad vejen, fordi præsidenten skulle komme forbi for at åbne en skole. Det var hans kortge, vi havde set.

Efter 6 timers venten med talen i telefon, besøg på et andet hotel for at få hjælp og megen skælden ud fik vi en anden bil.

## - og så gjaldt det flyvningen

Indtil registreringen var der nu kun at træne, og det gjorde vi.

Registreringen gik fint, og vi kunne nu gå i gang med konkurrencen.

Piloterne skulle sørge for at komme på pladsen i god tid før deres flyvning, og så skulle de gøre deres bedste. Alex og jeg stod op ved 5-tiden hver morgen for at køre til senderdeponering. Vi blev på pladsen, til dagens flyvninger var endt, hvorefter der som regel var et holdledermøde eller en anden form for møde; f.eks. var der jo noget med penge, der skulle returneres. Der var også noget med forsikringer på de lejede biler. Alt i alt blev det nogle lange dage; vi var sjældent klar til at gå i seng før omkring 23-tiden. Som regel blev det også lidt senere; det tyrkiske øl er nemlig ik' så ringe endda.

På pladsen så vi masser af fantastisk flot flyvning. Ikke kun FAI-program. Når dagens flyvninger var endt, var der som regel nogen, der gav lidt opvisning. Særligt imponerende var en spansk knægt på 14. Han lavede 3D-opvisning som var i verdensklasse. En af de manøvrer, jeg selv var mest im-

Sensuis helikopter.



Nysgerrige piloter og journalister omkring KILs ASC-mekanik.

poneret af, var noget, der lignede et spin, men inverted, baglæns og med stop af manøvren kun få centimeter fra jorden.

## Motor- og maveproblemer

Det danske hold havde som mål at slå det svenske, og det arbejdede piloterne hårdt på. Desværre gik materiellet ikke helt, som vi gerne ville have det. Lasses motorer trak ikke ordentligt. Han var på træningsbanen mellem konkurrencedagene for at se, om der kunne gøres noget. KIL havde samme problem. Han var ude for at justere mellem de enkelte runder. Hver gang han kom tilbage, var beskeden: den kører ikke ordentligt.

Dog, pludselig var beskeden: jeg synes, den går bedre nu. Jeg spurgte, hvad han havde lavet ved motoren, men han ville ikke rigtig ud med et. Efter lidt venskabeligt pres slap det dog ud: han havde skiftet brændstof fra den ROKTAN 20, de andre kørte på, og til en BYRON FUEL med...45% Nitro..... Han fik straks tilnavnet Nitro, og han kvitterede med at kalde de to andre for Low-Nitro.

Desværre var det ikke nok, for selv om modellen går godt, skal piloten jo også være i orden, og det var KIL ikke.

Han og Benthe blev ramt af feriemave. Temmelig alvorligt. Kil mødte dog op og fløj. Men resten af tiden var han sløj.

## Flotte placeringer

Lasse klarede sig rimeligt godt, når man tænker på, at han ikke havde særlig meget træk i modellen. Men Søren viste, at det ikke kun var hjemme i Danmark han fløj godt. Han fløj nogle gode runder og viste hurtigt, at han var med i den bedste halvdel. Det blev faktisk mere og mere spændende. Hans rundepaceringer (ikke generelplaceringer) var: 1. runde: nr. 9, 2. runde: nr. 15, 3. runde nr. 12 og 4. runde nr. 14. Det rakte til en generel placering som nr. 13 og en plads i Fly-Off. For KIL var de tilsvarende resultater nr. 34, nr. 39, nr. 37 og nr. 41, hvilket gav en generel placering som nr. 40. For Lasse var placeringerne nr. 36, nr. 23, nr. 46 og nr. 37, og det gav en generel 36.-plads. Der deltog i alt 62 piloter, så man kan ikke sige andet, end at det er flotte placeringer i det fornemme selskab.

I Fly-Off var der stor spænding. Kunne Søren forbedre sin 13.-plads? Efter den første FO-runde var han avanceret til nr. 11. Kunne nerverne nu holde. Placeringen i 2. FO-runde var nr. 12, og 3. FO-runde nr. 13. Når man så laver 1000-dels regnskab og fjerner den dårligste runde, endte det med en placering som nr. 12.

Konkurrencen var nu slut, og vi manglede kun festbanketten og den officielle åbningshøjtidelighed. Nej, det er ikke nogen fejl. Den officielle åbning var, da vi var færdige, idet det kun var F1-klasserne og F3C, der startede tidligt; alle andre klasser skulle først starte den 13/9 1997.

Festbankettens start var selvfølgelig forsinket. I Tyrkiet tager man det



med tidspunkter afsluppet; men man når jo også alt det man skal. Da banketten først startede, syntes vi, at musikken var alt for høj. Men pludselig var det, som om den dæmpedes; øjnene måtte nemlig lægge beslag på en del af hjernekapaciteten, da en lille, laber, lyshåret, lær- og mavesvingende danserinde kom ind. Jeg er sikker på, at mavedanserinder ikke har nogen knogler, ellers kan man ikke bevæge sig, som hun gjorde.

Så kom aftenen, hvor den officielle åbning skulle foregå. Der var iscenesat et flot show, startende med en masse faldskærmsspringere - nogle sagde, at der var over 50, som kom ned fra himlen med de deltagende nationers flag. Derudover var der optræden af unge mennesker på rulleskøjter, af modelfly og modelhelikoptere i 3D-opvisning, af motoriserede drager og af de to militære aerobic teams, Turkish Stars og Spanish Aguila, som med deres jettfly trak farvede streger på himlen. For mig er der ingen tvivl om, at det spanske team var det bedste, men den tyrkiske kommentator trak den tyrkiske præstation op; han var et nummer for sig selv.

## Hjemad

Næste morgen meget tidligt skulle vi afsted. Vi havde lavet aftale med vores lille sprinter - en hjælper, som havde været ved vores side, fra vi ankom - om, at han skulle komme tidligt om morgenen for at hjælpe os til lufthavnen. Vi var lidt nervøse for tolden. Kunne vi nu få helikopterne med ud igen. Tolden var nu ikke noget pro-



blem. Men pludselig havde vi overvægt, som vi skulle betale for. Vi førte en længere samtale med tyrkerne via vores sprinter. Det hjalp ikke, så vi måtte betale ca. 2.500 kr. for at få vores grej med hjem

Men hjem kom vi til regn og kulde. Det var nu alligevel helt rart at se Danmark igen.

For resten: Vi slog det svenske hold. Vi blev nr. 9, de blev nr. 11.

TAK til dem, der har støttet holdet - særligt til KDA og RC-unionen.

## Lidt statistik

Der var 29 stk. Futura, 28 stk. X-Cell, 19 stk. JR, 16 stk. Hirobo, 6 stk. Concept, 4 stk. TSK, 3 stk. Genesis, 2 stk. Kalt, 2 stk. Nielsen ACS, 1 stk. Superioro.

81 OS motorer, 15 YS, 9 Novarossi, 3 DC60, 2 Pico, 1 JR 61.

60 Futaba anlæg, 45 JR anlæg, 7 Graupner anlæg og 2 Airtronics.

*Frederik H. Beck*

## Resultaterne blev:

Verdensmester	Manabu Hashimoto, Hirobo, OS SX, JR fjernstyring
Nr. 2	Curtis Youngblood, JR Vigor, OS SX, JR fjernstyring
Nr. 3	Kazuyuki Sensui, JR Superioro, JR 61 motor, JR fjernstyring
Nr. 12	Søren Østergaard, X-Cell Pro, OS SX, FUTABA FC 28
Nr. 36	Lars Jensen, Futura S.E., OS SX, FUTABA FC 28
Nr. 40	Kaj H.Nielsen, Nielsen ACS, OS RX, FUTABA 1024ZH

Afrejse fra Ankara.



# "In-flight"

Søndag den 12. oktober var dagen, hvor indendørs sæsonen startede hos AVIATOR. Vi har i vinterens løb fået lov at låne KFUM-hallen fem gange (se stævnekalenderen), og her - første gang vi mødtes - var det som forudsagt: 20 grader og vindstille. Der var fire piloter, der medbragte modeller til RC, én til linestyring, og én kom med en gummimotormodel. Derudover var der et godt fremmøde fra andre klubber, og der blev langet en del tegninger af Jeppe's Light-up over skranken. Så vi håber på, at der snart er flere modeller på vej mod loftet.

Ud af RC-modellerne var de to selvbyg og de to andre færdigkøbte, Bleriot II. Efter nogen eksperimenteren med gear, motor, propel, fartregulator og batteripakker kom alle modeller i luften, og det var et syn, der virkelig kunne flytte noget. Når flyet fra stilstand starter med at accelerere, og farten tiltager, begynder vingerne at flexe opad (ca. 10 cm). Det ser faktisk, ud som om vingerne skulle knække af, og efter 3-5 meter stiger modellen graciøst; det må simpelthen se ud, som det gjorde for ca. 85 år siden, i virkeligheden.

RC-flyvningen kan både være spændende og stilfuld. Under det spændende var Jeppe og Claus i luften på samme tid, og det blev hurtigt til "combat flyvning", da Claus kom til at lave et hak i Jeppe's sideror. Men Jeppe fik dog ganske kort efter oprejsning, da hans fly ramte Claus' og klippede de to yderste spanter på den ene vinge; men flyet var totalt upåvirket af den manglende spændvidde og blev lidt senere landet ganske gelinde (her var det tyske, der blev opfordret til).



Kenneth gør sin Bleriot klar til flyvning.

Light-up'en er en flyver bygget på erfaringer fra sidste år, og man må jo sige, at det er godt gået af Jeppe, da det jo kun er anden sæson, og flyet er en yderst kapabel model (også til let combat, ha ha).

Til næste stævne, der når dette læses er afviklet, vil Jeppe og Claus prøve at montere et stykke serpentiner eller lignende bag på deres modeller for så at hakke det af i stedet for at snuooe bidder af deres modeller. Det kan godt være svært, da pladsen er noget begrænset, men i år går det meget bedre, da flyene er lettere og mere manøvredygtige. Desuden er vi ved at have tjek på det med motor og gear, så vi har efterhånden ganske godt træk på møllerne.

Kenneths Bleriot II.

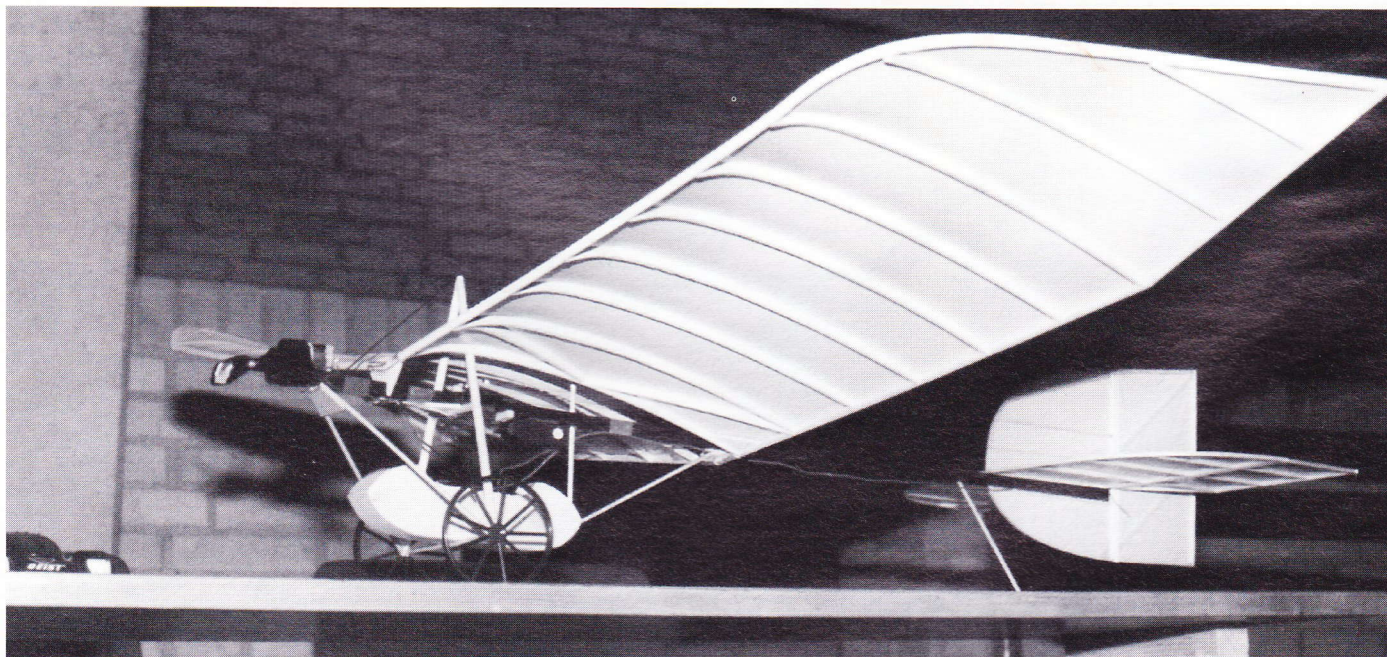
På linestyringsfronten medbragte Carsten en model, der flyves på 7,5 meter liner. Den drives af en speed 400, eller en 480'er motor på 7 celler. Carstens flyver er en videreudvikling fra sidste år, som han til stadighed arbejder på og videreudvikler, og det går rigtig godt.

Der var også et par stykker, der kørte med 1/24 RC-biler. Det er faktisk samme størrelse som de biler der, bliver brugt på racerbaner - ganske spøjst at se på.

Tegningen og byggevejledningen til Light-up'en er også sendt ind og kan forhåbentlig ses andetsteds. Ligeledes kan tegningen hentes i naturlig størrelse (A0) på Internettet på følgende adresser:

[Http://sunsite.auc.dk/aviator](http://sunsite.auc.dk/aviator)

[Http://www.geocities.com/CapeCana-veral/Hangar/2611](http://www.geocities.com/CapeCana-veral/Hangar/2611)



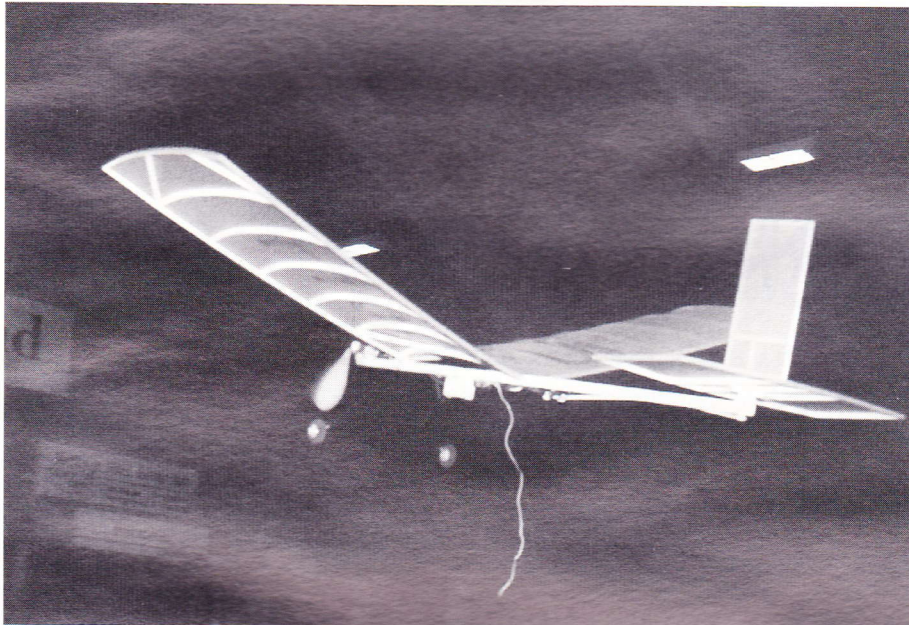
Jeppes Garde har også lovet at stå til rådighed med yderligere oplysninger om stævner eller om flyet. Han er at træffe på tlf. 98 16 62 06.

Vi håber meget, at dette kan være til inspiration for andre klubber eller piloter til enten at møde op eller til eventuelt selv at banke et stævne på benene, da dette jo vil betyde, at vi al-

le kan komme ud og flyve flere gange i løbet af vinteren.

Hav nu en rigtig god jul, og så ses vi forhåbentlig den 28. december til en dejlig dag med "in-flight".

Kenneth Christensen  
Aviator



Jeppes Light-Up.

## Light-up

### Kroppen

... er bygget af en 15x15 mm, 800 mm lang balsaliste, hvor der skal limes to balsaklodser på toppen, der slibes i form. Understellet laves af Ø2 mm kulfiberstænger. For at montere dem skal der bores to huller på kryds igennem kroppen, hvori de limes. For enden af stængerne bindes og limes et stykke 1 mm pianotråd, der er bøjet, for at hjulene kommer til at sidde rigtigt. Hjulene sikres med et stykke plasticrør, der limes på pianotråden.

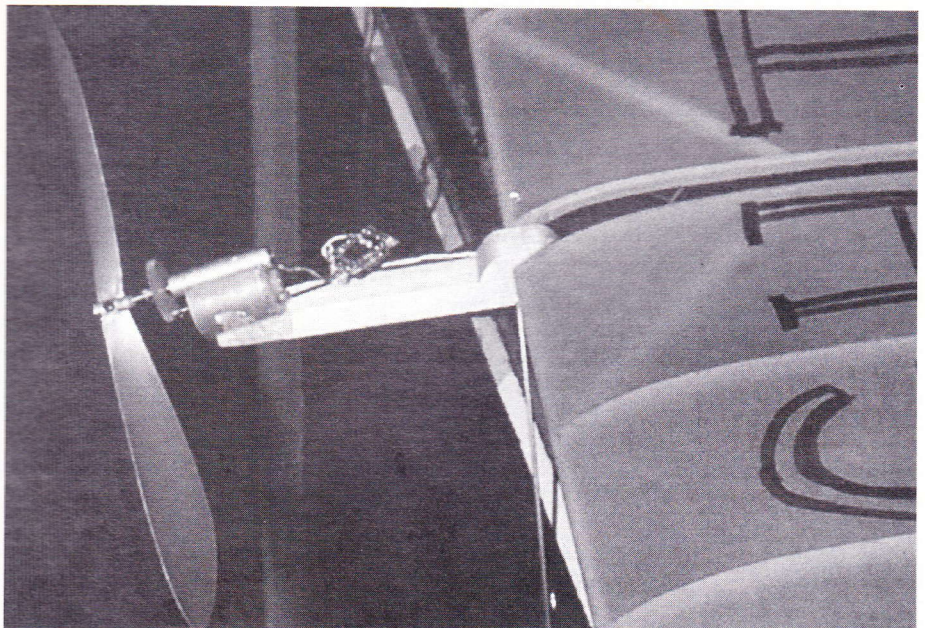
Vingerne skal til sin tid monteres på to stykker Ø2 mm blød jernstang (gevindstang), ikke pianotråd, da det efter montering bliver nødvendigt at bøje stængerne for at justere V-form eller washout på vingerne. Stængerne stikkes gennem to huller i kroppen og limes.

I bagenden limes to plasticrør, et på tværs på toppen af den klods, der er limet på for at give højderoret (bagvingen) plads til at vippe, og det andet lige foran det første, men vertikalt monteret gennem kroppen. Dette rør skal stikke ca. 15 mm ovenud for at hæve sideroret, så der også her er plads til, at højderoret kan vippe.

### Vingen

Den bygges lige efter tegningen. Der bores hul i for- og bagkant til det rør, der senere bruges til vingemontering; deri limes messingrørene. Der forstærkes med tape udenpå, og derefter beklædes med Litespan eller anden let beklædning, der fæstnes med balsalock. Hvis man ønsker at stramme be-

Drevsystemet på Light-up'en.



klædningen op, skal det gøres med *meget lidt varme*, da vingen ellers kommer til at ligne en agurk, der ikke lever op til EU's krav for krumning på agurker.

### Højde- og sideror

Højderoret bygges også lige efter bo... tegningen. Det eneste, man skal huske, er at lave hul til det plasticrør, der holder sideroret. Og man skal huske at montere de to stykker plasticrør på undersiden af bagvingen, der virker som hængsel.

Sideroret monteres ved at stikke kulfiberstangen gennem plasticrøret. Derefter limes eller skrues et stykke nylon skrue eller lignende, hvori der er boret hul på kryds og tværs (se tegning). Hængslerne mellem trækstængerne og rorhornene, der også er lavet af Ø2 mm kulfiber, er isolering fra en stump ledning eller et stykke slange.

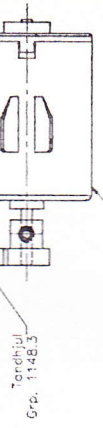
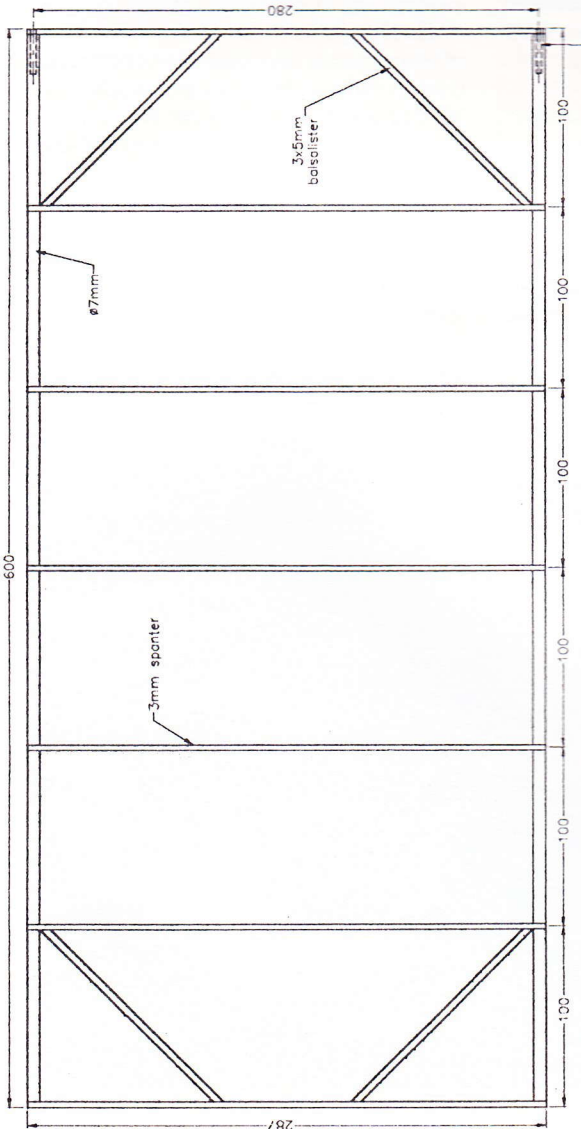
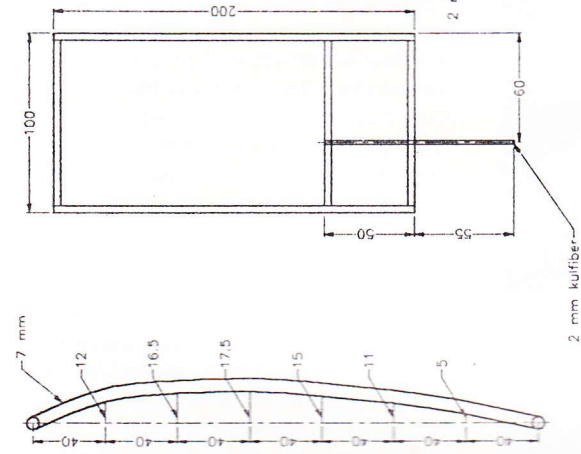
### Drevsystem

Drivaggregatet består af en motor, to tandhjul, en hjemmelavet gearaksel og en propel. Motoren er en speed 280 motor eller lignende. Tandhjulene er fra Graupners minidrev til både, men tandhulene kan købes løse (nr. 1148.3). Gearakselen er lavet af et ca. 40 mm Ø7 mm Alurør, ca. 50 mm Ø2 mm pianotråd og to kuglelejer (620).

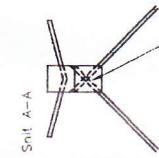
Kuglelejerne monteres i hver ende af alurøret, og derefter skubbes pianotråden ind i lejerne, så den stikker ca. 10 mm ud af den ene ende. Nu skal der files lidt af alurøret i længde med motoren, så akselen kan monteres i den rette afstand fra motorakselen. Nu bindes eller limes gearakselen på motorkassen, og tandhjulene monteres. Propellen er en 8" fra en gummimotor-model. I siden af navet bores et hul, hvori der skrues en skrue, der skal holde propellen fast på gearakselen. Og voila: drevsystemet er nu klar til montering. ➤

# Light-up

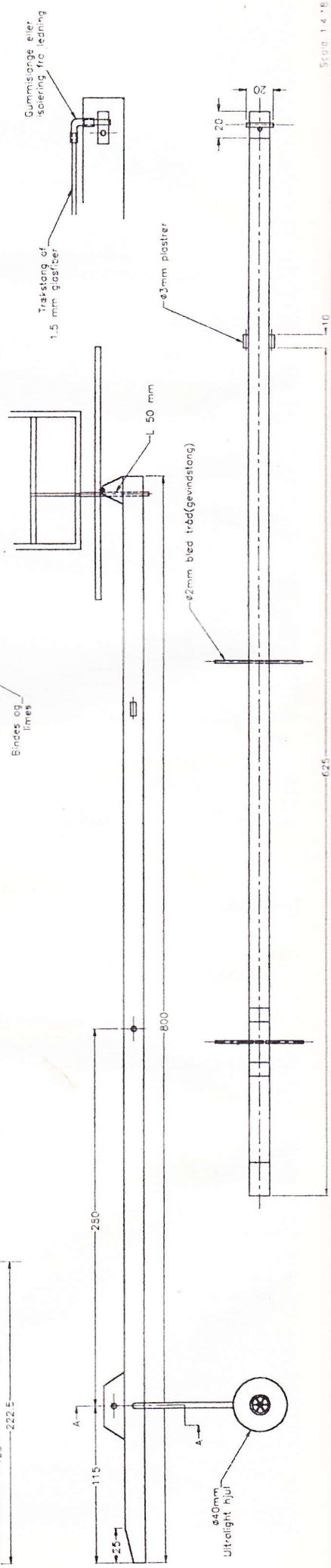
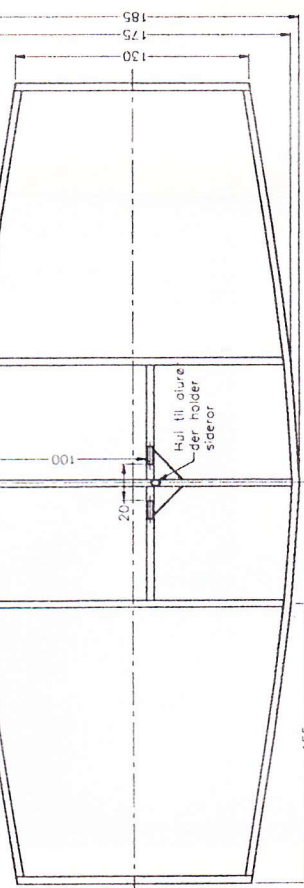
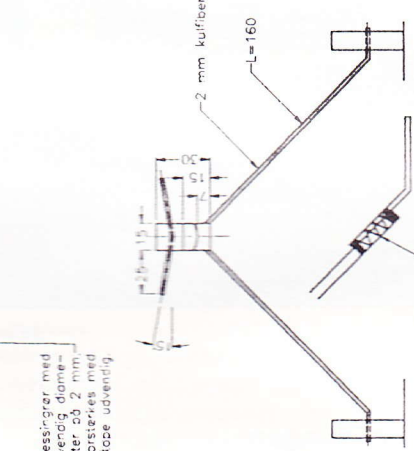
Design: Jeppe Garde  
 Tegning: Kenneth Christensen  
 Tyngdepunktet ligger 230 mm fra fronten.  
 Høledon og sideror er begge bygget af 4x4 mm balsalister.  
 Drivaggregat: Speed 280 Motor Hjemmebyg Propel Gummimotor B"  
 Motormontering: Z nedadtræk Z side-træk



Motor 3:1  
 Speed 280 motor



Snit A-A  
 Berene krydser inde i kroppen



Batteripakken består af 5 celler hver på max. 12 gr., enten 150-270 mAh NiCd eller 200-500 mAh NiMH.

### Radiogrej

Modtageren kan godt være en standard, men så skal kassen også fjernes. Servoerne må max. veje 15 gram, så der er tale om EuroLines Pico, Hitecs HS-60 eller Multiplex MS-X2. Servoerne limes direkte på kroppen lige bagved vingerne. Flyet kan sagtens flyves uden fartregulator; men det bliver både sjovere og lettere at flyve med en

sådan. Trækstængerne fra servoerne til rorhornene er lavet af 1,5 mm glasfiberstænger.

### Optimering

For at bygge flyveren lettere kan man bygge kroppen som et firkantet rør, men med balsa-klodser de steder, der går stænger eller rør igennem. Hvis man vælger denne løsning, er det muligt at anbringe servoerne i kroppen på række efter hinanden. Man kan bygge vingerne af lidt tyndere profiler eller beklæde vingerne med noget ultra-ul-

tralight materiale. Men alt dette gør det enten besværligt eller mere bekvemt, og det er ikke strengt nødvendigt, da flyet som sagt har et ganske godt kraft/vægt-forhold.

Held og lykke med byggearbejdet ønskes her fra det nordjyske, og skulle der opstå problemer, står Jeppe Garde til rådighed med vejledning på tlf. 98 16 62 06.

*Kenneth Christensen  
Aviator*

# Polflyvning

Der har med jævne mellemrum været artikler om polflyvning i Modelflyve Nyt, og jeg ved, at man på en del folke- og ungdomsskoler hygger sig med denne form for modelflyvning. Men også blandt de mere "seriøse" rc-piloter findes der folk, der kravler rundt på knæ og munter sig med de små uhøjtidelige modeller.

### En introduktion

Skulle der være kommet nye læsere til, som ikke kender til polflyvning, vil jeg kort introducere denne form for modelflyvning.

Uden at være sprogforsker vil jeg antage, at "pol" kommer fra det engelske "pole", der betyder pæl. Flyene, der er forsynede med en lille elmotor, er nemlig bundet fast til et par kuglelejer på en pæl, som de så flyver rundt om - det mest almindelige er venstre om. Gennem et par lakerede kobbertråde overføres elektrisk strøm fra kuglelejerne til modellerne. Kuglelejerne får tilført strømmen fra regulerbare strømforsyninger. Det gælder nu om at

trimme modellerne, så man kan få dem til at dale, holde højden eller stige ved at regulere på strømmen. Disse flyveegenskaber opnås ved at placere tyngdepunktet ved vingens forkant og flyve med en del højderor. For at holde modellen i en bane rundt om pælen gives de en smule udadtræk på motoren og lidt sideror til højre.

Hele den tekniske side af sagen og bygning af modeller beskrives på fineste vis i Hans Rabenhøjs bog om bygning af små nemme modelfly. Den bør kunne findes på ethvert bibliotek.

### Combatflyvning

Den disciplin, jeg har dyrket mest, er combatflyvning. Dette kan praktiseres, hvis man kan flyve med to modeller på samme pæl. Combatmodellerne forsynes med en ca. 2 m lang serpentin hale, og det gælder nu i al sin enkelthed om at ramme og helst klippe halen af modstanderens model uden at miste sin egen models hale. Det er ikke helt let, da modellerne ofte først reagerer på en styreimpuls en kvart til

en halv omgang efter, at den er givet. Det kræver derfor en veltrimmet model, stor taktisk sans og evne til at forudsige modstanderens flyvning, hvis man skal lave et "rent" klip og få et point. Når vi i min klub afholder combatturnering, har vi altid en dommer, der trækker point fra den skyldige, når flyene støder sammen. De lette fly tåler heldigvis mange skrub. og eventuelle skader på dem klares som regel hurtigt med tape eller sekundlim. Når der kun er ca. en halv meter hale tilbage på et af flyene, forsynes det med en ny hale. En kamp varer som regel 3 minutter, og man kan vælge at kæmpe inden for en tidsramme, eller at det skal være 3 effektive kampminutter.

Ud over lim, tape og ekstra haler er det en god idé at have noget at tørre lattetårerne væk fra øjnene med, så man atter kan se klart - det er nemlig hylende morsomt at flyve polflyvningscombat. Og med en pris på ca. hundrede kroner for en kampklar model må det være et godt bud på, hvor man som modelpilot får mest for pengene. ➤

En lille skalamodel af en Sopwith Camel gør sig godt ved opvisninger.



Undertegnede's veljente combatmodel



(Fotos: PNM)

## Combatmodeller

Modellerne til combatflyvning er hurtigt og let bygget med profilkroppe af 5 mm balsaplade og med vinge og haleplan og finne af 2 mm balsa. Ved motorfundamentet sættes en 5 mm doubler på begge sider af kroppen. Vingen sættes fast i en slids i kroppen. Et let understel monteres mellem kroppen og doublerne. Er man lidt rap på fingrene, kan en model udskæres, bygges og males på en aften.

Der er masser af forbilleder at vælge imellem. Stort set alle WWII jagere er egnede, dog skal man passe på ikke at lave næsen for lang på fly med rækemotorer. Stjernemotorfly får næsten automatisk tyngdepunktet korrekt, hvis de bygges med en vinge på en halv meter og en motor i 280 størrelse.

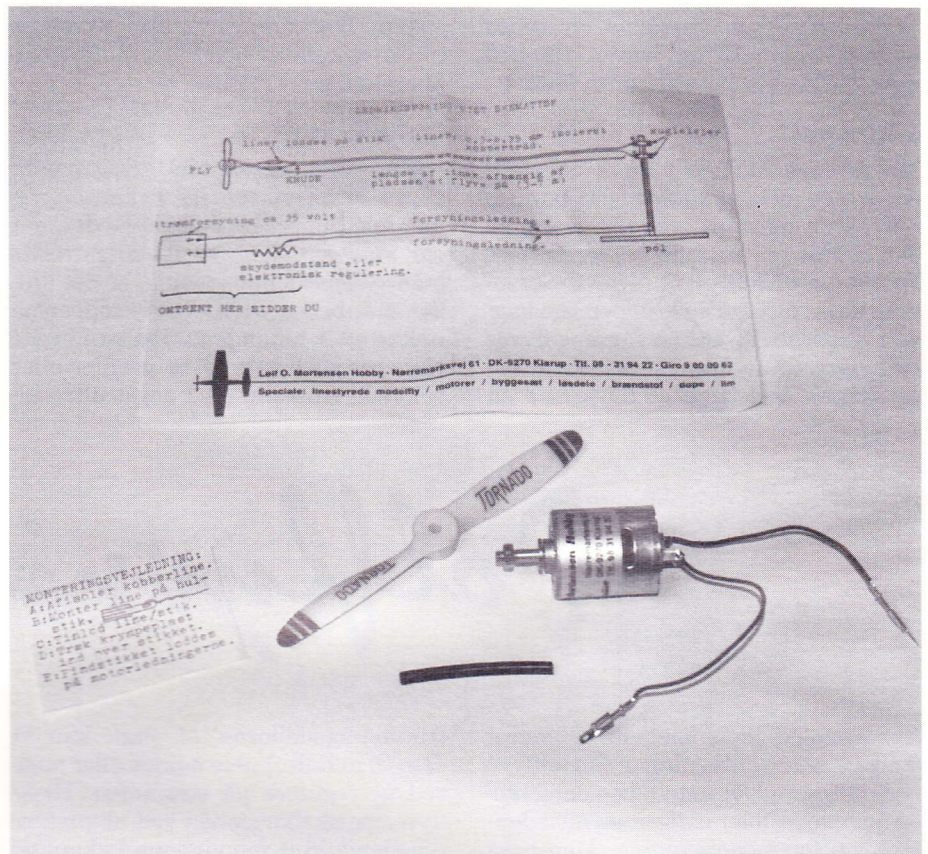
## Motorer

En sådan motor kan hos Leif O. Mortensen Hobby købes til en meget fornuftig pris (sidst jeg købte et par, kostede de kr. 75,- pr. stk.), og der følger oven i købet propel, nav, stik og en lille tegning af et polflyvningsanlæg med. Modeller kan også bygges med Speed 400 motorer, men så kræver de ret meget strøm for at flyve.

De små motorer kan med 3,5 m liner flyve med en 12 V/3 A strømforsyning. Med længere liner eller Speed 400 motorer bør strømforsyningen kunne levere 25 V og 5-10 A.

## Andre modeller

Man kan selvfølgelig også flyve med andre modeller rundt om pælen. De små byggesæt fra Keil Kraft og lignende er meget velegnede til polflyvning. Jeg byggede selv for et par år siden en Sopwith Camel fra et sådant byggesæt, og den flyver nydeligt.



Motor til polflyvningsmodel med tilbehør og tegninger.

Da modellen jo var ret lille, dristede jeg mig ind til spisebordet i stuen med et lille byggebræt og lidt værktøj. I løbet af tre aftener byggede og beklædte jeg modellen, og min kone syntes faktisk, at det var helt hyggeligt, at jeg

sad og puslede i stuen. Så hvis din bedre halvdel af og til giver udtryk for, at du lusker for meget ud i dit hobbyrum, er ideen hermed givet videre.

## Et PR-tip

Polflyvning egner sig fortrinligt til opvisninger i storcentre og lignende. Et skrubbnet er fint som sikkerhedsnet - hvis man ikke vil ofre et nyt, kan lugten af fisk fjernes med Klorin. En udstilling af rc-modeller, snakkesalige modelpiloter, foldere fra den arrangerende klub og RC-Unionen, et par fotoplancher fra klubbens dagligdag, evt. en rc-flysimulator og en udstilling fra den lokale hobbyhandler er nogle af de ting, der kan krydre et sådant arrangement. Selvfølgelig skal den lokale dag- og ugepresse samt lokalradio og TV have besked om begivenheden.

Ved den slags opvisninger bør man undgå for hidsige kampe. Dels kan flyvende stumper måske ryge gennem nettet, og dels kan ødelagte modeller give et forkert indtryk af modelsporten. Lav i stedet nogle opvisningskampe, hvor I aftaler, hvem der "bare" flyver rundt, og hvem der prøver at klippe. Det kan se rimelig flot og drabeligt ud alligevel.

Hvis du har lyst til at prøve polflyvning, så byg en model, og besøg Falkens polflyvningsstævne i januar. Se tid og sted under indbydelser bagerst i bladet.

PNM



# Speed 400 Pylon

Af Jørgen Nielsen

Efter i et par år at have fløjet forskellige elmodeller – bl.a. Hercules, Ridge Runt og nogle hjemmekonstruerede elsvævere – skulle der til at ske noget andet. Noget med mere fart på. Nogle artikler her i bladet har omtalt Speed 400 Pylon; det skulle prøves.

Mit første forsøg blev med et par skumkerner, som jeg havde købt i Tyskland ved et stævne i Reklinghause. Modellen fløj, men ikke overbevisende hurtigt, så gik jeg selv i gang med at konstruere en model ud fra de erfaringer, som jeg havde fra den gamle model.

## Speed 400 Pylon

Her vil jeg lige ridse reglerne op for Speed 400 Pylon.

Der flyves på en trekantbane, hvor hvert af de lange "ben" er 130 m, og det korte "ben" er 40 m langt, hvilket samlet giver en bane på 300 m. Det gælder så om at flyve så mange runder på banen som muligt på 4 minutter. Ved konkurrencer flyver man 3-4 piloter i hvert heat.

## Krav til flyet

Det fly, jeg skulle bygge, skulle altså flyve hurtigere og kunne svinge uden at lave et highspeedstall. Den gamle model fløj ikke stærkt, men havde gode svæveegenskaber ved start og ved landingerne, så profilet blev bare gjort tyndere. For at få modellen til at svinge, øgedede jeg spændvidden fra 72 cm til 92 cm.

Da jeg har det med at bygge småt, lagde jeg alt grejet på et stykke papir og tegnede et omrids af det. (Jeg siger bare skohorn.)

## Kroppen

Jeg lavede en positivform til kroppen af et stykke træ, som blev høvlet og pudset i form. Den fik lak nogle gange, blev pudset og lakeret igen, til den havde den rette finish. Så blev den lagt halvt ned i et stykke laminatspånplade, der var tætnet i kanten med modellervoks. Derefter blev det hele vokset nogle gange og tilsidst smurt ind i slipmiddel. Da det hele havde hvilet et døgn, blev der hældt noget formenthartz over formen. Formenthartz er et epoxy materiale, der bliver helt glat og blankt, når det hærder.

Efter ca. 3 timer blev der blandet noget epoxy med 6 mm glassnitter, som blev hældt ovenover formenthartz. Dagen efter blev der hældt en portion Faserkeramik over hele formen. Så skulle det hele hærde et døgn og derefter tages af laminatpladen. Nu var det jo spændende, om det ville slippe, men det gik fint. Derefter kan man begynde på den anden side – altså hele processen en gang til.

Når man har lavet de to halvdele, skal de hærde et par døgn, hvorefter man kan begynde at støbe i formen.

Så skal man finde ud af, hvor meget væv man skal bruge for at få en god stiv krop. Jeg er kommet frem til, at til mine pylon-kroppe bruger jeg først et lag 105 g/m<sup>2</sup> glasvæv og derpå lidt unidirektionalt kulfiber (dvs. hvor kulfiber-trådene løber parallelt – altså i samme retning) og så afslutningsvis et lag 105 g/m<sup>2</sup> (hvis man har noget kevlar, er det bedre at lave kroppe i).

## Vingen.

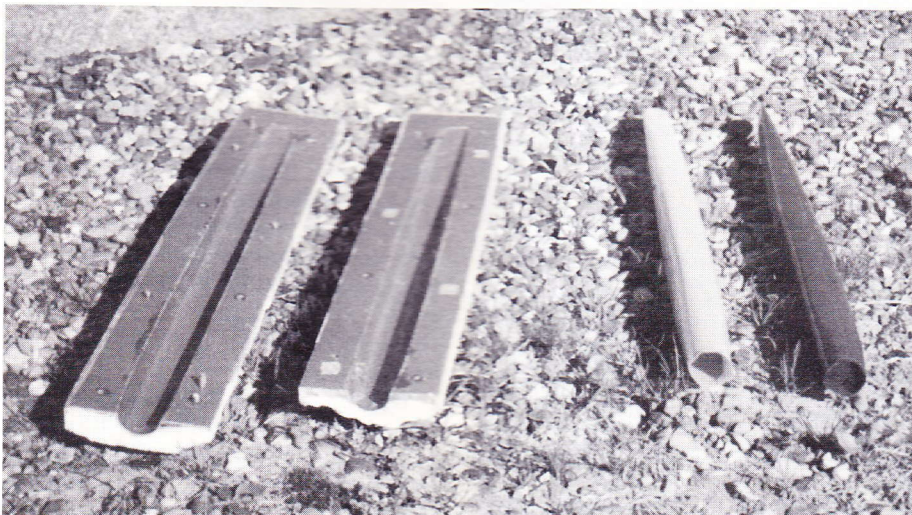
Så gik jeg i gang med vingen. Som



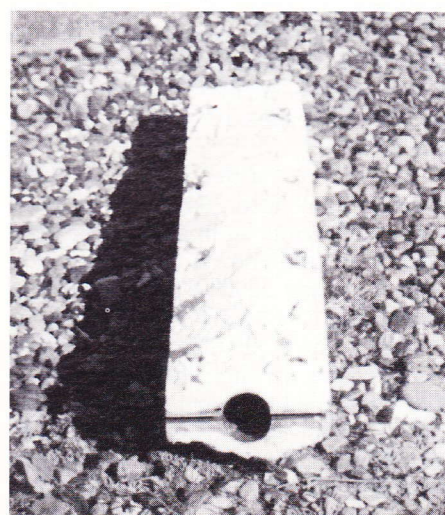
Keld Ørum Jensen med hans FAI Pylon model, der er lidt større end Speed 400 og har en virkelig hot kværm i snuden, som bringer modellen op på en topfart på ca. 200 km/t. (Foto: Jørgen Nielsen)

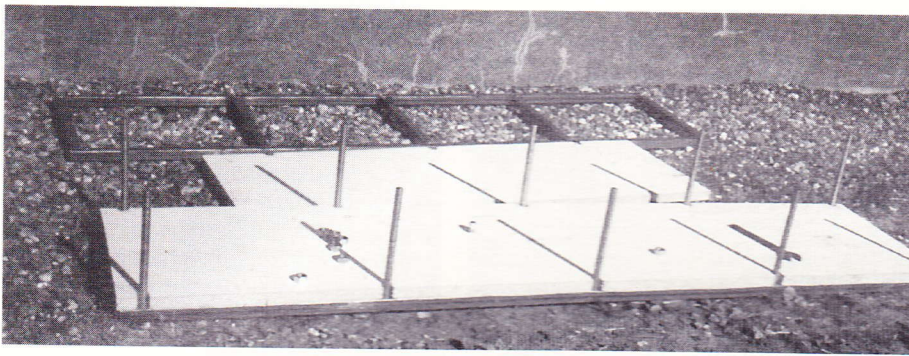
skrevet blev profilet gjort tyndere fra MH 43, 8,5% til MH 43, 7,2% (procenten angiver, hvor tykt profilet er). De blev tegnet op og limet på et stykke enkelt-sidede printplade, hvorefter de blev skåret ud og filet til, først med raspen derefter med en fin fil, afslutningsvis med fint sandpapir og slipol. ➤

De to dele af formen til kroppen sammen med to afstøbninger.



Formens dele er her lagt sammen.





Jørgen Nielsens udgave af en vingepræsse. Det hele bliver lagt ned over de lange, strittende bolte og spændt sammen.

Da skære-profilerne var i orden (der må ikke være nogen riller eller grater, da skæretråden skal kunne løbe frit på profilerne), blev det blå skum fundet frem sammen med skærebuen. Når jeg har skæregrejet fremme, skærer jeg altid flere vinger med det samme (der skal man huske at skære både en højre og en venstre til hver sæt – øhh). Så skal kernerne lige pudses med fint sandpapir, hvorefter de skulle være klar til brug.

Støbningen af vingerne foregår bedst, hvis man har noget plastik at støbe på. Dertil bruger jeg noget 0,5 mm Ritoform PET (det er noget polyesterfolie, som kan købes hos RIAS i Roskilde). Jeg giver mit folie en gang slipmiddel, og når det er tørt, sprayer jeg lidt spraymaling på folien, som så får lov til at tørre en times tid. I mellemtiden kan man skære sit glasfiber-væv ud.

Så er man klar til at blande noget epoxy. Jeg tilsætter lidt farve i min epoxy, så det bliver vingens grundfarve. Derefter lægger jeg vævet på folien og dupper epoxyen på. Spar på epoxyen – den vejer. Men der skal også nok på, ellers bliver der små huller på overfladen af vingen. Læg det så til side i ca. en halv times tid, så får de små luftbobler lov til at komme til overfladen (indersiden). Jeg laver oversiden af vingen først, det vil sige, at jeg tager de to nederste negative skumkerner og lægger dem nederst og derefter et stykke tyndt plastik (ikke Ritoform-plast), hvorpå jeg lægger de to vinge-kerner på, derefter folien med væv og epoxy og til sidst de to øverste skumkerner. Så lægges det hele i pressen et døgn tid.

Når man tager den af pressen, vendes hele molevitten om, uden at man tager Ritoformplasten af, og så er man klar til at lægge hovedbjælken i.

Det gør jeg på følgende måde: Jeg mærker op ca. 30% fra forkanten og laver en 5 mm bred rille i hele vingens længde (det vil sige, at man fjerner skummet med et skarpt stykke værktøj – jeg bruger en skruetrækker). Derefter klipper jeg tre stykker kulrovings op i vingens længde og skærer et stykke 5 mm balsa, der skal passe imellem

de to lag kulrovings på oversiden og et lag i bunden. Det hele vædes godt og grundigt i epoxy og lægges derefter i pressen igen et døgn tid. Er der kommet for lidt kul og epoxy nogle steder ved hovedlisten, kan det udbedres med en superlet spartel. Derefter støber man så undersiden på samme måde, som man støbte oversiden. Når det har ligget et døgn tid, kan man fjerne plastfolien, og så skulle der gerne være en overflade, der er til at spejle sig i.

Nu skærer man vingen ren på bagkanten og på forkanten, hvor man skærer 3-4 mm inde i skummet. Så er man klar til at lave en forkant. Dertil blander man en portion epoxy med microballonger i; blandingen skal være så tyk, at den ikke render. Man sætter et stykke afdækningstape på forkanten, så det rager ca. 1,5 cm ud over forkanten. Så hælder man sin epoxy- og microballon-blanding i en pose og klipper en lille spids af hjørnet af posen, så man kan trykke blandingen ud i en

Oversiden af to vingeafstøbninger - lige taget ud af formen og spejlblanke.



lang strimmel på forkanten. Dagen efter kan man pudse forkanten til den endelige form.

Tipperne laves af et stykke 10 mm balsa, som skæres halvt igennem. I snittet presser man et stykke 0,4 mm X-finier, som limes sammen med cyanolim. Så er de klar til at monteres, enten med PU-lim eller med 5 minutters epoxy.

Krængeroret eller krængerorene (forklaring senere) skæres nu ud af vingen, som drefter pudses til. Der skæres ud til krængerorsbeslaget, som limes i med 5 minutters epoxy. Alle epoxy materialer, som jeg har anvendt, er fra R & G, som kan købes hos Avionic i Galten.

## Montering af vinge

Der skæres ud i kroppen til vingen, som så bliver sammenføjet og får et par dråber cyano. Derefter skæres et låg ud i bunden af kroppen. Låget tapes som et hængsel i den ene side, så accuen kan komme igennem. Dernæst lægger man noget epoxy-vædet kulrovings indvendigt i kroppen for at sammenføje krop og vinge.

## Halen

Haleplanet laves af 3 mm balsa, som er pudset i profil. Jeg valgte at montere en v-hale, som blev forbundet til servoen med 0,8 mm pianotråd og 2 mm hvid inderkabel.

## Montering af RC-grej

Servoerne er limet i med 5 minutters epoxy. De bliver holdt på plads med små kiler, så længe limen tørrer. Krængerorsservoen har jeg forbundet til krængeroret med et kuglelink i den ene ende og en z-bøjning i den anden. Modtageren bliver så skubbet så langt ind i bagkroppen som muligt – husk, at antennen skal føres ud af kroppen så tæt ved modtageren som muligt.

Motorspantet, som er et stykke enkelt-sided printplade, bliver limet i kroppen med cyano og microballoner (pas på røgen). Switchen bliver loddet bag på motoren, som derefter bliver skruet fast til motorspantet. Til sidst blev den indkøbte præcisionsspinner monteret med en nedkortet Speed Prop 6" x 5,5" propel fra Graupner (nedkortet til 11cm). Den bruger jeg altid i de første to flyvninger, da der er mere træk i denne mølle. Derefter bliver den skiftet ud med en 4,7" x 4,7" CAM Speed prop – også fra Graupner – da der er mere fart i den; men den er meget skrøbelig. En fordel ved den propel er, at man kan afmontere statorringen fra motoren og stadigvæk flyve 5 minutter.

Lige en ting om Speed 400 motorer: Der er stor forskel fra motor til motor. Jeg var den heldige ejer af en drømmemotor; men ak, den gik til i en landing (øh – et styrt).





Jørgen Nielsen med den nye udgave af en Speed 400 pylon. (Foto: Keld Ørum Jensen)



Keld Ørum Jensen viser her sin udgave af en Speed 400 pylon model



Og mens regnen for alvor truer, når vi lige at få Erling Jensen med med hans bud på slagsen. (Fotos: Jørgen Nielsen)

## Afbalancering

Modellen afbalanceres til sidst med de syv sammenloddede accuer. Forsøg først med tyngdepunktet på 28% fra forkant. Når man er blevet dus med dyret, kan man flytte det længere tilbage; så bliver modellen mere livlig, og der er så mulighed for at reducere udslaget lidt.

## Flyvningen

Accuen blev ladet på Schulze, hvorefter den bliver lagt på plads i modellen; låget blev tapet fast, og så var der ingen vej tilbage. Jeg får altid en til at kaste en ny model, så har man lidt længere tid til at reagere, hvis modellen er på vej i jorden.

En kaster blev fundet – og så: Den fløj. Men den var godt nok vild på højderoret, selvom udslaget kun var 2

mm opad-rør og 1,5 mm nedad-rør. Krængeroret fik kun et klik på trimmet, og så fløj den ligeud. Den drejede bare på en femogtyveøre uden at highspeedstalle, og den vil også fremad. JII - HAA. FEDT. Hvad skal man med to krængerør, hvis den svinger lige så godt med ét.

Landingen foreløb perfekt – langt ud, langt ned, og så trækker man bare stille og roligt i højderoret. I landing-søjeblikket skal modellen være tæt ved jorden (ca. 20 cm), og farten skal være lav, ellers knækker propellen med garanti.

Højderørsudslaget blev reduceret, og der blev lavet et kaste trim, og så fløj dem bare.

Efter at have fløjet en del med flyet har jeg fundet nogle men'er, bl.a. at når man kommer ind til landingsrunden og er på det sidste glide, skal man holde

fingerne fra gaspinden, da motorens drejningsmoment får flyet til at tipstalle. Og når man lægger batteriet i flyet, taper man det fast til siden.

Prisen på de forskellige dele er som følger:

To stk. Euroline microrevoer fra Electric Flight Equipment: 540 kr.

Et stk. Nano modtager med X-stal fra Silver Star: 635 kr.

Ent stk. Schulze S10-15E switch også fra Electric Flight Equipment: under 300 kr.

Speed 400 6V motor: ca. 65 kr.

Andre småting: ca. 200 kr.

Syv 700 m/amp AR Sanyo celler: omkring 310 kr.

Altså omkring 2.000 kr. for en model.

Det er jo ikke så dyrt, mener jeg. Så derfor PRØV DET.

Man behøver jo ikke at lave det hele selv. Man kan jo også bare lave en trækrop med glasfiber-vinger. Eller også kan man købe Graupners lille Speed 400 Pylon-model, der hedder Mini Viper, til ca. 360 kr. Den flyver ikke så hurtigt, men er en god pylon-model at starte med.

Deres nye Spark kan desværre ikke købes endnu. Simprop har også en pylon-model; den hedder RAZ - FAZ og koster ca. 745 kr. Den flyver hurtigt, men har en tendens til at highspeedstalle, hvis man trækker lidt for meget i kæppen højderoret.

Er man blevet interesseret i denne gren af modellflyvningen, så mød op til et af de elektro stævner, der afholdes i løbet af året rundt om i landet. Lad os få en snak eller meget bedre: tag en model med. Det kan godt være, det ser vildt ud, når der flyves pylon, men det er skide sjovt.

## Mål:

	Gammel model	Ny model
Spændvidde:	72 cm	92 cm
Længde:	49 cm	56 cm
Rod-korde:	13,5 cm	11,5 cm
Tip-korde:	6,5 cm	7,5 cm
Profil:	Mh 43 8,5%	Mh 43 7,2%
Vægt:	510 gram	472 gram
Modelvægt tom:	147 gram	125 gram
Servoer i alt:	28 gram	16 gram
Modtager:	16 gram	16 gram
Switch:	10 gram	8 gram
Motor med statorring:	84 gram	84 gram
7 Celler 700 m/amp:	204 gram	204 gram
Præcisionsspinner med propel :	15 gram	15 gram
Ledninger:	6 gram	4 gram

# Moki i "stiv kuling"



Fotos: Lars Kildholt

I MfN nr. 5/97 blev I introduceret til Moki's verden. Historien sluttede med, at jeg nævnte, at jeg endnu ikke havde fået en ny dæmper til den, og "testen" indeholdt i øvrigt ingen erfaringer med Moki i luften. I ugen op til den 14. september kæmpede jeg en brav kamp for at blive færdig med min Midwest Extra 300. Ambitionen var, at jeg ville teste modellen på vores egen plads (Sydkystens Modelflyveklub i Greve) for efterfølgende at deltage i NFK's Modelflyvedag søndag d. 14. september. Modellen var færdig til lørdag, men træerne i min have var ved at vælte af blæst, så jeg blev hjemme. Den 14. september var ikke bedre. Voldborg sagde "hård vind til stiv kuling", og for en gangs skyld fik han ret!! Nu havde jeg imidlertid tilmeldt mig, så Extra'en blev pakket i bilen og kursen blev sat mod Hillerød.

Da jeg ankom til NFK's plads, var der allerede masser af piloter på pladsen. Jeg besluttede mig for at pakke ud, for "de" skulle da have lov til at se min nye maskine. Da modellen var samlet, løb jeg lidt rundt om mig selv i en halv times tid. På den ene side ville jeg fantastisk gerne prøve min nye flyver, men på den anden side syntes jeg, at det ville være fuldstændig vanvittigt at flyve jomfrutur i hård vind til kuling.

Efter en halv times tid besluttede jeg, at jeg i det mindste kunne prøve at starte motoren op og checke, om alt var i orden. Jeg brugte lidt tid på at prime, for jeg kunne ikke umiddelbart få motoren til at suge brændstoffet den lange vej fra tanken uden at "sætte finge-

ren for hullet". Som nævnt i sidste artikel var der kommet en Perry pumpe med ombord, så den var sikkert skyld i, at almindelig "pumpning" med propellen ikke var tilstrækkelig. Til sidst fandt jeg ud af, at jeg kunne få en lillefinger ind til "hullet", således at almindelig priming kunne finde sted. Moki'en startede nu fint, men gik ud, da motoren blev bragt til tomgang.

Efter lidt justering gik den rimelig godt, og jeg faldt for fristelsen at taxi modellen ud på landingsbanen. "Jeg VIL IKKE flyve i dette vejr", tænkte jeg, men dér holdt den med næse op i vinden. Motoren kørte fint, og den var i det hele taget klar. Jeg tænkte ikke mere, men gav lidt højderor og gav langsomt gas. Modellen accelererede jævnt over ca. 3-4 m (!), hvorefter den lettede. Modellen steg jævnt som på en linie. Jeg gav lidt mere højderor, indtil modellen steg ret kraftigt. Jeg rullede en halv omgang og afsluttede kort efter den påbegyndte Immelmann.

Euforien var ved at brede sig. Moki'en lød nærmest som en stor benzinator, og den snurrede fornøjeligt. Extra'en fløj som en drøm. Selv i den kraftige blæst var den fuldstændig forudsigelig, og jeg havde ikke rørt trimmen så meget som et enkelt klik. Jeg udførte et par lette kunstflyvningsmanøvrer, men brugte også lidt tid på at lege lidt i vinden. Jeg lod modellen stå stille op mod vinden (det kunne alle modeller i det vejr) og udførte hurtige 1-omgangs snap-rul og kunne gøre det uden at tabe højde.

På et tidspunkt var modellen på vej næsten lodret ned med motoren i tom-

gang. Da jeg fladede ud, opdagede jeg, hvad der var sket på vejen ned: Moki'en var gået i stå! Normalt ikke noget problem, men under en jomfrutur i 12-15 m/s er der nok anledning til at få lidt sved på panden, - om ikke andet, så fordi modellem med radio, motor og øvrigt udstyr trods alt repræsenterede en vis værdi.

Jeg er ikke sikker på, at jeg ville kunne gøre det igen (og det er helt sikkert, at jeg ikke ønsker at prøve igen), men det lykkedes at få Extra'en ned i en fuldstændig ukritisk landing.

Nu havde jeg prøvet den, så min umiddelbare nysgerrighed var stillet. Da der efterfølgende var sign-in til de forskellige programpunkter, der skulle afvikles under opvisningen, holdt jeg mig i baggrunden og undlod helt at melde mig. Flere fra stævneledelsen kom med opfordringer, og jeg fik oven i købet tilbudt 5 minutter "helt for mig selv", men jeg takkede nej med henvisning til omegnens træer, der efterhånden lå mere vandret end lodret. På et tidspunkt kom der en ordentlig "skylle", og alle deltagere og publikum krøb i ly, hvor ly var, medens resten blev meget våde. På "bagsiden" af byen var der helt pænt vejr, og vinden tog af til frisk vind. Jeg henvendte mig til stævneledelsen, som med begejstring tog imod min tilmelding. Problemet var bare, at da det blev "min tur", var vinden tiltaget til samme hårde styrke som tidligere, men nu havde jeg jo meldt mig til.

Under programpunktet for "mig" begyndte jeg at rode lidt med Moki'en. Ustandselt gik den i stå i tomgang, men på et tidspunkt gik den rimeligt godt igen. Da det blev "min tur", taxiede jeg ud på pladsen. Lige uden for hele rækken af publikummer døde motoren igen. For øjnene af et par hundrede publikummer lå jeg på alle fire og tæskede løs i motoren, der pludselig var fuldstændig død. En anden gløde-accu blev prøvet med samme resultat. Til sidst måtte jeg trille modellen retur, nu overbevist om at mit OS no. 8 rør var gået. Jeg isatte et ny originalt Moki R/C rør, og Moki'en startede straks og gik helt fint i hele omdrejningsområdet.

Nu skulle der flyves: Jeg fløj og fløj og nød det trods den kraftige vind i fulde drag. Først da speakeren bad mig om at lande, tog jeg Extra'en ned, denne gang med Moki'en i fuldt vigør. Under flyvningen konstaterede jeg, at Moki'en gik lidt fedt, men det kunne der jo gøres noget ved.

Jeg kan godt forstå, at Midwest anbefaler Moki'en til denne model. I kombination med Bisson-Pitts dæmperen er den et særdeles behageligt bekendtskab. Støjbilledet er meget sympatisk, og ydelsen er fantastisk. Den 6.8 kg tunge model løftes lodret op, til jeg ikke gider mere.

I skemaet ses forskellige propeller målt på omdrejninger, statisk træk samt kalkuleret ydelse. Alle målinger er lavet med brændstof bestående af 11% Aerosynth 2 olie, 5% M-olie og 84% methanol og med Moki R/C gløderør. Målingerne er udført ret uvidenskabeligt, da omdrejningerne er målt med et ganske almindeligt digitalt tachometer. Trækket er målt med en fiskevægt til kr. 79,50 i den lokale sportsforretning (de viste tal er dog korrigeret for vægtens fejlvisning), og flyet var placeret på glat underlag, så der ikke var friktion i nævneværdig grad. Ydelsen er tilnærmet, idet den er kalkuleret med udgangspunkt i propellens stigning, diameter samt målte omdrejninger. Denne metode tager ikke højde for den forskel, der er i propellerne fra fabrikat til fabrikat

Den oprindelige propel Dynathrust 18x8 trækker helt fint, men Graupner 18x10 trækker helt vildt! Motoren går noget langsommere, og den kalkulerede ydelse er lidt lavere, men det statiske træk er til gengæld lidt højere. Vertikalt går modellen betydeligt mere villigt opad. Tomgangen er ikke helt så god da propellen er af træ og dermed meget lettere, men de fleste kan vel leve med en stabil tomgang på 1.600 o/min.

Med Menz 20x8 opleves igen et helt andet ydelsesbillede. Det statiske træk er endnu større end med 18x10, og ydelsen kommer helt nedefra. Det mærkes mest under taxi-manøvrer på jorden idet en mindste gasgivning - blot få hundrede omdrejninger - resul-

Propel	o/min	Statisk træk N	Ca-ydelse BHK
Dynathrust 18x8	8.500	78	3,68
Graupner 18x10	7.600	82	3,29
Menz 20x8	7.300	91	3,56

terer i, at modellen kører. De relativt lave omdrejninger gør, at støjen er langt mindre - især i forhold til 18x8.

Jeg tror nok, at min favorit til Extra'en er Graupner 18x10, men den testede model er udgået og gæet en gang, hvilken propel der knækkede, lige umiddelbart inden dette blev skrevet!

Menz 20x8 ser bedre ud på modellen, og de lidt lavere omdrejninger reducerer støjen til et niveau, hvor det kun i de mest støjfulde klubber vil være et problem. Menz 20x8 er også af træ, men den er en del tungere end den testede 18x10, så tomgangen er helt nede på 1.300 o/min. uden nitro og uden glowdriver! Ulempen ved denne propel er, at hastighedsområdet er mærkbart mindre end med 18x10. Til gengæld er det statiske træk så stort, at selv med en halvsjusket motorindstilling er der nok power til lodrette manøvrer efter lyst eller behov.

Dynathrust'en er blevet smidt ned i startkassen og vil kun blive hevet frem, hvis jeg har knækket alt andet.

Jeg er ikke færdig med at eksperimentere, og andre fabrikater skal da også prøves. En propel i disse størrelser kan dog let koste 200 kr., så man køber jo ikke bare 5-6 stykker og prøver sig frem. Men allerede med de 3

forskellige, jeg har prøvet, er jeg (som relativt uerfaren med motorer på over 20 ccm) blevet imponeret over den fantastiske store forskel, der kan være fra propel til propel. På mindre modeller synes jeg kun man oplever mindre forskelle i flyveegenskaber, men disse store "møller" kan forandre flyveoplevelsen helt fantastisk.

Efter turen til Hillerød er Moki'en nu blevet trimmet til at køre helt eminent. Jeg havde lidt problemer med, at den gik for fedt i mellemgassen, alternativt for magert i tomgang. Jeg fjernede Perry-pumpen, og så var alt i orden. Perry'ens brugsanvisning nævner, at pumpen er beregnet til motorer på mellem 2,5 og 15 ccm. Det er derfor sandsynligt, at der sker "et eller andet" i forbindelse med, at pumpen er justeret til at give den størst mulige mængde brændstof. Det er heller ikke muligt at få Moki'en til at gå meget fedt med pumpen monteret. Med 3 mm ID brændstofslange er der på den anden siden slet ingen problemer med brændstofftilførslen. Bisson dæmperen giver tilstrækkeligt tryk til at transportere brændstoffet fra tanken gennem ca. 30 cm slange til motoren - og så når vi har "næsen i sky".

Jeg har haft en del motorer, men aldrig en som Moki'en (forudsat at gløden er i orden). Den er simpelt hen det mest pålidelige, jeg nogen sinde har prøvet samtidig med en imponerende ydelse. "Vennerne" på Internettet hævder, at ud over disse egenskaber (samt dem nævnt i sidste nummer), så er Moki fantastisk slidstærk; den kører "hundredevis" af timer uden brug for vedligeholdelse eller udskiftning af dele. Selv om jeg er blevet fan af denne størrelse, håber jeg en dag at få lejlighed til at prøve "lillebroren" på 20 ccm. Den er for nylig af "amerikanerne" blevet testet til lige over 3.0 hk!

Med en vægt på bare 845g må den være et spændende bekendtskab f.eks. i en F3A model (2x2m). Men Midwest g-202 er bestemt også en mulighed eller hvad med.... Eller hvad med.. keep dreaming!

Hvis der skulle være nogen af jer "derude", der godt vil høre lidt mere om Moki, Midwest Extra 300s eller en af de andre ting, jeg har skrevet om i tidens løb, er I velkomne til at kontakte mig. Aftener er bedst på telefon 43696667/20159777, men jeg kan også nås på e-mail: lki@va.dk.

Flyvske hilsener

Lars Kildholt

På billedet her, der stammer fra en videoptagelse, er Extra'en klar til start.



# GUNG HO

I luften for første gang!

Af Peter Alstrup



I MFN nr. 5 fortalte Peter Alstrup om bygningen af hans P-38 Lightning. Nu har flyet være i luften.

2.500 timer eller mere har jeg brugt på dette projekt - og bemærkninger som: "Tør du virkelig flyve med den?" forstår jeg glimrende.

Men da jeg i sin tid startede med at bygge, var det, fordi jeg havde en stærk trang til at se P-38'en i luften - bringe den "til live" igen, kunne man sige.

Mit motto er:

*"Jeg bygger dem, jeg flyver dem, og jeg smadrer dem - en gang imellem!"*

## KFK's flyveplads i Soderup

Torsdag den 11. september 1997 blev DAGEN, hvor GUNG HO skulle have sin luftdåb. Jeg havde aftalt med KFK, at jeg kunne benytte deres flyveplads i Soderup, som jeg anser for at være mere egnet end vores egen på Amager Fælled.

Henrik Kejlå skulle have været kontrollant - men måtte melde fra netop denne dag, hvorfor det blev Elo Petersen i stedet for. Modellen vejer 12 kg og henhører til kategorien "Stormodeler".

Da jeg ankom til banen i Soderup, var Elo allerede der, og vi kunne i fred og ro gennemgå modellen og gøre klar til de forskellige test, så som optræk af understel, rækkevidde, motorer, taxi m.m.

Motorerne startede villigt, og de forskellige tests forløb alle uden nogen problemer, så jeg taxiede lidt rundt på banen for at få en fornemmelse af accelerationen og styringen.

I mellemtiden havde alle de, der var blevet adviseret om begivenheden, indfundet sig - med kameraer og videooptagere, så hele forløbet kunne foreviges.

At påstå, at jeg var nervøs, ville være en voldsom underdrivelse! Tanken om, hvad der kunne gå galt, havde jeg svært ved at slippe - og nu var øjeblikket kommet - kulminationen på 4½ års arbejde. GUNG HO skulle i luf-

ten - og jeg havde ikke flere undskyldninger for at udsætte det!

Elo og jeg havde aftalt forinden, hvad der skulle ske i luften - og hvad jeg ville gøre i tilfælde af motorstop. Det var aftalen, at jeg skulle lande modellen - og IKKE prøve at luske den rundt og hjem til flyvepladsen på én motor.

Med disse ting i baghovedet startede jeg op igen.

## Take-off

Denne gang begyndte tingene at drille. Først kunne vi ikke få cowlene (den danske version af the cowls) på. Seks-kantnøglen var slidt rund og kunne ikke dreje de stramme skruer. Vi undlod



at sætte cowlene på (bedre køling, lettere justering m.m. - alle de kendte, dårlige undskyldninger). Motorerne ville heller ikke starte - det tog lidt tid at få dem i gang, men omsider lykkedes det, og alt så ud til, at vi kunne gå i luften. Min nervøsitet var imellemtiden fordampet, og Elo og jeg taxiede GUNG HO ud til startstedet. Vi havde valgt at starte fra græs i stedet for stålbanen - styretøjet var ret følsomt.

Så gik den ene motor i stå. Jeg hav-

de glemt at tanke! Vi tankede op og startede motorerne igen. Den venstre gik ikke helt godt ved mellemgas. To hjælpere løftede modellen op med næsen i 60 grader, og motorerne blev checket igen ved fuld gas.

Jeg havde med vilje stillet motorerne lidt "fedt" for at undgå, at de skulle "magre ud" i luften. Tilsyneladende gik de perfekt - i hvert fald ved fuld gas.

Et sidste check af rorene - og så lukkede jeg langsomt op for gassen. GUNG HO accelererede utrolig hurtigt, men jeg undlod at trække pinden tilbage, før den havde rullet det meste af banen - ca. 75-100 meter - for at få højst mulig fart på.

GUNG HO var i luften!

Jeg trak den jævnt og roligt op i en sikker højde på mindst 75-100 meter. Der var kun behov for ganske lidt trimning: To klik til venstre på krængeror og sideror. GUNG HO fløj helt stabilt, og jeg fløj rundt om pladsen i en stor rektangulær bane med bløde ventresving.

Jeg kunne ikke modstå fristelsen, men lavede to højrerul - og et stort loop for at checke trækraften. Der er masser af "power" i de Super Tigre motorer til at trække de 12 kg rundt.

Når man ikke har fløjet så store modeller før (267cm spændvidde), så føles manøvrerne langsomme og meget skalarigtige i forhold til f.eks. en .40 lavvinget sportsmodel. Man kan nå at "tænke" manøvrerne igennem, mens de forgår, og det er en ganske behagelig fornemmelse.

## Motorstop

Elo foreslog, at jeg tog modellen lidt



højere op og fløj nogle langsomme manøvrer. Jeg syntes, at jeg havde højde nok, så jeg tog lidt af gassen af - med det resultat, at en af motorerne begyndte at hakke.

Jeg tænkte, at det måske var bedst at lande og få justeret motorerne bedre og tog derfor gassen helt af for at gå ind til landing.

Så stoppede den ene motor - den venstre - og modellen begyndte at "svaje" lidt, så jeg dykkede en smule mere fart på og trak landingstellet ud.

Da jeg kom ind på det sidste ben af landingsrunden, lå jeg for højt til landing og trak derfor hjulene op igen og meddelte, at det blev en mavelanding.

Denne lykkedes fint. GUNG HO satte bugen i græsset i den sidste tredjedel af banen og kurede 25 meter til

stop. Havde jeg haft hjulene ude, var modellen med stor sandsynlighed rullet ud i pløjemarken med større skader til følge.

De eneste skader var et mindre hul i beklædningen under venstre bom samt en hjullem, der var slået af ved landingen.

### Konklusion

Gung HO blev ikke godkendt denne gang.

For lidt flyvning, ingen landing med understellet ude - samt en væsentlig ting: For højt støjniveau!

Jeg benytter et sæt J'tec dæmpere, som ikke gør meget for dæmpningen. Derfor er jeg nu i gang med at lave et par rigtige lyd-dæmpere i 0,5 mm mes-

singplade. Der er fint plads til dem bag ved motorerne.

Apropos motorerne - så stod de for "fedt" - især den venstre. Jeg kunne uden risiko for at "magre" den ud have skruet nåleskruen yderligere 1/2-3/4 omdrejning længere ind!

Til slut er der blot at sige dette: *Columbia Model Works'* store P-38 Lightning er tilsyneladende en meget fin flyvemaskine. Jeg havde desværre ikke megen lejlighed til at checke dens fulde formåen - det kommer, når de nye lyd-potter er færdige.

Så hold øjne og ører åbne, der kommer mere fra P-38 fronten.

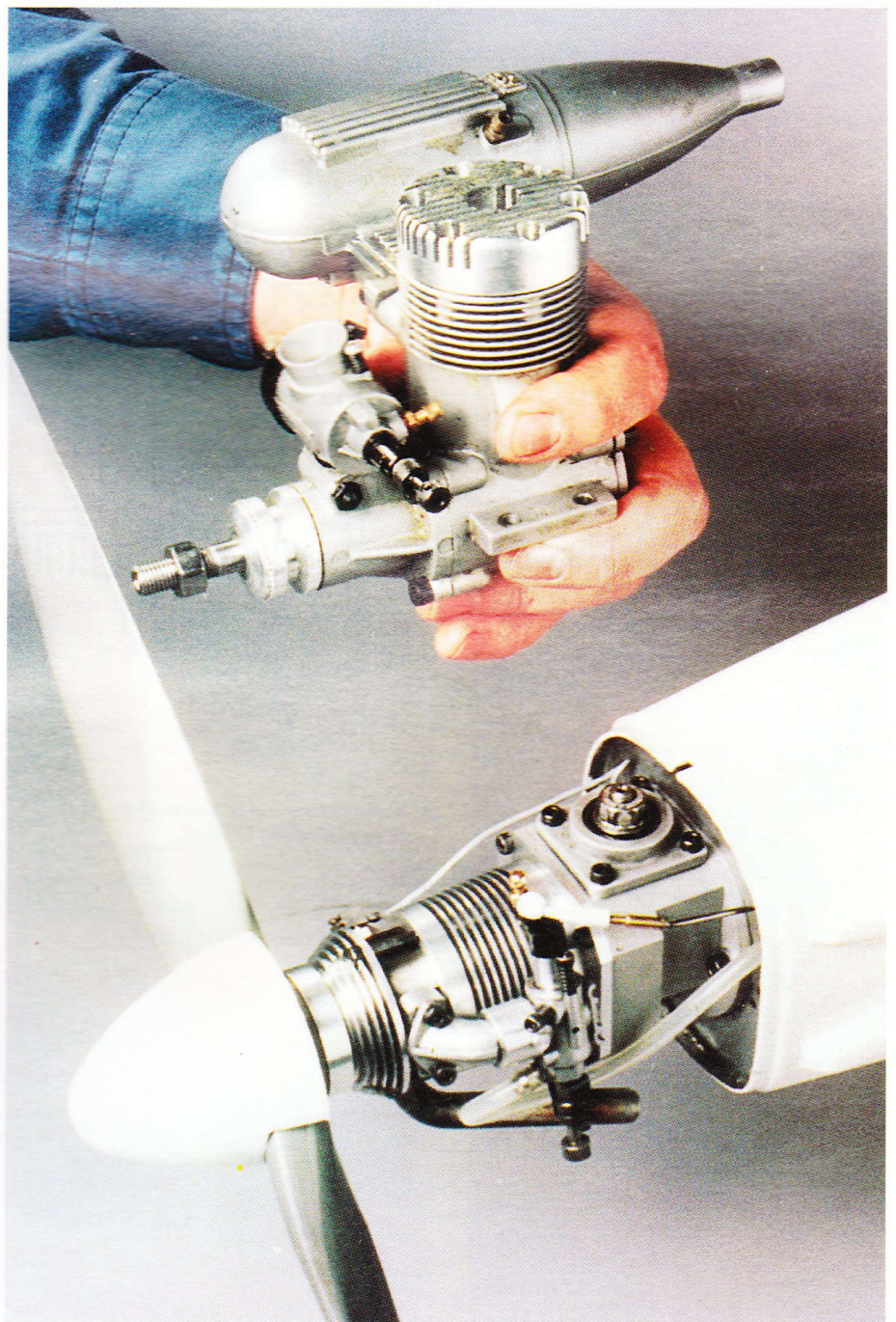
Iøvrigt er alle interesserede velkomne til at kontakte mig vedrørende tegninger til P-38'eren samt P-38 Model Organization Intl. på tlf: 36 70 01 71.

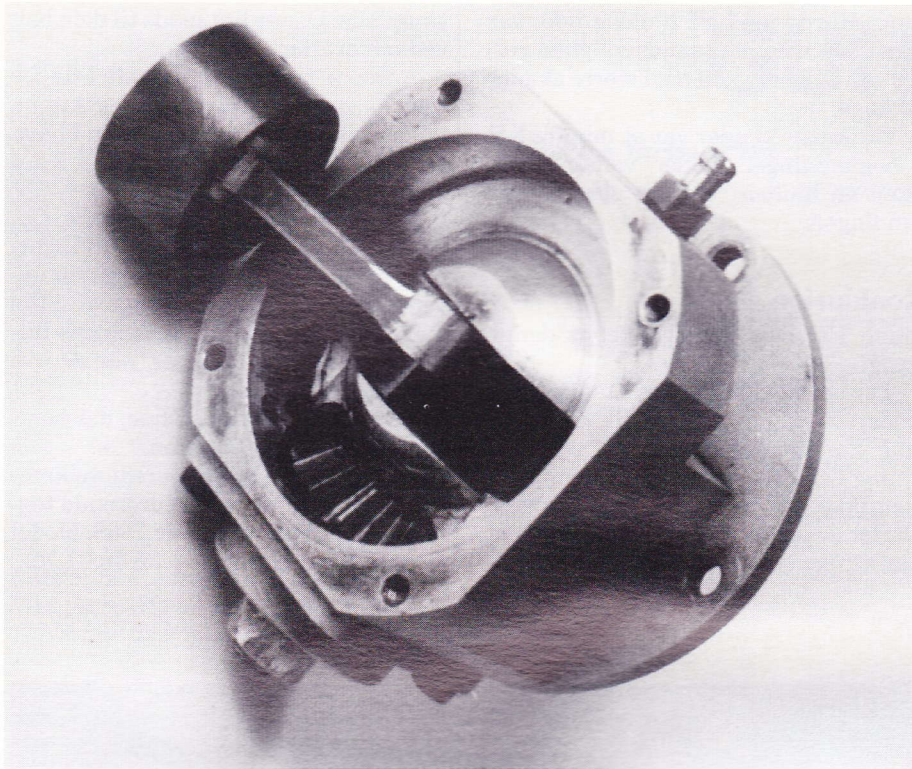
## Ny motortype

**Med den rivende udvikling, der er foregået på alle områder, er det egentlig forbløffende, så lidt der er sket med forbrændingsmotoren. Det prøver RCV Engines Limited nu at råde bod på med deres nyudviklede 4 taktsmotor.**

Trods den noget ukonventionelle placering af propellen - på toppen af cylinderen - er motoren udstyret med stempel som de fleste andre motorer. Den store forskel fra "normale" motorer ligger i cylinderen. Den er anbragt i lejer og roterer rundt om stemplet. I den ene ende er cylinderen via skråtstillede tandhjul forbundet med krumtappen, og i den anden ende er den forsynet med en drejeventil og propelaksel. Dette princip er vist ikke set før, og et verdensomspændende patent er også søgt for at beskytte RCV designet.

Denne konstruktion giver ifølge RCV Engines en del fordele. Med cylinderen "in-line" med propellen kan man få plads til både motoren og en lyd-dæmper i selv meget snævre motor-cowl. Med motorens indbyggede 2:1 gear kan man benytte større, mere skalarigtige og effektive propeller. Og endelig kan motoren med en almindelig starter startes fra en position bag propellen. Dette byder på åbenlyse sikkerhedsfordele.



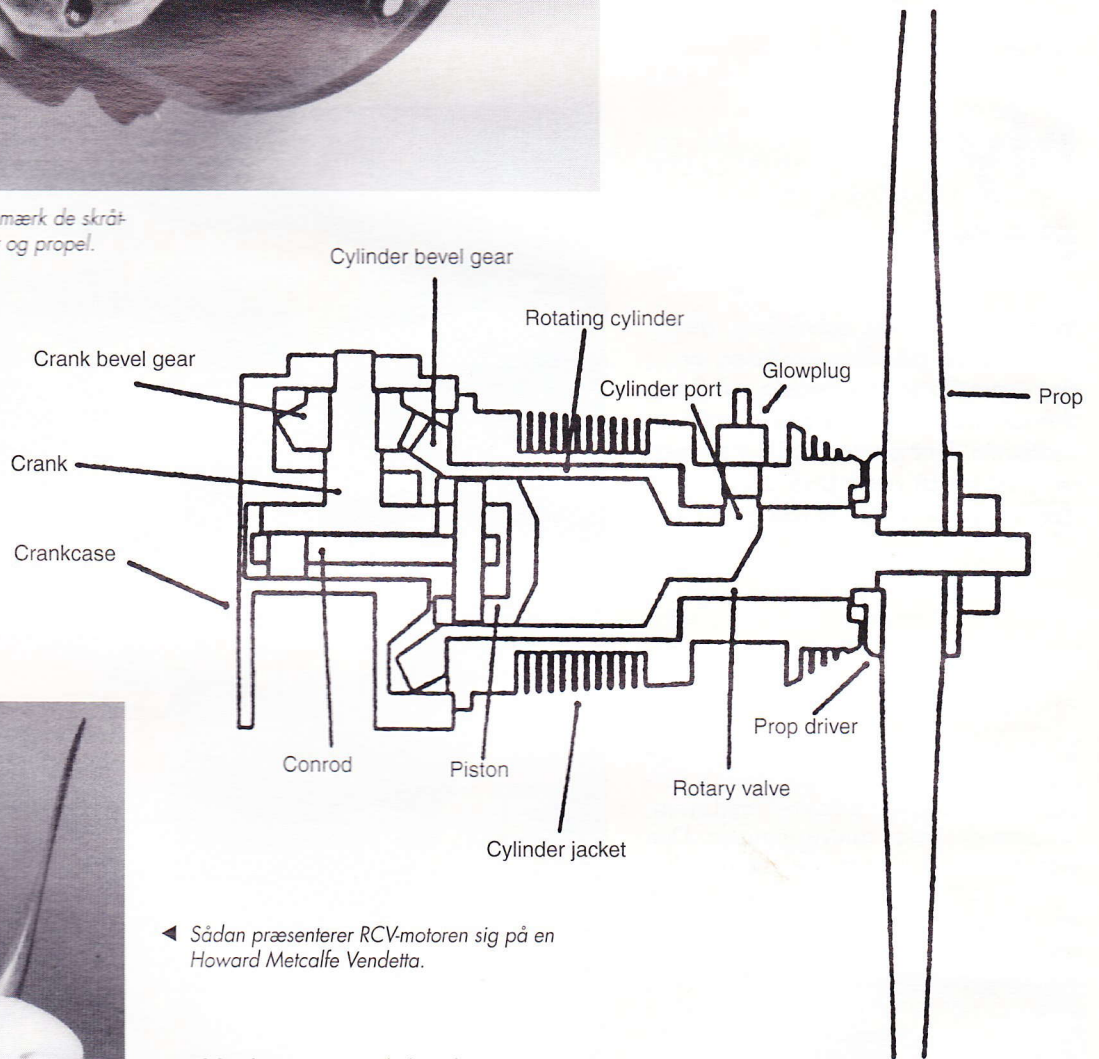


Et kig ind til stempel og krumtap. Bemærk de skråtskårne tandhjul, der trækker cylinder og propel.

I det engelske modellflyblad RCM&E kan man i aprilnummeret fra dette år læse en mere udførlig beretning om den nye motor. Følgende data om RCV motoren stammer fra denne artikel.

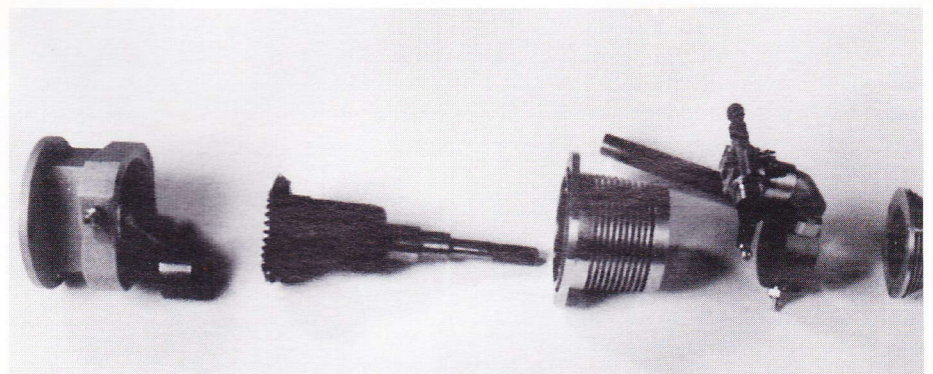
Volumen: 10 ccm  
 Vægt: 550 g  
 Omdrejninger: 4500 pr. minut med en 16X12 propel  
 Statisk tryk: 2,5 kg  
 Pris: 295 £ (forventet)

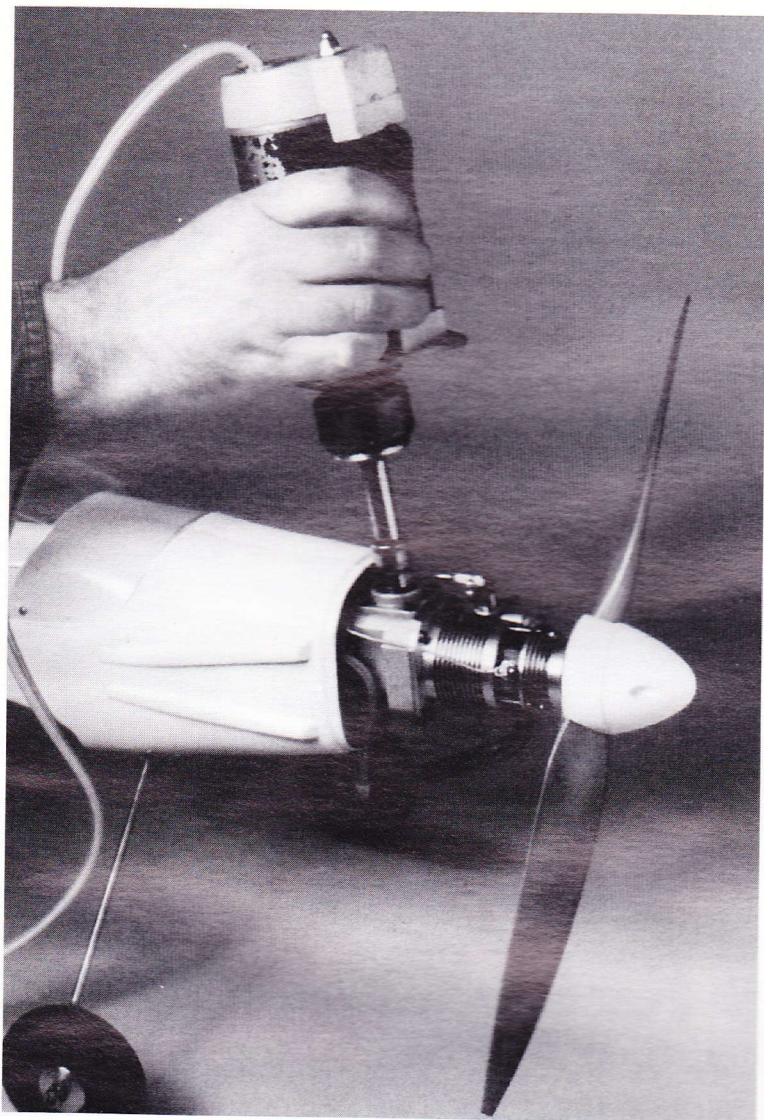
Ønsker man yderligere oplysninger eller måske endda at bestille en motor, kan man kontakte RCV Engines Limited på tlf 0045 1202 877044.



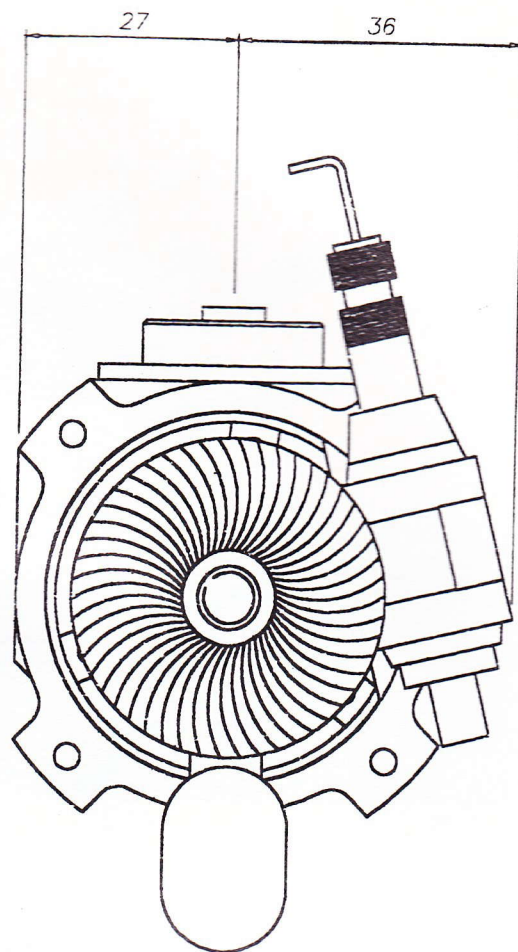
◀ Sådan præsenterer RCV-motoren sig på en Howard Metcalfe Vendetta.

▼ Skilt ad ser motoren således ud.

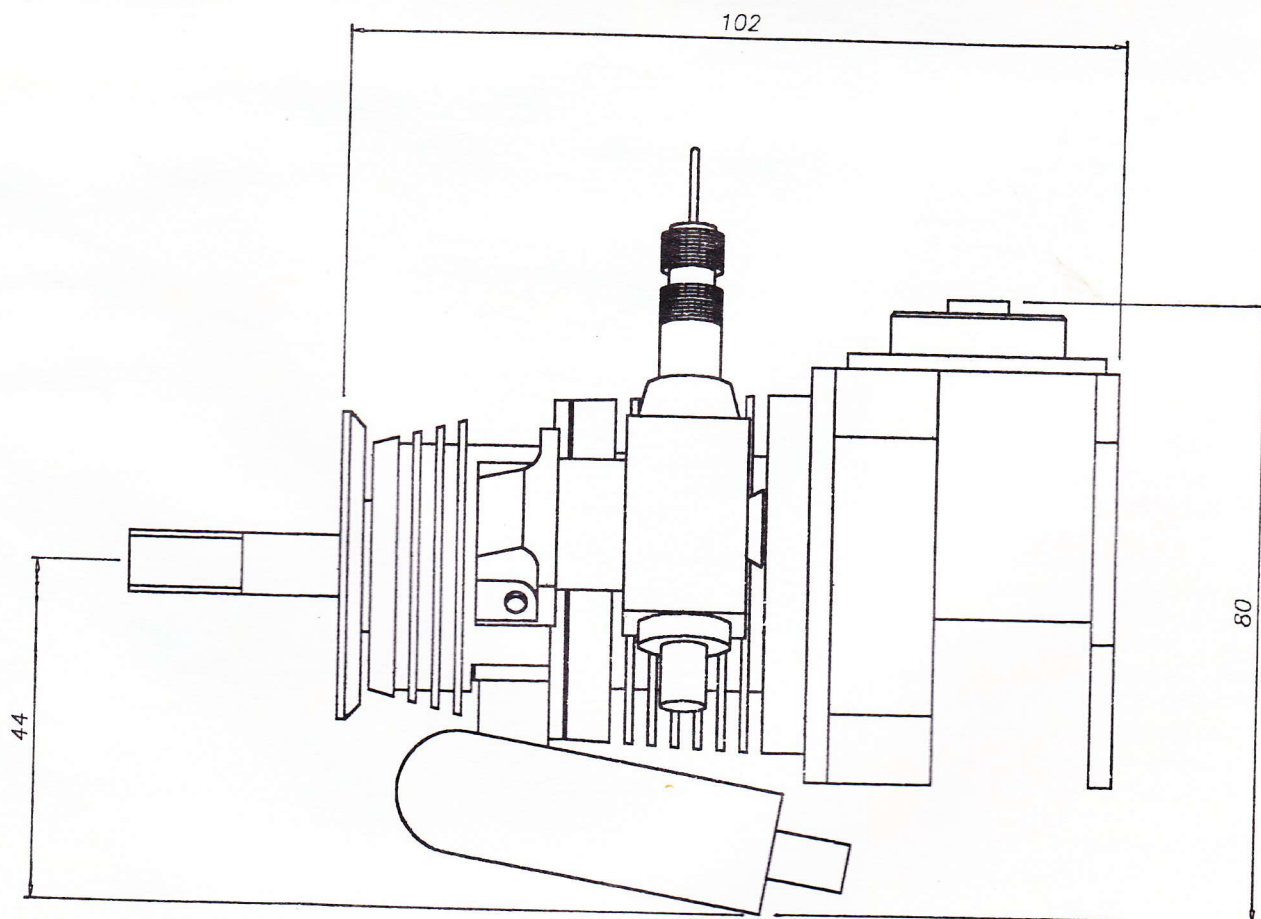




Enkel og sikker start.



Tegning af motoren med mål i mm.





Lars Kildholt har udstyret en Piper Cub med røg-anlæg. Desværre ses røgen ikke så tydeligt på en overskyet himmel.

Fotoreportage fra

# Hobbytræf hos KFK

Foto: Poul Møller

Trods dårligt vejr fra morgenstunden på store dele af Sjælland og meteorologernes løfter om byger og blæst op til kulingstyrke i de værste stød trodsede små to snese piloter vejrguderne og mødte op til hobbytræf på KFK's gode flyveplads ved Soderup søndag den 15. juni.

De fleste havde mere end én model med, og da flyvelysten var stor, var der hele tiden modeller i luften. I en rævejagt gik det især lystigt til. Luften svirrede af modeller, og ræven måtte flere gange ned og få en ny hale monteret. De fleste gange blev halen klippet, inden den modige ræv var nået 20 m op i luften. Trods den ihærdige jagt blev det kun til et enkelt sammenstød i luften, og det var ikke alvorligere, end at begge modeller fløj videre.

En af deltagerne i hobbytræffet var rc-redaktør Poul Møller. Han havde som sædvanligt sit kamera med, og når han ikke havde travlt ved pindene på sit radioanlæg, trykkede han på kameraets udløserknap. Det blev til disse billeder - plus et par serier til siderne med "Min/deres model". Hvorfor er der pludselig (næsten) ikke flere, der sender billeder ind til den?

Hele dagen var der stor aktivitet på KFK's plads ved Soderup.





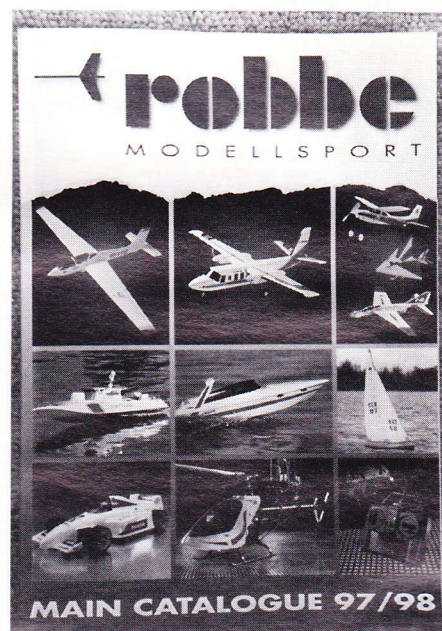
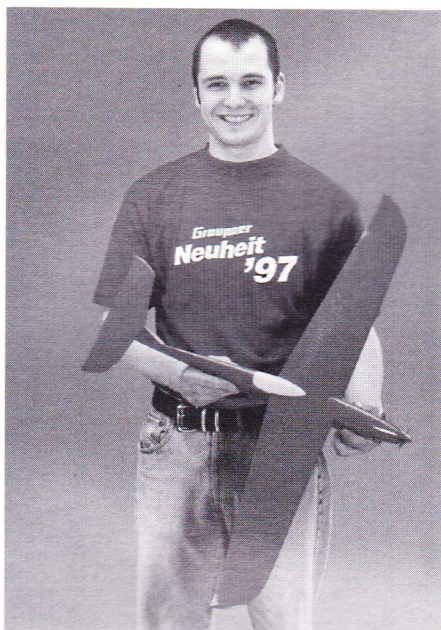
Erik Hubers og Henrik Kejlås imponerende Buffalo'er i smuk formation – og nederst på siden efter perfekte landinger.

Midt på siden t.v. ser et par af deltagerne på, hvordan det kan gå, når der flyves rævejagt. Efter et sammenstød i luften fløj begge modeller videre, og Kim Forsingdal vandt endda jagen.

T.h. modtager Peter Hasbo præmie for den mest originale model. Keld Hansen og Søren Sjelle fra FALKEN fik underholdningspræmie for flot opvisning med deres Spectre DF modeller, der tidligere har været omtalt i MFN. Kim Forsingdal fra NFK vandt som nævnt rævejagten, og MFNs udsendte fik flidspræmie.



## Produktinformation



### Nyt fra Graupner

Graupner beretter, at de lige har sendt den første serie Spark i handelen.

Spark er en lille elektro-pylonmodel til de populære 400 motorer. Med en Speed 480 Race og 7 stk. 1400 mAh celler skulle det gå lystigt for sig.

Spark leveres med hvid glasfiber-krop og færdig vinge til ca. kr. 800. Den noget større Katana skulle også være i handelen, når disse linier læses. Katana'en er en semiskalamodel af et moderne privatfly. Som model er den 2,4

m i spændvidde og beregnet til motorer mellem 10 og 15 ccm. Modellen leveres med glasfiberkrop og abachibe-kleedt vinge og haleplan til en pris i nærheden af kr. 3500.

Et godt bud på en god julegave er endelig også det nye mc-24 computer-anlæg. Graupners nye topanlæg er spækket med de nyeste finesser; men takket være rotationsmenuer og et stort display er det nemt at programmere og betjene. Prisen varierer efter udstyr og tilbehør, men regn med en pris på over kr. 7.000 for radio og modtager.



### Engelsksproget robbe-katalog

Det vil helt sikkert opfylde et ønske hos mange, der har besvær med de tyske glosser, at robbe for første gang siden begyndelsen af 90'erne nu har udsendt et engelsksproget katalog. Kataloget indeholder en meget stor del af robbe's komplette program; men da billederne er væsentligt mindre og teksterne kortere end i det tyske katalog, er prisen på det nye katalog kun kr. 59,- inkl. vedl. dansk prisliste.

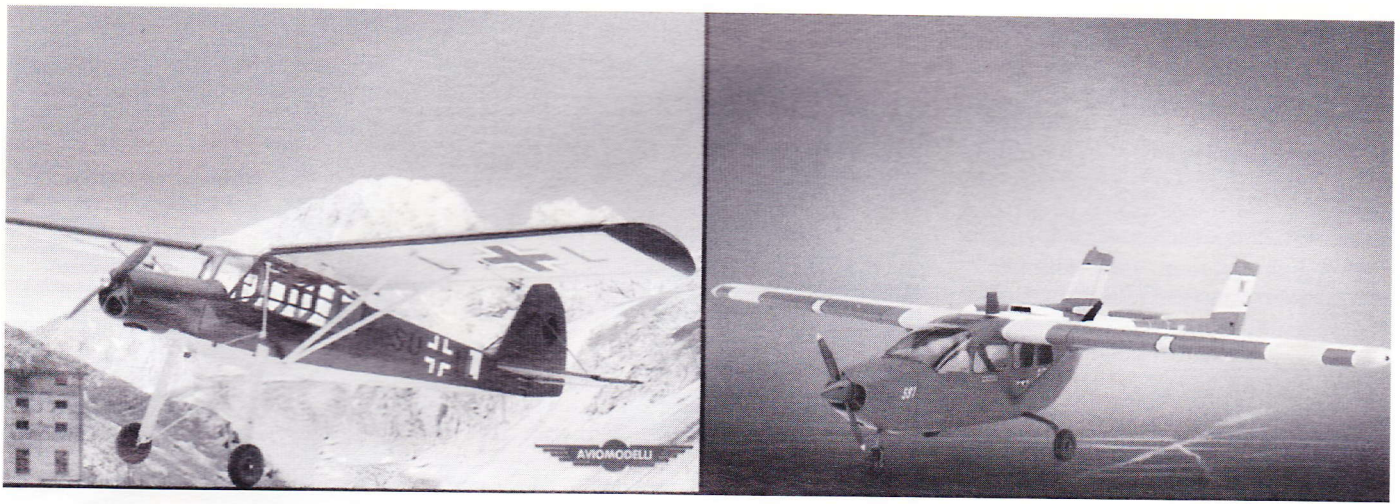
Der er næppe tvivl om, at de mange danske modelflyvere vil føle en enorm lettelse ved nu at kunne tilegne sig værdifulde informationer på det mere internationale sprog engelsk. Kataloget er dateret 97/98, hvilket vil sige, at et nyt engelsksproget robbe-katalog først igen er planlagt til foråret 1999.

Som sædvanligt er et robbe-katalog også udtryk for produkter, man konkret kan anskaffe sig hos sin forhandler, da robbes danske importlager har kviklevering til forhandlere overalt i Danmark.

### Flotte skalamodeller

Silver Star Models har fået en serie modeller hjem fra det italienske Aviomodelli.

Specielt falder en række store og flotte skalamodeller i øjnene. Trods meget forskellige modeller er de alle lavet på samme måde. Kroppene er



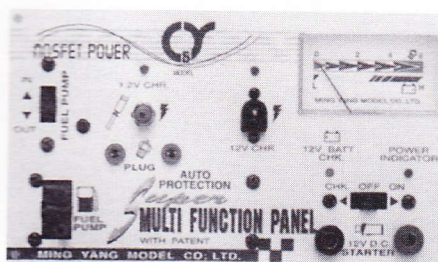
bygget af træ med mange laserskårne dele, der garanterer fin tilpasning. Vingerne er af balsabeklædt skum, der yderligere har fået et lag specialvinyl, som giver en flot og holdbar finish.

Modellerne er: En 208 cm stor Fiessler Storch beregnet til en 7,5-10 totakt- eller 10-15 firtaktmotor. Prisen for Fiessler'en er ca. kr. 2.600. En 210 cm stor Piper Arrow til 10-15 totakt- eller 15-20 firtaktmotor. Prisen for Piper'en er ca. kr. 2.700. Og endelig den meget specielle tomotorede Cessna 02A/B Skymaster i super scale 1:5,5. Den er 220 cm stor og beregnet til to stk. 7,5 motorer. Prisen for denne meget flotte model er ca. kr. 2.300.

Af andre spændende nyheder fra Silver Star Models må vi også nævne Simprops Sagitta Projekt Two, der er en kunstflyvningssvæver til skrånt eller termik. Den 220 cm store svæver er beregnet til styring på side-, højde- og krængorer. Desuden kan modellen udstyres med slæbekobling og flaps. Profilet er Selig 7012 og prisen for herlighederne er ca. kr. 2.200.

For kr. 1.400 kan man få en anden af Simprops meget gennemførte modeller. Det drejer sig om den 120 cm store (lille) Swifty, der med side-, højde- og krængorer nok kan lægge op til sjov på skrænterne. Begge svæverne er med glasfiberkrop, træbeklædte skumvinger og kulfibercanopy i flot kvalitet.

Endelig må vi også lige nævne Javelin 40 som et godt bud på et begynderfly. For ca. kr. 1.200 får man en flot og let fløjet model til en .40 motor. Javelin 40 kommer fra Ming Yang Model, hvorfra Silver Star Models også får en del tilbehør. Af spændende ting fra Ming Yang Model kataloget, der er fyldt med mange tilbehørsdele, kan nævnes en hel serie udstødningssystemer til fornuftige priser, et nydesignet foliejern og powerpaneler med mange finesser.



## Ikarus i Danmark

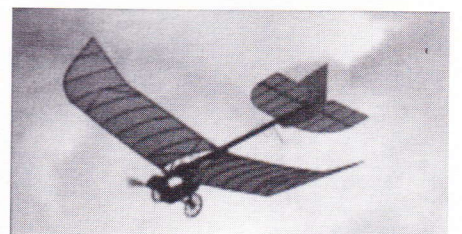
Endelig kom det komplette vesttyske kvalitetsprogram af elhelikoptere, slow-flyer, alm. fly, reservedele og tilbehør af enhver art fra Ikarus til Danmark. Nærmeste forhandler oplyses hos Auto og Surf i Bork, der er agent og forhandler af Ikarus i Danmark.



Helikopteren, som vi har valgt at vise, er en Eco 8 el-helikopter til ca. kr. 2.000. Desuden vises Ikarus Trainer 40 til ca. kr. 1.150 - den fås også i en 60 version til ca. kr. 1.550 (og begge er vel at mærke næsten klar til beklædning).



Ikarus har hurtigt været med på den sidste trend i Tyskland og leverer en færdigbygget slow-flyer til inden- og udendørs (vindstille) flyvning. Bler-iro II, som modellen hedder, kan købes for ca. kr. 800 inklusiv motor.



# Linestyrings-Referater

## Spreepokal '97

27. – 28. september i Berlin.

Efter sidste års vellykkede tur til Berlin var jeg ikke i tvivl om, at jeg måtte forsøge at komme derned igen og helst også få nogle flere med. Det lykkedes også fint i team-race, men ikke i combat trods flere forsøg – og heldigvis for det, idet combatkonkurrencen blev aflyst! Det viste sig, at arrangørerne ikke havde fået tilladelserne i orden til at benytte sportsanlægget i parken, og den interimistisk indrettede bane afveg så meget fra kravene i sporting code, at både jury og flertallet af deltagere fandt banen uegnet til en forsvarlig afvikling af konkurrencen. Det er rimeligt surt, når man hedder Jonas Nielsson og kommer fra Sverige!

Den øvrige del af konkurrencen var der derimod ikke noget at udsætte på. Det skulle da lige være, at min seng var placeret lige i resonanspunktet for to kraftigt snorkende herrer, men på den anden side er det jo meget hyggeligt at ligge på sovesal med 11 andre. Tilbud om lettere og kraftigere sove-medicin skortede det ikke på.

Og så til selve konkurrencen.

I team-race stillede 13 hold op, heraf tre fra Sverige, to fra Holland og et fra Ukraine. Per og jeg var godt forberedte, og trimning af modellen så ud til at gå som forventet, da motoren pludselig begyndte at varme ved 20 omg. Vi var nødt til at gå ud og skille det hele ad for at finde fejlen, hvilket ikke lykkedes, så vi var alt andet end optimi-



Nr 1 og 2 i Speed med en begyndermodel.

(Fotos: Niels Lyhne-Hansen)



Konkurrencen var også tysk mesterskab i skala. Herunder ses et par af de deltagende modeller, og på billedet herover ses, at der er mange liner at holde styr på i skala.

stiske, og motoren varmede da også ret hurtigt i første tank, så vi måtte ned og justere. Vi kørte hjem på 4:01 med det ekstra stop, hvilket ikke rakte til noget som helst.

I anden runde kørte vi et godt løb indtil 68 1/8 omg., hvor modellen ret umotiveret fløj ind efter at være kommet fint afsted efter pitstoppet. Vi mener at have lært, at 7 grams tipvægt nok nærmere bør være det dobbelte. Semifinale cuttet blev 3:38,07, hvilket vi uden problemer ville være kommet under, hvis.....

I speed mødte 8 til start. Mine forhåbninger om at gentage sidste års resultat led allerede ved DM et alvorligt knæk, da min bedste motor stoppede med larmende tavshed, fordi en G-ring ikke nåede helt ud af udstødningsporten, da stemplet kom forbi. Sådan et møde sætter sig sine spor, og jeg havde derfor måttet udskifte cylindersættet. Første flyvning gik dog tilfredsstillende med 281 km/t som resultat, men da både Peter Gründel og Norbert Schmitz fløj hurtigere, var jeg nødt til at satse lidt med en større ind sugning. Trods brug af flere forsøg og omflyvning fik



### F2A Speed

1. Peter Gründel	Tyskland	288,9 km/t
2. Norbert Schmitz	Tyskland	286,1 -
3. Niels Lyhne-Hansen	Danmark	281,2 -

### F2C Team-Race

1. Marschall/Kuckelkorn	Tyskland	7:14,38
2. Kaminski/Moskalets	Ukraine	7:15,56
3. Leupold/Engfar	Tyskland	Udgået

10. Saurbeg/Lyhne-Hansen Bedste tid: 4:01,04

jeg ikke stillet motoren korrekt og måtte tage til takke med en 3. plads. Peter Gründels vinderflyvning havde i øvrigt givet en sølvmedalje ved EM.

Niels Lyhne-Hansen

## Høst vest, Aviator's modelflyvere

28. september 1997

Vejret var uden tvivl årets bedste, høj solskin, lunt og nærmest ingen vind.

Aviator's sædvanligt effektive arrangements-komité klarede også denne gang det massive opløb af deltagere. Vi startede med rundstykker og sluttede med kombineret præmieoverrækkelse og kaffebord.

Til alle dem, der blev væk, fordi de frygtede trængslen: Vi har som princip, at alle kommer ud at flyve!

I kunstflyvning så vi for første gang en Paw-diesel, der fungerede. Lyden er noget anderledes og motorgangen meget meget konstant. Interessant hvis du har lyst til noget andet end hoben.

På trods af et stort behov for en ekstra krusedulle hist og pist lykkedes det for Jesper at score point for lodret 8-tal, så fronterne er trukket hårdt op til næste års stævner.

Allan afholdt nærmest et combat-kursus og var helt urørlig. Han har det helt fint med at sætte farmand til vægs.

I speed har Carsten god styr på de lange liner, men styrtede, da vingen tilsyneladende lukkede sig op.

Good-year klassen havde også fristet Dan og Aage. Efter et fint arbejde med en noget alternativ variabel motorgang måtte de desværre stå udenfor finalen, da de ikke havde en ekstramodul.

Andet heat endte i et af de sjældne

massestyrt med alle tre hold i en stor dyngede efter en overhaling, hvor den overhalede steg (fy, Aage) op i Leif, der var i gang med en dobbelt-overhaling. Heldigvis var der ikke motorskader, men der bliver god brug for klister og maling til vinter, og Calle var glad for, at de havde brugt reservemodellen.

Finalen blev kedelig med kun to hold, hvor Leif/Oles reservemodul ikke kunne gøre meget mod Calle/Jespers velkendte hvide A-model.

### Resultaterne blev:

#### F2A Speed

1. Carsten Jørgensen Aviator

#### F2B kunstflyvning

1. Aage Wiberg Herning  
2. Leif O. Mortensen Aviator  
3. Diesel-Dan Hune Herning  
4. Calle Fanøe Aviator

#### F2B-B

1. Jesper Buth Rasmussen Aviator

#### Good-Year

1. Calle Fanøe/ Jesper Buth Aviator  
2. Ole Bisgaard/  
Leif O. Mortensen Aviator  
3. Dan Hune/ Aage Wiberg Herning

#### F2D-D Dieselcombat

1. Allan Korup Aviator  
2. Calle Fanøe Aviator  
3. Jesper Buth Rasmussen Aviator

JBU

## RC- Referater

På grund af et meget stort antal RC-referater har en del måttet udskydes til næste nummer.

## 1997 hos RC-klubben FALCON

### FALCON CUP

Denne sæson hos RC-klubben Falcon blev indledt med Falcon Cup i weeken-

Deltagerne i Falcon Cup. (Foto: Svend Plougstrup)

den d. 25.-26. maj med i alt 18 deltagere, som var fordelt på følgende klasser: 8 i A-klassen, 5 i Nordic, 3 i c-klassen og 2 i stormodelklassen.

Om lørdagen, hvor det hele startede, var der et flot vejr med let vind og sol. Der blev da også vist virkelig gode flyvninger i alle klasser, selv om det var sæsonens første stævne.

Det gode vejr fortsatte om søndagen og dermed også den flotte flyvning.



Under stævnet blev der opnået følgende resultater:

### A-klassen:

Pl. Navn	1. Runde	2. Runde	3. Runde	4. Runde	Total
1 Allan Sørensen	1463/1000	1511/1000	1516/1000	0/0	3000
2 Finn Lerager	1341/917	1338/886	1370/904	1444/1000	2821
3 Erik Toft	1252/856	1360/900	1365/900	1394/965	2765
4 Ole Kristensen	1267/866	1336/884	1346/888	1408/975	2747
5 Per Hinrichsen	1146/783	1333/882	1278/843	1372/950	2675
6 Leif Widenborg	1204/823	1301/861	1277/842	1295/897	2600
7 Torkil Hattel	0/0	1203/796	1096/723	1301/901	2420
8 Anders Rasmussen	815/557	984/651	983/648	936/648	1947

### Nordic

1 Dan Severinsen	614/984	667/1000	691/1000	715/1000	3000
2 Bjarne Madsen	624/1000	635/952	625/904	701/980	2932
3 Frode Jensen	571/915	573/859	644/932	646/903	2750
4 Eggert Neistrup	557/893	599/898	609/881	658/920	2711
5 Torben M. Larsen	421/675	388/582	434/628	255/357	1885

### C-klassen

1 Kristian Kristensen			318/1000	314/1000	2000
2 Kim B. Nielsen			301/947	298/949	1896
3 Ejner Hjort			255/802	249/793	1595

### Stormodel

1 Erik Nymark	721/1000	626/1000	787/1000	762/1000	3000
2 Hans J. Kristensen	430/596	604/965	601/764	608/798	2527

For pointudregningen stod Tom Jacobsen.

Tak til klubbens medlemmer, som ydede en stor indsats under stævnets afvikling.

## LUFTSHOW

Efter Falcon Cup fortsatte klubbens aktiviteter med et luftshow 14.-15. juni. Et luftshow var jo tidligere en fast tradition hos Falcon, men i de seneste år har vi holdt pause, en pause, som nok var tiltrængt, da det efterhånden var nødvendigt med lidt fornyelse for at kunne opretholde gejsten.

De klubmedlemmer, som arrangerede dette års luftshow, startede med nye og friske ideer. Spændende var det naturligvis, om der ville komme piloter fra "nabo"-klubberne og deltage i stævnet. Mange havde inden stævnet givet tilsagn om, at de ville møde op, og der var da også piloter fra det meste af Syd- og Sønderjylland samt Fyn.

Lørdag var der fri flyvning hele dagen, og da vejret var godt, var der stor aktivitet, lige indtil der blev dækket op til fælles spisning i klubhuset. Her stod menuen på kylling med salat og flutes samt is til dessert.

Flere af deltagerne var efter spisningen igen på flyvepladsen, hvor der blev fløjet, til mørket gjorde det umuligt at se modellerne. Flere af piloterne fra Svendborg forsøgte sig ud i flyvning med fyrværkeri monteret på modellerne. Det så ganske flot ud.

Søndag startede programmet kl. 13.00. I løbet af eftermiddagen var der

indlagt lette konkurrencer, ballonflyvning og limboflyvning, og der var naturligvis også mulighed for "bare" at få en flyvetur.

Til de heldige i konkurrencerne var der flotte præmier, som var givet af: Hobby Wold i Korsør, Hobby shoppen i Vejle og Lego i Billund

## Sommerlejr F3C

Som noget nyt arrangerede vi i år en sommerlejr for helikopterpiloter. Lejren startede den 5. juli, men allerede

Briefing for sommerlejrens deltagere inden dagens konkurrencer. Stævneleder er Svend Plougstrup.

(Foto: Benithe Nielsen)



om fredagen ankom de første deltagere. I alt var der tilmeldt 20, hvilket viste sig at være et passende antal, da alle fik mulighed for at få fløjet så meget, som de havde lyst eller strøm til.

Erfaringsmæssigt spredte deltagerne sig fra begyndere til erfarne konkurrencepiloter. Alle hjalp alle; det vil sige, at der var en meget stor udveksling af erfaringer.

Da flere af deltagerne havde ønsket om at komme videre fra hover til flyvning, fik vi besøg af Michael Nyegaard og Søren Østergård, som hjalp til med trimning og flyvning, hvilket mange havde glæde af.

Hver dag var der en hover-konkurrence, hvor næsten alle deltog. De opnåede resultater blev lagt sammen, således at der ved slutningen af sommerlejren var en samlet vinder. Som præmier var der til seks af deltagerne en flyvetur over Veerst og omegn med motorsvæveren fra Kolding Svæveflyveklub, og som "hovedgevinst" var der en flyvning med en Piper Cub fra Hærens Flyvetjeneste i Vandel. Turen her gik ned over Vejle Fjord til Kolding, derfra til Veerst, hvor der blev demonstreret lav flyvning over banen. Den heldige, der var med på turen, var Jesper Petersen.

Ind imellem flyvningen blev der også bygget og justeret, så alle var travlt optaget hele dagen. Og når mørket begyndte at sænke sig over pladsen, var der tid for snak og hyggeligt samvær.

Sommerlejren sluttede fredag den 11. juli. Alle var da mange erfaringer rigere på modelhelikopterens mystik. Det var planen, at K.H. Nielsen skulle være kommet og fortælle om aerodynamikken omkring en modelhelikopter, samt grundindstillinger; men på grund af Clintons besøg i København blev dette ikke muligt, da K.H. Nielsen

deltog i sikkerhedsovervågningen dér.

Afslutningen på sommerlejren var blot startskuddet til ROBBE/SCHLÜTTER CUP, som blev holdt i weekenden den 12.-13. juli. Udover mange af deltagerne fra sommerlejren mødte der yderligere mange piloter op.

ROBBE/SCHLÜTTER CUP består af 2 dele. Første del er en hover-konkurrence, hvor det gælder om at få så mange point som muligt i disciplinerne ottetal, væltning af flasker og flytning af pylons; til hver disciplin er der 2 minutter. I disse flyvninger kvalificerer man sig til søndagens finaleflyvning, som er det europæiske sportsprogram.

Ud over medaljer til de 3 bedst placerede efter finaleprogrammet var der præmier til alle deltagerne. Fordelingen af disse præmier, som alle var fra ROBBE/SCHLÜTTER, skete ved lodtrækning. Som hovedgevinst var der et byggesæt til en MUSKITO helikopter.

Søndag aften var det slut for denne gang, men der arbejdes allerede nu med planer om endnu en sommerlejr til næste år - samme tid og sted.



F3C sommerlejr hos Falcon er også hygge og afslapning.

(Foto: Benthe Nielsen)

## El-træf

Fredag den 8. august ankom de første deltagere til dette års el-træf i Veerst. Under megen munterhed blev campingvogne og telte opstillet. Herefter var der tid til at finde flyvegret frem. Der blev fløjet på livet løs, lige indtil mørket blev så tæt, at man dårligt kunne se modellerne. Derefter gik snakken videre i en dejlig lun sommeraften.

Lørdag morgen var der fælles kaffebord, og mens piloterne blev ladet op, var der overalt batterier til opladning, for der skulle flyves. Vejret tegnede til at blive dejlig varmt med svag vind.

Hele dagen var der stor aktivitet på pladsen. En del interesserede fra det sydlige Jylland og Fyn kom forbi for at se el-flyvning på nært hold og samtidig få en snak om udstyr og muligheder.

Søndagen startede som lørdagen, dog var temperaturen steget et par grader. Tyngden i el-flyvning er for en stor dels vedkommende samlet i det nordlige Jylland, og der var da også en stor deltagelse deroppe fra. Programmet indeholdt bl.a. en F5E-populær konkurrence, og her deltog stort set alle de fremmødte piloter. Efter konkurrencen blev der vist flyvning med meget flotte modeller samt flyvning med modeller, hvor hastighed og trækraft var ganske imponerende.

Alt i alt en dejlig weekend med masser af flyvning, og bedst af alt: næsten ingen støj.

## JM/DM F3C

Til dette års JM/DM i F3C den 15.-16. august var der tilmeldt i alt 19 deltagere, fordelt på de 3 klasser, der skulle flyves i. Da JM i år skulle afvikles om lørdagen og DM om søndagen, var der med 3 runder i hver klasse lagt op til en weekend med koncentreret flyvning.

Der var en utrolig spænding om de enkelte placeringer under lørdagens flyvninger. I alle klasser var resultatet først givet efter sidste flyvning i sidste runde.



Lars Jensen forbereder sig mentalt før start i JM/DM F3C.

### Resultater fra JM

#### FAI

Pl. Navn	1. Runde	2. Runde	3. Runde	Total
1 Søren Østergaard	229,5/1000	262/1000	266/1000	2000
2 Michael Nyegård	223/971,61	233,5/891,03	220,5/828,85	1862,64
3 Lars Jensen	204,5/891	245/934,92	240,5/904,03	1838,95
4 K.H. Nielsen	198/862,68	190,5/726,94	229,5/862,61	1725,29
5 Stefan Wiese	188,5/821,29	204/778,46	216/811,94	1633,23
6 Søren Jørgensen	186/810,4	194,5/742,21	208/781,87	1592,27

#### Sport

1 Jesper Petersen	1690/1000	1655/1000	1630/1000	2000
2 Svend Plougstrup	1410/834,3	1330/803,6	1465/898,8	1733,1
3 Alex Kjeldsen	525/310,7	1384,5/836,6	1451,5/890,5	1727,1
4 Arne Jensen	1295/766	1435/867,1	1240/760,7	1633,4

#### Populær

1 F. Hansen Beck	89/962,2	95/1000	89/1000	2000
2 Mikkel Petersen	92,5/1000	88/926,3	40,5/455,1	1926,3
3 Claus Abildgård	86,5/935,1	91/957,9	80/898,9	1893
4 Benthe Nielsen	86/929,7	83/873,7	83,5/938,2	1867,9
5 Martin Jørgensen	75,5/816,2	68/715,8	71,5/803,4	1619,6
6 Bent Petersen	72,5/783,8	61,5/647,4	64,5/724,7	1508,5



Nr. 1, 2 og 3 i hver klasse ved JM/DM i F3C fotografert med deres helikoptere og deres pokaler.  
(Foto: Benthe Nielsen)

Sidste flyvning var ca. kl. 18.00, så alle var trætte efter en spændende dag, og starten om søndagen var sat til kl. 08.30, så det blev en rolig aften, inden alle gik til køjs.

Søndagsvejret var ganske pragtfuldt med sol og svag vind fra skiftende retninger.

Spændingen fra gårsdagens flyvninger fortsatte i dag søndag.

Dommerne under stævnet var: Heinz Wiese, Peter Lund, Bjarne Jæger og Per Christensen.

Dette stævne var det sidste for denne sæson hos RC-klubben Falcon. De deltagende piloter og hjælpere siges hermed tak for deltagelse og på gensyn i 1998.

#### FAI

Pl. Navn	1. Runde	2. Runde	3. Runde	Overført	Total
1 Søren Østergård	247,5/903,3	295,5/1000	296/1000	1000	3000
2 Michael Nyegård	274/1000	279,5/945,85	256/864,86	963,43	2909,28
3 Lars Jensen	262/956,2	232,5/786,8	281/949,32	907,71	2813,23
4 K.H. Nielsen	255/930,7	271,5/918,78	271,5/917,22	913,94	2763,42
5 Stefan Wiese	239/872,3	243,5/824,02	240,5/812,49	793,57	2489,89

#### Sport

1 Jesper Petersen	1395/968,4	1610/880,02	1700/1000	1000	2968,4
2 Alex Kjeldsen	1440,5/1000	1829,5/1000	1658/975,29	920,04	2920,04
3 Svend Plougstrup	1250/867,8	1645/899,15	1590/935,29	977,72	2812,16
4 Arne Jensen	1205/836,5	1470/803,49	1345/791,17	845,96	2485,95

#### Populær

1 Claus Abildgård	89/1000	102,5/1000	90/891,08	973,25	2973,25
2 F. Hansen Beck	66,5/747,2	81,5/795,12	98,5/975,24	1000	2770,36
3 Mikkel Petersen	83/932,6	91,5/892,68	101/1000	823,7	2756,3
4 Martin Jørgensen	73,5/825,8	87/848,78	86,5/856,43	786,08	2491,29
5 Bent Petersen	65/730,3	70/682,92	75/742,57	673,37	2146,24
6 Knud Pedersen	64,5/724,7	57/556,09	70,5/698,01	0	1422,71

## KFK's Hobbyflyvetræf

Med 35 piloter og 50 fly på pladsen var aktiviteten stor ved KFKs hobbyflyvetræf.

d.15. juni 1997.

KFK havde igen i år indbudt til et uforpligtigende Hobbyflyvetræf, og piloter fra nær og fjern var kommet for at få et par hyggelige timer med masser af modelflyvning. Der var ialt mødt ca. 35 piloter op, og der var ca. 50 fly på pladsen, så der var masser af spændende fly at se på og studere - stort set alle fly var i luften, så aktiviteten var stor. Herligt!

Vi havde ikke arrangeret de store konkurrencer. Piloterne skulle primært have lov til at hyggeflyve, hvad mange syntes var en god idé og gjorde til fulde. Vejret var heldigvis med os; hr. Voldborg havde ellers ikke lovet for godt vejr, hvilket lørdagen før stævnet med al tydelighed viste. Et par enkelte piloter var mødt op om lørdagen med campingvogn, men var næsten ved at blive skyllet væk af nok en af Tåstrups største regnbyger i år.





Søndagen startede med rimeligt vejr med en jævn vind fra vest, hvilket er næsten perfekt, hvad angår flyveretning, standplads og landingsforhold.

Formiddagen var udelukkende afsat til hobbyflyvning men, Keld Hansen og Søren Sjelle fra Falken viste os dog også, hvordan man flyver "FAN-fly", når det skal være rigtig flot og ikke mindst gå rigtig stærkt. Det var meget flot flyvning, der blev præsteret af de to herrer fra Falken med deres næsten ens Spectraer i flot formationsflyvning.

Dagens eneste konkurrence, "Rævejagt", blev afviklet sidst på dagen, og undertegnede skulle være "RÆV". Det var min første tur af slagsen, så det var ikke helt uden bekymring, at jeg sendt min Precedent Fun-Flyer i luften med 20 m kreppapir i halen. Hvis sandheden skal frem, regnede jeg ærligt talt ikke med at få min elskede model hel ned igen. Der var en heftig jagt på min hale - især Kim Forsingdal og Andreas Larsen fra NFK var ikke bange for at gå til den, og flere gange blev halen da også "klippet" endog meget tæt på mit sideror; men vorherre må have været med mig, for modellen kom da ned i et helt stykke uden en skramme(pyh, ha). Konkurrencen blev da også vundet af Kim Forsingdal, der kunne tage lidt saftvand og en servo med hjem som tak for kampen.

Som afslutning på dagen uddelte KFK præmier for hhv. den mest underholdende flyvning, som gik til Keld Hansen og Søren Sjelle for deres Spectra flyvninger, og til den mest flyvende pilot, der gik til Poul Møller fra Falken. Peter Hasbo fra HMK modtog præmier for mest originale model og bedste crash - forøvrigt dagens eneste.

KFK siger tak, til de fremmødte piloter for en dag med masser af god og flot flyvning og håber at se lige så mange og gerne flere til KFK-Hobbyflyvetræf 98.  
*Kim Høge-Lind*

## El-stævne i Frederikshavn

21-22/6 1997

Lad det være sagt med det samme: heller ikke i år slap vi for regn, men det forhindrede os ikke i

at afholde vores el-stævne, hvor rigtig mange piloter forud havde tilmeldt sig.

Lørdag blev der afviklede runder i 10 celler, 27 celler samt populærklassen, og resultatet blev som følger:

### 10 celler

- |                         |      |
|-------------------------|------|
| 1. Herbert Locklair (D) | 2000 |
| 2. Keld Ørum Jensen     | 1902 |
| 3. Michael Buchreitz    | 1798 |
- 8 deltagere



Øverst to af el-stævnets to-motorede Speed 400 modeller, en Mosquito og en P-38 Lightning..

Den smukke Me 262 på billedet nederst var medbragt af Herbert Locklair fra Hannover. Den er udstyret med to Wernmotel impeller og Speed 400 Rale.

Hvis nogen er interesserede i tegning/byggevejledning til denne model, kan man kontakte undertegnede.

### 27 celler

- |                     |      |
|---------------------|------|
| 1. Keld Ørum Jensen | 2000 |
| 2. Bo Sjøberg (S)   | 1925 |
| 3. Jan Abel         | 1880 |
- 5 deltagere

### Populær

- |                         |      |
|-------------------------|------|
| 1. Keld Ørum Jensen     | 2000 |
| 2. Herbert Locklair (D) | 2000 |
| 3. Zenon Mokras (D)     | 1955 |
- 12 deltagere

Søndag fløj vi 3 runder speed 400 pylon med følgende resultat:

1. Svend Hjerimitslev
2. Keld Ørum Jensen
3. Jan Abel

Det var dejligt at se så mange kendte ansigter og heldigvis også nogle nye samtidig med, at det altid er spændende at møde vores udenlandske kollegaer, som i år havde taget vejen fra Tyskland og Sverige. Hovedparten af deltagerne gik hjem med præmier, som venligst var sponsoreret af Graupner, Schuize Elektronik og Electric Flight Equipment.

På gensyn næste år.

*Jan Abel*

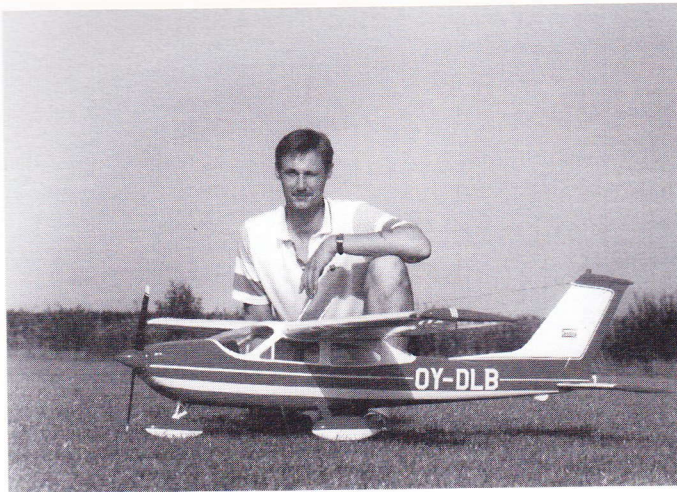
## DM i skala 1997

Det var en lørdag morgen. Morgenduggen var netop forsvundet fra banen. Der var stort set ikke en vind, der rørte sig. Det var i dag, slaget skulle udkæmpes. En efter en gik piloterne ud til deres maskiner og varmede motorerne op.

Nej! Det er ikke en scene fra en gammel flyverfilm, men derimod DM i skala 1997, som i år blev afholdt i Sandmose Modelflyveklub. Og stemningen var helt afslappet.

Det var i år kun lykkedes at samle tilslutning nok til populær skala (der blev altså ikke afviklet konkurrence i F4C og stormodel), hvor der til gengæld var ikke færre end 8 piloter tilmeldt: 1 fra Sjælland, 4 fra Fyn og 3 fra Nordjylland. De 4 piloter fra Fyn havde valgt at benytte sig af tilbudet om at campere på pladsen og ankom derfor allerede om fredagen. Vist nok for at vænne sig til lyset så langt nordpå!

Efter briefing blev dommersedlerne omdelt, og kl. ca. 11 blev den statiske bedømmelse påbegyndt. Deltagerræk-



Øverst Bjarne Pedersen med sin Cessna 177 Cardinal, der blev placeret som nr. 4. Niels Leiritz's Byron MiG-15 model blev nr. 8.

Øverst Erik Fredskild med sin Twin Otter fotograferet ved siden af den sponsorerede lodtrækningspræmie. Ulrik Lützen vandt 1.-pladsen med denne Piper Cub L4.  
(Fotos: Bjarne Pedersen)

kefølgen var blevet afgjort ved lodtrækning. Første mand var Ulrik Lützen, der straks efter sin statiske bedømmelse gik ud for at foretage sin første flyvning. Ulrik fik lavet en nydelig flyvning i den meget svage vind fra forskellige retninger.

Da alle havde været igennem 1. runde, stod det klart, at Finn Larsen fra Sandmose mfk havde scoret de højeste statiske point.

Efter frokost blev 2. runde indledt, og det var meget tydeligt, at folk var ved at få varmet fingrene op. Alle fik forbedret deres flyvepoint. Det gjaldt især, da han havde en afbrudt første flyvning p.gr.a. motorstop. Desværre lå han lidt lavt i den statiske bedømmelse p.gr.a. manglende farvebilleder til sin dokumentation.

Nu var spørgsmålet så, om vi skulle fortsætte med 3. og sidste runde nu, hvor det gik så godt, og vejret var så fint? Det blev diskuteret piloterne imellem, og man blev enige om at køre den sidste runde om lørdagen. Og godt det samme, for søndag var det silende regnvej hele dagen.

### Resultaterne

1. Ulrik Lützen	264
2. Peer Mikkelsen	249

3. Kim Broholm	233
4. Bjarne Pedersen	223
5. Erik Fredskild	210
6. Viggo Kjær	207
7. Finn Larsen	192
8. Niels Leiritz	181

Efter den mere alvorlige del af dagen var det nu på tide at nyde bordets glæder. Der skal i den forbindelse herfra lyde en tak til stævnets "madmor" Kaj Pedersen, som havde sørget for maden til fællesspisningen om aftenen. Menuen stod på lasagne, som blev skyllet ned med et dertil (u)passende kvantum våde varer.

Under middagen blev der traditionen tro trukket lod piloterne i mellem om et byggesæt sponsoreret af PITCH og Leif Poulsen - en P47 Thunderbolt. Byggesættet gik til Erik Fredskild. Ved samme lejlighed blev Ulrik Lützens model præmieret som værende den mest støjsvage blandt de deltagende modeller.

Sandmose Modelflyveklub takker de piloter, der dukkede op, samt dommere og gæster for at have været med til at skabe et godt stævne.

*Bjarne Pedersen og Lasse Skøtt*

## Molbo Træf 1997

Som vi skrev i invitationen, blev det årets mest afslappede træf (se billedet af Leo Eriksen) for vores gæster fra det meste af Jylland og for vore egne medlemmer. Og pyh!!! hvor var det varmt. I nærheden af 30 grader begge dage - ja, som det var det meste af sommeren. Det var derfor noget anstrengende med forberedelserne, men det gode vejr må vi jo ikke klage over.

Allerede fredag formiddag ankom de første gæster til vores flyveplads, som siden sidste år stort set er blevet fri for muldvarpe. Resten af fredagen fortsatte ankomsten af vores gæster, og også en del af klubbens medlemmer havde valgt at bo på pladsen, så efterhånden var de begrænsede campingarealer fyldt godt op.

Lørdag formiddag ved briefing var der mødt ca. 25 piloter medbringende ca. 40 fly af meget forskellig udseende og størrelse. Både lørdag og søndag var der fri flyvning, dog afbrudt lørdag af en præsentationsflyvning.

Der blev nok fløjet meget, men vejret lagde en vis dæmper på folks flyvelyst. Selv om det var varmt, var det dog



Det var varmt ved årets Molbo træf - meget varmt; men på billedet ses, hvordan man skabte den nødvendige skygge.

ikke nok til grillgrisen, så hele lørdagen blev grillen fordret med kul. Klokkeren ca. 19,00 kunne Kurt - assisteret af Per fra Brande - partere og udskære grisen, som i rask tempo forsvandt fra fadene sammen med kartoffelsalat og lækkert grønt salat tilberedt af vore damer.

Under middagen hylkede man Kurt for hans store indsats for at blive muldvarpene kvit, og herfor modtog han klubbens initiativpokal for dette år. Det blev også til en forsinket hyldest til Brande MFK (10 år), og ikke mindst til diverse klubsange samt en speciel forfattet til Molbo Træf fra Kurt Heevang. Klokkeren ca. 21,30 skulle luften lige flyves tynd igen inden mørkets frembrud; men den gode Leo Eriksen ville hellere vente, til det blev helt mørkt, hvorefter han fløj en formidabel natflyvning.

For denne bedrift modtog han søndag eftermiddag årets Molbo Træf pokal.

Alt i alt et godt, hyggeligt og især afslappet træf, som vi nok gentager næste år.

Tak til vores gæster for jeres interesse for træffet. Også en tak til alle, som gav en hånd med ved forberedelserne og afviklingen af arrangementet.

Vel mødt i august 98

*Jørgen Kaae Hansen, formand*

## F3A Nordisk mesterskab i Norge

30. juli til 2. august 1997

Nordisk mesterskab i Kunstflyvning F3A afvikles hvert andet år, og det var i 1997 Norge, der var værtsnation.

I NM er der to klasser, nemlig den internationale FAI-klasse og den fælles nordiske klasse B-Nordic. Deltagel-

se i NM kræver udtagelse, og den foretages på baggrund af foregående års rangliste. Det betød, at fra NFK var Finn udtaget til FAI, og Eggert Neistrup og jeg var udtaget i B-Nordic. Som holdleder havde Flemming Schleimann meldt sig.

I løbet af foråret/sommeren kom der besked fra Norge om, hvordan stævnet skulle afvikles. Nordmændene havde lagt Nordisk mesterskab sammen med det nationale norske mesterskab, og de havde indbudt de tre baltiske lande til at deltage. Det betød alt i alt, at stævnet skulle afvikles med kun én flyvning om dagen, så deltagelse krævede mindst en uge med rejse frem og tilbage.

Stævnet blev afviklet i den norske by Elverum, 150 km nordøst for Oslo, på en flyveplads for rigtige fly. Det er et stort fritidscenter ved navn Starmoen. Der er både golfbane og motorsportsbaner foruden flyveplads og modelflyveplads. Der var på stedet mulighed for indlogering i små værelser med to køjesenge i hver, eller man kunne campere på stedet. Begge dele var til overkommelige priser; men man kunne hurtigt regne ud, at deltagelse ville koste flere tusinde kroner, ligegyldigt hvordan man arrangerede sig.

Den lange rejse og den lange tid for stævnet m.v. betød, at Eggert Neistrup meldte afbud, så den næste på ranglisten kunne deltage. De to næste på ranglisten var Peder Pedersen og Dan Severinsen, begge fra Dragsholm; men de meldte også afbud. Dragsholm blev derfor repræsenteret ved Bjarne Madsen, som var nr. 7 på ranglisten. I FAI meldte Erik Toft afbud, så den næste på ranglisten, Leif Widenborg, deltog i stedet for. Flemming Schleimann meldte også afbud, så jobbet som holdleder blev overdraget til Finn Lerager. NFK endte således med at blive repræsenteret af Finn og mig.

Det lykkedes mig at overtale min familie til at tage med til Norge, så vi tog

turen som en campingferie, idet vi blev enige om, at når der kun var én flyverunde om dagen, måtte det være muligt at bruge resten af dagen til at se noget af Norge og i øvrigt have en afslappende ferie. Finn var kommet til samme resultat og havde sin kone med på turen.

Selve konkurrencen startede om onsdagen, og både Finn og jeg ankom til pladsen søndag aften, hvor vi fornyede os selv og myggene med at slå lejr. Om mandagen blev der arrangeret to steder på flyvepladsen, hvor man kunne flyve efter tur. Træningen viste hurtigt, at når man som her flyver fra asfalt, hvad jeg ikke havde prøvet før, skal hjulene køre præcist ligeud, ellers overbelastes man hurtigt understellet. Efter nogle runder og efterfølgende understelsjustering gik det meget godt. Der var dog hele tiden det problem, at asfaltbanen kun var 8 m bred, og det kunne godt være lidt svært at ramme den præcist, så modellen ikke kørte ud i den meget stenede rabat. Det betød, at mange modeller fik småskrammer efter stenslag.

Konkurrencebanen var lagt vinkelret på asfaltbanen for at vi ikke skulle stå med solen lige i hovedet. Det betød til gengæld, at start og landing var på tværs af flyveretningen, og derfor blev der udstukket nogle retningslinjer for, hvordan start- og landingsproceduren skulle være. Det lød meget enkelt, men der var adskillige, også mig, som i den stressede konkurrencesituation fløj forkert med pointtab til følge.

Danmark, Sverige og Finland var blevet bedt om at stille med hver en dommer, og Norge stillede som hjemmehane med to. Fra DK skulle Anders Rasmussen dømme i FAI hele ugen, men da han skulle deltage i B-Nordic, skulle vi stille med en anden dommer hertil. Da der ikke var nogen, som meldte sig, blev det klaret ved, at fire danske FAI-piloter delte opgaven, så de dømte én runde hver. Det viste sig, at den finske domme havde meldt afbud pga. et uheld, hvor han bl.a. havde fået trykket nogle ribben. Der var således kun fire dommere tilbage, deraf 2 norske. Det var ikke nogen god ordning, men trods dansk protest blev det sådan. Det var anden gang, at der ikke var nogen finsk dommer, hvilket er for dårligt. De kunne evt. have stillet med dommere på samme måde som Danmark. Det betød, at når den højeste og laveste karakter for hver manøvre blev fjernet, var der kun to gældende karakterer tilbage. Det skulle man vænne sig til, da pointene kun var to tredjedele af det, vi normalt har. Endvidere betød det, at der altid var en tællende norsk dommer, som kunne få stor betydning med de lave pointtal.

Forud for stævnet havde vi ingen idé om, hvordan Danmark ville klare sig i B-Nordic. I FAI var vi godt klar

over, at Allan Sørensen burde have gode chancer, når man sammenlignede med tidligere resultater.

Der var 25 deltagere i FAI, heraf 7 i norsk mesterskab. I B-Nordic var der 13 deltagere, heraf 2 i norsk mesterskab.

Efter første runde lå norske Ole Fremming på 1. pladsen i FAI, og det var forståeligt, da han var forsvarende Nordisk Mester. Allan Sørensen mistede en manøvre og lå langt nede, medens Peer Hinrichsen lå på en flot 5. plads. Finn fløj ikke op til sit bedste og lå midt i feltet.

I B-Nordic lå Anders Rasmussen med 424 på en 1. plads med mig lige efter med 422 point. Der var en finne på 420 point, ellers var alle under 400 point, så Anders og jeg fik pludselig blod på tanden; men vi blev klogere. Jeg fjumrede med den usædvanlige landingsprocedure, så kun to dommere gav landingspoint, så i de næste runder gjorde jeg mere ud af det formelle, så det ikke kostede flere point.

Anden runde blev i FAI fortjent vundet af Allan, som ikke mistede nogen manøvrer og i det hele taget fløj, som han plejer. I denne runde blev Ole Kristensen næstbedste dansker på 7. pladsen, igen med Finn midt i feltet med en flyvning under hans normale standard.

I B-Nordic viste to norske brødre, hvad de kunne, og slog Anders og mig. Det var dog stadig tæt, idet vinderen Per Søraunet fik 444 point, Pål Søraunet 441, og Anders og jeg fik begge 440 point.

På det tidspunkt håbede jeg på lidt mere vind i håb om, at de mange træningsrunder i kraftig blæst kunne give mig en lille fordel, og de 2 første runder var afviklet i meget svag vind. Vind eller ej - 3. runde blev i FAI vundet af Nils Øystein Bossum med Allan på 2. pladsen og Ola på 3. pladsen. Meget tæt, så der var megen snak om mulig udvikling, når dårligste runde blev trukket fra. Ole blev igen næstbedste dansker med en 6. plads. Finn fløj en pæn runde, men var stadig placeret midt i feltet.

I B-Nordic begyndte der at tegne sig et billede, idet Per Søraunet igen vandt med 465 point, og jeg fik 464 point. Anders havde motorstop og fik en sidsteplads i denne runde. Intet var således afgjort før sidste runde, idet der i begge klasser var flere, som kunne vinde. Det var ikke meget, jeg sov den nat!

Den 4. runde gav dog ingen ændringer i toppen af klasserne i forhold til stillingen efter 3. runde, idet Ola vandt FAI med Allan på 2. pladsen og Nils Bossum på 3. pladsen. Peer fløj en flot 4. runde og blev igen næstbedste dansker og endte samlet på en 6. plads. Ole blev nr. 7, Finn blev nr. 10, og Leif Widenborg fik en ærefuld 13. plads.

I B-Nordic vandt Per Søraunet også 4. runde og vandt derfor også samlet med mig på 2. pladsen og Anders på 3. pladsen. Bjarne Madsen havde hele tiden lidt svært ved at få tingene til at glide, så han endte lidt langt nede på en 9. plads. I holdkonkurrencen betød det, at Norge vandt med Danmark på 2. pladsen i begge klasser.

Det var en spændende uge, hvor der blev vist megen god flyvning, og hvor vi fik oplevet stemningen ved at deltage i en international konkurrence, hvilket for flere af os formentlig bliver første, sidste og eneste gang.

Jeg vil godt benytte lejligheden til at takke NFK for den økonomiske støtte, der blev ydet Finn og mig til deltagelsen i Nordisk Mesterskab.

*Torkil Hattel*

## Fly For Fun i Odense

1.-3. august afholdt Odense Model-Flyveklub et fly for fun hyggestævne.

Vejret denne week-end viste sig at blive perfekt til modelflyvning på trods af meteorologernes trusler om det modsatte. Fredag eftermiddag ankom de første gæster fra Svendborg og Sønderborg, og så blev der fløjet en hel del resten af dagen.

Lørdag morgen startede med morgenbord, hvorefter vi startede på dagens fly for fun konkurrencer. Touch and go blev vundet af Søren Helsted fra Odense, som med sin 2 meter svæver nåede at touche 4 gange på et minut.

Flamingoræs fik to vindere: Sune Andersen og Jacob Thrane, begge fra Svendborg, klippede hver to gange inden for minuttet, som var sat af til dette.

Spindkonkurrencen gik til Michael Munk fra Odense, som opnåede 46 spind fra en højde, hvor man knap kunne se hans Kobra.

Loop & rul: Igen var det Jacob, som løb med sejren. Han nåede sine 3 gange 2 loop og 2 rul med mellemliggende touch and go på kun 1 minut og 37 sekunder.

Bakkeræs, som går ud på at hente en sodavand, starte sin model op, åbne og drikke sin sodavand, mens man flyver, lande og sætte den tomme flaske på plads - alt sammen på kortest mulig tid, blev vundet af Søren Helsted, som brugte 1 minut og 43 sekunder til denne leg.

Alt i alt blev den samlede konkurrence vundet af Jacob Thrane, som fik 420 point og 2 individuelle sejre.

Nummer 2 blev Sune Andersen, som også fik 420 point, men kun havde én vunden disciplin.

3. pladsen blev besat af Per Hansen

fra Svendborg med 390 point på tavlen.

4. pladsen gik til Søren Helsted med 380 point. Flot klaret med en 2 meter svæver.

Nr. 5 blev Michael Munk, ligeledes med 380 point, men igen var det de individuelle sejre, der afgjorde sagen.

Finn Sørensen fra Odense fik fornøjelsen af 6. pladsen med sine 310 point.

I den efterfølgende rævejagt klippede Michael Munk først, men blev af dommeren, Jesper Jensen fra Sønderborg, underkendt, fordi han klippede snoren, som bandt rævehalen fast til modellen. Ny hale - og næste klip blev af Søren Helsted. Endnu en ræv blev sendt op, så der nu var to, og Sune Andersen fik også et klip. Sidste og afgørende klip gik igen til Søren, som vandt rævejagten.

Der var præmier til alle deltagere: servoer, sekundlim, epoxy-lim og propeller. Det var en sponsorgave, som OM-F havde modtaget fra FLYWOOD MODEL-HOBBY i Næstved.

Midt på eftermiddagen var konkurrencerne slut, og der var igen fri flyvning. Der blev tændt op i grillen, og samtlige deltagere fik pølser med kartoffelsalat som tak for deres indsats.

Ud på natten blev der fløjet med fyrværkeri på en svæveflyver med hjælpermotor. Flot syn, når romerlys og raketter bliver skudt af i alle retninger i sikker afstand fra publikum.

Efter morgenbordet søndag var der igen fri flyvning. Vi skulle have haft en 2 meter konkurrence, men med kun to deltagere går lidt af spændingen af, så konkurrencen blev droppet.

Først på eftermiddagen var der præmieoverrækkelse, og derefter brød folk op for at tage hjem.

Tak til deltagere og hjælpere til dette stævne. Det var en week-end med masser af hygge og masser af flyvning i det bedste flyvevejr, man kan tænke sig

Odense Model-Flyveklub

*Torben Møller*

## Hirobocup i Danmark

9. og 10. august.

Selv om der efter sigende er blevet, solgt mellem 300 og 500 Hirobo-helikoptere her i landet, og vi havde det flotteste vejr, dukkede der kun 5 piloter og deres makiner op på Fredericia modelflyveplads den 9. og 10. august.

Lørdagen forløb meget stille og roligt. Den første, som ankom, var Stephan Wiese. Han kom lørdag morgen klokken 08.00. Klokken 08.30 dukkede Kaj Kudsk op, og ca. klokken 09.00 an-

## Danmarks Mesterskab i F3B højstart



Det årlige DM i F3B højstart blev denne gang holdt på Sjælland hos Nord-sjællands Fjernstyringsklub. 13 piloter deltog i dette 2 dages stævne i weekenden den 30. - 31. august 1997.

Stævnet startede lørdag formiddag kl. 10.00. Fra Jylland og Fyn deltog 5 piloter, mens der fra Sjælland deltog 8 piloter. Efter indtagelse af formiddagskaffe gik man i gang med flyvningen kl. 11.00. Der blev fløjet 3 1/2 runde den første dag, hvilket var lidt mindre end forventet.

Som sædvanligt var det drengene fra Sønderborg Modelflyveklub, der hurtigt lagde sig i spidsen for konkurrencen. Da næsten alle piloter uden problemer kan flyve 7 minutter i varighedsrunden og lande inden for få meter fra landingspunktet, er det i speeden, man kan se, hvem der vil løbe af med sejeren. I speeden fløj Jan og Jesper næsten konstant 2-3 sekunder hurtigere end de nærmeste konkurrenter. Det betyder typisk en forskel på 100 point bedre end de nærmeste konkurrenter i hver runde.

Der blev fløjet med både færdigbyggede modeller og selvkonstruktioner. Af færdigbyggede modeller var der 6 stk. Ellipse 2 med V-hale og 1 stk. Jewel med T-hale. Af selvkonstruktioner var der 1 stk. Caracho, 3 stk. Spark V, 1 stk. Diamant/Teneré og 1 stk. Focus. Alle modeller har krængeror, flaps, sideror og højderor. Alle modeller bliver ligeledes fløjet med computeranlæg, således at man kan anvende butterflybremsere ved landing og en speciel krængeror/flapposition ved højstarten. Spændvidden og vægten på modellerne er meget ens. Spændvidden er typisk 2,8-2,9 meter og vægten uden ballast ca. 2,4-2,6 kg. Kun John fløj med

*Deltagerne i årets DM i F3B højstart.*

kom vores generøse hovedsponsor og initiativtager Aksel Mortensen (Silver Star Models).

Der blev snakket meget om lørdagen og fløjet lidt.

Søndagen bød på lige så godt vejr som lørdagen, og der kom da også nogle flere Hirobo-ejere. Vi endte med at være 5 piloter til fly-for-fun konkurrencen. Det var ikke mange, men dog en start. Der var rigelig af tid til fri flyvning, hvor bl.a. Stephan viste flot 3D flyvning med Kaj Kudsk's GPH 346 fra Hirobo. Der var mange flotte modeller, og den, der var flest af, var Shutlen. Det er også en af de bedste og billigste begyndermodeller på markedet. Ønsker man mere, så er GPH 346 en prisbillig og solid model.

Den billigste 60'er model er Tsurugien til ca. 6.995,- kr., som er utrolig dejlig at flyve med.

Erling Jensen havde nogle problemer med sin model, da hans pitchservo stod af midt i en stejl anflyvning, men heldigvis er understellet meget godt fjedrende. "Det var ret spændende".

Det var en ret overbevisende sejr fra Stephans side, men dertil skal også føjes, at Stephan er ret skrap til sådanne baner og tager meget rundt til fly-for-fun konkurrencer.

Der var nogle flotte præmier, som blev sponsoreret af Aksel Mortensen "Silver Star Models".

Det var lidt om vort Hirobostævne, og vi håber allesammen, at vi vil kunne gentage successen til næste år med måske lidt flere deltagere, så kom bare i gang og få støvet DIN Hirobo af, så vi får et stort stævne til næste år.

*Referent: Stephan.*

## DM i 2M i Holbæk

23-24/8

13 piloter deltog ved dette års 2M DM. Vejret var godt med jævn vind og både sol og skyer. Alt forløb så perfekt, at vi

havde fløjet 3 runder inden kl. 18.00 om lørdagen, så vi besluttede at holde fri om søndagen.

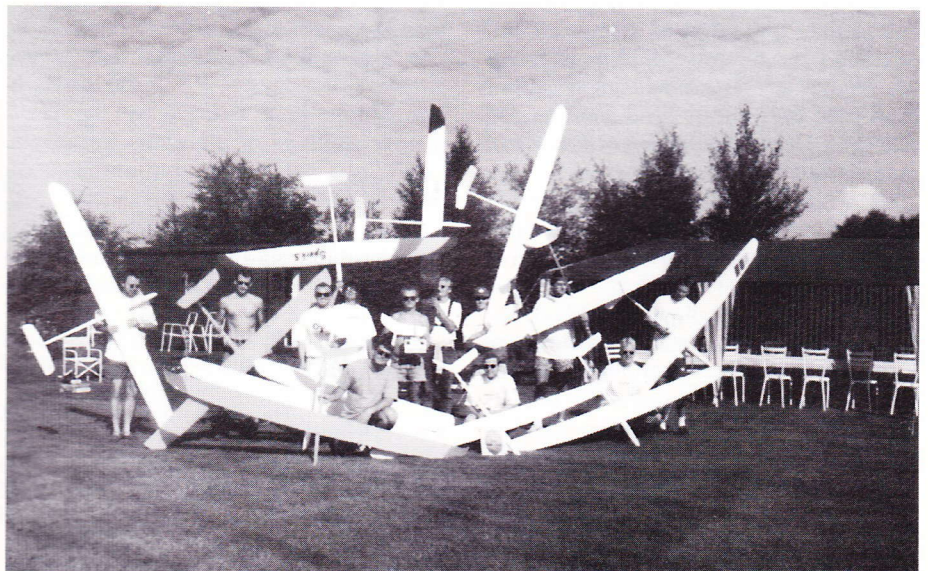
Vinder blev endnu engang under tegnede Stig Christensen, Holbæk med 6216 point. Nr. 2 blev Per Knudsen, Holbæk med 5503 point, og nr. 3 blev Finn D. Hansen, SMSK med 5172 point. Resten af placeringerne fremgår af resultatlisten.

Tak til alle, som deltog, og specielt tak til de nye, der turde vove pelsen. Jeg håber, at vi ses et eller andet sted i det danske land til næste år.

*Stig Christensen*

### Resultaterne:

1. Stig Christensen, Holbæk	6216 p
2. Per Knudsen, Holbæk	5503 "
3. Finn D. Hansen, SMSK	5172 "
4. John Olsen, SMSK	5134 "
5. Ole Blomseth, Hjørring	4912 "
6. Hugo Poulsen, Holbæk	4824 "
7. Jens P. Jensen, Borup	4696 "
8. Uffe Markussen	4454 "
9. Ben Besiakov	4414 "
10. Peter Lassen, NFK	4323 "
11. Børge Hansen, Borup	4024 "
12. H. Rasmussen, Borup	3215 "
13. Bjarne Stubberup, Borup	1130 "





John Rasmussen fra BMC med sin nye Caracho model, hvis bøjede tipper giver et helt specielt udseende. Kroppen er utrolig tynd og kræver specielt radio-udstyr i minidugave.

en lidt større model, som er en helt ny konstruktion. Denne model har en spændvidde på 3,1 meter og en vægt på ca. 2,8 kg.

Lørdag aften var der arrangeret fælles spisning i et til lejligheden opsat festtelt. Mange piloter med følge deltog i dette arrangement, hvor menuen stod på grillet lamme- og oksesteg. De vovede historier stod Morten for. Disse blev fortalt på bedste jyske facon til stor morskab for resten af forsamlingen.

Søndag morgen startede med indtagelse af morgenmad i festteltet. Efter en lidt halvklam lørdag klarede vejret nu op, og solen begyndte at skinne, hvorved temperaturen tog et gevaldigt hop opad. De lange bukser og vindjakken blev straks skiftet ud med korte bukser og en T-shirt sponsoreret af Expert Radio.

Dagen forløb uden større uheld. Kun Alex overså et stort træ i området og pludselig lå hans Jewel godt til rette i toppen af træet ca. 20 meter oppe. Lars klatrede dog hurtigt op i træet som en bedre abe, og kort efter var modellen firet ned uden en eneste skramme. Bo var også lidt uheldig eller dygtig. Vi har en flyveplads på 6 tønder land med en 1 meter bred å langs den ene side. Det lykkedes Bo at lande sin model midt i åen. Godt gået!

Resultatet af konkurrencen, efter 7 runder, blev som følger:

I. præmien var en discman skænket af Expert. Til de efterfølgende piloter var der en CD ligeledes skænket af Expert.

Tak til alle deltagere og hjælpere for en hyggelig week-end.

NFK  
René Madsen



Øverst er Jan Hansen og Jesper Jensen fra Sønderborg i gang med en højstart. I forgrunden ses den T-shirt, som alle piloter fik udleveret.

På det nederste billede får Jesper Jensen fra SMK overrakt pokal og 1.-præmie af Henrik Andersen.

Pl.	Navn	Klub	Model	point
1.	Jesper Jensen	SMK	Ellipse 2V	11.808
2.	Jan Hansen	SMK	Ellipse 2V	11.617
3.	John Rasmussen	BMC	Caracho	11.487
4.	Morten Christensen	FXIK	Ellipse 2V	11.174
5.	Søren Helsted	OMK	Ellipse 2V	11.073
6.	Brian Dylmann	NFK	Ellipse 2V	10.969
7.	René Madsen	NFK	SPARK V	10.394
8.	Kim Forsikpdal	N-FK	SPARK V	10.261
9.	Henrik Andersen	NFK	Ellipse 2T	10.084
10.	Alex Toftgaard	NFK	Jewel	9.760
11.	Bo Kristensen	NFK	SPARK V	6.675
12.	Lars Toftgaard	NFK	Diamant/Teneré	6.618
13.	Christian Buhl	NFK	FOCUS	5.059

## NFKs modellfly-opvisning

Søndag den 14. september 1997

Arrangementet af NFKs Modellflyopvisning havde i år lidt sværere ved at komme i omdrejninger end de to foregående år. Derfor kom den til at ligge lidt senere på året end beregnet. Og vejrudsigten op til dagen var ikke den bedste - byger og vind op til kulingsstyrke. Derfor er det imponerende, hvor mange piloter fra andre sjællandske klubber der mødte frem.

Vi er taknemlige for, at de kom fra fjern og nær for at gøre vor opvisning varieret og spændende at se på: KFKs opvisning med identiske identiske Tai-fun'er, der hævlede ind over banen i tæt formation og højeste hastighed. Lars Kildholt fra Sydkystens Modellflyklub, som mødte op med sin flunkende nye og flotte Extra stormodel. Og Allan Hansen fra Radioflyveklubben, som satsede i både rævejagt og flamingorace med sin Acro Wot og fløj lige godt med kun et halvt krængeror. Der er så

mange, der kunne nævnes. De var alle med til at gøre vor modellflyopvisning til en stor oplevelse for de fremmødte tilskuere. Men flest points hos publikum scorede nok teamet Lars-Jørgen Kroll og Michael Roneklindt med deres turbindrevne Draken-model (se MFN 3/97). Vi var mange, der var overraskede over, at det var så meget skub i den.

NFKs egne piloter bidrog selvfølgelig også i stor stil. Vore dygtige helipiloter Henrik Rasmussen, Ole Skou Hansen og Jesper S. Petersen gav den hele armen. Blandt de fastvingede var ukuelige Kim Forsingdal altid med, og Andreas Larsen var heller ikke til at stoppe - heller ikke, når dele af en flamingoklods hængte sig fast i den ene vingetip. Vores svæveflygruppe viste også flot flyvning med deres hurtige F3B-modeller. Til trods for den hårde blæst var der faktisk ikke mange større uheld. Det værste skete en time inden opvisningen, da Kim Forsingdal ødelagde sin F3B-model i en højstart. Jeg håber, du når at bygge en ny en til vinteren, Kim.

Jeg synes, vi gjorde god reklame for modellflysporten. Der var også repræsentanter fra pressen til stede. Desværre blev referatet i Berlingske Tidende dagen efter igen noget med "letgetøj" og "voksne drenge". Så er det jo

godt, at omkring 400 tilskuere syntes, at modellflyvning er interessant nok til, at de vil betale penge for at se på det på en lidt kold og meget blæsende efterårsdag.

Til trods for, at en regnbyge medførte en ufrivillig pause midt i programmet, fik publikum virkelig, hvad de kom for. En strålende opvisning i modellflyvningens svære kunst - de vanskelige forhold til trods. Og vore ivrige hjælpere landede røde pølser over disken i stor stil fra en rigtig pølsevogn og forsynede publikum med kaffe og hjemmebagte kager. Tak skal de have. Og sidst, men ikke mindst, tak til vore sponsorer APJ Skala Modellfly, Josti Hobby, Maaetoft og Take-Off, som havde givet os diverse modellflyudstyr, som vi kunne udlodde blandt de fremmødte piloter. Det bliver der sat pris på.

Det bliver måske lidt svært at sige: "Velkommen igen til næste år!", for fra 1. juli 1998 står vi uden flyveplads. Vi er blevet sagt op på den plads i Tulstrup, som vi har hørt til på i ca. 25 år. Vi søger nu med lys og lygte efter et nyt sted. Vi er fortrøstningsfulde, men tiden er absolut ikke på vor side. Men hvem ved, måske bliver der en NFK Modellflyopvisning i 1998 også.

Lars Holte, NFK

## Læserbrev

### Advarsel!

vedr. "service" hos Robbe/Futaba

Alle, der ligesom jeg er kommet i den uheldige situation, at modtageren skal til service, vil jeg på det kraftigste anbefale, at man enten anskaffer sig en reservemodtager eller finder et alternativt professionelt værksted, da ventetiden på reparationer hos Robbe/Futaba er fuldstændig håbløs.

I skrivende stund (19. august 1997 - red.) har min modtager været af sted i over to måneder (hvilket iflg. forhandleren snarere er reglen end undtagelsen), og da jeg ringede til ham for fjerde gang, fik jeg at vide, at de hos Robbe/Futaba faktisk ikke var sikre på, hvor de egentlig havde sendt den hen.

Hurra. Og så lige i højsæsonen. Flot, Robbe/Futaba. Uovertruffen professionalismisme uden sidestykke, det er jo tydeligt for enhver, at I ikke lever af service.

Som kunder må vi hjertensgerne lægge i tusindvis af kroner, når vi køber vores dyre computeranlæg. Bagefter er vi jo så - som det her er konstateret - fuldstændig til grin, når vi forsøger at få noget repareret.

Og jeg gider ikke at høre på jeres dårlige undskyldninger. "Jamen vi er et lille marked bla bla, vi er afhængige af Tyskland osv osv."

Jeg er fuldstændig ligeglad.

Jeres "service" er skandaløs, hvilket da også debatteres i vid udstrækning i RC kredse landet over, og som her er resultatert i dette læserbrev i frustration over ovenstående.

Med venlig hilsen  
Mads Black Ifversen  
C.T. Barfoedsvej 10  
2000 Frederiksberg

Tillæg til ovenstående læserbrev  
27. september 1997:

Torsdag den 25.9.1997 - altså lidt over et kvart år! efter indleveringen den 18.6. - udleverede IC i København en ny modtager.

Hvad der er sket med min gamle modtager i hænderne på Robbe/Futaba, står stadigvæk den dag i dag hen i det uvisse, bortset fra at "man" ikke har kunnet finde den. Den er simpelt hen på mystisk vis forsvundet ud i den blå luft, uden at Robbe/Futaba på noget som helst tidspunkt har fundet det anstændigt at give en klar tilbagemelding om problemstillingen eller et forslag til løsning af samme.

Konklusion: Robbe/Futaba har altså alt for længe valgt at fortie, at de har "mistet" en kundes modtager i deres varetægt.

Og det siger jo beklageligvis alt om Robbe/Futaba.

*Modellflyve Nyt har forelagt ovenstående læserindlæg for robbe/Futaba importøren Peter Maaetoft, der har sendt følgende kommentar:*

Randers den 16. oktober 1997

Jeg agter ikke at deltage i en debat med Ifversen, da denne på intet tidspunkt har henvendt sig til undertegnede men direkte til Modellflyve Nyt. Derfor må desværre konstateres, at en optræden i ModellflyveNyts spalter for Ifversen har været vigtigere end selve det at få sit problem løst. Dette bekræftes af fremkomsten af et tillægsbrev, efter at problemet for længst var blevet løst.

I al sin enkelhed handler problemet om, at en modtager var bortkommet. Da dette blev klart, blev den omgående erstattet med en helt ny. Bortkomsten af en modtager skal naturligvis beklages - at der gik for lang tid til dette blev klart - ligeledes. Den involverede forhandler har i øvrigt ikke forsømt sine pligter.

Alle Ifversens bemærkninger om det ene og andet genkendes ikke fra virkeligheden, hvorfor jeg ingen bemærkninger har til dem.

Med venlig hilsen

Peter Maaetoft



**RC-unionen** er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Årskontingent senior kr. 320,- + indm.gebyr kr. 25,-. Årskontingent junior 130,- + indm.gebyr kr. 25,-.

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 kontingentoprævning.

RC-unionens hjemmeside på Internetter: <http://www.rc-unionen.dk>

#### 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, Sønderborg Mfk.  
Steen Høj Rasmussen, SMSK.  
Jens Larsen, Østjysk Mfk.

#### Eliteudvalget:

Steen Høj Rasmussen  
Tjørnehøusene 20, 2600 Glostrup  
Tlf. + Fax: 43 45 17 44

#### Styringsgrupper:

**Kunstflyvning:**  
Tom Jakobsen  
Taastrup Vænge 55, 1.mf.,  
2630 Taastrup  
tlf. 43 52 45 52

#### Svæve modeller:

Jan Hansen  
Arnkilgade 50, st.tv., 6400 Sønderborg  
tlf. 74 42 94 94

#### Skalamodeller:

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

#### Helikoptermodeller:

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

#### Sportsflyveudvalget:

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

## Kontingent

Kontingent for 1998 forfalder til betaling i december måned 1997.

Såfremt du stadig ønsker medlemskab af RC-unionen, er det en god idé, at du betaler inden udgangen af december måned, idet du ellers ikke er forsikret fra 1. januar 1998. Dette har specielt betydning for stor-model-piloterne, da det er ulovligt at flyve med modellfly over 7 kg uden RC-unionens udvidede forsikring.

Hvis du af den ene eller anden årsag ikke længere ønsker at være medlem, så vær rar at give besked til sekretariatet. Derved undgår du en unødvendig rykkerskrivelse, og vi slipper for unødigt arbejde.

## Løst og fast fra sekretariatet

Medlemstallet pr. 23/10-97 er 2814.

Som den opmærksomme læser ved, (se MFN 5/97) så var vi 2939 medlemmer med 187 i restance i augsut måned. Vi har efterfølgende slettet de 187 restanter og kan så med udgangen af oktober notere et medlemstallet på 2814.

For nylig havde sekretariatet en opringning fra et postbud. Han spurgte, hvor han kan købe det flotte Modellflyve Nyt, som han omdeler dels til RC-U medlemmer, og dels abonnenter.

Dette postbud havde, selvfølgelig, set forsiden af MFN 5/97, og det var et billede af hans "drømmemodell".

Dette postbud var et godt postbud, forstået på den måde, at han afleverer bladet til det pågældende medlem/abonnent. Vi har imidlertid tidligere været ude for, at et postbud tog MFN med hjem og derfor ikke fik det afleveret på rette adresse.

## Ang. <http://rc-unionen.dk>

Web siden, der kom i gang for nogle måneder siden, vil i 1998 blive forsøgt gjort bedre og mere omfattende.

Det er hensigten, så tidligt som muligt, at få stævnekalenderen på Internettet, og at man ud fra denne kan klikke sig videre til en indbydelse, når (hvis) en sådan foreligger. Desuden vil der komme en indmeldingsformular, så ikke-medlemmer kan tilmelde sig RC-unionen direkte.

Ca. 10% af klubberne har indtil nu oprettet en e-mail adresse i klubfortegnelsen, men alle klubber kan komme med, såfremt blot ét medlem i klubben er tilkoblet Internettet.

Endvidere kan det anbefales alle at tilmelde sig til en mail-liste, så alle kan meddele sig til hinanden. Denne service koster ikke noget. Tilmelding sker til adressen: [rc-subscribe@sunsite.auc.dk](mailto:rc-subscribe@sunsite.auc.dk)  
Preben Baier, webmaster

## Klubhåndbog

Deadline for indsendelse af rettelser/nye klubber til klubhåndbogen er den 15/1-98.

Revideret udgave udkommer i forbindelse med repræsentantskabsmødet den 14/3-98.

Sørg for, at også #y#din klub#x# er repræsenteret i bogen, så både danske og udenlandske modellflyvere kan finde frem til din klub og kan se de regler og restriktioner, som I er underlagt.

Bogen skaber kontakter.  
Kort, rettelser m.v. sendes til:  
RC-unionen, klubhåndbog  
Jens Larsen

Sydvestvej 34, 8700 Horsens.  
Er der tvivlsspørgsmål, er du velkommen til at kontakte mig på tlf. nr. 75 64 73 43.

## Nye Klubadresser:

### Vejle Modellflyveklub

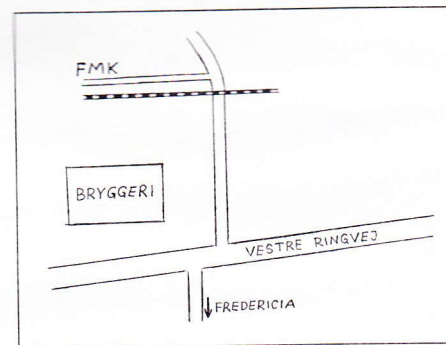
Hardy Christensen,  
Hybenvej 9, 7361 Ejstrupholm  
tlf. 75 77 38 25/20 65 63 76

## Udgået klub

Vi har sagt farvel til en klub p.g.a., at der ikke længere var de nødvendige 5 medlemmer for at kunne være optaget i RC-unionens klubkartotek.

Det drejer sig om:

**Hobro Fjernstyringsklub**



## FMK ad nye veje

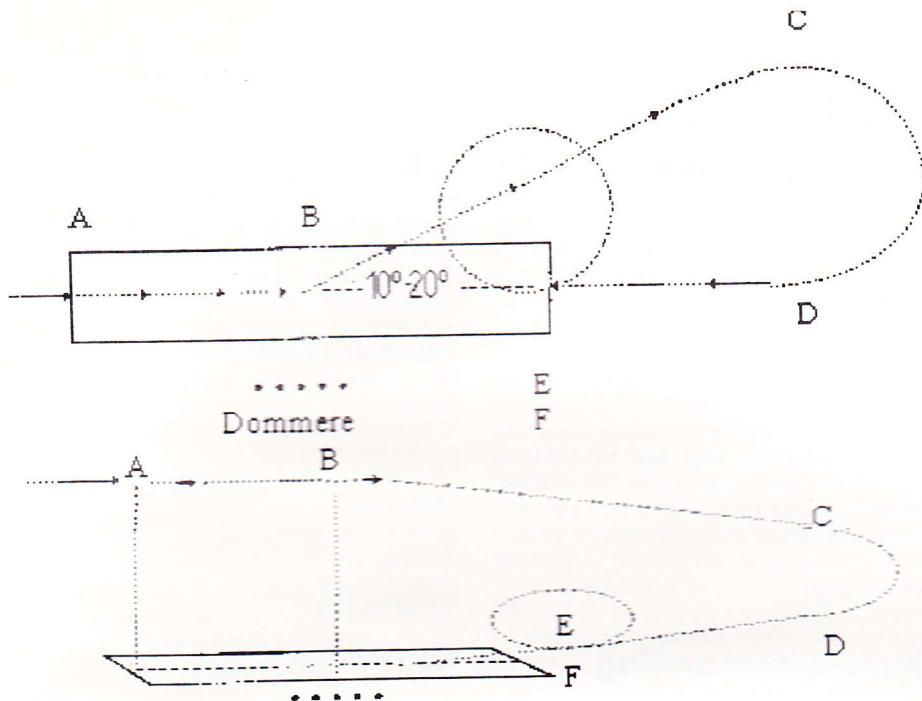
P.g.a. industriel udbygning i området har Fredericia Modellflyveklub fået anlagt en ny flot vej. Besøgende skal fremtidig følge denne kørselsvejledning til FMKs bane.

Anders, FMK

## A-certifikater

1369 Kim Ravn Jørgensen, Vejle Mfk.  
1370 Michael Strøm, Storkøbenhavn Mfk.  
1371 Aytekin Gönül, RC-Ørnene  
1372 John Støvring, Mfk. Musvågen  
1373 Steen Petersen, Vestlollands Mfk.  
1374 Mikal Iversen, Ellehammer RC  
1375 Svend E. Funder, Mfk. Gudenå  
1376 Mikkell Holch, Aarhus Mfk.  
1377 Christian Mathiesen, Aarhus Mfk.  
1378 Frank Mathiesen, Aarhus Mfk.  
1379 Henrik W. Larsen, Aarhus Mfk.  
1380 Leif Arentsen, The Flying Tigers  
1381 Kell Najbjerg, Holstebro RC  
1382 Bent R. Christofersen, Viborg RC  
1383 Niels Kofod, Holstebro RC  
1384 Lars Kjærgaard, Ribe Mfk.  
1385 Andreas Kristensen, Holstebro RC





## Orientering fra Skalagruppen

### Her er en nyhed, som vil glæde mange jettflypiloter:

Tegningen viser en ny manøvre 6.3.7.X, som er godkendt til internationale konkurrencer i F4C klassen. Det er en alternativ landingsrunde kun for moderne militære jettfly. Den erstatter den sædvanlige landingsrunde 6.3.6.11 og er gældende fra 1/1-1998.

Skalastyringsgruppen hilser den nye manøvre velkommen. Den vil naturligvis også indgå i vore danske regler fra 1/1-1998 for både F4C og Populær Skala, så vi glæder os til at se nogle flotte "breaks" i 1998!

Der er ikke i beskrivelsen af manøvren angivet nogen K-værdi, så vi går ud fra, at den er den samme som for 6.3.6.10, anflyvning i rektangulær landingsrunde med K=4.

Den alternative landingsrunde beskrives således:

Modellen begynder manøvren ved at flyve langs landingsbanen modsat landingsretningen i stor højde (højden kunne være den samme som ved begyndelsen til en 360 graders cirkel med højdetab). Når modellen er midt over landingsbanen, drejer den 10 - 20 grader væk fra dommerlinien på en lige kurs med konstant højdetab. Når den halve højde er tabt, drejer modellen (190 - 200 grader) mod landingsbanen under stadig samme højdetab og retter op til finalen. Over landingsbanens begyndelse i en højde af ca. 5 meter foretager modellen en 360 grader cirkel (break) væk fra dommerlinien

- A: Manøvren begynder
- B: Landingsbanens midtpunkt - nedstigning begynder
- C: Drejet begynder
- D: Drejet slutter
- E: "Break" begynder - højde 5 meter
- F: "Break" afsluttet - manøvren slut

og retter op igen til finalen. På det tidspunkt er manøvren slut, og modellen fortsætter med en landing, til den står stille eller med en overshoot.

### Fejl

- Modellen begynder manøvren i for lav højde.
- Der er ikke noget tydeligt højdetab.
- Højdetabet er ikke konstant.
- Modellen er ikke rettet korrekt ind for finalen.
- Modellen begynder 360 graders "break" drejet for lavt/højt.
- Svingningsraten er ikke konstant under 360 graders drejet.
- Modellen er ikke rettet ind efter landingsbanens centerlinie efter "break" drejet.

*John Borgen*

## Indbydelser

### Polflyvningstræf

Lørdag den 24. januar fra kl 14 til 18 afholder FALKEN polflyvningstræf i Fuglebjerghallen.

Vi har i FALKEN på klubaftener og ved et par opvisninger i lokale storcentre haft meget fornøjelse af at flyve polflyvning.

Derfor har vi besluttet at afholde et større træf midt i den mørke vintertid.

Ved træffet - hvor både piloter og gæster er lige velkomne - vil der blive fløjet en combatturering om det uofficielle Sjællandsmesterskab.

Til denne form for flyvning egner modeller som beskrevet i Hans Rabenshøjs bog "Byg selv små nemme modellfly" sig fortrinligt. Vi vil dog også gerne se andre modeltyper, så derfor vil der også blive uddelt præmier i klasserne skalafly og eksperimentalfly.

Efter træffet er der mulighed for at deltage i fællesspisning i hallens cafeteria. Vi har fået kokken til at sammensætte en god menu. Vil du deltage i spisningen, indbetales kr. 95,- pr. kuvert inden den 10.1.98 på Falkens girokonto, der har nr. 109-80-63.

Tilmelding og information hos Arne Hansen på tlf. 55 54 30 86 eller Carsten Bantz på tlf. 58 19 14 83.

## Glasfiberseminar

Skalastyringsgruppen og Holstebro Modellflyveklub indbyder hermed til glasfiberseminar lørdag den 21. februar 1998 kl. 11.00 på adressen:

Fællesrummet, Sønderlandsskolen  
Sønder Allé 25, 7500 Holstebro.

Parkering i skolegården ad Skjernvej/Bakkevej.

Seminaret er planlagt som et arbejdende seminar. D.v.s. at vi har allieret os med tre dygtige eksperter på området, som vil demonstrere og vise frem. Vi vil dele deltagerne op i tre grupper, som så vil skifte bord/ekspert regelmæssigt, så vi får dækket så meget som muligt. Der vil være rig lejlighed til erfaringsudveksling og til at stille spørgsmål.

Følgende emner vil blive dækket:

- Fremstilling. Stor og små
- Fremstilling af emner
- Fremstilling af original plug
- Polyester contra epoxy
- Vævstyper - fordele og ulemper ved de forskellige
- Beklædning af vinger og kroppe med let glasfiber
- Slipmidler/vokstyper
- Specielle epoxy-typer
- Kontaktadresser og litteratur.

Deltagergebyr på kr. 50,- er incl. kaffe og rundstykker. Medbring selv madpakke.

Tilmelding til:

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

eller

Jens Malmberg  
Fuglehegnet 8, 7500 Holstebro  
Tlf. 97 41 10 51



**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 1998, 300,- 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  
Csj@NV.dk

**Ungdomsklubkontakt:**

Fritz Steffensen  
Elmevej 25  
4140 Borup  
tlf. 57 52 68 37

**Regeludvalg:**

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

**Sommerlejrudvalg:**

Ruben Sonne  
Skolegade 64  
7400 Herning  
tlf. 97 21 41 06

**DM-udvalg:**

Aviator  
Carl Johan Fanøe  
Vingårdsvej 7  
9280 Storvorde  
tlf. 98 31 70 95

**PR-udvalg:**

Ruben Sonne  
Skolegade 64  
7400 Herning  
tlf. 97 21 41 06

## Nyt fra CL-Unionen

### Sponsoring

Klubber, der måtte være interesserede i at arbejde med sponsoring, kan ved henvendelse til formanden få bogen "Vil vi sponsoring?" Bogen omhandler bl.a. organisering af arbejdet - hvad kan sælges og hvordan? - målgruppeudvælgelse - pris og sponsorleje.

/NL

### Generalforsamling

Generalforsamlingen er fastsat til lørdag den 28. marts i Børkop. Indbydelse med flere informationer kommer senere. Vi håber naturligvis på mange deltagere og i det mindste repræsentanter fra alle klubber. Det var måske en god ide at drøfte forslag til dagsordenen på klubbernes generalforsamlinger her i løbet af vinteren.

/NL

### Kontaktnet

En af unionens vigtigste opgaver er at skabe så gode rammer som muligt, for at alle med interesse for linestyret modelflyvning kan få den nødvendige vejledning til at udvikle deres flyvning, uanset om det er nybegynderen eller den lidt mere erfarne modelflyver, der søger råd.

Vi har derfor lavet et kontaktnet, som vi mener er dækkende, når der opstår spørgsmål om bygning og flyvning med linestyrede modeller. Det er tanken, at kontaktnettet skal være en del af vores hjemmeside på Internettet, og at det skal indgå i de PR-foldere, vi også har planer om at få lavet.

Følgende tre skal tage sig af helt nybegyndere, som ikke har fået kontakt med en klub, og så at sige være personlige vejledere for dem:

Per Sauerberg,  
Sønderkær 266,  
7190 Billund  
Tlf. 75 35 36 04

Carl Johan Fanøe,  
Vingårdsvej 7,  
9280 Storvorde  
Tlf. 98 31 70 95

Henrik Ludvigsen,  
Studekrogen 3,  
3500 Værløse,  
Tlf. 44 65 54 51

Som kontaktperson vedrørende skole og undervisning har vi valgt  
Hans Rabenhøj,  
Skolesvinget 1, Kragelund  
8723 Løsning  
Tlf. 75 89 34 04

Hans skal vejlede undervisere i, hvorledes linestyret modelflyvning kan indgå på valgfag og i projektorienteret og tværfaglig undervisning.

Nedennævnte kontaktpersoner skal vejlede inden for hver deres speciale (konkurrenceklasse) og måske ligefrem forsøge at motivere til at gå i gang med konkurrenceflyvning. (Vi skal have fuldt hold til VM i Frankrig år 2000!)

**F2A speed og minispeed:**

Niels Lyhne-Hansen  
Gormsvej 14,  
7080 Børkop  
Tlf. 75 86 62 19

**F2B stunt**

Henrik Ludvigsen,  
Studekrogen 3,  
3500 Værløse,  
Tlf. 44 65 54 51

**F2C team-race**

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

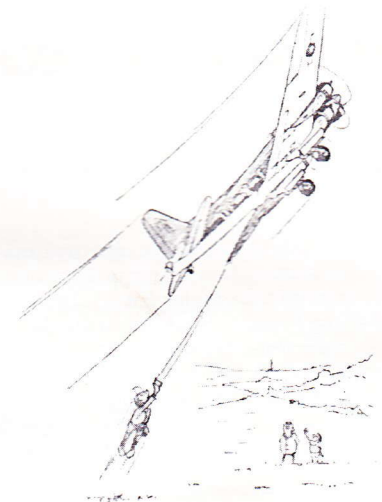
**Good-year**

Jesper B. Rasmussen  
Almavej 8,  
9280 Storvorde.  
Tlf. 98 31 91 98.

**F2D combat**

Henning Forbech,  
Bülowsgade 36 1  
8000 Århus C  
Tlf. 86 12 62 36

/NL



### Regelændringer

På FAI mødet i marts blev vedtaget et par regelændringer vedrørende speed og stunt. Vi har besluttet ikke at udsende rettelsesblade til regelmappen i denne omgang, så man bedes selv lige gøre et par notater vedrørende:

4.1.5

Sidste sætning ændres til:

"Flyvecirkelens radius skal være 17,69 meter (9 omgange = 1 km)."

4.2.12

Der skal tilføjes:

*"Det er tilladt at udføre manøvrer efter afslutning af firkløver og inden landingen påbegyndes med det ene formål at stoppe motoren eller udrede linerne."*

Desuden er der generelt besluttet, at modellerne til internationale konkurrencer skal være påført den olympiske landekode i mindst 25 mm høje bogstaver. Vores modeller skal for fremtiden være påført DEN (og ikke OY som tidligere). Der er ikke længere krav om, at licensnummeret skal være påført.

/NL

## Internationale dommere

Jeg har allerede her i oktober fået tilsagn fra 8 medlemmer af unionen om at søge optagelse som internationale dommere. Hvis flere vil forsøge sig, kan det nås endnu. Besked til formanden inden årets udgang.

/NL

## Flyveplads m.m.

Til alle klubber: Vil I være så venlige at sende mig en seddel/e-mail med opdaterede informationer mht. til klubbens adresse, evt. telefon nr., kontaktperson og telefonnr på ham samt adresse på flyveplads.

Når den er up to date, kan vi nemlig bringe den i MFN hver gang. Jeg får trods alt nogle henvendelser fra folk, der gerne vil se det, men hvor mange ringer og beder om det. Der er sikkert nogle, der kun vil komme og kigge, og som det er i dag, ved de ikke, hvor de skal køre hen.

Henrik Bentzen

## Tegninger m.m.

I forbindelse med udarbejdelse af et katalog over Linestyings-unionens tegninger efterlyses hermed billeder m.m. af de modeller, der er bygget efter en af unionens tegninger.

Hvis man ligger inde med billeder eller måske en kort beskrivelse og/eller en byggevejledning, bedes man kontakte linestyings-redaktøren, idet jeg så vil arbejde med færdiggørelsen af sådan et hæfte.

CSJ

## Referat af Linestyings-unionens generalforsamling 1997

1. Valg af mødeleder:

Carsten Thorhauge valgt.

Godkendelse af fuldmagter:

To stk. Jesper og Pia Buth. Begge godkendt.

Beretninger:

**Formanden:**

Så er det lykkedes endnu en gang at få lagt ferieturen samtidig med generalforsamlingen. Det er naturligvis ikke tilfredstillende hverken for formanden eller for medlemmerne at skulle undvære den direkte dialog på generalforsamlingen, som er Unionens højeste myndighed. Jeg håber, at I trods dette får en god debat. Jeg har lovet Henrik L., som er tvangsindlagt til at læse op, at gøre beretningen kort.

Organisatorisk har det været året, hvor en ny redaktør og en sekretær har skullet sætte sig ind i arbejdet. Med kun et halvt hundrede medlemmer til at skaffe stof til bladet må vi være tilfredse med resultatet, selvom vi ikke når op på 25% linestyingsstof. Jeg skal dog endnu en gang opfordre til at hjælpe Carsten med tips, artikler, billeder mv.

Omkring sekretærposten er vi i den situation, at Henrik B. har valgt at stoppe nu. Ifølge vedtægterne havde vi en mulighed for at supplere bestyrelsen op, men jeg er meget tilfreds med, at Henrik har påtaget sig en del af sekretær opgaverne her indtil generalforsamlingen, således at en ny sekretær vil kunne starte på en rimelig frisk.

Mødevirksomheden har været lavere en sædvanligt. KDA aflyste formandsmødet i efteråret, hvilket bl.a. betød, at budget og kontingentsættelse ikke er blevet diskuteret, og det er naturligvis utilfredsstillende. Vi har valgt ikke at gøre indsigelser mod en kontingentsøgning på 1 kr.

Nordisk modellflyverråds møde blev i år afholdt i Oslo. Af økonomiske grunde deltog vi ikke. På dagsordenen indgik bl.a. en koordinering omkring nationale regler. Til brug for behandlingen indsendte vi et komplet sæt regler for Mouserace, Minispeed, Begynderstunt, Good-Year og Diesel combat, som Jesper B. havde lavet i engelsk oversættelse og med vanlig standard. Mødet behandlede også rekorder, hvor vi kunne have bidraget med betydeligt flere korrekte data end dem, som mødet nåede frem til. Jeg har for mere end et år siden bedt KDA om sende en revideret liste, men det er så vidt vides ikke sket endnu.

Det årlige møde i Dansk Modellflyveforbund handlede mest om bladet, som har en sund økonomi. Egenkapitalen var her ved årsskiftet på ca. kr. 155.000. Der er mit håb, at vi i DMF fremover også vil kunne samarbejde om andre forhold, der vil kunne give et løft, ikke blot til linestyringen, men til hele modellflyveområdet. Det kunne handle om fælles sekretariat, mediedækning, internationale møder, ansøgning om optagelse i DIF og opbygning af et modellflycenter.

På det sportslige område er det vores deltagelse i VM i Sverige, der står stærkest med fuldt hold i combat + stunt + junior-deltagelse samt to deltagere i speed. Det blev desværre ikke til medaljer, men dog en dansk rekord. Det danske supportteam markerede sig som mesterskabernes absolut bedste.

Det næste attraktive VM for CLU foregår i år 2000 i Frankrig. Planlægning og træning starter NU. Forhåbentlig kan den nye asfaltbane i Herning ansøre nogen til at kaste sig over speed og teamrace, så vi kan få absolut fuldt hold i Frankrig.

Sluttelig vil jeg ønske jer alle en fortsat god sommerlejr og et fortsat godt møde og håber hermed at have overholdt mit løfte til Henrik om en kort beretning.

**PR udvalg**

Har forsøgt sig med TV til Limfjordsstævnet, men det gik desværre ikke. Man har også tænkt sig at flytte udstillingen fra Stauning til Billund. Herning har lavet opvisning ved en byfest. Der blev snakket frem og tilbage ang. leje/indkøb af professionelt videoudstyr for at lave en god video.

**Sommerlejr**

Intet nyt. Hvor næste års sommerlejr skal holdes, bliver "offentliggjort" omkring nytår.

Der var flere, der ønskede at komme tilbage på Vandel (specielt efter den lille episode, vi havde på Oksbøl). Udvalget undersøger muligheden for Vandel.

Referatet fortsættes på næste side.

BREV

Frankeres  
som  
brev

Tidsskriftet Modellflyve Nyt  
Nørrevænget 3  
DK-5762 V. Skerninge

# Tegn abonnement på Modelflyve Nyt og få bladet til tiden i hele 1998

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

Abonnementsprisen for hele 1998 (ialt 6 blade) er 189,00 kr.

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 plastbetrasket 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!*

Hermed bestiller jeg:

Abonnement for hele '98 (i alt 6 blade),  
pris kr. 189,-

\_\_\_\_\_ stk. samlebind à kr. 75,-  
i farverne:  
 blå  gul  grøn  rød  sølv

- Årgang 97, kr. 150,-  
 Årgang 96, kr. 150,-  
 Årgang 95, kr. 125,-  
 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"/>
1997:	<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: \_\_\_\_\_

## DM

DM kører planmæssigt, det bliver på Amager fælled.

## Regeludvalg

Ingenting.

## Regnskab

Godkendt, dog manglede der underskrift fra revisorerne.

## Kontingent for det kommende år

Kontingent uændret. Det er dog blevet justeret fra bestyrelsens side, m.h.t. \_ års medlemskab. Det blev herunder besluttet, at man som senior altid betaler fuldt kontingent, dog ikke, hvis man melder sig ind efter 30/6; så bliver beløbet refunderet til næste år. For juniorer gælder samme regler som nu.

## Indkomne forslag

Forslag nr. 1: Vedtaget.

Generalforsamling afholdes hvert år senest den 31. marts.

Forslag nr. 2. Der var generel positiv holdning til dette.

Udvidelse af bestyrelsen, samt repræsentantskab.

Forslag nr. 3. Vedtaget.

Betaling af kontingent. Klubberne sørger for, at medlemmerne i deres klub betaler, ved at indsende samlet beløb samt liste over, hvem der har betalt.

## Valg af formand

Niels Lyhne genvalgt.

## Valg af sekretær

Sekretæren, Henrik Bentzen, fortsættet indtil 31. marts 1998.

Klubberne finder indtil da egnede emner.

## Valg af 2 revisorer

Pia Buth og Henning Lauritzen.

## Valg af repræsentant til DMF

Luis Petersen genvalgt.

## Valg repræsentant til KDA

Henrik Ludwigsen og Niels Lyhne.

## Valg af PR udvalg

Ruben Sonne valgt.

## Valg af sommerlejrudvalg

Ruben Sonne valgt.

## Valg af DM-udvalg

Aviator valgt.

## Valg af regeludvalg

Jesper Buth genvalgt.

## Eventuelt

Forsiden af Modelflyve Nyt 3/97 blev livligt diskuteret, og man blev enige om at unionsbestyrelsen retter henvendelse til Aalbæk.

Ligeledes ønskede klubberne en liste over "gamle" samt nuværende medlemmer, idet at man håber på at kunne få nogle gamle til at flyve igen og at få bare de, der er medlemmer, til at flyve.

Henrik Bentzen  
Sekretær

## Tanker fra Linestyringsunionens PR-udvalg:

Når vi som modellflyvere kigger på fremtiden, kan den godt se skræmmende ud. Gennem de sidste par år er der ikke blevet flere af os - nej, tvært imod færre. Så er det, man spørger sig selv: "Hvorfor er der ikke flere, der dyrker vores dejlige hobby eller sport?"

Svaret på det spørgsmål er nok umuligt at give endegyldigt, men alligevel vil jeg forsøge at komme med et par bud og - hvis det er muligt - med nogle forslag til at løse problemet.

Vi lever i en tid, hvor massemedierne optager mere og mere af vores tid. Det er let bare at smide sig på divaneseeren med zapperen i hånden og lade sig underholde. Men bliver vi nu også bare underholdt? Det mener jeg ikke. Fjernsynet er nok - næst efter arbejdet - den største tidrover i vores hjem. "Egentlig skulle jeg gøre min nye superstunter færdig, men der kommer jo også en fed film på flimmeren." Den tanke ligger nok ikke så fjernt fra os alle. Med den indstilling når vi end ikke engang at tilfredsstille os selv, for når flyvesæsonen begynder, må vi igen ty til "gamle trofast", der skulle have været sat på græs for tre år siden pga. alderdom. Det går for så vidt kun udover os selv.

Nu ville det være nærliggende at sige: "Byg du dig en ny flyver, og så er alt godt!" Men den går ikke. Vi skal være mere aktive (og nye modeller er da flotte) for at skaffe nogle nye modellflyvere. Det, vi er oppe imod, er på en måde vores egen holdning. Vi skal ud og fortælle alle unge og lidt ældre unge, at der er en anden måde at tilbringe sin fritid på. Jamen, de unge styrter jo fra den ene idræt til den anden. Ja! men har vi været med til at vise dem, at der findes andre sportsgrene end dem, de ser på TV? Det tror jeg faktisk ikke.

Det næste vil jo selvfølgelig blive: "Hvordan skaber vi så kontakten til den brede befolkning?" Jo, vi kunne da udemærket bruge det hellige almindelige fjernsyn. Som nogen af os nok har opdaget, findes der faktisk en dansk sportskanal, TVS. Deres midler er så små, at de er nødt til at genudsende forlængst glemte begivenheder for at fylde deres sendetid ud. Skulle vi som Linestyringsunion ikke være i stand til - under vejledning - at lave en times udsendelse om vores sport? Det er jeg overbevist om! Det er bare en stor opgave at gå i gang med som enkelt person eller klub. Hvis det er noget, vi ønsker, kræver det, at der kommer noget input fra alle jer andre derude. Er det en brugbar idé? Hvad skal der med i en sådan udsendelse?

Det var en måde at nå mange mennesker på, men I kan også gøre noget i jeres lokalområde. Mange byer eller gader holder en årlig fest, og i mange år har de brugt RC-folket til opvisninger. Det er på det sidste blevet sværere for RC'erne at få lov til disse opvisninger, så her er næsten et åbent marked. Det kræver lidt benarbejde at få fat i

arrangørerne, men det er det værd. Alle mennesker synes, at en velflyjet combat-kamp er glimrende underholdning. Og så foregår det i en højde og i et tempo, som alle kan følge med i. Efter en god gang combat vil opmærksomheden også kunne fanges med en stunter. Evt. kunne combatten

flyves med et par 2.5'er WW2 modeller, det vil give et lidt sjovere moment for tilskuerne.

Efter opvisningen er det vigtigt, at vi giver os tid til at svare på alle spørgsmål - selv dem, vi synes er for dumme. Skulle der så være en, der viser meget interesse, er det en god idé, at have en model med, som man ikke er så øm over. Giv personen en prøvetur for at give ham/hende det sidste skub. Hav også altid en lille bog med til tlf.numre og adresser. Det er altid godt at kunne ringe til folk, når der sker noget i jeres klub.

En tredje og nok vores største mulighed er vores homepage på nettet. Det nytter bare ikke noget, at den ikke er up to date. Hvis folk ser en hjemmeside, der ikke er ændret siden de sidst var inde og se på den, taber de interessen og kommer aldrig igen. På hjemmesiden skal vores aktuelle aktivitetskalender samt klubadresser og kontaktpersoner altid være ajour. Samtidig kunne der være en beskrivelse af de enkelte klasser plus et lille videoklip til hver. Man kunne så også have adresser på folk med et speciale. F.eks. hvis en gut fra Fredericia ser vores homepage og falder over F2A-speed, hvad gør han så? Han får selvfølgelig den information, at vest for Storebælt kan han kontakte Niels Lyhne, som så kan hjælpe ham videre. Selvom internettet kan formidle en masse informationer, er vi nødt til at skabe en personlig kontakt til potentielle medlemmer. For først når den er skabt, har vi rig mulighed for at fortælle alt om vores dejlige sport/hobby.

Det er klart, at vi bliver nødt til at udvælge/peje en eller flere personer til at varetage opgaven med internettet, og bliver det aktuelt, håber jeg, at der er nogen, der er villige til at tage den tjans.

Og så til slut: Der findes efter hånden en hel del videobånd rundt i det ganske land. Hvis de blev samlet sammen, set og derefter redigeret ned til en kort præsentationsvideo, ville vi have et godt redskab i forbindelser med forskellige foreningsarrangementer. Det bånd kunne så være på sekretariatet eller købes af klubberne.

Det var et par tanker fra mit hoved, og jeg håber, at de kan skabe lidt debat. Udover debatten, som gerne må ske i bladet (mere stof!), er min telefon ikke farlig at ringe på. Ris og ros er altid velkommen, men bedst er nye ideer.

Vi ses i cirklen.  
Pr-udvalget  
Ruben Sonne  
97 21 41 06



Dansk Modellflyve Veteranklub  
Tilsluttet Dansk Modellflyveforbund

v/ Erik Knudsen  
Amagervej 66 · 6900 Skjern  
Tlf. 97 35 17 67



Fritflyvnings-Unionen

Danmarks eneste FAI anerkendte  
fritflyvningsorganisation.  
Medlem af KDA.

### Kontingenter for 1996:

Senior	450 kr.	} incl. forsikr.
Junior	250 kr.	
Intro-medlem	150 kr.	
Abo. FF-NYT/	250 kr.	
MF-NYT	210 kr.	
FAI Licens	200 kr.	

*Fritflyvnings-Nyt/Modellflyve-Nyt* er unionens officielle medlemsblade.

Meddelelser, forslag til Landsmødet etc. betragtes som værende udsendt til medlemmerne, når de har været offentliggjort i medlemsbladene.

*Modellflyve-Nyt* udkommer i månederne februar, april, juni, august, oktober og december. *Fritflyvnings-Nyt* udkommer efter behov 4-6 gange årligt.

### Unionens adresser

Formand Jens Borchsenius  
Kristensen  
Skalborgvej 4, Rørth  
8300 Odder  
tlf. 86 56 07 54

e-mail: 100776.1403@compuserve.com

Kasserer 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

e-mail: karsten.kongstad@post3.tele.dk

Redaktør Simon Jonassen  
Roustvej 214  
6818 Årre  
tlf. 75 19 29 04

e-mail: sij@esbtkomm.dk

Distriktsleder Frank Dahlin  
VEST Gjerager 7  
6880 Tarm  
tlf. 97 37 24 42

Distriktsleder Henning Nyhegn  
ØST Industrivænget 28  
3400 Hillerød  
tlf. 42 26 35 25

Udtagelseskomite Peter Buchwald (formand)  
Jens B. Kristensen  
Tom Oxager  
Karsten Kongstad  
Erik Knudsen  
Ulrik S. Hansen

Materialer Jørgen Korsgaard  
Ahornweg 5, Ellund  
D-24983 Handewitt  
Tyskland  
tlf. 0049 4608 6899

# INDEKS

## Generelt

Modelflyvning på Internettet	1:8
Glemmer vi pigerne?	1:10
Et værkstedsbesøg ( hos Eigil Hjarbæk)	1:25
Tag en afstresser på vej hjem fra arbejdet	
- skræntflyvning på "Bjerget ved Ballerup"	1:32
Flymuseer i London	1:37
"Modelfly skal smadres" - tror journalisterne	1:44
Hvad er min ret, og hvad er min pligt?	
- om foreningsjura	1:48
Gammelt brev - aktuelle emner!	2:9
Nyt fra Nürnberg og nyhedskatalogerne	2:18
Pilottræf 1997 på Amager	3:9
Jysk Modelflyvermøde 1997	3:11
Et historisk tilbageblik	3:14
Et spørgsmål om stil	3:37
Indsamling til De Baltiske Lande	4:8, 6:56
Polflyvning	6:21

## Bygning af modeller - byggetips

Nu er det vinter	
- en olympisk mester går i luften	1:11
Historien om "Vingen" - B-2	2:11
Ion - 2,8 m svævefly	2:25
Projekt Outlaw (kunstflyvningsmodel)	3:12
Catalina	3:24
Graupner Trainer 400	4:9
"Gung Ho" - P-38 Lightning	5:10, 6:28
Hawker Fury	5:15
Airdancer - danser med vinden	5:26
Light-up - til indendørs flyvning	6:19
Speed 400 Pylon	6:23

## Test af modeller, byggesæt og motorer

robbe Gnat	1:16
Træfærdige byggesæt	1:40
Tucano - et engelsk byggesæt	2:16
Libelle - et anderledes byggesæt	4:16
Moki 1,8 - en ny motor i Danmark	5:18
Kom hurtigt i luften med ARF	5:22
Ny SC 40 motor	5:30
Moki i "stiv kuling"	6:26
Ny motortype fra RCV	6:29

## Min model

"Lady Bird"	1:13
Saphir	1:14
Short Sunderland m. elmotorer	2:10
Spitfire	2:24
Med en ekstra model på vingen	4:20

Le Traktör	4:20
SIG Fazer	4:21
Mustang	5:21
ZERO	6:10
Me 109	6:12
P-38 J Lightning	6:12
Classic 40 Cub	6:13

## Produktinformation

Pæne stelringe	1:38
Motorkatalog (OS motorer)	1:38
CNC byggesæt	1:38
Nyt fra Jamara	1:39
Robart (understel m.m.)	1:39
Ben at gå på	2:34
Tomotorede speed 400 modeller	2:34
Optoelektronisk autopilot fra Topaz	2:35
Helikoptertilbehør	2:35
Supersmøremiddel til hobbyentusiaster	3:38
Tilbehør	3:38
Hotte 400-modeller	3:39
Fikse og færdige	3:39
Modelholder	4:18
Ibis og Colibri	4:18
Kniber det med at holde balancen?	4:19
Moki endelig i Danmark	4:19
Nyt robbe katalog	4:19
Stærk lim	4:22
Limtyper	5:32
Idle-glow-automatic	5:33
Power panel med finesser	5:34
Future Iron II	5:34
Flysimulator	5:34
BD-5J elektromodel	5:35
Nyt fra Graupner	6:34
Engelsksproget robbe-katalog	6:34
Flotte skalamodeller	6:34
Ikarus i Danmark	6:35

## Anmeldelser

Rippenflügel aus Faserverbundwerkstoffen	1:24
Radio Control Helicopters	1:24
Th. Kamp: Modellstrahltriebwerke	1:24
Technische Grundlagen für den Bau von	
RC-Helikoptern	2:15
Taschenbuch für Modellflieger	2:15
Grundlagen für den Bau	
von RC-Doppeldeckern	3:44

## Vintage og oldtimer-flyvning

Dansk Modelflyve Veteranklub	4:44
------------------------------	------

# 1997

## Fritflyvning

Kom, lad os ha' det sjovt - med små fritflyvende modeller	1:41
Alexander Andriukov og AA-001VP m. tegninger	2:28
Holiday-on-ice 1997 - en norsk fritflyvningskonkurrence	3:42

## Linestyring

Nye byggesæt til linestyring	1:17
VM 1996 i F2D Combat	1:46
Skunken - en begyndermodel (m. tegn.)	3:36
Sambygning af Stunt modeller	3:41
Linestyrings EM 1997	5:44

## Radiostyring (alment)

Flyslæb??	1:36
Radiostyring af modelfly i 1939-40	3:28
Test af schulze isl 6 chamaleon lader	3:34
Vandflyvetræf - billedreportage	4:14
Indendørs flyvning	4:22
"In-flight" - indendørs flyvning	6:18
Speed 400 Pylon	6:23
Hobbyflyvertræf hos KFK - billedreportage	6:32

## RC Svæveflyvning

Nyt fra LSF	1:44, 2:23
Den Internationale Post Konkurrence 1996	1:49
15 års jubilæums postkonkurrence	2:22
Startmetoder for svævere	3:17
NM i Skrånt (F3F)	4:29
Dansk 2m Post Konkurrence 1997	5:38
DM i 2M	6:45
DM i F3B højstart	6:45

## Kunstflyvning

DM i F3A kunstflyvning	5:40
NM i F3A	6:43

## RC Skalafllyvning

Skalatræf på Sjælland - billedreportage	5:28
DM i skala 1997	6:41

## RC Elektroflyvning

Teorier om optimering af elfly	1:18
Elektroniske regulatorer fra JETI	1:26
Indtryk fra Electric Flight Festival	1:28

## RC Helikopterflyvning

GPH346 fra Hirobo	1:16
Flyløft med helikopter	1:27
Begynder med en modelhelikopter	1:30
1st. World Air Games, F3C	6:14
DM i F3C	6:39

## RC Jetflyvning

VM planer	3:15
Jet nyt for selvbyggere	3:21
Jettræf - billedreportage	4:10

## Klubber - Unioner - Forbund

RC-klubber (fortegnelse)	2:36
Storkøbenhavns Modelflyveklub	3:40
RC-unionens repræsentantskabsmøde formandens mundtlige beretning	3:47
Aviator's modelflyveres 60 års jubilæums- stævne	4:23
Østfyns Modelflyveklub	5:36
CL-unionens generalforsamling 1997	6:51

## Personalía

Jørgen Larsen, Kalundborg, død	5:42
--------------------------------	------

## Læserbrev

	6:47
--	------

# Resultatet af indsamlingen til De Baltiske Lande

Siden RC-unionens repræsentantskabsmøde i 1995 har der været en indsamling i gang blandt danske modelflyvere til De Baltiske Lande. Det blev et ganske flot resultat, som vi godt kan være bekendt:

Som bekendt blev der på repræsentantskabsmødet i 1997 samt på Modelflyvemødet i Århus og Pilot Træf 97 på Amager indsamlet et beløb på kr. 1.776,-.

Dette beløb blev med Peter Maaetoft fra MAAETOFT - DMIs hjælp om- sat til et Futaba F14 anlæg med alt til- behør.

Fra AXMO Modeller kom der en kasse med nye motorer i forskellige størrelser.

Esbjerg Modelflyveklub har bidra- get med fjernstyringsanlæg / sender / motor / div.

Det er Flemming Holm fra Esbjerg Modelflyveklub, der stod frem på re- præsentantskabsmødet i 1995 og påtog sig den praktiske del med ind- samlingen.

Resultatet blev:

Jørgen Kaae Hansen, Modelflyverne Århus  
Steen Høj Rasmussen, S.M.S.K.

Bjarne Nielsen, Sandmosens Modelflyveklub  
Robin Kiska Kanowis, tidligere S.M.S.K.  
Kurt H. Pedersen  
Claus Elversøe  
John Olsen, S.M.S.K.

Erik Christiansen, S.M.S.K.  
Harry Nielsen, S.M.S.K.

2 motorer / lader / servo.  
Fjernstyringsanlæg samt div. ser-  
voer / lader / div. Futaba stik.  
Fjernstyrings anlæg / servoer  
Motor / lader / div.  
Sender / motor.  
Motor.  
10 Futaba servoer / Futaba mod-  
tager.  
Lader.  
Nogle årgange af FMT.

En STOR tak til Flemming for det arbejde, han har gjort, for det er ikke nok at samle ind, det skal også pakkes og sendes videre.

Jeg ved, at Flemming - når dette læses - har sat et punktum for hans del af arbejdet.

Jeg vil her sige tak til alle, der har givet et økonomisk bidrag og udstyr el- ler har hjulpet til med denne indsam- ling. Det har været morsomt at følge indsamlingen af udstyret, som jeg er

sikker på, at modtagerne vil få meget stor fornøjelse af i de kommende år. Iflg. Flemming kan der sammensættes ca. 3 fjernstyringsanlæg ud af det, der er kommet. Om dette foruden de kom- plette anlæg og de øvrige ting kan man godt tillade sig at bruge ordene "Det er ikke så ringe endda".

Tak for hjælpen venner

*Flemming Holm og  
Steen Høj Rasmussen*

## Opslagstavlen

Annoncer til Opslagstavlen skal sen- des til:

**Modelflyve Nyt**  
**Kastanievej 4, 5884 Gudme**

Annoncer til Opslagstavlen i næste nummer skal være redaktionen i hæn- de senest den 20. december.

**Sælges:** Technicolor motorsvæver, flyve- klar m. Multiplex 4-kanals fjernstyring, 1,5 ccm motor, startbatteri + meget tilbehør. Jabato motorfly (usamlet), godt begynder- fly. Samlet pris: kr. 1.700.  
*Søren Bak - 97 41 46 37*

**Sælges:** Ellipse 2 V F3B/F3F svæver, fuld CFK/GFK, incl. 6 stk. miniservoer Graup- ner C-3241 m. metalgear, kr. 6.000. Jewel F3B/F3J svæver, fuld CFK/GFK, aldrig fløjet, kr. 3.500. Graupner Herregårds- sender 35 MHz uden akku og krystal, kr. 500.  
*Jan Hansen - 75 33 11 88 lok. 6037  
(8.00-15.30) - 74 42 94 94 (eft. 17.30)*

**Sælges:** 2 motoren robbe Dornier 228-110, kun fløjet én gang, u. motorer, kr. 900. Taxi m. motor, tank og propeller, kr. 400. Multi- plex Commander m. 4 servoer og betterier, kr. 700. 10 ccm Supertiger u. karburator, kr. 50. Propelaflancerings-instrument, kr. 75. Nyt robbe powerpanel, kr. 100. 6,5 ccm OS motor m. tank og propeller, kr. 300.  
*Benny Olsen - 20 41 65 45*

**Byttes/sælges for rimeligt bud:** Usamlet 2,40 m robbe Zugvogel fra 1967 i org. æske m. org. tegning.  
*Dennis Schultz - 42 86 72 62*

**Sælges:** President elsvæver 2,20 m m. mo- tor, kr. 600. helt ny el-Libelle 1,75 m m. mo-

tor, kr. 900. Ultra Sport 60, kr. 1.200. Helt ny Ultra Spoort, kr. 1.400. Tafen Strikema- ster til 6,5, kr. 600. Rød ræv til 7,5 ccm, kr. 1.000. Rofur svæver 2 m, kr. 250. Dandy svæver 1,85 m, kr. 150.  
*Arne Hansen - 55 45 30 86*

**Sælges:** Originalt "Beechcraft Baron 58" byggesæt, 2-motoret, scala 1:6, kr. 2.800.  
*Torben - 75 52 73 14*

**Sælges:** F3B fly: Spark 5, spv. 278 cm m. 2 servoer, kr. 2.700 eller m. 6 servoer og mod- tager-akku, kr. 4.000. Termiksvæver: Kra- bask 2, spv. 295 cm, trævinge og glaskrop, højde-, side-, krænger og flaps, kr. 950 el- ler m. akku og 2 servoer, kr. 1.450. Elektro- svæver: Lollipop m. 2 servoer, kr. 600. Spe- ed 400 pylon-modeller: Flyveklar model be- klædt m. glas/epoxy, spv. 70 cm, kr. 325; halvfærdig træmodel, kr. 75. HLG'ere: Substitute spv. 128 cm, kr. 325 eller m. an- læg, kr. 1.425; Bird of Prey, spv. 140 cm, kr. 375 eller med modtager kr. 800. Skrænts- vævere: Karo As spv. 210 cm, kr. 1.500 eller med 2 servoer, kr. 2.000. Elektromotor: Plettenberg 10 celles HP 320/40-3, kr. 1.650. Fartregulator:Kontronik Optomax 100 (6-36 celler, 100 ampere), kr. 1.150. 2 stk. 10 celles motor akkuer 1700 mA, pr. stk. kr. 175. 2 stk. helt nye 10 celles motor akkuer 1400 mA, pr. stk. kr. 300.  
*Erik Dahl Christensen - 86 10 54 83*

**Sælges:** Flyveklar Fokker DR 1 (se MFN 4/96 s. 40), incl. 62 ccm Titan motor m. gear 1: samt 1:2,5, to modtagere, to akkupakker á 1400mAh samt alle servoer og ekstra prop- el, kun brugt ca. 1 time under godkendel- sen, spv. 2990 mm, vægt 19,5 kg. incl. 1 li- ter brændstof, sælges for højeste bud over kr. 12.000. OS 160 Surpass, nye plejlstæn- ger, karburator og spempelring, kr. 2.700. Graupner elektronisk tænding for én- eller to-cylindret motor, incl. 2 tændrør, kan og- så køre på benzin, kr. 850. Ny skala-teg-

ning af Anderson Kingfisher 1:4, spv. 2745 mm, kr. 200. Webra T4 15 ccm m. ny rem og ny karburator, ommodificeret (karburator i topstykke), kr. 750.  
*Dieter Tamme - 53 61 51 94*

**Sælges:** Jodel Robin 1,68 m til 10 ccm mo- tor. Nyt Graupner hurtigbyggesæt m. GFK færdigstøbt krop og skumvinge, kr. 1.200. Næsten færdigbygget Phantom model, kr. 300.  
*Jørgen B. Olsen - 86 98 33 67*

**Sælges:** 2 stk. robbe CM Rex anlæg indeh. fuldt udbygget sender, modtager og kon- takt, begge i alu-kufferter, pr. anlæg kr. 1.200.  
*Jesper Jensen Sønderborg - 30 34 45 56  
(eft. 16)*

**Sælges:** Canopy til WIKs Crestel nr. 1184/F. Canopy til SB 10 5 m udgave.  
*Keld Jensen Sønderborg - 30 43 68 48  
(eft. 20)*

**Sælges:** Robin F3A model m. YS 120 AC og Hatori potte, servoer og EZ opr. understel.  
*Ole Kristensen - 74 53 08 64/74 52 62 85*

**Sælges:** Ny, flyveklar X-Cell grafit helikop- ter komplet med alt udstyr, OS61 motor + Hatori-potte, Piezo 2000 gyro, 4 stk. 9202 servoer + super high speed haleservo, PCM modtager, kr. 10.500. Sælges evt. m. FC28 V3 sender komplet m. pult og vindskærm til fordelagtig pris.  
*Lars Knudsen - 75 82 51 07*

**Sælges:** BBC-Stork helikopter fra Hirobo m. OC46 helimotor, fløjet to gange, kr. 1.300.  
*Rene Rasmussen - 36 30 32 04/21 65 48 39*

**Sælges:** Multiplex Commander MC 2015 F m. 4 stk. servoer og batteri, motor, multila- der, startpanel, el-pumpe til benzin, starter og div. småting, kr. 2.500.  
*53 56 10 12*





# NYT TIL ALLE ELEKTROPILOTER

## TOP-AKTUELLE NYHEDER Impeller modeller, RING

### SMÅ FINE JULEGAVER

Servo MICRO 200 BB med kugleleje	SUPER KVALITET	235,-
JES 18 regulator m/bremse og BEC		295,-
JES 35 regulator m/bremse og BEC		425,-
Graupner servo-tester, fin til test og installation		295,-
Graupner Omdrejningstæller med Volt-meter		425,-
Graupner Tangampmeter 0,1-200 A		525,-
Graupner C12 modtager, lille og let	SUPER KVALITET	675,-

Ovenstående priser gælder kun i December 1997

### NÅR DET ER KOLDT UDE, SÅ KAN VI BARE FLYVE INDE

BLERIOT II, bygget og beklædt	Spv. 1200 mm	895,-
Motor med gear og propel, komplet		185,-
Regulator JES 05 med BEC, 6-8 celler 5A 4g		325,-
Akku til BLERIOT II, 6 x 150mA færdigpak		250,-

### JULEGAVER TIL BYGGEFTEN

Sp. 400 FUN model med GFK krop og tegning t. vinge	290,-
Wonder XXS (speed 400 Elektro fun)	Spv. 670 mm 395,-
RETURN 2000 godmodig el-svæver	Spv. 2000 mm 550,-
SCHWALBE mini-kunstofflyver til sp. 600	Spv. 990 mm 575,-
LOOP mini-kunstofflyver til sp. 400 /gear	Spv. 800 mm 595,-

Blue Phonix, termikflyver alle kender	Spv. 1980 mm	320,-
---------------------------------------	--------------	-------

Vi har mange gode gaver til EL-FLYVNING  
Godt og afprøvet elektrotilbehør købes hos:

*Electric Flight Equipment*

VI Jan Abel, Sdr. Jyllands Allé 12  
9900 Frederikshavn tlf. 98 43 48 72

Træffes bedst Mandag/Torsdag fra 17.00-21.00

RING EFTER GRATIS PRISLISTE

# BYGGETID

Hvis du er til skalmodeller, tilbyder vi tegninger, tilbehør og byggesæt fra f.eks Brian Taylor, PICA og andre samt mekaniske og pneumatiske understel

Vi kan imødekomme de fleste ønsker om balsa med et så bredt sortiment i kvalitet og vægt, så du ikke behøver at gå forgæves hos os.

Mange tilfredse kunder er en garanti for, at ikke kun vor kvalitet er i orden, men at vi også giver os tid til at imødekomme dine specifikke ønsker.

Selv om vi prioriterer udvalg og kvalitet af balsatræ højt, har vi sørget for et stort udvalg i andre materialer til konkurrencedygtige priser.

Hvis du ikke allerede har modtaget vor nye prisliste, sender vi dig gerne et eksemplar. Den er gratis.

A.P.J. SKALA MODELFLY  
Nordvænget 12, 3520 Farum  
Tlf./Fax: 44 99 00 30

Vi sender over hele landet.



Det er altid en god idé  
at studere  
**Modelflyve Nyt's**

annoncer,  
før du handler!

## 10 års jubilæum Det skal fjernes Spar 20-30% på div. motor

<b>Servoer</b>	
HS-80 Micro-servo	265,00
4 stk.	999,00
HS-101 Mini-servo	215,00
4 stk.	799,00
HS-300 standard	110,00
4 stk.	399,00
HS-301 BB	145,00
4 stk.	520,00
HS-605 BB	325,00
4 stk.	1199,00

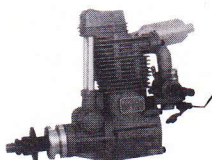
Wingspan 1460 mm ..985,00



SPAR 25%  
FØR .....565,00  
NU .....450,00



Magnum XL, 91, 4-takt.....kr. 1685,00  
Magnum GPA 40  
2-takt m. tomgangjust.....kr. 498,00



## Alle anlæg leveres med lader i december mdr.

<b>Super Tigre motorer</b>	
C34 AERO RC m. dæmper	676,00
GS40 RC RING m. dæmper	690,00
GS45 RC ABC m. dæmper	781,00
G51 RING RC m. dæmper	787,00
S61K RING RC m. dæmper	901,00
S61K ABC RC m. dæmper	1082,00
S75K RING RC m. dæmper	1070,00
S90K RING RC m. dæmper	1131,00



### Modeller for alle

Velbyggede træfærdige modeller i kvalitetstræ med alt tilbehør.

<b>Dragon Lady 60</b>	
Spv. 1680 mm, mot. .60-1.2, 2-takt	kr. 1330,00
Lavvinget aerobatic sport model med et klassisk udseende	
<b>Mustang P 51 D</b>	
Spv. 1685 mm, mot. .60-90, 2-takt	kr. 1665,00
Med flaps, forberedt for optrækkeligt understel, fast understel medfølger. - Den ser ikke bare godt ud, men den flyver også godt!	
<b>Cessna 182</b>	
Spv. 1910 mm, mot. .60-90	
2-takt/90-1.2, 4-takt	kr. 2295,00
En stor scala træner med rolig flyvekaraktærisik, balsabeklædningen giver den sande kurvede form.	
<b>Ultimate 10-300 S biplan</b>	
Spv. 2x1430 mm, mot. .60-90	
2-takt/90-1.5, 4-takt	kr. 2395,00
Udpræget aerobaticmodel i ren trækonstruktion. Denne models store manøvreduktighed vil forhøje din glæde ved aerobatic.	



### Fjernstyringsanlæg

<b>Futaba:</b>	
4038 F 14	1345,00
4040 F 16	1895,00
4050 Skybolt	1095,00
7050 FC-18 V3	3345,00
Prism 7x ppm	1879,00
Prism 7x pcm	2165,00
Flash-5, 4 servo, accuer	2265,00
Focus 4	999,00
<b>Multiplex</b>	
Europa Sprint	1348,00
Europa mc. 1010	1575,00
Europa mc. 1020	2225,00
Comander mc. 2010	2625,00
Profi mc. 3010 Edition (best. 45985)	Kun 3285,00

### Husk vores meget billige balsa

<b>Balsa</b>	
Prisen er baseret på køb af min. 10 plader pr. størrelse	
1,0x100x1000 mm	7,00
1,5x100x1000 mm	9,00
2,0x100x1000 mm	10,00
3,0x100x1000 mm	11,00
4,0x100x1000 mm	12,00
5,0x100x1000 mm	14,00
10,0x100x1000 mm	18,00
<b>Ved køb af 1 stk.</b>	
1,0x100x1000 mm	9,00
1,5x100x1000 mm	11,00
2,0x100x1000 mm	12,00
3,0x100x1000 mm	13,00
4,0x100x1000 mm	14,00
<b>Balsa</b>	
Prisen er baseret på køb af min. 10 plader pr. størrelse	
<b>Balsa</b>	
Prisen er baseret på køb af min. 10 plader pr. størrelse	

**DJURS HOBBY v. Valter Hansen**  
Rådmandsvej 40 • 8500 Grenå  
Giro 9 72 92 08 Tlf. 86 32 66 03  
Telefontid: 14-17 (lørdag efter aftale)

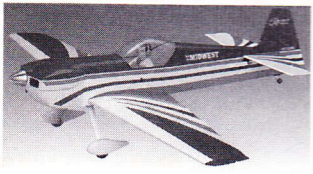
## MIDWEST



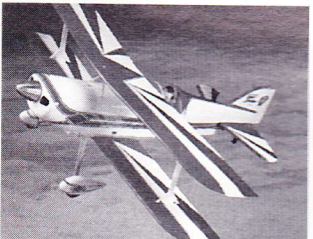
Super Sterman - 165 cm. Motor 2-takt .60-.75, 4-takt .80-.91 ...kr. 2035,-



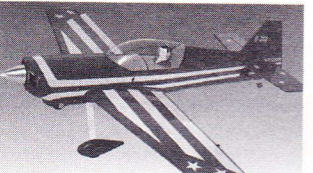
AT-6 - 212 cm. Motor 2.takt .80-1.20, 4 takt 1.20-1.60 ...kr. 2350,-



CAP232 - 212 cm. Motor 2 takt 1.5-2.2, 4-takt, 1.80-3.00 ...kr. 2400,-



SUPER STINKER 153 cm. Motor 2 takt-1.08-1.8 4 takt 1.5-3.0kr. 2460,-



G-202 184 cm. Motor 2 takt 1.08-1.05 4 takt 1.20-18.2 ...kr. 2225,-



EXTRA 300s 204 cm. Motor 2 takt 1.5-2.2 4 takt 1.80-3.0 ...kr. 2299,-



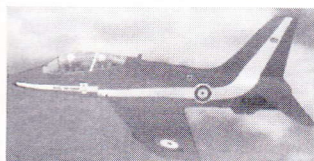
CITABRIA - 206 cm. Motor 2 takt .60-.75 4 takt .65-.91 ...kr. 1699,-

## GRAUPNER



Pilatus B 4	kr.	1285,-
Foka 4	kr.	1435,-
Experience F3J	kr.	3250,-
ASW 22 B	kr.	2175,-
Tramper	kr.	1638,-
Grob 340	kr.	2160,-
Cherry 220	kr.	1725,-
Trainer 400	kr.	1125,-
ASH 26	kr.	2199,-
Solar UHU/celler	kr.	1425,-
Sukhou	kr.	1138,-

## AEROTEK



Extra 230	kr.	1025,-
Cap 21	kr.	995,-
Tucano	kr.	1390,-
BA Hawk	kr.	1475,-
Phantom F-4	kr.	1695,-

## TOPAZ



F-16	kr.	1196,-
Ultimate Biplane	kr.	2390,-
Esprit	kr.	1399,-
Tabasco	kr.	1390,-
Ecstasy	kr.	1195,-
Trainer 40	kr.	1095,-
Catalina PBY 6A	kr.	1575,-
Soprano	kr.	1195,-

## MIDWEST

ESSENCE 2 meter svæver Kåret til årets Svæver ...kr. 430,-



## FLAIR



Fokker D VII 155 cm	kr.	925,-
Puppeteer 153 cm	kr.	799,-
SE5A 130 cm	kr.	765,-
Magnattila 153 cm	kr.	599,-
Hannibal 232 cm	kr.	1075,-
Flair CUB 185 cm	kr.	880,-
Baronette 125 cm	kr.	795,-
Fokker TRI-Plane DR1	kr.	1525,-
Super Lightning	kr.	799,-
Hooligan 137 cm	kr.	785,-

Stort udvalg i Flair tilbehør.  
Ring efter katalog!!

## RADIO-SERVO



Prism 7 x ppm	kr.	1899,-
Prism 7 x ppm	kr.	2165,-
Flash-5, 4 servo, accuer	kr.	2265,-
Focus 4	kr.	999,-

## GRAUPNER

FM 414 med 1 servo	kr.	1569,-
MC-14 med 1 servo	kr.	2240,-
MC-15 med 1 servo	kr.	2545,-
MC-16/20 med 1 servo	kr.	3465,-
MC-24 bestnr. 4829	kr.	7890,-

## FAGBLADE

RCM&E	kr.	39,-
Radiomodeller	kr.	39,-
Silent Flight	kr.	50,-
Radio Control Scale Air	kr.	50,-
Model Boats	kr.	39,-
FMT	kr.	45,-
Scale	kr.	55,-
Modellwerft	kr.	48,-

Tidligere årgange på TILBUD - RING!!!

## BISSON CUSTOMS MUFFLERS

MOKI 180 Pitts Style	kr.	499,-
ST 3000 Pitts Style	kr.	499,-

plus mange flere - RING!!!

STORT UDVALG I BYGGEMATERIALER,  
SOLARFILM, SOLARTEX, SOLARLAC M.M

## MOKI MOTORER

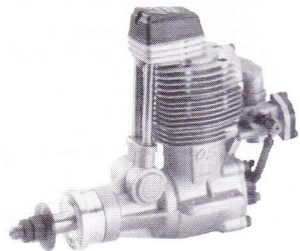
Disse fantastiske motorer findes nu på det danske marked:

M120 RC ring	kr.	1895,-
M180 RC ring	kr.	2095,-



Se omtalen andentsteds i dette nummer.  
EN BRAGENDE SUCCES!

## OS-MOTORER



OS Max FS 120 S III	kr.	3635,-
OS Max FS 52S	kr.	2130,-
OS Max FS 70S	kr.	2165,-
OS Max FS 91S	kr.	2495,-

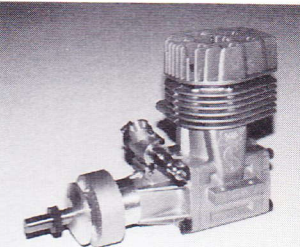
Alle med dæmper.



OS Max 40 LA	kr.	699,-
OS Max 46 LA	kr.	720,-
OS Max 32 FX	kr.	1147,-
OS Max 46 FX	kr.	1278,-
OS Max 61 FX	kr.	1749,-
OS Max 140 RX	kr.	3575,-

med krummer

## SUPER TIGRE



S61K ring/m. dæmper	kr.	925,-
S75K ring/m. dæmper	kr.	1045,-
S90K ring/m. dæmper	kr.	1155,-
S2000-25 ring	kr.	1440,-
G3250	kr.	1725,-
GS 40 ring/m. dæmper	kr.	735,-
GS 45 ABC m. dæmper	kr.	815,-

# TakeOff

v/ Lars Korup - Ulsøpilsager 1 · 2791 Dragør.  
Telefon 32 53 88 05 · Telefax 32 53 88 28  
Hverdage mellem 18.30-20.00, samt weekenden 12.00-17.00.

- ÅBENT FOR BESØG EFTER AFTALE -  
E-mail: 113062.2200@compuserve.com

Homepage: www.takeoff.dk

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. Der tages forbehold for udefra kommende prisstigninger, valutakurser samt trykfejl.

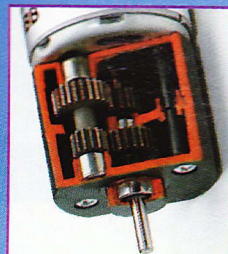


Kompakte el-motorer  
med indbygget gear til el-flyvning

# Det perfekte el-motor gear system

- ◆ Fuld ydelse fra start ◆ God ydelse ved stigning ◆ Gunstig indbygningsform
- ◆ Indvendig køling i motor ◆ Meget god pris i forhold til ydelse

## SPEED GEAR 500/600 2,8:1



Drivaksel med dobbelte kuglelejer  
Mellemaksel med dobbelte nålelejer  
Best.nr. 1716 med  
SPEED 500 RACE motor,  
7,2 Volt

Best.nr. 1717 med  
SPEED 600 BB motor,  
8,4 Volt

Best.nr. 1717.1  
for gearret alene



## SPEED GEAR 700 2,7:1 9,6 V

Drivaksel med dobbelte kuglelejer  
Mellemaksel med dobbelte nålelejer  
Best.nr. 1735 med SPEED 700 TURBO motor  
Best.nr. 1721 med SPEED 700 BB  
TURBO Neodyn motor  
Best.nr. 1721.1 for gearret alene

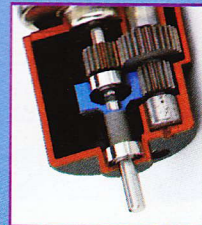


**GEAR PROP 12x10"**  
Klappropel specielt egnet til  
SPEED GEAR 2,8:1  
Best.nr. 1311-30.25



## SPEED GEAR 480 3,45:1 7,2 V

Lille højfyldende  
træk med gear  
for modeller  
som SECCO,  
Best.nr. 6501  
med SPEED  
480 motor



**CAM GEAR PROP 10x8"**  
Klappropel specielt egnet til  
SPEED GEAR 480 3,45:1  
Best.nr. 1324.25.20



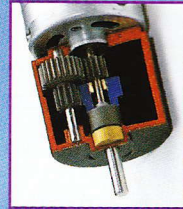
Specielt for  
SPEED GEAR 700 2,7:1  
precisions klappropeller:

**CAM FOLDING PROP 14x9,5"**  
Best.nr. 1335.36.24

**CFK FOLDING PROP 14x9,5"**  
Best.nr. 1343.36.24

## SPEED GEAR 400 4:1

Best.nr. 6500 med SPEED 400  
motor, 4,8 Volt  
Best.nr. 1718 med SPEED 400  
motor, 6,0 Volt  
Best.nr. 1719 med SPEED 400  
motor, 7,2 Volt



**CAM GEAR PROP 11x8"**  
Specielt egnet til  
SPEED GEAR 400 4:1  
Best.nr. 1324.28.20



For yderligere oplysninger se GRAUPNER'S  
hovedkatalog og nyhedskatalog.

# Graupner

GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim/Teck

Internet: <http://www.graupner.de> <http://www.graupner.com>



## LASER

Færdigmodel af en lystyacht. Leveres næsten færdig incl. motor og fartregulator. Kan blive sejlklar samme dag, du kober den. Dansk vejledning. .... 550,-



## AIRDANCER

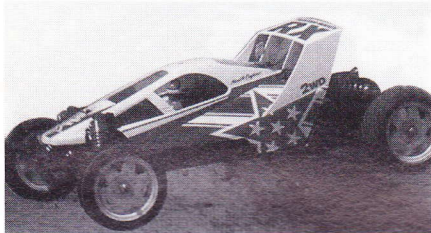
Til alle, der hurtig vil op at flyve, idet modellen kan samles på 2 timer. Færdige indfarvede dele skal kun klemmes sammen. Altså ingen lim og maling. Dansk vejledning. .... 725,-



## FIGHTER BUGGY

Vil du køre lidt stærkere og ikke bygge bilen selv? Så kan du få en rigtig radiostyret Fighter Buggy. Bilen er færdigsamlet med radio indbygget, men du skal selv dekorere den med de medfølgende klistermærker. Der kan være lidt leveringstid.

\* Kompletsæt ..... 1898,-



FIGHTER BUGGY RX fås også som byggesæt. Letbygget og velkørende begynderbil med en kraftig 540 motor, som giver gode køreegenskaber.

\* Kompletsæt ..... 1598,-

Kuglelejesæt ..... 169,-

\* Kompletsæt består af bilbyggesæt, 2-kanal fjernstyringsanlæg 30 min. lynoplader samt 7,2V genopladeligt batteri til bilen.

## CALSONIC SKYLINE GT-R 4WD

Helt nyudviklet begyndermodel med 4-hjulstræk. Bilen er opbygget om en helt lukket gearkasse, som gør det nemt at foretage opbygning og service selv for en nybegynder.



\* Kompletsæt ..... 1898,-

Kuglelejesæt Tilbud ..... 250,-

## Badger Air-Brush

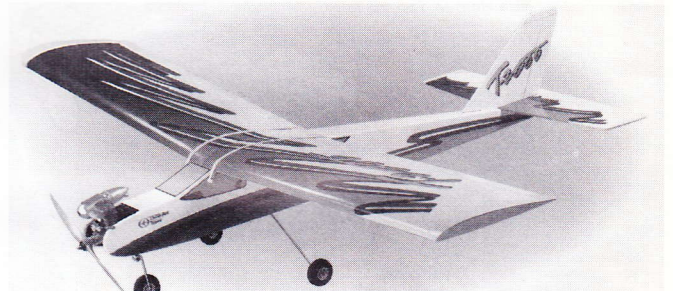


### Badger 250-1

God til grundning samt de større flader. Leveres klar til brug.

TILBUD 149,75

## MULTIPLEX



## TRAINER 2000

Spv. 1550 mm leveres med den nye lydsvage Thunder Tiger GP 42 motor . . KUN 1595,-



## BANDIT

2-WD off-road pick-up med 2,5 ccm motor med trækstart

..... 1895,-

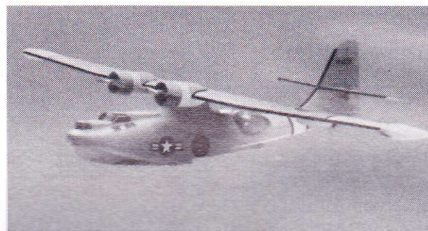


## EUROPA MC 1010

med EIN-STEIN kun

..... 1495,-

## TOPAZ TILBUD I DECEMBER ELLER SÅ LÆNGE LAGER HAVES



## CATALINA PBV 6A

Spv. 1380 mm med

..... 1295,-



## JUST 4 YOU

Spv. 1580 mm med Topaz 4.6 ccm motor

..... 1295,-

Med motor og RC-anlæg m. 3 servoer kun

..... 2395,-



## TRAINER 40

Spv. 1550 mm

..... 995,-

M. motor

..... 1495,-

M. motor og RC-anlæg og 4 servoer

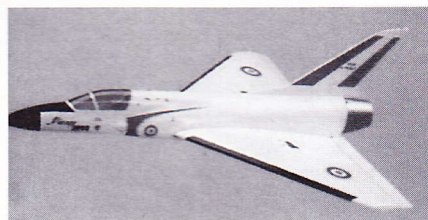
..... 2695,-



## PIPER CUB

Spv. 1720 mm

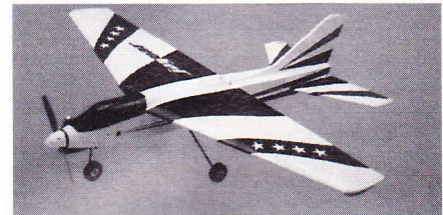
..... 1095,-



## MIRAGE 2000

Spv. 850 mm

..... 1025,-



## JAGUAR

Spv. 1230 mm

..... 975,-

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. 12-17, lø. 10-13, onsdag lukket

### Storkøbenhavn:

I. C. Communications .....	36 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 05
Ulsøvej 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	
<b>SPECIALE: BALSA, TEGNINGER</b>	

**JOSTI HOBBY** ..... 47 38 15 69  
Den største specialforretning for modelfly  
og modelhelikopter i Danmark.  
Blommevang 2, 3550 Slangerup.  
Fax: 47 33 59 51  
E-mail: hobby@josti.dk  
Internet: www.josti.dk

### 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
Søgade 26, 4100 Ringsted	
Kalundborg Modelhobby .....	53 50 30 07
Højskolevej 3, 4400 Kalundborg	
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 Gisløse	

### 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
Christianslundsvej 47, 5800 Nyborg	

### Jylland:

Auto- og Surf .....	75 28 04 55
Bork Havn, 6893 Hemmet	
Jysk Hobbycenter .....	75 91 45 40
Fælledvej 26, 7000 Fredericia	
Hobby Shoppén .....	75 83 04 94
Sønderbrogade 10, 7100 Vejle	
MID HOBBY .....	86 12 36 15
Tietgens Plads 1, 8000 Århus C	

Helikopter spec. Rotordiscen ..... 75 88 54 54  
Amlundvej 4, Linde Skov, 7321 Gadbjerg  
Fax 75 88 54 54;  
www.rotordisc.dk/E-mail rotordisc@infogrundsted.dk

Avionic .....	86 94 60 88
Frichsvej 25, 8464 Galten	
Djurs Hobby .....	86 32 66 03
Nørregade 4, 8500 Grenå	
Legeland .....	75 61 60 11
Hospitalsgade 15, 8700 Horsens	
Pitch Skala Hobby .....	86 67 64 64
Rævehøj 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	
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:

Dorthees Hobbystue .....	56 95 94 49
Midgårdsvvej 2, 3700 Rønne	

Til forhandlere af modelflyveudstyr:

På denne side kan du få en »fagtelefonbogsannonce«:

Ring på telefon 62 24 12 55  
for yderligere oplysninger

# Celebration Generation



Begge modeller er færdig-beklædt med ORACOVER!

RC-funktioner  
Højderor  
Sideror  
Krængorer  
Motorregulering



Glasfiberkrop  
forstærket med kulfiber!

RC-funktioner  
Højderor  
Krængorer  
Motorregulering

Færdig byggesæt  
Bestil nr. 424

7-10 celler

Modellen Crazy er en sammensmeltning af en varmblodig Hollender og en godmodig allroundmodel. Modellen er beregnet til 7-10 celler.

Modellen med de 7 celler egner sig til at gå videre, derfor vil varianten med de 10 celler være at anbefale for de mere øvede. Dem der anvender 7 celler vil blive begejstret for modellens rolige gideluft. Crazy fanger den mindste termik, og får modellen op i højden. Med de 10 celler viser den sin fremragende sitteevne, og også med denne konstellation bibeholder Crazy sin rolige gideluft. Modellen er fuld kunstflyvningsdygtig. Skyningen foregår ved hjælp af højde og krængoreret. Begge rofladerne i V-halen forbindes med en højderorservo. Krængorerne styres af hver sin servo.

I forholdet mellem pris og kvalitet sætter Crazy nye dimensioner. Byggesættets høje færdighedsgrad og den udsøgte kvalitet falder i øjnene. Den robuste kulfiberforstærkede hvide blanke glasfiberkrop er forberedt til vingerne. Vingen er udelet opbygget, færdigsleb og beklædt med hvid ORACOVER. Ligeledes er V-halen færdigsleb og beklædt med ORACOVER. De flerfarvede dekor's giver modellen et smart udseende uden at det er nødvendigt at lakere vingen. Og alt dette til en yderst attraktiv pris. Vingerne fastgøres med en nylonkæde til kroppen. Adgangen til RC-anlægget mv. sker gennem den aftagelige, sorte indfarvede glasfiberbælte.

Byggesættets indhold

Robust hvid kulfiberforstærket glasfiberkrop med blank overflade. Udelet vinge og haleplan færdig-beklædt med ORACOVER. Sort indfarvet glasfiber kabinehætte. Færdigmonteret inderkabler, rothorn, flerfarvet dekor, komplet smalsætsæt og tilbehør.



Glasfiberkrop

Færdig byggesæt  
Bestil nr. 420

7-8 celler

Funastic

Tekniske data  
Spændvidde: 1.485 mm  
Total længde: 740 mm  
Planareal ca.: 26 dm<sup>2</sup>  
Vingeprofil: halvsymmetrisk mod.  
Vægt uden RC-anlæg mv.: 450 gram  
Startvægt ca.: 1.250 gram

Med Funastic er det lykkeligt at konstruere en model, som giver megen glæde både til begynderen og den mere øvede. De godmodige egenskaber som modellen har, kommer især i langsom flyvning nybegynderen tilgode. Den mere øvede pilot vil derimod kunne udnytte modellens gode kunstflyvningsegenskaber.

Den robuste glasfiberkrop med hvid, blank overflade, er forberedt med udskæringer og forboringer. Nylonskrue anvendes til monteringen af vingen og haleplanen. Gevindene til nylonskrue er forberet i kroppen. Til Funastic anbefales 7-8 celler.

Vingen er i et - og livet i styropor og beklædt med abachfiner, haleplanen og sideroret er i balsa. Vinger og haleplan er allerede beklædt med ORACOVER. Udskæringerne til krængorerne - servoerne er udført i lugebåndes er kabeludskæringerne til krængorerne lavet. Adgangen til RC-anlægget sker ved hjælp af den aftagelige kabinehætte af glasfiber. Modellen er flyveklar indenfor få timer. Mange smådele til indbygning af RC-anlægget mv. er med i byggesættet.

Byggesættets indhold

Hvid robust glasfiberkrop med blank overflade, aftagelig kabinehætte af sort indfarvet glasfiber, udelet vinge i styropor beklædt med abachfiner og haleplan af balsa. Det hele er færdig-beklædt med ORACOVER, komplet smådelesæt til RC-tilbehør, flerfarvet dekor, udførlig byggeanvisning.

Byggesættets indhold



## Beslut dig for Topaz kvalitet!

- Robust glasfiberkrop til konkurrence-dygtige priser
- Færdigbyggede vinger, hvis du hellere vil flyve end bygge
- Smådele og tilbehør er indeholdt i byggesættene, så du ikke skal løbe efter de mindste smådele
- Udførlig byggevejledning der i let forklarelig oplysninger, vejleder dig skridt for skridt
- Kort byggetid på grund af det store forarbejde, der er gjort
- Har du problemer med bygningen af en model eller har spørgsmål, står vores Info-Hotline klar med råd og vejledning

05793 ARC 7381  
PEER NANNSTAD MØLLER  
MARGRETHEVEJ 2  
7700 THISTED