

Modelflyve

Nyt

89

April · 13. årgang

Kr. 29,50

• RADIOSTYRING • FRITFLYVNING • LINESTYRING • RADIOSTYRING



mc-16

Anlægget, der så langt er markedets mest avancerede og mest fremtidssikrede i sin prisklasse.

Check det hos din forhandler . . .

Graupner MC-16 COMPUTER-SYSTEM

med ROTARYSELECT-programmering*

nr. 4826, 27 MHz

nr. 4836, 35 MHz

nr. 4846, 40 MHz

Vejledende
listepriis
nu under

kr. 3.000,-

(du betaler kun for det,
som du skal bruge)

Sættet indeholder:

8-kanal sender MC-16 (til 4 servoer), udbygningsklart til 16 kanaler (til 8 servoer), sendermodul, 16-kanal modtager C16S, servo, C 507, kvartssæt samt afbryderkabel og batteriholder.



*ROTARYSELECT-programmering

betyder roterende udvælgelse — dvs. at de indprogrammerede funktioner ved tastning ruller frem (eller tilbage) i bestemt orden og vises digitalt på det nyudviklede LCD-MULTIDATA-DISPLAY, der er anbragt ved senderens antennerod.

Senderens computerhjerne indeholder alle de funktioner (se senere), som i andre fabrikater kræver et virvar af strittende kontakter, knapper, afbrydere og omskiftere. Alt, hvad der normalt er brug for, kaldes frem ved tastning.

Sættet, der i sin grundudgave indeholder alt nødvendigt, koster kun

omkring det samme som andre fabrikaters enkle standardanlæg til 4 servoer og måske et par påklistede funktioner.

Gennem sit COMPUTER-SYSTEM har MC-16 en lang række tungtvejende fordele, og det kan helt problemfrit anvendes (og programmeres) af enhver uden forkundskaber eller den højere EDB-eksamen ved hjælp af den medfølgende let forståelige programmerings- og betjeningshåndbog med enkle, klare tegninger og diagrammer.

MC-16 er NUTIDENS fjernstyringsæt til brug i FREMTIDEN.

- Indbygningsmulighed for op til 5 moduler (samme som til alle GRAUPNER modulsæt) åbner utallige yderligere anvendelsesmuligheder, hvis man ikke kan »nøjes med« alle dem, der allerede ligger i senderens programmer og som bl.a. omfatter:
- Praktiske multifunktions-softprogrammer (færdigt programmerede Multimixer-enheder) til V-haleror, Delta, Flaperon, storsvævere og helikoptere — programmer der er sammensat og afprøvet i praksis af specialister.
- Forenklet programmering ved alsidige MULTIFUNKTIONS- og MULTISOFT-MENUER (se højresiden) kombineret med det ny 2-vejs ROTARYSELECT-system (RSS) med normalROTATION ved standardprogrammer og expresROTATION (FSS).
- Strømfri langtidslagring (EEP-ROM) for max. 4 modeller kan indbygges.
- REAL-TIME-PROCESSING-system (RTP) programmering med direktevisning. Modsat hidtidig teknik bortfalder alle indstillinger og trimninger af mixer, koblingsvej og specialfunktioner.
- Dual-rate på to dreje-positioner med drejexpander mellem 5 og 125% kan programmeres.
- 2 værdier for exponentialstyring kan programmeres fra linær til 100%.

- SUB-TRIM-MEMORY-system til midterstilling af alle servoer. Nyudviklet software-trimming for tilpasning af andre fabrikater eller servoer med unormal midterstilling. Indstillingsområde $\pm 75\%$.
- SINGLE-SIDE-SERVO-THROW (adskilt drejeområde af begge slutstillinger af alle servoer). Indstillingsområde fra 0 til 160%. Derved er det muligt at programmere symmetriske og asymmetriske servoveje, f.eks. ved skævttrukne vinger.
- REVERSE-funktion kan programmeres for alle servoer.
- DIFFERENTIAL-mixer til krængror (3 lagrede værdier kan tappes).
- MODE-SELECTOR til enkel omstilling af drifts-MODE 1-4 (gas højre/venstre mv.) gennem computer-MODE-selector (alle mixer-, indstillings-, reverse- og lagerdata omstilles samtidigt automatisk).
- Modulationssystemet kan omstilles fra PPM til PCM.
- Integreret computer-alarmsystem.
- Alle proportional- og omskiftermoduler mv. fra det kendte MODUL-system kan indbygges.
- Tastterminal COMPUTER-KONCEPT. Systemet skifter automatisk funktion, hvis piloten af sikkerhedsgrunde undlader at taste.
- Ønskes endnu flere programmer i lageret, indbygges modul 4806/30 med mulighed for yderligere tre modeller.

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

Graupner | JR

er stadig foran – også når det gælder prisbillige computeranlæg.

MC-16 koster nu under kr. 3.000,- i vejledende listepris.

Fantastisk billigt i forhold til anlæggets formåen.

Har du lidt større behov – og en lidt større pengepung – så check de større GRAUPNER/JR computeranlæg MC-17 og MC-18.

ROTARYSELECT programmeringsterminal

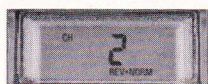
Fremkald og lagring af programmer gennem dette nyudviklede system. Med Extension-Multisoft-lagringsmodul kan opnås strømfri langtidslagring ved EEPROM for op til 4 modeller. Fremkald i begge retninger UP og DOWN.



Multisoft-menuer for de vigtigste special-mixerfunktioner



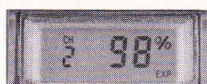
POWER ON (sender tændt). Nøjagtig digital spændingsangivelse af akku under belastning.



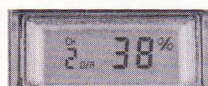
SERVO REVERSE (omdrejnings-ompoling) Drejeretning af alle servoer 1-8 kan programmeres og lagres. Visuel digital visning af drejeretningen med servonummer i display.



SUB-TRIM-MEMORY (software-trimning) Midtpunktsforskydning af alle servoer op til ±75%. For tilpasning af ældre servoer eller modellens særheder.



EXPONENTIAL (progressiv reguleringskarakteristik) To værdier fra linier til 100% programmerbar for 3 servofunktioner. Om ønsket frakobling enkeltvis med modul 4158 eller samlet med modul 4160/3.



DUAL RATE (vejindstillingsændring) Afkortet eller forlænget linier servovej. To værdier mellem 5 og 125% for 3 servoer kan programmeres. Frakobling som for EXPONENTIAL.



THROW ADJUST (ensidet servoændring) Adskilt vejindstilling for begge endestillinger på alle servoer. Vejforstørrelse eller reduktion og tilpasning til mekaniske krav (f.eks. skæv vinge). Ændringsområde fra 0 til 160%.

Multifunktions-færdigprogram-menuer til F3A, F3B, storsvævere og helikoptere



Programmering til enkle standardmodeller
Combimix + flapmix
Delta-modeller
V-halerorsmodeller

Udvælgelse og programmering ved kode-numre gennem ROTARYSELECT-systemet.

Følgende Multimix-programmer er til disposition:

Multimixmenu UNIFLY 1
Supersoftmenu til motormodeller, normale og store svævere.
Flaperon + Combimix + flapmix + differentialmix + V-mix.

Automatic-Mixer-programmer til kunstflyvning.
Multimixmenu UNIFLY 2
Supersoftmenu til F3B og storsvævere.
Flaperon + Combimix + flapmix + V-mix + Butterfly



Heli 1 og 2
Multifunktions-færdigprogrammer til helikoptere.

2-rate drossel/pitchblanding + statisk mixer for hækudligning + 3-positions-indstillingssystem for drossel/pitchkurve.
For HELI 2 endvidere: Elektronisk hvirvelskiveblender med 2 servoer (Heim-system) + Gyroskopsystem + 2 pitchkurve-finjustering + autorotation.

Senderen er forsynet med akku 3407 (9,6 V, 1,4 Ah), der prisberegnes særskilt.

Sender kan monteres med ophæng, nakkerem, senderpult, senderbeskytter, korte tommelhåndtag og kort gummianteenne.

Intet andet fabrikat kan tilbyde et anlæg i denne prisklasse, der blot tilnærmelsesvis kan sammenlignes med MC-16.

Graupner | JR

er stadig et hestehoved foran.

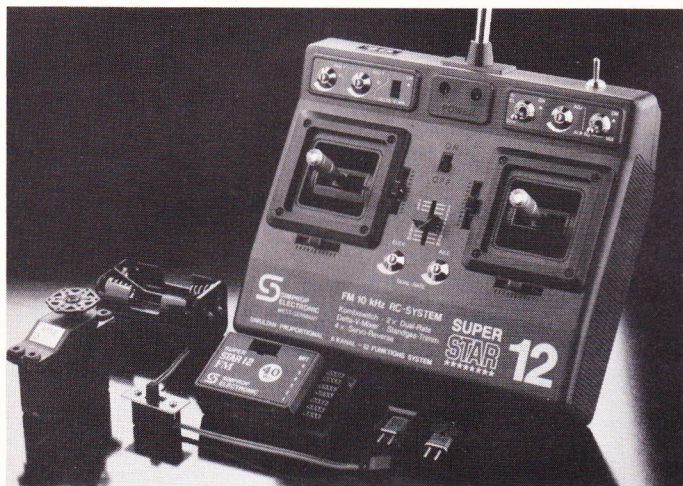
Forbehold for trykfejl

Graupner

Ib Andersen Hobby Aps, Anlægsvej 1-3, 9620 Aalestrup
Intet salg til private, men tlf. 08-64 13 33 opgiver gerne nærmeste forhandler

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

Aktuelt fra SILVER STAR MODELS



SIMPROP SUPER STAR

Du behøver ikke at være millionær for at købe dette anlæg. Det koster heller ikke en »herregård« at udbygge, for det kan det hele, når du får det.

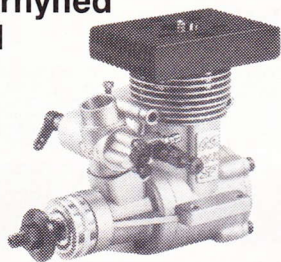
Simprop Super Star 12 er et FM 35 eller 40 MHz anlæg til 6 rormaskiner. Dual-rate (reduktion) på to funktioner, kombi-switch på sideror og balanceklapper.

Standgastrim-justering af tomgang uden påvirkning af fuldgas. Frit funktionsvalg og valg af servoretning for de fire styrepindsfunktioner. Længdejustering af styrepinde. Indbygget ladestik.

Spørg din forhandler om prisen på dette anlæg — den er billigere end du tror.

Spørg også om **Star 8** — landets billigste FM anlæg til fire rormaskiner.

OS motornyhed 61SFN-H



OS 61 SFN er en helt ny 10 cm³ motor med kort slaglængde. Ydelse 1,8 HK ved 17.000 omdr/m.



EAGLE 25 næsten færdig model fra Chuan Power. Se annoncen i MFN 1/89. Kan samles på et par timer. Færdig beklædt. Næsten billigere end byggesæt, lim og beklædning kr. 924,00

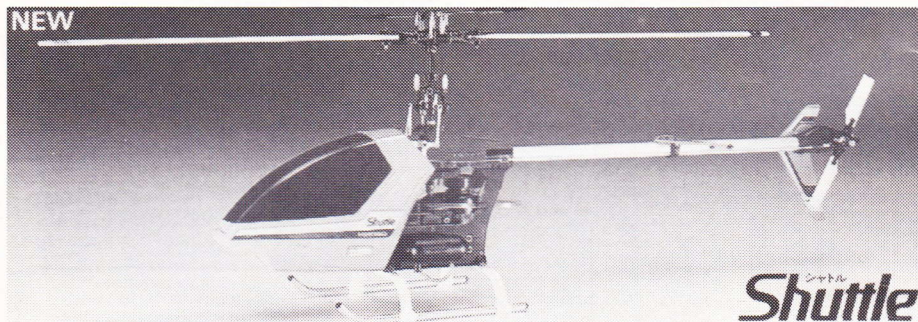


TWIN ACE. Efter mange opfordringer importerer vi nu denne flotte tomotorede. Spændvidde 156 cm. Vægt ca. 2.700 gram. Beregnet til to 25-30 motorer. Et meget flot byggesæt i Quick Built serien kr. 1.570,00

KATALOGER

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

– hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importøren



SHUTTLE – Denne populære helikopter leveres nu i ny og bedre udgave. Færdigbygget incl. OS 28F-H motor. Med nyt kunstflavningsdygtigt rotorhoved. Rotordiameter 1.100 mm. Længde 1.320 mm. Vægt ca. 2.300 gram.

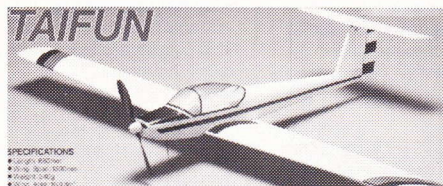
SHUTTLE med OS 28F-H motor kr. 3.995,00
SHUTTLE XX de luxe med OS 32F-H motor kr. 4.795,00

Fra maj 1989 kan vi levere Shuttle med den nye OS 32 FHX motor med startsystem. Eller helt uden motor.

PRO-TECH EL-MODELLER. Disse næsten færdigmodeller er forsynet med gearret el-motor og fældbar propel. Kan flyves med 2 kanaler med fartregulator eller cut-out. Strømforsyning 7,2 V 600 mA. Kan samles på få timer. Kan flyves overalt.



UGLY JOE, er en rap model. 81 cm spændvidde. Vægt ca. 480 gram kr. 1.495,00



TAIFUN, en flot motorsvæver. 120 cm spændvidde. Vægt ca. 540 gram kr. 1.495,00

EZ FÆRDIGMODELLER



MERMAID, en flot næsten færdig flyvebåd. Spændvidde 160 cm. For 6-7 cm³ 2 takt eller 10-15 cm³ 4 takt. Kan samles på få timer kr. 3.750,00



SPORTSMAN 25H. En af de mest velegnede begyndermodeller. En EZ kvalitetsmodel fra Pilot. Spændvidde 135 cm. Til 4-6 cm³ 2 takt motor. Minimum 4 kanal RC anlæg. Kan samles på få timer kr. 1.495,00

Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro
Telefon 08 52 02 55

Anviser gerne nærmeste forhandler

GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

– og spændende nyheder fra Nürnberg . . .

FUTABA I TETEN MED NYE IMPULSER

Futaba har for de fleste altid stået for gedigent og kvalitetspræget RC udstyr.

Der har imidlertid i nogen tid været langt imellem egentlig fornyelse og ny-udviklinger.

Det tør siges, at det nu er historie.

En komplet revidering af såvel design som teknik har atter bragt Futaba helt i spids til glæde for såvel førstegangspiloten som for eksperten (og hobbyforhandleren).
Hvorfor så den begejstring?

Jo, flere markante ændringer og forbedringer er indført, såsom . . .

- Komplet nyt design med udbygningmuligheder efter Europæisk mønster.
- Omskiftning mellem PMC og PPM på flere udgaver.
- Dobbelt super modtagere (FFC og FC 28).
- Computeranlæg med store LCD skærme for optimal overskuelighed.
- Korte og lange styrepinde i sættene.
- Servo program i nyeste teknologi (SMD teknik, klokkeankermotor etc.).
- og endelig et komplet hovedkatalog med alle produkter.



ATTACK 4	
FM35 4/5/3	kr. 1.500,-
F-16	
FM35 4/8/3	kr. 2.400,-
FC-18	
PCM/PPM35 4/8/3	kr. 3.700,-
FF7	
PCM35 7/9/4 NiCd	kr. 4.500,-
FC28A	
PCM35 9/9/2 NiCd DS	kr. 9.000,-
1024A	
PCM35 9/9/4 NiCd	kr. 9.000,-

Ca. priser pr. 1.4.89.

Eks. 4/5/3 betyder . . .

- 4 kanals sender (kan evt. udbygges)
- 5 kanals modtager
- 3 servoer

SUPERPRISER

Futaba 4NLG
Graupner MC 16
Robbe CM Rex, nyeste model!
Ring og få et knaldtilbud . . .

SULLIVAN KABLER

SUL 503, rød/gul	91 cm	Pr. par kr. 30,-
SUL 504, rød/gul	122 cm	Pr. par kr. 35,-
SUL 505, blå/gul	91 cm	Pr. par kr. 35,-
SUL 506, blå/gul	122 cm	Pr. par kr. 40,-

NÜRNBERGER NYHEDER:

Rödel Romeo, elegant kunstflyver for 60 motor. Midtvinget med delbare vinger. Spv. 1600 mm. Glaskrop og skumvinger

kr. 1.180,-

Rödel Bücker Jungmeister, spv. 2000 mm, træbyggesæt, med stjernemotorcowlet i glasfiber. Imponerende model

kr. 2.880,-

WIK modeller havde blandt meget andet et par interessante nyheder, nemlig . . .

3m Speed Astiren kan nu fås med skumvinger.

Komplet sæt

kr. 1.595,-

Charly kan nu leveres med glaskrop og skumvinger. Det er ikke aprilsnar

kr. 1.395,-

Rekvirer WIK store nye

katalog, pris

kr. 35,-

kr. 35,-

GRAUPNER NYHEDER

EPS 2000

2m elektro-svæver

kr. 980,-

Race Cat, smart elektro-racer

i glas og skum, spv. 1000 mm

kr. 650,-

Taxi Cup, elegant begynder/træner. Spv. 1600

mm. I moderne færdigudførelse, klar til at blive be-

klædt (med Oracover)

kr. 1.295,-

JAPANPAPIR

12 g hvid og rød

Pr. ark kr. 4,-

21 g hvid, gul og rød

Pr. ark kr. 5,-

FRA MFA I ENGLAND

Yamamoto m/opbygget krop

og skumvinger, krængerorsudgave.

Englands no. 1 træner

kr. 525,-

New Yamamoto, glas og skum.

På kort tid en populær træner

kr. 680,-

Chevron 2, frisk kunstfly i glas og skum.

Spv. 1550 mm, for 60 motor

kr. 795,-

High Sierra, 2 m svæver i glas og skum,

for 2 kanaler

kr. 595,-

MFA Sport 500 helikopter kommer nu også i collec-

tive pitch udgave!

Generalagenturer:

R&G Glas og Epoxy

DIGICONT PCM

PRACTICAL SCALE

F. KAVAN

CAMBRIA

WIK MODELLE

AVIONIC har åbent hverdage kl. 09.00-17.00

Postforsendelser med vedlagt girokort for din regning og risiko

Betalingsbetingelser: 8 dage netto

Med forbehold for trykfejl samt større kursjusteringer

■ AVIONIC ■ • Violvej 5 • DK-8240 Risskov • Tlf. 06 17 56 44*

Virring R/C Modelimport tilbyder . . .

JR. PROPO

RADIOANLÆG

Japansk kvalitet og design når det er bedst!



APEX COMPUTER:

8 ch. fuldt udbygget sender med en mængde funktioner, som er umuligt at beskrive her.

Sættet indeholder: Sender, 3 stk. servoer - 4 kgs. med kuglelejer, PMC-modtager, akku i TX og RX, og selvfølgelig en lader, så der er strøm på.

Pris ca. 7.500 kroner

Fås også som 7 ch. FM uden computer, men med mange funktioner indbygget i senderen.

Sættet indeholder: Sender, modtager, 3 servoer, lader, akku i TX og RX.

Pris ca. 4.600 kroner



MAX COMPUTER:

6 ch. fuldt udbygget sender med mange muligheder. Der kan nævnes: elektronisk trim, flap + højderorsmixing plus en extra mixmulighed, servo travel adjust plus meget mere.

Sættet indeholder: Sender, 3 servoer, PMC-modtager, akkuboxe.

Pris ca. 3.600 kroner

Fås også i 5 ch. FM med reduktion på højde- og krængeror.

Indeholder: Sender, modtager, 3 servoer.

Pris ca. 1.900 kroner

4 ch. med 3 servoer.

Pris ca. 1.625 kroner

Desuden kommer der et superanlæg for den krævende og konkurrenceflyvende pilot. PCM 10 hedder det, og det er med skærmtterminal og en masse udstyr og bare FLOT!
Pris ca. 10.500 kroner

Når du nu har en radio, skal de også have et fly at styre. Det kan vi hjælpe dig med at vælge, alt efter om du er begynder med minimum byggeerfaring, eller du er en speedpilot med fart og hidsige manøvrer som hverdagskost.

Vi importerer og forhandler færdigfly fra LION MODELS.

- derfra kan nævnes:

CHRISTEN EAGLE

Spv. 125 cm, 4 takt 20 ccm motor kr. 2.095,-

BUD LIGHT LASER

Spv. 141 cm, 4 takt 10 ccm motor kr. 1.350,-

DIABOLO

Spv. og motor som Laser kr. 1.350,-

PIPER CHEROKEE

Spv. 140 cm, 4 takt 10 ccm motor kr. 1.350,-

P-51 D MUSTANG

Spv. 146 cm, 4 takt 10 ccm motor kr. 1.695,-

FW 190

Spv. 146 cm, 4 takt 10 ccm motor kr. 1.695,-

APACHE 20 S

Spv. 128 cm, 2 takt 4 - 5,8 ccm motor
- god begyndermodel, nem at samle kr. 775,-

Vi har selvfølgelig egen reparatør, hvis der, mod forventning, skulle blive problemer med dit nye superanlæg fra JR.

En del tilbehør haves på lager. Hjulkasser, hjul, tanke, servotape, krængerorsbeslag, indbygningskabler og stik til glødestrøm, og meget andet.

Det skal lige nævnes, at vi i denne måned har tilbud på gløderørsklemmen, der bare sidder fast.

Normalprisen her i huset er 48 kroner ...

TILBUDSPRIS kr. 38,-

VIRRING R/C MODELIMPORT

Skoletofte 18, Virring, 8660 Skanderborg

ÅBNINGSTIDER:

Tirsdag - Onsdag - Torsdag - Fredag kl. 14 - 17.30
Lørdag kl. 8.30 - 12. Mandag lukket.

TELEFON 06 92 73 81

Udenfor åbningstiden er der telefonsvarer, med mulighed for at give en besked, så jeg kan ringe tilbage.



Modelflyve Nyt 2/89

REDAKTION:

Ansvarshavende redaktør:
B. Aalbæk-Nielsen, Kastanievej 4,
5884 Gudme.
Tlf. 09 25 20 00

Radiostyring:
Lars Pilegaard, Teglmærken 65,
8800 Viborg
Tlf. 06 61 59 51 (aften)
Arild Larsen, Rugmarken 80,
8520 Lystrup
Tlf. 06 22 63 19 (RC-unionen)

Linestyring:
Luis Petersen, Østergårds Allé 28,
2500 Valby
Tlf. 01 30 05 51

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

Medarbejdere ved dette nummer:

Benny S. Nielsen, Bent Lund, Holger
Deleuran, Ejner Hjort, Claus Oxholm
Smidt, Jens B. Kristensen, Hans
Rabenshøj, Kim Frandsen, Stig
Hansen, Chr. Manly, Bjørn Jørvad,
Hans Henrik Aaby, Philip Emborg.

Redaktion:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Kastanievej 4,
5884 Gudme
Tlf. 09 25 20 00

Ekspedition:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Nørrevænget 3,
5762 Vester Skerninge
Postgiro nr. 7 16 10 77
Tlf. 09 25 19 29
(kun automatisk telefonsvarer,
der tager imod bestillinger m.v.).

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund
v. Erik Jepsen (formand)
Hestkøb Vænge 81, 3460 Birkerød

Abonnement og løssalg:

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

Udgivelsesterminer:

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

Oplag: 4.700 eksemplarer

Produktion:

a-offset, Holstebro

Materiale til Modelflyve Nyt:

Indlæg og artikler til Modelflyve Nyt
sendes enten til den pågældende
fagredaktør (se adresse herover) eller
til bladets redaktion. Materiale til
unionsmeddelelse skal være os i
hænde til den relevante unions
sekretariat.

Oplysninger og meninger

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

Redaktionen sluttet d. 26/2 1988

Dead-line for nr. 3/89 d. 25/4 1989
Nr. 3/89 udkommer 10. juni 1989

Forsiden:

Original og model og manden
imellem. Her en P-51A Mustang og
Carsten Arndal fra Odense Modelflyve
Klub.

(Foto: Aa-N)

Løsning på nytårs quizen side 9

Hobby udstillingen i Vejle side 10

RC Pilot mødet d. 5. marts side 10

KZ VII som populærmodel side 12

I tekst, billeder og tegning giver Bent Lund tips til bygning af KZ VII som populærmodel, hvor vægten er lagt mere på flyveevnen end på skalarigtigheden – men der er nu heller ikke gået meget på kompromis, hvad det angår.

Om at fotografere til skaladokumentation side 14

Dokumentationen er vigtig, når det gælder skala-fly, så det er ikke liget meget, hvordan man går i gang med fotoopgaven i den forbindelse, og Holger Deleuran giver en række gode råd.

Indendørsmodeller side 16

Ét gram (+ gummimotoren) er vægten på de bedste modeller til indendørs flyvning. Vi bringer tegninger på fire af disse bedste.

Interessen for kunstflyvningen skal og kan øges side 19

Styringsgruppemedlem og kunstflyvningsdommer Ejner Hjort lægger op til diskussion.

Kyosho »Concept 30« helikopter side 20

Claus Oxholm Smidt præsenterer en god, enkel og økonomisk overkommelig helikoptertype, der er ny i Danmark.



Propeludløser til F1B modeller side 22

Nu kan man starte sin gummimotor-model med bare én hånd. Jens B. Kristensen viser med en serie tegninger, hvordan det er muligt, og han præsenterer desuden sin nye, kulfiberforstærkede Wakefield.

Profil til Wakefields side 24

De originale koordinater til Alexander Andrujukovs Wakefieldsprofil.

Streamlines side 26

Fra en teamrace-pilots skitsebog.

Kender du prototypen side 26

Bent Lund fortæller om, hvad en TV-antenne også kan bruges til.

Begynd flyvning med linestyrede modeller side 27

I den første af en serie artikler om linestyring fortæller Hans Rabenshøj om, hvordan du let og forholdsvis sikkert kan komme i gang.

Vario tuningsdele side 31

Man kan mindske problemerne omkring slør i styringssystemet på en helikopter.

Et rigtigt eventyr side 32

Eller historien om, hvordan en Bell P-39 AIRCOBRA voksede op i en sydamerikansk urskov og nåede helt til tops som vinder af DM i Danskala.

Twin-Charter side 34

Hvem siger, at 2-motoret flyvning skal være dyrt og indviklet?

Læser-til-læser-tips side 35

Stig Hansen fortæller om, hvordan han har lavet sin egen senderpult, og Chr. Manly giver anvisning på, hvordan man kan lave hængsler på en anden måde.

Læserbreve side 36

Produktionformation side 37

Gasloddepen – Greven cyano limsystem – Gummiklodser til motorer – Alsidig kontaktholder – Nye NI-CA batterier – Slagfaste hjulkåber.

Brændstoffest side 39

Orientering fra unionerne

RC-Unionen side 40

Fritflyvnings Unionen side 47

Linestyrings Unionen side 47

Stævnekalenderne

RC-Unionen side 41

Fritflyvnings Unionen side 47

Linestyrings-Unionen side 47

Hvad er »pylon-race«? side 50

Dette spørgsmål stiller Allan Korup, og Philip Emborg svarer.

Opslagstavlen side 51

Materiale til Modelflyve Nyt nr. 3/89 skal være os i hænde senest den 25. april.



Nye åbningstider i Sekretariatet

Da flyvesæsonen nu står for døren, og det er længe lyst om aftenen, vil vi i RC-unionens Sekretariat nedtrappe vores telefoni – foreløbig fra den 10. april og til og med den 24. september 89. Åbningstiden bliver fra kl. 9.00 om morgenen til kl. 17.00, og lukket lørdag og søndag.

Karen

Sportslicenser

Fra Kongelig Dansk Aeroklub har vi modtaget en meddelelse om, at fra 3. april 1989 er det de respektive unioner, som skal udstede og forny sportslicenser.

Det betyder, at de af RC-unionens medlemmer, som skal have en ny eller have fornyet sin sportslicens, skal indsende denne til sekretariatet.

Hvis det drejer sig om en ny, skal der tillige medsendes et vellignende foto (større end et frimærke), cpr. nr. samt fødested.

KL

Uofficiel DM rekord?

En motorstøj på kun 77 dBA målt på 1 meters afstand lyder helt utroligt, men var ikke desto mindre, hvad vindere præsterede ved Viborg Silent 1989.

Det var andet år i træk, at model/pilot sikrede sig byrådets pokal (læs Modelflyve Nyt 1/88), men brændstoffet var denne gang skiftet ud til 75-20-5, mens en 12 x 6 Master Airscrew Antik propel erstattede den tidligere MK 10½ x 6 glasfiber.

Det gav foruden de 77 dBA kun 5.800 maks. omdrejninger på modellens veltjente Webra Speed 3,5 cm, men det var altså nok til at gennemføre Junior Stunt programmet uden vaklen.

»Byg let = Støj lidt«, som vi skrev det i nr. 5/87, gælder altså stadig.

lpi

Ny på Videomarkedet

Det engelske ARGUS forlag, og dermed også forlagets danske repræsentanter, har nu ud over modelflyveblade, – bøger og tegninger også fået videofilm som standardvare.

Foreløbig markedsføres 17 forskellige film alle på knap en times varighed, og emnerne strækker lige fra, hvordan man lærer at sprøjtemale eller flyve RC helikopter og til stævne-reportager fra f.eks. sidste års VM i skala og det store ducted fan stævne i Abingdon. Der er med andre ord videofilm både til hjemmebiografen og til klubaftener.

lpi

RC-unionen har 20 års jubilæum

Det hele startede store bededag fredag den 3. maj 1969 på Vandel Flyveplads.

• Denne dag afholdt man Danmarks mesterskab i modelflyvning. RC-flyvningen var også repræsenteret. Men den ansvarlige for arrangementet, en flink fyr, som tilfældigt var udvalgt af KDA, havde ikke ret meget forstand på RC-flyvning.

Manden fra KDA havde derfor ikke tænkt over det, da han placerede RC-flyverne i det ene hjørne af området. Da vejret ovenikøbet var dårligt – med regn og blæst – blev man ret irriteret på det hele. Dette var nok det, der fik bægert til at flyde over, da man i flere år ikke havde været tilfreds med den

måde, Modelflyverrådet behandlede RC-flyvningen på.

Man besluttede derfor at pakke sammen og mødes oppe på Vandel Kro.

Til dette møde var der ca. 30 personer, og man besluttede at stifte en særlig organisation udelukkende for radiostyring. Det er den union, vi i dag kender under navnet »RC-unionen«.

De 30 personer indbetalte hver kr. 10,- til porto og frimærker mv., så havde man en lille startkapital.

Arbejdsgruppen, der blev nedsat på mødet, skulle udarbejde love mv., således at unionen for alvor kunne træde i funktion ved udgangen af 1969.

AL

Længe savnet ordbog

For første gang i historien er der kommet en regulær ordbog på dansk over flytekniske betegnelser og udtryk. Værket er begået af Carsten Mørup, Frederikshavn, som har en fortid både som faglig sprog lærer og i flyveverdenen – såvel den rigtige og med modeller.

Værket, som er udført med kopiteknik i A4 format, er på 31 sider og opdelt i 3 sektioner.

I første sektion vises alle flytyper og -dele på plancher, og ved hjælp af numre kan du så finde ind til det rigtige navn på tingene på både dansk, tysk og engelsk, og på to af plancherne vises et modelfly, så der også er hjælp at hente, når der skal bygges efter udenlandsk tegning og byggeanvisning.

Værkets to andre sektioner består af en alfabetisk oversigt fra engelsk til dansk og fra tysk til dansk.

Som mangeårige læser af både udenlandske modelflyveblade og flyhistoriske tidsskrifter og bøger ved jeg at bitter erfaring, at langt de fleste ord ikke kan findes i almindelige ordbøger; men med nærværende »Billed-ordbog over fly og flyteknik« vil det ikke længere være noget problem.

Carsten Mørup vil iøvrigt gerne have kritik af sit værk, så det løbende kan holdes ajour også med de for ham ukendte modelflyverudtryk.

Lars Pilegaard

Bogkatalog

Nyboders boghandel har udsendt sit katalog nr. 882 med titlen FLY & FLYVNING med omtale af ikke færre end 454 bøger og tidsskrifter.

Emnerne strækker lige fra typebeskrivelser til erindringer, hvoriblandt en bogtitel som »Kun ugler og fjolser flyver om natten« skrevet af en bomberpilot efter 5 års krigsdeltagelse, kun er en blandt mange, som kan interessere de historisk interesserede skalafolk.

lpi

»Air Mail«

Fra Haslev Modelflyveklub har vi fået tilsendt deres udmærkede klubbblad »Air Mail«.

Klubbbladet blev startet i 1988 og blev udsendt 3 gange dette år.

Men dette blad lider under det samme som alle andre blade: de mangler skribenter. Det er altid »Tordenskjolds soldater«, der skal lave arbejdet.

Der er pt. 42 medlemmer i klubben, og man skal for at kunne optages i klubben være medlem af RC-unionen.

Jeg vil tillade mig at citere et par linier fra bladets »leder«:

Nye medlemmer, som er begyndere indenfor modelflyvning, har behov for megen støtte fra klubben.

Det stiller krav til klubben om skolingsprogrammer og planlægning, så medlemmerne får en god indføring og dermed kan udføre flyvningen på en betryggende måde for omgivelserne, og sidst men ikke minst hurtigt opnår en grad af tryghed ved egen kunnen, så man opnår optimal glæde ved hobbyen.«

Veteranflystævne i Stauning 1989

I dagene fra den 8. til den 11. juni afholdes det INTERNATIONALE KZ RALLY, og i år er det 20 års jubilæum.

Det er for dem, der også interesserer sig for rigtige veteranfly. Flyene kommer fra det meste af Europa.

Tag til Stauning; det er en oplevelse.

AL

Otterup Ungdomsskole

Arne Jensen, Odense Modelflyveklub, fortæller, at man nu har afsluttet byggesæsonen på modelflyveområdet i Otterup Ungdomsskole.

Ud af en flok drenge på 28 fuldførte 25. Det var et flot resultat, men det ligger jo nok bl.a. i, at man har en lærer, der går ind for sagen. Arne Jensen og hans kone Yrsa var også dem, der havde 12 drenge med på sommerlejr i Veerst sidste sommer.

I løbet af vinteren har man bygget 3 stk. af RC-unionens Katana og 12 stk. Kate, som er en miniudgave af Katanaen, men Arne har lovet, at vi i nr. 4 vil få noget mere at vide om dette projekt, da det er billigere i byggematerialer og derfor egnet til et ungdomsskoleprojekt.

På selve afslutningsdagen får drengene en teoretisk opgave, som består af 20 spørgsmål. Her er et par eksempler:

15) En model har styring på sideror, højderor og motordrossel. Vil siderorsfunktionen normalt sidde i

højre pind på senderen?

venstre pind på senderen?

16) Du står bag ved en model og giver højre sideror. Hvilken vej vil bagkanten af sideroret da bevæge sig?

Mod højre?

Mod venstre?

lpi

Hot News

Fra det amerikanske Midwest forlyder det, at HOTS 20 i dette forår vil blive markedsført med delbar aftagelig vinge.

Tværgående samarbejde

Interessen for skalaflyvning stiger støt, mens færre og færre dyrker kunstflyvning på konkurrenceplan.

Med et tilbageblik på det nyligt afholdte EM i kunstflyvning for rigtige fly i Roskilde var det måske en idé for skala- og kunstflyvningsarrangører at lave kombinerede konkurrencer, hvor der flyves ikke blot med skalamodeller af de rigtige specialfly, men også efter et skalarigtigt flyveprogram.

For piloterne vil det være ikke så lidt af en udfordring, da der i modelsammenhæng vil blive tale om særdeles langsom flyvning med deraf nedsat støj til glæde for omgivelserne ved både træning og konkurrencer.

lpi

Ny foto konkurrence 1989

Sidste års fotokonkurrence vakte megen interesse, men gav grundet høje tekniske krav kun få billeder.

I år glemmer vi alt om at bruge billederne til kæmpeforstørrelse, så kravet for at deltage er kun, at du indsender max. 1 billede i enten sort/hvid eller farve (papirbilleder) i format mindst »super 10« (10 x 15 cm). Disse billeder, altså »super 10«, laves altid på spejlblankt papir, som giver rimeligt gode resultater i bogtryk.

Og så lige en opfordring fra »forside-redaktøren«: Prøv en gang imellem at dreje kameraet 90 grader. Dels kan de »højkantbilleder«, der kommer ud af det, også være gode og spændende, og dels kunne der måske blive alle tiders forsidebillede. Og vi vil jo alle gerne have et pænt blad – også udvendigt!

Der betales ikke honorar for eventuelt offentliggjorte fotos, og et farvefoto kan ikke påregnes at blive trykt i farver.

Indsendte billeder vil ikke blive returneret, med mindre der er frankeret returkuvert vedlagt.

Billederne skal sendes til:

R/C-unionen, Rugmarken 80, 8520 Lystrup.

Hvem kan deltage? Alle på nær RC-redaktionen. Såfremt konkurrencen vinder rimelig tilslutning, vil vi til hvert nummer resten af 1989 udvælge en vinder, og til slut vil vi ved udgangen af året kåre årets vinder.

Billederne skal blot vise noget om modelflyvning på den ene eller anden måde; altså foruden R/C flyvning kan der også være, fritflyvning og linesty- ring.

Fristerne for indsendelse er de samme gældende deadline for numrene 3-4-5 og 6. juni/august/okt. og dec.

Præmierne er ikke store; men hvis vi får den tilslutning, vi forventer, håber vi, en del af billederne kan offentliggøres, i hvert fald vinderne, og der vil eventuelt blive udlodtet trøstpræmier.

Nürnbergsmessen

Fra Nürnbergsmessen 1989 har vi fra vor udsendte medarbejder Anders Breiner Henriksen modtaget en oversigt over nogle af nyhederne.

P.gr.a. den sene modtagelse og manglende plads i dette nummer af bladet ser vi os desværre nødsaget til at skubbe artiklen til nr. 3.

Piper igen

Den gamle Piper Cup J3 synes at have fået en modelmæssig renaissance, og flere og flere bygger nu letvægtsmodeller med forholdsvis små firtaktsmotorer for i modelstørrelse at genskabe det rigtige lyd- og flyvebillede.

Særligt synes de større modeller at være populære, og hører du til dem, der ikke kan få det stort nok, sælger Börjessons Modellflyg i Sverige materialesæt til en J3 i skala 1:2.

Prøvemodellen vejer udstyret med en 98 ccm Sachs totaktsmotor 20 kg og har en planbelastning på kun 50 gram pr. kvdm.

lpi

Vidste du

– at »Cup« ikke er en mystisk forkortelse opfundet af Piper, men på amerikansk er en fællesbetegnelse for bjørneunger.

lpi

Stofefterlysning

Afsløringen af vore to-motorede planer i nummer 1/89 har givet noget nær telefonstorm og har samtidig afsløret, at der er stort behov for viden omkring flermotorede RC fly.

Har du erfaringer, så frem med fotografier og skrivemaskine, og glæd dine medlæsere med dine erfaringer, hvad enten de nu fylder flere sider eller blot nogle få linier.

lpi

RC Unionens

Nytårs Quiz

Her bringer vi så løsningen på nytårs quizen i Modelflyve Nyt nr. 1/89.

Vi håber, at den fik sat dit modelflyver-sind lidt i bevægelse. Måske har du nået at indgå et par væddemål vedr. spørgsmålene med nogle af de andre klubmedlemmer, eller du har måske endda nået at få sendt dine svar ind til sekretariatet.

Under alle omstændigheder håber vi, at du har haft fornøjelse af quizen. det var helt klart ikke nogen let opgave, men meningen var nok også, at du skulle have fat i vennerne i din klub, således at I måske sammen kunne få løst opgaverne.

Vi har også haft fat i nostalgien med alt, hvad det indebærer, men vi håber, at du undervejs er stødt på nogle ting, der har vakt din nysgerrighed, og at du har fået lært lidt af vores quiz.

Her er så de rigtige svar:

1B, 2C, 3A, 4A, 5B, 6A, 7B, 8D, 9B, 10D, 11A, 12B, 13A, 14C, 15B, 16D, 17A, 18B, 19D, 20C, 21D, 22A, 23C, 24A, 25A.

RC Unionen ønsker hermed vinderen af nytårs quizen,

Frede Vinther,

til lykke, og vi skynder os at sende et gavekort til Frede.

Alle, der har indsendt svar, modtager en trøstpræmie i form af RC Unionens transfer mærke.

En del af svarene kunne nok fortjene at blive uddybet. P.gr.a. en overvældende stofmængde til dette nummer, må vi imidlertid afstå fra at gøre det her, men vi håber, at vi får plads til at vende tilbage til det i næste nummer.

And (erledes) Motorsvæver

Mangler du en 2 meter motorsvæver trukket af en kun 1,5 ccm motor har det franske MRA modelflyveblad tegningen til en model kaldet Canardel, hvor det rektangulære hovedplan sidder bagest uden ror, mens højderoret er anbragt på canarden. Finnen med sideror er anbragt bag hovedplanet, og der er derfor ikke tale om en almindelig andemodell.

Af hensyn til motorens holdbarhed er den anbragt på en opsats foran hovedplanet med trækkende propel, så motorer uden kuglelejer ikke ødelægges. Starten sker enten ved kast eller fra en på tegningen vist startvogn.

MRA forventer snarest at få en tegningsforhandler i Danmark.

lpi

Som model så forbillede

Det forlyder, at norske Thore Paulsen er kommet slemt til skade efter styrt med sin Monnett Moni.

Under flyvningen sprang kabinedækslet, som udgør en del af opdriftsarealet, af, og med den deraf følgende forskydning af løftkraften var det ikke længere muligt at holde flyet oppe, og så hjalp det lidet, at den amerikanske leverandør blot en uge senere advarede mod flyvning med den leverede kabinelås.

At noget sådant ville ske, kunne man få et forvarsel om i Modelflyve Nyt nr. 6/87, hvor vi blandt andet fortalte om, at kabinehængsler/lås blev sprængt under skala 1:3 modellens jomfruflyvning med et lignende resultat.

lpi

MFNs regler vedr. firmaomtale

På givne foranledning skal vi her orientere om, hvad der er reglerne for, i hvilke sammenhænge firmanavne på producenter, importører og forhandlere af materiel til modelflyvning vil kunne nævnes i redaktionelle sammenhænge i Modelflyve Nyt.

Det skal understreges, at disse regler ikke af nogen må opfattes som en hindring for, at man kan tage initiativ til at få nye, gode og spændende produkter omtalt i MFN. Vi skal blot opfordre til, at man altid først tager kontakt til redaktionen (og det vil normalt sige ens egen unions grenredaktør), så der i overensstemmelse med reglerne herunder kan træffes aftale om den konkrete omtale.

Og vi skal bede producenterne, importørerne og forhandlerne om at have forståelse for, at MFN ikke kan stå inde for nogen aftale, der måtte være truffet udenom redaktionen.

1.

Alle aftaler om test af produkter og om omtaler under rubrikken »Produktinformation« træffes direkte mellem den pågældende producent eller importør og Modelflyve Nyts redaktion ved en af grenredaktørerne.

2.

Grenredaktøren kan overdrage en test-opgave eller udarbejdelse af en produktinformation til en anden, men i så tilfælde skal producenten/importøren fra redaktionen have meddelelse om, hvem opgaven er

overdraget til, og denne kan alene træffe aftale om, hvordan testen/besigtigelsen af varen skal finde sted, men ikke om, hvordan og hvornår artiklen bringes i Modelflyve Nyt.

3.

Når teksten er gennemført, eller produktinformationen er udarbejdet, underrettes producenten/importøren ved kopi af den færdige artikel, og han orienteres om forventet tryktidspunkt.

4.

I artikler udarbejdet på grundlag af det i pkt. 1, 2 og 3 anførte vil producentens/importørens firmanavn kunne nævnes.

Såfremt flere firmaer importerer det samme produkt, nævnes dog kun den importør, der har stillet produktet til rådighed for Modelflyve Nyt.

5.

I andre særlige tilfælde vil et firmanavn kunne nævnes i en artikel i forbindelse med et givet produkt efter aftale med ansvarshavende redaktør.

Denne bestemmelse udelukker ikke, at firmanavne kan nævnes i helt generelle sammenhænge og f.eks. i forbindelse med sammenligninger af forskellige produkter.

6.

I forbindelse med foramtaler og referater af modelflyvearrangementer kan nævnes firmaer, der optræder som sponsorer i forbindelse med arrangementet.

Godt 2.000 besøgende til

Hobby udstilling i Vejle

Det var et fint resultat, at så mange mennesker havde fundet til Vejles meget store og flotte Idrættens Hus.

Udstillingen fandt sted, som det var annonceret i Modelflyve Nyt og den lokale presse, lørdag og søndag den 28. og 29. jan. 1989.

Tre af de største af RC-klubberne fra trekantområdet stod bagved, nemlig: Falcon, Østjysk Modelflyveklub og Vejle Modelflyveklub (før Tårnfalkene), og desuden linestyringsklubben Trekanten samt folk fra modelbådene og RC-cars og elektriske tog samt de rigtige svæveflyvere fra Vejle Svæveflyveklub.

Desuden var der forskellige hobbyforhandlere repræsenteret samt Avionic fra Risskov. Leif O. Mortensen fra Aalborg havde sendt afbud på grund af sygdom, og som rosinen i pølseenden var RC-unionen repræsenteret med en stand, bl.a. med Karen som repræsentant, og som hun senere gav udtryk for, fik hun hilst på en masse af de mennesker, som hun »kun« kendte via telefonen.

Flere af de større RC-importører manglede, men de kommer måske næste år.

Før man taler allerede om, at man vil prøve igen til næste år.

Men hvordan startede det?

Allerede for et par år siden havde man den første udstilling i Vejle, og dengang som nu var det Jørgen Jensen, Vejle, som var primus motor for arrangementet.

Hvem er Jørgen Jensen?

Vi fangede ham et øjeblik under udstillingen, selv om det var noget af en svær opgave at få fat på den mand, da han skulle være alle steder på én gang.

Jørgen fortæller, at han har været modelflyver i mange år, men det er først de seneste 5-6 år, han rigtig har interesseret sig for RC-flyvning. Han startede, som så mange begyndere gør, med at bygge en rigtig flot skalamodel, og mødte stolt op på den lokale flyveplads med sin Miragejager.

Han måtte, som alle de andre begyndere, vende skuffet hjem med sin Mirage uden at have haft den i luften, selvfølgelig efter at de andre klubmedlemmer havde fortalt ham, hvilken begyndermodel han skulle starte med i stedet for.

Jørgen Jensen har ellers beskæftiget sig med både i en stor del af sit liv, idet han har sejlet i 18 år som maskinmester, og de fleste af de skibe, han har sejlet med, har han bygget som modelskibe, og derfra er interessen så

gået til flyene, som han finder en større udfordring i.

Ideen med at lave RC/hobby udstilling fik Jørgen for et par år siden, og sidste år blev den første udstilling en realitet. Den første udstilling var for Jørgens egen regning og risiko.

Dengang var han nødt til at tage et banklån for at kunne klare lejen af hallen, som ikke er helt billigt.

Da udstillingen sidste år blev en succes, mente de andre klubber i Vejle-området, at man gerne ville prøve igen i år. Det var Jørgen modstander af, da han mener, det er bedre at gøre det hvert andet år.

Men udstillingen blev altså en realitet, og alle udstillerne havde denne gang sat penge i projektet.

Hvad var der så at se på denne udstilling? Først og fremmest RC-modelfly i alle afskyninger, selv om jeg må sige, at svæveflyene ikke var ret stærkt repræsenteret. I flæng kan nævnes en del skalafly, heriblandt F 15 Eigel en Lysander, S.E 5 A. – alle nogle typer, som vi kender af omtale fra Modelflyve Nyt. Endvidere metalfly, RC-anlæg og stande, hvor man byggede og skar skumvinger – ikke lige flittigt i dem begge – samt begynder-fly og meget mere.

En enkelt af klubberne havde gjort sig særlig umage, idet de til hver enkelt fly havde fået

fremstillet et skilt med de mest relevante oplysninger på. Så alt i alt var der gjort et stort stykke arbejde fra alle sider.

En speciel ting, som jeg synes bør nævnes her, var en hjemmekonstrueret byggebedding, som konstruktørerne har lovet, Modelflyve Nyts læsere skal få lov til at stifte bekendtskab med i form af en artikel.

Hvad er formålet med sådan et arrangement?

Først og fremmest PR for RC-flyvningen og vores hobby og for at få flere medlemmer i RC-klubberne i trekantområdet. Et eventuelt overskud vil blive delt lige imellem de arrangerende klubber til gavn for medlemmerne og på sigt til gavn for modelflyvningen i Danmark.

Alt i alt kan man efter min mening sige, at det var en god udstilling. Der vil selvfølgelig altid være nogle, som mener det skulle være gjort på en anden måde. Men de er velkomne til at komme med deres ideer og hjælp næste år. Det var det svar, vi fik i redaktionen.

Jørgen Jensen tilbød, at RC-unionen kunne stå som hovedarrangør næste år, hvis der skal være udstilling allerede i 1990 igen.

Så fik vi den at tygge på.

Arild

Familien Larsen i RC-Unionens stand i Vejle.



»RC Pilot møde 1989« d. 5. marts

Modelflyveklubben Comet i samarbejde med RC Unionen afholdt atter i år det traditionelle RC »get together« møde, »RC Pilot møde 89« for modelflyvere.

Mødet blev afholdt på Skelgårdsskolen i Kastrup, hvor vi havde fået stillet skolens aula samt diverse klasselokaler samt køkken til rådighed.

Som sædvanlig var vi spændte på, hvor mange modelflyvere der dukkede op. Vi blev ikke skuffede; der var 338, der indtegnede sig, hvoraf 175 var fra modelflyveklubber, og så



DC-3 bygget af Jan Frier Hansen »Bastrup Flyverne«.



De Havilland Twin Otter bygget af Ejnar Ek fra Malmø.



En af arrangørerne, Jan Jakobsen, er gået bag disken hos »PICH« Hobby.



Der pakkes sammen. Kjær, Comet, hjælper Sv. Abrahamsen, Den Røde Baron.

var der mange lokale, der kom ind og hilste på os. Alt i alt må det betyde, at der er mange, der har interesse i modellflyvning her på Sjælland.

Der var bl.a. modellflyvere fra klubber som Haderslev RC klub, Vordingborg, Øst Bornholms Modellflyveklub, AMC, Brande, og ikke mindst havde vi besøg fra hinsidan; det var modellflyvenner fra Malmø Radioflyg Selskabet. Her er blot nævnt nogle af de mange klubber, der var repræsenteret; det var i alle tilfælde som sædvanligt hyggeligt at møde jer allesammen.

Dagen startede traditionen tro med seminarer i følgende emner: RC begynder, Elektrofly, Aerodynamik, Brændstoffer, RC svævere og linstyrede modeller. Det sidstnævnte foredrag, der blev kørt af Stig Møller, blev senere på dagen fulgt op med en flot flyveopvisning på fodboldbanen uden for aulaen, hvor Stig viste kunst- og combat-flyvning, hvilket var en stor succes.

Alle foredragsholdere modtog senere på dagen en flaske af bedste slags fra RC Unionen med en tak for deres indsats.

Nu havde vi regnet med, at vi i år havde plads nok til vores modeludstilling, vi havde jo en hel aula; men det var på nippet, det gik, for mange havde medbragt flotte og interessante modeller til udstillingen. Her var originale ande-svævemodeller fra 1946, vist frem af ejermanden, der fløj modellerne ved DM i 1946. Lige ved siden af 1946 modellerne på en helt nykonstrueret elektro ande-model. 43 år



Et udsnit af modeludstillingen i aulaen.

imellem de to modeller; men trods alt var der lighedspunkter.

Atter havde vi inviteret hobbyforhandlere fra hele landet til at komme og udstille deres produkter. Det blev alle tiders. Der var udstillet alt, hvad en modellflyver kunne begære, lige fra hjul, skala maskingeværer til motorer, radioer og byggesæt. Jo-da det var flot at se alle standene. Det skal også lige nævnes, at faktisk alle landets hobbyforhandlere havde hjulpet os med præmier til vores lotteri, der blev udtrukket sidst på dagen.

Igen i år var det en svær opgave at finde de modeller, som skulle have RC Unionens præmier; men valget faldt på en utrolig flot og velbygget model af en DC-3 med bemaling fra det danske flyvåben; nu tilhører originalen Flymuseet. Modellen er bygget af Jan Frier

Hansen fra Bastrup Flyverne. Den anden model var en Turbulent, lige så utroligt flot som DC-3'eren. Modellen er bygget af en af vores svenske venner, Ejnar Ek fra Malmø Radioflyg Selskabet, som desuden havde en meget flot De Havilland Twin Otter med.

Foruden de to udvalgte modeller fik vi også trukket lod blandt alle de udstillede modeller om to præmier samt den såkaldte »door prize«, der blev udtrukket blandt dem, der havde skrevet sig på vores registreringslister.

Fra Modellflyveklubben Comet skal der lyde en tak til jer alle sammen for, at I var med til at gøre det til en festlig og en hyggelig dag. Vi håber, at I fik noget ud af dagen og hermed på gensyn i løbet af sommeren.

På Modellflyveklubben Comets vegne

Benny S. Nielsen

KZ VII som populærmodel



Original eller model?

Af Bent Lund

De legendariske danske flyvemaskinekonstruktører Kramme og Zeuthen havde helt klart noget mere kviksølv i rumpen, end hele den danske skare af RC-piloter tilsammen. Har du nogen sinde mødt en person, der var opvokset i Danmark, og som interesserede sig for flyvning og flyvemaskiner, men ikke vidste, hvad KZ maskiner var for noget? – Nej vel. Har du nogen sinde set en RC-model af en KZ maskine flyve på din modelflyveplads? – Nå ikke. Det er måske en lille smule min skyld, for jeg har i de sidste 10 år solgt tegninger til KZ I, KZ II og KZ III. Men har disse tegninger vist for dårlige konstruktioner, sidder der måske nogle fortvivlede skalafans og bander mig længere ned i jorden, end noget RC-fly nogen sinde har nået. Ikke desto mindre vover jeg forsøget én gang til.

Blade af en modelbyggers dagbog

I mine unge modelflyverdage rakte entusiasmen til at bygge 3 flyvemaskiner om året. Nu er det helt fint med en ny hvert 3. år. Så tanken om at fortsætte rækken af KZ modeller har selvfølgelig været der længe, men kun tanken.

Men i det tidlige forår blev jeg ringet op fra Århus af Arild, du ved: Karens næstbedste halvdel, om jeg ikke kunne lave min skalategning af KZ III om til en populærmodel, for unionens udvalg i tegninger manglede noget, der var skalalig, højvinget og godt flyvende. Vi snakkede lidt op ad stolper og ned ad døre om, hvilke krav den skulle opfylde, og det gik jeg så og »tænkte« videre på.

I mellemtiden var der nogle gæve århusgutter, der var kommet i tanke om, at KZ III måtte være en oplagt 1/4 skala model til afløsning for den evindelige Piper J3. Jeg fattede Liesegang episkopet og brugte 8½ meter bordpapir til at lave et rids af KZ III'eren på. Vel ankommet til Århus medførte det, at man her fandt ud af, at der måske kom lidt mere ud af »tankerne« om populærmodellen, hvis de gik på den. Så det blev den foreløbige afstukne plan for DEN. Og det er jo godt nok – men hva' sku' jeg så.

Se i al den snak om, hvordan denne populærmodel skulle opbygges, blev det foreslået, at den skulle have bagkroppen opbygget af lister. Jeg regnede så ud – ved at tage både fingre og tæer til hjælp – at der var mange flere lister i den 16 kantede KZ VII. Altså måtte den være væsentlig mere stiv i bagkroppen.

For at danne mig et indtryk af det skar jeg spanterne ud i pap og satte hele skidtet sammen med 5 x 5 mm balsalister. Og hokus pokus, så stod der en KZ VII krop på mit arbejdsbord.

Se nu var jeg faktisk på'en. For det var slet ikke i mit hoved, at jeg skulle i gang med en skalamodel på det tidspunkt. Men jeg kunne altså ikke få mig selv til at smide »stativet« i skraldebøtten, og spanterne skulle da lige prøves i balsakrydsfiner for at se, hvordan det ville arbejde. Og så tog den ene pind den anden, og 2 måneder senere ringede jeg så til Vagn Aage, der har OY-ABG for at høre lidt om stafferingsfarverne.

I slutningen af maj gik den så i luften for første gang. Og i den anden flyvning fik den tæsk: stalltørn, wingover, loop og endda rul, som en KZ VII i hvert fald ikke skal kunne. Men det ku' den!

Så er vi fremme ved sommerlejren i Veerst hos »Falcon«. De er rimeligt gode til det med sommerlejr, men skaffe skalaflyvevejrer hver dag har de efter 5 år ikke lært endnu. Så syveren kom kun i luften de to dage. Men det var da åbenbart nok til, at »Falcon« formand Allan Sørensen gik og tabte mundvandet. Han så lidt lang ud i ansigtet, da jeg fortalte, at tegningen var en række blyantsrids på vor mors madpakkepapir i økonomirulle plus et antal ternede A4 ark med diverse ribber, spanter og profiler. Men Allan havde åbenbart vedtaget at »So ein ding – MUSS ich auch haben«, for han var ikke længe om at tilbyde, at hvis han fik dem stukket ud ville han påtage sig rentegningen.

Så når du læser dette, skulle det være muligt at rekvirere tegningen hos RC-unionen.

Lidt om modellen

Jeg har efterhånden vokset mig immun overfor konkurrencebaciller, så min syver skulle ikke til skalabedømmelse. Det fik en række væsentlige ændringer fra min treer frem i konstruktionen. Ikke noget med kompliceret vingemontering og skalaprofil og slottede bagkantsklapper med undersænkede skalahængsler, ikke profilerede haleflader og ingen oplukkelige døre og motorhjelme – o.s.v. Apparatet skulle først og fremmest flyve, og så skulle det ligne syveren så godt, det kunne gøres på de betingelser. Skalaforholdet er det samme som for mine øvrige KZ modeller 1:6.

Det giver en spændvidde på 160 cm, kropslængde 108 cm og en højde på 35 cm. Jeg havde sat mig i hovedet, at vægten ikke måtte komme over 3 kg, og det lykkedes – heller ikke. Med 1400 gr til radio, motor og understel er det svært at holde vægten dernede, så slutresultatet er 3,6 kg uden brændstof. Efter min regnebog er det dog stadig under 70 gr/dm².

De væsentligste ændringer fra III'eren er, at vingen i stedet for montering ved indstik over rør med efterfølgende fastspænding og montering af clips til 4 trækstænger er ændret, så rormaskinerne sidder i vingen, og monteringen så kan ske med dyvler i forkant og en plastskruer bagtil. Profilet er tyvvet fra en velflyvende byggesætsmaskine, der blev forsynet med forkantslots. Det var jeg da nu meget spændt på. Men forsøget lykkedes, for patienten overlevede. Haleplanet er en smule forstørret, men det vigtigste for flyvningen er nok, at forholdet mellem størrelsen af haleplan og rorflade er ændret. Klapperne er

PLANPROFIL NACA 23012
 PLANBELASTNING... 68 kg/m²
 SIDEFORHOLD 1/L... 1 : 7,1

BRÆNDSTOKAPACITET . 110 l = 80 kg
 BRÆNDSTOFFORBRUG ... 29 l/time
 OLIEKAPACITET 9 l = 8 kg
 FØRER + 3 PASSEGERER + BAGAGE ... 312 kg
 LASTEVEVNE IALT 400 kg

FLYVSTRÆKNING . 920 km
 MAX. FLYVEHØJDE 4600 m
 STARTLÆNGDE 125 m
 LANDINGSLÆNGDE.. 70 m

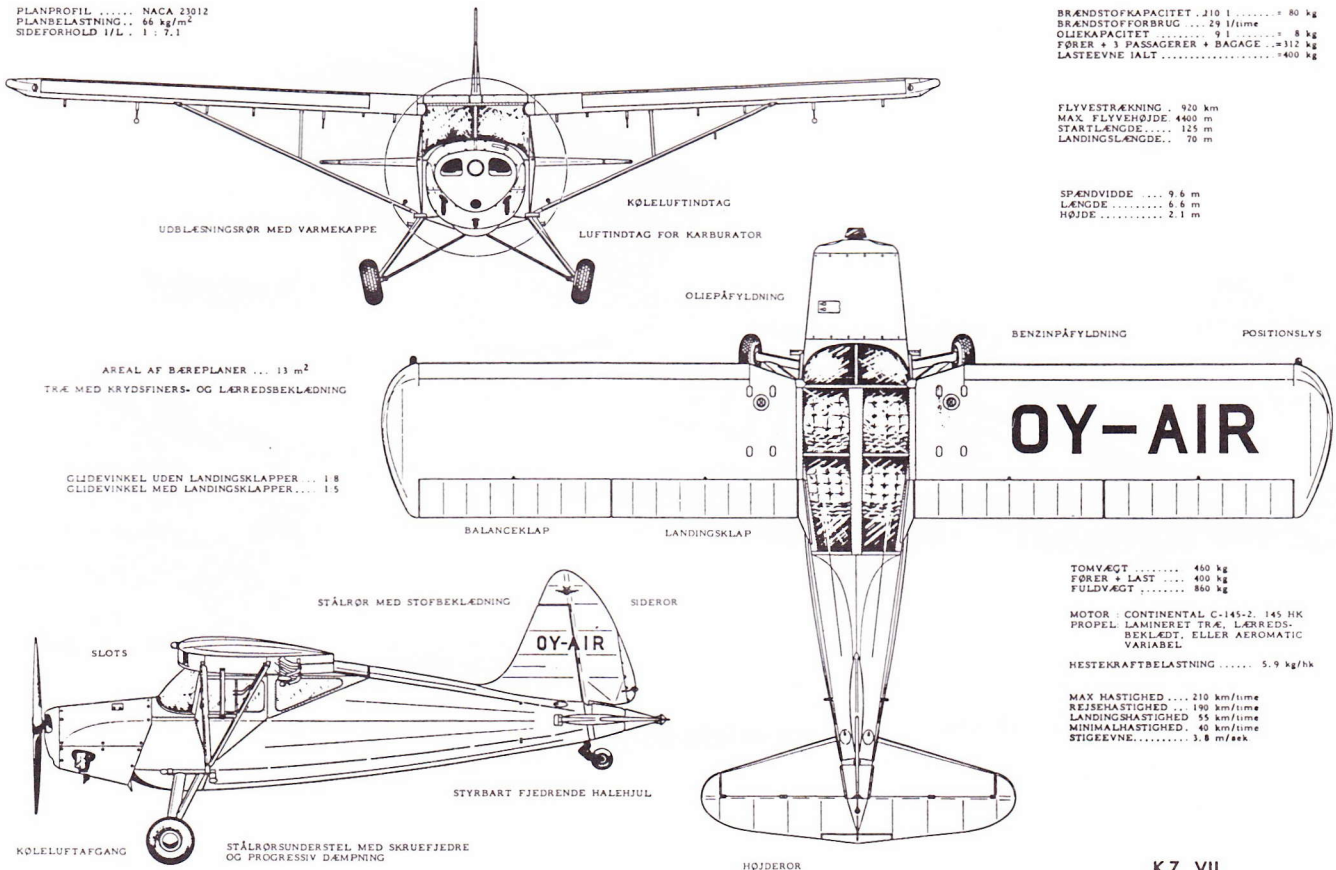
SPÆNDVIDDE 9.6 m
 LÆNGDE 6.6 m
 HØJDE 2.1 m

TOMVÆGT 450 kg
 FØRER + LAST 400 kg
 FULDVÆGT 850 kg

MOTOR CONTINENTAL C-145-2, 145 HK
 PROPELL LAMINERET TRÆ, LÆRREDS-
 BEKLEDT, ELLER AEROMATIC
 VARIABEL

HESTEKRAFTBELASTNING 5.9 kg/hk

MAX HASTIGHED 210 km/time
 REJSEHASTIGHED 190 km/time
 LANDINGSHASTIGHED 55 km/time
 MINIMALHASTIGHED 40 km/time
 STIGEVEVNE 3.8 m/sek.

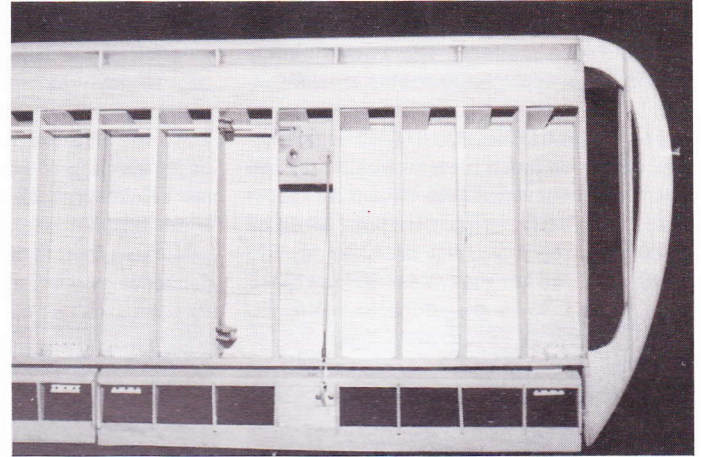
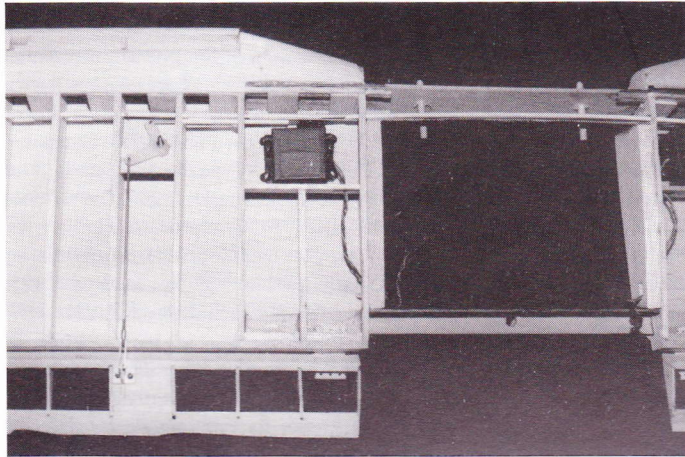


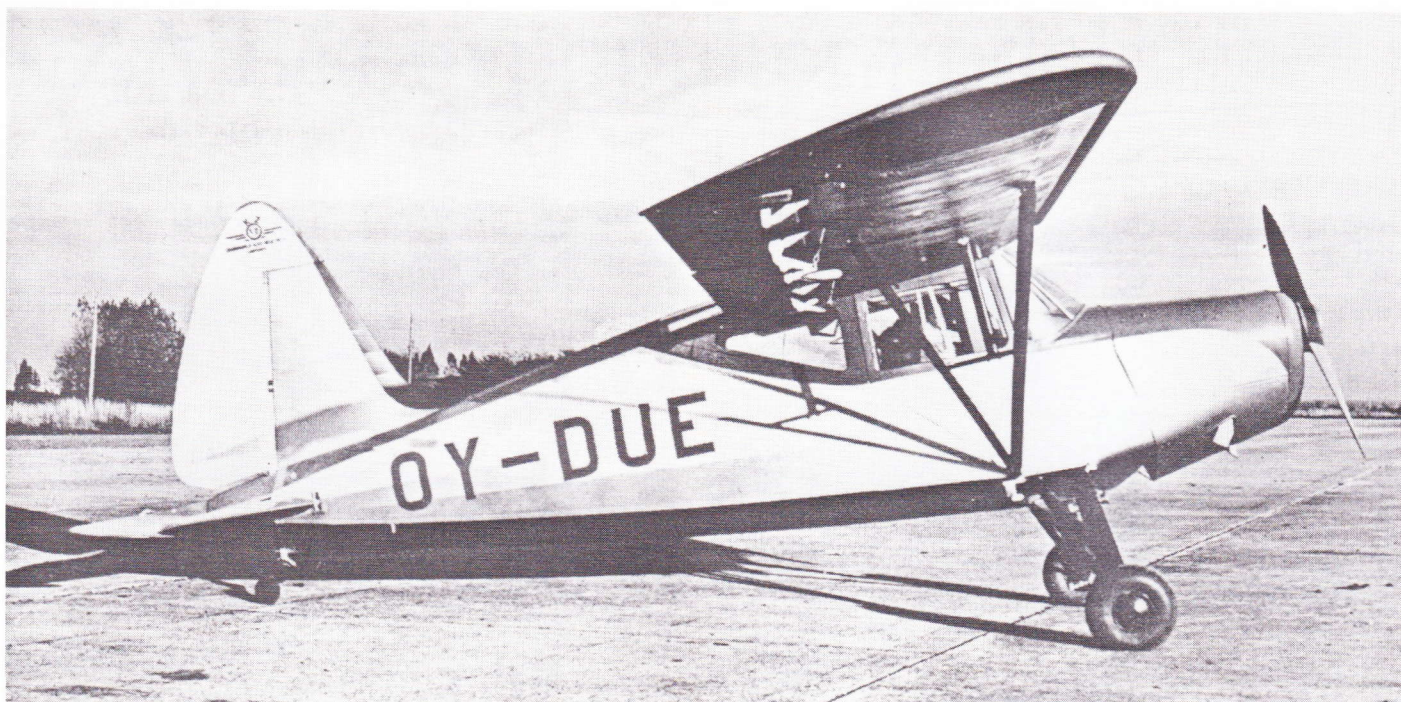
KZ VII

FREMSTILLET AF SKANDINAVISK AERO INDUSTRI A/S
 KONSTRUERET AF CIV. ING. K. G. ZEUTHEN

Billederne viser, at der for at spare vægt er skåret ud, hvor der ikke er behov for balsafyld, at hovedbjælken er en spinkel krydsfinerkasse, og at beslag til stræbere er af

1,5 mm aeroplankrydsfiner. Bemærk, at der på VII'eren ikke er nogen skråniver til midten af instrumentbordet i pilotsiden.





monteret på ganske traditionel modelvis med hængsler i overkant, og motorkowl er glasfiber. I øvrigt er dette kowl fremstillet efter den i dette blad beskrevne metode i artiklen om »Fløjte Marie«.

Bygningen af kroppen starter med listeskelettet, der forsynes med 0,5 mm aeroplan krydsfiner på ydersiden af forkrop og døre/vinduespartiet. Indvendig pålimes 2 mm balsa, der dog i vinduesrammerne erstattes af 3 mm balsa limet på indersiden af krydsfineren. Hele molevitten beklædes med solartex, der for at spare vægt kun har fået én gang syntetisk lak (uden grunder). Det kræver ganske vist en noget speciel optapning af stafferinger.

For ikke at trække lakken af, når jeg fjerner tapen, får den inden påsætningen en tur hen over buksebenet med klistersiden, og klæbeevnen er halveret, – tippet er gratis! Motoren er en godt brugt OS 10 ccm firetakter fra 1978 på 0,6 HK. Den har givetvis sin største kapacitet i vægten, så modtagerdeacen måtte anbringes bagest i kabinen. Servorammen er så anbragt, så der ved hjælp af nogle få gram karton illuderes for og bagsæde over henholdsvis servoer og deac.

Resultatet kan ses på billederne.

Lidt om originalflyet

I et 17 år gammelt »Flyvehistorisk Tidsskrift« har jeg fundet følgende:

Prototypen til KZ VII fløj første gang den 16. november 1946 fra Kastrup, ført af chefkonstruktøren K. G. Zeuthen selv.

En prototype har næsten altid sine små særheder, og OY-DUE var ingen undtagelse. Styrepinden vibrerede, så det næsten ikke var til at holde den, fortæller civilingeniør Gunner Larsen. »Vi var klar over, at det var rystelser fra haleplanet, der var årsagen, og for at finde ud af, hvordan disse rystelser opstod, klistrede vi uldtråde på undersiden af kroppen, så man kunne se luftstrømmingerne. Vi foretog prøveflyvninger, hvor Zeuthen hang halvt ude af døren for at studere uldtrådene, og jeg måtte flyve med den ene hånd og holde fast i Zeuthens bukserem med den anden, for at han ikke skulle falde ud af flyet.

Vi fandt frem til, at miseren skyldtes, at der dannedes hvirvler, når køleluften kom ud fra motorskærmene og ramte undersiden af kroppen, hvor der på prototypen var en skarp overgang fra brandskottet og bagud. Disse hvirvler ramte det lavtsiddende haleplan og forårsagede de kraftige rystelser. Kuren var enkel: undersiden af kroppen bag brandskot-

Den første »Syver« OY-DUE fotograferet i Kastrup i 1946. (Foto via H.K.)

tet blev gjort hvælvet – vi kaldte det gåsebryst – og så forsvandt hvirvlerne!«

De to sidste KZ VII forlod først fabrikken i 1954; da var der ialt bygget 56, de 22, der gik til ved branden på Skandinavisk Aero Industri i 1947, ikke medregnet. Af de 56 fly er ca. de 30 stadig på vingerne nu ca. 40 år senere. Det er dansk når det er bedst!!!

Da KZ VII er en videreudvikling af KZ III, skulle den oprindeligt have heddet KZ III U 4. Men ved ændringen af typebetegnelsen til KZ VII glemte man at ændre variantnummeret, og den første udgave af syveren var derfor KZ VII U 4.

Type U 4 er født med en 125 HK Continental C-125-2 motor. Typerne U 5 til U 7 er forskellige småændringer, men type U 8 er med 145 HK C-145-2 motor. Adskillige KZ VII U 4 har fået installeret 145 HK motor, og deres U-nummer burde derfor ændres til U 8. Det gælder således de militære KZ VII.

Med tak til K.D.A.s Flyvehistoriske Sektion (nu: Dansk Flyvehistorisk Forening) og Danmarks tekniske museum for oplysninger, tegninger og billeder.

Om at fotografere til Skala-dokumentation

Det er hundrede tusinder af billeder, der hvert år bliver taget af fly af alle typer og i mange forskellige situationer.

Men når det gælder foto-optagelser til brug for skala-dokumentation, er det ikke ligegyldigt, hvordan opgaven bliver grebet an, og Holger Deleuran forklarer her kort, hvad man især bør være opmærksom på, når man skal have de bedst mulige billeder med hjem til netop det formål.

Af Holger Deleuran

Jeg ser her helt bort fra dokumentation af de fly, som de færreste af os RC-folk har råd til at opsoge, og jeg tænker her på de meget store og flotte samlinger f.eks. i USA og i England. Hvis du vil skaffe dig dokumentation af f.eks. P.51 eller Spitfire, findes der utallige billeder og tegninger, som man nemt kan få fat i.

Dette bliver derfor en vejledning i fotografering af fly, der befinder sig i Danmark og Sverige og andre lande, som det er overkommeligt at besøge.

De fly, du vil kopiere, er næppe allerede gennemfotograferet, så fat dit kamera, eller lån din nabos.

Et spejlrefleksudstyr er at foretrække. Det, du her ser gennem søgeren (objektivet), er det, du får på din film. Et objektiv på 35 mm er velegnet. Et fotostativ er en selvfølge! Ikke fordi jeg tror, at du ryster på hånden, når du står over for dit nye »offer«, men ved hjælp af et stativ kan du opnå en meget stor dybdeskarphed. Jo længere eksponeringstid, jo mindre blænde kan du bruge, og jo skarpere bliver dine billeder. Alle fotografiapparater har et rundt objektiv, men dit billede er firkantet!

Start med at finde ejeren af dit drømmefly. Han eller hun vil være beæret over din interesse for netop hans eller hendes fly.

Kan du ikke finde ejeren, skal du blot kontakte lederen af den pågældende flyveplads. Ham skal du under *alle* omstændigheder have fat i alligevel. Man må jo ikke uden videre »vade« ind på et lufthavnsområde uden tilladelse. Med flyveplads-lederens tilladelse – og den kan man let få – kan du gå i gang.

Når du køber film, skal du bruge en film på 200 ASA. Med en sådan film kan du uden problemer se stort på vejrguderne. Sol eller overskyet – tryk på knappen, og du har billedet i kassen.

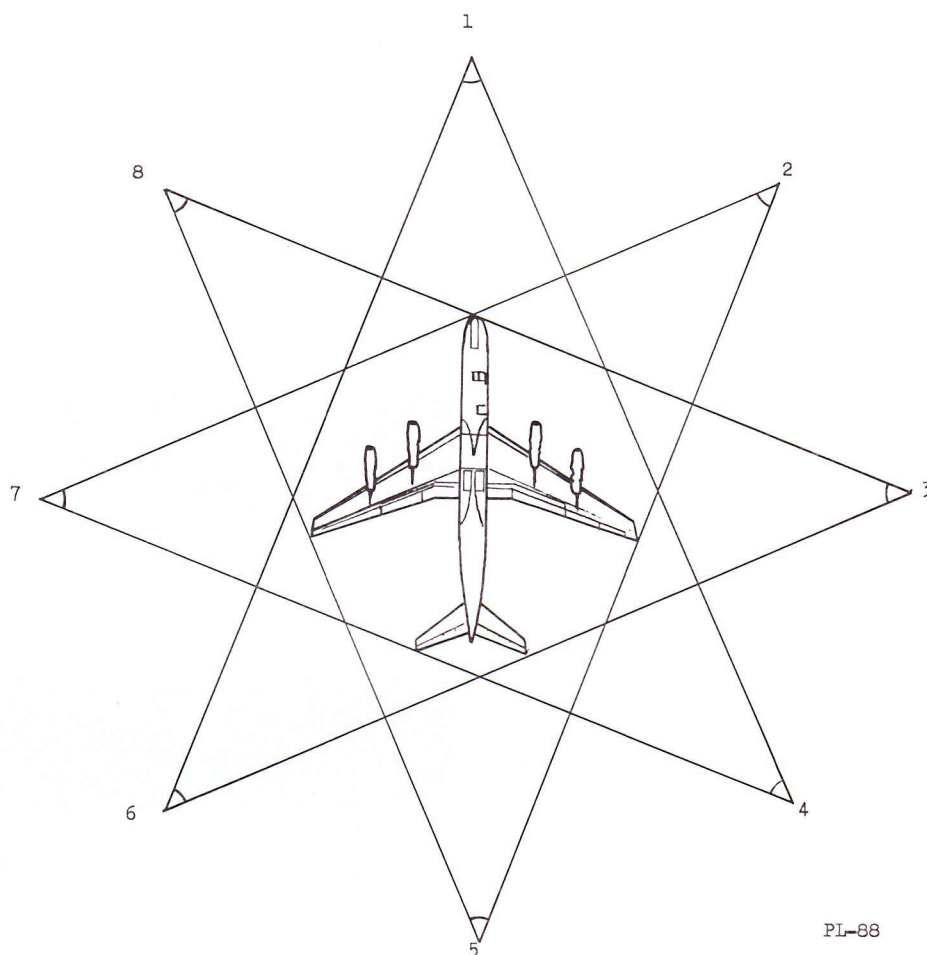
En film på 400 ASA er uanvendelig til dit formål. Jo højere ASA-tal, jo mere grynet bliver det endelige resultat. Hvis du kan låne et polariseringsfilter, er du helt på toppen med dit udstyr. Dette filter neutraliserer en evt. blank overflade eller reflekser fra cockpitet. Du må regne med at bruge en hel film til din opgave; men sammenlignet med prisen på dit nye projekt er denne udgift en bagatel.

Start med at fotografere flyet fra flere vinkler. Skitsen viser, hvad jeg mener.

Når du har disse billeder af hele flyet i »kassen«, kommer vi til de væsentlige punkter, nemlig detaljerne. Du skal have fat i halehjul, næsehjul, hovedhjul, spinner, cowling, stræbere, cockpit, vingetipper, trin, størrelse på indregistrerings-bogstaverne, tal, antenner, landingslys og hvad du nu ellers finder af specielle »nips« på dit fremtidige fly.

Hvis du ikke kan skaffe en god tegning til dit projekt, skal du tillige fremstille en målestok på én meters længde. Stil denne pind op ad f.eks. halehjulet. Når du får dine billeder fra fotohandleren, kan du hurtigt udregne størrelsen på hjulet. Har en skalamodel et for stort eller for lille halehjul vil det ofte ødelægge det samlede indtryk af din model. Som skalamodel-bygger er du jo perfektionist! Med et hæderlig godt kamera kan du også på fotoområdet blive perfekt. Et højt avanceret fotoudstyr gør dig ikke til en bedre fotograf. Et avanceret RC-udstyr gør dig jo heller ikke til en bedre pilot.

Skulle din ferietur bringe dig i nærheden af flymuseer, vil du jo nok bruge et par timer dér. Men mine erfaringer fra sådanne besøg kan jeg kort resumere: Mange af de »lækre« sager står under tag og ofte i trængsel. Du kan ikke komme tæt på detaljerne, og i mange tilfælde får du brug for kunstlys. Men i langt de fleste tilfælde er det forbudt at bruge blitz! Årsagen er den enkle, at museet selv sælger billederne



PL-88

Skitsen viser fordelene ved et 50 mm objektiv, der giver en dækning på ca. 45 grader. Et 35 mm objektiv giver 64 grader, og et 28 mm giver 75 grader.

til de besøgende for at få et kærkommen tilskud til driften. Billederne er ofte af en meget høj kvalitet – men priserne er også derefter. En billedbog om f.eks. Spitfire er meget dyrere på RAF-museet i London end hos en dansk boghandler.

Vil du endelig kaste dig ud i et projekt fra den store verden, findes der firmaet, der kan hjælpe dig. Et af de bedste er Scale Model Research, 2334 Ticonderoga Way, Costa Mesa, California 92626, USA.

Dette firma har over 1.400 forskellige sæt billeder på lager af lige så mange flytyper. Billederne er af meget høj kvalitet.

Og prisen?

Det har altid været dyrt at være RC-skala-fan!

– så: »do it yourself!«

NB

Under en tur til London her i januar måned 1989 var jeg på besøg på Royal Air Force Museet, og denne gang var der intet til hinder for, at man kunne fotografere flyene.



Indendørsmodeller

Den sidste weekend i april er der indendørsflyvning i den danske idrætshal i Flensborg.

I den anledning præsenterer vi hermed tegninger af nogle indendørsmodellfly.

ORDINAIRE-3 af Roger Rubert, Schweiz.

Denne model er næsten til forveksling en FID model bortset fra, at spændvidden kun er 46 cm, og at den er beklædt med plasticfilm, og dog alligevel er det en såkaldt FID-Beginner model. Det skulle altså være en begyndermodel, men med dens meget lange rullede krop er den det da vist ikke!

LE VOLATILE af Sven Pontan, Sverige.

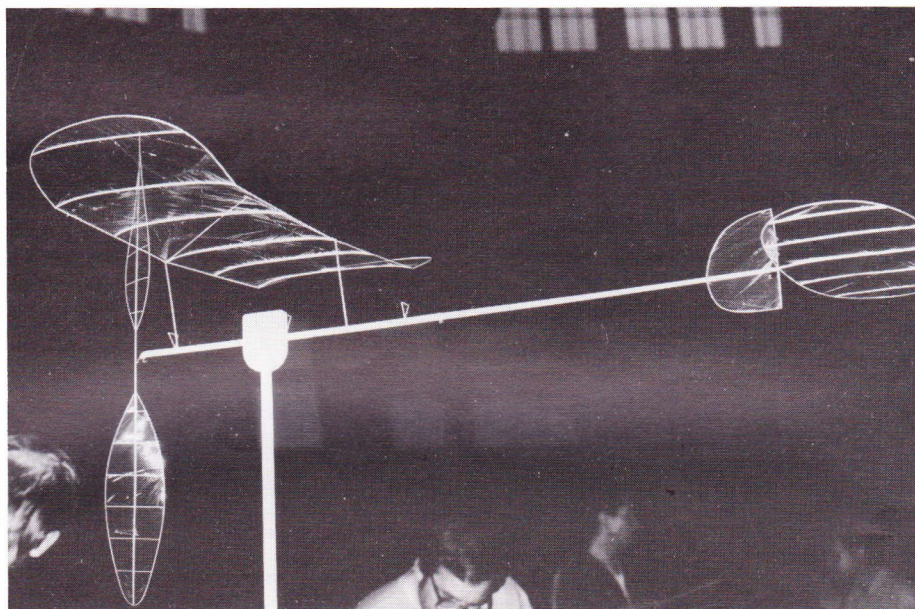
Sven Pontan er en kendt svensk Team-Race og indendørsflyver, og modellen her er hans model fra VM i 1986. Den er næsten klassisk i sin opbygning af en FID mikrofilmmodel at være, måske bortset fra det bardunophængte haleplan. Bardunerne er enkeltfibre fra KEVLAR rovings, de er lettere end tilsvarende metalbarduner - 0.012 mm nikkelkromtråd!

EM-VINDER 1987 af Dieter Siebenmann, Schweiz.

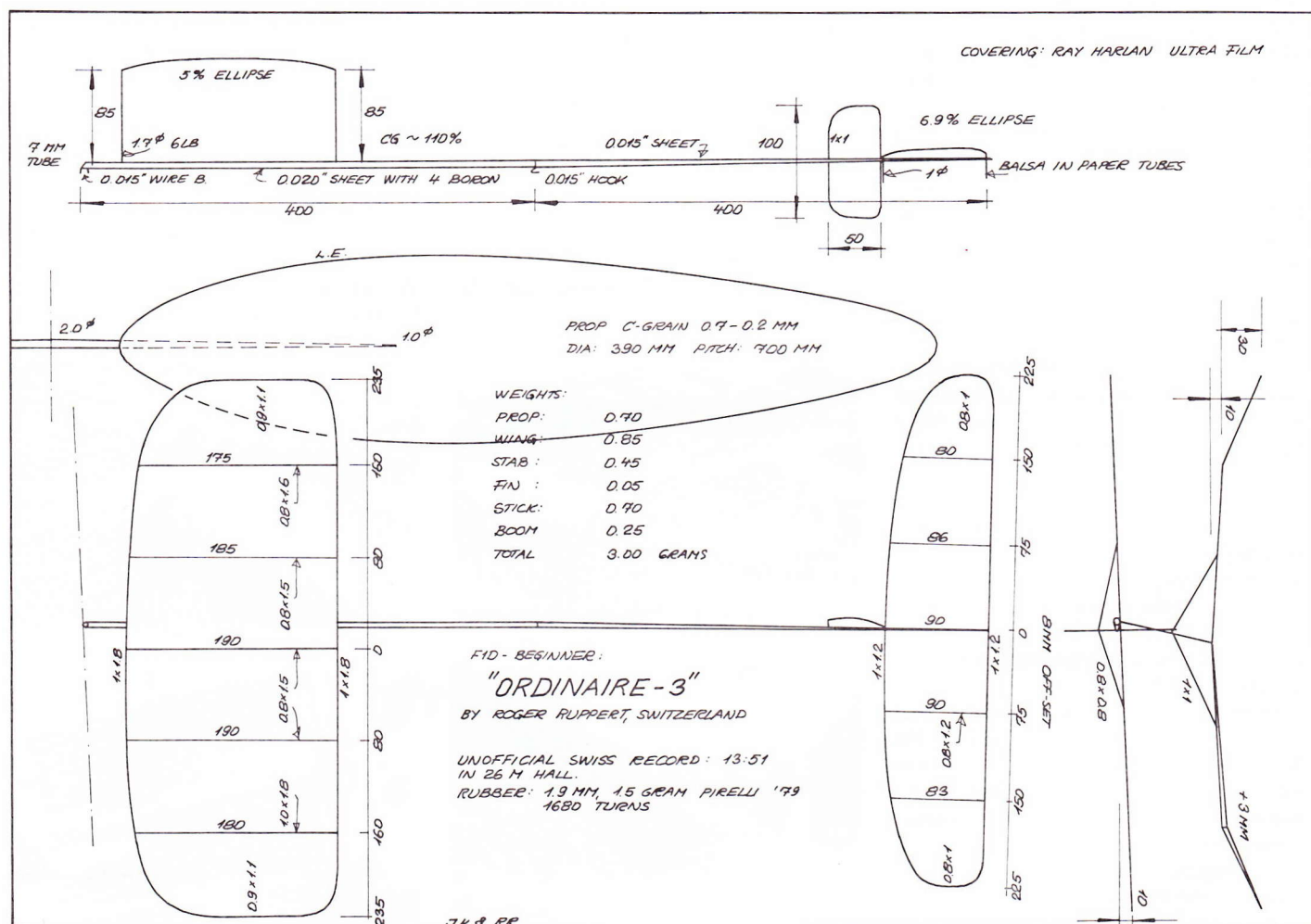
Dieter Siebenmann er en trendsætter indenfor indendørsflyvning. Hans EM vindermodel med spiralrullet rørkrop er et typisk eksempel

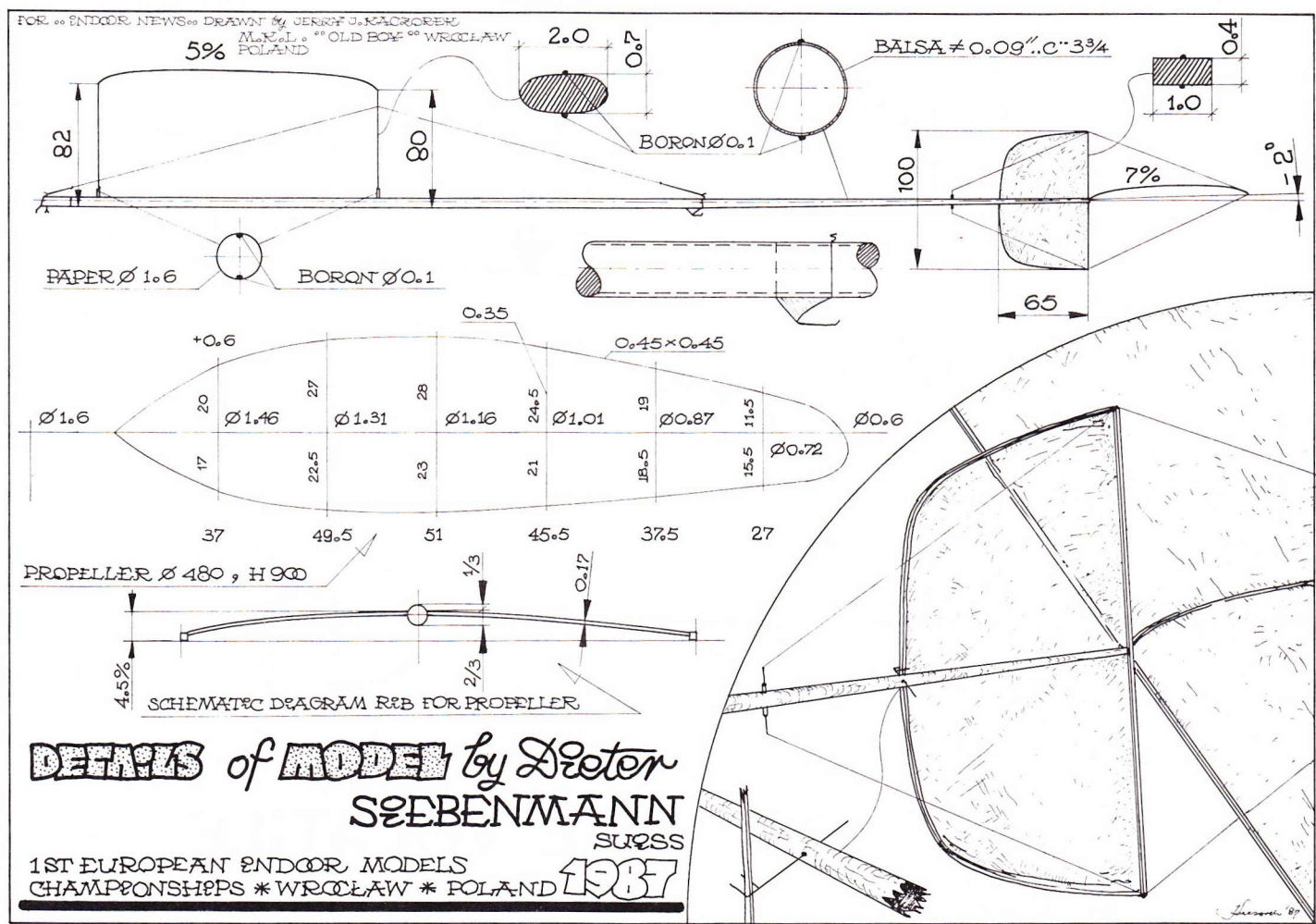
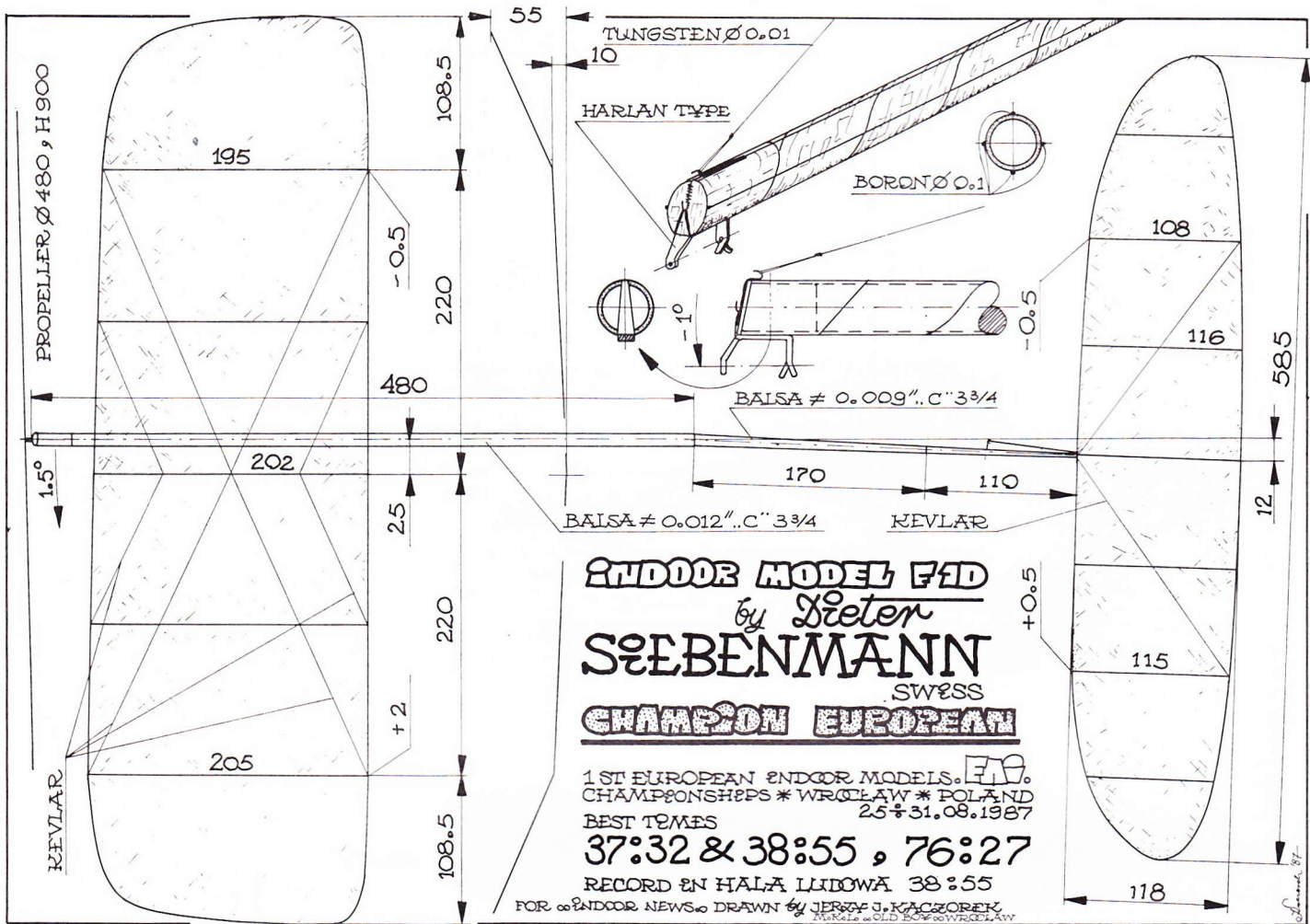
herpå ligesom den udstrakte brug af 0.1 mm^Ø BORON fiber.

EM blev fløjet i Wroclaw i Polen i den store sportshal »Hala Ludowa« (folkets hal), hvor der også skal flyves VM i 1992.



Den klassiske FID mikrofilm-model.
I gram uden gummimotor.





Interessen for kunstflyvningen skal og kan øges

Styringsgruppemedlem og kunstflyvningsdommer Ejner Hjort behandler her problemerne omkring rekruttering af nye kunstflyvnings-piloter.

Er »klublederne« gode nok til at motivere nye piloter? Hvis ikke, hvad gør man så?

Disse spørgsmål, er begrundet i de senere års svigtende tilgang i antallet af nye/unge kunstflyvningspiloter, så lad os se lidt på, hvad man kan gøre, og hvad der navnlig ikke må ske!

For at vende udviklingen, skal der helt sikkert en holdningsændring til blandt RC-piloterne, så der igen kan komme gang i sagerne.

For at starte med det positive, vil jeg først komme med et par eksempler, som fortæller om et par steder, hvor man med succes har forstået at motivere de unge mennesker til at starte med kunstflyvningen. En start, som desværre af og til helt fejlagtig af nogle betegnes »at vove sig ud i det farlige«. Disse eksempler kunne sagtens anvendes af andre grene af reflyvningen som f.eks. skalaflyvning og hjælpe med til at skaffe nye piloter også her!

Det første eksempel stammer fra NFK (Nordsjællands Fjernstyrings Klub). Her har man etableret en interesse-gruppe, der gennem møder osv. har formået at samle en del nye piloter. Man har skabt en interesse for sagen og viderebragt informationer og vejledning om f.eks. modelvalg, udstyrsvalg, konstruktions- og trimteknik og flyveprogram. I denne gruppe ved man, at interessen for kunstflyvning ikke kommer op af jorden af sig selv. Hvordan man i detaljer har gjort, vil jeg overlade til denne gruppe selv at fortælle. (Evt. her i bladet). Men jeg kan da fortælle, at man ved dette interesse-gruppearbejde bl.a. allerede har opnået at rekruttere et par nye konkurrence-piloter, hvoraf én er hoppet direkte ind i A-klassen og klarer sig pænt. Med lidt mere erfaring vil han helt givet kunne blande sig med toppiloterne.

Det andet eksempel er fra min egen klub (RC-Klubben Falcon). Vi har målbevidst ar-

bejdet med at få medlemmerne til at flyve kunstflyvning. Især de helt unge mennesker har haft vores bevågenhed. Det er jo den kommende generation, der skal sættes på, hvis kunstflyvningen skal overleve. Vi har på alle måder pustet til flammen, har »lokket« for de unge mennesker og »skubbet« til dem, når det har været nødvendigt. Vi har givet dem en mængde kvalificerede råd og vejledning. Folk har været flinke til at transportere de unge rundt til konkurrencerne.

Har alt dette så givet respons? Ja! Prøv selv at se referaterne fra sidste års F3A-konkurrencer i Modelflyve Nyt! »Ungerne« ligger helt i toppen i B-klassen. I 89 vil det helt givet smitte af på A-klassen. Vent bare og se!

Ud over dette har det i klubben også givet et helt utroligt godt kammeratskab.

I vejledningen og motiveringen af de nye piloter var og er ideen ikke at nedvurdere deres grej, men at lade dem begynde træningen med de maskiner og det udstyr, de tilfældigvis er i besiddelse af. Man kan nemlig sagtens starte uden det helt dyre og udspekulerede grej. Når de så har fået »blod på tanden«, ja så skal »knægtene« nok selv finde ud af, hvordan den næste model skal se ud. Det hjælper utroligt meget at styrke deres selvtillid og fortælle dem, hvordan deres flyvning kan gøres bedre: »Prøv lige at gøre sådan... og se om det ikke var bedre«. Én ting ad gangen, ellers forvirrer man bare!

Tiltag som de ovenfor nævnte behøver ikke nødvendigvis at udspringe fra klubbernes bestyrelser. Jeg har et utal af eksempler på, at de heller ikke altid magter det. Da jeg f.eks. selv var en ung »knægt«, der havde mod på at gå i gang med kunstflyvning, fordi jeg søgte mere udfordring end det, bare at »flyve planløst rundt«, kunne give, blev jeg af bestyrelsesmedlemmer og andre »opinions-dannere« i den klub, som jeg dengang var medlem af, mødt med bemærkninger som: »Kunstflyvning er ikke noget for hvide mennesker, så hold dig hellere fra det«, eller »det er kun for skrappe piloter, så bliv du hellere væk«. Er der noget at sige til, at sådanne bemærkninger skræmmer enhver pilot med »gå-på-mod« og

måske helt afholder de unge fra at starte på noget nyt? Uden denne negative holdning og med bare en lille bitte smule motivering i stedet, ja så havde jeg i dag haft 5 års større erfaring indenfor manøreflyvning. Desværre møder jeg tit lignende indstillinger i mange klubber, i hvert fald hos klubbernes meningsdannende medlemmer, som ofte er bestyrelsen. Resultatet for min klub dengang var, og det kan man måske lære noget af, at klubben delte sig et par gange. De progressive gik andre veje og i dag figurerer klubben ikke i RC-Unionens klubfortegnelse. Det kunne måske have været undgået, hvis man havde kunnet opbygge en konstruktiv gejst blandt medlemmerne frem for en negativ »nedrakning« af nye tiltag! Den undskyldning, man oftest hører, når man spørger en klub, hvorfor de ingen F3A-piloter har, er: »Der er ingen interesse for kunstflyvning hos klubmedlemmerne«. Nej! det er da klart, hvis man ikke gør en pind for at skabe eller motivere en interesse.

Det ude fra klubberne, fremgangen skal ansøres og begynde. 3 mand i styringsgruppen kan ikke gøre det alene. De har nok at se til med at arrangere stævner og holde styr på reglerne og koordinere arrangementerne på landsbasis. Der må gøres noget ude i klubberne, og det er netop her jeg mener, at klublederne og for den sags skyld også »de gamle garvede konkurrencepiloter« har svigtet fatalt. (Men måske frygter den »gamle garde«, at den nye generation skal fortrænge dem? Det vil ske før eller siden alligevel!)

Hvad er en sportsklub uden ordentlige klubledere og trænere, der kan aktivere og motivere klubbens medlemmer? Hvad skulle små piger og drenge uden eget transportmiddel gøre, hvis man ikke sørgede for at organisere det sådan, at de blev transporteret til hånd- og fodboldkampe? Disse funktioner synes helt at mangle i de fleste modelflyveklubber. Det kan da ikke passe, at der kun er to klubber i hele landet, som kan organisere det rigtigt.

Der må flere »centre« til, således at piloter og dommere ikke kommer fra de samme få klubber.

For at slutte af med noget positivt, så ville det måske være en idé at udpege en repræsentant i hver klub, (det behøver ikke være klubbens kontaktperson eller formand) som så skal sørge for at højne interessen og påvirke bestyrelsen til at gøre noget aktivt indenfor kunstflyvningsområdet. Det kunne f.eks. være afholdelse af Junior-Stunt stævner og ikke mindst hjælpe med at sørge for, at nogle af medlemmerne kommer til at deltage i stævner.

Er du med på ideen, så lad endelig høre fra dig. Jeg træffes på tlf. 04 84 85 13 efter kl. 17.00.

Ejner Hjort OY-6689



Ny i Danmark

Claus Oxholm Smidt har stået for denne test af:

Kyosho »Concept 30« helikopter

Testmodellen er venligst og uden betingelser udlånt af eneimportøren: RC model center i Hillerød.

Concept 30 findes i to udgaver:

DX modellen for begyndere og SE modellen for de mere øvede.

De to udgaver har ca. 80% af komponenterne til fælles. Forskellen ligger i:

DX

har en mindre motor, OS 28 FH, færre kuglelejer, 18 imod 31 på SE. Desuden, og det er nok den væsentligste forskel, har DX styrepadler af aluminium. Disse er ret tunge og giver, til glæde for begynderen, en stor stabilitet i hovering.

SE modellen:

en større motor OS 32 FH, flere kuglelejer og større og lettere nylon styrepadler, som giver en væsentlig forøgelse af styrevilligheden.

DX modellen kan bringes op til SE standard ved at udskifte dele.

Jeg mener, at 28 motoren vil kunne tilfredsstille manges krav til motorkraft, hvis ikke altid så et godt stykke hen ad vejen.

Testmodellen er en SE, altså den »sjove«.

Da dette kun er en test, vil jeg ikke beskrive modellen i detaljer, men være så fri at sige, at hvis nogle, når de har læst artiklen, skulle ønske yderligere oplysninger, så kan man hos forhandleren rekvirere en brochure, hvor billederne fortæller mere, end jeg er i stand til at kunne skrive.

Man er også velkommen til at ringe og få en sludder med mig.

Nu til byggearbejdet:

– ha! der er ikke noget.

I kassen ligger nemlig:

en færdig hovedramme i glasforstærket nylon m/motor, transmission, rotoraksel, swashplate (hvirvelskive – se artiklen om Vario tuningsdele andet sted i dette nummer) mixer osv., en halebom med styrefinner og halerortorsystem monteret, et samlet rotorhoved med padler, et understel og en kabine, hvor du dog selv skal tilpasse frontruden.

Disse ting er hurtigt skruet sammen, og tilbage er afbalancering af paddelstang og rotorblade samt montering af radioanlæg incl. en gyro, som jeg personligt synes det er fjollet at udelade. Der går forbausende kort tid, fra man åbner kassen, og til man har en færdig helikopter. Derfor har modellen fået betegnelsen:

ARTF, som betyder: Næsten klar til at flyve.

For at se om dette er sandt, blev instruktionsbogen, på nær nogle småting, fulgt meget nøje ved monteringen af modellen.

Til sammenligning ses »Concept 30« her sammen med X-cell 60.



Var den så klar?

Efter justering af motoren, en omgang på en link for at spore hovedrotoren og nogle klik på trimmene, så var den i luften, ganske vist lidt urolig på grund af den fede indstilling af karburatoren.

Svaret blev altså et ja, denne model er næsten klar til at flyve.

Men ingen er fuldkommen

Følgende blev under monteringen/testen noteret som minusser:

Instruktionsbogen er med engelsk tekst, men heldigvis er alle billederne og tallene internationale, så det er ikke så slemt endda.

Bemærk, at den anviste placering af sendere ns styrefunktioner ikke svarer til, hvad der er normen her i landet.

Er helikopter nyt for dig, så søg hjælp hos

en person, som ved, hvad han har med at gøre.

Det bør du i øvrigt gøre, inden du bruger så meget som en krone på sagen. Der er desværre ikke så mange hobbyhandlere her i landet, som har rigtig forstand på helikoptere, motorer og radioer til disse.

Nå videre med de små minusser:

I instruktionsbogen står meget fornuftigt, at man skal sikre sig, at alle skruer og møtrikker er korrekt tilspændt.

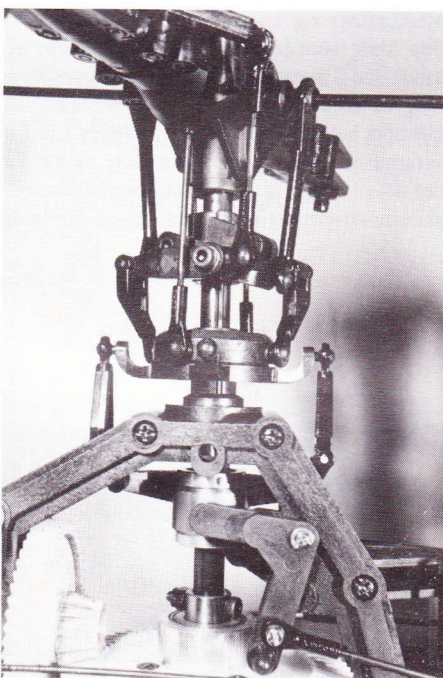
Under dette arbejde kom to fejl for dagens lys: De to styrevinkler til henholdsvis swashpladen's højre/venstre bevægelse (rul) og til styring af halerortorens indfaldsvinkel. Begge vinkler skal dreje om rørstykker, som skrues fast på henholdsvis hovedrammen og huset til halerortorens vinkeldrev.

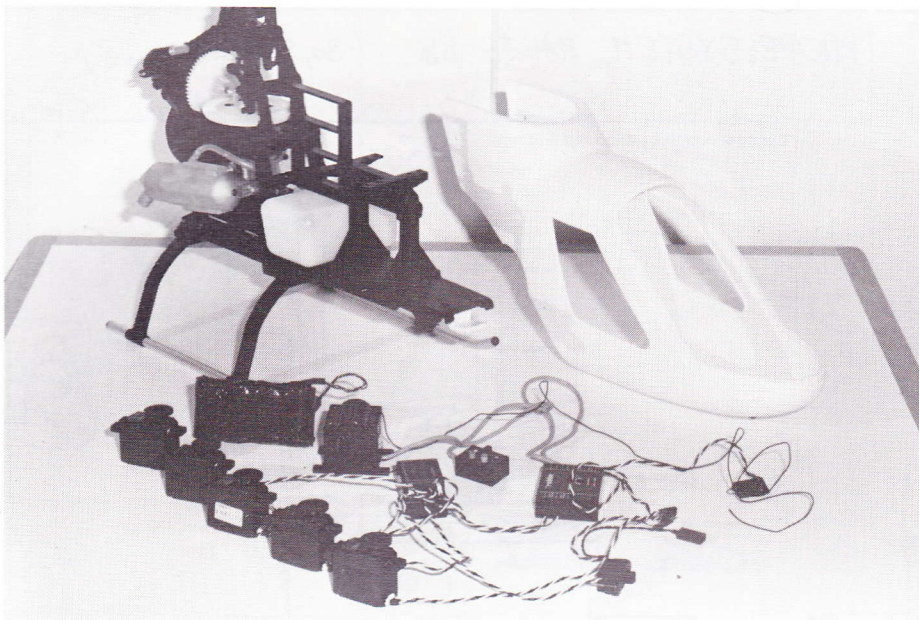
Desværre var rørstykkerne for korte, således at det var vinklerne, som blev spændt fast. Løsningen var at fjerne lidt materiale fra vinklerne, således at det kun er rørstykkerne, man spænder fast.

Tanken ligger lidt løst i rammen; lim derfor nogle strimler tyndt skumgummi på rammen, så tanken sidder lidt i spænd. Skift ved samme lejlighed hele brændstofslangen, da det har vist sig, at den er af ringe kvalitet. Husk brændstoffilter.

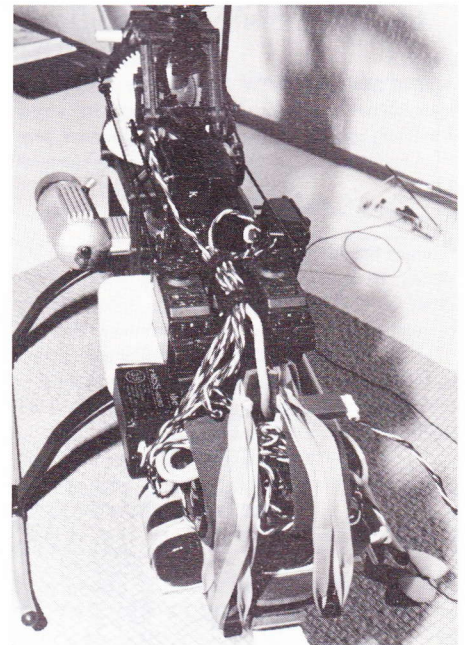
Til sidst en meget væsentlig detalje: I friløbs bøsning (H-3020, se side 24 i instr.bog) bør der skæres to 6 mm dybe slidser vinkelret på de to bolt-huller. På denne måde sikrer man, at forbindelsen mellem bøsning og rotoraksel bliver så fast som muligt. Opstår der slup (eller måske spillerum) her, kan det nemt resultere i en knækket bolt, og forbindelsen mellem motor og rotor er så pludselig væk. På testmodellen var resultatet en temmelig hård landing. Slidserne laves på et øjeblik med en miniboremaskine og en skæreskive.

NB. De ovennævnte minusser bør bestemt ikke afskrække nogen. Jeg tror, det har taget mig lige så lang tid at skrive om dem, som det tog at udbedre dem.





Så meget radio skal der i, og til højre ses det hele sat på plads.



Til venstre ses modellen i luften med testpiloten ved pindene.



Nu til det positive

Et vellykket design med nye ideer, parret med udbredt anvendelse af glasfiber-forstærket kunststof, har resulteret i en meget solid helikopter. Ikke alene er den solid, den er også nem at vedligeholde og eventuelt reparere.

Eksempelvis:

Mistanke om snavs i karburatoren? I løbet af max. 10 min. har du motor og blæserhus i hånden.

Rensning af tank og/eller eftersyn af klunk og slange: otte lettilgængelige skruer, fem links og tanken er ude, igen under 10 min.; sådan kunne jeg blive ved.

Hvordan med start af motor? Nemt – en

konus vender bagud under halebommen lige til at sætte starteren på.

Gløderøret? Nemt – motoren har hængem-

BILLEDORDBOG OVER FLY OG FLYTEKNIK ENGELSK – DANSK og TYSK – DANSK

Pris. incl. moms og porto: 56,95 kr.
Bestil via giro nr.: 6 49 95 46

LINGTECH

Bakkevænget 10 – 9900 Frederikshavn
Tlf. 08 47 90 75

de cylinder, og gløderøret sidder let tilgængeligt på undersiden af helikopteren.

Lige en fidus: Til justering af karburatorens tomgangs/mellemgasnål laver du to små vinkelkruetrækkere af f.eks. et par stykker af en cykeleger. Så kan du justere uden at flytte rundt på lyd-dæmperen.

Testmodellen har været i luften i mere end fem timer i alt, og ud over den uundgåelige slitage på styresystemets ledforbindelser er der ingen alvorlige bemærkninger.

Jeg har ikke sparet den for noget, ja, jeg har faktisk fået skyld for at flyve den rigtig »rådent«.

Flyveegenskaberne: Ja, dem rækker mine evner slet ikke til at udnytte fuldt ud. Den er stabil i hovering selv i stærk blæst, og den klarer med lethed FAI programmet.

Det er faktisk en lille helikopter, der flyver som en stor.

I løbet af de første tankfulde glemte jeg alt om, at det var en lille helikopter, og bare fløj.

Faktisk må min glæde ved apparatet have været ret tydelig. Familie og venner gik nemlig bag min ryg og købte helikopteren, og jeg fik så kvitteringen i fødselsdagsgave.

Specifikationer:

Rotordiameter 1160 mm, længde 1010 mm, bredde 120 mm, højde 345 mm, halerotor diameter 210 mm, gearing, (motor: hovedrotor: halerotor) 9,76: 1: 4,6, vægt ifølge fabrikken ca. 2,5 kg.

Testmodellen vejer med tom tank 2,585 kg og er monteret med 5 servover, tottrins Robbegyro og 1200 m.amp. akku.

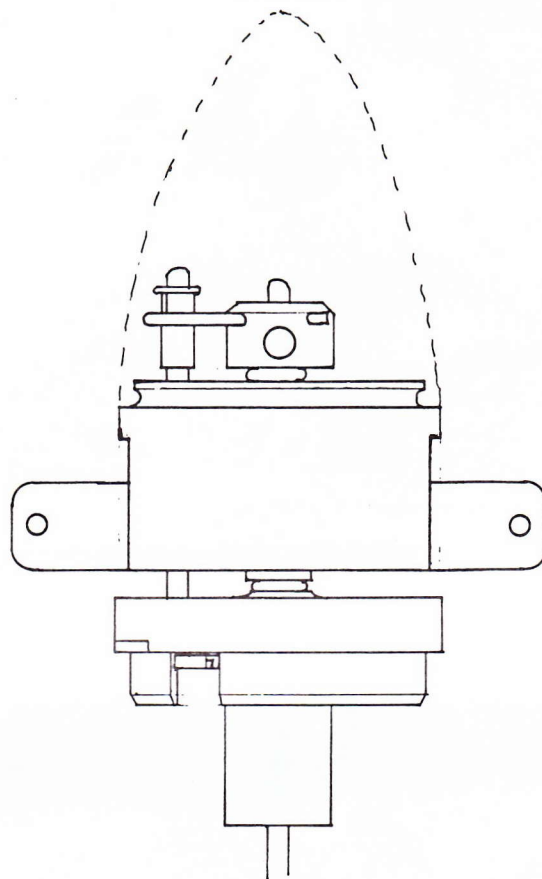
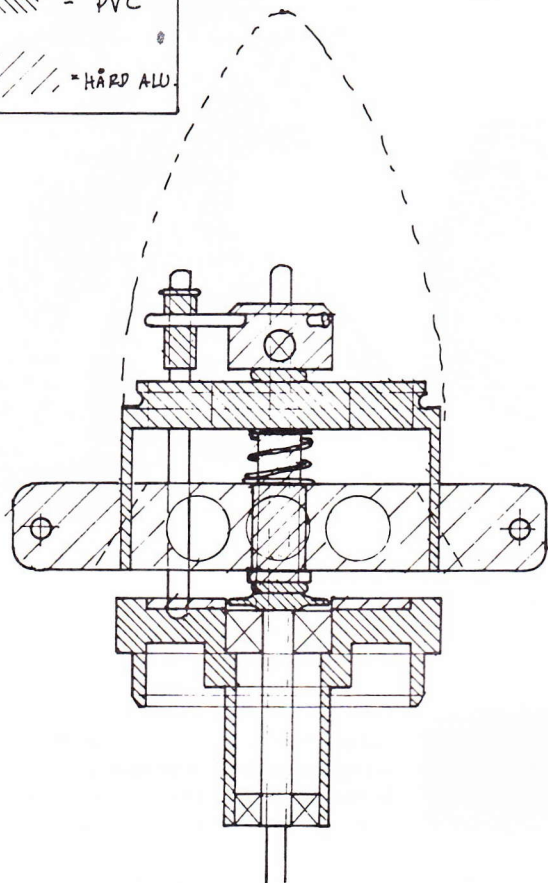
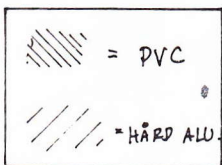
Jeg har planer om at prøveflyve modellen med de tunge padler – dem til uøvede.

Hvis du vil vide mere om det eller har spørgsmål i øvrigt, så er du som allerede nævnt velkommen til at kontakte mig.

En demonstrationsflyvning er måske også mulig, hvis afstanden ellers er rimelig.

Bløde landinger til alle.

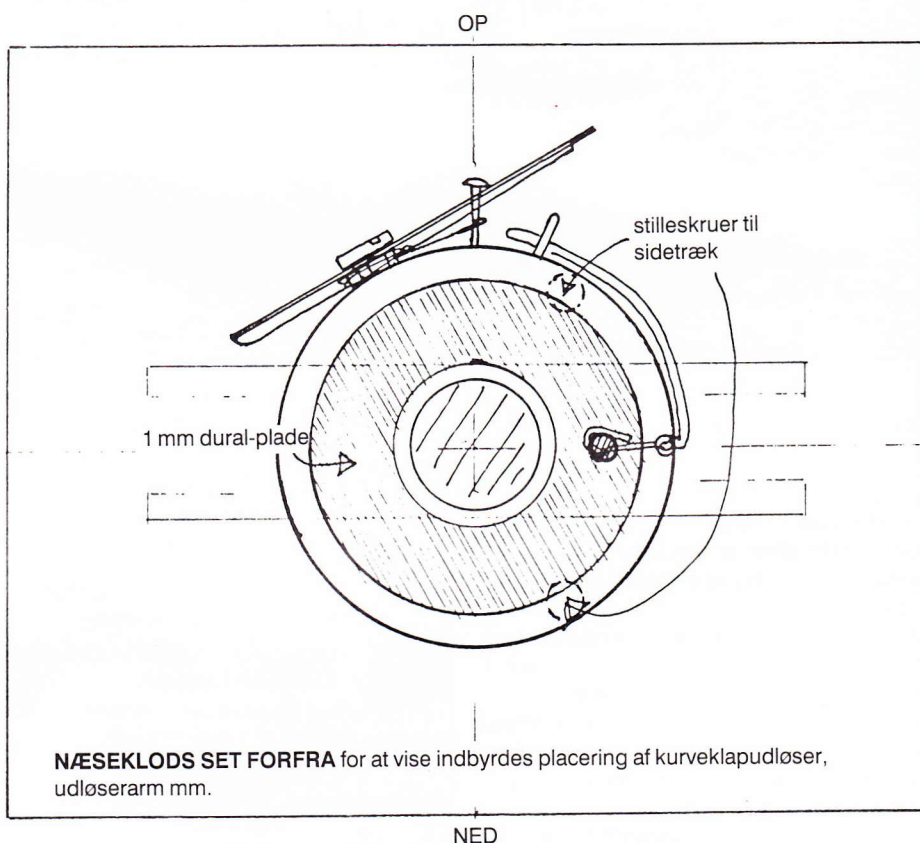
Claus O. Smidt tlf. 01 67 21 28



Propeludløser til F1B modeller

Tidligere var det normalt at starte sin gummi-motormodel med begge hænder, idet den ene hånd holdt om kroppen og den anden om propellen, hvorefter man kastede modellen. Det har egentlig altid været noget akavet, hvorfor der i de senere år er kommet flere forskellige systemer frem, som muliggør, at man slipper modellen – eller kaster den – med kun den ene hånd. Propellen er låst, indtil modellen har forladt hånden, hvorefter enten en vippearm med line til propellen eller timeren sætter denne i gang. I nogle tilfælde starter propellen først omkring $\frac{1}{2}$ sekund efter starten, hvorved man får nogle ekstra sekunders flyvetid ud af selve kastet af modellen.

Vi præsenterer hermed Jens B. Kristensens propelstartsystem i alle enkeltheder, samt en tegning af hans nyeste kulfiberforstærkede F1B model – samt et billede.



Trollesminde/Faurholm ved Hillerød

I over 20 år er der blevet fløjet fritflyvning på markerne ved disse gårde, men nu er der ved at ske noget med dette vigtige FF-areal. Bo Nyhegn har sendt følgende orientering:

De to gårde blev i efteråret købt af Hillrød Kommune fra staten, da kommunen ønskede arealerne for at kunne styre udviklingen af byen. Hvad der skulle ske med arealerne, var i en periode uvis for medlemmerne i modelflyveklubben TERMIK.

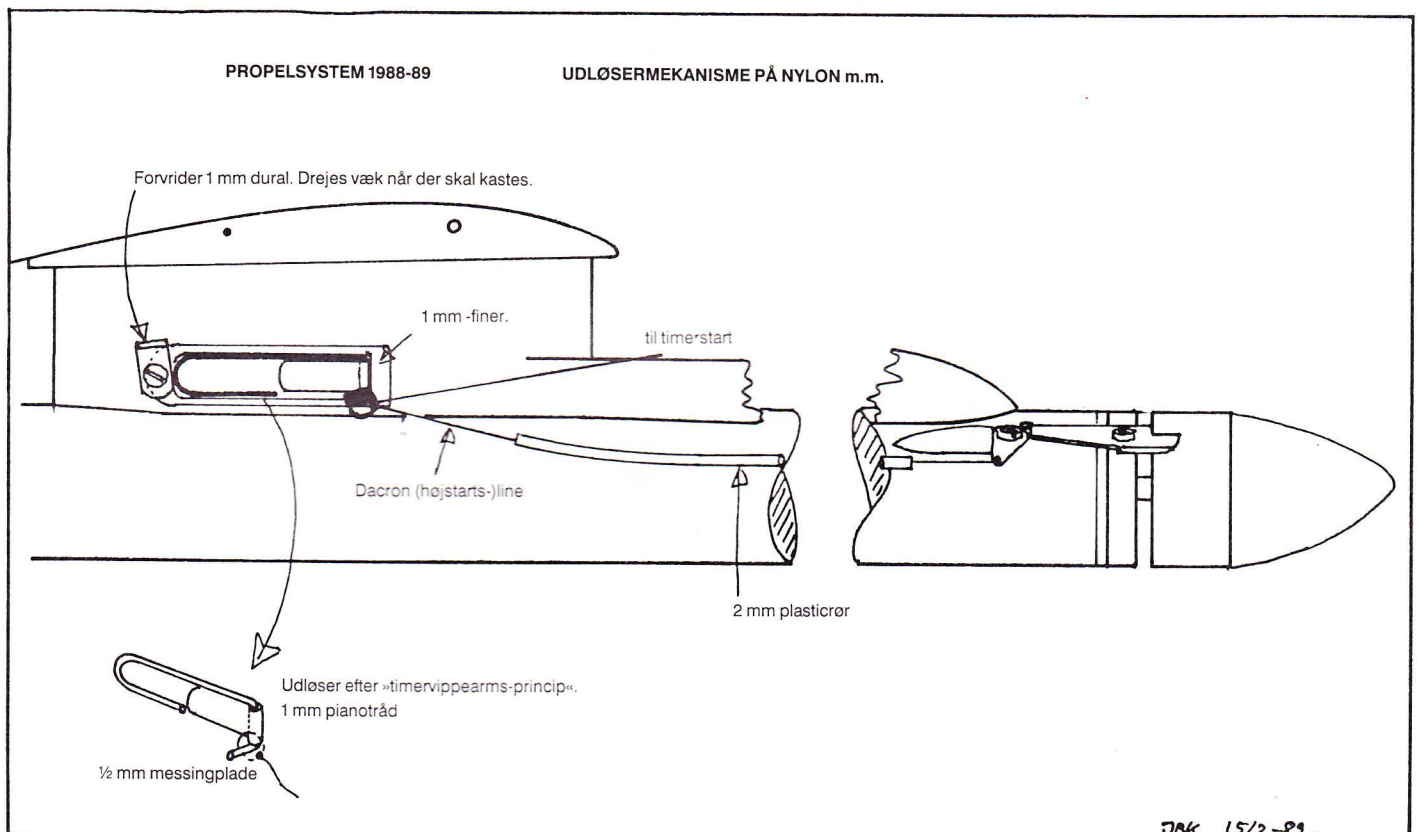
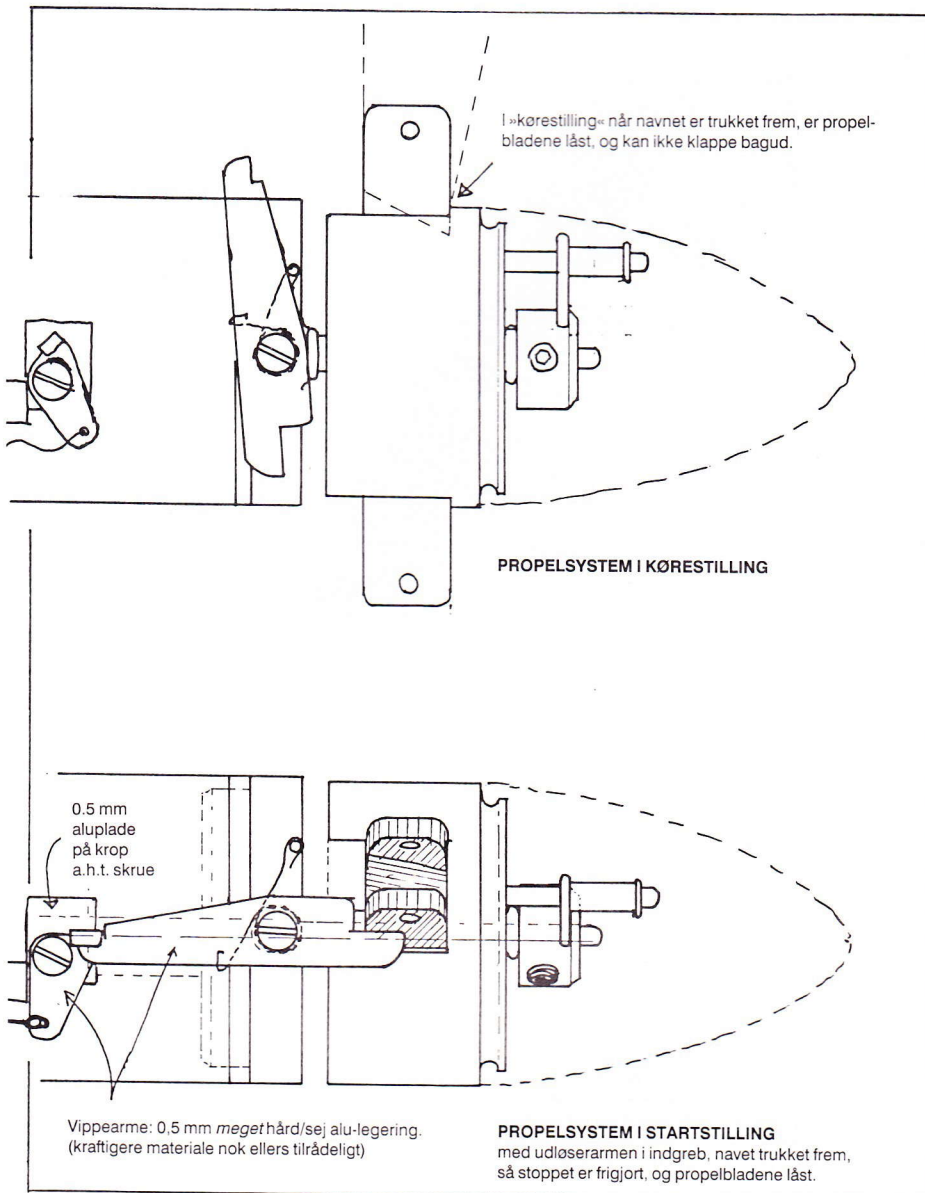
Efter et par måneder fik offentligheden at vide, at Hillerød Kommune og Hovedstadsrådet havde lavet et regionsplanforslag for arealerne i perioden 1989-2001. Forslaget har følgende ordlyd:

- at der kan etableres et eksportcenter omkring Trollesmindeanlægget.
- at 50 ha af gårdenes areal kan anvendes til regionale erhvervsformål, og
- at den resterende del af gårdenes samlede areal på ca. 500 ha bibeholdes til landbrugsformål.

Efter at disse forslag var blevet kendt, lavede kommunen et debatoplæg til kommuneplanen for bl.a. statens gårde. Efter kommunens plan skulle erhvervsarealet placeres mellem Overdrevsvejen og golfbanen, og det vil ikke genere modelflyvningen. Samtidig med dette dannede man en borgergruppe af frivillige personer, der skulle diskutere fremtiden for Trollesminde/Faurholm. Undertegnede meldte sig til denne gruppe, for at TERMIK hele tiden skulle vide, hvad kommunen ønskede at gøre med arealerne.

Efter at kommunen har overtaget arealerne pr. 1/1-89, har man ansat forvalteren og andre, der arbejdede der i forvejen. Hillerød Kommune har ladet markerne så til som normalt, hvilket skulle betyde, at der skulle kunne flyves på dem i 1989 som tidligere.

I øjeblikket er der ingen der ved, om arealerne i fremtiden vil blive lejet ud til en stor gårdejer, eller hvad kommunen vil gøre. Thomas Køster har på TERMIK's vegne henvendt sig til kommunen, for at

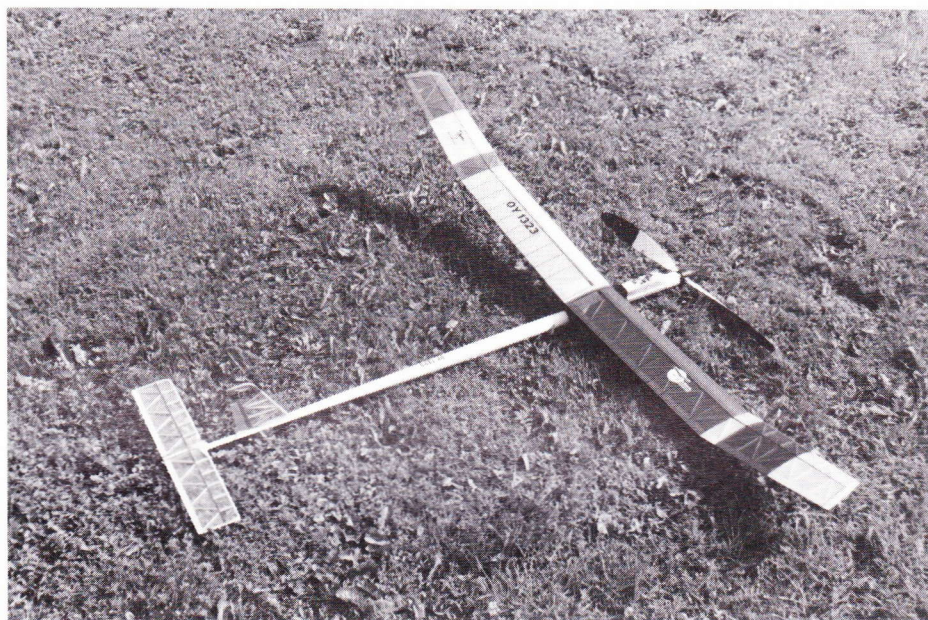


de kan blive mindet om, at der er blevet fløjet modelflyvning på arealerne i mere end 20 år. Det ville være en katastrofe for modelflyvningen på Sjælland, hvis Trollesminde/Faurholm blev lukket for modelflyvning.

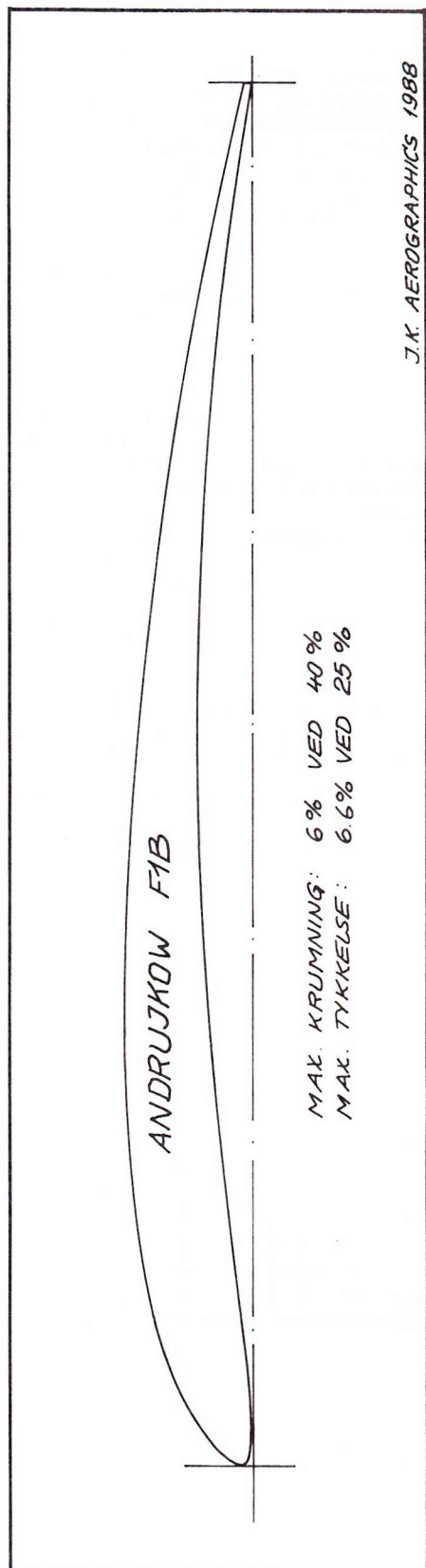
TERMIK har også forhørt sig hos kommunen, om der var mulighed for at få nogle lokaler på Trollesminde.

Den kommende tid bliver spændende for TERMIK og dens medlemmer.

Bo Nyhegn



Jens B. Kristensens kulfiberforstærkede FIB model.



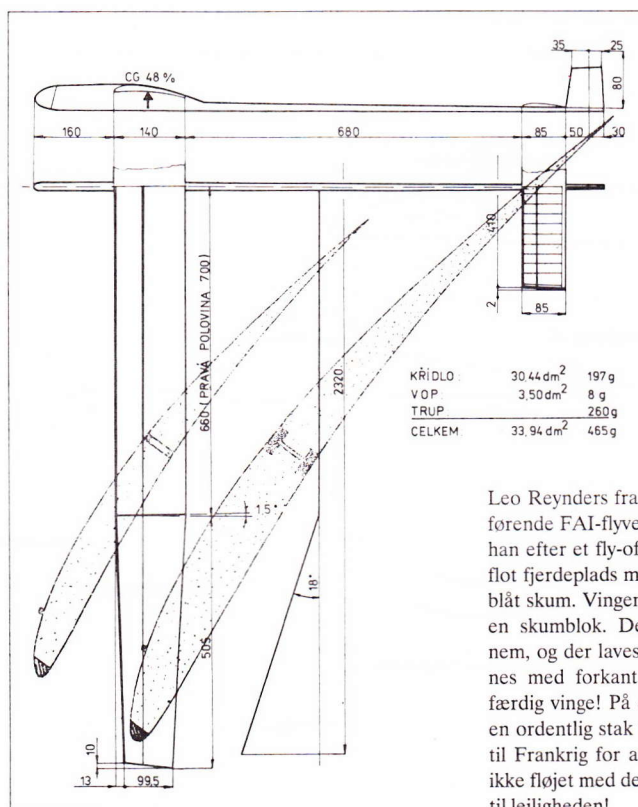
Profil til Wakefilds:

Fra det russiske blad, »Fædrelandets Vinger«, – det svarer til Kongelig Dansk Aeroklubs FLYV – har vi fundet de originale koordinater til Alexander Andrijukovs Wakefieldprofil:

Skal du evt. bruge profilet til en korde på 120 mm, så ganges alle x og y værdier med 1,2, for en korde på 110 mm med 1,1 osv.

Profilet giver gode egenskaber for en Wakefieldvinge – hurtigt stig og et udmærket glid. Alexander garanterer for kvaliteten!

x:	0	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y ₀ :	0,6	3,6	5,0	6,2	7,0	7,98	8,57	9,24	9,08	8,4	7,48	6,4	4,9	2,9	0,6
y _u :	0,6	0,08	0,17	0,50	0,76	1,43	1,93	3,03	3,7	4,0	3,95	3,53	2,77	1,6	0,0

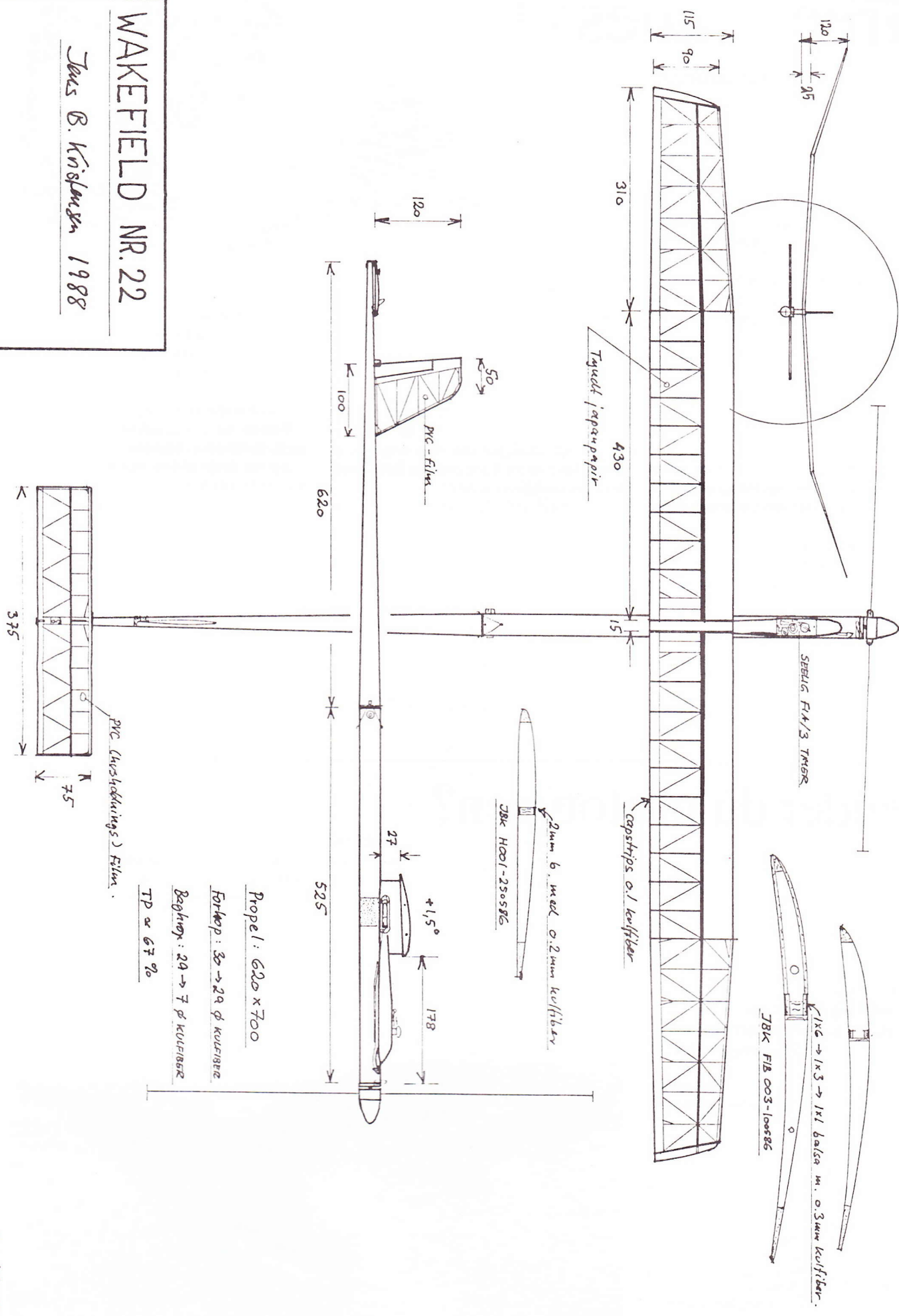


Skum-FAI-Model fra Belgien

Leo Reynders fra Belgien har været blandt verdens førende FAI-flyvere i mange år. Ved VM i 1987 blev han efter et fly-off om tredjepladsen placeret på en flot fjerdeplads med denne model, der har vinger af blåt skum. Vingen laves ved at skære det hele ud af en skumblok. Derefter skæres vingestykket igenem, og der laves hak til hovedlisten. Vingen forsynes med forkant og sættes sammen. Vupti – en færdig vinge! På denne måde kan man hurtigt lave en ordentlig stak vinger – og da Leo Reynders kom til Frankrig for at flyve VM i 1987, havde han slet ikke fløjet med de to modeller, han havde fremstillet til lejligheden!

WAKEFIELD NR. 22

Jens B. Kristensen 1988



TJK 10/12-88

Stream lines

Fra en teamrace-pilots skitsebog

Hvert år, når frustrationerne når deres højdepunkt omkring den 1/4, tager jeg min skitsebog med alle de gode ideer frem for at se, hvad jeg ikke fik lavet i vinterens løb.

Gennem årene har man på flere måder prøvet at mindske luftmodstanden fra linerne. Den effekt, der tabes i linerne er nemlig for en teamrace-model ca. 50-60% af motorens effekt.

Luftmodstanden kan beregnes ud fra formelen

$$M = \text{konstant} \times C_w \times V \times \text{diameter}$$

C_w , som benævnes modstandskoefficienten, er for cylinderformede legemer i vores hastighedsområde ca. 1,2.

Det ses, at man for at mindske modstanden kan ændre linetykkelsen, i dag minimum \varnothing 0,3 mm. Antal liner er minimum 2 stk., ellers kunne man spare 50% med et monoline system, hvor man styrer modellen ved at sno linen.

Modstandskoefficienten C_w kan man mindske ved at lægge linerne lige efter hinanden (se fig. 1). $C_w \approx 0,9-1$; dette gav i 1974 en hastighedsforøgelse på godt 10-15 km/t, hvorefter det blev forbudt.

Denne »nye« idé går ud på, at man overtrækker de yderste 8 meter af linerne med et rør udformet som et profil (se fig. 2).

95% af linemodstanden afsættes i de yderste 8 meter af linerne.



Selv ved et ret klodset profil med en tykkelse på ca. 1 mm kan man regne med at mindske modstanden med 60-70%.

Hvis vi går tilbage til modstandsformlen, kan man se, at ganske vist øges »diameteren« til det tredobbelte, men til gengæld går C_w ned fra 1,2 til ca. 0,1.

Ved udformningen skal man sørge for at holde den forreste 1/3 af profilen foran linen, hvor modstanden er mindst!

Stabiliteten af profilet omkring linen er kritisk (det skulle jo nødig stå på tværs).

Trykcentervandringen over profilet som funktion af hastighedsændringer – med og mod vinden – forhindres bedst ved at placere modstandskoefficienten så nær røret som muligt.

I vindtunnelen virker det!

Rørene skæres i længder á 0,5 meter, og et epoxy profil støbes udenom.

Jeg har brugt trukne messingrør \varnothing 0,45 x 0,7 mm fra Maibom.

Held og lykke.

LuP

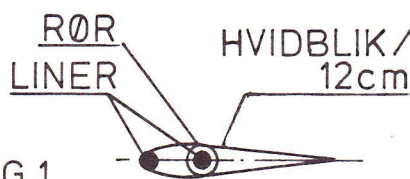


FIG 1.

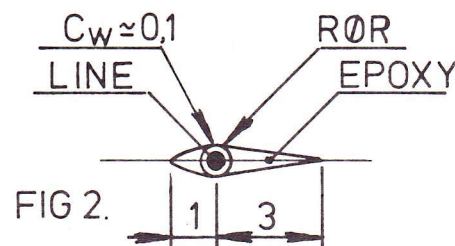


FIG 2.

Kender du prototypen?

– spurgte Lars Pilegaard i sidste nummer af MFN og præsenterede en model, som nok har fået adskillige garvede modelflyvere til at gnide øjnene en gang ekstra. Og så opfordrede han andre til at vise det frem, hvis de skulle have begået noget mere eller mindre tilsvarende.

Den kender jeg da godt – prototypen, svarer Bent Lund her og fortæller hvad en TV-antenne også kan bruges til:

Lars Pilegaards »allo-allo/Nighthawk« med den diffuse prototype står ude i mit værksted i en lidt anden udformning. Den hedder »Micro« og kan studeres på billederne.

Historien:

Da den yngste af mine drenge var under 10, var han »samlere«. Kunne han en lørdag på pladsen være behjælpelig med indsamlingen af diverse stumper efter et uheld, kunne han somme tider være heldig at erhverve sig dele, der fik hans far til at slå opgivende ud med begge hænder.

På den måde var et haleplan med finne – vist nok fra Skagen – og et plan på 180 cm, vist fra en Super Falcon bygget engang først i 60'erne!! endt her i huset.

For knap så mange år siden, det vil sige en 5-6

stykker, var der så i alle flyveblade omtale af de nye ultralight fly. Da jeg en søndag formiddag besøgte en anden søn, lå der midt på stuegulvet en TV-antenne. Ham den først omtalte søn havde det måske ikke fra fremmede, for jeg tiltuske mig da antennen. Jeg blev godt nok spurgt, om jeg havde noget at bruge den til, og det sagde jeg selvfølgelig ja til. Da den glade giver så kom hjem til mig søndag eftermiddag og fandt mig i færd med at save antennen i en hel

masse små stykker, blev han »mopset«. Men det var ingenting. Jeg tør ikke fortælle hvad fru i huset sagde, da hun opdagede, at skaffet på hendes gulvskrubbe kun var 40 cm højt.

Men: De gamle vinger, halen, TV-antennen og gulvskrubbeskaffet har fløjet lystigt i mange år. Det eneste, der skuffede mig rigtigt, var, da både »Webra« og »Graupner« året efter kopierede min idé uden at spørge mig om lov.



Begynd flyvning med linestyrede modeller

- hvordan du let og forholdsvis sikkert kommer i gang

Af Hans Rabenshøj

Dette er starten på en serie artikler om linestyling, hvor vi vil gennemgå et forløb lige fra begynderen, der vil prøve at snuse til dette, og til den erfarne, der ønsker at optimere modeller og flyvning.

I dette nummer handler det om at give en oversigt over, hvad linestyling er, og hvilke muligheder der er for at komme i gang.

Alle linestyrede modeller er forsynet med motor, der driver modellen af sted. Denne er styret af 2 liner, der fører ned til et håndtag, hvormed piloten kan styre modellen op og ned – alt imens den flyver omkring ham, se fig. 1.

Indenfor linestyling kan man flyve kunstflyvning, kampflyvning, race, speed og med skalamodeller. Vi vil først og fremmest se på begynderflyvning, hvor vi anvender modeller, der er nemme at bygge, reparere og flyve med. Det er ofte på bekostning af manøvredegtigheden, men de anbefalede modeller kan anvendes til begynderkunstflyvning, indledende manøvrer til kampflyvning og træning i race.

Mange finder det fascinerende at arbejde med motorer og finder mange udfordringer med brugen af dem. Det er overkommeligt at starte med linestyret flyvning, da man kan skaffe motorer i prislejet fra 250-600 kr. og modeller fra 100 kr. til 500 kr. Desuden må man flyve med modellerne overalt, såfremt man har pladsens ejers tilladelse og ikke generer andre med støj. I den forbindelse kan det ikke stærkt nok anbefales at investere i en ordentlig lyd-dæmpning af motoren.

Valg af motorstørrelse

– er afhængig af, hvor meget det hele må koste, og hvor gammel piloten er. Generelt anvender vi 0,8-2,5 ccm motorer til skolebrug og 2,5-6 ccm motorer for erfarne skoleelever eller ældre begyndere.

Fordelen ved de små motorer: De er nemme at have med at gøre, billige i brug, modellerne er billige, hurtige at bygge og ofte robuste.

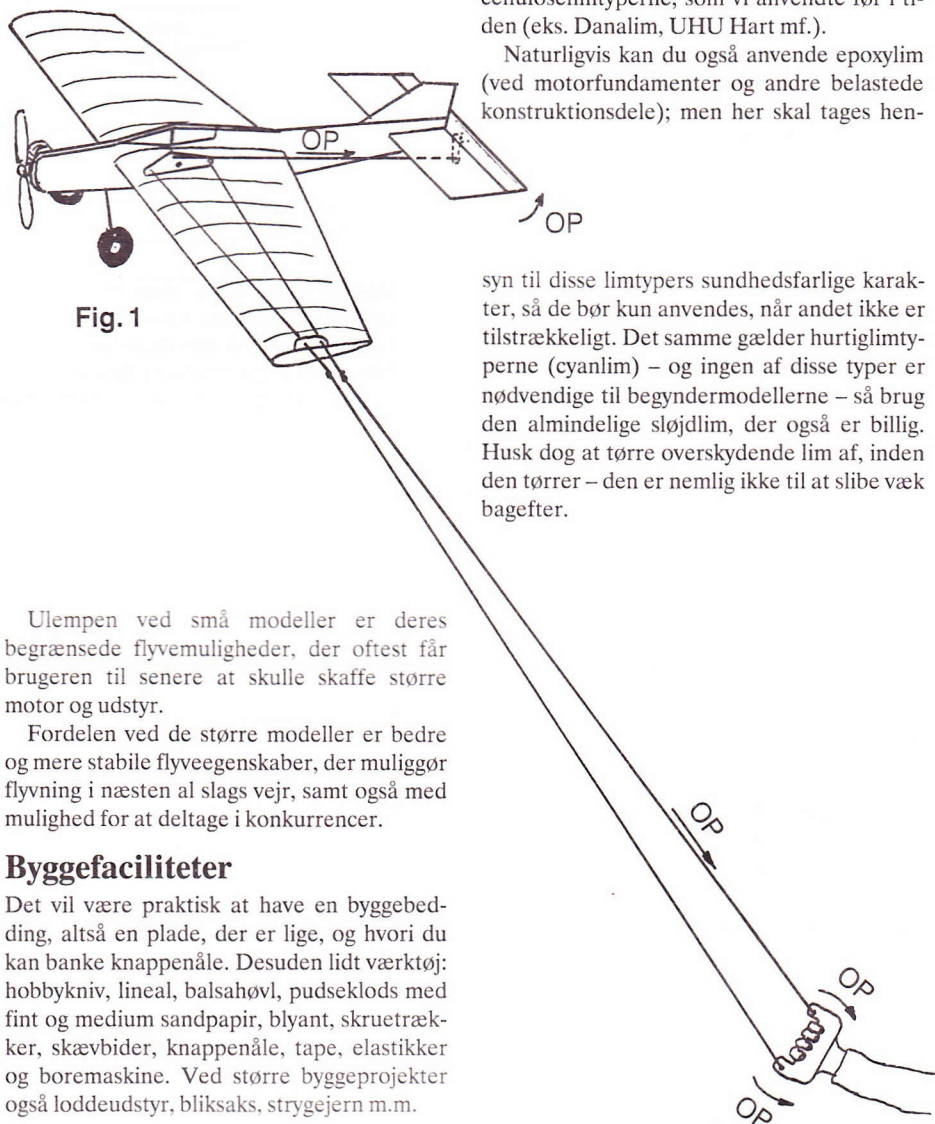


Fig. 1

Ulempen ved små modeller er deres begrænsede flyvemuligheder, der oftest får brugeren til senere at skulle skaffe større motor og udstyr.

Fordelen ved de større modeller er bedre og mere stabile flyveegenskaber, der muliggør flyvning i næsten al slags vejr, samt også med mulighed for at deltage i konkurrencer.

Byggefaciliteter

Det vil være praktisk at have en byggebedding, altså en plade, der er lige, og hvori du kan banke knappenåle. Desuden lidt værktøj: hobbykniv, lineal, balsahøvl, pudseklods med fint og medium sandpapir, blyant, skruetrækker, skævbider, knappenåle, tape, elastikker og boremaskine. Ved større byggeprojekter også loddeudstyr, blyksaks, strygejern m.m.



Limtyper

Ved de første modeltyper kan du nøjes med hvid sløjdlim. Den fås som expresslim og er hurtig til at hærde. En anden mulighed er celluloselimtyperne, som vi anvendte før i tiden (eks. Danalim, UHU Hart mf.).

Naturligvis kan du også anvende epoxylim (ved motorfundamenter og andre belastede konstruktionsdele); men her skal tages hen-

syn til disse limtyperes sundhedsfarlige karakter, så de bør kun anvendes, når andet ikke er tilstrækkeligt. Det samme gælder hurtiglimtyperne (cyanlim) – og ingen af disse typer er nødvendige til begyndermodellerne – så brug den almindelige sløjdlim, der også er billig. Husk dog at tørre overskydende lim af, inden den tørrer – den er nemlig ikke til at slibe væk bagefter.

Begyndermodellen Fabel

Ønsker du at anvende en lille motor – og slippe for udvendig tank, så kan vi anbefale dig COX Black Widow 0,8 ccm motoren. Den er i sin kategori næsten enerådende på markedet og egnet til såvel linestyrede som små radiostyrede modeller. Den koster ca. 250 kr.

Tegningerne af Fabel er her i bladet formindsket fra A3 Til A4. Du kan igen få tegningerne i fuld størrelse ved at forstørre fra A4 til A3 på en kopimaskine.

Byggevejledningen står på tegningen, og skulle tale for sig selv. →

BYGGEVEJLEDNING FOR FABEL

Udskær vinge, bageste del af vinge og vingetipper af 4 mm balsa.

Lim delene sammen – hold sammen med knappenåle.

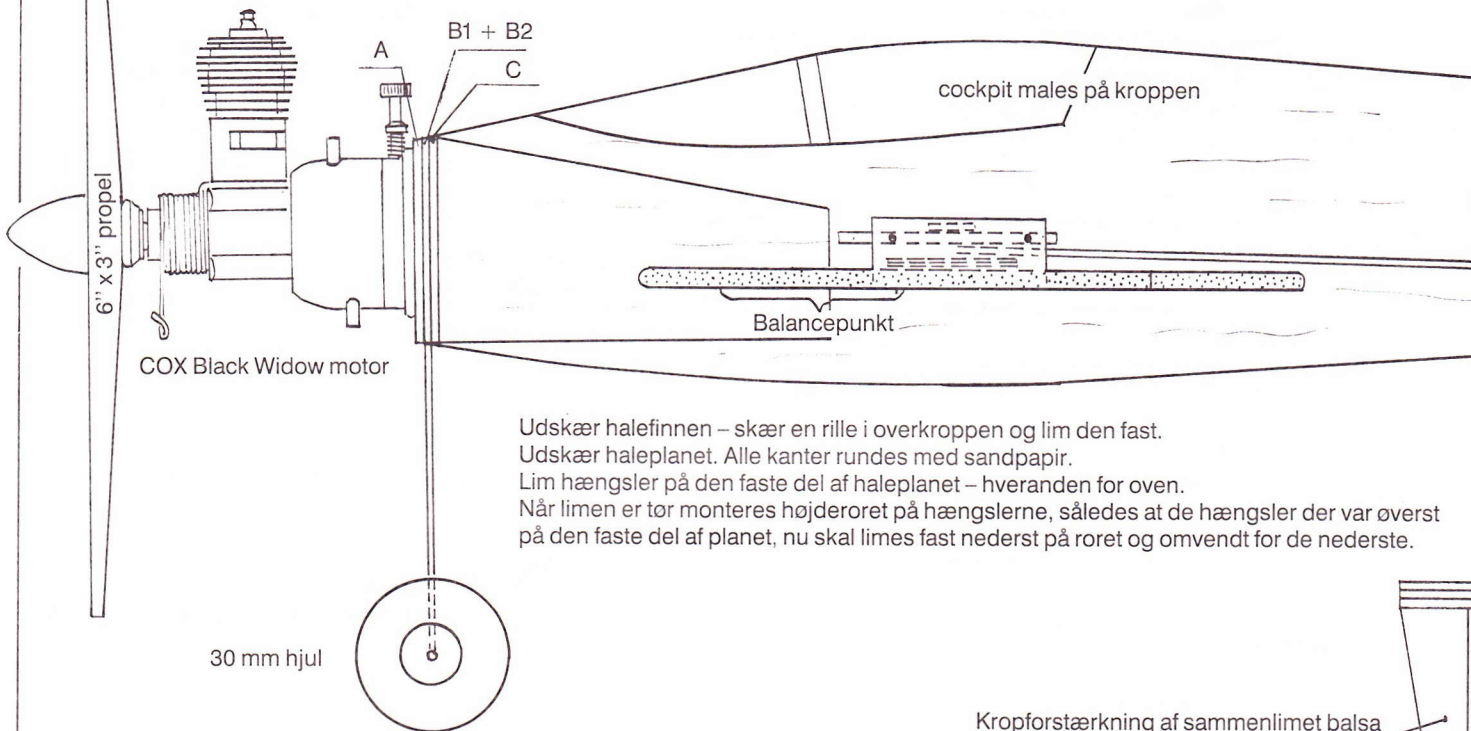
Udskær kroppen af 6 eller 8 mm balsa (etv. tyndere stykker der er limet sammen).

Her er det nemmest at tegne kroppen over på madpapir – lime denne på træet og så foretage udskæringen med kniv.

Udskær kropforstærkningerne – lim dem på forkroppen.

Udskær motorfundamenterne A, B og C. Bøj understellet, og lim disse dele sammen – hold fast med klemmer.

Lim motorfundament/understel på kroppen – hold fast med knappenåle og elastikker.



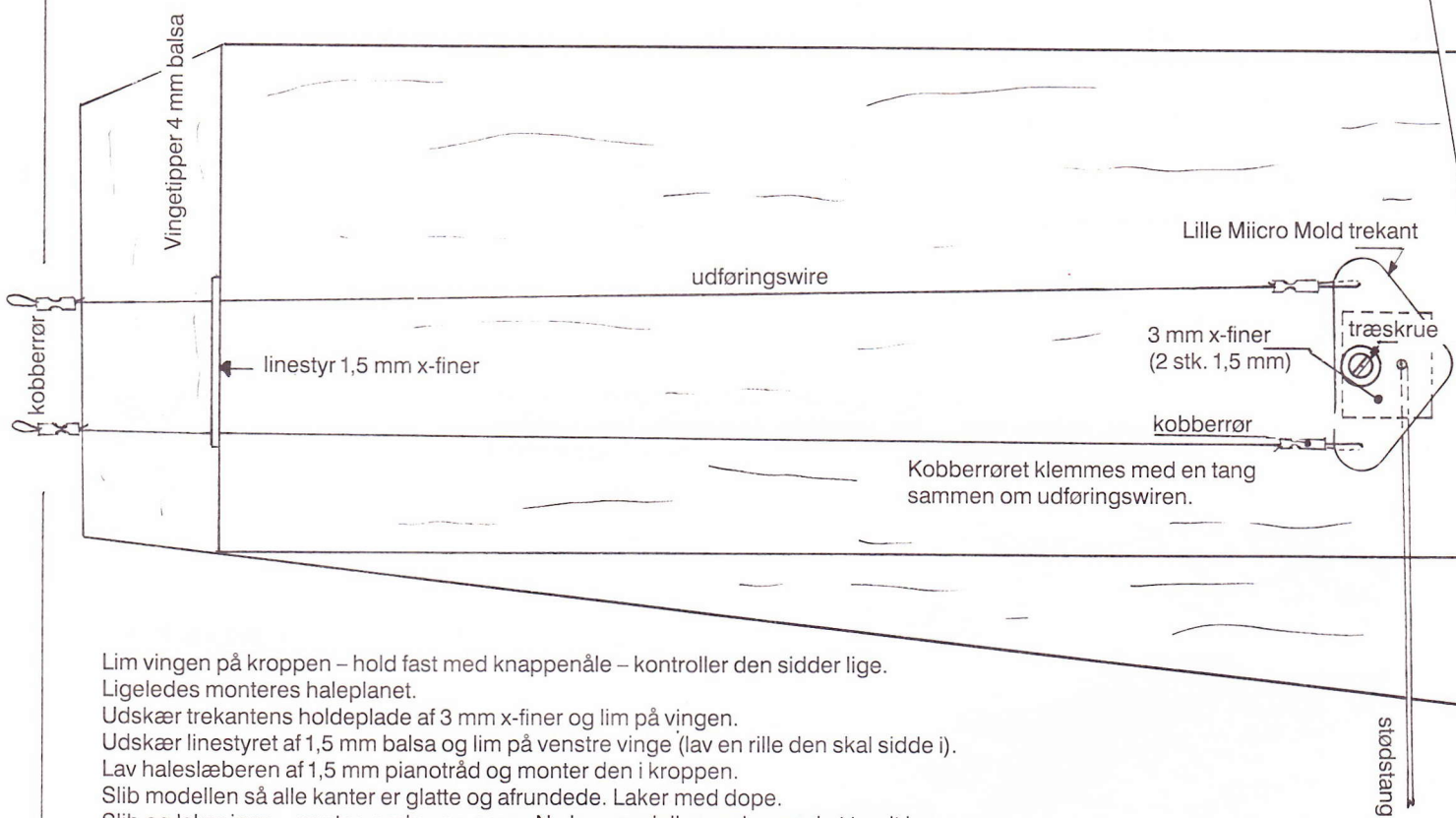
Udskær halefinnen – skær en rille i overkroppen og lim den fast.

Udskær haleplanet. Alle kanter rundes med sandpapir.

Lim hængsler på den faste del af haleplanet – hveranden for oven.

Når limen er tør monteres højderoret på hængslerne, således at de hængsler der var øverst på den faste del af planet, nu skal limes fast nederst på roret og omvendt for de nederste.

Kropforstærkning af sammenlimet balsa



Lim vingen på kroppen – hold fast med knappenåle – kontroller den sidder lige.

Ligeledes monteres haleplanet.

Udskær trekantens holdeplade af 3 mm x-finert og lim på vingen.

Udskær linestyret af 1,5 mm balsa og lim på venstre vinge (lav en rille den skal sidde i).

Lav haleslæberen af 1,5 mm pianotråd og monter den i kroppen.

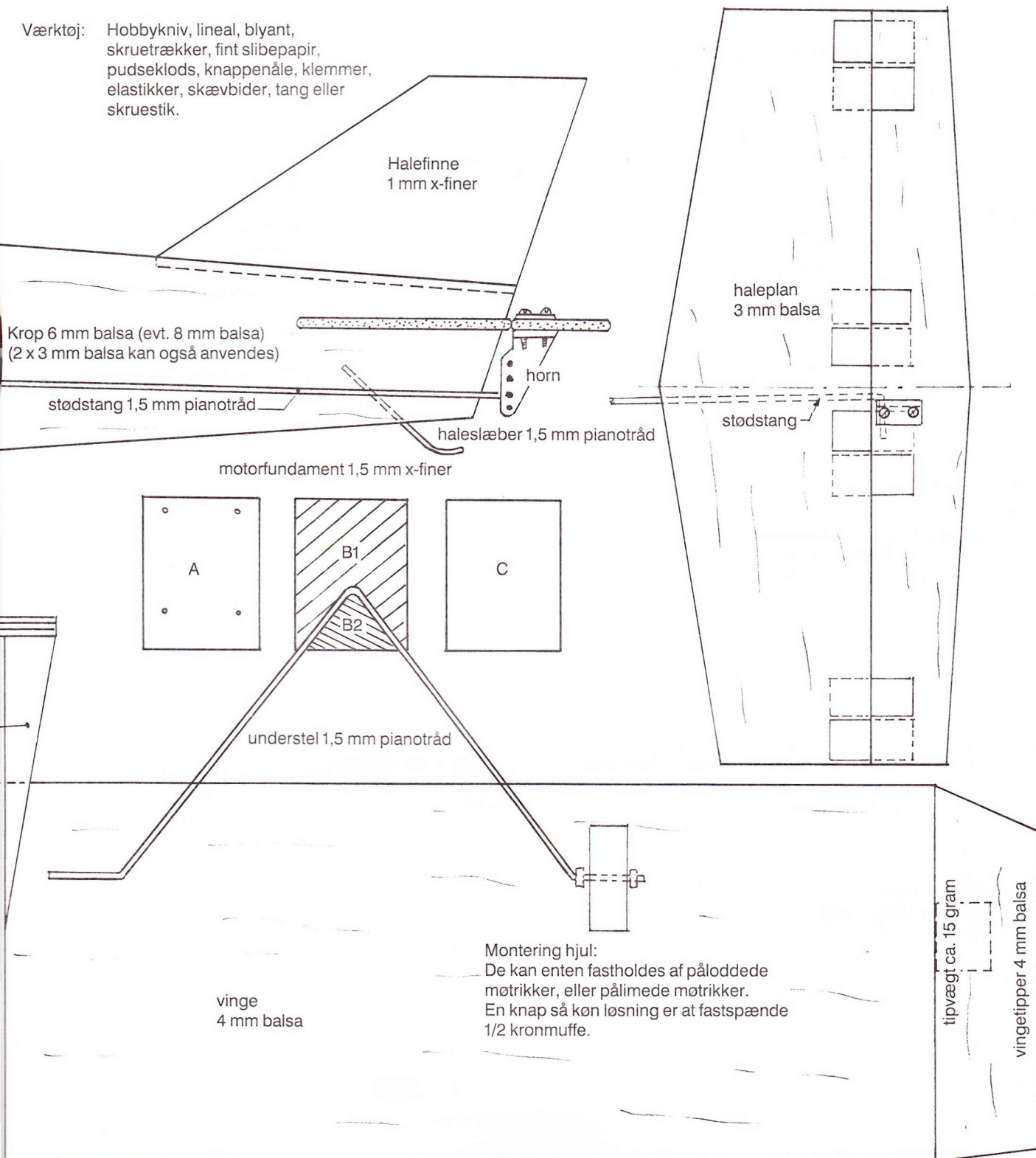
Slib modellen så alle kanter er glatte og afrundede. Laker med dope.

Slib og laker igen – gentag endnu en gang. Nu kan modellen males med et tyndt lag alkyd emaille eller lignende.

Stødstang bøjes af 1,5 mm pianotråd. Trekant, horn og stødstang monteres.

Lineudføring monteres. Hjul og motor monteres og modellen er nu klar.

Værktøj: Hobbykniv, lineal, blyant, skruetrækker, fint slibepapir, pudseklods, knappenåle, klemmer, elastikker, skævbider, tang eller skruestik.



HR85 **FABEL**

© Hans Rabenhøj 1987

Andre modeller

Der findes mange andre egnede modeller til denne motortype. Først forfatterens konstruktioner Tumling, Jet og kampflyvningsmodellen Aolus, der alle udgives som byggesæt. Andre egnede byggesæt kan nævnes: SIG Skyray, Staggerwing og Deweybird og DMI's Junior Pilot.

Andre motorer

Der findes også 0,8 ccm motorer uden tank. De har ører på siden af krumtaphuset til montering som ved større motorer. Disse monteres enten på bøgemotorbjælker eller på et støbt motorfundament, der kan købes hos motorleverandøren.

Motortyper: Cox Tee Dee 0,8 ccm, der er en gløderørsmotor, og PAW 0,8 ccm, der er en dieselmotor. (De to motortyper gennemgås i en senere artikel).

Andet nødvendigt udstyr

Anvender du Black Widow eller anden gløderørsmotor, får du også brug for glødestrøm. Gløderøret må kun få 1,5 volt. Da det bruger 2-4 ampere, skal batteriet være stort. Tørbatterier (selv store) holder ikke ret længe, så det anbefales at anskaffe en 2 volt akkumulator. Denne forsynes med en passende formodstand (ca. 10 cm let udtrukket gardinspiral), og gløderøret får nu en passende strøm. Som forbindelse til gløderøret anbefales gløderørsklemme passende til den aktuelle motor (koster ikke ret meget).

Du får også brug for et sæt liner. Her kan vi anbefale de amerikanske SIG-liner med håndtag, der p.t. koster ca. 20 kr. Motoren skal have brændstof med ca. 20% nitromethan for at gå stabilt og kraftfuldt nok til vort brug.

En passende brændstofpåfylder skal også anskaffes. Til at rense modellen anbefales en blanding af 1/4 Ajax og resten vand og så en køkkenrulle.

Nu er du klar til at teste motoren. Gør dette hjemmefra, da det er rart at have udstyret afprøvet, inden man går på flyvepladsen.

Flyvepladsen

– skal have nogle krav opfyldt. En god og jævn belægning – helst græs, der er velklippet, passende afstand til beboelse, så naboer ikke generes unødvendigt. Der skal også gerne være mulighed for at holde tilskuere uden for modellens flyvebane – og her må man have hjælp fra hjælperen, der jo også skal sende modellen afsted.

Flyvepladsen må gerne ligge et åbent sted, uden læ, da vi foretrækker jævn vind fremfor hvirvler, der kan dannes bag træer og bygninger.

Første flyvning

Montér linerne, og kontrollér, at højderøret sidder ligeud, når håndtaget holdes lodret. Kontrollér også, at roret går op, når du hæver armen.

SET OVENFRA

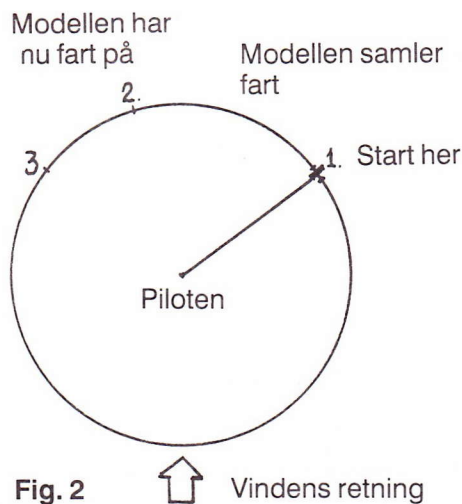


Fig. 2

Instruer din hjælper om, hvad han skal foretage sig. Find en passende startposition, se fig. 2.

Modellen skal ved starten stå i medvind som vist på figuren og opnår dermed en god flyvefart, inden den skal om og kæmpe mod vinden, og derved holdes linerne stramme.

De største problemer i starten af en linestyingskarriere er, at man giver alt for store

rorudslag. Tving dig til kun at bevæge håndtaget max. 5 grader op og ned (få mm).

Inden du flyver med modellen, er det klogt at gennemgå styringens princip på jorden. Du kan evt. montere 1/2 m line på modellen og så se, hvordan rorene skal stilles for at lave de manøvrer, du kommer ud for.

Nu i gang med flyvningen

Tank op. Start motoren, og indstil så den kører med max. effekt.

Lad hjælperen holde modellen. Gå selv ud til håndtaget, kontrollér, at styringen er i orden. Giv tegn til hjælperen om at slippe modellen.

Denne kører nu hen ad jorden, giv LIDT opadror, og så snart modellen er i luften rettes ud med LIDT nedadror. Så gælder det kun om at holde armen rolig, du bliver lidt svimmel (tegn på noget i hovedet – så vær ikke ked af det). Se illustration 3, der viser startforløbet...

Når motoren går i stå, lader du modellen gå ind i et svagt dyk, så den holder flyvefarten, og du retter modellen op lige over jorden.

Efter nogle starter og landinger kan du påbegynde lidt stig og dyk med modellen og dermed blive fortrolig med styringen.

God fornøjelse med projektet.

I næste nummer vil vi se på større begyndermodeller, motortyper, brændstoftyper samt udbygning af flyvningen med nye manøvrer.

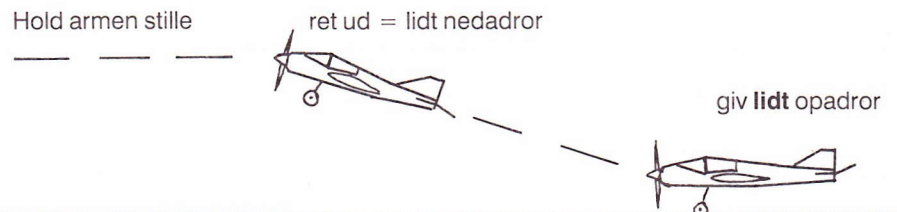


Fig. 3



Vario tuningsdele

Når servobevægelser skal overføres til rorflader eller lignende, må man altid regne med lidt slør. Normalt spiller det ikk nogen særlig stor rolle, om der er lidt unøjagtig styring omkring en enkelt ledforbindelse; men hvis flere servoers bevægelse skal »køres sammen« til en resulterende styrebevægelse, stiller sagen sig noget anderledes. Da kan slør vise sig at være ret så generende og umuliggøre bare rimelig respons. Skal styresystemet derudover overføre både træk og tryk, bliver det endnu sværere at klare det bare nogenlunde slørfrit.

Eks. 1 viser i grove træk styresystemet til VENSTRE/HØJRE i Heims standardmekanik.

a, b, c, d og e er trækstænger med hver to kuglelink.

A, B og C er faste punkter, hvoromkring div. vippebevægelser foretages. D er den såkaldte swashplade, der både kan vippe i alle retninger, samtidig med at den kan bevæges op og ned.

At undgå slør i dette styresystem er ikke muligt, men ved omhyggelig tilpasning kan rimelig rorfunktion opnås. Under flyvning bevæger en stor del af ledforbindelserne sig omkring 1600 gange pr. min., så efter få timers drift er man nødt til at kompensere for den slitage, der har været. Messingbøsninger, link m.v. må udskiftes. Dette er ret tidkrævende, samtidig med at man har en model, der efter ret få flyvninger igen viser tydelige tegn på slør i styreforbindelserne.

Her er det VARIOTUNING kommer ind i billedet. Ordet tuning kunne måske forlede nogle til at tro, at der var tale om at få flere kræfter ud af en given motor; men dette er ikke tilfældet.

VARIO er et tysk firma, der har specialiseret sig i at fremstille kroppe og enkeltdele af meget høj kvalitet til HEIM-mekanik.

Billederne viser eksempelvis delene A, B, C og D i henholdsvis standard og Varioudgave.

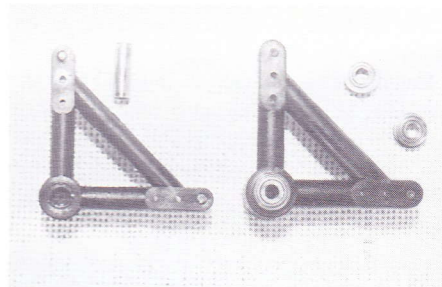
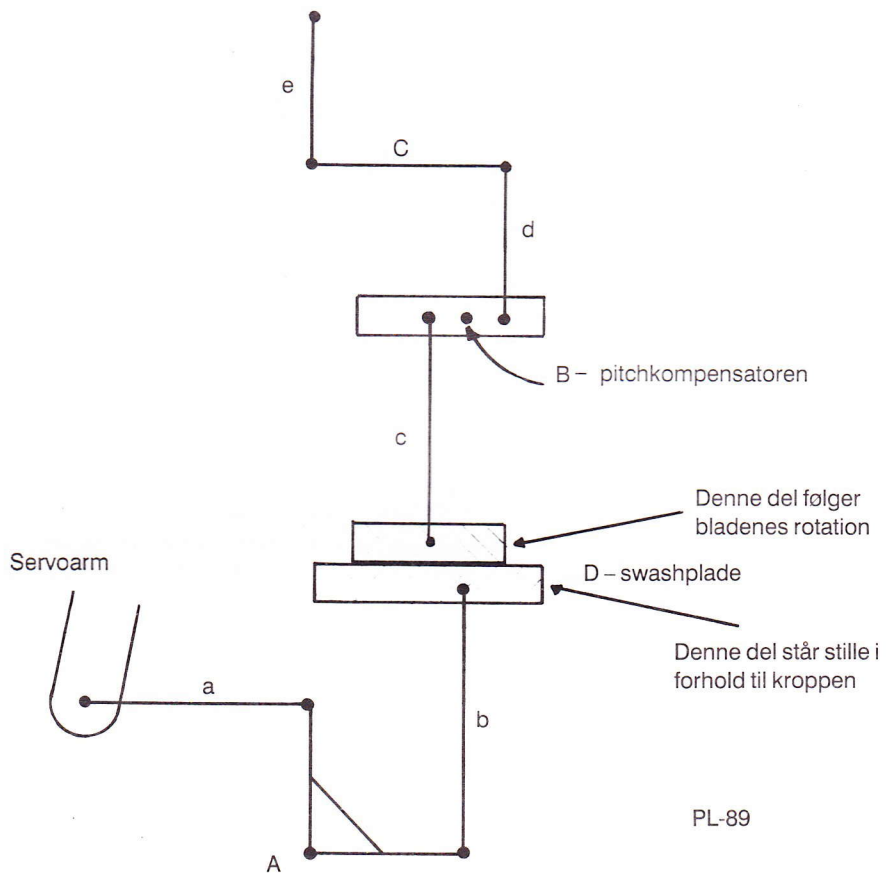
Nu kan det være vanskeligt ud fra fotografiet alene at se kvalitetsforskellen, men der er virkelig tale om en væsentlig forbedring. Alle messingbøsninger er erstattet af dobbelte kuglelejer. Swashpladen er selv efter mange timers drift nærmest slørfri. Pitchkompensatoren (B) er af en helt anden konstruktion, der bl.a. tillader større bevægelse af swashpladen.

VARIO udgiver et digert katalog på små 100 sider, der med klar tekst (tysk) og gode fotografier viser alle firmaets tuningsdele samt øvrige tilbehør til HEIM-mekanik.

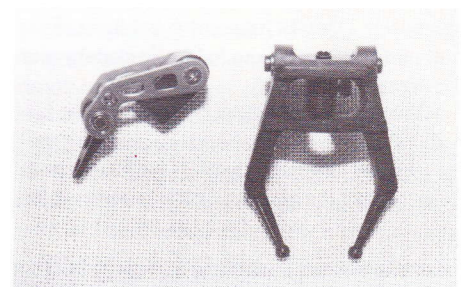
Selv om du ikke flyver »Heim«, er der mange gode tips at hente i kataloget.

Man kan fra Vario købe Heimmekanik, der er DEL-TUNET, hvilket vil sige, at visse vitale dele leveres i Varioudgaven. Dette indebærer den fordel, at man ikke både står med Heims og Varios udgave af det samme produkt.

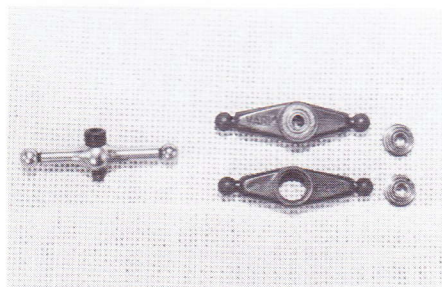
Det er glædeligt, at man her i landet nu kan købe helidele til tyske listepreiser. Eks.vis kos-



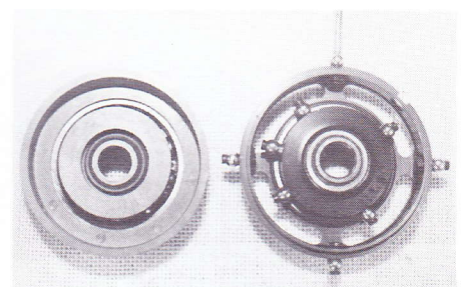
A



B



C



D

ter et TOPTUNET mekaniksæt omkring kr. 5500, og det må siges at være yderst rimeligt, når den høje kvalitet tages i betragtning.

Købes der et Heim standardsæt, og foretages der senere en tuning, er prisen omkring 2000 kr. større, så tænk dig om før køb. Jeg vil

i en senere artikel komme nærmere ind på VARIOS spanteløse krop med patenteret hæktrækjustering - en virkelig nyhed, du godt kan glæde dig til/over.

God landing - 5508.

Et rigtigt eventyr

Historien om en Bell P-39 I AIRCO-BRA fortalt af Kim Frandsen, men som H.C. Andersen måske ville have gjort det, hvis han havde levet i dag:

Jeg voksede ikke op i en andegård, men i en urskov i Sydamerika, og som Danmarksmeester har jeg nået toppunktet i min karriere.

Efter at have levet en lykkelig tid som balsatræ blev jeg fældet og sendt til USA. Her blev jeg skåret i stykker og lagt i en kasse som et byggesæt. I 1982 blev jeg sendt af sted fra firmaet, som hed Top Flite, og med Europa som mål, nærmere betegnet Danmark. Med en ikke ukendt sydsjællandsk maskinfabrikant som mellemmand havnede jeg den 13. august 1982 i Vojens hos den 13-årige knægt Kim.

Grunden til, at det lige netop blev mig, at valget faldt på, var enkel: knægten havde aldrig før haft en lavinget model, og han ville have noget, der lignede skala – og så skulle det være med næsehjulsunderstel.

I løbet af vinteren 1982-83 begyndte knægten så – med hjælp og anvisninger fra sin far, Gunnar – at sætte mig sammen. Det gik rimelig godt, selv om de ikke fulgte tegningen. De lavede om på min konstruktion for, som de sagde, »at forlænge levetiden til mere end én dårlig landing!«

I foråret 1983 var jeg færdigbygget. Min amerikanske konstruktør havde hverken planlagt at udstyre mig med interiør i cockpittet eller med den så karakteristiske kanon i spinneren. Det fik Gunnar dog heldigvis rådet bod på (han kan jo ikke kalde sig skalabygger for ingenting – vel?)

På trods af de transfers, byggesættet omfattede til en amerikansk bemaling, blev jeg malet som det engelske fly »UF - AH601«, som dette så ud i slutningen af 1941. Farverne blev



kopieret efter en Gloster Meteor, som i 1983 stod nymalet på Flyvestation Skrydstrup. Selv om den var i dansk bemaling, var camouflagerfarverne korrekte (den grønne og den lysegrå på undersiden). Den mørkegrå på oversiden kunne blandes ud fra beskrivelsen i bogen »Camouflage & Markings« Vol. 12, hvor der også er farveskema, treplanstegninger og sort/hvide billeder. Kokardefarverne blev blandet ud fra de engelske transfers, som sad på knægtens 117 ofte udskældte plastic-modeller. Til slut blev jeg lakeret med et tyndt lag klar lak med matteringsmiddel for at få den rigtige overflade.

Så sku' der flyves

Hermed var jeg blevet bragt i flyveklar stand efter 345 arbejdstimer.

Det var forår, og inden længe skulle jeg ud og prøves af.

Endelig skete det: Den 18. juli 1983 blev jeg prøvfløjet. En af de rigtig erfarne piloter satte mig op for første gang. Det gik problemfrit, og jeg nød at se verden sådan lidt fra oven.



Så fik knægten overdraget senderen. Det gik fint. Et par otte-taller, et loop, en rulning. Jo, det var godt nok.

Efterhånden som knægten lærte at flyve mig, blev min glæde ved at se verden ovenfra mindre. Han gjorde de mest skrækkelige ting – hvem andre end han kan finde på at lave en Top-hat med en 2. verdenskrigs-jager? Snaprul og spind hørte efterhånden til dagens orden; det kunne til nød gå.

Hvis han så endda gjorde det med en smule følelse. Men nej – det var »fuld Webra fremad« og så ellers bare med at komme rundt i en fart.

Se, det var ikke planlagt i konstruktionsfasen, så efter talrige faderlige formaninger begyndte knægten endelig at behandle mig ordentligt; men da var det for sent. Al den hurlumhej med snaprullene var ikke gået sporeløst hen over mig – mit plan havde været belastet så hårdt, at hullerne til de to M6 nylonskruer var blevet ovale, ca. 10 mm på den ene led. Nå, jeg fik en »antiskridplade« lagt på planet og nogle bøsninger i de alt for store huller, og så var jeg flyvende igen.

Herefter fik jeg lov til at stå fredeligt i et lille års tid, idet knægten ikke havde tid til at flyve med netop mig, og først i 1985 blev jeg hentet frem igen.

Realistisk flyvning – realistisk styrt!

Nu, da jeg ikke skulle flyve så vildt, var der ikke brug for så megen motorkraft, så det hæsle kakkellovnsrør (af nogle kaldt et resonnansrør), som jeg havde fået monteret hen ad kropssiden, blev skiftet ud med en mindre skæmmende »resosilencer«, og med den fløj



jeg rundt en 14 dages tid, indtil min efterhånden hyggelige tilværelse pludselig fik sig et knæk.

En skøn maj-aften var der en højderors-trækstang, som var blevet metaltræt og knækkede – og dét lige midt i et Split-Es. Dét er der ikke mange, der kan tåle – jeg kunne i hvert fald ikke. Jorden kom pludselig masende op imod mig og ramte i en vinkel på 15-20 grader. Mit plan blev liggende. Halen blev flået af, og kroppen fortsatte gennem luften i en stor bue og landede ca. 30 meter længere fremme.

En model som mig ser realistisk ud i luften. Også mit styrt var realistisk. Var det blevet filmet og klippet ind i en af de mange krigsfilm, man kan se i dag, kunne det nok have givet en Oscar eller to.

Men et effektivt styrt giver effektive skrammer – jeg var hullet som en si i undersiden af planet, og næsen var jordslået som et oldtidsfund.

Nu fulgte den værste periode af min hidtidige tilværelse. I 2½ år stod jeg gemt væk i et hjørne af værkstedet ved siden af den grimme, modelædende skraldespand, som mere end én gang havde kraftigt kig på mig.

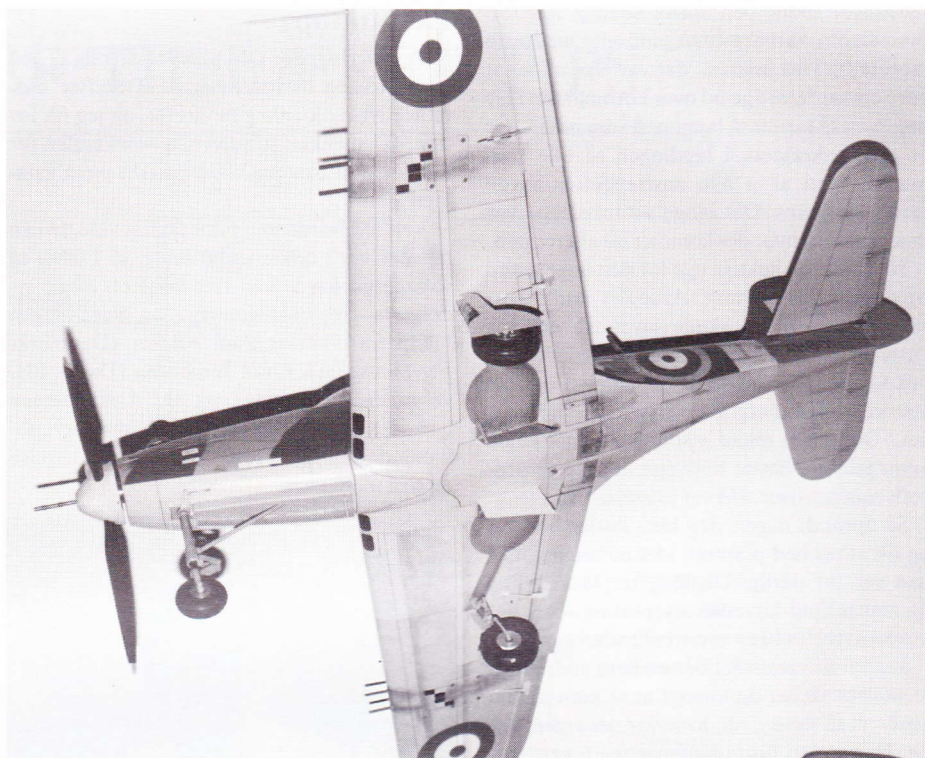
Jeg overlevede den periode; men af gode grunde ønsker jeg helst at glemme den.

Oprejsning

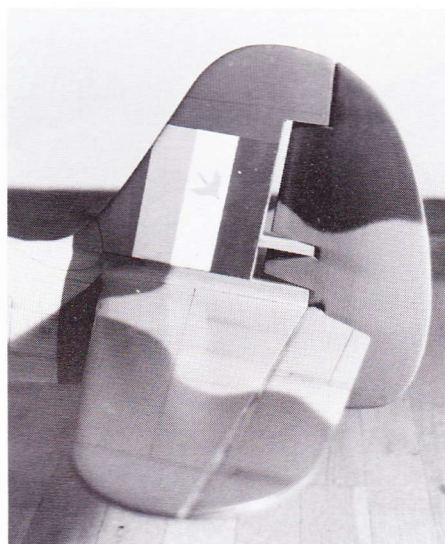
Efter disse meget mørke år var det en sand fornøjelse den dag i november 1987, da den unge mand (som nu var blevet ældre og mindre vild) tog mig frem fra krogen, hvor jeg havde stået gemt. Da han sammen med sin far, Gunnar, havde kigget lidt nærmere på skaderne, fandt de ud af, at med en ny næse, et par pladereparationer i planet og halen limet på igen kunne jeg bringes i flyveklar stand.

Det var dejligt at høre.

I løbet af et par måneder blev jeg sat i stand, og jeg blev endda mere skalarigtig end før: jeg fik kanoner og pitotrør i planet, nye udstødningsattrapper af balsa, sideroret fik aerodynamisk afbalancering, og endelig fik jeg et skalarigtigt (men fast) understel med det karakteristiske lange teleskop-næseben og nye hovedben med »sakseled« samt alle de tilhørende understelslemme. Overfladen blev af vægtemæssige hensyn kun grundet og malet



pletvis med pensel. Til gengæld fik jeg alle panellinier/pladesamlinger tegnet med tuschen, og da jeg så stod der – pæn og ren – blev jeg patineret med »sod« fra udstødningsmanifolderne og krudtslam ved kanonerne – noget, som han var blevet inspireret til ved at læse en engelsk skalabog. Efter at have stået til tørre i et par måneder blev jeg endelig sprøjtet med et tyndt lag klar, mat lak, som blev poleret, til overfladen fik den rigtige »glans«.



Atter i luften

Endelig var jeg igen flyveklar – efter 130 arbejdstimer. Nu var det spændende, hvordan det nye teleskop-næseben ville fungere – med en indstillingsvinkel på 7 grader med alle tre hjul på jorden kunne man forvente problemer ved start og landing.

Endelig oprandt dagen, hvor jeg igen skulle i luften. Der var nogen vind, men det generede hverken mig eller ham, som nu selv stod for prøveflyvningen.

Han fik startet motoren, som nu var en 13 år gammel OS-60 FSR med standardpotte, og den kørte upåklageligt. Så taxi'ede vi lidt rundt; jo, det så meget godt ud – og så var der kun én vej: ud for enden af startbanen!

Et sidste check af motor og ror, flaps ned og så ellers derudad. Efter ca. 50 meter var der så meget »lift« på planerne, at jeg roligt slap jorden. Så et blødt drej væk fra startretningen ... højde på ... lidt gas af, og nu kunne jeg igen efter næsten tre år nyde synet af landskabet ovenfra.

Ja, se det var jo alt sammen meget godt; men hvad så med at lande? Hvordan ville det gå med så stor en indstillingsvinkel? Der var ikke andet for end at forsøge ... en stor, rektangulær landingsrunde ... flaps ud ... en lang, lige indflyvning ... næsen løftet til den for Aircobraer så karakteristiske trepunktslandning ... alle tre hjul ned på græsset på én gang, hurtigt drosle motoren til lavest mulige tomgang og slippe styrpinden – sådan! (pyh ha).

JM i Dan-skala

Det var dejligt at komme til at flyve igen – og så, at man var kommet tættere på skala. Efter et par ture mere fandt han på, at det egentlig kunne være meget skægt at prøve at stille op til JM i Dan-skala nu, hvor det var på hjemmebane.

Nå ja – hvorfor ikke? Vi trænede en 6-7

flyvninger indtil den sidste søndag før JM, hvor skidt i karburatoren pludselig medførte motorstop i lav højde ... der var ikke andet at gøre end at flyve lige ud over kornmarken i lav højde og så farten så langt ned som muligt for at gøre »skraldet« i landingen så lille som muligt. Men ak – alle anstrengelser havde været forgæves. Det lange »stankelben« var knækket dér, hvor det kommer ud af kroppen.

Nu fulgte en hektisk uge for den unge mand og navnlig for Gunnar. Arbejdet skulle passes, og næsebenet skulle laves, så det var nattesøvnen, der blev forsømt. Men det lykkedes for dem at få benet sat sammen og forstærket, således at jeg var flyveklar om fredagen. Den unge mand – som jeg nu vil kalde »min pilot« – havde besluttet at springe prøveflyvningen over. JM var jo næste dag.

Så oprandt dagen. Jeg blev statisk bedømt og fik et ret lavt pointtal, idet dokumentationen var for dårlig: Utydelig treplanstegning og mangelfuld farvedokumentation – nå, det kunne jo rettes til en eventuel anden gang.

Nu havde man stået dér mellem andre flotte skalamodeller og forsøgt at se pæn ud; nu skulle vi så flyve ... ih, hvor var det spændende. Der var to flotte biplaner fra 1. verdenskrig og en lige så flot Piper Tomahawk – derefter skulle jeg så op; uha.

I starten gjorde vi, som vi plejede, dog måske med lidt flere nerver på end normalt. Det gik dog fint med både start og landing: Benet holdt!

Og som I måske har læst her i bladet, gik det meget godt til JM. Nu var der så DM i august at se frem til.

Men hvad gjorde han? Han hængte mig op under loftet derhjemme og sagde: »Nu kan du hænge dér indtil august, og du har bare at lade være med at gå i stykker«.

Helt til tops

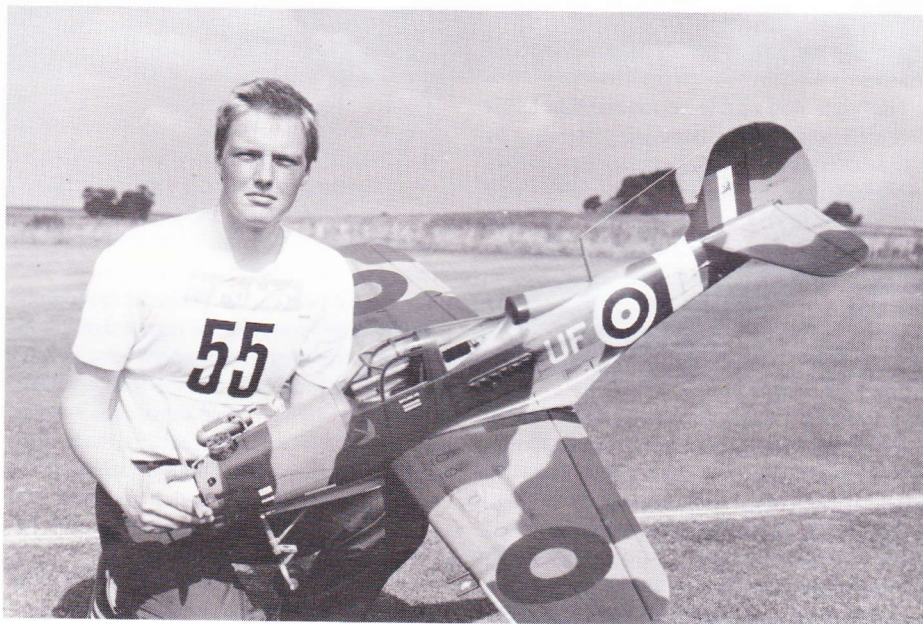
Halvanden uge før DM pillede han mig så ned fra loftet og støvede mig af. Derefter blev motor og radioanlæg monteret, og jeg fik lov til at få en enkelt trimflyvning weekenden før DM – og så blev jeg ellers pakket pænt sammen igen.

Ved JM havde min pilot fået at vide, hvilke fejl der var i dokumentationen, så i løbet af sommeren havde han fået kopieret nogle tydeligere treplanstegninger, og ved megen hjælp fra d'herrer Paul Ancker (Danmarks Flyvemuseum), Knud Jørgensen (Dansk Flyvehistorisk Forening) og O. Alexandersen lykkedes det at fremskaffe en bedre farvedokumentation lige i rette tid – jeg skulle hilse og sige mange tak.

Den sidste weekend i august var så tiden, da jeg for alvor skulle bestå min prøve. Til Soderup var der kommet mange dejlige skalafly. Det var en sand fornøjelse at være der, og mellem piloterne var der en uhøjtidelig, hyggelig atmosfære. I det hele taget var dette stævne ovenud vellykket – og da ikke mindst for mig, hvad I kan læse om i MFN nr. 5/88.

Nu, hvor jeg hænger oppe under loftet i »vinterdvale«, som enhver skalamodel bør, vil jeg slutte med at opfordre alle skalamodeller, som findes her i landet, til at tage jeres piloter med til dette års JM/DM – det er alle tiders!

En stolt model med sin pilot, efter at Danmarksmesterskabet var vundet i 1988. (Foto: Benny Steen)



Twin-Charter!

Hvem siger, at 2-motoret flyvning skal være dyrt og indviklet?

I Grenå Modelflyvekub er observeret et vellydende 2-motoret genbrugsfly, som har givet ejeren/konstruktøren/piloten Lars Nøhr mange fornøjelige timer uden de store udgifter. Lars arvede en krop fra en udtjent gammel Charter og en delvist selvkonstrueret vinge, der menes at have fløjet på en Hegi Snoopy.

Næsen på Charteren blev resolut skåret af og erstattet med et rum til 2 150 ml tanke samt en flamingoklods som det forreste af apparatet. Som det ses på billedet, har flamingoen siden fået nogle knubs – men maskinen flyver endda.

Vingen var en skum-konstruktion, og her blev bøgelister limet direkte i skummet. Disse udgør motorfundamenterne for 2 OS40-FSR. Twincharteren er på ingen måde i nød for kræfter! Hver motor styres af sin egen servo, men disse er iøvrigt koblet sammen, således at de styres fra én gaspind.

Brændstofslangerne går fra rummet under »cockpitglasset« ud til motorerne.

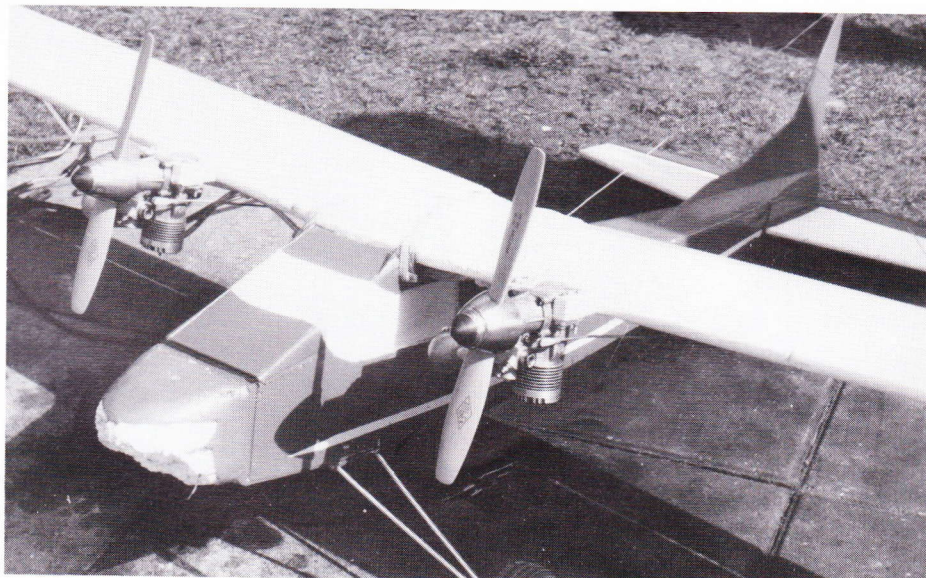
Hele apparatet er yderst velflyvende. Landinger på 1 motor har ofte været foretaget, og pilotens nervesystem nedbrydes ikke.

Sideroret fløj ved en lejlighed af under en temmelig hurtig forflyvning – og det gav så lejlighed til at erfare, at Twin-charteren fungerede fint på krænge-højderor alene. Forsøg

med en-motoret flyvning har dog ikke været forsøgt uden sideror.

Twincharteren overlevede en mid-air collision sidste år, men groundloopede i landingen, da det ene hjul manglede. Det gav den orlov for resten af året, men den er klar igen og forventes at operere på himlen over Djursland i sommeren 89.

OSH



Senderpult

Stig Hansen fra Falcon fortæller her, hvordan han har lavet sin egen senderpult.

I stedet for at købe en senderpult i dyre domme, skulle du prøve at lave den selv. Det har mange fordele at styre fra en pult. Styringen er mere præcis, og man slapper bedre af i skuldrene, og om vinteren fryser du ikke så let om fingrene.

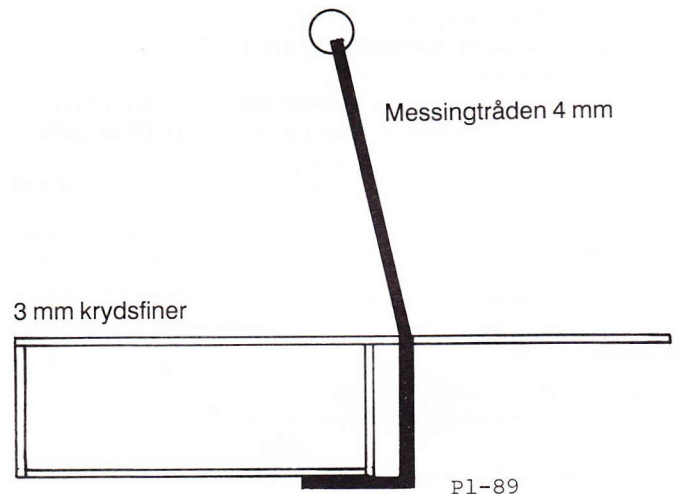
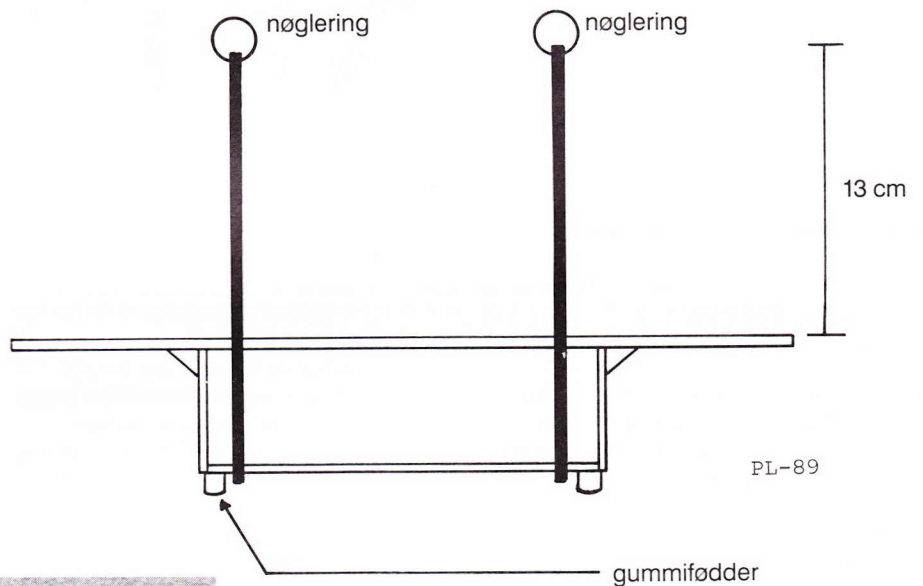
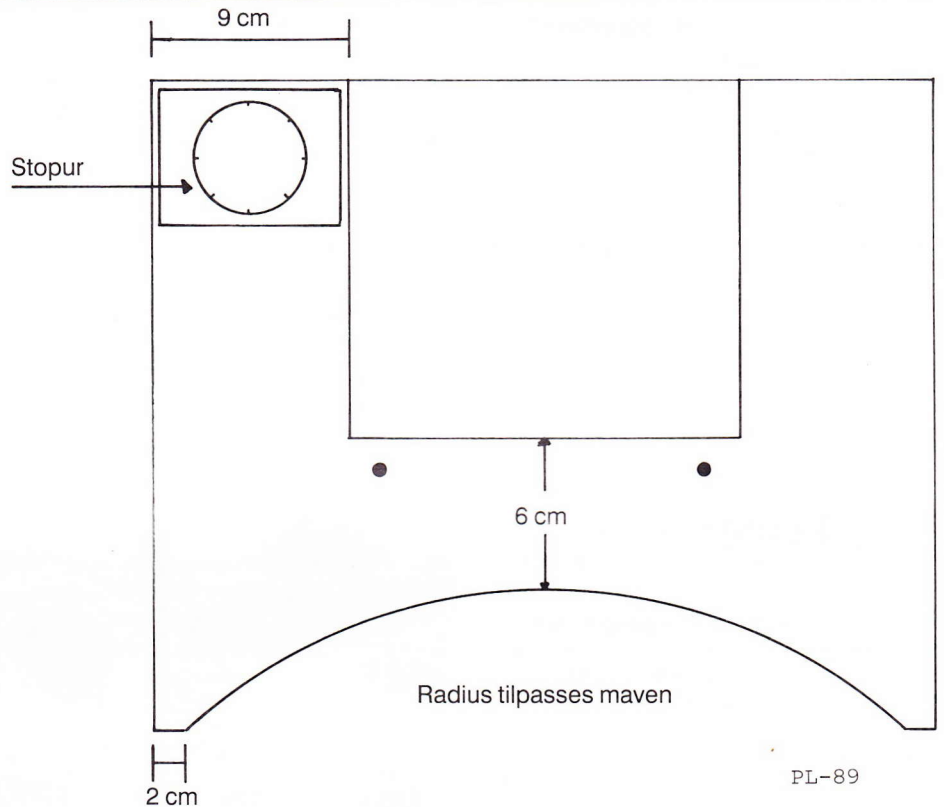
Tegningen taler forhåbentlig for sig selv, og målene ses på tegningen. Hullet til senderen skal reguleres efter senderens størrelse, bare du holder dig til de mål, senderpultens »bordplade« har på tegningen = 9 cm. Så der er plads til et stopur eller et minutur alt efter ønske. Det stykke, du saver væk til senderen, fungerer som bund.

Senderpulten laves i 3 mm krydsfiner og limes med hvid lim. Ophængene laves af 4 mm messingtråd, hvor man borer et hul i enderne, således at man kan sætte en lille nøglering i (dem man bruger til lystfiskeri).

Remmen kan købes i enhver fotoforretning. Sørg for, at det er en god bred rem, så den ikke generer i nakken.

I enden af remmen kan man sætte et par små karabinhager i messing (kan købes i en stofforretning).

I bunden af senderren kan man sætte et stykke amerikansk lynlås (welcrobånd) på ca. 6 cm, endelig ikke større, for så er den svær at få op igen. Welcrobåndet forhindrer, at senderen vipper, når man går. Det samme kan du gøre ved monteringen af stopuret.



Hængsler på en anden måde

I Modelflyve Nyt nr. 1/89 skrev vi, at vi vil vende tilbage og fortælle, hvordan Chr. Manly laver hængsler.

Ideen har han fra Model Airplane News. Artiklen blev for snart længe siden oversat af Niels Bille til MFN. Men vi lader her Chr. Manly fortælle:

Hængsler er det, som mine klubkammerater kalder »min mani«!

Hængsler ved rorflader, luger, motorklapper osv. er på de sidste mange af mine modeller fremstillet på følgende måde:

To strimler solartex af bredde og længde

passende til formålet sys sammen med klæbesiderne mod hinanden. Forinden har du trukket en streg på midten af begge strimlerne som hjælp til at få en lige syning. Tråden, du anvender, skal være en kunststoftråd, og der hæftes selvfølgelig i begge ender (din kone ved, hvad det betyder). Du har nu et færdigt hængsel lige til at sætte på med strygejern.

At beklæde oven på dette hængsel er nemt, blot man husker på at bøje rorfladen henholdsvis til den ene og den anden yderstilling. Det er lige meget, om man beklæder med film eller lærred, blot skal du huske at få beklædningen helt ned i rorspalten, således at beklædningen kan nå til hele rorbevægelsen.

Denne metode giver en næsten usynlig hængsling, og den er spaltefri og meget effektiv.

Omhyggeligt og korrekt udført er den utrolig stærk og slørfri; ligeledes stiver roret og fladen også hinanden af. Denne hængslingsmetode er også udmærket til jumbomodeller, især hvis beklædningen er i lærred, og hvor man lader lærredet (beklædningen) gå helt ned over hængslet.

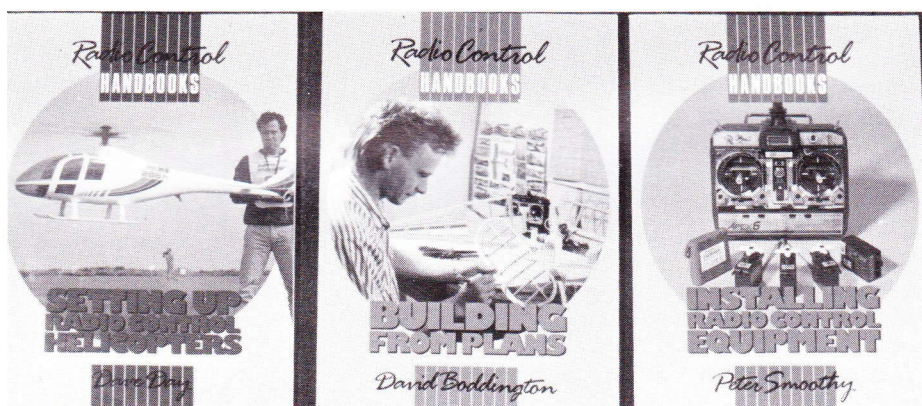
Børge: Jeg håber, at dette kan afhjælpe dit problem med hængslingen, og hjælper det andre, så er det bare dejligt, ligesom det er herligt at se i din artikel, at det, man laver, også bliver læst. Tak Børge!

Nye bøger

Det engelske Argus Books har udsendt 3 nye bøger om radiostyring alle i format 18 x 25 med 65 sider i serien RADIO CONTROL HANDBOOKS.

De to af bøgerne, nemlig »Building from Plans« af David Boddington og »Installing radio Control Equipment« af Peter Smoothy, beskriver henholdsvis, hvordan en byggetegning skal forstås, og hvordan man bedst monterer ror, servoer og radiogrej, og da halvdelen af bøgerne udgøres af meget fortællende illustrationer, kan bøgerne læses også uden kendskab til engelsk.

Den sidste bog »Setting Up radio control Helicopters« af Dave Day har samme fordeling mellem læse- og sestof, men kræver kendskab til engelsk for den fulde forståelse. Bogen omhandler helikoptere af både fast og variabel pitch typerne og handler om



både bygning og almindelig og avanceret flyvning for at slutte med brugen af programmerbare radiosendere, og hvad man gør og ikke gør.

Bøgerne kan enten købes direkte ved Argus eller

ved forlagets danske forhandlere, ganske som du bestiller forlagets blade som RCM&E, Radiomodeller etc.

lpi

Læserbrev

Uvist af hvilken årsag har det været lidt småt med læserbreve i de sidste numre af Modelflyve Nyt. Når jeg nu har låget løftet af skrivemaskinen, må jeg hellere skrive et par stykker.

Først har vi sagen om

De famøse byggebrætter

Chr. Manly Thomsen har i sin artikel om byggebrætter spurgt mig, om jeg kendte hans version af »Årets byggebræt med jernramme«. Jeg må desværre med beklagelse erkende, at det gjorde jeg ikke.

Hvis en sådan konstruktion en gang imellem skal flyttes, er risikoen for alvorlige rygskader da uacceptabel stor, så af den og andre grunde har jeg ingen intentioner om at fremstille et sådant.

Der er intet så opløftende som et menneske med en veludviklet humoristisk sans, og en sådan kunne alt tyde på, at du er udstyret med, så lad mig holde dette skrivi på det plan.

Altså, bortset fra »Årets byggebræt«, så virker de andre konstruktioner ret så bekendte.

En god kortspiller vil naturligvis ikke spille

alle sine trumfer ud på én gang, så du får lige én enkelt:

Ad mærkelige og krogede veje har jeg altså fundet ud af, hvor gammel du er, så det byggebræt med klaverhængslet, som du mener jeg kunne anvende ved bygning af Blue Phoenix, tog jeg allerede i brug 10 år – før du blev født.

– Den tog vist stikket hjem...!

Jeg er glad for, at du har erkendt, at du heller ikke kan lave dine artikler som fuldendte værker. Hidtil har jeg gået med den opfattelse, at jeg stod helt alene med den mangel på perfektionisme.

Det er en rar fornemmelse, at vi foruden vor modelflyvning og humoristiske sans, også har det til fælles.

– og så har vi problemet med

Speed Astir og førstegangs byggere

Jeg har længe gået og syslet med tanken om at skrive et par kritiske kommentarer til Lars Pilegaards artikel om Speed Astir i Modelflyve Nyt nr. 5/88.

Under overskriften HVORFOR SPEED ASTIR, skriver Lars Pilegaard:

»Fordi Wiks model netop har det vinge-

fang, som en specialist anbefalede i Modelflyve Nyt nr. 3/88 til førstegangs svæveren, og fordi interessen for skala er stor sammenholdt med en særdeles gunstig pris«.

Kære Lars, du går i din indledning uden tøven ud fra, at når bare modellen har en spændvidde på 3 meter, er i skala og til særdeles gunstig pris, vil den også være velegnet som førstegangs svæver.

Jeg kender ikke specialisten, John Lupperger, hvis artikel du refererer til, og det er naturligvis min fejl, men jeg kender Steen Høj Rasmussen, som har været med til at oversætte den. Jeg kender også Steen godt nok til, at jeg ikke tror, han ville anbefale Speed Astir som førstegangs model.

Jeg kan ikke få mig selv til at tro, at du ville anbefale et motorfly til en førstegangs pilot ud fra spændvidde, skala og pris. Der ville være andre ting, du nødvendigvis måtte tage hensyn til, – bl.a. modellens profil.

Alene Speed Astirs profilkombination (E-195-E174), skulle have fået dig til at spidse ører. Disse profiler får faktisk modellen til at leve op til sit navn og gør den i den grad uegnet for uøvede.

Jeg har haft lejlighed til at kaste et blik i æsken med byggesættet og kan godt give dig

ret i din bedømmelse af dets kvalitet, men bygningen af dette svævefly er absolut ikke for førstegangs bygger. – Et resultat, du heldigvis også er kommet til i din konklusion. At modellens profiler også er uheldige i forhold til uøvede, skulle du også have påpeget.

Modellens chancer for at overleve vil blive betydeligt forbedret, hvis man, modsat dig, anbefaler, at trækkablerne til højde- og sideror SKAL fastgøres hele vejen gennem modellens halebom – også selv om dette ikke fremgår af tegningen.

Speed Astir er et fremragende svævefly med en god aerodynamik; alene af den grund fortjener det en bedre skæbne end den, en uøvet kan give det.

Hvis du læser Luppergers artikel én gang til, vil du finde ud af, at de modeller, som anbefales, skulle være lette at bygge, lette at flyve og med langsomme profiler. – Ingen af de tre ting opfylder Speed Astir.

Luppergers artikel slutter med at nævne en række modeller, som jeg varmt kan anbefale til begyndere, – og helst i den rækkefølge de er nævnt. De store og spændende skala-svævere vil senere blive et helt naturligt ønske, men kun hvis starten på den hobby, vi alle holder af, bliver vellykket.

Desværre er der mange, som starter med en stor og dyr model; ikke ret mange slipper godt fra det, og når så modellen sammen med pilotens drømme ligger knust, er det sjældent, vi ser ham igen. – Man lærer jo heller ikke at køre bil i en Formel 1.

Af den grund er det vigtigt at nye udøvere af sporten kommer rigtigt i gang, og her er valg af første model af største betydning.

– Og så til noget helt andet...!

Jeg mener at vide, at du nyder stor respekt blandt modelflyvere for dine artikler, som efter min mening er både velskrevne og veldokumenterede.

Den respekt skulle du værne om.

Det gør du efter min mening ikke ved at bruge 20 sider i de sidste 2 numre af Modelflyve Nyt til at beskrive én enkelt model.

Vi burde være enige om at Modelflyve Nyt skal beskæftige sig med modelflyvning, – ikke original-flyene, og da slet ikke i det omfang, som vi har set i de sidste numre af bladet.

Der skal naturligvis være plads til skaladokumentation, men indenfor rimelighedens grænser. Artikler om de store forbilleder hører ikke hjemme i Modelflyve Nyt men i »Fly« og »Propel«.

Artiklen på 20 sider om S.E.5a er efter min mening en overdrivelse af format, og jeg kunne forestille mig, at bladets tidligere redaktør sammen med en del andre af bladets læsere – sidder derhjemme og krummer tæer.

Børge Martensen, Fynsgade 30,
9800 Hjørring

Svar til Børge Martensen

Normalt ville jeg have taget kritikken til efterretning, men i håbet om, at et svar kan føre til

en eller flere artikler fra dig og andre, skal jeg her redegøre for vor/mine dispositioner.

Tager vi S.E.5a artiklerne først, så blev de planlagt på et tidspunkt, hvor der var 3 alternativer, nemlig a, nedskære nr. 6/88 og nr. 1/89 med hver 8 sider, b, tage 5 til 6 småartikler op fra mit skuffelager, c, skrive en stor, gennemgående byggeartikel, og da sidstnævnte artikeltype normalt virker i positiv retning på både gentegning og nyttegning af abonnementer, faldt valget her.

Med hensyn til abonnementerne gik det som ventet, så nok krummer modelflyveren i den gamle redaktør måske stadig tæer, men forretningsmanden har forlængst smidt skoene og lader sine tæer stritte i vifteform.

Med hensyn til min skriveaktivitet har planen altid været dels at informere og dels at lokke/provokere andre til at fortælle om deres syn på samme sag, oplevelser og erfaringer. Skalafolkene har forlængst taget udfordringen op, mens det kniber gevaldigt med modelflyvningens andre grene, så jeg lokker stadig med små og store indslag.

Omtale af byggesæt er i den forbindelse altid et godt emne, men hverken tidsmæssigt eller økonomisk kan jeg klare at teste alle typer modeller, og jeg laver derfor nogle »kassesyn«, hvor jeg alene ser på, hvad der ligger i kassen, og hvordan fabrikanten foreskriver flyet bygget.

Speed Astir artiklen var et sådant kassesyn, hvad der faktisk fremgår af indledningen, hvor der også er defineret en målgruppe, nemlig de svæveflyvende hobbypiloter, der jo altså allerede har svæveflyveerfaring, og gruppen af rutinerede motorflyvere, som kunne tænke sig en svæver uden at gå helt tilbage til en begyndermodel, og selv om de ville få visse problemer med flyvningen, ville det næppe føre til havari, men tværtom blive en inspirerende udfordring.

Salgstallene både før og efter artiklen viser, at Astiren har endog meget stor interesse, og det var med artiklen mit håb, at en eller flere af køberne ville tage tråden op, hvor jeg slap, og fortælle om varianter og problemløsninger. Kom der ikke sådanne artikler, ville jeg så støve min model af og beskrive en motorflyvers møde med den højtydende model – vel vidende, at artiklen kun ville blive læst med glæde af andre Speed Astir ejere, mens resten af læserne ville stønne »Nu igen«.

Men hvad gør vi så med de indhøstede erfaringer, der jo helt klart viser, at der er interesse for en skalasvæver til hobbybrug? Ja – jeg vil opfordre dig og de andre gamle »rotter« til f.eks. at opstille en profilkombination til en mere godmodig Astir ving, eller endnu bedre at lave et par modeller til vores tegningsservice, som både opfylder kravet om, at modellen skal ligne noget, og kravet om at være letflyvende. Kunne vi så samtidig undgå brugen af kunststoffer, ville det være helt fint, og et udgangspunkt kunne måske være en semiskalamodel af en Bergfalke i nummer 1/1990.

Slutteligt vil jeg lige påpege, at jeg ikke i omtalen af byggesættet anbefaler omtalte kabelføring i halebommen, men fortæller om byggesættet og tegningen. Havde der været tale om en test, ville jeg – omend med bange anelser – have fulgt tegningen og så forelagt fabrikanten eventuelle problemer med løsningsforslag, før testen blev bragt i Modelflyve Nyt. En fremgangsmåde, der allerede et par gange har ført til ændring af byggesæt, og det er jo mindst lige så meget værd som forbrugeroplysning.

Lars Pilegaard

PS: Har du og andre ideer og kritik, er min telefon iøvrigt altid åben efter solnedgang.

PRODUKTINFORMATION

Gasloddepen

Fra Avionic har vi afprøvet Kavans gasloddepen til lightergas beregnet til nødreparationer på flyvepladsen.

Loddepennens design er som en stor kuglepen med aftagelig hætte, der under opbevaring beskytter brænderspidsen mod overlast.

Gaspåfyldninger sker i bunden, hvor også en gasregulator findes, mens hovedventilen er anbragt øverst på plasthylstret således, at gassen altid vil blive afbrudt, når hættens sættes på.

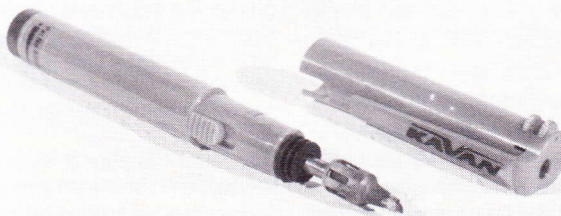
Når loddepenen skal bruges, åbnes halvt for regulatoren og helt for hovedventilen, hvorefter antændelsen af loddespidsen sker enten med flamme eller med en i hættens top anbragt »lightersten«. Korrekt antændt brænder en blå flamme hele vejen rundt om loddespidsens rod, og opvarmningen varer ca. 1 minut.

Vi har med prøveeksemplaret loddet understel, udskiftet antenneledninger og sammenloddet akkuer, så anvendelsesområdet er stort, og faktisk har gasloddepenen erstattet værkstedets elektriske, hvor ledningen altid gav anledning til irritation.

Loddepenen leveres med en mediospids, mens både en tyndere og en tykkere kan skaffes som ekstratilbehør.

Advarsel

Når loddepenen lægges til side i tændt tilstand, skal loddespidsen ligge vandret ud i fri luft, da flammen ellers på få sekunder antænder underlaget. Hænges loddepenen med spidsen nedad, sker der en overopvarmning af hylsterspidsen med efterfølgende deformation af plastmateriale. Loddepenen kan ikke stå sikkert på enden med spidsen opad.
lpi



Greven cyano limsystem

Fra Avionic har vi modtaget Grevens fulde limsystem og afprøvet det, både hvad angår brug og holdbarhed.

Systemet omfatter på nuværende tidspunkt 3 forskellige cyanolime, en limspids, en limaktivator og en renevsæske.

Erfaringerne har været som følger:

Aktivatoren leveres på sprayflaske med et kort sprøjterør på trykhætten og kan anvendes på alle tre limtyper, idet den enten sprøjtes på samlingen, mens limen er våd, eller påføres den ene flade, mens den anden flade påføres limen, hvorved brugen kommer til at minde om kontaktilim.

Trykket i flasken er temmelig højt, og der kræves nogen øvelse for ikke at blæse limen bort fra limstedet, så levering af aktivatoren i en dråbeflaske ville i mange tilfælde være ønskelig.

For alle tre limtyper gælder, at limen »skummer« ved påsprøjtning, så mindre uøjagtigheder ved f.eks. brudsteder bliver uden betydning.

Renevsæken kan fjerne såvel indtørret som våd lim fra alle typer overflader incl. fingre. Opløsnings-tiden afhænger af hærdetiden, og på malede overflader må det tilrådes at lave en prøve på et »usynligt« sted, da helt ophærdet lim i visse tilfælde opløses langsommere end malingen. Flasken er mærket med sort etiket, og der er altså ikke tale om en superkraftig lim, som nogle fejlagtigt har troet.

Limspidsen, som består af et tyndt stålør og en plasthætte, er kun beregnet til den helt tynde cyano, og plasthætten passer til limflaskens gevind. Når limen er i brug, hindrer stålørret dels den sædvanlige »sprutten« fra tynde cyanoer, og dels luftcirkulation i flaskehalsen, så limen ikke tørrer ind her. Skulle røret alligevel stoppe, sidder proppen i ni af ti tilfælde helt øverst og fjernes let med en svag opvarmning over/i en flamme. Sidder limproppen længere nede i røret, bør du forsigtigt trække røret fri af plasthætten, da varmen ellers forplanter sig nedad og deformerer plasten.

Røret holder ikke evigt, men må udskiftes med mellemrum, formentligt fordi stålet revner ved de gentagne opvarmninger. Indtil nu har jeg skiftet røret 1 gang om året, men har i det lange løb været sparet for både udgifter og ærgrelser, idet røret foruden førnævnte også sikrer, at limen anbringes det rigtige sted, ligesom forbruget af limen nedsættes med omkring 50%.

Lim type »A grøn«

Limten binder på 4-5 sekunder og synes totalt udhærdet efter ca. 1 time.

Limten fås i to flaskestørrelser på henholdsvis 10 og 25 gram mærket med grøn etiket og »A«. »A« typen er tyndtflydende og anvendes dråbevis over sammenholdte emner, idet træets årer selv suger limen ind. Emnerne skal være godt tilpassede, og foruden på balsa kan limen også binde på plast og gummi. Type »A« kan ikke anvendes til hårdtræ eller krydsfiner, hvis limfugen skal kunne tåle belastninger.

Limens holdbarhed er i åben flaske ca. 3 uger, hvorefter limen bliver let geléagtig, og i den tilstand kan den kun bruges som »smør-på« lim med ringe holdbarhed. Anbringes limen et døgn i køleskab, bliver den igen nogenlunde tynd, men opnår aldrig sin fulde styrke.

Opbevares limen i køleskab i byggepauserne, holder den sig derimod frisk i mere end 12 måneder, og den er derfor en typisk værkstedslim og i mindre grad økonomisk i brug som reparationslim i startkassen.

Lim type »B grøn«

Denne limtype tager mellem 1 og 2 minutter om at tørre og skal anvendes som »smør-på« lim. Limten binder på alle træoverflader incl. de hårde, men må ikke bruges som erstatning for epoxy, da den giver



en hård og ikke en sej limfuge. Med lidt øvelse kan der ved beklædning af f.eks. en ribbevinge lægges lim på alle ribber, inden balsapladen lægges på, og ved anvendelse af denne metode undgår du at svække træet med nålehuller. Når delene er lagt sammen, sker ophærdningen hurtigt med en varmeudvikling, som ligefrem kan mærkes gennem finéren. Fra limen er smurt ud, og emnerne sættes sammen, bør maks. gå 1 minut, så enten skal der arbejdes hurtigt eller i mindre sektioner.

Limten leveres som type »A« i 10 og 25 grams flasker med grøn etiket, og om opbevaring og holdbarhed gælder samme regler som for type »A«.

Lim type »Gul«

Sidste type er en næsten sirupstyk cyano, som skal klemmes ud af flasken og er beregnet til samling af hårdt træ, emner med stor uøjagtighed og beklædninger, hvor arbejdstiden ønskes længere end 1 minut.

Hærdningen sker som med type »B«, men kun hvis der samtidig bruges aktivator. Bruges der ikke aktivator, er hærdetiden som en almindelig hvid lim, men resultatet bliver stærkere og tåler i modsætning til den hvide lim også brændstof.

Den gule lim leveres kun i 25 grams flasker, og aktivatoren er som sagt en nødvendighed, hvis der skal arbejdes hurtigt, og opbevaring sker også her bedst i køleskab.

Konklusion

Limsystemet er efter min opfattelse et »værkstedssystem«, hvor det er godt at have alle tre typer på lager, men oprigtigt vurderet er »B« limen afgjort den bedste af de 3 og faktisk min foretrukne bygge-lim i øjeblikket, da den er bedre end andre fabrikaters halvtynke cyanoer. For »A« typen vil jeg fratrække en stjerne set i forhold til f.eks. Altec EE, men med sin stålørsspids er limen i mange situationer at foretrække, hvorfor jeg til reparationsarbejdet har begge typer på lager.

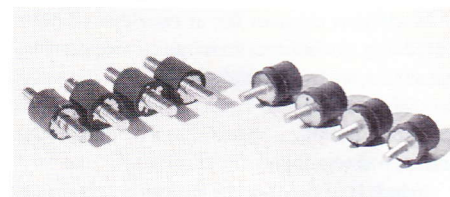
Tips m.v.

Alle tre limtyper leveres i flasker af »fedtet« plast forsynet med skrueprop, i hvis top der er indstøbt en nål til anbrudning af flasken. Til den helt tynde vil jeg dog anbefale brugt en tyndere nål, da flasken ellers doserer for kraftigt, hvis du ikke anvender limspidsen.

Begynder flaskerne at danne prop mellem hver limning, er det som regel tegn på, at der øverst på flaskespidsen har sat sig et lag hærdet/snavset cyano.

Det kan fjernes enten med renevsæken eller ved at klemme flaskespidsen forsigtigt hele vejen rundt med en fladtang, så limmassen revner og falder af. Samme metode kan bruges, hvis der er limrester i skrueproppen.

Lars Pilegaard



Gummiklodser til motorer

Ingen ved bedre end Erik Toft, at støj kan koste dyrt ved konkurrencer og stævner, og firmaet har derfor hjemtaget gummiklodser til støjdemning af motorer.

Klodserne, som anvendes mellem fundament og brandskot, kan leveres i 2 størrelser og typer. Den lille er forsynet med en 4 mm skrue i den ene ende og en gevindbøsning i den anden. Gummiklodsens diameter og længde er 15 mm, og det samme er skruen. Den store type har 6 mm skruer i begge ender, og også her er gummimassen 15 mm lang og 15 mm i diameter.

Begge størrelser vejer 53 gram pr. 4 stk.

lpi

Nye NI-CA batterier

Sanyo-batterier markedsfører nu gennem Avionic i Århus flere nye typer NI-CA batterier.

Det drejer sig om den kendte 500 mAh 1,2V celle, der nu er vokset til 600 mAh. Dette giver større sikkerhed for modellen, og hvad vigtigst er: cellerne vejer og fylder ikke mere end tidligere.

Sanyo er også leveringsdygtig i en celle på 800 mAh 1,2V beregnet til modtageren. Denne er dog lidt større.

Den anden af de hyppigst brugte celler har også fået vokseværk. Den normale 1200 mAh 1,2V celle er nu blevet til en 1700 mAh!!! Denne celle er meget brugt i sendere samt til power-pack i modellen. Vægt og størrelse er uændret. Som en specialitet er cellen forsynet med en plasticafskærmning ved loddeflignene, der sikrer optimal sikkerhed ved sammenlodning.

Alle typer celler er beregnet til hurtig op- og afladning, og husk, at forlænge din ladetid, når du skifter til de nye typer, for det hjælper jo ikke, at du har fået en større akku, hvis du fortsat kun »fylder« den samme mængde strøm i dem.

Bjørn Jørvad

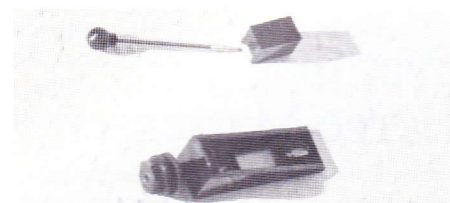
Alsidig kontaktholder

Indvendig/skjult montering af modtagerkontakter, hvor kun en trækstang stikker ud af kroppen, kræver som oftest en del »husflid«, da kontakten jo skal monteres på tværs af kroppen, men Silver Star Model i Hobro importerer nu en universal kontaktholder, som kun kræver et 5 mm hul boret i kroppen.

Kontaktholderen kan anvendes til alle typer kontakter med tap som f.eks. Robbe/Futaba, Graupner og Simprop, og hul i tappen er ikke nødvendigt.

Kontaktholderens egen vægt er på 3 gram, mens trækstangen vejer 1 gram. Monteringsvejledning er trykt på pakningen.

lpi



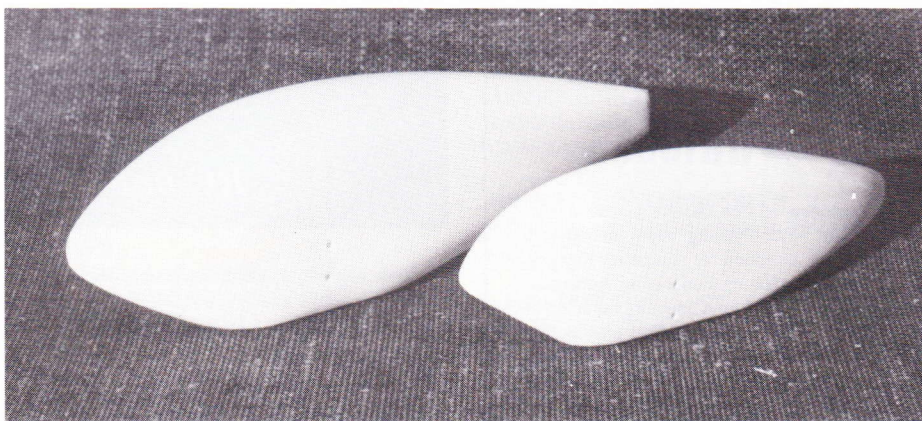
Slagfaste hjulkåber

Virring RC Modelimport importerer 2 størrelser hjulkåber fra Lion Model fremstillet af slagfast helstøbt plast.

I størrelsen 50-60 mm hjul lagerføres farverne rød, hvid og sort, og i størrelse 65-85 er der foreløbig kun hvid.

Vægten er for de to størrelser henholdsvis 25 og 53 gram parret, og monteringen kræver kun, at der bores huller til den aktuelle akseltykkelse. Det korrekte navpunkt er markeret med en lille fordybning i plastmaterialet.

lpi



Brændstoftest

Hans Henrik Aaby, Skive har taget opfordringen fra Modelflyve Nyt op ved at skrive om sine erfaringer med brændstof til især 4 takts-motorer.

Testen bygger på erfaringer over 2½ sæson med en OS. 90 og en OS. 120. Hovedvægten er lagt på 90, da den anden er helt ny. Der er i hele perioden fløjet med en 14x7 Graupner propel samt et Rossi 4 gløderør med en blanding af brændstof B + C.

Her følger 3 typer:

- A) 4,75 dele ren methanol + 0,25 dele nitromethan + 1 del olie (Castrol M) - 80/4/16% (= omregnet til % dele: 80% Methanol, 4% Nitro og 16% olie).
- B) 5 dele methanol + 1 del olie (Castrol M) - 83,4/16,6%.
- B1) 6 dele methanol + 1 del olie - 86/14%.
- B2) 4 dele methanol + 1 del olie - 80/20% (totaktsbrændstof).
- C) 5 dele methanol + 0,75 del Castrol M + 0,25 del Castrol MSSR - 84/12/4%.

Blanding A

var den første blanding, jeg prøvede, fordi den blev anbefalet af forhandleren; en 4 takt-er skal køre med nitro.

Fordelene:

Dette brændstof giver først og fremmest en rimelig tomgang og mellemgas (uden gløderørstrøm i tomgang) og måske en lille merydelse i toppen (ca. 100 omdrejninger, hvilket er svært at bedømme selv med en omdrejningstæller).

Ulemperne:

Motoren får en hård gang, og lejerne ruster desværre. Jeg kørte med blandingen i ca. 2 måneder og nåede i denne korte periode at skifte 3 hovedlejer, 1 mellemleje for knastakselen og begge knastaksellejer.

Denne brændstofblanding kan kun anbefales, dersom man rustbeskytter efter hver eneste flyvedag med en speciel olie beregnet hertil (våbenpræservingolie) og benytter inhibitor (iblandet som rusthæmmende) i brændstoffet.

Blanding B

Denne blanding blev afløseren for blanding A og har følgende gode egenskaber:

Glimrende motorgang ved alle omdrejningstal over tomgang og en glimrende rustbeskyttelsesevne.

Ulemperne:

En urolig motorgang ved de helt lave omdrejninger. Dette kan dog afhjælpes ved at støtte med glødestrøm op til ca. 1/4 gas (indbygget batteri, mindst 1,8 A, og en kontakt sat i forbindelse med gas-servoen).

En anden ulempe er, at motoren efterhånden kokser til i udstødningen. Man er således nødt til at efterse og rense hele udstødningen fra ventilen og udefter 1 eller 2 gange om året.

PAS PÅ! ikke at beskadige noget i motoren. Ingen grove værktøjer = ridser og grater, så hellere lidt koks. Til rensningen kan du f.eks. bruge de rensborster man bruger til våben.

Et forsøg på at eliminere denne ulempe gjorde jeg ved at prøve B1. Det hjalp næppe mærkbart, og motoren bankede nu ofte ved fuld gas. Denne ulempe kunne måske være afhjulpet ved isættelse af et »koldere« gløderør, men det var der jo ikke meget ved, når tomgangen ikke var blevet mærkbart forbedret.

Brændstof B2), der er almindeligt totaktsbrændstof, prøvede jeg også en kort periode (1 liters tid), men her kunne motoren kun vankeligt gå ned i noget, der bare lignede tomgang, og den osede voldsomt.

Blanding C

Mit sidste nye forsøg, og tilsyneladende mest succesrige, er brændstofblandingen C.

Fordelene:

Denne blanding har nøjagtig samme egenskaber som B, blot med det yderligere plus, at tomgangen nu nærmer sig det samme som ved brug af glødestrøm. Et andet plus er en mærkbar mindre tilsodning af udstødningen.

Ulemperne:

Jeg er blevet advaret mod at bruge syntetisk olie (MSSR) i en 4-takter, da det påstås at »brænde med«. Dette skulle give en højere forbrændingstemperatur samt smøre mini-

malt under stemplet. Dette med at give højere temperaturer er umuligt at kontrollere, når motoren stadig går normalt og med samme omdrejningstal som ved brug af B.

Det med smøreevnen er også svært at påvise sikkert; men ét kan jeg i hvert fald konstatere: Min trofaste 90'er »spytter« stadig masser af olie ud ved niplen, og jeg har lige haft knastakselhuset afmonteret, netop for kontrol af slid/rust. Der var intet at bemærke efter nu 3 måneders kørsel i aug.-okt. Motoren har heller ikke mistet noget af kompressionen, og der var heller ikke andre ting, der kunne tyde på dårlig smøring, så jeg kan kun anbefale denne blanding, i hvert fald til en OS. 90 FS.

Denne lille artikel er som før nævnt udelukkende baseret på personlige erfaringer gennem en periode på 2½ sæson. Jeg har ingen mulighed for at gå ind i kemien omkring dette emne; måske en eller anden kunne skrive en supplerende artikel. (Vi lader hermed opfordringen gå videre, red.)

PS: Vær ikke bange for at prøve med uoriginale gløderør på din motor. Eksempelvis har jeg særdeles gode erfaringer med Rossi 4 på 90 ren. Det har givet ca. 500 omdrejninger mere i hver ende af skalaen, samt en »tyndere« nåleskrueindstilling. Dette vel at mærke på brændstofferne B + C. Røret er for varmt til A; her bør anvendes det originale – type F.

Jeg håber, dette kan give grundlag for endnu større glæde ved benyttelse af vore små vidunder.

NB.

På forespørgsel fra RC-redaktionen, om man kunne bruge Redex i brændstoffet, fortæller Hans Henrik, at det ville han ret kraftigt fraråde, da det er et mineraloliebaseret renseprodukt. Ved blanding af vegetabilsk olie og mineralolie betyder det i bil- og motorcykelverdenen en øjeblikkeligt sammenbrændt motor.

Om det er effektivt som opløsningsmiddel, hvis man lægger udstødningen i et regulært Redex-bad, ved Hans Henrik ikke; men han mener, det ville være et forsøg værd – og et billigt forsøg. Men han har ingen tilkoksede udstødninger i øjeblikket, så det er der andre, der må eksperimentere med.

Til dem, der ikke kender det sodfjernende middel REDEX, kan det oplyses, at man før i tiden brugte det, når man skulle afkokse sin gamle bilmotor.



RC-unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er kr. 260,-. Ved indmeldelse skal der altid betales et fuldt årskontingent. Medlemmer, som indmeldes i årets sidste halvdel, vil automatisk få overskydende beløb refunderet i næste års kontingentoprævning.

Bestyrelse:

Erik Jepsen, KFK, formand,
tlf. 02 93 00 62
træffes hverdage 9-17, dog ikke lørdag
Ole Wendelboe, KFK, næstformand
Benny Steen Nielsen, Comet
Philipp Emborg, Skive Mfk.
Anders Breiner Henriksen, Falcon
Arild Larsen, AMC
John Møller, MMF Herning

Sportsudvalget:

Philipp Emborg
Rusengvej 6, Junget, 7870 Roslev,
tlf. 07 59 70 82

Styringsgrupper:

Kunstflyvning

Finn Lerager
Kærvej 7, Lystrup, 3550 Slangerup,
tlf. 02 27 86 06

Svævemodeller:

Jørgen Larsen
Præstegårdsvej 22, Sjørring,
7700 Thisted, tlf. 07 97 16 18

Skalamodeller:

Benny Juhlin
Havrevej 37, 2700 Brønshøj
tlf. 01 60 29 37

Helikoptermodeller:

Benthe Nielsen
Amlundvej 4, 7321 Gadbjerg
tlf. 05 88 54 54

Hobbyudvalget:

John Møller
Linåvænget 44, 7451 Sunds
tlf. 07 14 18 75

Flyveplads-udvalget:

Anders Breiner Henriksen
Gejsingvej 56, 6600 Vejen
tlf. 05 58 58 83

Rekordsekretær:

Preben Nørholm
Godthåbsvej 7, 7400 Herning

Frekvenskonsulent

Frede Vinther
Violvej 5, 8240 Risskov
tlf. 06 17 56 44

RC-unionens sekretariat:

Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
tlf. 06 22 63 19
Giro 3 26 53 66
Telefontid:
Mandag-fredag kl. 9.00-17.00
Lørdag og søndag
lukket

Orientering fra RC-unionen

Bemærk venligst, at sekretariatet har fået ny telefontid.

Nye klubber

Vi byder igen velkommen til nye klubber, nemlig **MODELFYVEKLUBBEN IKAROS**
v/Erik Marquardtzen, Gedserved 63, 4800 Nykøbing F, tlf. 03 85 67 07.

KØGE MODELFYVEKLUB

v/Leif Sørensen, Grubbeholsvej 2, Vedskølle, 4600 Køge, tlf. 03 67 58 07.

MODELFYVEKLUBBEN ZERO

v/Rasmus Thorsen, Nørregade 25, 4970 Rødby, tlf. 03 90 21 27.

RSD Diplomer

A-diplomer

54 Finn Hebsgaard, Thy RC.
55 Knud Hebsgaard, Thy RC.
56 Jørgen Larsen, Thy RC.
57 Mads Hebsgaard, Thy RC.
58 Klaus Untrieser, Thy RC.

Radiosvævecertifikat – S-certifikat

01 Børge Bang-Jensen, Sydfyns Mfk.
02 Poul Sørensen, Hobro Fjernstyringsklub.

RC-Unionens diplom

RC-Unionen har ladet fremstille et Diplom, som primært er beregnet til brug i konkurrencer.

Det kunne være en idé, at uddele et sådant Diplom, til samtlige deltagere i en konkurrence, som et bevis på, at man har deltaget. Det behøver jo ikke »kun« at være de 3 bedst placerede, som nok får »sølvtøj«.

Diplomerne kan bestilles i RC-Unionens sekretariat. De er i A4 format og har en pris af kr. 10,- pr. stk.

RC-UNIONEN

DANMARK

Diplom

tildelt

for en

i klasse



Ansvarlig leder af stævnet

RC-unionen

Underskrift

Dato

Underskrift

Officiel stævnekalender 1989

Dato	Stævne, klub, kontaktperson, udtagelse, reservedag, min-delt-antal
23/3	Påskehøjstart F3B , BMC, Peter J. Christensen, 06 29 16 35, UT: NM-89, NM-90, VM-91, PK.
24/3	Påske 2-meter , FMK, Jan Abel, 08 43 48 72.
25/3	Påskeskraent F3F , Thy-RC-klub, Jørgen Larsen, 07 97 16 18, UT: NM-89, NM-90, PK, res. 26/3.
2/4	Ekspert-Cup F3F , NFK/RFK, Carsten B. Christensen, 02 29 08 42, UT: NM-89, NM-90, PK.
8-9/4	Dommerkursus Helikopter , Falcon Veerst, Michael Nyegaard, 05 86 33 30.
15/4	Elektro Flyve Træf , EFK-87, Bertel Tango, 02 98 67 20 (res. 16/4).
15-16/4	Helikopterseminar , Sæby MFK, Kurt Jensen, 08 42 65 31.
16/4	Als Cup F3B , SMK, Peer Hinrichsen, 04 43 12 60, UT: NM-90, PK, VM-91.
22/4	SM-skraent F3F , NFK, Bjørn Krogh, 02 18 70 94, UT: NM-89, NM-90, PK, res. 23/4.
29-30/4	Jysk Mesterskab A + B + Jumbo , Grenaa MFK, Niels Bille, 06 33 41 95, UT: DM, EM, A/B min. 5, Jumbo min. 3.
29-30/4	Skala-dommerseminar , Skalastyringsgruppen, Benny Juhlin, 01 60 29 37.
30/4	SMSK Termik-Poker 2-meter , SMSK, Stig Riber, 02 17 28 11.
30/4	Gudenå Open F3B , MFK-Gudenå, Per Nymark, 06 41 50 52, UT: NM-89, NM-90, VM-91, PK.
4-7/5	Heli Fly-in , Nuserne, Benthe Nielsen, 05 88 54 54.
6/5	JM-skraent F3F , Thy-RC-klub, Knud Hebsgaard, 07 92 02 93, UT: NM-89, NM-90, PK, res. 7/5.
6/5	Juniorstunt C-program , Falken, Keld Hansen, 03 75 67 02, min. 5.
7/5	Elektrofly Træf , RFK Slangerup, Ole Hilmer Petersen, 02 75 52 14.
7/5	F3C A Udtagelseskonkurrence , Nuserne, Benthe Nielsen, 05 88 54 54, UT: EM-90.
13-14/5	Pinse Hobbytræf , Ry Mfk., Henning Sørensen, 06 92 73 81.
14/5	Rødspætte-Cup F3B , FMK, Jan Abel, 08 43 48 72, UT: NM-89, NM-90, PK, VM-91.
20-21/5	Falcon Cup F3A A + B + Jumbo , Falcon Veerst, Ejner Hjort, 04 84 85 13, UT: EM-90, res. 27-28/5, A/B min. 5, Jumbo min. 3.
21/5	Opvisning , RFK 1989, Ole Hilmer Petersen, 02 75 52 14.
21/5	Filskov-CUP , Nuserne, Kaj Sørensen, 05 32 26 56.
21/5	NFK Skraent-CUP F3F , NFK, Carsten B. Christensen, 02 29 08 42, UT: NM-89, NM-90, PK.
21/5	2 meter Postkonkurrence , SMSK, Steen Høj Rasmussen, 42 45 17 44.
27/5	Vingtreff 89 , bykamp, Propellen, Ole Nielsen, 07 87 90 28 (res. 28/5).
27-28/5	Falcon Cup, A + B + Jumbo , Falcon, Chr. Jensen, 05 55 72 52.
28/5	Skala-træf , Borup Modelflyvere, Poul E. Witzel, 03 67 92 30, res. 4/6.
28/5	Åbningsstævne , Mfk. Zero, Benny Nielsen, 03 90 21 94, (res. 4/6).
28/5	Skala-træf , Brønderslev MFK, Jan Laursen, 08 28 24 48, res. 4/6.
28/5	Skala-træf , Haderslev RC, Carl Callesen, 04 62 49 14, res. 4/6.
28/5	Skala-træf , Vestfyns MFK, Willy Larsen, 09 72 14 80, res. 4/6.
28/5	Juniorstunt C-program , NKF, Finn Lerager, 02 27 86 06, min. 5.
28/5	Junior Stunt , Skibelund RC Mfk., Arne Barsballe, 04 82 14 06, min. 5.
1-5/6	Viking F3F Slope Race, RC-U + SSG, International holdkonk.
3/6	Vendssysels Pokalkamp , Fly for Fun, Hjørring, Helge Juul Madsen, 08 94 18 81.
3-4/6	Jumbotræf , Nuserne, Leo Eriksen, 05 80 10 16.
4/6	Svæve- og flyslæb seminar , HFK, Poul Sørensen, 06 87 17 17.
4/6	Hobby-træf , Arrow Toftlund Mfk. Leo Enggaard, 04 83 29 42.
10-11/6	SM Kunstflyvning, A + B + Jumbo , Styringsgruppen, Finn Lerager, 02 27 86 06.
11/6	SMSK 2 meter Cup , SMSK, Stig Riber, 42 65 78 75.
11/6	Junior Stunt , Esbjerg, Eigel N. Hansen, 05 11 66 41.
11/6	Hobbyflyvertræf , KFK Sønderup, Flemming Madsen, 02 52 84 32.
17/6	Skala-træf , Viborg RC klub, Lars Pilegaard, 06 61 59 51.
17-18/6	Hobbyflyvertræf , Haslev Mfk., Niels Albertsen, 03 69 19 04.
17-18/6	Falcon Show - Fly for Fun , Chr. Jensen, 05 55 72 52.
17-18/6	DM-Højstart F3B , BMC, Peter J. Christensen, 06 29 16 35, UT: NM-90, VM-91, PK.
18/6	Fly for Fun , Mfk. Gudenå, Ivan Larsen, 06 42 02 23.
24-25/6	Haderslev Luftshow , Kim Frandsen, 04 54 20 63.
25/6	SMSK Termik-Poker 2 meter , SMSK, Stig Riber, 42 65 78 75.
1-2/7	Hyggetræf , Sønderborg Mfk., Peer Hinrichsen, 04 43 12 60.
2-16/7	Sommerlejr Falcon , Chr. Jensen, 05 55 72 52.
5/8	Storsvævetræf , HFK, Poul Sørensen, 06 87 17 17.
5-6/8	Nordjysk Mesterskab i 2 meter , Hjørring MFK, Børge Martensen, 98 92 27 10.
6/8	Flyslæb Konkurrence , HFK, Poul Sørensen, 06 87 17 17.
13/8	Fly for Fun/Åbent Hus , Kalunborg Mfk., Mark Law, 03 51 34 92.
13/8	SM Dan-skala , NFK, Jørgen Gammelgaard, 02 85 87 44, UT: DM-89, res. 20/8.
19-20/8	Danish Open/Ducted Fan , Holstebro RCMK/Ducted Fan, Arvid Jensen, 03 85 96 95.
19-20/8	DM F3A A + B + Jumbo , Jysk Luftcirkus, Frederik Frederiksen, 07 35 28 74, UT: EM-90, A/B min. 5, Jumbo min. 3.
20/8	Fly Show (#0 års jubilæumsshow) , KFK, Jens Peter Jensen, 01 53 10 99.
20/8	JM i Dan-skala , NMK, Poul Ladefoged, 07 26 83 37, UT: DM-89, min. 3.
26-27/8	DM-Skala (F4C, Jumbo, Dan-skala) , Grenå MFK, Niels Bille, 06 33 41 95, res. 3-4/9, min. 9.
26-27/8	DM 2 meter , SMSK, Stig Riber, 42 65 78 75.
26-27/8	Heli-træf , Sydlyns MFK, Per Strandhauge, 09 56 19 24.
27/8	NFK Open F3F , NFK, Carsten Berg Christensen, 02 29 08 42, UT: NM-90, PK.
27/8	Esbjerg Open , Eigel N. Hansen, 05 11 66 41.
2/9	Elektro Flyve Træf , EFK-87, Bertel Tango, 02 98 67 20 (res. 3/9).
2/9	JM Højstart F3B , SMK, Torben Krogh, 04 46 48 23, UT: NM-90, VM-91, PK, res. 3/9.
10/9	Mols Cup F3F , BMC, Niels-E. Rasmussen, 06 15 17 34, UT: NM-90, PK.
17/9	SMSK Termik-Poker 2 meter , SMSK, Stig Riber, 42 65 78 75.
23/9	DM-Skraent F3F , NFK, Bjørn Krogh, 02 18 70 94, UT: NM-90, PK, res. 24/9.
30/9-1/10	DM Helikopter F3C grp. A + B , OMF, A. Jensen, 09 16 60 30, UT: EM-90, min. 3.
29/10	Årligt ordinært repræsentantskabsmøde.

Nye adresser

6 klubber har skiftet kontaktperson, og de er som følger:

ÅRSLEV MODEL-FLYVEKLUB

v/Kim Knudsen, Præstebro 8, 5750 Ringe, telefon 09 66 10 09.

HOBRO FJERNSTYRINGSKLUB

v/Poul Sørensen, Jernbanegade 21, 8882 Fårvang, tlf. 06 87 17 17.

SJÆLLANDS MODELSVÆVEFLYVEKLUB

v/Oscar Vang, Fyrreholmen 9, 2630 Tåstrup, tlf. 02 99 59 93.

HADERSLEV RC

Carl L. Callsen, Dyrhave 29, 6200 Aabenraa, tlf. 04 62 49 14.

MIDTJYSK MODELFLYVEKLUB

v/Poul Ladefoged, Munklindevej 7, Stubbekjær, 7441 Bording, tlf. 07 86 21 70.

LYNGBY MODELFLYVEKLUB

Aksel Risberg Hansen, Durosevej 5 1.tv., 2800 Lyngby, tlf. 02 88 84 29.

Indbydelser

15/4 ELEKTROFLYVNING

Elektro-Flyve-Klubben af 1987 (EFK-87) kører nu på sit andet leveår, og medlemstallet vokser støt. I lighed med sidste år afholder klubben 2 træf i 1989, nemlig

Lørdag den 15. april (reservedag søn. den 16.) og

Lørdag den 2. september (reservedag søn. den 3.)

Flyvningen finder i år sted på klubbens nye flyveområde, som ligger på den gamle Skovlunde Flyveplads ved København.

Tilkørsel ad Ballerup Boulevard - Marbækvej. (Se i øvrigt kortskitse).

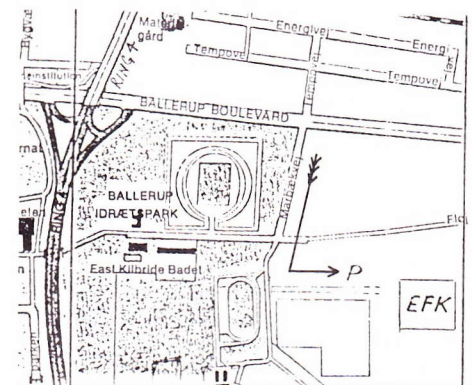
Der vil blive fløjet med alle former for elektrofly, både elektrosvævere, sportsmodeller samt små hurtige kunstflyvningsmodeller. Et par eksperimentmodeller dukker antageligt også op.

Elektropiloter og alle, der i øvrigt er interesserede i El-Flyvning, er velkomne, dels til at flyve, dels til at få en god elektro snak!

Oplysninger fås hos kontaktpersonen: Bertel Tango, tlf. 02 98 67 20 eller klubbens formand: Kaj Ole Hansen, tlf. 02 97 96 04.

NB:

Oplysning om træffets gennemførelse eller evt. aflysning p.g.a. dårligt vejr fås hos ovennævnte personer på den pågældende flyvedag kl. 9.00-9.30.



Als-Cup d. 16.4.89

Sønderborg Modelflyveklub indbyder dig hermed til Als-Cup F3B på Sønderborg Modelflyveklubs plads d. 16.4.89.

Der er briefing kl. 9.30 og mellem kl. 9.00 og 9.30 vil vi i fællesskab spise rundstykker. →

Konkurrencen tæller til NM, EM, VM og Pokal-kampen.

Tilmelding inden d. 11.4. til Peer Hinrichsen, tlf. 04 43 12 60. Her kan du også få yderligere oplysninger.

29-30/4 JM i kunstflyvning

Grenaa Modelflyveklub indbyder til JM i kunstflyvning for klasse A, B og Jumbo, som flyves på klubbens plads ved Ringvejen-Dalsgårdsvej 2 km SV for Grenå. Klasse A er kval. konkurrence, som tæller til EM 90.

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

Der kan camperes eller overnattes i klubhuset, som er forsynet med el, vand og varme, og vi har ingen startrestriktioner. Forplejning kan købes på pladsen.

Tilmelding skal ske senest mandag d. 24/4 til Niels Bille, tlf. 06 33 41 95 med opl. om klasse, RC-nr. og frekvens.

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

Styringsgruppen har bestemt minimumsdeltagerantallet for aflysning således: Klasse A og B: 5; Jumbo:3.

Gudenå Open – 30/4 1989

Traditionen tro afholder vi igen F3B konkurrence, der tæller til NM, VM og Pokalkamp, på vores udmærkede plads i Helstrup Enge ved Randers søndag den 30. april.

Er du interesseret, kan du ved tilmelding få tilsendt kort, så at du kan finde os.

Tilmelding til P. Nymark, tlf. 06 41 50 52 helst mellem 17-19, senest den 26 april.

Startgebyr 50,- kr. opkræves ved briefing samt senderdeponering.

30. april S.M.S.K.-TERMILK-POKER

Sjællands Modelsvæveflyveklub indbyder til stævne, hvor såvel 2-meter modeller og andre svæveflyve-modeller kan deltage – der flyves i to klasser.

Der flyves efter klubbens egne Termik-Poker regler.

Hen over sæsonen vil der blive afholdt Termik-Poker konkurrencer på følgende datoer: 25. juni og 17. september.

Den endelige vinder vil først blive kåret efter den sidste konkurrence, idet pointene samles sammen.

Stævnet afholdes på Stensletten ved Herstedøster.

Briefing kl. 9.30. Forventet sluttidspunkt kl. 16.00.

Vore Termik-Poker regler er udformet på en sådan måde, at der skulle være mulighed for at erhverve en eller flere LSF grader i løbet af disse konkurrencer.

Startgebyr kr. 40,- bedes indbetalt senest den 25. april på SMSK's girokonto nr. 1753355, Tjørnehuse- ne 20, 2600 Glostrup eller betales på stævnedagen.

Tilmelding til Stig Riber på tlf. nr. 02 65 78 75 senest den 28. april 1989.

Indbydelse

Hvad er det, der bevæger sig rundt i luften ved hjælp af hovedet?

Ja, – rigtig gættet – en helikopter.

Så lad »Rotorhovederne« komme til Filskov i Kr. Himmelfartsferien, hvor Nuserne indbyder til HELI FLY-IN d. 4.-5.-6.-7. maj

Vi har en hel del at byde på: Let begynder-konkurrence, sjov FLY-IN konkurrence, FAI, hvor der er udtagelse til EM 1990, samt en masse anden flyvning, trimning osv.

Der er noget for alle, begyndere, viderekomne, eller hvis du blot tænker på at komme i gang med en helikopter, så kom, se, og få en snak med dem, der har fløjet i en del år.

Der kan camperes på pladsen eller på en nærliggende campingplads i Billund (Legoland). Filskov Kro ligger næsten på pladsen og kan anbefales.

Øl og vand kan købes på pladsen.

HUSK CAMPINGLADER

Tilmelding til:

Benthe Nielsen
Amlundvej 4
Lindeballe Skov
7321 Gadbjerg
Tlf. 05 88 54 54

Senest d. 30/4 1989. Startgebyr 50,00 kr.

Altså: Det er i Filskov, det foregår i dagene 4.-5.-6.-7. maj.

Ankomst fra onsdag aften. Briefing torsdag d. 4. maj kl. 13.00, og vi slutter efter nogle gode »HELI«-dage søndag d. 7 maj kl. 15.00.

Tag evt. familien med; der er kun 15 km til Legoland, svømmebad og andre aktiviteter.

6/5 JM-Skrænt Hanstholm

Thy RC Klub indbyder til JM-Skrænt i Hanstholm lørdag den 6. maj med søndag den 7. maj som reser- vedag.

Mødestedet bliver på parkeringspladsen i Ham- borg (v/Hanstholm). Briefing kl. 9.00.

Derefter kører vi ud til den skrænt, som passer til vindretningen. JM-Skrænt tæller med til NM-89+90 og pokalkamp.

Tilmelding til Knud Hebsgård 07 92 02 93, senest den 3. maj.

6/5 Junior Stunt

Flyveklubben Falken indbyder hermed til Junior Stunt lørdag den 6. maj.

Der vil være briefing kl. 10.00, hvor der vil blive informeret om det C-program, som er omtalt her i bladet.

Der vil blive solgt øl og vand på pladsen.

Tilmeldingen giver du til Keld Hansen på tlf. 03 75 67 02 senest den 1. maj.

Start gebyr kr. 50.

7/5 Elektrofly-træf i Slangerup

RFK, Slangerup, afholder elektrofly-træf søndag d. 7. maj fra 10.00-17.00.

Både erfrane og mindre erfarne elektroflyvere er velkomne til at være med til at lave et hyggeligt træf med udveksling af ideer og erfaring. Tilmelding er ikke nødvendig.

Flyvepladsen ligger sydvest for Slangerup, syd for hovedvejen mellem Farum og Frederikssund. Der er skiltning til speedwaybane, flugtskydningsbane og modelflyveplads på hovedvejen.

Kontaktmand: Ole Hilmer Petersen 02 75 52 14.

14/5 Rødspætte Cup 89

Hermed indbydes alle til at deltage i Rødspætte Cup i F3B, søndag den 14/5.

Briefing kl. 9.00 og rundstykker og kaffe til alle kl. 8.00. Vi håber at kunne tilbyde lidt lunt til middag til billige priser.

Alle er meget velkomne til at komme lørdag den 13/5 til hyggelig flyvning og badning!! (Husk badetøj). Overnatning kan nemt arrangeres.

Flyvepladsens beliggenhed vil blive oplyst ved til- melding, som kan ske til Jan Abel 08 43 48 72.

Startgebyr kr. 45,00.

Frederikshavn Modelflyveklub

21/5 NFK Skrænt-Cup

NFK inviterer herved til NFK Skrænt-Cup søndag den 21.5. Resultaterne tæller med til NM 89 og SP.

Ved visse vindretninger kan det blive nødvendigt at benytte skrænter med vanskelige flyve- og lan- dingsforhold.

Tilmelding til Carsten B. Christensen 02 29 08 42 senest torsdag den 18.5.

Om flyvested og starttid vil der blive ringet besked på flyvedagen mellem kl. 7.30-8.00.

Startgebyr kr. 40,00.

21/5 2-meter Postkonkurrence

SMSK indbyder igen i år til en postkonkurrence for 2-meter klassen, hvor alle medlemmer af unionen med en svævemodul på 2-meter eller derunder kan deltage.

Konkurrencen afholdes i år den 21. maj med den 28. maj som reservedato, og vi håber så, at der er mange, der vil deltage.

En postkonkurrence går ud på, at alle deltagerne flyver på den samme dag for at få nogenlunde de samme vejrtilstande; men man flyver på sin lokale flyveplads.

Når man har fløjet konkurrencen færdig, sender man det udfyldte skema til os.

Vi vil så lave et referat, der sammen med resultat- listen vil blive offentliggjort her i bladet. Desuden sender vi en pokal til vinderen.

Der flyves efter de nu reviderede 2-meter regler, og kender du ikke disse, kan du rekvirere dem hos SMSK.

Der skal flyves 2 runder. Hvis man flyver flere, vil vi tage resultatet fra de 2 bedste.

Tider og point bekræftes af et vidne ved under- skrift i skemaets højre hjørne.

Kontaktperson: Steen Høj Rasmussen, telefon 02 45 17 44.

21/5 Opvisning i Slangerup

Radioflyveklubben, Slangerup, laver opvisning søn- dag d. 21. maj fra 13.00 - 15.00 på modelflyvepladsen i Slangerup.

Sammen med piloter fra andre klubber vil vi for- søge at vise, hvad modelflyvning kan være. Vi kan ikke gøre det alene, og modelflyvere, der har lyst til at deltage i opvisningen, bedes kontakte Ole Hilmer Petersen, 02 75 52 14, inden opvisningen. Der tages entré ved indgangen.

Vi håber at kunne vise et bredt udsnit af de mange aspekter af radiostyret modelflyvning, der findes. Kom og se, hvad vi får ud af det.

21/5 Filskov Cup 1989

Nuserne indbyder til Filskov Cup, søndag d. 21. maj på Filskov Kro's flyveplads ved Filskov.

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

Der flyves som tidligere en termik og en distance opgave.

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

Der vil kunne købes øl og vand på pladsen.

Tilmelding til Kaj Sørensen, tlf. 05 32 26 56, senest d. 18. maj.

På gensyn i Filskov.

27-28/5 Falcon Cup

RC-Klubben Falcon indbyder hermed til Falcon Cup den 27-28/5 på Veerst modelflyveplads.

Konkurrencen starter den 27/5 kl. 12.00 med brie- fing.

Der flyves i flg. klasser A + B + Jumbo.

Overnatning på klubbens campingplads eller efter aftale i klubhuset.

Der sælges øl, vand og pølser m.m. i klubhuset.

Lørdag aften er der sammenkomst med spisning i klubhuset.

Tilmelding til konkurrencen samt spisningen hos Chr. Jensen 05 55 72 52.

Ved tilmelding oplyses navn, RC-nr., klub, klasse samt frekvens.
Vel mødt!

28/5 Junior Stunt, NFK

Nordsjællands Fjernstyringsklub indbyder til Juniorstunt på klubbens plads i Tulstrup, ca. 5 km. vest for Hillerød, søndag d. 28. maj.

Vi starter kl. 10.00 med briefing, og der flyves program C, som er omtalt under orientering fra kunstflyvningsgruppen.

Der kan købes øl, vand og kaffe på pladsen.

Startgebyr: kr. 50,-

Tilmelding til Finn Lerager, tlf. 02 27 86 06 senest mandag d. 22 maj med oplysning om RC-nr. og frekvens.

28/5 Indbydelse til åbningsstævne

Alle RC piloter indbydes hermed til alle tiders stævne i Rødbyhavn d. 28. maj i anledning af, at vi har fået oprettet Danmarks sydligste modellflyveklub, »Modellflyveklubben Zero«.

Kom og vær med til at gøre denne dag festlig og mindeværdig.

Ideen med dette stævne er først og fremmest, at vi skal hygge os sammen, men også at præsentere modellflyvningen og dens mange genrer for lokalbefolkningen.

Kom og vær med.

Vejsvise skilte vil blive sat op, hvor motorvejen ender i Rødbyhavn, så alle kan finde vej. Pladsen ligger ved go-cart banen, HVIS I skulle få brug for at spørge om vej.

Tilmelding er ingen betingelse, men foretrækkes og kan ske til Benny Nielsen 03 90 21 94. Hvis I er enkelt-personer eller grupper, der har noget specielt, I kunne tænke jer at optræde med, bedes I dog ringe, så vi kan putte jer ind i programmet.

Briefing kl. 10.00.

3-4/6 »Jumbotræf« på Filskov

Nuserne indbyder alle jumbopiloter til »Jumbotræf«, på Filskov Kro's flyveplads ved Filskov d. 3.-4. juni.

Som tidligere år vil også dette jumbotræf være et arrangement uden egentlig konkurrencevirksomhed.

Der vil dog om søndagen være mulighed for at vise sin model i luften i en arrangeret rækkefølge, og der vil være en præmie til den af disse modeller, der af en jury skønnes at være den flotteste.

I forbindelse med træffet vil der blive arrangeret »Brugtørs« i et telt på pladsen. Alle er velkomne til at være med, hvis man har noget, der skal sælges. Såfremt man ikke selv kan være der, vil der være mulighed for, at et af klubbens medlemmer kan forestå salget mod en mindre provision.

Der er mulighed for at campere på pladsen, både med telt og campingvogn, og vi håber, mange vil benytte muligheden for dette allerede fra fredag den 2. juni, hvor der vil være folk til at tilrettevise på pladsen.

Øl, vand og pølser vil kunne købes på pladsen.

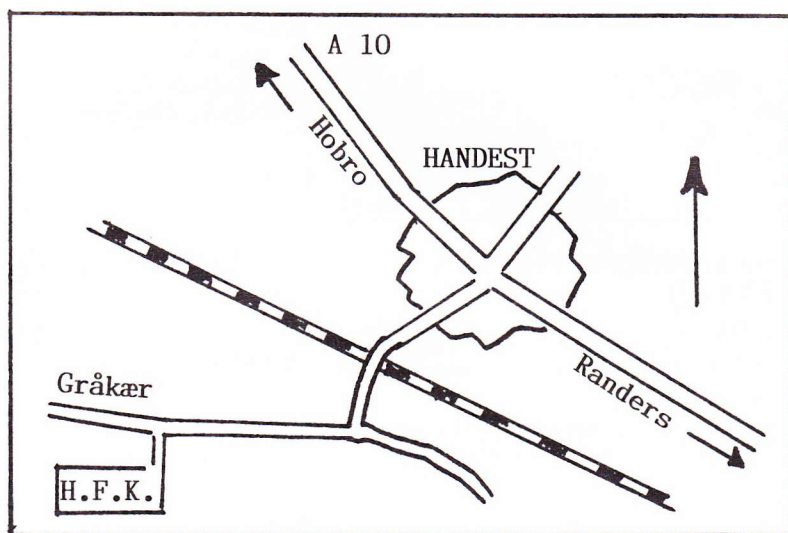
Tilmeldelse kan ske til: Leo Eriksen, tlf. 05 80 10 16, inden d. 30. maj.

3-4/6 Slæbeseminar

For at få startet rigtig på den startmetode, der hedder flyslæb, skal alle svæve- og slæbepiloter, der er nye i denne startmetode, komme til Handest d. 3. og 4./6.

Her indbyder H.F.K. til flyslæbeseminar.

Programmet vil omfatte:



En masse flyvning – samt trimning af modeller – lidt teori om koblinger både på svæver- og slæbemodeller. Vi skal også snakke problemer igennem om et par kildne punkter, nemlig linens koblingspunkt og tyngdepunktet på svæve- og motormodeller.

Vi skal nok hjælpe, hvor hjælp er nødvendig, og stiller egne slæbefly og vore (synes vi da selv!) venlige og erfarne instruktører til rådighed.

Alle er velkomne, små som store svæver- og slæbemodeller (og modellflyvere). Soloflyvning forudsætter, at der fremvises gyldigt A certifikat eller B diplom, før der gives starttilladelse på H.F.K baner.

Gæstepiloter uden certifikat/diplom vil få starttilladelse, når han/hun overvåges af en instruktør (instruktør er piloter med A certifikat eller B diplom).

Tilmelding senest d. 26./5 på telefon 06 87 17 17/06 46 62 35.

Der kan købes pølser, øl og vand på pladsen.

Mulighed for overnatning.

Velkommen d. 3/6 kl. 13 til 17

d. 4/6 kl. 10 til 17

På H.F.K. vegne Poul Sørensen.

10-11/6 S.M. i Kunstflyvning

Styringsgruppen indbyder hermed til sjællandsmesterskabet i kunstflyvning.

Der flyves i klasse A, B og Jumbo. Klasse A er kval. til EM-90.

Briefing lørdag kl. 11.30 og start kl. 12.00.

I skrivende stund er arrangør ikke fastlagt, men når dette læses, kan I ved opringning til Finn Lerager, 02 27 86 06, få oplyst, hvor det foregår.

Tilmelding senest søndag den 4. juni med oplysning om RC-nr. og frekvens.

Startgebyr kr. 120,- (for alle klasser), betales ved briefing.

17-18/6 Falcon Show

Fly for fun så det batter. Igen i år afholder RC-klubben Falcon et stort Fly for Fun stævne i weekenden d. 17.-18. juni.

Der er mulighed for, at piloter med pårørende kan komme allerede fredag eftermiddag, eller når du/I har tid/lyst.

Lørdag aften er der fælles spising til en særdeles rimelig pris. Af praktiske grunde vil vi gerne have en tilmelding til spisingen.

Der er mulighed for opstilling af telte og campingvogne på klubbens campingplads. Der vil hele weekenden blive solgt is-pølser, øl og vand.

Opvisningen for publikum starter søndag kl. 13.00, men kom i god tid.

På pladsen er der opstillet telt til et stort loppemarked; her er der måske mulighed for en god handel.

Flere informationer vil blive tilsendt klubberne 3 uger før stævnet.

Tilmelding og yderligere oplysninger:

Ring 05 55 72 52 Chr. Jensen.

1.-2./7. Hyggetræf

Hej modellflyver!

Kunne du tænke dig en weekend med høj klar himmel og en masse modellflyvere, som alle har taget weekenden fri for at snakke og flyve sammen med dig?

Det kunne vi nemlig godt. Derfor vil vi gerne inviterer dig og din familie til et rigtig hyggetræf, hvor vi håber at se alle grene indenfor RC- og CL-modellflyvning.

Har du evt. noget modellflyvegrej, du gerne vil af med, så tag det med, så vil vi arrangere et loppemarked.

Vi kan tilbyde overnatning på pladsen i dit eget telt eller campingvogn. Der forefindes toiletter m.m. i klubhuset. Inden for kort afstand findes også vandrehjem og campingplads.

Vi vil have en grill klar fra fredag aften, der kan bruges til medbragt mad.

Hvis du har spørgsmål til vores hyggetræf, så ring til Peer på tlf. 04 43 12 60.

2.-16./7. Sommerlejr i uge 27 og 28

RC klubben Falcon indbyder hermed interesserede begyndere i modellflyvningens kunst til at deltage i et sommerlejrhold, hvor der vil være mulighed for masser af koncentreret træning i flyvning med radio-styrede motorfly.

Deltagelse i sommerlejren er betinget af, at man er forsikret via medlemskab af RC-unionen, samt at du selv medbringer egnet modellfly samt tilbehør for samme. Der er mulighed for camping på klubbens campingplads, 100 m fra flyvepladsen.

Følgende faciliteter står til rådighed i perioden: Stort opvarmet klubhus, toilet med varmt og koldt vand. I klubhuset vil der være mulighed for at købe øl-vand-is-kaffe mm.

Efter en god dag på flyvepladsen vil der være mulighed for forskellige aktiviteter om aftenen, eks. film, teori eller hvad der måtte være stemning for.

Tilmelding er nødvendig, og der gøres opmærksom på, at der er begrænset deltagerantal. Første uge vil være forbeholdt uerfarne begyndere. Anden uge også for begyndere, samt lidt øvede begyndere.

Tilmelding på tlf. 05 55 72 52, Chr. Jensen, som også kan give yderligere oplysninger.

Priser unge under 18 år: tilmeldingsgebyr kr. 150,- samt kr. 15,- pr. dag.

Over 18 år: tilmeldingsgebyr kr. 200,- samt kr. 20,- pr. dag.

Orientering fra RC-Kunstflyvningsgruppen

Nyt kunstflyveprogram C (F3A-C)

Som noget nyt og fordi vi mener, at det gamle juniorstunt-program er for usammenhængende, afprøver vi for de to stævner, der afholdes på Sjælland i maj måned, et nyt C-program.

Programmet er opbygget efter samme princip som A- og B-programmerne – altså et sammenhængende program med midtmanøvrer og vendemanøvrer.

Regler:

Flyvetid incl. opstart: 10 min., dog max. 4 min. til opstart.

Alle modeller støjmåles.

Bedømmelse: 0-10 point pr. manøvre.

K-værdi 1 for alle manøvrer.

Hvis der er

klubber, der kunne tænke sig at afholde stævner i C-programmet, hører jeg gerne om det.

Program og dommersedler kan rekvireres hos styringsgruppen.

Finn Lerager tlf. 02 27 86 06

Orientering

Udtagelse til stævner

som NM, EM og VM sker efter følgende retningslinier:

Ved deltagelse i JM, Falcon-Cup, SM og DM opnås 10 point for en 1. plads og derefter 9, 8, 7 osv. for de følgende pladser.

De 3 tre bedste resultater sammenlægges, og i september måned vil de 3 piloter med højest samlet pointtal blive udtaget til næste års »udlands-opgaver«.

Der vil således være god tid til at forberede sig og spare op til rejse m.v.

Følgende er udtaget for deltagelse i VM-89, som foregår i USA, og NM, som er i Norge:

Peter Christensen

Erik Toft

Svend Plogstrup

Rangliste (Top 10)

Peter Christensen, Falcon	30 pt.
Svend Plogstrup, Falcon	27 pt.
Erik Toft, NRC	27 pt.
Carsten Pørneki, NFK	22 pt.
Finn Lerager, NFK	16 pt.
John Nielsen, Sydsj. MFK	14 pt.
Kim Frandsen, Haderslev	8 pt.
Per Andreasen, NRC	6 pt.
Jørn Søvsø, Gudenå	5 pt.
Jens Jørgensen,	5 pt.

Kunstflyvning: F3A (C) Juniorstunt

1. Start med 2x90 grader sving (forbiflyvning og valgfri vending)

2. Loop

3. Proceduresving

4. Ottetal

5. 180 grader sving

6. Trekantbane

7. Halvt omvendt cubansk ottetal

8. Rulning

9. Proceduresving

10. Lodret stigning

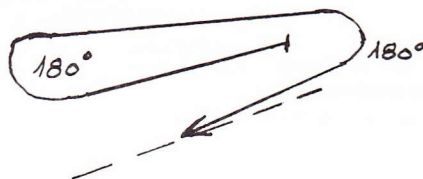
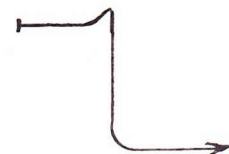
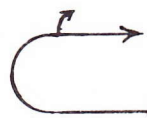
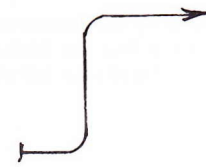
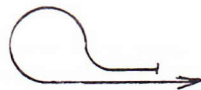
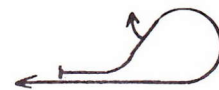
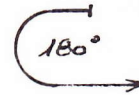
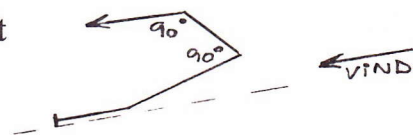
11. Split S

12. Ligeudflyvning

13. Immelmann

14. Stall

15. Landing



Orientering fra RC-Svæveflyvegruppen

Ændring af udtagelsesperiode til NM:

For at tilgode se en bedre planlægning for de piloter, der er udtaget til NM F3F eller F3B, har SSG beslut-

tet at ændre udtagelsesperioden fra nuværende periode (gående fra d. 15. juni ét år til samme dato næste år) til perioden (gående fra d. 1. januar ét år til samme dato næste år).

Overgangsperiode: Udtagelse til NM i år slutter den 11. juni.

Udtagelse til NM 90 starter fra den 1. januar 89 og slutter den 1. januar 1990.

Nye sider til Regelsamling

Nye sider til Regelsamling vedrørende udtagelsesperiode (side 15) og de nye FAI regler vedrørende spil kan fåes ved at sende en frankeret svarkuvert til RC-Unionen.

SSG

Svæveflyveseminar

Sønderborg M.F. afholdt igen i år svæveflyveseminar.

Seminaret startede kl. 10.40 med konkurrenceorientering og erfaringsudveksling fra konkurrencerne i 1988. Det blev besluttet at flytte DM højstart fra efterår til forår. De nye spilregler for F3B blev gennemgået og de nye 2m regler fremlagt.

Efter frokost havde vi en svensk gæst på programmet. Den nordiske mester i F3B, Joakim Staal, havde taget turen fra Sverige for at vise sit fly (også i luften) og fortælle om svenske byggetider og opfattelse af, hvad et godt fly er. Han fortalte bl.a.

om, hvordan de havde afprøvet vingetip-typer ved at påklæbe kulfibertråde på vingen.

Efter kaffepausen fortalte Preben Nørholm om tyngdepunktsvanding under indflydelse af profilet. Til sidst afrundede undertegnede med en orientering om radiosystemer og radiostøj.

Seminaret sluttede kl. 18.30, hvorefter de fleste af os tog i byen og fik os en bøl, og for John blev det til en steg.

Torben Krogh, SSG

På billedet til højre ses Joakim Staal under en opvisningsflyvning med John Rasmussen, Århus, som kaster.

Herunder er det Preben Nørholm, der fortæller om tyngdepunkt og profiler, og på det nederste billede ses et glimt fra frokosten i SMK's klubhus.

(Foto: Gitte Jensen)



Viking F3F Slope Race

Det er i dagene 1. til 5. juni, der er skræntflyvnings mesterskab som aldrig før i dette land. 45 deltagere fra Tjcechoslovakiet, Vesttyskland (3 hold fra Berlin, Bayern og Nordrhein/Westfalen), Island, Norge, Schweiz, England, Skotland og USA har tilmeldt sig, og det kan ikke undre skrænt-entusiaster, at det er Hebsgaard-brødrene Finn, Knud og Mads fra Thy RC samt Bjørn Krogh og Lars Pedersen fra NFK, der skal sørge for at vinde Viking Trofæet hjem til Danmark igen.

Vil man se skræntflyvning i særklasse, så mød op i Hanstholm og nyd synet. Der er briefing hver morgen kl. ca. 9 ved Vigsø Bugt Pensionat, og det kan være nødvendigt at møde op her for at finde skrænten, der benyttes. Men lad skrænttraceren blive hjemme. Heller ikke de 12 officials, der vil køre mesterskabet, vil få en chance i luften over Hanstholm i de dage.

Et arrangørudvalg bestående af styringsgruppe-medlemmerne Jan Abel og Jørgen Larsen samt Leif Mikkelsen, BMC, og Preben Nørholm, MMF, har arbejdet et års tid på at få dette mesterskab op at stå her i landet, og et internationalt mesterskab af de dimensioner er ikke tidligere set på skrænter andre steder i verden.

FAI/F3F klassen er en såkaldt provisorisk konkurrenceklasse, hvilket bl.a. betyder, at der ikke arrangeres VM eller EM osv., men dette stævne kommer nok til at give stødet til endelig godkendelse, så det hedder VM næste gang, om ikke for andet, så fordi 2 medlemmer af FAI's komité for RC svæveflyvning faktisk deltager i dette stævne.

Det bliver i hvert fald skræntflyvernes måde at fejre RC-Unionens 20 års jubilæum på!

PN

Nye 2m regler

Efter at 2m-klassen er blevet optaget under SSG's vinger, har styringsgruppen udformet et nyt sæt regler, der er gældende fra og med første konkurrence i 1989. Det er styringsgruppens håb, med dette regelsæt, at gøre det endnu lettere at afholde fremtidige 2m konkurrencer. Med hensyn til antallet af 2m konkurrencer i 1989 kan man blot kaste et blik på den foreløbige stævnekalender, der lover god aktivitet i 2m-klassen.

SSG

2 M regler

§ 1 Modellen

Modellens maximale spændvidde må ikke overstige 2 meter projiceret. Modellen må kun være udstyret med 2 servoer, som kan anvendes frit efter pilotens ønske.

Der må ikke modtages signaler fra modellen.

Modellen skal overholde RC unionens regler.

§ 2 Start

Starten skal foregå på det/de af stævneledelsen anviste starttøve, som skal bestå af: max. 30 meter gummi, 120 meter line + skærm og 30 centimeter forfang. Det maximale træk må ikke overstige 6 kg.

Startforsøg: Piloten har 2 min. til start, fra det øjeblik modellen er klar til at blive kastet.

Omstart gives kun, hvis starttøvet har været defekt, eller hvis stævnelederen skønner, at man er blevet generet i sit startforsøg af enten linekryds eller forbipasserende model.

§ 3 Flyvning

Der flyves 5 starter pr. runde, eller mindre hvis stævnelederen skønner, at vejret eller stævnets afvikling berettiger dertil.

De 5 starter pr. runde flyves i følgende rækkefølge: 3-4-5-6-7 minutter.

Der gives 1 point pr. sekund. Når man har nået den enkelte flyvnings maximum, trækkes 1 point fra pr. sekund. Flyver man mere end 30 sekunder over maximum, mister man retten til landingspoint. Flyver man mere end 60 sekunder over maximum, mister man retten til point i hele den flyvning.

§ 4 Landing

Landing skal foregå på en lang strip, og der gives point efter følgende tabel:

0- 50 cm = 150 point	251-300 cm = 75 point
51-100 cm = 135 point	301-350 cm = 60 point
101-150 cm = 120 point	351-400 cm = 45 point
151-200 cm = 105 point	401-450 cm = 30 point
201-250 cm = 90 point	451-500 cm = 15 point

Der måles fra flyets næse til midten af landingsstrippen. Der kan lande flere modeller på samme strip samtidig. Landingen kendes ugyldig og tillægges værdien 0, hvis:

a. Modellen lander på ryggen, står i jorden (spydlanding), eller hvis piloten flytter modellen, inden der er foretaget måling.

b. Der frigøres dele fra modellen fra start og til modellen ligger stille på jorden.

c. Modellen berører personer eller genstande, som kan have indflydelse på landingsforløbet.

Man mister ligeledes retten til point i hele den flyvning, hvis modellen lander uden for den af stævneledelsen afsatte flyveplads.

§ 5 Tidtagning

Tidtagning starter, når modellen udløses fra startovet, og stopper, når modellen første gang berører jorden. Tiden måles i hele sekunder.

§ 6 Generelt

Man kan kun deltage, hvis man er medlem af RC unionen. Modellen skal på

højre vinge være forsynet med deltagerens RC nummer. Der må kun skiftes model, hvis den model, man er startet med, ikke længere er flyvedygtig.

Ved konstant vind over 8 sekundmeter aflyses konkurrencen.

Der kan indgives protester mod gebyr kr. 50,-. Protester skal være skriftlige og indleveret til stævneledelsen senest 30 min. efter konkurrencens afslutning, men før præmieoverrækkelsen. Gebyret tilbagebetales kun, hvis protesten tages til følge.

Ved strid angående fortolkning af reglerne, er SSG (svæveflyvegruppen) højeste instans. SSG skal kun behandle sager, der er skriftligt rapporteret senest 15 dage efter konkurrencens afholdelse.

Protester, stævnets afvikling, tvivls- og sikkerhedsspørgsmål hører alene under stævneledelsens ansvarsområde.

SSG

Start nr.:	Navn:	RC nr.:	Tidtager:
		Kanal:	

1	3 min.	landing	4 min.	landing	5 min.	landing	6 min.	landing	7 min.	landing	
	tid										
	point										

2	3 min.	landing	4 min.	landing	5 min.	landing	6 min.	landing	7 min.	landing	
	tid										
	point										

3	3 min.	landing	4 min.	landing	5 min.	landing	6 min.	landing	7 min.	landing	
	tid										
	point										

4	3 min.	landing	4 min.	landing	5 min.	landing	6 min.	landing	7 min.	landing	ACZ
	tid										
	point										

LANDINGSTABEL / TIDSTABEL

0 - 50 cm = 150 p	251 - 300 cm = 75 p	3 min. = 180 p
51 - 100 cm = 135 p	301 - 350 cm = 60 p	4 min. = 240 p
101 - 150 cm = 120 p	351 - 400 cm = 45 p	5 min. = 300 p
151 - 200 cm = 105 p	401 - 450 cm = 30 p	6 min. = 360 p
201 - 250 cm = 90 p	451 - 500 cm = 15 p	7 min. = 420 p

Antal deltagere:	Point ialt:
Vinder point:	Gennemsnit:
Din placering:	© S.M.S.K

Orientering fra Skalagruppen

Så er det i næste måned vore skala-træf finder sted. Det er jo en ting, som vi nu genoptager, fordi der er mange, der har ønsket et uforpligtende skalastævne, hvori der ikke er konkurrence, men fly for fun.

Samtidig vil man få en orientering om skalasporten, så man her får lidt konkret viden om det, man bør satse på, hvis man skulle få lyst til at deltage i de normale skalastævner.

Skalatræffene finder sted, som I vil se i stævnekalenderen, søndag d. 28. maj, og værterne er Borup Modelflyverne på Sjælland, Vestfyns Modelflyveklub på Fyn, Haderslev RC i Sønderjylland og Brønderslev Modelflyveklub i Vendsyssel. Desuden holdes der skalatræf i Viborg RC klub lørdag d. 17. juni.

Det er sjovt at møde andre skalainteresserede fra andre klubber og se deres modeller, så mød op, I vil nyde det.

Benny Juhlin

Efterlysning!

Skalagruppen efterlyser en varevogn - kassevogn - til billig låns for det udtagne landshold til VM-Skala i Frankrig.

Verdensmesterskabet finder sted fra d. 24/7 til 30/7, og hertil kommr altså de dage, det tager at køre derned og hjem. Stævnet skal afholdes 500 km syd-vest for Paris i byen Perigueux på Bassillac Airfield.

Holdet, der kommer til at bestå af tre, vil være taknemmelig, hvis der er nogen, der kan hjælpe, uden at det bliver for dyrt. Og så mener man, at det er den bedste måde at transportere sine fine modeller på.

Er der nogen, der kan hjælpe, så kontakt:
Benny Juhlin, Havrevej 37,
2700 København Brh.
Tlf. 01 60 29 37

Fra Arvid Jensen Ducted Fan fan'en har vi modtaget følgende oplysning:

Ducted Fan i Europa 89

Foreløbige planlagte Ducted Fan stævner

14-15/ Impeller Meeting (flyvning uden program).

Dette stævne er under forberedelse i nærheden af Bonn.

27-28/5 Impellertreffen ved Enns i Østrig (20 km fra Linz).

1- 2/7 Jet-Meeting i Luxeuil i Frankrig; det er på højde med Freiburg (B.R.D.) mod vest.

19-20/8 Danish Open/Ducted Fan i Holstebro (Lindtorp Flyveplads). Indbydelsen kommer i nr. 3 (juni-nummeret) af Modelflyve Nyt.

16-17/9 Tysk (mesterskab) Impellerwettbewerb Oldenburg ved Bremen.

Disse stævner er, hvad jeg har kendskab til på nuværende tidspunkt (20/2-89). Hvis I vil vide mere, så ring!

Angående egenkonstruktion af fanhjul, skal man passe på materialevalg til fanbladene, da flere har været ude for brud på deres egne konstruktioner, (bl.a. Niels Them og Sven Thomsen).

Husk nu, vi siger:!

Når der er luft fra fanen, går det godt fra banen.!

Hilsen Ducted Fan/Danmark
tlf. 54 85 96 95 efter d. 16/5-89.



Linestyings-Unionen (CL-unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med linestyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er 170,- kr. for direkte medlemmer. Medlemskab kan også opnås gennem indmeldelse i en af de klubber, der er tilsluttet unionen. Nærmere oplysninger herom fås fra unionens sekretariat.

Bestyrelsesformand:

Stig Møller
Offenbachsvej 24, 2. tv.
2450 København SV
Tlf. 01 46 28 64

Bestyrelse iøvrigt:

Luis Petersen
Østergårds Allé 28
2500 Valby
Tlf. 01 30 05 51

Jørn Ottosen
Fløjtevej 5, 3650 Ølstykke
Tlf. 02 17 66 62

Jørgen Aagaard
Tjørnevej 13, 4140 Borup
Tlf. 03 62 64 18

Jørgen Kjærgaard
Steenbachsvej 3 b
5000 Odense C
Tlf. 09 14 45 99

Kurt Pedersen
Østergade 20, 6100 Haderslev
Tlf. 04 52 51 01

Henning Forbech
Elmegade 10, 8200 Århus N
Tlf. 06 10 34 53

Benny Furbo
Sofieldalsvej 22, 7400 Herning
Tlf. 07 22 50 89

Jesper B. Rasmussen
Engtoften 33, 9280 Storvorde
Tlf. 08 31 91 98

Linestyings-Unionens sekretariat:

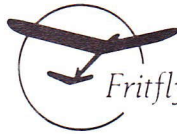
Pia Rasmussen
Engtoften 33, 9280 Storvorde
Tlf. 08 31 91 98
Giro: 5 20 87 69

Linestyingsredaktør:

Luis Petersen
Østergårds Allé 28
2500 Valby
Tlf. 01 30 05 51

Ungdomsskolekontakt:

Fritz Steffensen
Elmevej 25, 4140 Borup
Tlf. 03 62 68 37



Fritflyvnings-Unionen

Fritflyvnings-Unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med fritflyvende modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet for juniormedlemmer er 185 kr., for senior-medlemmer 370 kr. Indmeldelse sker ved at indbetale kontingentet til unionens sekretariat.

Bestyrelsesformand:

Leif Nielsen
Landlyst 12, Lilballe, 6000 Kolding
Tlf. 05 56 16 76

Sekretariat:

Ole Vestergaard
Steen Billes Torv 4, 2.th., 8200 Århus N.
Tlf. 06 10 19 86. Giro 7 13 95 35

Distriktsleder ØST: (Øst for Storebælt)

Henning Nyhegn
Industrivænget 28, 3400 Hillerød
Tlf. 02 26 35 25

Distriktsleder VEST: (Vest for Storebælt)

Per Grunnet
Blomstervænget 21, 8610 Assens
Tlf. 09 71 29 68

Bestyrelse iøvrigt:

Erling Lund Jørgensen
Havepladsvej 162, 1.tv., 7000 Fredericia.
Tlf. 05 91 16 04

Jens B. Kristensen
Gårdhøjen 1, 4690 Haslev
Tlf. 03 31 32 54

Karsten Kongstad
Degnebakken 22, Vigersted
4100 Ringsted. Tlf. 03 62 57 03

Redaktør og Materialesalg:

Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5, D-2397 Ellund-Handewitt
Vesttyskland. Tlf. 009 49 4608 6899
(Fra DK)

Konkurrencekalender 1989

2/4	Winter-cup, sidste afdeling!	5-6/8	Jyllandsslaget, Harrild Hede.
9/4	Vårkonkurrence 2 Øst, Hillerød.	18-20/8	Poitou, Noize, Frankrig. World Cup.
21-23/4	10-startskonkurrence, Hillerød.	16-17/9	Danmarks mesterskaber, Otterup.
29-30/4	DM for indendørsmodelle, Flensborg.	2-3/9	Eifel Pokal, Zulpich, Vesttyskland.
22-29/5	Verdensmesterskaber, Argentina.		World Cup.
28/5	Vårkonkurrence 2 Vest, Harrild Hede.	1/10	Høstkonkurrence 1, Vest.
10-11/6	Scania Cup, Revinge, Sverige.	1/10	Høstkonkurrence 1, Øst, Hillerød.
24-25/6	Midsummernight Trophy, Arnhem, Holland. World Cup.	15/10	Høstkonkurrence 2, Vest.
12-17/7	Sommerlejr, Revinge, Sverige.	22/10	Høstkonkurrence 2, Øst, Hillerød.
15-16/7	Scancinavis Open, Revinge, Sverige. World Cup.	5/11	Vinter-Cup.
		19/11	Landsmøde.
		3/12	Vinter-Cup.



Konkurrencekalender

1-2/4 :	Flyvedag, alle steder. Racerklasserne
15/4 :	Vår Vest, Aalborg. Alle klasser undt. Fair-combat
29-30/4:	Vår Øst, København (IKEA)
13-14/5:	Limfjordsstævne, Aalborg. Alle klasser undt. Diesel-combat
4/6 :	Stunt Hose Cup, Herning
15-23/7:	Sommerlejr, herunder Klub 635 CUP, minispeed
20/8 :	Hede-laget og DM i Dieselcombat, Herning
19-20/8:	DM, højst sandsynlig Aalborg
16-17/9:	Høst Øst, København (IKEA)

Internationale konkurrencer

5-7 maj :	Jura-Cup Breitenbach F2A, F2B, F2C
27-30 juli:	Europamesterskab F2A, F2B, F2C, F2D
	Three Sisters, Manchester
16-17 sept:	Bochum F2A, F2B, F2C

Klubholdkonkurrencen

Klubholdkonkurrencen afholdes i to dicipliner: Dieselcombat og Stunt.

Der dystes med femmandshold, en gang på udebane og en gang på hjemmebane, mod alle deltagende klubber.

Reglerne er lagt, så det er vigtigere at deltage med fuldt hold, 5 mand, end at stille med nogle få skrappe.

Derved er konkurrencen en rimeligt uhøjtidelig og afslappet, men alligevel DRØN-spændende indføring i combat-konkurrencer og stunt-konkurrencer.

Du behøver ikke nødvendigvis at kunne ret meget, før holdet er godt tjent med dig.

Følgende klubber har p.t. tilmeldt sig: The Looping Star og Herning Modelflyveklub.

DIN klub bør også være med, så skub lidt til formanden.

Tilmelding til Linestyingsunionen.

Indbydelse til Vår Vest:

Aviator's modellflyvere ønsker at puste nyt liv i Vår-konkurrencerne og indbyder hermed til den traditionsrige **Vår-Vest** konkurrence.

Stævnet afholdes i år **lørdag d. 15. april.**

I tilfælde af rigtigt møjvejr kan konk'ens udsættelse til søndag.

Flyvningen foregår på Aviator's baner ved Hesteskoen, Rørdal. Mød op, og udnyt denne chance til fortræning før Limfjordsstævnet.

Klasser: F2A Speed
1.00 ccm Speed
F2B Kunstflyvning
F2B-Begynder
Good-Year
Diesel combat

Tidsplanen:
Lørdag d. 15. apr. kl. 10.00 præcist.
Præmieoverrækkelse kl. ?
Kaffebord kl. ? + 10 min.

Startgebyr: 20 kr. pr. mand for alle klasser.

Tilmelding: senest lørdag 8. april til:
Ole Bisgaard
Helgolandsgade 66
9000 Aalborg
Postgiro 5 62 01 71

Indbydelse til Vår-øst

Esrum linestyingsklub har hermed fornøjelsen at indbyde til Vår-øst d. 29-30/4.

Lørdag d. 29/4 kl. 16.00 vil der blive fløjet i alle de »asfalt-klasser« (F2A, F2C, GY MR og 1A), hvor der er tilmeldt mindst 2 deltagere/hold, på banerne ved IKEA.

Søndag d. 30/4 kl. 10.00 vil der blive fløjet i alle de »græs-klasser« (F2B, F2D, DC og Stunt-beg.), hvor der mindst er tilmeldt 2 deltagere, på banen på Amager fælled.

Deltagergebyr er 25 kr. pr. mand pr. klasse, dog 50 kr. pr. mand for F2D. Betaling foregår på banerne eller på giro 9 09 01 69.

Tilmeldingsfrist: senest onsdag d. 26/4, til:
Jan Lauritzen
Borups allé 22, st. th.
2200 København N
Tlf. 01 35 37 51

Indbydelse til Limfjordsstævnet 1989

Aviator's modellflyvere indbyder hermed modellflyvere i hele Europa til det traditionsrige Limfjordsstævne.

Stævnet afholdes i år **lørdag d. 13. maj og søndag d. 14. maj.**

Konkurrencereglerne følger FAI-sporting code med de seneste ændringer og tilføjelser.

Stævnet er landets største og tiltrækker mange

eliteflyvere fra især Sverige og Holland. Flyvningen foregår på Aviator's baner ved Hesteskoen, Rørdal.

Det er muligt at campere under primitive forhold tæt ved banen.

Mød op til en weekend med topflyvning, og vær med til at vise udlændingene, hvor skabet skal stå.

Der er vandrepokaler til vindere samt guld-, sølv- og bronzemedaljer at kæmpe om.

Klasser: F2A Speed
1.00 ccm Speed
F2B Kunstflyvning
F2B Begynder
F2C Teamrace
Good Year
F2D Combat

Tidsplanen:
Fredag d. 12. maj: ankomst og fri træning
Lørdag d. 13. maj kl. 10.00: Checkin
kl. 11.00: Konkurrencestart
kl. 19.00: Fællesspisning
Søndag d. 14. maj: kl. 9.00: Konkurrence
kl. 15.00: Finaler

Startgebyr: 90 kr. pr. mand (uanset antal klasser)
120 kr. pr. mand i F2D-combat
Det er rørende billigt
80 kr. pr. fællesspisningsbillet

Tilmelding og betaling: Senest fredag d. 5 maj til:
Ole Bisgaard
Helgolandsgade 66
9000 Aalborg
Postgiro 5 62 01 71

LIMFJORDSSTÆVNET 1989 DENMARK

The aeromodeller's of Aviator wishes to invite all european aeromodellers to the greatest controlline competition in Denmark

Put the week 13.-14. MAY in your calender, and look forward to an enjoyable weekend.

Limited (primitive) camping facilities is available close to the site, without charge.

The contest will be run at our field in: (see map)

Hesteskoen, Rørdal, Aalborg, Denmark

The competition is held according to the FAI sporting code, with its latest amendments and changes.

Classes: F2A Speed (FAI 89-rules)
1.00 ccm Speed (danish rules)
F2B Aerobatic (FAI 89-rules)
F2B-Novice (danish rules)

F2C Teamrace (FAI 89-rules)
Good-Year (danish rules)
F2D Combat (FAI 89-rules)

Scedule: Friday 12. may arrival and free practice
Saturday 13. may kl. 10.00 Checkin
kl. 11.00 Competition start
kl. 19.00 Dinner
Sunday 14. may kl. 9.00 Competition
kl. 15.00 Finals

Entryfee: 90 Dkr. for a competitor
120 Dkr. for F2D-combat
(unlimited no. of classes)
80 Dkr. for a dinnerticket

Please return entryform and payment no later than friday 5. may to:

Ole Bisgaard
Helgolandsgade 66
9000 Aalborg
Denmark
Postgiro DK 5 62 01 71

Danish Rules for the national classes (in short):

1.00 ccm speed: Engine(s) 1.00 ccm, fuel is free. No monoline. Lines 13.27 m, thickness 0.15 mm, 12 laps to 1 km. Pulltest 20 kg.

F2B-novice: The competitor must not have participated in F2B (expert) within the last 5 years.

Manoeuvres are as F2B, without the following:
Reverse wingover, Square loops, Square eights and Hourglass.

Good Year: Engines allowed is slow diesels, like PAW, Oliver mk 1-4, ED racer and Supertigre G20/15.

Engine must not be pressurefedded. The propeller must be a commercially made nylon or glass/nylontype.

The tank and tank-filler must be of the open-tube type, withput pressure and valves, though the shut-off is free.

Indbydelse til Stunt Hose Cup i Kunstflyvning søndag d. 4. juni

Du indbydes hermed til den årlige og forhåbentlig med tiden traditionsrige Stunt Hose Cup konkurrence i kunstflyvning. Der flyves såvel i begynder- som i ekspertklassen.

Deltagergebyr: 30,- kr.
Der er naturligvis cups at flyve om, idet der er udsat vandrepokaler i begge klasser.

Stedet, hvor det hele foregår, er Herning Modelflyveklubs bane ved Messehallerne i Herning.

Starttidspunkt: kl. 9.30.
Medbring din stunter og det sædvanlige gode modellflyverhumør, og vær med til at gøre Stunt Hose Cup'en til en fast årlig begivenhed, der kan samle modellflyvere fra nær og fjern.

Der bliver mulighed for at købe såvel drikkevarer som fast føde (Fast food).

Tilmelding til Aage Wiberg så vidt muligt senest en uge før på tlf. 07 12 82 42.

Indbydelse til Europamesterskab 1989 i Linestyret modellflyvning

Dette års europamesterskab er henlagt til det nordlige England, til en idyllisk plet midt imellem Man-

Name and address	Country	Class	Dinner

Please return entryform and payment no later than friday 5. may to:

Ole Bisgaard
Helgolandsgade 66
9000 Aalborg, Denmark
Postgiro: DK 5 62 01 71

chester og Liverpool. Hvis du ser lørdagsfodbold, kender du sikkert navnene.

Stedet er et rekreativt område med bl.a. surf-skole, fuglereservat og så en kartingbane og et modelflyvecenter, måske ikke den mest sædvanlige blanding, men det er jo i England.

Det er alle tiders chance til at se topklasse flyvning og så krydre det med en tur i det midterste England, se universitetsbyen Oxford og køre rundt i Robin Hoods baghave (Sherwood Skovene).

England kan ikke beskrives, det skal opleves.

Supportgebyret er for landsholdet, som blev udtaget på basis af konkurrenceresultaterne opnået i 1988.

Landsholdet vil blive orienteret separat, men da der er pladser ledige i visse af klasserne, så giv snarest lyd fra dig, hvis DU er interesseret i at deltage/kigge.

Det er en unik chance til at få opdateret din viden om, hvad der er IN.

Tid: fra onsdag d. 26. juli 1989
til mandag d. 31. juli 1989

Sted: Three Sisters Recreation Centre, Wigan, Manchester, England

Priser:	Deltagegebyr	115 pund
	Supporter gebyr	20 pund
	Camping	20 pund
	Indkvartering på college (incl. mad og banket)	115 pund
	Banket	15 pund

Kontakt Linestyingsunionen for yderligere oplysninger.

Indbydelse til DM og Hedeslag i Dieselcombat søndag d. 3. september

Du indbydes hermed til DM og Hedeslag i Dieselcombat søndag d. 20. august.

Starttidspunkt er kl. 9.00 PR.ÆCIS.

Deltagegebyr: kr. 50,-.

Stedet er Herning Modelflyveklubs Bane ved Messehallerne i Herning.

Der bliver mulighed for at købe såvel mad- som drikkevarer til særdeles (u)rimelige priser.

Tilmelding til Aage Wiberg tlf. 07 12 82 42 så vidt muligt senest 8 dage inden stævnet.

Se nærmere omtale af stævnet i Modelflyve Nyt i juni-nummeret.

Modelflyvesommerlejren 1989

Freitag d. 14. juli til søndag d. 23. juli (uge 29).

Det er også i år en stor fornøjelse for Linestyingsunionen at kunne indbyde medlemmer af unionen og ungdomsskoleelever til årets traditionsrige begivenhed:

Sommerlejren 1989

I år afholdes sommerlejren samme sted som sidste år, nemlig ved Aviator's baner i Aalborg. Selv om pladsen er trang i forhold til de øvrige traditionsrige sommerlejrsteder, viste sidste år, at det er muligt at lave en super sommerlejr.

Sommerlejren har mange gode traditioner i form af masser af modelflyvning, grill-mad og hyggelige stunder.

Ikke mindst alle de nye og gamle venner, som kommer på lejren, gør denne til modelflyvekalendrens absolutte højdepunkt.

Deltagere/pris

På sommerlejren kan deltage medlemmer af Linestyings- og Fritflyvnings-unionen, deres familie og udenlandske modelflyvere med gyldig FAI-licens.

Desuden kan deltage ungdomsskoleelever, som ikke er medlemmer hos unionerne.

Tid: Freitag d. 14. juli til søndag d. 23. juli (uge 29).

Sted: Hesteskoen/Aviator's Modelflyvere.

Alle, der har overværet et af Aviators stævner, såsom Limfjordsstævnet i pinsen, kender de fortrinlige baner og det fine klubhus. Fra banen på Hesteskoen i Aalborg Øst er der under 10 km til Nordjyllands hovedstad, Aalborgs centrum med alt, hvad det indebærer af forretninger og seværdigheder.

Banen har ikke plads til mange cirkler; til gengæld er kvaliteten i top. Især er banen til speed, teamrace m.v. enestående. Og ikke mindst: der må flyves DØGNET RUNDT – alene mindstetil kollegernes nattesøvn sætter grænsen.

I skrivende stund vides ikke, om – og under hvilke forhold – RC-flyvning er mulig. Der er ved at blive rejst en kæmpemæssig højspændingsmast klods op ad vores bane.

Når vi kommer tættere på tilmeldingsfristen, kan undertegnede kontaktes for at høre sidste nyt.

Under alle omstændigheder bør du lade din gumputunge danskala jumbomodel blive hjemme og i stedet tage en lille kvik model.

Der er også anlagt en bane til radiostyrede el-biler (Den er for lille til Glow-biler).

Indendørs flyvning er tilladt for ide'er og papir-fly.

Det, der – om noget – er sommerlejrens adelsmærke, er de improviserede konkurrencer og løjer. Kun fantasien sætter grænsen.

Camping/spisning

Der kan camperes på sommerlejrens campingplads (der, hvor der flyves combat til Limfjordsstævnet).

Det er ikke muligt at blive indlogeret i fællesrum og slet ikke i klubhuset, så du skal selv medbringe telt eller lignende.

Du skal selv medbringe køkken og kogegejrer samt holde dig med kost, for Aviator's thekøkken skal ikke fungere som »Det offentlige køkken«.

Der er ikke mange km til nærmeste købmand eller cafeteria, så du behøver ikke at have en 10 dages madkasse med hjemmefra for at overleve.

Byggerum/materialsalg

Aviator's store klubhus vil fungere som byggerum. Der vil næsten helt sikkert kunne købes almindelige byggeartikler, som balsa, lim, beklædning o.s.v. Skulle det gå helt galt, er der kun 10 km til en af Modelflyve Nyts store annoncører. Så der skal nok komme liv i byggeriet der, hvor de fleste fiduser flyver frit i luften (els' er der jo snor i, ikk').

Ungdomsskoleelever

Ungdomsskoleelever kan deltage *uden* at være medlem af nogen modelflyveunion; men det vil dog naturligvis være nødvendigt med en ansvarsforsikring (dine forældre har sandsynligvis allerede en, spørg dem).

Derudover kræves kun et bevis fra ungdomsskolen på deltagelse i undervisningen i 88/89.

Det er praktisk taget umuligt at snige sig gennem en sommerlejr *uden* at få en masse tips og fiduser.

Kunne du tænke dig at deltage, så tal med de andre på vinterens modelbygningshold – måske kunne I blive nogle stykker, og så....glæd dig.

Tilmelding:

Hvis du er medlem i Linestyings-Unionen, skal du bare vente på CL-Nyt, der udkommer først i juni; der er vedlagt Vandelposten nr 1, en tilmeldingsblanket og et girokort.

Ellers skal du snarest muligt – allerhelst i dag, men dog senest 1. juni – indsende dit navn og din adresse til nedenstående adresse, brug evt. kuponen her på siden.

Skulle du senere finde ud af, at sommerlejren også lige er noget for dig, så kan du stadig nå det; men prøv at overholde tidsfristen – sådan altså bare for at være venlig – så er lejrsheriffen måske også i bedre humør – for din sene tilmelding går ud over hans nattesøvn.

Husk derfor senest 1. juni.

Du vil så sidst i juni modtage Vandelposten nr. 1 med yderligere information om lejren og en endelig tilmeldingskupen, som du skal bruge ved tilmeldingen.

Du må også meget gerne skrive, hvis du har nogle forslag til eller ønsker om aktiviteter på lejren, ligesom du meget gerne må ringe, hvis du vil vide noget om lejren.

Det er helt gratis at få yderligere oplysninger om sommerlejren.

Betaling: Indsættes på sommerlejrens postgiro-konto

Linestyings-Unionen 5 20 87 69

Tilskuere og overnattende gæster er gratis.

Pris for ophold på sommerlejr og deltagelse i konkurrencer:

180 kr. for seniorer

100 kr. for juniorer (10-18 år)

En enkelt overnatning :gratis

To overnatninger, halvt deltager gebyr (90/50)

Tre eller flere eller konkurrencedeltagelse – fuldt deltagergebyr.

JA, send mig tilmeldingsblanket og nærmere oplysninger om Sommerlejren på Hesteskoen ved Ålborg 1989!

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr/by: _____

Jeg er medlem af:

Fritflyvnings-Unionen

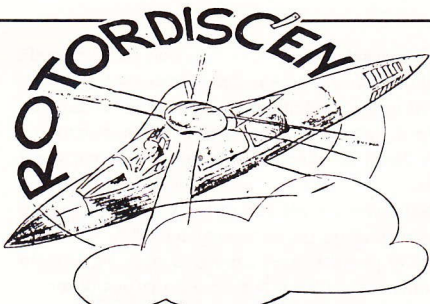
Linestyings-Unionen

Jeg har gået på ungdomsskolehold i sæsonen 88/89

Send mig _____ stk. tilmeldingsblanketter.

**Linestyings-Unionen
v. Jesper Buth Rasmussen
Engtoften 33
9280 Storvorde
08 31 91 98**

Send kuponen senest d. 1. juni til:



HELIKOPTER SPECIALISTEN

MEKANIK-
OG KROPSBYGGESÆT
GYRO- OG HELI SERVO'ER
RESERVEDELE OG
DIVERSE TUNINGSDELE

ALT PÅ LAGER!

Heim/Graupner – Vario – Robbe
og Sitar forhandles.

Levering fra dag til dag!



Benthe og K. H. Nielsen

Amlundvej 4 – Lindeballeskov
7321 Gadbjerg
Telefon 05 88 54 54
(16. maj: 75 88 54 54)

MIDTSJÆLLANDS HOBBYHANDEL



BYGGEMATERIALER
BALSAPLADER X-FINER LISTER
FJERNSTYRINGSANLÆG
O.S. MOTORER
BYGGESÆT
BEKLÆDNINGSFILM
BRÆNDSTOF
METHANOL M-OLIE NITROMETHAN

DE GODE TILBUD

Taxi II med OS 35 FP kr. 975,-
Robbe Piper Super Cub kr. 1650,-
Hegi Piper PA 18 kr. 675,-
Tilbud er gældende så længe lager haves!

WITZEL HOBBY

BØGEDEVEJ 12 - SLIMMINGE - 4100 RINGSTED
03 67 92 30
HVERDAGE 15 - 18 LØRDAG 10 - 14

Hvad er »pylon«

Fra en af vore læsere, Allan Korup i Storvorde, har vi fået et brev med følgende spørgsmål:

– Jeg har i nogen tid gået og spekuleret på, hvad pylon-race er.

Jeg har – ved at læse udenlandske blade – fundet ud af, at det har noget med fart at gøre, men jeg ville gerne vide, hvad reglerne er, og hvilke klasser der findes inden for pylon-race?

Dette er et spørgsmål for Sportsudvalget, hvis formand, Phillip Emborg, giver følgende:

Svar til Allan Korup

Ordet PYLON stammer fra græsk og betyder TÅRN. Deraf navnet pylon-race. Man flyver nemlig på en trekantet bane, markeret ved 3 »tårne«, som skal have en højde på mellem 4 og 5 meter. De 3 pylon's stilles op, så de 2 danner en linie vinkelret på vindretningen og med 40 meters mellemrum, mens pylon nummer 3 placeres 180 meter væk fra de to første i vindretningen.

FM 35 MHz radioanlæg til konkurrencepriser



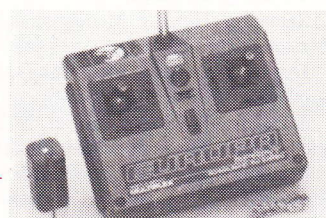
Multiplex Profi MC 3030
High-tech til under 7.000 kr.
Vario set med uni 9 kr. 6.195,-



Graupner MC-16
High-tech til under 3.000 kr.
4014 Proprietær-sæt, 4-7 kanaler
med 1 servo, u/akkuer ... kr. 1.790,-



Futaba Conquest
6 kanaler med 4 servoer,
u/akkuer kr. 2.390,-



Multiplex Sprint, 4-7 kanaler
med 1 servo kr. 1.275,-
Combi 90 med 1 servo
og akkuer kr. 2.475,-

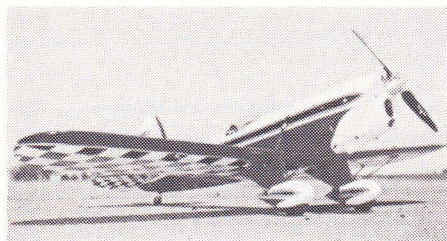
OS OG WEBRA TIL VELKENDTE PRISER!

– desuden vort komplette lager af balsa, fyrrelister, krydsfiner, rundstokke, pianotråd, messingrør, alurør, Sullivan-kabler, – kort sagt – alt til modelhobby!

SKALA-FLY:

KLEM 35 – fra Krich
Uovertruffen model, superlet kr. 1.385,-

SIG RYAN STAR – spv. 1829 mm
Skalamodel til 10 cm³ motor kr. 1.385,-



SERVO:

507 kr. 195,00
RS 100 kr. 148,00
FP 148 kr. 195,00
Nano MPX kr. 200,00
Nano BB m/kuglelejer kr. 350,00

DJURS HOBBY

v. Valter Hansen
Rådmandsvej 40
8500 Grenå

Tlf. 06 32 66 03

Telefontid: 14.00-17.30

Lørdag 10-12

TRÆNER OG SPORTSFLY:

Taxi II kr. 545,00
Bravo kr. 545,00
QB 20 kr. 495,00
Prina kr. 420,00
Pento kr. 465,00
Capriolo kr. 850,00
Derby kr. 750,00

DIVERSE TILBEHØR:

Reso rør, fra kr. 225,00
Manifelts, fra kr. 89,00
Brændstofpumpe, 12 V kr. 98,00
Strøm på dåse m/oplader kr. 168,00
Power Panel kr. 230,00
Starter kr. 360,00
Gløderørsklemmer, fra kr. 15,00
Balsehøvl, fra kr. 20,00
Hængselværktøj kr. 40,00
Spinnere, fra kr. 11,00
2 volt start-akkumulator kr. 98,00
Motorfundamenter, fra kr. 10,00

on-race«?

Flyveopgaven går ud på at flyve de 400 meter uden om de 3 pylons 10 gange (altså 4 kilometer ialt) på hurtigst mulig tid. Der flyves i heat, organiseret efter deltagerantal og radiofrekvenser. En pilot får heatpoint, ved at det opnåede sekundantal trækkes fra 200. Pilotens totale pointantal fås ved at opsummere alle heat-resultaterne. Vinderen af konkurrencen er piloten med flest point.

Lad os efter disse indledende beskrivelser så se på, hvilke specifikationer der gælder for en pylon-racer.

Modellen skal være en genkendelig kopi af en eller anden specifik fullscale maskine, som bruges til air-race på lukket bane. Modellens krop skal have en minimumshøjde på 175 millimeter og en minimumsbredde på 85 millimeter. De bærende planer skal have et projiceret minimumsvingefang på 1150 millimeter. Motoren, som skal være en forbrændingsmotor, må max. være på 6,6 cm³, og modellens totale vægt, målt uden brændstof, skal ligge mellem 2200 og 3000 gram. Herudover er der en hel række andre specifikationer på bl.a. propel, spinner, lyddæmper, vingetykkelse og understel m.m., som det vil føre for vidt at komme ind på her.

Pylon-racing er en selvstændig klasse i FAI-regi og har i FAI's Sporting Code betegnelsen F3D. Er du interesseret i mere detaljerede oplysninger og specifikationer, må du altså læse i denne »Sporting Code«. Du kan købe den hos KDA (det er en lille bog på ca. 175 sider, som omfatter alle konkurrence-klasser), eller du kan evt. kontakte undertegnede, så skal jeg forsyne dig med kopier af siderne om pylon-race.

For nogle år siden praktiseredes pylon-racing også her i Danmark, og der var oven i købet en selvstændig styringsgruppe for klassen under Sportsudvalget. Da interessen for klassen efterhånden blev meget lille, med ekstremt få udøvende piloter, sandsynligvis bl.a. på grund af støj- og sikkerhedsproblemer (officials og piloter skal f.eks. bære styrthjelm) blev pylon-styringsgruppen nedlagt, og siden har der ikke, mig bekendt, været arrangeret konkurrencer i disciplinen herhjemme.

Med venlig hilsen

Formand f. Sportsudvalget
Phillip Emborg

Opslagstavlen

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

Redaktøren får aflob for sine frustrationer ved at slette alle former for rosende omtale af de udbudte effekter, ligesom han forkorter med hård hånd, hvis lejlighed byder sig.

Til gengæld er annoncerne gratis.

annoncer til Opslagstavlen skal indsendes en måned før bladets udgivelse til:

Modellflyve Nyt

Kastanievej 4, 5884 Gudme

Én ting til... Annoncer til Opslagstavlen, rettelser til allerede indsendte annoncer og lignende modtages kun pr. brev. Så selvom du omhyggeligt indtaler din annonce på Modellflyve Nyts telefonsvarer, vil den under ingen omstændigheder komme med i bladet. Du skal skrive den ned (skriv tydeligt!) og indsende den inden dead-line.

Sælges: Graupner FM 6014/PCM 18 -35 MHz. Som ny. Katalogpris incl. moduler og accuer m.m.: kr. 9.000. Sælges til bedste bud over 4.000 kr. Jørgen Lund, 06 84 67 77

Sælges: WIK. Diabolo jumbomodel, halvfærdig, med Tartan 44. Simprop radio, modtager, lader. 6 servoer, kr. 1.500,-. Warhawk skala-model 160 cm, kr. 500. Kim, 05 76 10 94

Sælges: Håndstartegnet fly m. COX golden bee, spv. 90 cm, kr. 300,-. Biplan, minder om Fokker D VII, spv. 1 m, OS 20, kr. 1.000,-. Tilsvarende endnu ubeklædt m. OS 19, kr. 750,-. 01 62 71 51

Sælges: Schlüter long range, malet i fabrikkens farver m. superior mekanik, SHC 10 motor, 120 gr. styring, 3-bladet rotorhoved (2-bladet medfølger) samt tilhørende anlæg Robbe Promars Rex fuldt udbygget, fast pris: kr. 10.000. Wallis autogyro (ny, mangler maling) m. ny HB61PDP motor, 4 servoer og modtager-akku. Fast pris: 3.000,-. 09 22 42 33, Morten - efter kl. 16.00

Sælges: Graupner MC-16, ca. ét år gammel. En C505 servo medfølger. Pris: kr. 2.200,-. Henvendelse efter kl. 17.00 til Brian Thomsen, 08 64 55 73

Sælges: Linestyret kunstflyvningsmodel »Starlet« med OS 35 motor og liner, kr. 300. Peder, 06 11 90 06

Sælges: 1 st. Robbe Charter m. OS.20 og nyt Graupner T 1008 35 MHz. 4 kanaler. Kr.

2.800,-. 1 stk. Robbe Charter m. OS.25 m. Robbe Mars 35 MHz 5 kanals anlæg m. dual rate og mix modul. Kr. 2.800,-. 1 stk. Robbe Charter m. OS.30. Robbe Luna 6 kanals anlæg. Kr. 2.800,-. 1 stk. Graupner Maxi m. krængror, ny HP 40 Futaba FP-T6 GN 35 MHz anlæg. Kr. 3.200,-. 1 stk. Acro Hunter biplan, spv. 136 cm (beg.-overg. model) m. krængror. Ny OS.40 FS Surpass, nyt FP-7 FGK »guld anlæg«. Kr. 4.500,-. Alle 5 fly er flyveklare m. servoer og nye akkuer i sender og modtager. Desuden en del andre fly, motorer m.v. 03 71 38 25

Sælges: Modelhob Piper Cup spv. 1300 cm, skum/træ, kr. 300,- Kitty elflyver spv. 1300 cm, skum, kr. 300,- incl. motor. 1 stk. brændstofpumpe kr. 100,-. 03 52 57 58

Sælges: Robbe Starion FM 35 MHz kanal 80, 4 servo, akku i sender-modtager, lader, kr. 850,-. Graupner FM 1014 7 kanals sender-modtager, 35 MHz, kanal 70, 4 servo, akku i sender og modtager, kr. 1300,-. Multiplex europa sport FM 35 MHz, kanal 69, akku i sender-modtager, lader, kr. 1450,-. 1 stk. uåbnet byggesæt mærket CAMBRIA fun fighter FOCKE-Wulf 190 D, kr. 375,- 1 stk. urørt byggesæt CAMBRIA PINTO biplan, kr. 400,-.

John Laursen, 08 39 17 64 - efter kl. 18.

Sælges: Graupner 2 kanals rc-anlæg m. 2 servoer + lader og ladestik, kr. 1000,-. Kjartan, 01 53 57 60

Sælges: Futaba, guld anlæg FP-7-GK. Komplet m. 4 servoer og alt tilbehør, kr. 3000,-, 1 Middle-Stick spv. 1380 m. motor OS 40, kr. 1000,-. 1 Terry (Graupner) spv. 1050, m. motor OS 15, kr. 800,-. 1 Lovely-Stick spv. 1150, skal beklædes, kr. 500. 1 startkasse m. batteri, prisen taler vi om. 03 78 52 97, Bruno

Sælges: Merlin svæver spv. 250, aldrig fløjet, kr. 500,-. Filuis sp. 200, kr. 200,-. Gummitov kr. 100,-. Arne Buus, 08 37 22 95

Sælges: Robbe Starion 4-kanals RC-anlæg m. 2 servoer, akkuer og lader, kr. 1300,-. 09 21 76 46, Steffen

Sælges: 1 stk. Britten Norman Islander i Falck bemaling, spv. 212 cm, incl. 2 stk nye OS35 FP motorer. 1 stk. North American Cougar, 2-motors (passer til OS35 FP), spv. 190 cm, incl. 3-bens Romair oprækkeligt understel. Flyene, der er skalafly, vejer under 7 kg - kan flyves uden jumbocert. Begge fly sælges for kr. 4000,- John Nielsen, 08 48 62 97

Købes: Krumtap til HP 40 motor el. hel motor m. anden defekt. Henrik Clausen, 03 60 73 14 - efter kl. 17.00

annoncer til Opslagstavlen i næste nummer skal være bladet i hænde senest den 5. maj 1989.

Balsatræ, lister, krydsfiner, beklædning, maling samt tegninger og tilbehør til skalafly . . .

FLYWOOD

Vi sender overalt med vedlagt girokort. Telefonordrer bedst mellem 16.00 og 18.00 samt lørdag 10.00 - 13.00.

NÆSTVED MODEL HOBBY
v. Jørgen Andersen
Profilbuen 1, 4700 Næstved
Telefon 03 73 66 22 ell. 03 73 44 22*

Elektronik Hobby & Leg



Taxi II + OS 25 FP	kr. 895,00
Hegi PA-18, spv. 1,8 m	kr. 758,00
ASW-22, spv. 2,4 m	kr. 1.295,00
KVIK FLY E, spv. 1,5 m	kr. 1.295,00
OS-25 FP med dæmper	kr. 539,00
OS-35 FP med dæmper	kr. 575,00
OS-40 FP med dæmper	kr. 625,00
OS MAX 40 SF ABC	kr. 998,00
OS MAX 46 SF ABC	kr. 1.158,00
OS MAX 48 SURPASS	kr. 1.325,00
OS MAX 70 SURPASS	kr. 1.698,00
Power panel	kr. 229,00
D8 35 MHz RC-anlæg	kr. 985,00
4014 35 MHz anlæg	kr. 1.798,00
SANWA 2 K med 2 servo	kr. 489,00
10 stk. Penlight akku	kr. 137,00

Postordre:

Elektronik Hobby & Leg

Prangervej 81, 7000 Fredericia
Telefon 05 93 41 09

VARIO

Helicopter Tuning. DK

VARIO er tuningsdele og reservedele til Heim helikoptere.

VARIO /Heim mek. toptunet,
model 89 kr. 5250,-

HELI MOTORER:

Rossi 89 (rigtig krumtap)	kr. 1485,-
WEBRA m/bagindsug, 2,2 hk	kr. 1585,-
WEBRA m/frontindsug	kr. 1499,-
WEBRA heli.drossel	kr. 333,-

BYGGESÆT SPANTELØSE:

Star Ranger	kr. 2170,-
Long Ranger 3	kr. 2170,-
Bell 222h /v / ut	kr. 2350,-
BO 105 CBS	kr. 2170,-
Star Light /trainer	kr. 1520,-

Forhandler af:

Vario - Sitar - Rossi - Webra - O.S
Kyosho - Futaba - ED Power

VARIO KATALOG

1 & 2, dansk prislister kr. 50,-

UJF-TEKNIK

Drejergårdsvej 52 A, 8600 Silkeborg
Tlf. 06 85 16 66 kl. 17-20,
04 22 14 54 kl. 9-17

SKALAFLY

Tilbud på Pilot byggesæt

Piper Tomahawk, spv. 144 cm	Kun 825,-
PT-19, spv. 133 cm	Kun 825,-
Stephens Akro, spv. 124 cm	Kun 879,-
Hawker Hurricane, spv. 128 cm	Kun 937,-
Tiger Moth, spv. 145 cm	Kun 1514,-
Bellanca Decathlon, spv. 171 cm	Kun 1514,-
Nieport 28, spv. 143 cm	Kun 1567,-

Kun et af hver, så ring med det samme!

Nu også Topflite byggesæt til lavpris

J-3 Cub, spv. 196 cm	1450,-
P-39 Airacobra, spv. 152 cm	1289,-
P-47 Thunderbolt, spv. 152 cm	1580,-
P-40 Kittyhawk, spv. 152 cm	1249,-

Byggetegninger

Masser af tegninger til lige din ønskeseddel.
Ring og spørg hvad vi har!

Skaladokumentation

Farvebilleder og treplanstegninger til masser af fly.

Kataloger

Plans Handbook nr. 1 (byggetegninger)	35,-
Plans Handbook nr. 3 (treplanstegn.)	35,-
Modelbauplane 88/89 (byggetegninger)	60,-
Model Reduit Avion (byggetegninger)	35,-
Pilot	45,-
EZ færdigfly	15,-
Pitch m/tegninger, tilbehør mv.	25,-

Kataloger sendes portofrit.

MASTER AIRSCREW

propeller i alle størrelser og mange flere spændende nyheder i tilbehør.

PITCH er dit postordrefirma



Plejen 17, 8800 Viborg

Tlf. 06 67 45 98

Bedst efter kl. 17 eller i weekend'en

CONCEPT 30



—For Beginners—

Concept 30DX (ARTF)

No.4085

- With O.S. MAX-28F-H Engine (NO. 4085) or With Enya SS30H Engine (NO. 4091)
- Equipped with heavier aluminium paddles blades.
- Equipped with 18 ball bearings.



—Beginners to Expert—

Concept 30SE (ARTF)

No.4086

- With O.S. MAX-32F-H Engine (NO. 4086) or With Enya SS34H Engine (NO. 4092)
- Equipped with lightweight nylon paddles.
- Equipped with 31 ball bearings.

CONCEPT 30 er en helt ny super helikopter fra KYOSHO. Færdigbygget incl. motor, med kunstflyvnings rotorhovede mm. Rotordiameter 1.160 mm. Længde 1.010 mm. Vægt ca. 2.500 gram. Du behøver kun en firekanals radio, så er du flyveklar på få timer.

Concept 30 DX m/OS 28 FH, 18 kuglelejer, for begyndere ... kr. 4.295,-
Concept 30 SE m/OS 32 FH, 31 kuglelejer, for eksperter kr. 4.795,-

Jet Ranger, krop til Concept 30 kr. 1.128,-
Hubhes 500, krop til Concept 30 kr. 1.128,-
Rekyl starter unit kr. 390,-

Rekvirer katalog hos din
hobbyforhandler eller
direkte hos os.



MODEL-CENTER

Thorsholms Alle 6 - Tulstrup
DK-3400 Hilerød - Tlf. 02 - 28 66 00
Danmark

Eneimportør for Danmark:

ERIK TOFT MODELHOBBY



KATALOG

Incl. fragt kr. 67,-

- betales med check eller frimærker.

Vi har aftalt et samarbejde med Nordens største hobbyfirma, Norwegian Modellers A/S i Norge, og kan nu sælge deres fine hobbykatalog på 275 sider. Dette vil give vore kunder mulighed for at købe modeller og tilbehør, som normalt ikke er tilgængeligt på det danske marked.

Kataloget indeholder næsten alt hvad en hobbypilot kunne ønske sig.

Alle data og byggetips er på letlæseligt norsk.



BUD NOSEN MODELLER:

Citabria 40	kr. 598,-
Aeronca Champ 40	kr. 598,-
Citabria 9'	kr. 1.398,-
Aeronca Champ 9'	kr. 1.398,-
Piper J-3 9'	kr. 1.398,-
Gere Sport, 2 dækker	kr. 1.798,-
P-51 Mustang 9'	kr. 1.998,-

Motorer

SUPER TIGER MOTORER:

X 11 B TS R/C M.D MP.	kr. 508,-
S 29 ABN R/C M.D MP.	kr. 678,-
S 40 RING R/C M.D MP.	kr. 907,-
B 40 BULL R/C M.D MP.	kr. 781,-
S 61 RING R/C M.D MP.	kr. 1.140,-
X 61 RE TST R/C U.D MP.	kr. 1.201,-
S 90 RING R/C M.D MP.	kr. 1.441,-
S 2000 U.D MP.	kr. 1.460,-
S 2000/25 U.D MP.	kr. 1.649,-
S 3000 U.D MP.	kr. 1.940,-

Vi sælger også følgende motorer:

OS - MAGNUM - WEBRA - ENYA - SAITO - TARTAN

Ring og forhør om vor aktuelle dagspris.

Olie

Polyglycol olie, 1 liters dunke	
Pr. liter	kr. 65,-
Polyglycol olie, 5 liters dunke	
Pr. liter	kr. 60,-

Billige starttilbud

Simprop Star 8, 4-kanal m/3 servoer,	
Eagle 20 H og OS 25 FP	kr. 1.995,-
Simprop Star 12, 6-kanal m/3 servoer,	
Super Chart og OS 25 FP	kr. 2.595,-
Multiplex Europa Sprint m/3 servoer,	
Eagle 20 H og OS 25 FP	kr. 2.495,-
Robbe Compact 2-kanal og Blue	
Phoenix svævemodel	kr. 798,-

Tilbudene kan varieres efter ønske!

VI FØRER ALT I TILBEHØR!

Færdigmodeller



Condor 45, spv. 141 cm	kr. 998,-
Cessna 172-40, spv. 160 cm	kr. 1.198,-
Piper Cherokee 40, spv. 140 cm	kr. 1.198,-
CAP 21, spv. 153 cm	kr. 1.598,-
Sharp 45, spv. 150 cm	kr. 1.198,-

Modeller

TT Eagle 20 S	kr. 397,-
Multiplex Bravo 20 H	kr. 498,-
Svensson Prima	kr. 498,-
Simprop Super Chart	kr. 498,-
Graupner Taxi II	kr. 575,-
WIK Jonny	kr. 550,-
Multiplex Capriole m/færdigv.	kr. 845,-
Murataka F4 Phantom	kr. 597,-
Pilot Cessna 152-20	kr. 798,-
Pilot Piper Tomahawk 20	kr. 798,-
EZ Chipmunk 40, tilbud	kr. 1.500,-
Curare	kr. 545,-
TT GULL, spv. 180 cm	kr. 295,-
Blue Phoenix, spv. 200 cm	kr. 295,-
Aviomodelli Piper Arrow, S	kr. 2.861,-
Aviomodelli Tango 40	kr. 1.139,-
Aviomodelli Calypso MK 2	kr. 1.792,-
Aviomodelli Cessna 177	kr. 1.258,-

Multiplex

Profi MC 3030 u/servo, fra	kr. 6.200,-
Combi 90 m/accu, u/servo, fra ...	kr. 2.298,-
Europa Sprint u/servo, fra	kr. 1.098,-
MPX servo'er, fra	kr. 185,-
MPX multilader, 7 udg.	kr. 270,-

Radioanlæg

SIMPROP

Star 8, 4-kanal u/servo	kr. 798,-
Star 12, 6-kan. m/red.mix, u.s. ...	kr. 1.398,-

ROBBE

Compact 2-kanal m/2 servo	kr. 598,-
Starion 4 kanal u/servo	kr. 948,-
Terra Top 4-kanal u/servo	kr. 1.248,-
Robbe 5 lader	kr. 230,-

FUTABA

7 kanal Guld serie	kr. 4.100,-
Conquest 6 m/4 servo	kr. 2.400,-
Conquest AM 27	kr. 1.195,-
<i>Ring og spørg om vore tilsvarende lave priser på større radioanlæg!</i>	

Servoer

DH/Daehwa til Robbe	kr. 118,-
DH/Daehwa til Graupner, Simprop,	
Futaba og Multiplex	kr. 145,-
Ved min. 4 stk., pr. stk.	kr. 125,-
Robbe servoer, fra	kr. 140,-
Simprop og MPX servoer, fra	kr. 185,-

Diverse:

Oracover, pr. m., fra	kr. 30,-
Solartex, pr. m.	kr. 39,-
Cyano lim, 20 gram	kr. 40,-
Power panel	kr. 215,-
Starter	kr. 350,-

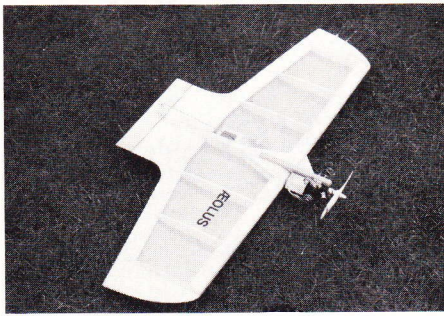
Kataloger

Multiplex	kr. 40,-
Simprop	kr. 50,-
Robbe	kr. 60,-
Thunder Tiger	kr. 27,-
Pilot	kr. 28,-
Aviomodelli	kr. 21,-

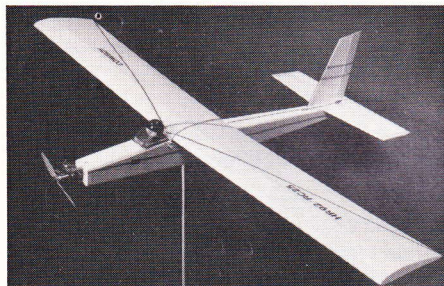
Vi sender som postordre i hele landet. Telefonordrer modtages mellem kl. 16 og 18 på hverdage samt kl. 10 til 12 på lørdage!

ERIK TOFT MODELHOBBY, Dalby Allé 27, Dall, 9230 Svenstrup J, tlf. 08 38 22 33

Leif O. Mortensen Hobby



ÆOLUS – en dansk, liniestyret trænings- og kampflyvningsmodel. Findes i to typer: Æolus 1 for Cox 0,8 cm³ motorer med tank eller Æolus 2 for P.A.W. 0,80 motorer eller lignende. Spændvidde 71 cm. Er særdeles velegnet som begynder- og skoleprojekt.
 Æolus 1kr. 120,-
 Æolus 2kr. 128,-



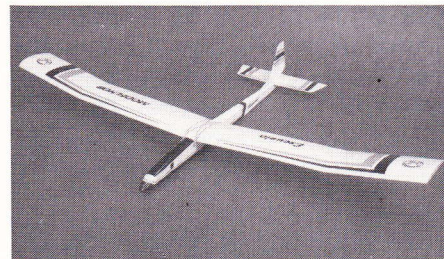
COWBOY – en dansk RC-begyndermodel beregnet til 2-kanals anlæg og 0,8-1 cm³ motor. Spændvidde 1.180 mm. Er velegnet som begynder- og skoleprojekt ...kr. 325,-

TILBUD:
COWBOY med 2-kanals RC-anlæg og 2 servokr. 795,-

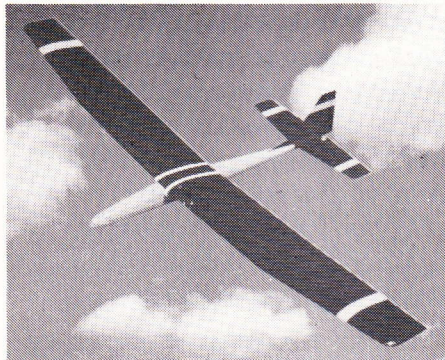


COYOTE, spændvidde 1.450 mm, til 3,5-6 cm³ motorkr. 495,-

TILBUD:
COYOTE med Robbe Starian FM RC-anlæg med 3 servokr. 1.795,-
COYOTE med Graupner E8 RC-anlæg og 3 servokr. 1.595,-



ESCUA, spv. 2.000 mmkr. 360,-
TILBUD:
ESCUA med 2-kanals RC-anlæg og 2 servokr. 795,-



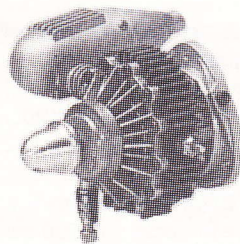
SIG Riser – 2-meter RC-svævemodel. Let at bygge og med gode flyveegenskaber. Velegnet for begyndere. Spændvidde 198 cm, kan flyves med 2 kanaler. Læs testen i Modelflyve Nyt 4/83kr. 350,-

TILBUD:
SIG Riser med 2 kanals RC-anlæg og 2 servokr. 785,-

SPRØJTEPISTOLER:



Mikro Colar 100kr. 88,00
 Air-brush kitkr. 215,00
 Air-brush Professionalkr. 340,00
 Læs teksten i Modelflyvenyt 1/89.



GRAUPNER FLYMOTOR system NSU/Wankel
 Kammervolumen 4,97 cm³ no. 1801 med montageing, der beregnes særskilt. Direkte omløbs-indsugning, 2.500-18.000 o/min., 0,94 kW (1,27 PS) ved 17.000 o/min., vægt ca. 335 g, mål ca. 67 x 60 mm.kr. 1.785,-

Leif O. Mortensen Hobby

Nørremarksvej 61
 DK-9270 Klarup
 Telefon 08 31 94 22
 Giro 9 00 00 62

VÆRKTØJ M.M.:

Skruetrækkersæt, 6 stk	kr. 15,00
Skruetrækkersæt, 5 stk	kr. 15,00
Topnøglesæt, 5 stk	kr. 15,00
Gaffelnøglesæt, 5 stk	kr. 15,00
Værktøjssæt (mini), 21 stk	kr. 60,00
Topnøglesæt	kr. 66,00
Balsahøvl m/5 blade	kr. 49,00
Blade for balsahøvl, 5 stk	kr. 10,00
Listeskære	kr. 50,00
Løvsav	kr. 18,00
Løvsavssæt	kr. 38,00
Løvsavsbrædt m/tvinge	kr. 12,00
Løvsavsklinge	kr. 6,00
Løvsavsklinge spiral	kr. 10,50
Kniv m/knækblad, lille	kr. 5,00
Blade til samme, 10 stk	kr. 17,00
Kniv m/knækblad, stor	kr. 7,00
Blade til samme. 10 stk	kr. 17,00
Pudseklods til sandpapir	kr. 10,50
Malersprøjte	kr. 88,00
Hængselskære sæt	kr. 28,00
Maxikraft boremaskine, 12V	kr. 235,00
Gravilo glasgravør, 12V	kr. 135,00
Maxikraft dekupørsav	kr. 675,00
Dremel dekupørsav	kr. 1225,00
Nålefile	kr. 15,00
T-nåle, 50 stk	kr. 9,00
Knappenåle, 50 g	kr. 21,00
50 ml. sprøjte	kr. 17,50
250 ml. sprøjte	kr. 14,00
500 ml. sprøjte	kr. 19,50
Holder for 5 stk gløderør	kr. 8,00
Holder for 5 stk frekvenser	kr. 10,00
Power panel, 12V	kr. 225,00
Digital omdrejningstæller	kr. 298,00
EI brændstofpumpe	kr. 135,00
Gløderørsklemme	kr. 13,00
Gløderørsklemme m/ledning ...	kr. 26,00
Gløderørsklemme (metal), rund, sidder fast på gløderøret	kr. 55,00
Gløderørnøgle	kr. 14,00
X-nøgle til 4 stk gløderør	kr. 39,00
Graupner folie, strygejern	kr. 325,00
Graupner varmluftsblæser	kr. 395,00
Brændstoffilter, 2 stk	kr. 16,00
Propel, afbalancerede	kr. 14,00
Brændstofslange:	
1,0 m sort gummi	kr. 9,50
1,0 m silicone	kr. 13,00
1,0 m plastikslange	kr. 5,00
0,5 m plastikslange	kr. 3,50
Udstødningsslange:	
silicone (indv.), 8 ø	kr. 15,00
silicone (indv.), 10 ø	kr. 13,50
silicone (indv.), 15 ø	kr. 26,00
silicone (indv.), 19 ø	kr. 27,50

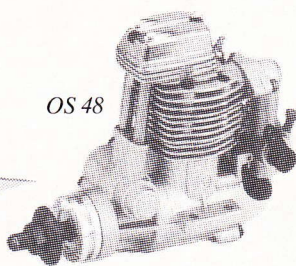
GLØDERØR, ROSSI:

Rossi 1, meget varm	kr. 18,00
Rossi 2, varm	kr. 18,00
Rossi 3, medium	kr. 20,00
Rossi 4, kold	kr. 24,00
Rossi 5, medium kold	kr. 25,00
Rossi 6, ekstra kold	kr. 28,00
Rossi 7, ekstra kold	kr. 29,00
Rossi 8, meget kold	kr. 33,00
Rossi el-starter, 12 vdc	kr. 300,00

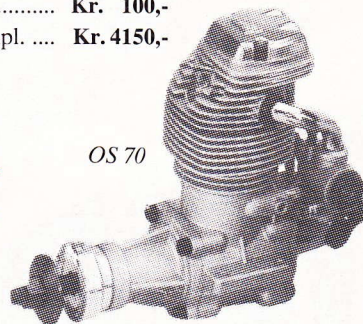
Åbningstid: Mandag-fredag kl. 13.00-18.00
 LØRDAG IFØLGE AFTALE!

★ FORÅRSTILBUD ★

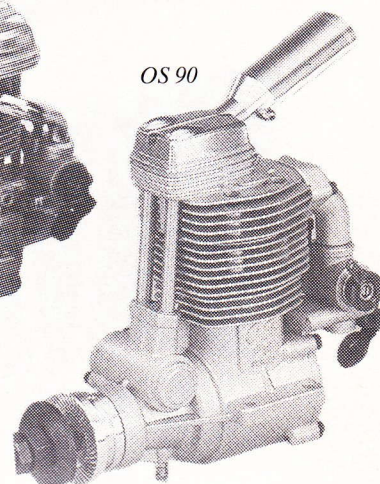
Robbe Verso svæver	Kr. 1695,-	Kavan helikopter Lockheed	Kr. 3950,-	Fokker 111 skalafly	Kr. 648,-
Graupner svæver LS 4	Kr. 1995,-	Modelhob svæver Dardo	Kr. 1250,-	Pilot QB 2500 svævefly	Kr. 895,-
Hegi Piper PA 18, spv. 1,8 m	Kr. 795,-	Robbe Corona svæver	Kr. 2250,-	Futaba 4 kanal sæt, 27 MHz	Kr. 995,-
Futaba Servo S 129, vandtæt	Kr. 248,-	Elektronisk stopur	Kr. 98,-	Robbe Charly faldskærmuds.	Kr. 995,-
Futaba Servo S 138, stand.	Kr. 175,-	Linestret fly, Lively Lady	Kr. 295,-	Multiplex Donimo svæver	Kr. 995,-
Futaba 5 kanal PCM, sæt m/3 se ...	Kr. 2485,-	Linestret fly, Excalibur	Kr. 195,-	M K Kato Captain 60	Kr. 1250,-
OS 48 Surpass kompl. m/dæmper	Kr. 1485,-	Graupner elstarter - 6,5 ccm	Kr. 395,-	Faldskærm til gummitov	Kr. 95,-
OS 70 Surpass kompl. m/dæmper	Kr. 2050,-	Robbe 1/2 liter Dope	Kr. 55,-	30 meter gummitov	Kr. 295,-
OS 90 Surpass kompl. m/dæmper	Kr. 2185,-	Robbe RC sæt, Starion kompl.	Kr. 1295,-	<i>Husk vi importerer Flug, Modell, RCM + E, Model Airplanes News.</i>	
Multiplex PCM Europa kompl.	Kr. 2195,-	Robbe RC sæt, Terra Top kompl.	Kr. 1695,-		
Gearsæt til OS 10 ccm	Kr. 495,-	Brændstof, 5 liter 20/80	Kr. 100,-		
Orion svæver - 3,5 meter kun	Kr. 995,-	Futaba, 7 kanal guldsæt kompl.	Kr. 4150,-		



OS 48



OS 70



OS 90

RØDOVRE HOBBY

Roskildevej 284, 2610 Rødovre, tlf. 01 70 19 04

Vi sender overalt!

Alt i modeltilbehør, byggesæt, RC anlæg, fly-, bil-, skibsmodeller. Forhandling af alle kendte mærker. Modelbygning, reparation, reservedele.

HADERSLEV HOBBY

v. U. B. Modelservice
Storegade 79, 6100 Haderslev
Telefon 04 52 43 44

Åbent ma.-on. 9-17.30, to.-fre. 9-18.30, lø. 9-13.

KSS HOBBY

RC
Mandag kl. 14-19

Futaba,
brændstof
mm.
Ring til
KSS!



KSS, Rødovrevej 47, 2610 Rødovre
01-41 29 98

KØBENHAVN

T.L. SKALA TEGNINGER

Udover de sædvanlige mangfoldigheder af trælister - balsa - finér - rør - tråd - silicone - lim - værktøj - bygge- og skalategninger til fly og skibe m.m. - har vi det fornøjeligt i

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23, 1360 Kbh. K.
Tlf. 01-14 30 10

Ma., ti., to., fr. 13-17, lø. 10-12, onsdag lukket!

FLY - BIL - BÅD

Holte Modelhobby

Øverødvej 11, 2840 Holte

Erik Skou

Telefon:
02 42 01 13

Privat:
02 80 69 03

RANDERS

Vi kan levere et bredt udvalg af kvalitetsprodukter fra f.eks. Multiplex, Graupner og Robbe. Eget serviceværksted for RC-anlæg og elektronik.

Randers Elektronik & Hobby

Klostergade 5, 8900 Randers
Telefon 06 42 58 15

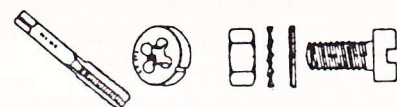


X-Cell, Schlüter & Heim helikoptere

Reservedele til X-Cell, Schlüter og Heim. Råd og vejledning med bygning og flyvning.

BATRONIC

Kløvervænget 26
5935 Bagenkop
Telefon 09 56 14 67
efter 18.30: 09 56 19 24



M 1,0 M 1,2 M 1,4 M 1,6 M 1,7
M 2,0 M 2,5 M 3,0 osv.

Alt i boltevarer, skruer, skiver & møtrikker i stål, messing, rustfri & nylon. Pænt udvalg i håndværktøj og file til modelbygning.

Send kr. 10,00 i løse frimærker og få tilsendt katalog. Du kan også besøge forretningen i åbningstiden, som er:

Onsdag kl. 19.00 - 21.00

SARSCO HANDEL



Richard Storgaard
Maj Allé 138, 2730 Herlev
02 91 90 91 - Giro 1 74 96 17

5793

1447

1

JØRGEN NIELSEN

BYGVÆNGET 3

6990 ULFBORG

← **robbe**

Modellsport

**Die Neuheiten**← **robbe**

Modellsport

**Die Neuheiten**← **robbe**

Modellsport

**Die Neuheiten '89**

Robbe hovedkatalog '89 på ialt 511 sider,
kan nu købes hos din forhandler.
I kataloget er Robbe nyheder på ialt 96 sider
inkluderet.

Med Robbes kæmpeudbud af 89 nyheder
tillader pladsen her
slet ikke en gennemgang af disse –
ja, ikke engang i årets løb.

Køb derfor Robbes hovedkatalog '89
med nyheder.

Er du helikopterpilot, bør du også købe Schlüters '89 katalog
med nyheder – ialt 80 sider.

Generalagentur, import & engros:

Maaetoft-DMI, Postboks 205, 8900 Randers, tlf. 06 44 75 44