

# Modelflyve Nyt 6 80

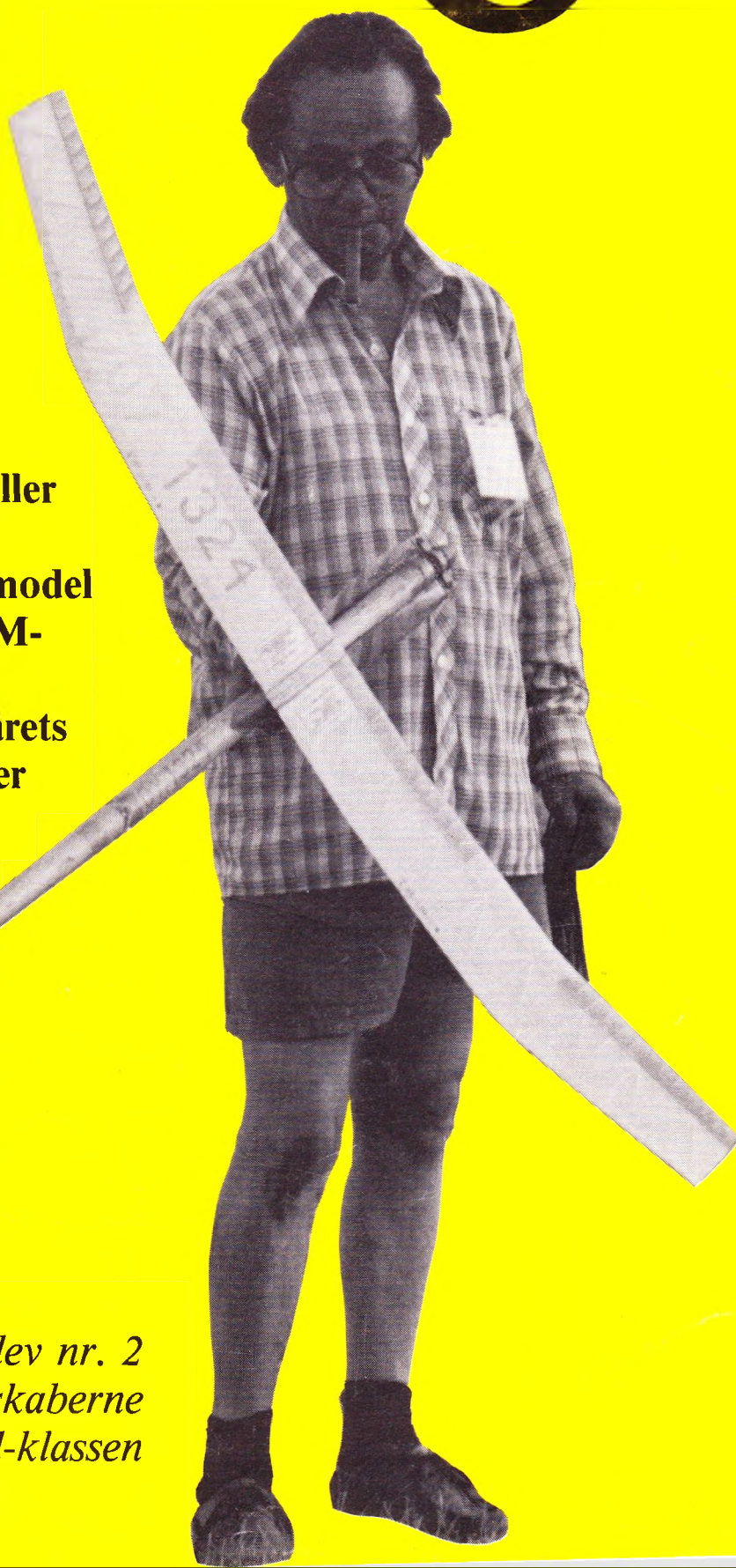
D. 12/11-80, 4. årgang, kr. 9,75 incl. moms

*Læs bl.a. om:*

- ★ Russisk stillevejrsvævemodel
- ★ Aftagelige vinger til stuntmodeller
- ★ Sådan kommer du igang med radio-styrede svævemodeller
- ★ »Hot Max« – lille fritflyvende svævemodel
- ★ »Jolly Roger« – DM-vinder i combat
- ★ Referater fra efterårets mange konkurrencer

*... og meget mere!*

*Povl Kristensen blev nr. 2  
ved Europamesterskaberne  
i Wakefield-klassen*





# Graupner

# GRUNDIG electronic

## RC-anlæg



Generalagentur og import:

**Ib Andersen Hobby ApS**

9620 Aalestrup, tlf. 08-64 13 33

Nærmeste forhandler anvises gerne.



### Tekniske fortrin:

- ★ udvendigt udskiftelige kvarts
- ★ vendbare senderhåndtag
- ★ fuldt trim på senderhåndtag
- ★ senderhåndtag kan ændres fra neutraliserende til ikke-neutraliserende
- ★ kan bestykes med genopladelige akkumulatorer — ladebøsning og sender (og ladekabler)
- ★ stort udvalg i servoer og tilbehør — og alle VARIOPROP FM-servoer og tilbehør kan tilsluttes over inverter
- ★ 15 måneders garanti — dansk service — dansk importør med 20 års erfaring i fjernstyring.

**Der findes billigere anlæg — men ingen bedre!**

### Priser incl. 22% moms:

C4 nr. 3944/1 med 1 servo .....	kr. 513,-
/2 med 2 servoer .....	kr. 671,-
C6 nr. 3950/1 med 1 servo .....	kr. 729,-
/2 med 2 servoer .....	kr. 946,- (888,-)
/3 med 3 servoer .....	kr. 1.163,- (1.046,-)
Priser i parantes — anlæg med 1 servo nr. 3941, resten er servo nr. 3947.	
E8 nr. 3988/1 med 1 servo .....	kr. 983,-
/2 med 2 servoer .....	kr. 1.141,-
/3 med 3 servoer .....	kr. 1.279,-
/4 med 4 servoer .....	kr. 1.457,-

GRAUPNER-GRUNDIG leverer også FM-anlæg i mange udførelser:

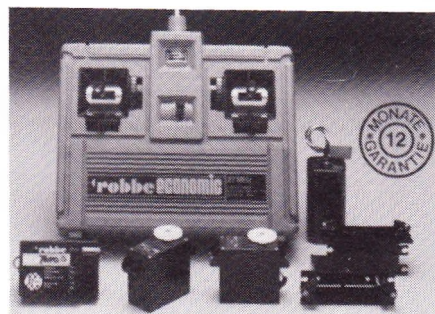
C8/14 i 27, 35 og 40 MHz  
micromodul med udskiftelige frekvensmoduler i 27, 35 og 40 MHz i Standard, Expert, Promix og Promix-Expert.

Spørg forhandler eller importør.





**Robbe Mars FMM modulanlæg** til fly, biler og både. Altsammen i ét anlæg. Biler og både på 27 og 40 MHz, fly på modelflyvekanalen 35 MHz. Anlægget leveres med 8/16 kanals modtager og 4/8 kanals sender, der kan udvides til 8/16 kanaler ved hjælp af prisbilligt NF-prop.-modul og NF-kontaktmodul. Sæt NF-modulet og et stik i, og du har en kanal mere. Direkte kontrolkabel (diagnosekabel), så du kan afprøve dine servofunktioner uden at tænde for senderen.



### Robbe Economic

**Robbe 2/4 kanal Economic** med 2 servoer leveres på 27, 35 og 40 MHz. Prisbilligt anlæg, kr. 797,-.

**Robbe 4/8 kanal Economic** med 3 servoer leveres på 27, 35 og 40 MHz. Kr. 1.250,-.



Så kom **Robbe Terra Top**, det prisgunstige anlæg fra Robbe, der er forsynet med mange af finesserne fra langt dyrere anlæg. **Robbe Terra Top** leveres med 4 kanals sender og 8 kanals modtager. Senderen kan udbygges til 8 kanaler med moduler, du selv kan montere uden brug af værktøj. Indbygget vendbar servoomdrejning i sender. Frit funktionsvalg. Direkte servo-kontrol. Udskiftelige moduler mellem 27, 35 og 40 MHz, prisbillige modtagere. Sender og modtager smalbandet. Anlægget leveres med servoer og frekvens efter ønske. Og til **Transmerc-pris!**



### Nyheder fra Futaba og Robbe

**Futaba FP-4L og Robbe Eco FMS** leveres i 27, 35 og 40 MHz. Anlæggene har 4-kanals sender og modtager, og begge dele er smalbandet. Yderligere har anlæggene udskiftelige krystaller inden for frekvensområderne. Semi-open styrepinde, der giver en præcis styring. Anlæggene leveres med det antal og den type servoer, du ønsker.

Pris med 2 stk. S-23 servoer, kr. 1.177,-.



# TRANSMERC

Næstvedvej 73, Bårse, 4720 Præstø

Tlf. dag fra kl. 9: 03-79 02 02, aften til kl. 19: 03-79 19 55

Alle priser incl. 22% moms.

Vi sender over hele Skandinavien ★ Vil du aflægge besøg, bedes du ringe i forvejen





**CESSNA  
CARDINAL**  
kr. 540,-



**SPORT 20**  
kr. 816,-



**SKORPION**  
kr. 599,-



**AMPHI** kr. 1.069,-

Multiplex' minikatalog  
med dansk tekst kan  
rekvireres fra  
forhandler eller direkte  
fra importøren:



**Rådhusstræde 4  
8900 Randers  
Tlf. 06-42 58 15**

## Tag til Rødovre — når det gælder modelflyvning, RC-biler og -både!

**STORT UDVALG I BYGGESÆT OG MOTORER** i de førende fabrikater.

**TIL SELVBYGGERE:** Balsafiner i alle tykkelser, samt stort udvalg i krydsfiner, lister, lim, dope, pianotråd, rør, liner og hjul, samt alle løsele til indbygning af fjernstyring.

**SOLARFILM — BEKLÆDNINGSFOLIE** i alle farver, pr. ark 65 x 125 cm  
17,00 og 20,00 kr.

**PROFILHÆFTER:** Eppler-Profile 1, Eppler-Profile 2 og NACA-Profile.  
Uundværlig for den seriøse modelflyver.

**FAGTIDSSKRIFTER** — Flug — RCM — Radio Models — Aeromodeller  
Modell — Auto Modell — Schiffs Modell.

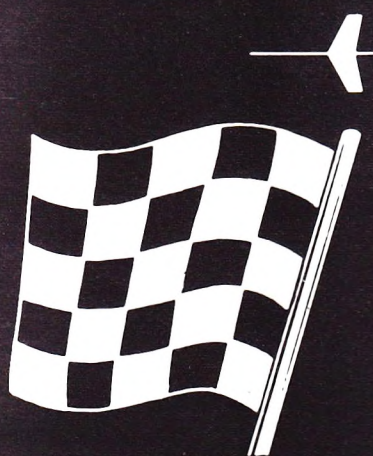
**FUTABA — GRAUPNER — MICROPROP — ROBBE**  
— fjernstyringsanlæg og løsele.

VI SENDER OVERALT

## RØDOVRE HOBBY

Roskildevej 284, 2610 Rødovre, Tlf. (01) 70 19 04

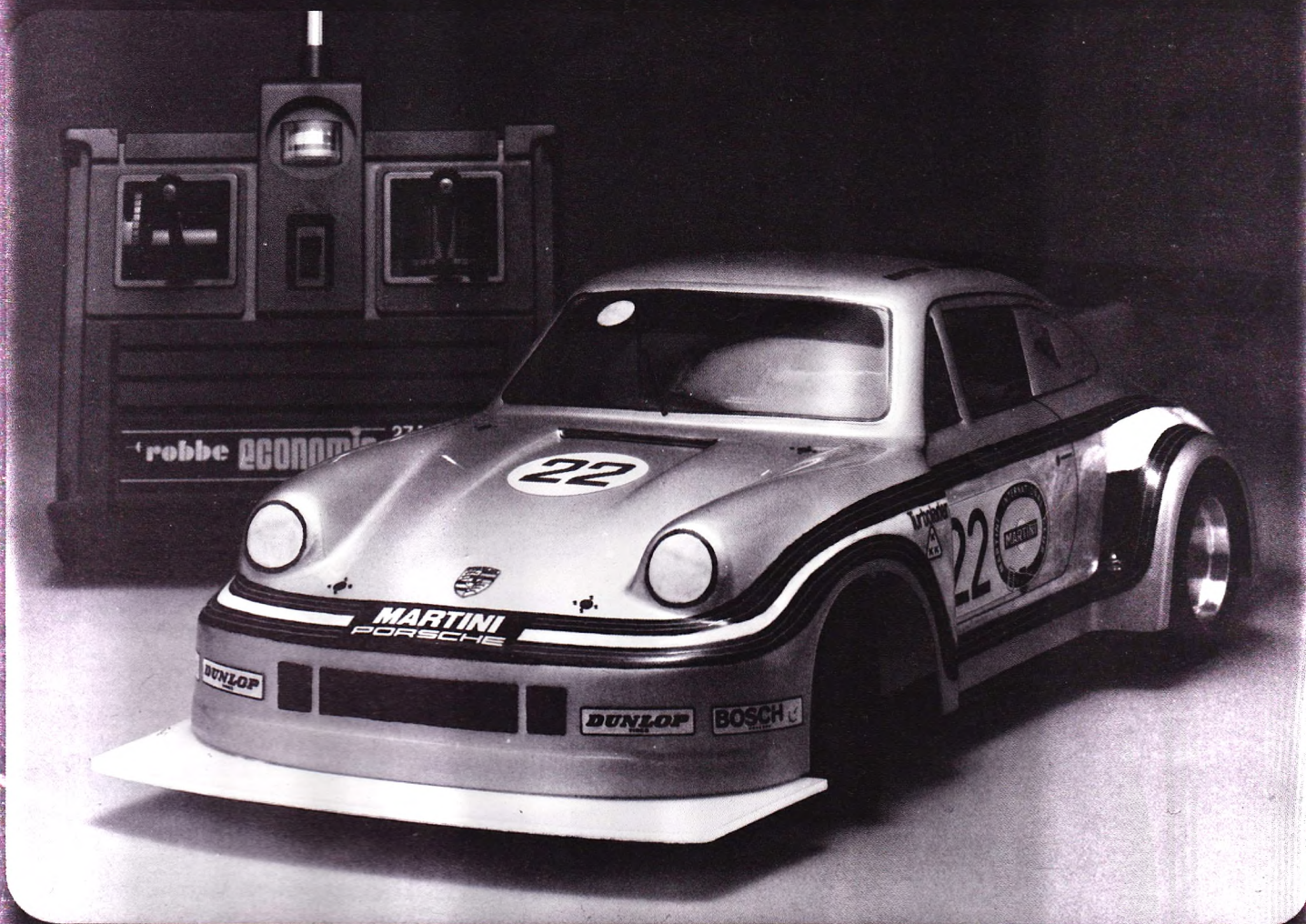




# robbe *Prefix*<sup>®</sup>

RC-elektro-Car 1:12

**Færdigmonteret racermodel med  
indbygget fartregulator og  
differentialgear.**



#### **Prefix**

**Best. nr. 3495**

#### **Porsche Carrera Turbo**

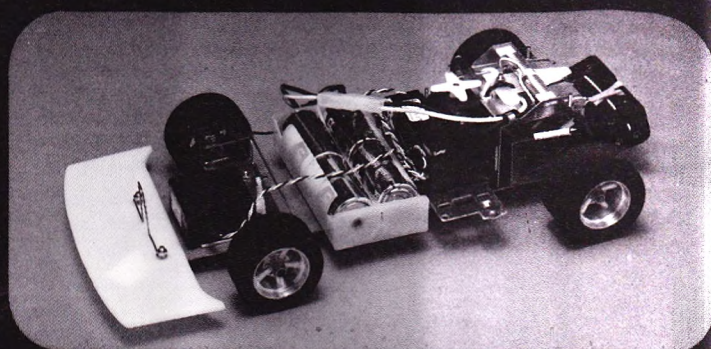
En RC-racer der hurtigt kan tages i brug. Metal-chassis, aksler, motor, fartregulator og differentiale er allerede monteret, Lexan-karosseriet er allerede lakeret.

Der skal kun indbygges RC-anlæg og batterier (eller akku).

#### **Prefix-komplet-sæt**

**Best. nr. 3496**

1:12 Elektro-RC-bil som beskrevet ved siden af, dog med indbygget universal Economic 2-kanals fjernstyringsanlæg. Der skal kun isættes batterier (eller akku), før bilen er køreklar.







Kniv nr. 1. Slankt aluminiumshåndtag, kr. 12,50.

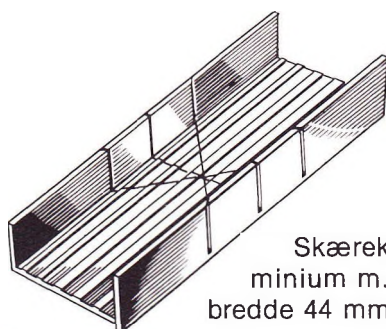


Kniv nr. 2. Kraftigt aluminiumshåndtag, kr. 17,50.

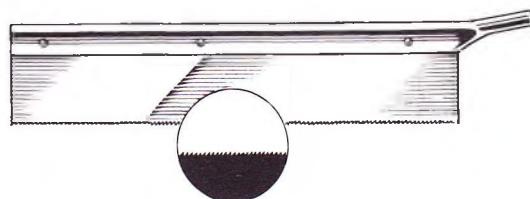


Kniv nr. 5. Kraftigt plastichåndtag med blad-holder i metal, kr. 21,00.

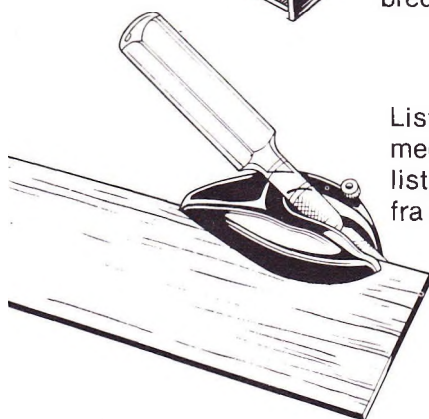
Se endvidere det store udvalg af blade i DANSK HOBBY's katalog nr. 20.



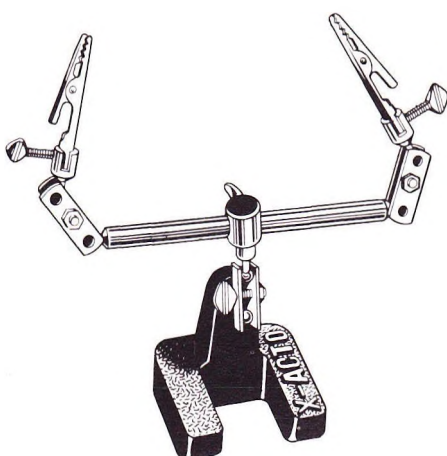
Skærekasse af aluminium m. indvendig bredde 44 mm, kr. 37,00.



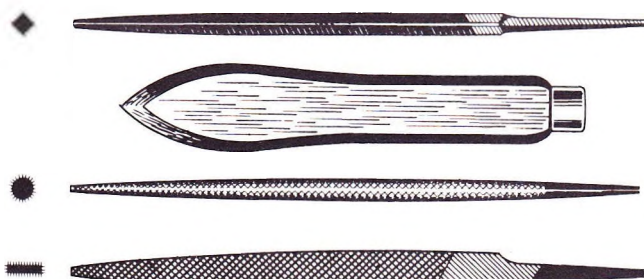
Savblad nr. 039, der anvendes med kniv nr. 5. Bladet måler 31 mm x 137 mm. Passer til skærekassen, kr. 21,00.



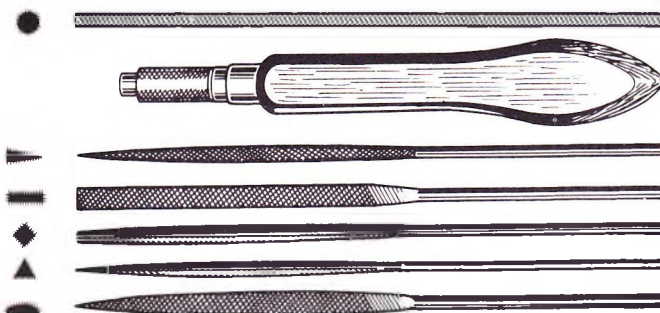
Listeskærer, der sammen med kniv nr. 5 kan fremstille lister af finer. Til listebredder fra 3 til 12 mm, kr. 29,50.



X-Tra hånd. Et originalt og praktisk værktøj. Ved hjælp af 6 kugleled kan næbbene indstilles til at holde mange forskellige ting, når man f.eks. skal lodde, lime eller male. Den tunge støbejernsfod sikrer, at X-Tra hånden ikke vælter, kr. 118,00.



Filesæt nr. 7358. Håndtag med 3 file, kr. 47,00.



Filesæt nr. 7361. Håndtag med 6 file, kr. 79,00.

DANSK HOBBY



# Modelflyve Nyt

Nr. 6 — november

## Redaktion:

Per Grunnet (ansv.) 09-71 28 68  
Hans Geschwendtner (linestyring)  
01-59 62 13

Jørgen Korsgaard (fritflyvning)  
009 49 46 08 68 99 (fra Danmark)  
Jørgen Braaby (RC) 02-90 17 66.

## Medarbejdere ved dette nummer:

Asger Bruun-Andersen, Stig Henriksen,  
Steffen Jensen, Erik Knudsen, Kurt Lar-  
sen, Niels Lyhne-Hansen, Tom Oxager,  
Hans Rabenhøj, Ib Rasmussen.

## Bladets kontor:

Tidsskriftet Modelflyvenyt  
Mariendalsvej 47  
5610 Assens  
Tlf. 09-71 28 68 (kl. 10-12)  
Postgirokonto nr.: 7 16 10 77.

## Udgiver:

Fritflyvnings-Unionen  
Ålborggade 17, 4.th., 2100 Kbh. Ø  
Tlf. 01-26 08 36.  
Linestyrings-Unionen  
Gormsvej 14, 7080 Børkop  
Tlf. 05-86 62 19.

## Abonnement:

Abonnement for 1981 (6 numre) koster  
kr. 65,-, som indsættes på bladets postgi-  
rokonto. Enkeltnumre koster kr. 11,- i  
1981.

## Løssalg:

Modelflyvenyt forhandles i løssalg i stør-  
re kiosker. Kioskdistribution: Dansk  
Blad Distribution, tlf. 01-13 30 45.

## Udgivelsesterminer:

Modelflyvenyt udkommer i 1981 ca. d. 1.  
i månederne februar, april, juni, august,  
oktober og december.

## Distribution:

Modelflyvenyt sendes til abonnenterne  
gennem Avispostkontoret. Udebliver  
bladet, bedes man i første omgang rette  
henvendelse til sit lokale postkontor.  
Hjælper det ikke, kontakt da bladets  
kontor.

## Flytning:

Ved flytning skriver man på sin flyttean-  
meldelse til posthuset, at man modtager  
Modelflyvenyt som postomdelt blad. Så  
skulle bladet automatisk følge med til  
den nye adresse.

## Opplag: 2.200 ekspl.

## Produktion: H.P. Sats I/S. Assens.

Tryk: Eks-skolens Trykkeri Aps. Kbh.

## Forsiden:

Povl Kristensen blev efter en flot indsats  
nr. 2 ved EM for fritflyvende i  
Wakefield-klassen. Læs referatet bag i  
bladet.

Redaktionen sluttet d. 27/10-80.  
Dead-line for nr. 1/81: 30/12-80.

# Modelflyvenyt og RC-information sluttes sammen fra 1981

**D**E tre modelflyve-unioner er blevet eni-  
ge om at overlade udgivelsen af deres  
medlemsblade til Dansk Modelflyve For-  
bund fra starten af 1981. Det betyder, at  
Linestyrings- og Fritflyvnings-Unionerne  
overdrager Modelflyvenyt til forbundet,  
mens Radiostyrings-Unionen tilsvarende  
overdrager RC-information til forbundet.

Det nye blad skal hedde Modelflyvenyt,  
og det vil komme til at ligne det nuværende  
Modelflyvenyt meget i udseende. Bladet vil  
udkomme omkring den første i månederne  
februar, april, juni, august, oktober og de-  
cember (altså overtage RC-informations  
udgivelsesterminer), og det vil have 40-48  
sider i hvert nummer.

Det nye Modelflyvenyt vil komme til at  
indeholde samme redaktionelle stofmæng-  
de, som de to gamle blade tilsammen — og  
måske endda mere.

Sammenslutningsforhandlingerne er for-  
løbet meget glat, og sammenslutningen er  
sket på meget lige vilkår. Når det tilsynla-  
dende er Modelflyvenyt, der føres videre,  
skyldes det hensynet til en række praktiske  
forhold. Modelflyvenyt har efterhånden et  
betydeligt løssalg i bladkiosker, og det ville  
man risikere at tabe på gulvet ved at lave et  
nyt blad med et andet navn og udseende.  
Modelflyvenyt har også bedre biblioteks-  
dækning end RC-information. Endelig ville  
et navneskifte og skift af bladets udseende  
betyde, at begge blades kartoteker på Avis-  
postkontoret skulle nedlægges. Nu nøjes vi  
med det ene.

Det nye Modelflyvenyt overtager det  
gamle Modelflyvenyts redaktion. Jørgen  
Korsgaard bliver fritflyvnings-redaktør,  
Hans Geschwendtner linestyrings-redaktør  
og Jørgen Braaby radiostyrings-redaktør.  
De øvrige medarbejdere fra de to nuværen-

de blade vil fortsætte som medarbejdere.

Men hvorfor overhovedet slutte de to  
blade sammen? vil nogen måske spørge.

Der er mange gode grunde til sammen-  
slutningen. For det første bliver et samlet  
blad bedre end hvert af de to nuværende,  
fordi vi i det nye blad vil kunne dække et  
større stofområde og får plads til mere stof,  
end det er muligt i nogen af de nuværende.  
Og vi håber, at samlingen af de mange gode  
medarbejdere bag ét blad vil betyde, at de  
»tværfaglige« artikler kan forbedres og  
forøges i antal, således at det nye blad også  
kan blive bedre end de to gamle tilsammen.

Ved at udgive et stort blad i stedet for to  
mindre regner vi med at spare en del ar-  
bejdskraft på rutinearbejdet (kartotek,  
regnskab, redaktion), således at der bliver  
flere kræfter til udarbejdelse af gode artik-  
ler. I den forbindelse er der bred enighed  
om, at begynder- og »søndags-flyver«-stof-  
fet skal prioriteres højere, end det hidtil har  
været tilfældet i de to blade.

Rent økonomisk er sammenlægningen en  
gevinst for såvel læsere som modelflyve-  
unionerne. Læserne får samme stofmæng-  
de i 1981 for 65,- kr., som de i 1980 måtte  
betale 103,- kr. for. Unionerne, der gennem  
forbundet abonnerer kollektivt, sparer og-  
så penge ved sammenlægningen.

For modelflyve-unionerne har det vigtig-  
ste dog været, at man ved at have et fælles  
blad for alle tre modelflyvekategorier får  
mulighed for at markere sig langt kraftigere  
udadtil, end det hidtil har været muligt.  
Det ny Modelflyvenyt vil blive *bladet* om  
modelflyvning. Det bliver derved forhå-  
bentlig et væsentligt aktiv i bestræbelserne  
på at udbrede kendskabet til vores dejlige  
hobby, sport, idræt — kald det hvad du vil  
— modelflyvning! *Redaktionen*

## Abonnementsfornyelse for 1981

Som omtalt ovenfor, sluttes RC-information  
og Modelflyvenyt sammen i Dansk Model-  
flyve Forbunds regi fra nytår. Derved vil  
samtlige medlemmer af de tre modelflyve-  
unioner fremover modtage bladet som med-  
lemsblad. Man skal altså ikke betale abonne-  
ment til Modelflyvenyt, hvis man er unions-  
medlem — abonnementet betales via kontin-  
gentet til den pågældende modelflyve-union.

De abonnenter på Modelflyvenyt og RC-  
information, som ikke er medlem af nogen  
modelflyveunion pr. 1. december 1980, vil få  
tilsendt et girokort, som kan benyttes til for-  
nyelse af abonnementet. Hvis man vil undgå  
forsinkelser i leveringen af nr. 1/81, skal man  
indbetale abonnementsbeløbet senest 5. jan-  
uar 1981.

Hvis man fra 1981 ønsker at blive medlem  
af en modelflyve-union, skal man naturligvis  
ikke forny sit abonnement til os, men derimod  
sørge for at betale unionskontingentet

til den pågældende union.

Abonnementsprisen for 1981 er 65,- kr.  
For dette beløb får man tilsendt 6 numre af  
bladet på 40-48 sider i samme udstyr som det  
nuværende Modelflyvenyt. Løssalgsprisen i  
1981 bliver 11,- kr.

Hvis du i øjeblikket er unionsmedlem,  
men ikke ønsker at fortsætte som sådan i  
1981 (men sådan er der vel ingen, der har  
det!), kan du selvfølgelig fortsætte dit abonne-  
ment på Modelflyvenyt — indsat da kr.  
65,- på:

Postgirokonto nr. 7 16 10 77  
Tidsskriftet Modelflyvenyt  
Mariendalsvej 47  
DK-5610 Assens

— og skriv »abonnement for 1981« på kupo-  
nen til modtageren.

Vi håber naturligvis på fortsat at have dig  
som læser i 1981. *Redaktionen*



# NYHEDER

- om motorer
- om produkter
- om personer
- om flyvning

**FORSINKET** — Dette nummer af Modelflyvenyt er knap 2 uger forsinket. Vi har med vilje forsinket produktionen, da nr. 1/81 først kommer omkring 1. februar. Derved ville der blive 3 måneder mellem nr. 6/80 og 1/81, hvis nr. 6/80 var kommet »til tiden«. Det ville betyde, at en lang række konkurrencereferater ikke ville blive offentliggjort før over 3 måneder efter konkurrencerne var blevet afholdt.

**FESSORPROPELLER** — Walter Nyborg fra Århus Modelflyve Club skriver: »Fessorpropellen blev opfundet i 1950-51 af et medlem af modelflyveklubben »Agaton« i Århus, som altid blev kaldt »Studenten«. Klubben havde en snedker, som lavede bøgetræsklodser til os. Jeg erindreren endnu, at hvis bladbredde var 10% af diameteren, skulle klodsen være 12 mm tyk for at give 8" (20 cm) stigning.«

**SVENSK REKORDER** — Ved »Galax Open« — en svensk linestyingskonkurrence — blev der d. 20. og 21. september sat nye svenske rekorder i team-race, idet Kjell Axtilius/B.-O. Samuelsson fløj 3:36,4 i et 100 omg. heat og 7:18,1 i 200 omg. finalen. Tiden for de 200 omg. må vel være ny verdensrekord ved siden af at være svensk rekord. De fløj med en flyvende vingeforsyning med Nelson motor. Modellen vejer flyveklar 365 g. Hvis nogen er interesseret, vil Kjell gerne fortælle mere om modellen — skriv til: Kjell Axtilius, Huldrestigen 9, S-141 41 Huddinge, Sverige.

**USA-HOLD** — Det amerikanske fritflyvningshold til VM i Spanien i 1981 er udtaget allerede. Det bliver i F1A: Jim Wilson, Juan Livotto og J. Alberto Dona. I F1B: Joe Foster, Walt Ghio og Carrol Allen. Og i F1C: Doug Galbreath, Roger Simpson og Charles Martin. Et spændende hold! Joe Foster var verdensmester i wakefield i 1954, så det bliver spændende at se, om hans modeller har fulgt med tiden! Jim Wilson blev nr. 4 ved VM i Taft, og Doug Galbreath blev diskvalificeret fra en tredjeplads pga. en motor med for stort slagvolumen samme år. Walt Ghio, Charles Martin og Roger Simpson er også kendte navne i VM-sammenhæng, og Juan Livotto har været nævnt flere gange som et stort amerikansk navn.

**ENGELSK UDTAGELSE** — I England er det blevet besluttet at udtage VM-hold ved en udtageskonkurrence over ialt 21 starter, fordelt på 3 dage. Foreløbig er det gået i fisk, idet første konkurrencedag for svævemodeller helt måtte aflyses, og første konkurrencedag for motormodeller måtte afbrydes efter kun 4 flyvninger. Anden svæve-model-dag blev afviklet i godt vejr, mens anden motormodel-dag blev aflyst. Med muligheden for yderligere aflysninger af de sidste flyvninger er udtagesgrundlaget yderst spinkelt.

**NØRREBROS HOBBYCENTER** — I sidste nummer efterlyste vi oplysninger om denne hobbyforretning. Vi har nemlig forsøgt at skrive til dem, men vore anbefalede breve kommer retur. Vi har også forsøgt at ringe, men deres telefonnummer er ændret til hemmeligt nummer. Forretningen skylder Modelflyvenyt knap 1.000 kr. for annonce og blade til løssalg. Kan nogen hjælpe os med at få vores penge hjem? I kan f.eks. undlade at handle med forretningen med mindre de kan fremvise en kvittering fra Modelflyvenyt på, at det økonomiske mellemværende er bragt ud af verden.

**PIERRE TREBOD 1981** — Denne traditionsrige fritflyvningskonkurrence er foreløbig fastlagt til d. 23.-24. august på det sædvanlige sted. Forhåbentlig planlægger man lidt bedre tidtagning, end vi har været vidner til de sidste år.

**FRANSK DISKUSSION** — En af de franske A2-flyvere fra 1979-holdet har i Vol Libre kritiseret holdlederen for at have været skyld i, at det franske resultat ikke blev bedre, end tilfældet var. Holdleder Pierre Chaussebourg skulle have ødelagt A2-holdets chancer ved ikke at tage sin thermistor frem på A2-dagen, og desuden skulle han have kommanderet Michel Iribane til at starte på et forkert tidspunkt i sidste fly-off-start på gas-dagen. Pierre Chaussebourg har tilbagevist beskyldningerne som det rene vās og er blevet bakket op af 7 af sine 9 holdmedlemmer.

**SMFF I KNIBE** — Det svenske modelflyveforbund er ved at komme i klemme rent økonomisk, fordi forbundet mangler medlemmer under 26 år. SMFF modtager offentlige tilskud i forhold til, hvor mange ungdomsmedlemmer forbundet har, og antallet er ved at blive så lille, at de betydelige tilskud falder bort. Derfor har man startet en hvervekampagne, hvor der er udsat præmier til de SMFF-medlemmer, der kan hverve flest nye ungdomsmedlemmer. Man kan vinde kameraer, kikkerter, stopure og i »finalen« modelflyverejser til VM, NM eller de svenske mesterskaber.

**SURE RØNNEBÆR** — Aeromodellers referat af VM i team-race kan kun karakteriseres som et giftig-grønt opstød forårsaget af ærgerselen over, at englænderne var så tåbelige ikke at kende FAI's regler for afholdelse af team-race finaler. I referatet forfalder Bob Horwood til mistænkeliggørelse af BG-motoren (»a wolf in sheep's clothing or was it a Nelson in BG crankcase«) og til latterliggørelse af de danske ledsagere og holdmedlemmer (»At lap 200 the Danes stop-

ped, to the thunderous applause of 20 other Danes ...«). Det er beskæmmende, at Europas største modelflyveblad lader den slags bemærkninger passere uden yderligere kommentar. Man kunne f.eks. have gjort opmærksom på, at såvel team-race juryen som FAI-juryen, da amerikanerne og englænderne i finalen ramte hinanden, straks gjorde opmærksom på, at der skulle flyves videre og ikke kunne blive tale om omflyvning.

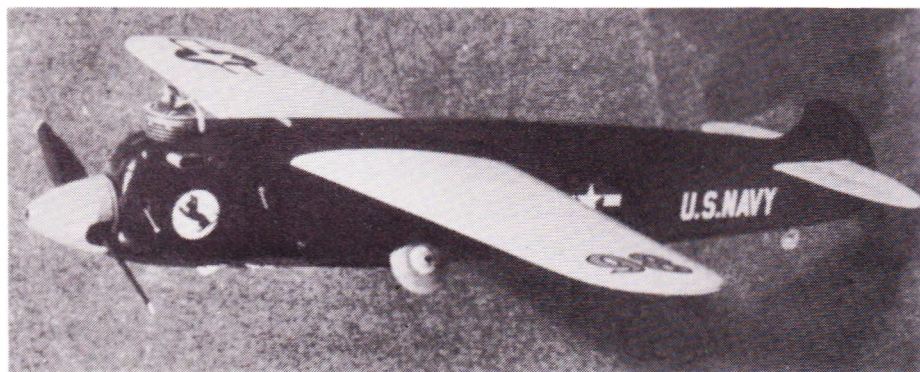
Der kan ikke herske to meninger om, at team-race finalen var utilfredsstillende rent sportsligt, og at det havde været lykkeligt, om den kunne flyves om. Men som reglerne er udformet, var juryens kendelse uundgåelig, og det er derfor for dårligt at mistænkeliggøre juryen i referatet. Og det er besluttet uforkammet at begynde at sværte de danske deltagere til, fordi de — mere eller mindre tilfældigvis — vandt under de gældende omstændigheder.

**DER BARTABSCHNEIDER** — er et tysk modelflyveblad, som udelukkende beskæftiger sig med fritflyvning. Det udgives som klubblad for MFJ München, og man kan abonnere ved at skrive til redaktøren: Hans Feller, Melachthonstrasse 28, 8000 München 83, Vesttyskland. Stoffet er en blanding af klubnyheder og orienterende artikler, ofte på et højt niveau.

**SVENSK UDTAGELSE** — I Sverige har man besluttet at arbejde hen imod at udtage hold til internationale konkurrencer et år før konkurrencerne skal afholdes. Derved sikrer man holdmedlemmerne tid og ro til at forberede sig ordentligt til konkurrencerne frem for at de skal igennem en opslidende kamp om udtagelsen kort tid før holdet skal være i topform.

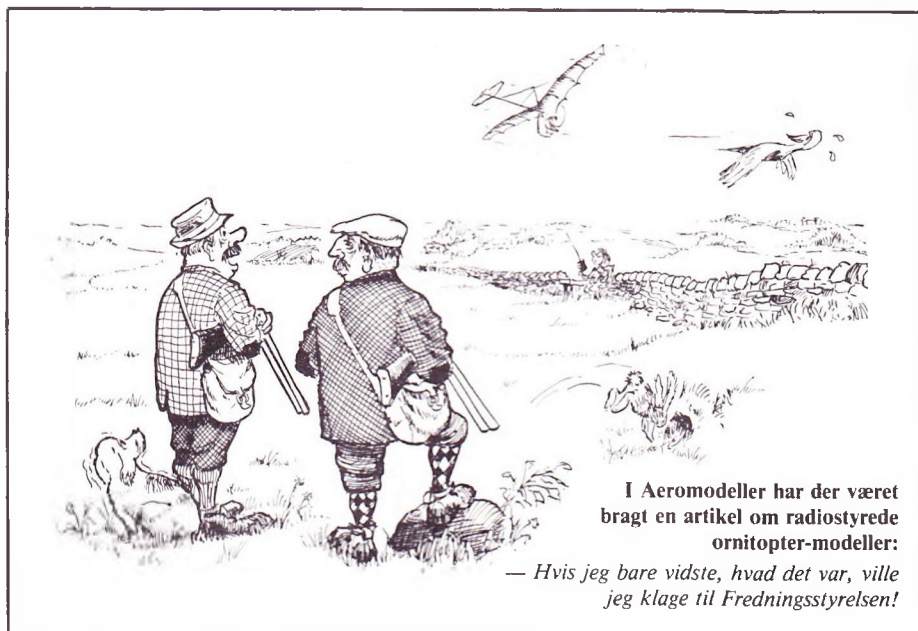
**VM 1981** — Fritflyvnings-VM 1981 skal efter sigende afholdes ved byen Villafria i Burgos-provinsen i Nordspanien. Tidspunktet bliver d. 7.-13. august, og konkurrencedagene siges at blive mandag-onsdag d. 10.-11.-12. august. Burgos provinsen ligger i Nordspanien, ca. 2.300 km fra Rådhuspladsen i København.

**VM 1983** — Det ser ikke ud til, at europæere slipper for at rejse langt til fritflyvnings-VM'er. Australien har ansøgt om at blive vært for VM i 1983. Om dette tilbud bliver modtaget, vil sandsynligvis vise sig i løbet af kort tid. Det forlyder dog, at også Østrig har tilbudt at tage arrangementet. For nogen tid siden gik der desuden rygter om, at Sverige havde ytret ønske om at få VM i 1983, men det har vi ikke hørt mere om siden.



**1945-SPEEDMODEL** — Her gik vi og troede, at vi er så tekniske! Vi bringer her et billede af en af linestyngens store veteraners model. En speedmodel fra 1945 med optrækkeligt understel. Det var Harold DeBolt, der byggede denne model, mens han var i den amerikanske marine i 1945. Motoren var en Super Cyklone dobbelt-tændrørsmotor. Bemærk, hvor modellen faktisk ligner de typer, der blev fløjet med indtil de store mono-vinge speedmodeller kom frem for få år siden.





### I Aeromodeller har der været bragt en artikel om radiostyrede ornotopter-modeller:

— Hvis jeg bare vidste, hvad det var, ville jeg klage til Fredningsstyrelsen!

**VÅGN OP** — I et indlæg til amerikanske og engelske modellflyveblade har Lars-G. Olofsson fra Sverige slået til lyd for, at man ændrer modellflyvereglerne således, at konkurrencerne bliver mere sportsligt tilfredsstillende. Lars-G. foreslår, at man forbyder termiksøgningsapparater (termistorer og den slags, men ikke sæbebobler, vimpler og tilsvarende simple, billige og usikre hjælpemidler), at man sløjfer proxy-reglen, og at man forbyder »viftning« under modeller for at starte termikbobler.

Lars-G.'s forslag er gode og værd at støtte — i Danmark har vi allerede slettet proxy-reglen og foreslår til FAI's decembermøde, at FAI også gør det. Det ville også være skönt at slippe for de horder af viftende og hoppende hjælpere, som efterhånden følger enhver fritflyvningsmodel på vej ved internationale konkurrencer. At forbyde termistorer er også helt i orden — men usikkerheden ved brugen af dem er vist så stor, at det ikke skulle være nødvendigt at skride ind. Godt nok påstår brugerne, at de er meget effektive, men vi mangler endnu tilstrækkelig gode beviser for, at det er rigtigt.

**MARTYN COWLEY** — Aeromodeller's netop afgående redaktør har sluttet sig til Paul McCready's projekt med at lave et fly, der kan flyve 100 miles drevet af solceller. Projektet er så langt fremme, at man regner med at foretage de første prøveflyvninger i november, inden den californiske vinter sætter ind.

**MOTORGUMMI** — Vi gik her og troede, at det gummi, man benytter til wakefield-motorer, oprindeligt var et affaldsprodukt fra en produktion af bukseelastik. Men modellflyveforskningen har afsløret, at det i sin tid blev produceret med henblik på de italienske vinbønder. Disse skulle bruge elastiksnoren til at binde vinrankerne fast til stokke og stativer, så druerne kunne hænge og vokse sig store. Men som det så ofte sker, viste det sig, at det produkt, der var velegnet til et ædelt og nyttigt formål, også kunne bruges til et andet lige så ædelt og nyttigt — nemlig fremdrift af fritflyvende modellfly.

**FLYV SIKKERT** — Odense Model-Flyveklub har forlængst vedtaget, at alle, der flyver på klubbens flyveplads, skal have et klubcertifikat på linie med RC-Unionens certifikat. En god idé, som desværre ikke har vundet genklang hos medlemmerne. Ingen har endnu fået certifikatet.

**MOTORMEDARBEJDER** — Det amerikanske Modellflyvetidsskrift Flying Models har fået Henry Nelson som motormedarbejder. For os FAI-interessererede modellflyvere er det en god nyhed, idet netop dieselmotorer har været et forsomt område i de ellers fine amerikanske blade.



**VERDENS VÆRDIER** — I Australien har man forstand på værdien af en ting. Det er klart, at en meget vigtig ting skal præge en anden, og derfor har den australske nationalbank fået lov at trykke billeder af modellfly på deres pengesedler. Hvem den ældre herre er, som sidder og tænker på en ny konstruktion, ved vi ikke. Vi har ikke set ham på nogen af de nyere australske VM-hold.

**SVENSK SPEED** — Sverige har fået tre medlemmer af 240-klubben her i efteråret. Det drejer sig om Ulf Nygren (248 km/t — ny svensk rekord), Göran Fallgren (240,5 km/t) og Nils Björk (241 km/t). Nils Björk var makker med Kjell Rosenlund i team-race tilbage i 60'erne. Dengang hørte det til et af verdens bedste team-race hold, men nu er Nils altså igang med et come-back i speed.

### Modellflyvenyt i 1981

Vi skifter udgivelsestidspunkter, således at næste nummer af bladet først udkommer omkring d. 1. februar 1981. Dette er en følge af sammenslutningen med RC-information.

Hvis man ikke har fornyet abonnement eller betalt sit unionskontingent senest d. 5. januar, vil man ikke modtage nr. 1/81 rettidigt.

## WEBRA messenyheder



Webra Expert 9, det er anlægget, hvormed Wolfgang Matt vandt VM 1979. 9 styrefunktioner, 3 funktioner kan mixes, reduceres eller exponential. 2 funktioner kan programmeres.

Komplet anlæg med 2 speed rormaskiner ..... kr. 5.075,-



Webra 5, et kvalitetsanlæg, der takket være den nyeste teknik kan leveres til meget rimelige priser. Kan leveres med og uden ni-cad akkumulatorer. Kan leveres med mixer og kontakter til at vende rormaskinernes bevægelser. Senderen er forsynet med modul.

Webra 5 med 2 rormaskiner, fra ..... kr. 1.815,-

Brochure over Webra anlæg sendes mod kr. 5,00 i frimærker.

## Sea Master

Længde 67 cm, bredde 19 cm, højde 12 cm. En skøn racerbåd med færdigt skrog og dæk i ABS plast. Kan færdiggøres på et par timer. Sættet indeholder elmotor, skrueaksel, skrue, ror, mm. .... kr. 575,00

## Firebird

En båd næsten som ovennævnte, men for gløderørsmotor på 1,5 cm<sup>3</sup>. Indeholder bl.a. svinghjul, skrueaksel, ror, skrue mm. .... kr. 400,00

PB 1980 katalog over 1:8 racerbiler sendes mod kr. 5,00 i frimærker.

Thunder Tiger kataloger over motorer, fly, både, radiostyringsanlæg og tilbehør sendes mod kr. 10,- i frimærker.

## Silver Star Models

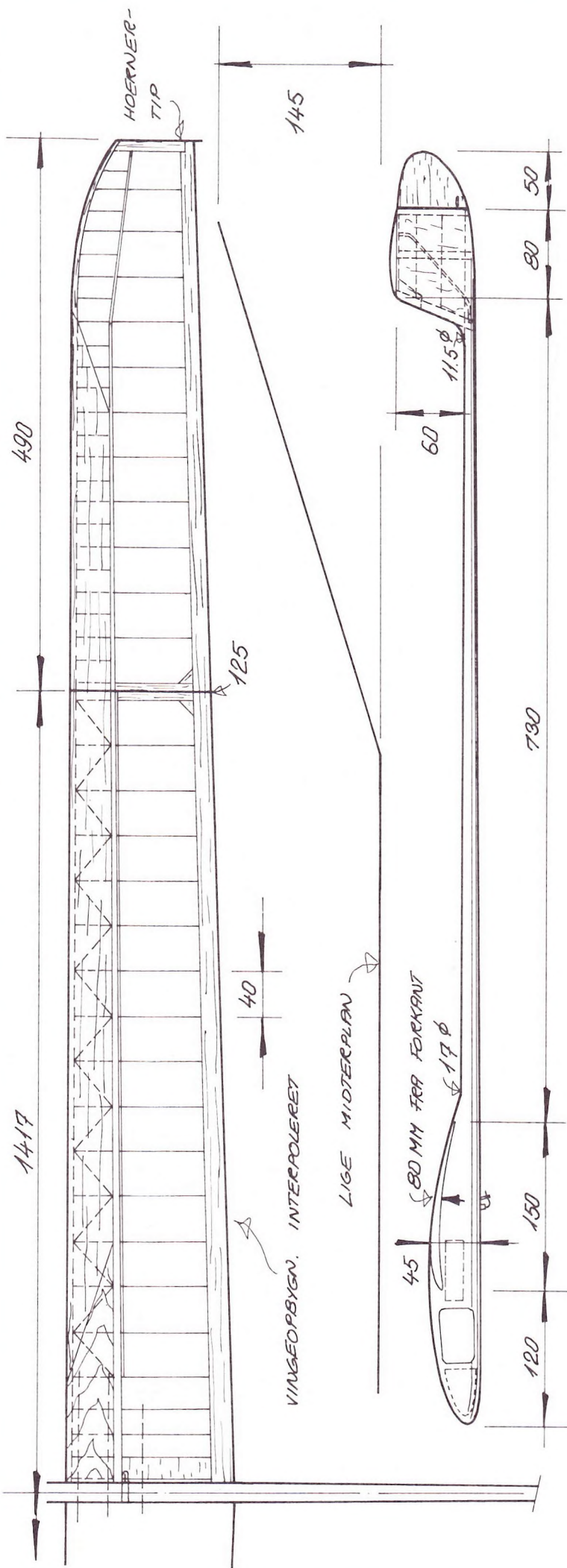
Sjællandsvej 3, 9500 Hobro

Telefon 08-52 03 57

— førende i modellfly siden 1960 —

Vi oplyser gerne om nærmeste forhandler.

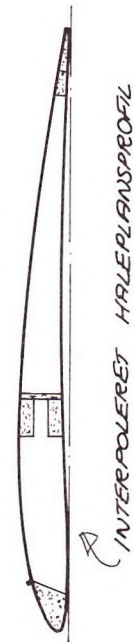




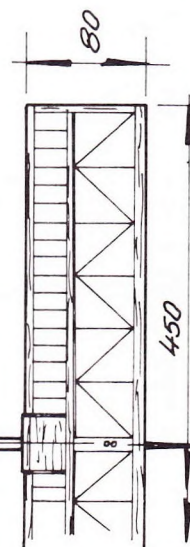
INGEN ANGIVELSE AF  
KROPSOPBYGNING

PROFILTABEL - SE ARTIKEL

VINGE 160 GRAM  
HALEPL. 7 G  
KROPP 245 G



DENNE TEGNING ER LAVET UD FRA  
LEDD'S 1/2-STØRRELSE TEGNING AF  
AL-28, HVOR AL-33 VAR ANGIVET  
MED MÅLENE I PARENTES.



**AL 33**

A-2 MODEL AF A. LEPP  
USSR.



# 4-minutters A2-model

## Andres Lepp's stillevejrs model fra EM-80

Den gamle diskussion om, hvorvidt man skal lave specielle modeller til stillevejrs-flyvning, blussede op igen ved EM for fritflyvende modeller i Jugoslavien i år. Årsagen hertil var, at den kendte russiske A2-flyver Andres Lepp havde medbragt en model, som han hævdede kunne flyve 4 minutter i termikfri luft.

Desværre lykkedes det os ikke at komme til at kigge grundigt på selve modellen, da den kun var fremme i en enkelt periode under konkurrencen samt til nogle få trimflyvninger. Vi fik imidlertid en tegning af modellen — og ud fra den er hosstående tegning lavet.

Umiddelbart er der tale om en ret traditionel »præstations-svævemodel« — stor spændvidde, tyndt, hvælvet profil, rene linier og Hoerner-tipper. Den mest usædvanlige detalje er T-halen med finnen monteret bag haleplanet. En detalje, der forekommer at være ret sårbar og som understreger, at her er tale om en model udelukkende beregnet til flyvning under rolige vindforhold.

Af noterne på tegningen fremgår det, at vingesamlingen sker med en 3 mm pianotråd og to 2½ mm pianotråde. Haleplanet holdes fast af fjedre, der er bygget ind i T-halefinnen, således at der ingen elastikker eller holdepinde er til at give luftmodstand.

Vingen er beklædt med tykt japanpapir på centralplanerne og tyndt på ørerne. Haleplanet er beklædt med »plast-film« (står der på russisk), altså Monocote eller noget i den stil.

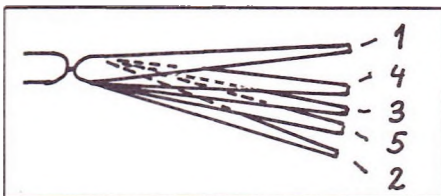
Den inderste del af vingens torsionsbox er beklædt med glasfibervæv. Dette styrker vingen meget, hvilket er nødvendigt af hensyn til belastningerne under højstart og katapultudløsning. Glasfibervævet er limet fast med epoxy.

### 5-funktions russerkrog

Modellen er naturligvis forsynet med russerkrog — det var jo Lepp, der bragte dette system til ære og værdighed sidst i 60'erne — og krogen er forbundet med timeren, således at denne starter, idet modellen udløses. På Lepp's »termik-model« AL-29 har

sideroret fem stillinger svarende til de forskellige faser under højstarten (se skitsen, der er hentet fra AL-29-tegningen):

1. Neutral stilling (ligeud)
2. Cirkling med modellen på linien
3. Katapultudslag lige før udløsningen
4. Katapultudslag lige efter udløsningen (holdes 1-3 sekunder efter udløsningen)
5. Cirkeludslag under normal glideflyvning.



Det fremgår ikke af AL-33-tegningen, som Lepp har alle fem stillinger med på stillevejrsmodellen — man kunne tænke sig, at »efter-katapult-stillingen« (4) var unødvendig i rolig luft.

Det er værd at bemærke, at mange østeuropæere har modificeret russerkrogs-systemet, således at katapultudslaget først kommer ind, når låsen på krogen er åbnet. Dette havde samtlige russiske modeller ved EM tydeligvis også. Derved sikrer man sig, at modellen ikke på et for tidligt tidspunkt krænger over i katapultstilling, hvilket ville forhindre den i at nå tophøjde.

Lepp skriver på tegningen, at modellen er trimmet til cirkler på 50-55 sek. i gliddet. Hvis modellen flyver i termikvejrs, vil den ligge lige på grænsen til stall hele tiden, hvilket vil nødvendiggøre en ændring af trimmet. Den flyvning, jeg så modellen lave til EM, viste, at den flyver meget langsomt og netop i meget åbne cirkler, svarende til knap et minut pr. cirkel. Modellen gled tydeligvis fremragende, og påstanden om, at den under de rigtige omstændigheder kunne glide 4 minutter uden termikassistance, forekom mig ikke usandsynlig. Specielt ikke i betragtning af, at mine og andre danskeres ret kompakte modeller med hæderlige katapultstarter kan bringes til at flyve lige over 3 minutter i termikfri luft.

### Er det umagen værd?

Hvad kan sådan en model bruges til, hvis man flyver i Danmark?

Dette retoriske spørgsmål kan besvares med et »ikke ret meget«. Hvis man da ellers taler om konkurrenceflyvning, for selvføl-

gelig kan man have meget sjov ud af at flyve på stille sommeraftener og -morgener med en model, der har så høj en præstation som denne. Men det er umådelig få konkurrencer herhjemme, hvor en forøgelse af stillevejrstiden på godt 60 sekunder vil få væsentlig indflydelse på resultatet, eftersom vi næsten altid flyver under forhold, hvor der er termik.

Men ved konkurrencer i udlandet kan en stillevejrsmodel muligvis være et nyttigt redskab. Tendensen går imod at lægge mindst én periode så tidligt om morgenen, at man kan påregne termikfri luft. Vi så det f.eks. ved VM i Roskilde i 1977, hvor specielt første periode var vanskelig, og vi har set det hvert år ved Pierre Trebod-konkurrencerne, hvor første periode sædvanligvis er den eneste, der volder alvorlige problemer. Til EM i år så vi det igen — første og anden periode var de vanskeligste at mærke termikken i — og f.eks. Steffen Jensens og mine tider i disse perioder havde nydt godt af en forøgelse af glidetiden med 40-60 sek. (Og netop i 2. periode droppede Lepp selv ... med termikmodellen!).

Kort sagt: Stillevejrsmodeller er en luksus, der ved internationale konkurrencer kan være særdeles brugbare. Hvis man kan flyve med dem, vel at mærke. Og hvis man ved, hvornår man skal skifte over til termik-modellerne!

Per Grunnet

### SÆLGES!!

Flyveklar motormodel »Maxi« med 3,5 cm<sup>3</sup> motor samt beredskabsskase og lign. Pris 300,- kr.

Flyveklar svævemodel »Sun Dancer«. Pris 200,- kr.

RC-radio Dice Ace med 4 servoer, modtager og ladeapp., kanal 14. Pris 600,- kr.

RC-radio Futaba med 4 servoer, 2 modtagere og ladeapp., kanal 30. Pris 1.200,- kr.

Henv. til Jørgen Braaby Nielsen, Bredager 37, 2670 Greve Strand, 02-90 17 66.

## PROFILE AIRCRAFT

Mange enkelthæfter fra numrene 1-262 haves på lager. Pris pr. stk. kr. 15,00.

Fortegnelse sendes mod frankeret svarkuvert.

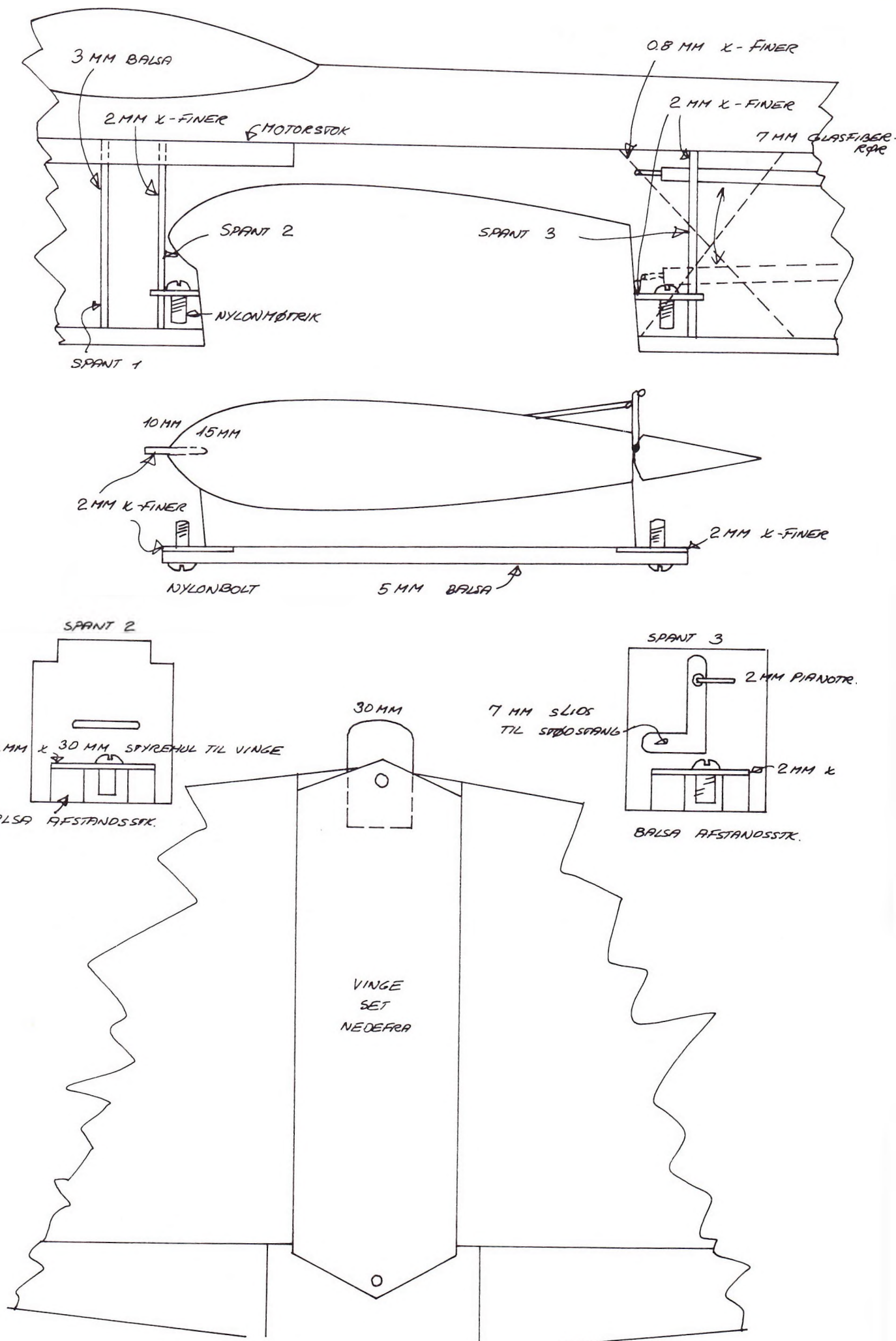
### Marius Olsens Antikvariat

Studiestræde 41, 1455 Kbh. K.  
Telefon 01-13 66 24

Profilkoordinater til AL-33, 150 mm korde. Ved omregning til 100 mm korde skal alle tal i koordinat-tabellen ganges med 2/3.

x	0	1,87	3,75	7,5	11,25	15	22,5	30	37,5	45	60	75	90	105	120	135	150
yo	1,0	3,4	4,7	6,9	8,5	10	11,9	13,1	14,5	14,7	14,1	12,7	10,7	8	4,9	0,33	
yu	1,0	0,1	0,05	0,5	1,0	1,6	2,8	4,0	5,0	5,9	7,0	7,3	6,9	6,05	4,55	2,5	0







# Aftagelige vinger til linestyrede kunstflyvningsmodeller

Stig Henriksens modeller tiltrækker altid megen opmærksomhed, når han møder op med dem. Dels på grund af en utrolig flot byggestandard og dels på grund af nogle fikse og praktiske detaljer som f.eks. aftagelig vinge og haleplan. Stig fortæller her, hvorledes han laver aftagelige vinger og haleplaner på sine linestyrede stuntmodeller.

Vingen bygges først, og det eneste der skal laves ekstra i den, er en ca.  $30 \times 25 \times 2$  mm krydsfiner plade, der araldittes ind i midten af forkanten.

Derefter bygges haleplanet helt færdigt, og det eneste der er utraditionelt her, er, at det skal være fladt på oversiden på det stykke, som sidder i kroppen.

Dernæst skæres kropsiderne ud, og udskæringerne til vingen laves. Disse skal helst passe, og det gøres lettest ved først at lave en papskabelon, som passer ind over vingen, og bruge den til at tegne udskæringerne efter.

Så limes 0,8 mm krydsfinersforstærkningerne på. Disse skal gå fra snuden til bagvingen, hvor de skæres skråt modsat hinan-

den. Udskæringen til haleplanet laves samtidig, og 0,8 mm krydsfinerforstærkningen limes på.

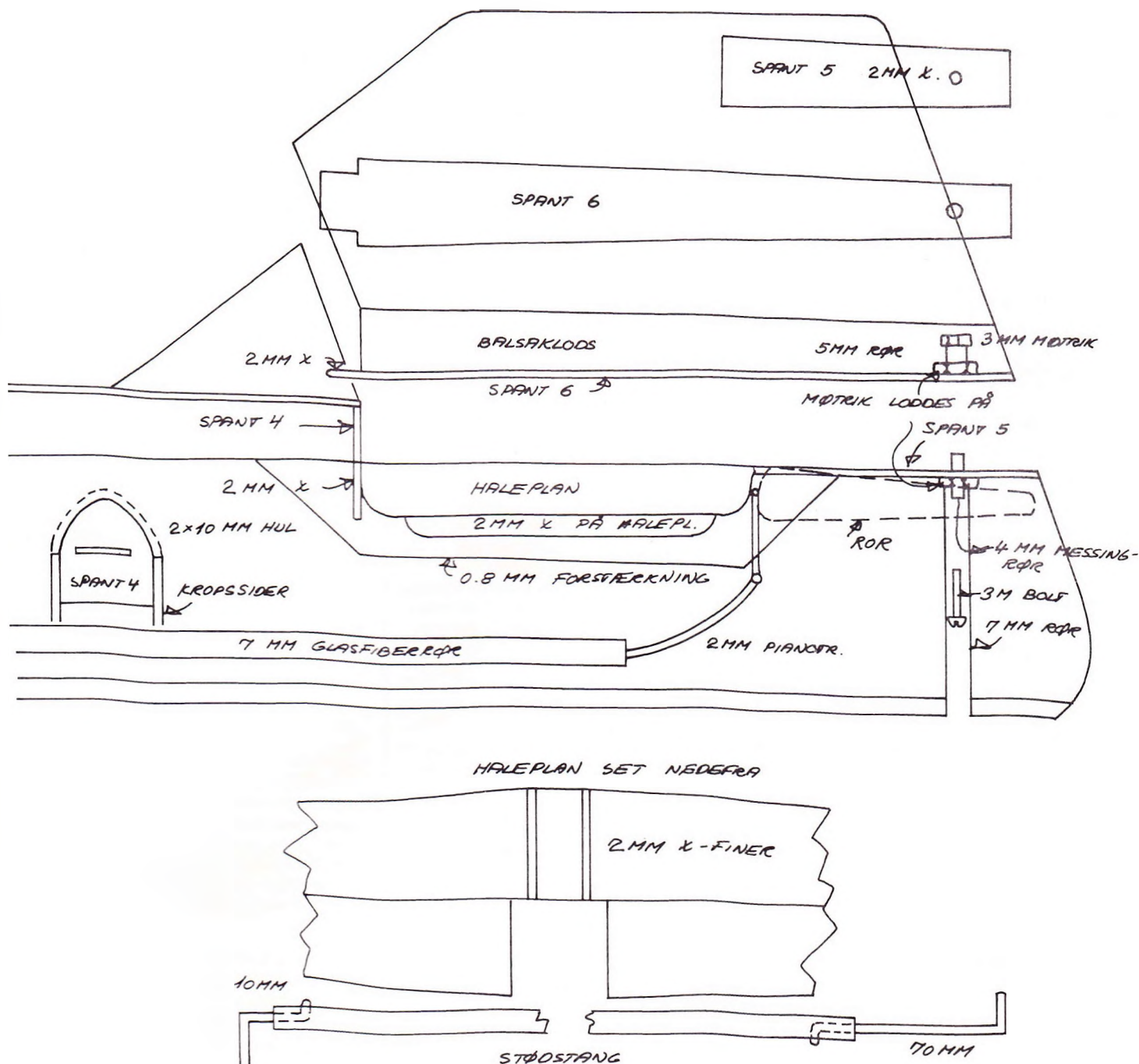
Nu laves motorfundamentet, men kun motorspantet og spant 1. limes på. Derefter limes det sammen med kropssiderne, som samles i halen med et 5 mm balsastykke og spant 3. og 4. limes i.

Nu indlimes nogle  $5 \times 5$  mm balsaspanter mellem kropssiderne, så kroppen er nogenlunde stabil.

I det stykke, der skal skæres ud under vingen, indlimes 3 stykker  $5 \times 5$  mm balsaspanter, så der er styr på det, når det nu skal skæres ud. Stykket udskæres lettest med en juniorbue, da der så også bliver plads til beklædning og maling.

Vingen sættes så op i kroppen, og nu skal udskæringerne i kroppen helst passe. Derefter tilpasses og indlimes spant 2., så slid- sen passer lige ind over tungen på vingen.

fortsættes næste side





Nu udskæres bunden til kroppen af 5 mm balsa, og stykket mellem spant 2. og 3. skæres ud og ca. 30 mm fra hver ende ned-sænkes et stykke 2 mm krydsfiner. De to huller til skruerne tilpasses, og dette stykke af bunden limes på det løse stykke under vingeduskskæringerne.

Spant 5. udskæres, så det passer mellem kropssiderne. Ca. 25 mm inde bores et 4 mm hul, og på en stump 4 mm rør loddes en møtrik eller skive, og dette araldittes fast, så røret stikker ca. 3-4 mm op af hullet i spant 5., som nu limes i. Herefter pålimes et ca. 7 mm rør (evt. fra en tuschpen) spant 5. nedefra, så det stikker 3-4 mm neden for bunden.

Nu sættes haleplanet på plads i udskæringen, og fra undersiden mærkes op til de to styretappe af 2 mm krydsfiner, som nu pålimes haleplanet.

Herefter tilpasses spant 6. så tungen her-på passer i spant 4., og der bores et 5 mm hul nøjagtigt over 4 mm røret i spant 5. Et stykke 5 mm rør lavet ligesom 4 mm røret i spant 5., blot skal der loddes en 3 mm møtrik på foroven af røret. Dette araldittes på spant 6. i det i forvejen lavede hul, hvorefter det files plant hermed på undersiden. Nu skal spant 6. gerne passe, så det kan skydes ind i spant 4. og spændes ned til spant 5. med en 3 mm skrue, hvorefter det vil holde haleplanet fast. Hvis det er i orden, pålimes en balsaklods, som senere pudses i facon med kroppen.

Nu limes resten af bunden på kroppen, og stykket under vingen skrues fast, og hele bunden hølves og pudses i facon, hvorefter stykket under vingen pålimes denne.

Nu tilpasses stødstangen, som er lavet af glasfiberrør med en stump 2 mm pianotråd i hver ende. Henne ved vingen skal pianotråden kun være ca. 10 mm fra stødstangen, mens den i halen skal være ca. 70 mm og bue opad, da dette letter isætningen af haleplanet, samtidig med at der er lidt at rette ud af, hvis stødstangen ikke passer helt.

Herefter laves modellen færdig på normal vis, blot er den blevet lidt mere håndterlig, især når den skal males og transporteres.

## Fra læserne

### Begynderforvirring

Efter at have læst Jørgen Braabys artikel i Modelflyvenyt nr. 3/80 »Sådan kommer du igang med radiostyrede svævemodeller« er jeg blevet fristet til at komme med følgende indlæg.

Artiklen starter ellers fornuftigt med en skarp understregning af, hvad begyndere ikke skulle gøre, og en sikkert lige så fornuftig anbefaling af 4 svævemodeller, som uøvede skulle kunne mag-

te. De investerede kroner og ører skulle da nødtig ende som balsasalat den første dag.

— Hvorfor så denne forvirrede gennemgang af de tekniske problemer omkring T- og V-haler, ingen af de anbefalede svævemodeller er forsynet med disse haler. — Nå, heldigvis sluttede afsnittet med en anbefaling af normale haler.

Man var helt lettet, indtil man så fortsættelsen, som handlede om vinger og profiler. Man havde jo satset på enten ASW-7 eller Trimmy, begge fra Carrera, det var jo de flotteste af de anbefalede 4, men en gennemgang af flyenes tekniske specifikationer afslørede, at profilerne ikke var identiske med de anbefalede, det skulle jo være Clark-Y og ikke NACA 6409 eller 6412, iøvrigt skulle hovedplanet helst være med dobbelt V-form. Der var ingen af modellerne, der kunne klare mere end 6-7 grader enkelt V-form.

Tilbage var så Dandy og Amigo fra Graupner, de kunne da godt bruges, indtil man blev så skrap, at man kunne flyve Cirrus og Unica, en afsides mark fandt man vel nok til at øve sig på — men ak, Graupner yder ikke den samme service, som Carrera — ingen angivelse af profiltyper på begyndermodeller, men de 6 grader på hovedplanet er sikkert korrekt — ifølge billedet.

Al begyndelse er svær, så jeg har ikke bestemt mig endnu. Men hvis jeg vælger ASW-17 i begynderudgaven og nøje følger tegningen og samtidig på Braabys anbefaling bygger hovedplanet efter Knud Hammekens idé, så ender det sikkert galt.

Forvirringen er total — næsten.

Jeg er sikker på, at Jørgen Braaby som ekspert kan gøre det bedre.

PS: Jeg har læst alle Niels Hassings artikler om verdens bedste RC-svævemodeller, så hvis der ikke er nogen, der kan overbevise mig om, at det er galskab, vil jeg pleje mit storhedsvanvid og bygge en af dem — skal radioen smadres, skal det være med maner.

— Er der nogen, som vil ønske mig happy landing .....?

Med venlig hilsen,

B. MARTENSEN

Fynsgade 30, 9800 Hjørring

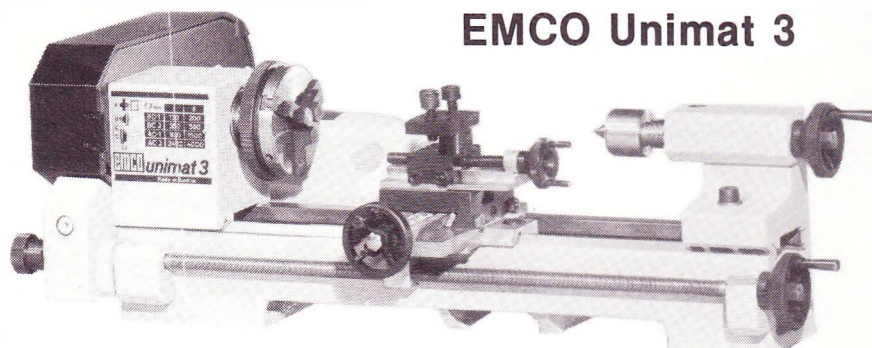
Herfra skal der lyde et taktfast »Happy landing!«, hvis du virkelig kaster dig over en af verdens bedste som første RC-svævemodel — du får brug for alle de krydsede fingre, der kan mobiliseres .....

Næ, byg du hellere en af de anbefalede begyndermodeller fra Graupner eller Carrera eller en tilsvarende af et andet fabrikat. Bemærkningerne om profilvalg og v-form var især møntet på modelflyvere, der absolut selv vil konstruere deres modeller, eller som vil bygge efter tegning men ikke byggesæt.

Det gælder inden for RC-svæveflyvning — som inden for alle andre modelflyvegrene — at man som begyndermodel skal vælge en meget stabil modeltype, der »selv« kan flyve sig ud af de problemer, som piloten løber ind i. En model med dobbelt v-form og et godt, ukritisk profil som Clark-Y vil almindeligvis klare en kritisk situation bedre end en superkritisk model beregnet på top præstationer med en erfaren pilot ved pin-dene.

Held og lykke med din første model — læs iøvrigt Jørgen Braabys artikel på de næste sider.

Og som sagt — Happy landings, Per Grunnet



## EMCO Unimat 3

En rigtig »lomme-drejebænk«, som du bogstaveligt talt kan have stående på dit skrivebord. **Standardudstyr:** Tværribbet støbejernsramme med slebne prismevanger, motor, trapperemskiver og drivremme, rembeskyttelseskærm, spindel-dok med præcisionslejer, 3-bakket centrerpatron med vendbare bakker, medbringerskive (opspændingsplan) og medbringer, 2 faste pinoler, pinoldok, længdeslæde med automatisk tilspænding, tværsælde, stålholder, 2 umbrakonøgler, en dobbelt gaffelnøgle, samt betjeningsvejledning ..... **kr. 2.928,-**

Borepatron 0,5-8 mm (3 bakket) ..... **kr. 128,-**  
Kugleleje-pinol med dobbelt kugleleje ..... **kr. 118,-**  
Forsætter til konusdrejning ..... **kr. 268,-**  
Bore- og fræsesøjle ..... **kr. 683,-**

Max. drejediometer: 92 mm. Max. drejehlængde: 200 mm. Spindelgennemboring: 10,2 mm. Spindelhastigheder: 130-200-350-560-920-1500-2450-4000 omdr./min. Pinolrørsdiometer: 18 mm. Pinolvandring: 26 mm. Tilspænding: 0,02 mm/omdr. Motor: 220 V, 95 W, 2 hastigheder, 2100 og 3600 omdr./min., godkendt radio og TV støjdæmpning.

Ring eller skriv efter farveprospekt og prislister!

Priser incl.  
22% moms

**KURT PEDERSEN**  
TLF 04 52 51 01  
JOMFRUSTIEN 26  
DK 6100 HADERSLEV





## Sådan kommer du i gang med radiostyrede svævemodeller – 2

Her fortsætter Jørgen Braaby rækken af gode råd til de modellflyvere, der for første gang skal til at bygge og flyve med radiostyrede svævefly. Første artikel stod i Modellflyvenyt nr. 3/80, hvor du desuden kan finde en artikel om bygning og trimning af fritflyvende modeller, som også er meget relevant i denne sammenhæng.

I den første artikel for begyndere skrev jeg lidt om, hvordan du kommer igang med RC-modelsvæveflyvning. I denne artikel vil jeg fortsætte med radiomontering, tyngdepunkt, placering af højstartskrog samt trimning ved håndkast.

Det første, du må bestemme dig for, er det antal styrefunktioner, du vil have på din model, dvs. hvor mange servoer du skal have placeret, og hvor i modellen disse skal monteres.

Lad os forudsætte, at du vil starte med at bruge to servoer, en til siderør og en til højderør. Ud over disse to servoer skal der i servobrættet være plads til en modtager, en afbryder og en strømkilde (batteri eller akkumulator).

Disse ting skal selvfølgelig placeres på en sådan måde, at der også tages hensyn til modellens tyngdepunkt. Modellens tyngdepunkt er som regel angivet på tegningen med et »TP« eller »CG« (Center of Gravi-

ty) og en pil, hvor modellen skal balancere. Eller også angives tyngdepunktet ved et symbol i form af en lille cirkel, delt i fire lige store dele af et kryds — de to »dele« er fyldt ud med sort.

Hvis der ikke er angivet noget tyngdepunkt på tegningen, kan du som tommelfingerregel regne med, at tyngdepunktet skal ligge ca. en trediedel af vingebredden fra vingens forkant.

Lav en opstilling, så din model bliver understøttet under vingen i tyngdepunktet og ellers kan vippe frit om dette punkt. Placer nu radioinstallationen løst i modellen og forsøg at anbringe den sådan, at modellen faktisk balancerer i tyngdepunktet — den skal have næsen pegende nogle få grader nedefter, ligesom det vil være tilfældet, når modellen flyver.

Det er dog vigtigt, at radioinstallationen desuden er placeret således, at strømkilden ligger forrest, derefter modtageren og bagerst på servobrættet skal servoerne sidde. Denne regel for montering er der flere årsager til:

For det første er den forrest placerede del af grejet naturligt nok mest udsat for ødelæggelse ved evt. havari. Og det er jo billigere at miste et batteri eller en akku, end at miste f.eks. modtageren i tilfælde af styrt.

*Graupners »Amigo«, der her bliver håndstartet, er en anbefalelsesværdig begyndermodel.*

For det andet er batteriet/akku'en den tungeste del af radiogrejet, og hvis den er monteret bagerst, vil den sandsynligvis ryge fremad og smadre servoer og modtager i forbindelse med et voldsomt styrt.

Desuden har man ofte brug for at få mest mulig vægt ud i næsen af modellen, og her er det også naturligt at benytte akku'ens vægt.

Endelig skal servoerne jo naturligvis placeres længst tilbage, så der bliver mindst afstand til rotorfladerne og så der ikke ligger for meget og generer trækstængernes funktion.

Når du har fundet den rette placering af radioudstyret, monteres det ordentligt og omhyggeligt på et servobrædt, der sættes godt fast i modellen. Dette er vigtigt for at opnå en god, præcis styring og et minimum af slør i de forskellige rotorforbindelser. Hvis tyngdepunktet skal længere frem end radioudstyret kan bringe det, limes blyhagl eller blystykker fast i næsen på modellen.

Sørg for, at afbryderen er placeret udvendigt på kroppen. Dette sikrer, at det er let at kontrollere, om der er tændt eller slukket for modtageren.

Sørg for, at trækstængerne fra servoerne til rotorbeslagene kan bevæges uden friktion og slør. Det er nødvendigt for at opnå en præcis styring. Sørg for, at rotorbevægelserne ikke kan blive for store — udslag på over 20° er helt unødvendige på en model, der skal være velegnet for begyndere. Men følg iøvrigt anvisningerne på tegning eller i byggesættets byggevejledning. Hvis du vil undgå luftmodstand og iøvrigt lave din model pæn og holdbar, så sørg for, at trækstængerne føres ud af kropssiderne gennem rør, der er slebet i plan med kropsoverfladen.

### Placering af højstartskrog

Som tommelfingerregel kan det siges, at højstartskroge skal sidde 30° foran tyngdepunktet (se fig. 1).

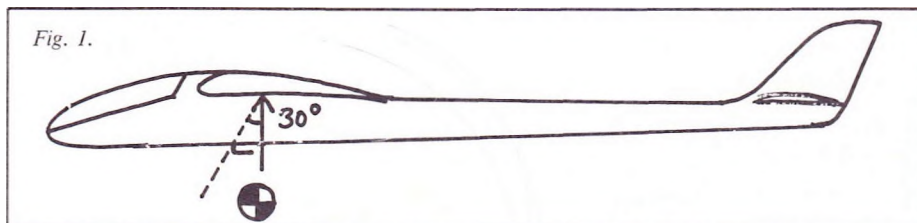
Får du placeret kroge længere fremme, vil det give en mere »flad« højstart, og får du placeret den længere tilbage, bliver højstarten for stejl med for kraftig belastning af vingerne til følge.

Hvis du bygger efter byggesæt, så følg de anvisninger, der gives på tegning og i byggevejledning — de skal nok passe. Men husk, at det er en forudsætning, at du har placeret tyngdepunktet korrekt, for at kroge skal sidde der, hvor tegningen angiver.

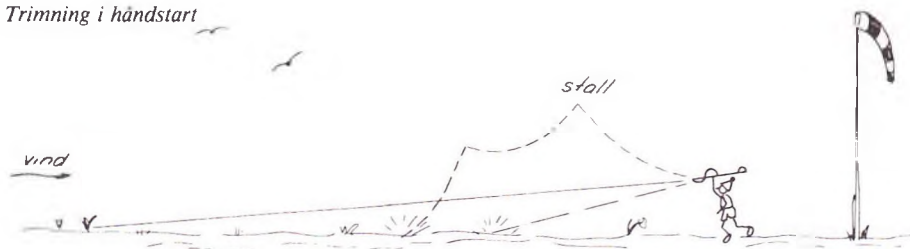
Man kan købe alverdens lækre høj-

*fortsættes næste side*

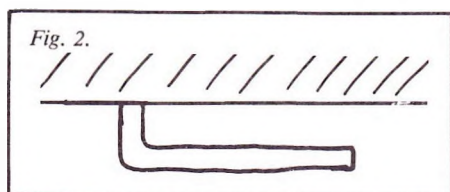
Fig. 1.







startskroge og der er mulighed for selv at lave andre lige så avancerede, f.eks. med servostyret udløsning og den slags. Lad det ligge på din første model og brug den simplest tænkelige højstartskrog (eller den der ligger i byggesættet) — en L-formet skrue, der simpelthen skrues op i bunden af kroppen på det rigtige sted. Sådan en kan du købe hos enhver isenkræmmer. Se fig. 2.



### Trimning af modellen ved håndstart

Inden du starter din model i højstart, skal du trimme den godt og sikkert ved at håndkaste den på en egnet plads. Det kan være en flad mark, hvor der er god plads og ingen forhindringer i form af hegn, buske, vandhuller og den slags. En fodboldbane kan også bruges.

Når du skal prøve en ny model første gang, skal du vente indtil vejret er helt eller næsten helt stille.

Stil dig med modellen løftet over hovedet, så modellens (og din) næse peger mod vinden. Kast modellen med en blød bevægelse mod et punkt på jorden ca. 20 meter foran dig. Hvis modellen glider fladt fremad uden at dreje til nogen af siderne og lander 20-30 meter fremme, er den sandsynlig-

vis i rigtigt trim. Prøv under alle omstændigheder et par gange.

Hvis modellen staller (dvs. stikker næsen i vejret, for derefter at falde ned), skal den have lidt nedador. Brug trimmet på senderen eller juster længden af trækstangen til højderoret.

Omvendt, hvis modellen flyver meget hurtigt og rammer jorden »for tidligt«, så skal den have lidt opador. Brug trimmet på senderen eller juster længden af trækstangen.

Hvis modellen drejer til en af siderne, retter man retningen ind ved at trimme sideroret eller evt. justere længden af trækstangen til sideroret.

Vær omhyggelig med at få modellen til at flyve virkelig godt i håndstarten. Når du skal have den op i højstart, skal den nemlig helst kunne klare sig selv uden assistance fra dig over radioen.

Du kan forsigtigt prøve at styre modellen med radio fra håndstart. Få evt. en hjælper til at kaste modellen for dig, eller kast den fra en lille forhøjning. Prøv at give den lidt sideror og se, hvordan den reagerer. Start med et ganske lille »blip« — undgå store styrebewægelser, når modellen flyver i lav højde. På den måde kan du uden at risikere havari vænne dig lidt til at styre modellen — og du skal nok få lysten styret fuldt ud, når modellen skal afsted med højstart.

Læs iverigt afsnittet om trimning af fritflyvende svævemodeller i Modelflyvenyt nr. 3/80. En RC-svævemodel skal trimmes på fuldstændig samme måde som en fritflyvende model.

*En avanceret model — Knud Hammeken efterser sin »Guldsmæde«.*



## Hot Max

### Jørgen Korsgaards nyeste A1-model

Vi præsenterer her endnu et produkt fra fritflyvnings-redaktørens side, nemlig vindmodellen i A1-ekspert ved DM 1980. Den har fået det prangende navn »Hot Max« og er det sidste skud på stammen af en række A1-modeller, der har set dagens lys her lige syd for grænsen. Det startede med »Mini-Max«, så »Super-Max« sidste år, derefter »Easy-Max«, som bl.a. vandt Jyllandsslaget og nu den nye »Hot Max«.

»Easy Max« fik lov til at flyve de tre første starter til DM (alle max) i det lidt blæsende vejr, mens »Hot Max« tog sig af de fire sidste starter. Det blev dog til en enkelt kikser, idet jeg havde glemt at sætte linen på til kurveklappen, så modellen ikke kunne kurve, og den stallede ned på 45 sek. I sidste start var jeg heldig, da jeg udløste i nedvind, men modellen drejede til den rigtige side og fandt lidt svag løft og klarede maxen — iverigt lige hen over hovederne på Erik Knudsen og Ole Brauner, der naturligvis stod og ønskede, at bremsen ville gå for tidligt!

Modellens opbygning skulle fremgå af tegningen, der dog er lavet, før modellen blev færdig, hvorfor der er en enkelt »fejl« på tegningen, idet jeg har lavet en opbygget halefinne i stedet for den her viste. (Det var bare, fordi jeg en dag sad og kedede mig lidt, at jeg byggede en kompliceret halefinne af noget indendørs balsatræ).

Da jeg byggede kroppen, var jeg lidt i tvivl, om der skulle være cirkeline-krog eller ej, men tidnød gjorde, at det blev en almindelig slavekrog af 1,5 mm pianotråd.

De mange diagonalribber giver en god stivhed over for vridninger, således at vingerne lettere holder på de indbyggede wash-outs. Ca. 2 mm i højre tip og ca. 4 mm i venstre — højrekurvende model. Diagonalribberne er af 1,5 mm balsa i fuld profil-dybde. Rent praktisk foregår det på den måde, at man limer rektangulære balsa-stykker på plads først, hvorefter de — forsigtigt — slibes ned til profilet.

Da der er v-form i haleplanet, er der foran under forkanten limet et stykke 5×35 mm 0,8 mm krydsfiner, så haleplanet sidder ordentligt. Der er egentlig ikke nogen særlig begrundelse for at lave v-form, det var nærmest for sjov!

Turbulatorens sidder, hvor forkanten går over i beklædningen, og det er en 13,5 kg Dacron line. Der er en tilsvarende turbulator på haleplanet.

Jørgen Korsgaard

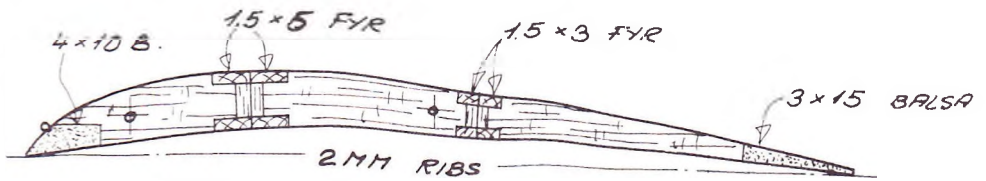


VED VINKELNER 2 MM WASH-IN - KUN HAVRE  
BEJEGGE TIPPER 3 MM WASH-OUT

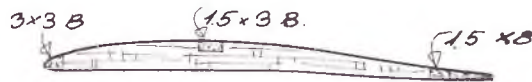
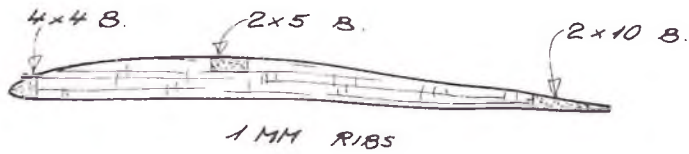
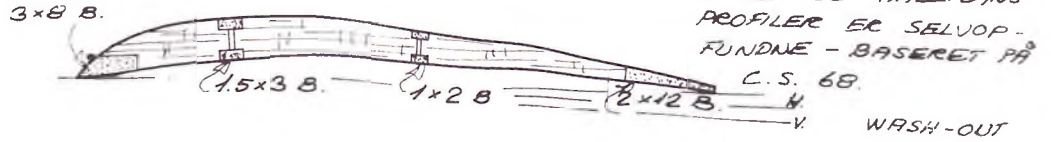
290

435

WEBBING: 2 → 1.5 → 1 MM - HELE VEJEN UD



ALLE LISTER I TIP I Balsa



2MM X-FINERRIBBER

570

INGEN RØR, KUN 2.5 MM HULLER I X-FINER RIBBERNE

20

2.5 MM PIANTRÅD

90

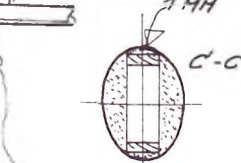
110

B-B

ARALDITES FAST

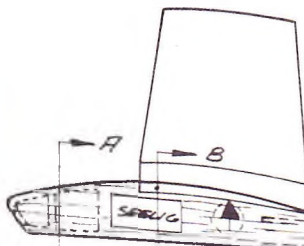


15  
20  
30



2MM X-FINER

25



TP. 54%

2 LAG 1.5 MM  
5 MM BALSASIDER - TILSPIDSES

37

ALM. FLYTBAR HØJSTARTS-  
KROG

55

60

20

75

VINGER 58 G  
HALEPL. 6 G  
KROP M.  
BALLAST 160 G

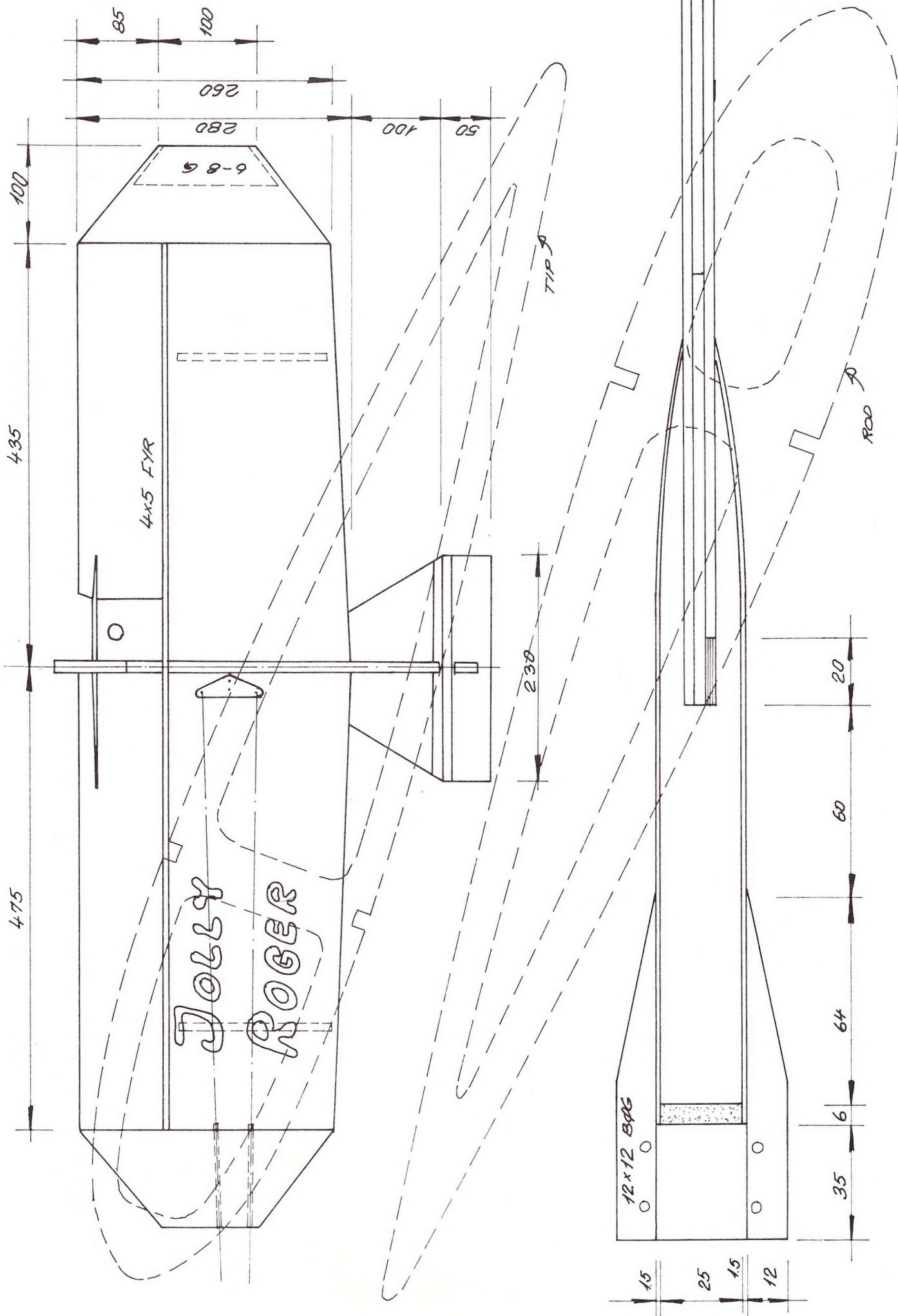
TEGNING 1  
1:5 & 1:1

DM - VINDER '80

**HOT MAX!**

A-1 MODEL AF JØRGEN KORSGAARD  
1980







# Jolly Roger

## – DM-vinder i combat 1980

I fortsættelse af Asger Bruun-Andersens artikler om combatflyvning i Modelflyvenyt nr. 2/80 og 3/80, bringer vi her hans tegning og byggebeskrivelse til den model, han vandt DM med i år.

Skal man sammenligne moderne combat med en anden sportsgren, hvor man stiller krav, der ligner dem, man stiller til en combatpilot, kan man f.eks. sammenligne med motorsport. Blot er de krav, der stilles til combatpilotens reaktionsevne, måske endnu større end dem, der stilles f.eks. til en Formel 1 kører, men blot ikke i så lang tid.

Det viser da også forbruget af modeler/racervogne. Formel 1 køreren ville hurtigt blive arbejdsløs (eller slået ihjel), hvis han brugte vogne, som vi bruger modeller. Derfor er det vigtigt, at en combatmodel samtidig med, at den har gode flyveegenskaber og lav vægt, også er hurtig og nem at bygge og det for en lav pris.

### Hurtig, nem, billig

Hvis man flyver de fleste indenlandske og et par udenlandske konkurrencer og træner regelmæssigt, skal man regne med et forbrug på 20-30 modeller pr. år. Det lyder voldsomt, men man kan bygge 6-7 modeller som Jolly Roger på den tid, det tager at bygge en enkelt balsamodel til dieselmotor.

Jolly Roger er opbygget og udformet med de førnævnte goder som udgangspunkt, og at den så ligner de modeller, visse andre danske piloter bruger, skyldes ganske enkelt, at der bliver snakket om sagerne og udvekslet erfaringer ved enhver lejlighed.

For at undgå, at modellen revner omkring midtersektionen ved en hård landing, er det vigtigt, at de yderste dele af vingen og tipperne er så lette som muligt. Derfor er vingen meget tynd i godstykkelsen ved tipperne, og fyrrelisterne er tilspidset mod tipperne.

Mange vil sikkert mene, at de forholdsvis store tipper er for tunge, og der kunne også spares et par gram ved at lave dem mindre. Grunden til, at jeg laver dem så store, er, at vingen bliver mere ellipseformet, hvilket gør modellen lettere at styre. Tipvægten er også en ekstra vægt, men den gør modellen mere stabil i de tætte manøvrer og forhindrer den i at »blafre« på linerne.

Tipvægten består af en plade aluminium på 6-8 gram, som limes ind i tippen ved at skære en rille med en sav, og derefter presse pladen ned sammen med rigeligt lim (Duralcol 65). Pladen gør samtidig tippen mere slidstærk.

Midterribben er opbygget traditionelt,

dog er krydsfinerforstærkningerne ført helt til bagkanten, da der ellers kommer et svagt sted, hvor de ender.

Tankammeret er af balsasider med papvægge, der er forstærket med glasfibervæv. Den skal være meget stærk, og i særdeleshed omkring hullet, hvor den er udsat for en særlig kraftig påvirkning på grund af det tunge brændstof i selve tanken, der består af en oppustet barnesut (dog uden plade og ring). Også forkanten er udsat på grund af brændstoffets vægt, og dette kompenserer man for ved at lave den af meget hård bals, som evt. forstærkes med krydsfiner.

Samlingerne mellem midterribbe, forkant og fyrrelisterne er af stor betydning og skal derfor laves meget omhyggeligt. Da skummet ingen styrke har, skal midterribben være godt forankret i forkanten og listerne for at modstå vibrationerne fra mo-

toren og, hvad der er endnu værre, de vridninger, der kommer, når en febrilsk mekaniker tæver løs på motoren. Jeg sikrer samlingerne mellem midterribbe og forkant med 2 stk. 25 mm stifter og godt med lim. Listerne får også rigeligt, så jeg er sikker på, at de sidder fast.

### Beklædningen giver styrke

Beklædningen er en meget væsentlig del af konstruktionen, da det er den, der giver vingen sin egentlige styrke, og holder sammen på det ret flygtige skum. Jeg bruger blomsterpapir, da det er let, billigt og alligevel ret stærkt. Sidst, jeg købte noget, gav jeg ca. 35 kr. for 500 ark. Der går 4 ark pr. model.

Limen, jeg bruger, er tapetklister forstærket med alm., hvid snedkerlim. Hvor meget hvid lim, der skal i blandingen, må man prøve sig frem med. Den hvide lim gør klisteret meget stærkere, hvilket har stor betydning for modellens holdbarhed. For at papiret ikke skal trække skumvingen ud

*fortsættes næste side*

## Abonner på Modelflyvenyt

Få Modelflyvenyt tilsendt med posten hveranden måned. Du kan abonnere for hele 1981 (6 numre) for kr. 65,-. Udfyld nedenstående kupon og send den til os inden d. 5. januar 1981.

OBS: Benyt ikke kuponen ved abonnementsfornyelse — kun hvis du ikke abonnerer i øjeblikket.

### Gamle numre og samlemapper

Vi har de fleste gamle numre på lager endnu. Bestil hele årgange eller enkeltnumre på kuponen.

Du kan bestille vore solide samlebind på kuponen. De findes i farverne rød, blå, gul og sølv og koster 24,- kr. pr. stk. Hver samlemappe kan rumme 12 blade, altså 2 årgange af Modelflyvenyt. Anfør farve ved bestilling.

*Hvis du ikke vil klippe i bladet, så send din bestilling på et postkort eller i et brev — eller bestil på tlf. 09-71 28 68 hverdage kl. 10-12.*

### BREV

Hermed bestiller jeg:

- ☐ Abonnement på Modelflyvenyt 1981 fra nr. 1 (6 numre) til kr. 65,-.
- ☐ Årgang 1977 (4 blade — nr. 3/77 udsolgt) til kr. 22,-.
- ☐ Komplet årgang 1978 (6 blade) til kr. 35,-.
- ☐ Årgang 1979 (5 blade — nr. 1/79 udsolgt) til kr. 46,-.
- ☐ Følgende gamle numre af bladet: .....  
.....  
å kr. 9,50 pr. ekpl.
- ☐ stk. samlemapper å kr. 24,- (nummer 12 blade), angiv farve: .....

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr./by: \_\_\_\_\_

Frankeres  
som  
brevkort

Modelflyvenyt  
Mariendalsvej 47  
DK-5610 Assens

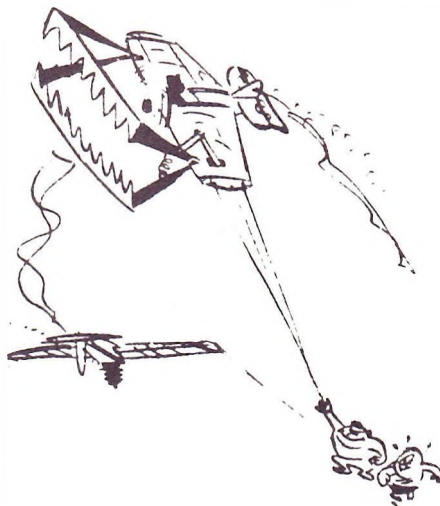


af profil, når det tørrer, limer jeg en ribbe ind ca. 15 cm inde i vingen. Den skæres ud af det stykke skum, der bliver tilbage, når man har udhulet vingen, og skubbes ind, før tipperne limes på.

Aluminiumsrørene til udføringslinerne skal gå hele vejen gennem tipperne, da der ellers er risiko for, at de bliver revet ud.

## Tyngdepunktet og modellens vægt

Motoren skal monteres helt tilbage mod forkanten. Er det en Super Tigre G 20/15, som jeg selv bruger, er det nødvendigt at file det bageste hul (øje) ved udstødningen væk, for at den kan komme langt nok tilbage. Tyngdepunktet skal ligge ca. 6,5 cm inde på vingen. Det er således, at jo lettere modellen er, jo længere tilbage kan tyngdepunktet rykkes, uden at modellen bliver ustabil. En Jolly Roger af let skum skulle kunne bygges på ca. 200 gram. Det lette skum kan købes på næsten alle trælast-handleres udsalg og hedder Sundolit V. Det vejer mellem 11 og 15 kg pr. m<sup>3</sup> og koster en smule mere end industrikvaliteten på 20 kg/m<sup>3</sup>.



Da en Super Tigre G 20/15 med propel og skruer vejer ca. 180 gram, får modellen flyveklar (minus brændstof) en vægt på ca. 380 gram.

Byggetiden kan bringes meget langt ned, hvis man rationaliserer ved f.eks. at lave skabelon til alle delene. Jeg bygger (producerer) 5-10 stykker ad gangen, og tiden ligger på 1½-2 timer pr. model.

## Fritflyvningsresultater

### Europamesterskaber 1980, d. 26/8-1/9, Jugoslavien

EM-80 blev afholdt ved byen Mostar i Jugoslavien. Indkvarteringen foregik i selve byen, mens flyvepladsen lå nogle kilometer udenfor.

Vi stillede fuldt hold i alle klasser, og det viste sig, at de fleste af de 20 deltagende nationer gjorde det samme. Alle de europæiske østlande deltog, så på sin vis blev det en lige så spændende konkurrence, som VM plejer at være.

Flyvepladsen var intet mindre end fantastisk. En helt flad slette, der var 13 kilometer lang og 3,5 kilometer bred. Der voksede kun græs på den, og de eneste forhindringer var nogle få grøfter, som man kunne springe over, hvis man overhovedet kom i nærheden af dem. Konkurrenceledelsen slog lejr knap midt på feltet, og herfra blev alle starter fløjet. Kun i to gasperioder kom modellerne ud til pladsens begrænsning, idet vinden pustede i den retning, hvor afstanden til begrænsningen var kortest. Pladsen mindede mest af alt om en gigantisk fodboldbane — samme græshøjde og samme niveauforskelle.

## Regler for polflyvning

Polflyvning med elektromotordrevne modeller er blevet meget populært flere steder i landet. Flere ungdomsskoler har således bygget disse modeller. Efterhånden som modellerne er blevet almindelige, er der vokset et behov frem for nogle simple konkurrenceregler.

Dan Mosgaard og Hans Rabenhøj har udarbejdet de nedenstående, som Dan foreslår kan stå som uofficielle regler i det næste års tid. Derefter kan de revideres ud fra de erfaringer, man indhøster med dem.

### Klasse C (kampflyvning)

Motoren skal være en standard SP 7, og propellen skal være af samme type som er medleveret motoren fra ny, altså er det hverken tilladt at trimme motor eller propel. Den maksimale strøm skal være ens til begge motorer under flyvningen. Modellens vinger og haleplan skal være af balsatræ eller styropor. Serpentinaen, som skal være 1,5 m lang, skal være af tyndt papir, der nemt kan slås over af propellen. Serpentinaen monteres på modellens krop.

Hver kamp består af to perioder, hver på 1 min., hvor duellanterne skiftes til at ligge øverst i polen. Der gives 1 point for hvert stykke, man får klippet af modstanderens serpentine. Landing under kampen er ikke tilladt, dette straffes med ÷ 1 point, dog er det tilladt at røre jorden (gulvet) kortvarigt.

I tilfælde af sammenfiltring af linerne standses tidtagningen, indtil modellerne er startklare igen. Der må benyttes to modeller i én kamp.

### Klasse H1 (hastighedsflyvning)

Motoren skal overholde de samme normer som til klasse C. Der må desuden heller ikke bruges forlænget aksel. Strømforbruget må under tidtagningen ikke overstige 1,5 amp. Der må bruges startvogn. Tidtagningen foretages med flyvende start over ti omgange. Der flyves tre runder, hvoraf gennemsnittet af de to bedste tæller.

### Klasse H2

Fri motor, dog max. 4 amp. strømforbrug. Her må bruges forlænget aksel, ellers de samme regler som H1.

### Klasse K (kunstflyvning)

Fri model og motor, dog max. 4 amp. strømforbrug. Points gives fra 1-5 eller 10 med 5 og 10 som det højeste. Følgende manøvrer vil blive fløjet:

Start	5 points
Ligeudflyvning	5 points
Wing Over	10 points
Loop	10 points
Landing	5 points
Landing i afmærket felt, 0,5 m bred	5 points

Mærkelandingspointene gives for nedslaget, altså første gang modellen rører jorden. Der flyves tre runder, hvoraf de to bedste tæller.

### Klasse S (skala)

Modellen skal være en vellignende kopi af en selvvalgt flytype, medbring selv dokumenta-

tion. Der vil blive foretaget en statisk bedømmelse, samt en bedømmende af modellen i luften.

Skalanøjagtighed	20 points
Håndværksmæssig udførelse	10 points
Farver og bemaling	15 points

### Flyvepoints:

Start	10 points
Ligeudflyvning	10 points
Wing Over	15 points
Bombekast el. lign.	5 points
Langsomflyvning	5 points
Landing	5 points
Mærkelanding	5 points

### Klasse D (hangarskibslanding)

I denne klasse kan alle modeller benyttes, blot de forsynes med en ca. 8 cm lang krog på bagkroppen af modellen. Med denne krog skal man så prøve at gribe en tråd, der er spændt ud på »hangarskibsdækket«, som skal være 2 m lang, dette kan evt. mærkes op på gulvet med tape eller et stykke karton. Tråden skal være spændt ud 1 m inde på »dækket« og være gjort fast i to klodser, som kan glide hen over gulvet. Man har 5 forsøg (landinger), først skal der flyves 2 omgange, og på den 3. skal der landes. Rører man gulvet før eller efter dækket, giver landingen 0 points. Der må bruges to modeller i denne opgave. I tilfælde af pointlighed flyves der om med to flyvninger ad gangen (landinger).

Disse regler skal betragtes som midlertidige (ca. 1 år). Derefter vil de blive taget op til revision. Hvis andre har nogle ideer eller ændringsforslag, hører jeg meget gerne fra jer, min adresse er:

Dan Mosgaard  
Marie Bregendahls Vej 43  
7430 Ikast.



## A2-dagen

Lige så fremragende, som pladsen var, lige så elendigt var konkurrencearrangementet. Først sent aftenen før A2-dagen fik vi at vide, at 1. periode sandsynligvis ville starte kl. 8, og at den ville blive startet ved affyring af en grøn raket. Fem minutter over 8 havde vi endnu ikke set nogen raket eller set vore tidtagere, så vi regnede med, at perioden var udsat. Da tidtagerne få minutter efter indfaldt sig, fik vi at vide, at perioden skam var startet, havde vi da ikke hørt, at de dyttede i et bilhorn?

Det tog nu ikke meget fra os — vejret var fantastisk, helt stille, og solen var på vej til at få bugt med den smule dug, der lå i græsset. Til



gengæld mistede vi lidt af humøret, efterhånden som flyvningerne skred frem. Steffen Jensen og jeg droppede i første og anden periode, mens Peter Buchwald først droppede i tredje. Da til gengæld med en flyvning på kun 70 sek., en præstation som jeg næsten gentog i fjerde periode med 81 sek. Efter slaget havde Peter 5 max'er, og Steffen og jeg havde kun 3 hver.

Vi havde fantastisk svært ved at flyve på pladsen. Forholdene var meget forskellige fra, hvad vi var vant til — efter første periode var det let nok at finde noget, der lignede termik, men når man så udløste i det, steg modellen måske i et halvt eller et helt minut, hvorefter den blev vipet ned på ingen tid. Stedkendte modellflyvere fortalte, at der nærmest lå et »låg« hen over dalen, således at luften i de nederste 50-100 meter slet ikke opførte sig som luften over låget. Der skete det, at man fandt termik i det nederste luftlag, hvorefter modellen steg op til låget, hvor den kom ind i »almindelig« luft — og blev vipet ud af den boble, der måske var under låget. Det lød lidt kryptisk, men vi så resultaterne tit nok til at tro på teorien.

Typisk nok var 5 af de 6 bedst placerede østeuropæere, som sandsynligvis har mulighed for at flyve under disse forhold ofte. Vi fik indtryk af, at det var muligt at finde ud af, hvornår man kunne udløse sikkert, og hvornår »termikken« bare var bedrag, men desværre fandt vi ikke frem til et brugbart resultat på A2-dagen.

Fire mand gik til fly-off, og her vandt den lokale mand, B. Leskosek, med en overbevisende flyvning. Svein Larsen fra Norge blev nr. 2 efter en flot indsats med hans russisk-inspirerede model. Og til glæde for skandinaverne skal nævnes, at svenskeren N.-H. Nilsson blev nummer 7 med kun 9 sekunders drop i 2. periode. Flot under de forhold!

I holdkonkurrencen vandt jugoslaverne efter en overbevisende indsats foran russerne. I sidste periode kunne russerne have bragt sig foran, idet den ene jugoslav droppede over et minut — i holdets øvrige 20 flyvninger blev der kun dropet 2 sekunder — men da det nye russiske talent,

*Per Grunnet, der har skrevet referatet, havde en uheldig dag ved EM — 3 max'er af 7 flyvninger. I midten ses Thomas Køster i færd med at gå i vandet med en wind-surfer på vejen hjem fra Jugoslavien. Og nederst starter Peter Rasmussen reservemodellen i 4. start.*



V. Stamov, også droppede i sidste periode, forblev stillingen uændret. Hollænderne lå til en top-tre placering med kun ét drop i de første 6 perioder, men i sidste periode kiksede det for de to, der ikke allerede havde droppet, og de blev nummer fire i holdkonkurrencen og dermed bedste vest-land. Den danske holdplacering var mindst talt dårlig — kun to lande med fuldt hold klarede sig dårligere.

Modelmæssigt var der ikke meget nyt. Lepp og Tchop fra Rusland havde stillevejrsmønstre med flyvetider opgivet til omkring 4 minutter, men det var vist kun Lepp, der brugte sin. Tchop startede i hvert fald med sit eneste drop, 160 sek. i første periode. Det var meget tydeligt for os danske, at vi generelt får alt for lidt ud af katapultudløsningerne. De fleste øst-flyvere havde modificeret deres russerkrogssystemer således, at katapultudslaget først kommer ind, når krogen åbnes. Derved er det lettere at få modellen i tophøjde, før den lægger sig i katapult-stilling. Specielt mine udløsninger var meget dårlige, og det kostede givetvis maxet i første periode.

Ellers var det mest påfaldende ved konkurrencen den kolossale jævnyrdighed blandt de bedste A2-flyvere. Hvor er der mange dygtige A2-flyvere i Europa .....!

## Wakefield-dagen

Næste morgen oplevede vi for første gang, at vejret kunne være andet end blikstille solskinsvejr. Dagen startede nemlig med blikstille regnvejr — det piskede ikke ned, kun lidt støvregn, men fugtigt var det da. Regnen holdt op i anden periode, hvorefter det blev solskin og endnu varmere end på A2-dagen — dvs. 30-32 grader.

Regnvejret gjorde de to første perioder legende lette for det danske hold. Alle tre havde modeller, der sagtens kunne klare max. under de termikfrie forhold, og kun Peter Rasmussens første flyvning var nervepirrende. Netop da Peter havde kastet modellen, udbrød han: »Var der nogen, der så, hvad timeren stod på?« Han mente pludselig, at han havde glemt at sætte den op til max.-tid. Så det var tre nervepirrende minutter for ham — og os andre!

Fra tredje periode var det rigtigt termikvejr, og holdet snyltede kraftigt på de øvrige deltagere — med stort held. I fjerde periode smadrede Peter motorrøret på sin førstemodel ved en motorsprængning. Mens hele den danske lejr samlede det puslespil, som motorrøret var forvandlet til, skulle Peter lige have en trimstart med reserven. Det gik fint, men da modellen var klar igen, var der kun få minutter tilbage af perioden, og Peter blev tvunget til at starte i tvivlsom luft. Det gik næsten ... modellen landede 10 sek. før max'et var hjemme. Ærgerligt, at Peter havde taget trimstarten, den var unødvendig og spild af tid.

Derefter gik det strygende indtil sjette periode, hvor Jens Kristensen startede i kraftig termik og røg kolossalt højt op, samtidig med at han trak en masse snyltere med sig. Da propellen klappede, fløj modellen direkte over i en lige så kraftig nedvind og var nede på 124 sek. Igen »låget« indflydelse!

I sjette periode blev der kun fløjet 22 max'er, mens der i de øvrige blev fløjet knap dobbelt så mange, så vejret var absolut meget kritisk. En af de hårdest ramte nationer var russerne, der havde et enkelt drop inden da. To russerne droppede kraftigt i sjette periode, og derefter var vi vidner til, at russerne faktisk næsten ikke turde starte modellerne i de følgende starter ved EM. På gasdagen kunne de stå i op til en halv time, før de fik taget sig sammen til at sende den første model afsted — med deraf følgende tidspres på de sidste starter i perioderne.

Povl Kristensen placerede for syvende gang





*Peter Rasmussen og Jens Kristensen ses herover. Til højre Alain Landeau.*

sin model i god luft i sidste periode og blev dermed en af de 6, der skulle gå videre til fly-off.

I første fly-off start var der god luft, og kun én nåede ikke de fire minutter. Anden fly-off start blev afgørende. Alain Landeau fra Frankrig og Povl startede næsten samtidig, nogle sekunder efter de tre andre. Landeau kom tilsyneladende en smule højere op end Povl, der lavede et dårligere kast, end vi ellers havde set fra ham den dag. Landeau's bedre højde gav ham sandsynligvis en smule bedre luft end Povl havde, men desuden gled hans model fantastisk godt. Så han landede på 5 minutter og 1 sekund, mens Povl fløj 238 sek. og dermed blev nummer to. B.-O. Törnqvist fra Sverige stallede desværre ned i denne fly-off-start og endte »kun« som nummer 5.

Det danske hold blev nummer to i holdkonkurrencen, kun overgået af Frankrig, som havde to mand i fly-off. Vesttyskerne og italienerne delte tredjepladsen.

Der var mange spændende nye systemer i brug på pladsen denne dag. Russerne havde udviklet et optrækssystem, hvor de trækker op med propellen monteret og uden rør i kroppen. Propellen beskyttes af en skive, der spændes fast på næseklodsen. Dermed var de i stand til at lave lynhurtige optræk, hvor f.eks. danskerne, der



brugte det gængse »stang og rør«-system, skal have ca. halvandet minut fra de starter optrækket, indtil de er klar til at kaste. Og så kan termikken jo være over alle bjerge. Italienerne havde et andet system med samme formål: En af dem trak motoren op bagfra i motorrøret, mens propellen var monteret. Når motoren var trukket op, satte han bagkroppen med haleplan og det hele på og kastede! Det gik kolossalt hurtigt for ham.

Ellers var de danske modeller og deltagere jo blandt de absolut bedste. Peters nye model glider lige så godt som Landeau's, og den kommer sandelig også pænt op i stiget. Og Jens' og Povls

modeller flyver jo helt eminent — fantastiske stig og gode, stabile glid.

### *Gas-dagen*

Sidste konkurrencedag skulle der flyves konkurrence med motormodeller. Vejret var igen varmt og tørt, men der var i perioder noget, der minde lidt om vind.

Det danske hold havde tilbragt megen tid med at trimme — især Thomas Køster, der havde mange problemer med sin ældgamle Speed-Cream. Den kom aldrig rigtig i trim, hverken før eller under konkurrencen, og den virkede meget lunefuld. Reservegrejet var endnu dårligere, så den forsvarende europamester kunne med sindsro se frem til at få frataget titlen.

Det fik han også — det skete i 3. periode, hvor modellen efter en elendig opretning landede 6 sekunder før den havde fået lov til. I sidste periode gentog Thomas spøgen med at droppe, for som han sagde, det er jo meget mere ærgerligt, hvis det kun er skaldede 6 sekunder, der skiller én fra at komme i fly-off.

Tom Oxager havde haft mange problemer med sit kast i trimflyvningerne, og allerede i første periode gik det galt med et dårligt kast og en deraf følgende dårlig overgang — modellen landede ubønhørligt 9 sekunder før maxet. I tredje periode gentog dette sig nogenlunde, mens de øvrige 5 starter var maxer. I sidste periode havde Tom endda den store fornøjelse at lokke en russer med sig op i lidt svag luft. Russeren røg ned på 147 sek., mens Tom netop reddede maxet hjem. Det blev russernes eneste drop, og Tom fik derved hjulpet bulgarerne til en overlegen holdsejr med kun 2 sek. drop.

Den danske trediemand Karsten Larsen droppede tre flyvninger — i 1. og 4. periode på grund af dårlige opretninger, mens det i sidste start var en gedigen nedvind, der gjorde det af med ham — iøvrigt termiksøgernes fejl og ikke Karstens. Han fløj glimrende, han var hurtig til at snylte på andre modeller i termik, og han virkede langt mindre nervøs end sine to holdkammerater. Men forventningerne til ham var heller ikke så store som til Thomas og Tom. Det bliver de næste gang!

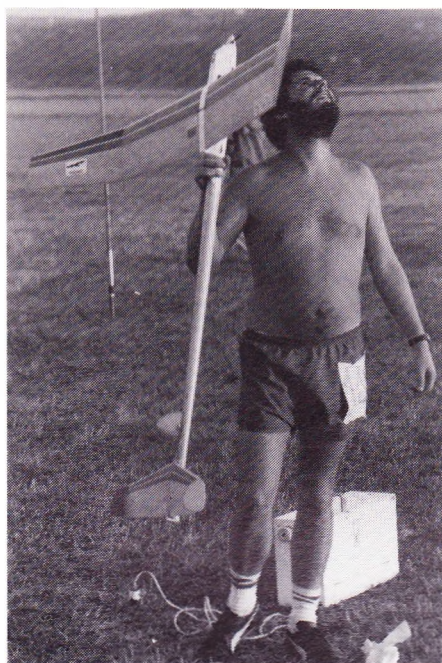
19 deltagere reddede sig igennem med fuld tid. Af disse fløj de 9 fire minutter, derefter 5 minutter i én stor termikboble. 6-minutters starten blev taget så sent, at der var problemer med at se modellerne, især fordi det var blæst lidt op. De syv klarede imidlertid maxet, og det blev besluttet, at syv-minutters fly-off'et skulle flyves næste morgen.

Næste morgen var det tåget, og det varede et stykke tid, før starten kunne gå. Da det endelig skete, virkede luften totalt død. Det blev en suveræn sejr for den ene af de to »overlevende« russere — N. Nakonecni. Han klarede 333 sek. og fik derved 47 sek. mere end nr. to — den anden russer, Mozirski, der delte pladsen med tjekken P. Cenek. Tre sekunder efter dem kom Mecznar fra Ungarn, og henholdsvis 5 og 7 sekunder længere nede kom K.-H. Saver fra Vesttyskland og Ken Faux fra England. Syvendemanden blev M. Pavlov fra Jugoslavien — »hele« 20 sekunder efter Ken Faux.

Det blev altså en utrolig jævnbyrdig finale, bortset fra vinderen, der var en klasse over de øvrige. Englænderne fortalte iøvrigt, at Ken Faux' model fløj trykket i gliddet, og at han sandsynligvis kunne have klaret sig en del bedre, hvis modellen havde været trimmet lidt bedre. Mozirski var heller ikke på toppen, og det er ikke urealistisk at tro, at han kunne have gjort det lige så godt som vinderen.

De russiske modeller var i en klasse for sig. Vingerne var aluminiumsbeklædt, som vi allere-

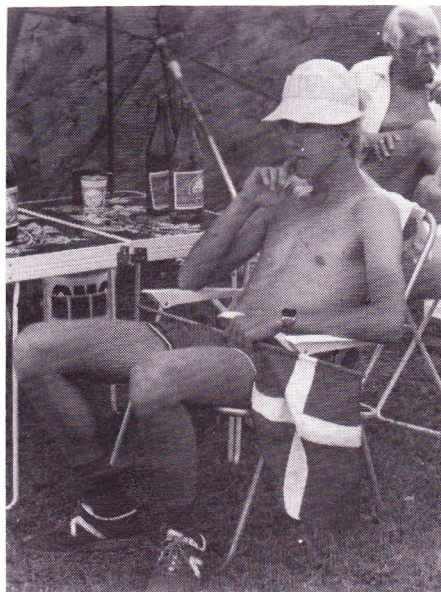




Øverst ses Mozirski med modellen, der blev nr. 2. Aluminiumsbeklædt vinge og hale. Herover står Ken Faux og venter på, at de andre starter i en fly-off-periode. Til højre laver Meczner en energisk start, men Karsten Larsen tager det helt afslappet på det nederste foto.

de så det ved VM i Roskilde i 1977. Desuden havde de fældbare, to-bladede propeller og var iøvrigt stort set ens. Byggestandarden varierede dog kraftigt, så de var ikke — som nogen antydede — lavet i samme støbeform i Japan!

Det sensationelle ved de russiske modeller var nu ikke konstruktionen, men derimod trimmet og flyveteknikken. Ved starten holdt flyveren modellen omme på ryggen, så kroppen nærmest stod lodret, helt tæt ind til modelflyverens ryg. Modellen blev ikke slynget afsted i kastet, men stødt fuldstændig lodret, somme tider endda en smule bagud. Den steg derefter helt lodret, uden at rulle. Motoren stoppede og derefter blev haleplanets bagkant trukket ned, således at modellen gik i gang med et udvendigt loop. Netop som den lå vandret, hoppede haleplanet op i glidestilling, hvorefter modellen fortsatte i almindelig



glideflugt.

De russiske modeller kom enormt højt op, og de gled fantastisk. Vi så nogle trimstarter, hvor

modellerne ikke var i trim, og det så sjovt ud. Men i langt de fleste konkurrencestarter fungerede det perfekt.

### Arrangementet iøvrigt

Som skrevet var konkurrencearrangementet jammerligt. Processingen var en farce — wakefieldmotorerne blev vejlet på en vægt, der kun kunne veje med 5 grams interval, så alt mellem 37,5 og 42,5 g blev godkendt som 40 g! Detaljer som periodetider og start og afslutning af perioderne blev vi kun informeret meget dårligt om. Og indkvarteringen var dårlig i betragtning af det høje deltagergebyr. Vi boede på et studenterkollegium, der var af en så sølle standard, at det i Danmark ville blive fremhævet som endnu et eksempel på, hvordan man ad bagvejen søger at gennemføre en skrap adgangsbegrænsning til de højere uddannelser. Maden var så elendig, at kun de mest hårdhuede klarede mere end et par af de officielle måltider.

Men flyvepladsen var fantastisk, vejret var fantastisk, tidtagerne var faktisk fremragende — vi havde kun en mindre uoverensstemmelse, som iøvrigt blev ordnet til alles tilfredshed. Så man skulle jo være en utaknemmelig rad, hvis man ikke trods manglerne ved arrangementet var godt tilfreds med at have været med.

*Per Grunnet*

**FIA:** 1. B. Leskosek (YU) 1260 + 234 sek., 2. Svein Larsen (N) 1260 + 202 sek., 3. R. Golubowski (PL) 1260 + 172 sek., 4. D. Petrescu (R) 1260 + 160 sek., 5. A. Vindezek (YU) 1258 sek., 6. A. Lepp (USSR) 1254 sek. *Og danskene:* 42. Steffen Jensen 1161 sek., 46. Peter Buchwald 1136 sek., 52. Per Grunnet 1085 sek. Ialt 56 deltagere opnåede tider. **FIA hold:** 1. Jugoslavien 3712 sek., 2. Rusland 3697 sek., 3. Rumænien 3682 sek. — 16. Danmark 3382 sek.

**FIB:** 1. Alain Landeau (F) 1260 + 240 + 300 sek., 2. Povl Kristensen (DK) 1260 + 240 + 238 sek., 3. Z. Alipiev (BG) 1260 + 240 + 222 sek., 4. L. Dupuis (F) 1260 + 240 + 208 sek., 5. B.-O. Tornqvist (S) 1260 + 240 + 133 sek., 6. E. Balzarini (I) 1260 + 231 sek. *Og de øvrige danskere:* 9. Peter Rasmussen 1250 sek., 29. Jens Kristensen 1204 sek. Der var ialt 49 deltagere, der opnåede tider. **FIB hold:** 1. Frankrig 3735 sek., 2. Danmark 3714 sek., 3. Vesttyskland & Italien 3705 sek.

**FIC:** 1. N. Nakoneci (USSR) 1260 + 240 + 300 + 360 + 333 sek., 2. P. Cenek (CZ) & V. Mozirski (USSR) 1260 + 240 + 300 + 360 + 286 sek., 4. A. Meczner (H) 1260 + 240 + 300 + 360 + 283 sek., 5. K.-H. Saver (D) 1260 + 240 + 300 + 360 + 278 sek., 6. Ken Faux (GB) 1260 + 240 + 300 + 360 + 276 sek. *Og danskene:* 25. Thomas Køster 1237 sek., 27. Tom Oxager 1233 sek., 40. Karsten Larsen 1177 sek. Der var 46 deltagere, der fik tider. **FIC hold:** 1. Bulgarien 3778 sek., 2. Jugoslavien 3771 sek., 3. Rusland 3747 sek. — 9. Danmark 3647 sek.

## Danmarksmesterskaber 1980, d. 21.-22. september, Ringsted

DM-80 blev afholdt på en ny plads øst for Ringsted, Giesegård Gods. Pladsen var stor, men vindretningen om lørdagen var ikke den heldigste — max-flyvningerne i de første perioder nåede ind over en gruppe høje træer og nogle bygninger. Vinden løjede dog af i løbet af lørdagen, så problemerne blev ikke så store, som de kunne være blevet. Om søndagen var vejret stille, og der var overhovedet ingen problemer med pladsen.

Vejret var iøvrigt glimrende — vinden var ikke kraftigere, end at der sagtens kunne flyves om lørdagen, selvom lidt dis gav problemer for tidtagerne. Der var god termikaktivitet, men også megen turbulens, hvilket gav mange af deltagerne store problemer. Om søndagen var vejret endnu bedre, men termikken virkede lidt træg i det. Det var som om termikboblerne ikke rigtig ville slippe jorden, og man så ikke »rigtige« termikflyvninger før godt op af dagen.

A1-begynder klassen havde ikke helt så mange deltagere, som man kunne have forventet, men mange holdt sig nok tilbage pga. udsigten til kraftig vind. Sebastian Hammer fløj 4 rigtig fine



starter og var urørlig inden sidste periode, hvor han lavede et fælt drop på kun 36 sek. Men selv om de nærmeste konkurrenter begge maxede i denne periode, kunne hverken Niels Jørgen Madsen eller Erling Lund Jørgensen true ham. Sebastian bliver dermed sparket op i ekspertklassen fra næste sæson.

A2-begynder havde kun 4 deltagere, og her vandt favoritten Jan Neergård på trods af et rundt 0 i første periode. Jørgen Geipel startede også svagt, men fløj sig op og sluttede fint på andenpladsen.

A1-ekspertklassen blev vundet af Jørgen Korsgaard, der stik mod sædvane tillod sig den luksus at droppe en start på grund af sjusk. Erik Knudsen og Ole Brauner besatte de følgende pladser — Ole kunne være blevet nummer to med en lidt bedre termiksøgning i sidste start, men nu blev det altså Erik med hans sædvanlige Graupner Junior. Standarden i A1-eks. er iøvrigt høj — de seks første lå med kun ca. 100 sek. mellem sig.

I A2-ekspert klassen måtte vi undvære to af hovedpersonerne bag DM: Peter Buchwald og Karsten Kongstad, der varetog posten som konkurrenceledere. Men ellers var næsten hele eliten mødt op, og resultaterne blev noget overraskende i flere tilfælde. Steffen Jensen havde fået check på modellerne efter EM-turen, og han fløj glimrende og meget konstant. Hans dårligste start ved i den letteste periode, nemlig søndag morgen, hvor vejret var temmelig dødt. Det var en populær og fortjent sejr til Steffen.

Peter og Thomas Otte fløj også glimrende — jeg var som sædvanlig mest imponeret over Thomas, der åbenbart altid har et dejligt trim på sine modeller. Han blev nummer to, mens Peter kom i hælene på ham på tredjepladsen. Derefter er der et langt spring ned til nummer fire, Tommy Sandby Jensen, som fløj jævnt men langt fra var i super-konkurrenceform. Jeg selv blev nummer fem efter en lidt pinlig indsats, hvor modellerne nærmest faldt fra hinanden under forsøgene på at få dem til at flyve.

Bortset fra de tre første må man konstatere, at standarden i klassen var forrygende dårlig. Undskyldningerne koncentrerer sig især om det faktum, at der faktisk var ret turbulent, og at der ikke havde været lejlighed til at trimme meget før DM. Men andre årsager var, at mange havde store problemer med at få de avancerede cirkelsystemer til at makke ret i vinden. En del 0-starts kan forklares således. Og mange havde så store problemer med at højstarte, at der ikke var overskud til også at søge termik.

Wakefield-klassen var velbesøgt med ikke mindre end 9 deltagere, og så savnede vi endda Erik Jacobsen og Palle Jørgensen. Jens Kristensen viste, hvor god han er for tiden, og fløj 7 gode flyvninger, der vist nok alle var max., men to af dem forsvandt i dis. Han vandt dermed over Peter Rasmussen, der fløj næsten lige så godt, men dog droppede to starter. På tredjepladsen kom Erik Nienstædt, der med fem maxer og to gange 108 sek. fik samtlige sine tider til at bestå af de magiske tal 1, 8 og 0. Bjarne Jørgensen fløj kun et max. og sluttede af med 25 sek. i sidste start, hvilket var afgørende for, at han måtte tage sig til takke med fjerdepladsen. Povl Kristensen fik så ondt i ryggen efter lørdagens flyvninger, at han måtte indstille flyvningerne.

I gasklassen var der lagt op til en komfortabel sejr til Tom Oxager, der i de 6 første starter kun havde droppet 4 sekunder. I sidste start kom modellen også flot op, men i overgangen til gliddet fik den åbenbart for meget fart på og lagde sig ind i et spiraldyk, som den ikke rettede op fra, før den 33 sekunder efter starten atter var tilbage på jorden. Dermed gjorde Tom plads på førstepladsen for Thomas Køster, idet Thomas havde

fløjet lutter maxer efter et drop på 38 sekunder i anden start. Karsten Larsen fløj fint, men noterede et nul i anden periode, da han brugte tiden på at hente sin model efter det indledende max. frem for at tage en start med reservemodellen. Niels Chr. Hammer sluttede feltet af med et resultat, der havde været nydeligt, hvis ikke det blev til et 0 i sidste start efter havari.

Chuckglider-konkurrencen var et yderst spændende opgør mellem Hugo Ernst og Flemming D. Kristensen. Hugo vandt med ikke mindre end 5 maxer, mens Flemming kun havde 4. På tredjepladsen kom konkurrencens store overraskelse, Per Nielsen, der normalt flyver linestyring. Per startede med at flyve en chuckglider væk før konkurrencen — han så den i 6-7 minutter — og fortsatte derefter med nogle virkelig pæne konkurrencestarter med reserven.

Den annoncerede Wasp-konkurrence løb desværre noget ud i sandet, da kun to mødte op for at deltage. Her vandt talentet Martin Oxager over favoritten Erik Knudsen. Der vil givetvis være mulighed for at udvikle en tradition med at afholde konkurrencer for disse små, sjove gummi-motormodeller, men tilsyneladende skal der et bedre forarbejde til for at trække deltagere.

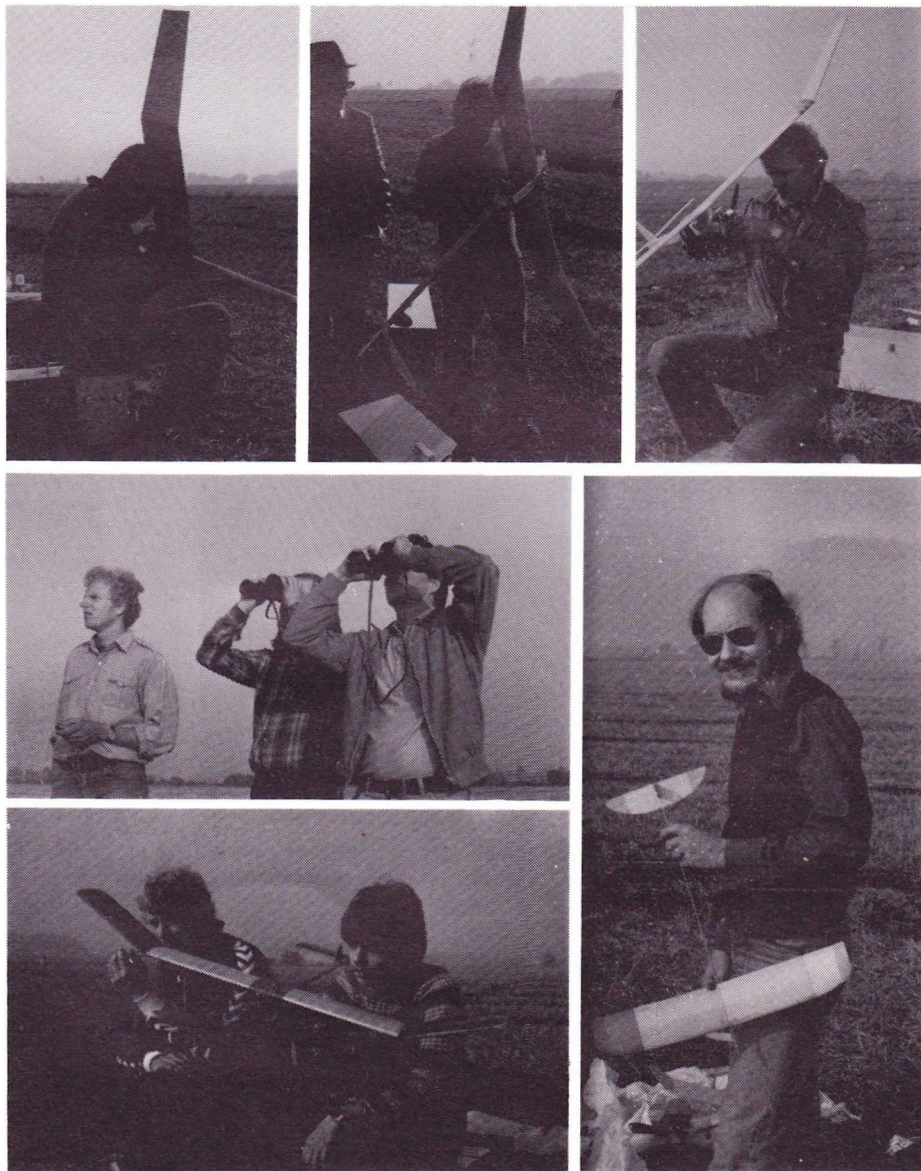
Arrangementet var meget flot. Vi overnattede på Nordrup Skole, der var sørget for fællesspisning lørdag aften til meget billige priser, og arrangørerne havde sørget for morgenmad til hele

flokken søndag morgen, ligeledes meget billigt. Desuden var der fine præmier — ikke mindst takket være Dansk Hobby, som meget gavmildt havde givet en stor stak præmier — så alt i alt må dette DM vist gå over i modellflyvehistorien som et af de allerbedste.

*Per Grunnet*

**Wasp:** 1. Martin Oxager 79 sek., 2. Erik Knudsen 65 sek.  
**Chuckglider:** 1. Hugo Ernst 389 sek., 2. Flemming D. Kristensen 375 sek., 3. Per Nielsen 304 sek., 4. Steffen Jensen 296 sek., 5. Jørn Rasmussen 224 sek., 6. Anders Jensen 188 sek., 7. Mikael D. Kristensen 93 sek., 8. Michael Duivls 66 sek.  
**A1 beg.:** 1. Sebastian Hammer 454 sek., 2. Niels Jørgen Madsen 425 sek., 3. Erling Lund Jørgensen 410 sek., 4. Peter Westphal 343 sek., 5. Søren Christensen 336 sek., 6. Mette Knudsen 255 sek., 7. Anders Jensen 247 sek., 8. Unni Eriksen 132 sek.  
**A1 eks.:** 1. Jørgen Korsgaard 765 sek., 2. Erik Knudsen 728 sek., 3. Ole Brauner 719 sek., 4. Hugo Ernst 694 sek., 5. Otto Petersen 692 sek., 6. Heinz Lorenzen 674 sek., 7. Hans Lunde Jensen 355 sek., 8. Bjarne Jørgensen 24 sek.  
**A2 beg.:** 1. Jan Neergård 492 sek., 2. Jørgen Geipel 410 sek., 3. Niels Jørgen Madsen 284 sek., 4. Erling Lund Jørgensen 91 sek.  
**A2 eks.:** 1. Steffen Jensen 1174 sek., 2. Thomas Otte 1114 sek., 3. Peter Otte 1086 sek., 4. Tommy Sandby Jensen 917 sek., 5. Per Grunnet 894 sek., 6. Kim Køster 873 sek., 7. Poul Rasmussen 834 sek., 8. Jan Bebe 799 sek., 9. Torleif Jensen 789 sek., 9. Palle Pedersen 789 sek., 11. Tommy Jensen 787 sek., 12. Erik Nienstædt 786 sek., 13. Jørn Rasmussen 780 sek., 14. Erik Jensen 676 sek., 15. Jytte Noer Larsen 590 sek., 16. Bo Nyhegn 397 sek., 17. Michael Schwartz 72 sek.  
**C2:** 1. Jens Kristensen 1208 sek., 2. Peter Rasmussen 1188 sek., 3. Erik Nienstædt 1116 sek., 4. Bjarne Jørgensen 1002 sek., 5. Karl-Erik Widell 918 sek., 6. Jørgen Korsgaard 666 sek., 7. Lars Jensen 582 sek., 8. Povl Kristensen 404 sek., 9. Bjarne Geipel 256 sek.  
**P-30:** 1. Bjarne Jørgensen 137 sek.  
**D1:** 1. Erik Jensen 292 sek.  
**D2:** 1. Thomas Køster 1222 sek., 2. Tom Oxager 1109 sek., 3. Karsten Larsen 1010, 4. Niels Chr. Hammer 921 sek.

*Øverst gasflyverne Hammer, Køster og Oxager. I midten følger Peter Rasmussen og hans tidtagere interesseret modellen. Nederst t.v. Tommy Jørgensen og Tommy Jensen fra Fredericia, og til højre Flemming D. Kristensen med en chuckglider.*





## Høstkonkurrence 1, distrikt Øst d. 28/9, Trollesminde

Da tagen lettede ved middagstid, viste det sig, at ikke mindre end 22 deltagere og en del ledsagere havde begivet sig til Hillerød for at flyve årets første høstkonkurrence.

Mest imponerende var det, at der var 5 deltagere i gas. Det er det højeste antal i flere år, og der blev fløjet virkelig godt. Siden EM har også de danske gasflyvere udviklet en fældbar propel, og det ser virkelig ud til, at det hjælper til at give modellerne et godt glid. Resultatet af konkurrencen blev, at Thomas Køster vandt foran Niels Hammer, idet han i anden (!!) fly-off start fløj 300 sek. mod Niels' 226 sek. Tæt efter kom Karsten Larsen med 880 sek., og den tilbagevendte Steen Agner, der med et enkelt drop på grund af en dårlig opretning efter stiget opnåede 879 sek. Sidste mand blev Tom Oxager, der var nødt til at gennemføre stævnet med sin reservemodel, da førstestemmodellen var blevet beskadiget ugen før til DM.

I A2 var der 12 deltagere, og de fløj også virkelig fine tider. Specielt i de første perioder, hvor termikken boblede muntert, var maxer dagens orden. Senere på dagen blev termikken mere sjælden, og tre af dem, der havde fuld tid efter tredje runde, droppede i de sidste starter. Resultatet blev derfor, at kun to mand kom i fly-off. Det var ikke overraskende Peter og Thomas Otte. Peter vandt, idet han i sidste start formåede at flyve fire minutter, mens Thomas fløj 3:38.

Nummer tre blev Erik Nienstædt, der kun droppede 4 sek. og det endda i sidste periode. Bo Nyhegn droppede også først i sidste periode, og han endte på en 5. plads efter Jan Neergård, der igen fløj virkelig fint.

I A1-beg. var der tre deltagere, og de kæmpede bravt om placeringerne. Resultatet blev, at Unni Eriksen vandt foran Bert Neergaard og Sebastian Hammer.

I A1-eks. og chuck var der kun en enkelt, der gennemførte, og derfor havde Flemming D. Kristensen og Otto Petersen ingen problemer med at vinde deres respektive klasser. *Steffen Jensen*

**A1 beg.:** 1. Unni Eriksen 426 sek., 2. Bert Neergaard 402 sek., 3. Sebastian Hammer 401 sek. **A1 eks.:** 1. Otto Petersen 516 sek., 2. Poul Rasmussen 54 sek. **Chuck:** 1. Flemming D. Kristensen 253 sek. **A2:** 1. Peter Otte 900 + 240 sek., 2. Thomas Otte 900 + 218 sek., 3. Erik Nienstædt 896 sek., 4. Jan Neergård 871 sek., 5. Bo Nyhegn 860 sek., 6. Peter Buchwald 848 sek., 7. Poul Rasmussen 833 sek., 8. Steffen Jensen 742 sek., 9. Kim Køster 700 sek., 10. Torleif Jensen 656 sek., 11. Palle Pedersen 555 sek., 12. Karsten Kongstad 430 sek. **D2:** 1. Thomas Køster 900 + 240 + 300 sek., 2. Niels Chr. Hammer 900 + 240 + 226 sek., 3. Karsten Larsen 880 sek., 4. Steen Agner 879 sek., 5. Tom Oxager 726 sek.

## Høstkonkurrence 2, distrikt Øst, d. 12/10, Trollesminde

Selvom vejret om morgenen var ret barskt med en del blæst og mulighed for regn, blev det besluttet at afvikle den anden høstkonkurrence i distrikt Øst.

Da konkurrencen startede, var der mødt 8 mand op for at deltage i A2 og 3 stykker i D2.

Allerede efter første start blev det nødvendigt at flytte startstedet, idet det viste sig, at modellerne landede på en mark, hvor der stadig gik køer ude. Dette gik ud over Karsten Kongstad, der fik ødelagt en helt ny A2-model af vore firbenede venner.

Om formiddagen var der masser af termik, og der blev derfor fløjet en del maxer, selvom vejret egentligt var ret vanskeligt. Ligesom 14 dage tidligere var det Peter og Thomas Otte, der lagde sig i spidsen for konkurrencen. Her holdt de sig til det sidste, selvom Peter havde brug for en del



*Peter Otte, Steffen Jensen og Thomas Otte har domineret efterårets A2-koncurrencer med sejre i henholdsvis høst 1 Øst, DM og høst 2 Øst. Billedet er fra DM.*

held i tredje periode, hvor modellen var meget langt nede, før den fik fat i en termikbølge. Resultatet blev, at Thomas vandt med det meget fine resultat 893 sek. Peter fik 819 sek., hårdt forfulgt af Erik Nienstædt på tredjepladsen med 812 sek.

I gas blev der for anden søndag i træk fly-off mellem Thomas Køster og Niels Chr. Hammer. Da vejret som sagt ikke var det bedste, besluttede de at springe direkte til 5 minutters starten for at få det overstået med det samme. Da de imidlertid begge fløj de 5 min., blev det alligevel nødvendigt med en start mere. Her trak Thomas det længste strå, idet han fik 5:40 mod Niels' 4:43. Igen en virkelig flot præstation af de to gasflyvere. Det lover godt for næste sæsons internationale stævner. *Steffen Jensen*

**A2:** 1. Thomas Otte 893 sek., 2. Peter Otte 819 sek., 3. Erik Nienstædt 812 sek., 4. Torleif Jensen 788 sek., 5. Steffen Jensen 781 sek., 6. Karsten Kongstad 390 sek., 7. Bo Nyhegn 95 sek., 8. Kim Køster 37 sek. **D2:** 1. Thomas Køster 900 + 300 + 340 sek., 2. Niels Chr. Hammer 900 + 300 + 283 sek., 3. Karsten Larsen 816 sek. **Chuck:** 1. Flemming D. Kristensen 195 sek., 2. Thomas Otte 44 sek.

## Jysk mesterskab 1980, d. 12/10, Skjern

Da der længe har eksisteret både Sjællands- og Fynsmesterskaber, syntes vi, at det var på tide med et Jysk mesterskab. Det første uofficielle jyske mesterskab afvikledes derfor søndag d. 12. okt. på markerne ved Skjern. Alle klubber i distrikt Vest var indbudt, og ca. 35 deltagere var tilmeldt. Fint vejr med sol, termik og lidt vind var et godt grundlag for en konkurrence med fine resultater.

A1-beg. havde 18 tilmeldte med 15, der opnåede resultater. Mange kendinge fra trimmeweekenderne var mødt op og dystede igen. Finn Mortensen, Sundsøre, vandt med 2 maxer og en start på 117 sek. Imponerende.

I A1-eks. var der virkelig hård kamp om placeringerne — Heinz Lorenzen og Hugo Ernst måtte igennem et fly-off, hvor Heinz med et 3 minutters max (198 sek.) løb af med det jyske mesterskab. Der er langt op til en hård dyst i A1-eks. til næste år — nogle er allerede gået i hård træning med øvelser i katapultstart.

A2-eks. med 5 deltagere blev en tæt afgørelse mellem Bjarne Jørgensen og Jørn Rasmussen. Bjarne vandt, men Jørn blev jysk mester. Han bor ganske vist på Fyn, men er medlem i Frederi-

cia. Jens Kristensen holdt fri fra C2-flyvningen og fløj 5 starter med sin velflyvende P-30 model: 495 sek. Det var imponerende at se den lille model stige som en wakefield — næsten — og derefter vise, at den også kunne flyve i termik. Det var måske nok på tide, at den første P-30 konkurrence med mere end 1 deltager blev afholdt?

Næste år sættes konkurrencen på konkurrencekalenderen — to Skjernbanker har givet vandredekaler i A1 eks. og A2-eks. — der mangler altså endnu i C2 og P-30. Mon din bank ikke kunne tænke sig at bidrage? Forsøg!

*Erik Knudsen*

**A1-beg.:** 1. Finn Mortensen 357 sek., 2. Peder Møller 302 sek., 3. Morten B. Hansen 285 sek. **A2-beg.:** 1. Morten B. Hansen 454 sek. **A1 eks.:** 1. Heinz Lorenzen 600 sek. + 180 sek., 2. Hugo Ernst 600 sek. + 143 sek., 3. Christian Sennels 598 sek. **A2-eks.:** 1. Bjarne Jørgensen 825 sek., 2. Jørn Rasmussen 819 sek., 3. Frank Dahlin 532 sek. **P-30:** 1. Jens Kristensen 495 sek. *Resultatlisten er ukomplet, da mange deltagere ikke afleverede startkortene efter konkurrencen.*

## Høstkonkurrence 2, distrikt Vest, St. Højstrup d. 26/10-80

Dagen før høstkonkurrencen fortalte meteorologerne, at vindstyrke på 10-15 m/sek. kunne forventes for resten af lørdagen og natten med, men om søndagen skulle der være mulighed for svagere vind.

Op det kan nok være, at de fik ret i det sidste (også i det første idvrigt) — søndag middag samledes en lille, udsøgt flok af distriktets fritflyvere på hjemmeværnets øvelsesplads St. Højstrup lige vest for Odense i absolut blikstille flyvevej. Ja, modellerne drev faktisk 2-300 meter på en max., men inden vi opdagede det, havde vi meget svært ved at fastlægge startstedet. Foruden at det var stille, var det også tørvejr. Lidt diset, overskyet, koldt, men altså hverken regn eller blæst.

Under disse lykkelige omstændigheder kunne det selvfølgelig kun blive en dejlig oplevelse at flyve. En del nye modelflyvere var mødt op, og stort set alle fløj glimrende tider. Finn Dahlin fløj sin første konkurrence overhovedet og vandt A1 beg. med tre fine flyvninger. Modellen var en Dragonfly, som Finn havde lavet delvis efter tegning og delvis efter byggesæt. Peter Wesphall og Peter Møller er også ret nye navne i denne forbindelse, og de lavede virkelig gode flyvninger i A1-beg.

A1-eks. blev vundet sikkert af Jørgen Kors-



gaard med en ny A1-model i familie med de tidligere publicerede Mini-Max og Super-Max. Erik Knudsen droppede en enkelt start med sin Graupner Junior, mens Heinz Lorenzen kiksede to gange og blev nummer tre.

I A2-eks. finder man et nyt »gammelt« navn, nemlig Frank Dahlin. Frank fløj tidligere line-styring, men nu ser det ud til, at hans søn Finn har fået ham på andre tanker. Og det gik godt. Frank fløj 731 sek. og blev nummer tre med en meget velflyvende Skymaster.

Desværre manglede en del af de normalt trofaste deltagere — hele Skive-klubben og en del andre. Var lørdagens stormvejr for skræmmende, eller var det den lange tur til Odense?

*Per Grunnet*

**Chuck:** 1. Tommy Jensen 155 sek., 2. Susanne Jørgensen 142. **P-30:** 1. Erik Knudsen 197 sek., 2. Frank Dahlin 146 sek. **A1-heg.:** 1. Finn Dahlin 320 sek., 2. Maj Britt Jørgensen 308 sek., 3. Peter Wesphall 290 sek., 4. Peter Møller 285 sek., 5. Erling Lund Jørgensen 233 sek. **A1-eks.:** 1. Jørgen Korsgaard 600 sek., 2. Erik Knudsen 583 sek., 3. Heinz Lorenzen 572 sek., 4. Bjarne Jørgensen 541 sek., 5. Hans Lunde Jensen 399 sek. **A2-eks.:** 1. Per Grunnet 900 sek., 2. Hugo Ernst 781 sek., 3. Frank Dahlin 731 sek., 4. Claus Bo Jørgensen 711 sek., 5. Jan Bebe 676 sek., 6. Steen Gregersen 596 sek., 7. Tommy Jensen 229 sek. **C2:** 1. Jens Kristensen 900 sek., 2. Bjarne Jørgensen 796 sek.

## Slutstilling i distrikt Vest's samlede konkurrence

I distrikt Vest tælles de tre bedste resultater opnået i årets 4 vår- og høstkonkurrencer sammen, og de modflyvere, der har fået flest sekunder, udnævnes til distriktmestre og får tildelt vandrepokaler.

I 1980 blev der kun afholdt 2 af de 4 konkurrencer, så resultaterne er lidt magre, men her er de bedst placerede i de forskellige klasser:

**Chuck:** 1. Tommy Jensen 304 sek. (2), 2. Susanne Jørgensen 142 sek. (1). **A1-heg.:** 1. Maj Britt Jørgensen 616 sek. (2), 2. Erling Lund Jørgensen 428 sek. (2), 3. Finn Dahlin 320 sek. (1). **A1-eks.:** 1. Jørgen Korsgaard 1059 sek. (2), 2. Erik Knudsen 948 sek. (2), 3. Heinz Lorenzen 819 sek. (2). **A2-heg.:** 1. Martin Leiten 191 sek. (1). **A2-eks.:** 1. Hugo Ernst 1318 sek. (2), 2. Jan Bebe 1148 sek. (2), 3. Per Grunnet 900 sek. (1). **C2:** 1. Jens Kristensen 1580 sek. (2), 2. Bjarne Jørgensen 1433 sek. (2).

## Linestyingsresultater

### 1. høstkonkurrence øst for Storebælt d. 24/8-80

Konkurrencen, som var en slags DM-forpremiere, blev fløjet i meget hårdt og turbulent vejr med meget lille deltagelse.

Alle holdene fløj med reservemodeller for at spare til DM — det ses tydeligt på resultaterne.

#### Good-Year:

1. Per Nielsen/Benny Nielsen, Comet 4:42,8
2. Luis Petersen/Jerry Petersen, Comet 39 omg.

#### Team-race:

1. Hans Geschwendtner/John Mau, Comet/635: 4:16,8 3:45,4 7:48,8
2. Luis Petersen/Jens Geschwendtner, Comet: 4:14,4 4:19,0 129 omg.
3. Flemming Jensen/Kjeld Frimand, Windy: 55 omg. 5:31,0 103 omg.

#### Combat:

1. Benny Furbo
2. Dan Hune
3. Olav Hune

#### Klubpointturnering:

1. Comet ..... 6,5 points
2. Kjoen ..... 6 points
3. Windy ..... 1 points

## Danmarksmesterskaber 1980, d. 30.-31. august

**STUNT:** På grund af det vanskelige vejr valgte nogle af deltagerne at være oversiddere i første flyvning, idet de optimistisk ventede på godt vejr til søndagens flyvninger.

De, der valgte at kæmpe, havde de største vanskeligheder med overhovedet at fuldføre kunstflyvningsprogrammet, men det viste sig dog som sædvanligt, at de mest rutinerede kom i spidsen.

I begynderklassen valgte kun 3 af de 6 deltagere at flyve 1. runde. Dan Hune satsede hårdt — formodentlig for at blive ekspert, og han førte også efter runden efterfulgt af debutanten Mogens L. Olsen og Jan Ovesen.

Søndagens vejr var ikke meget bedre end om lørdagen, og nu måtte alle ud af busken og flyve, hvis de ville være med i konkurrencen. Dette ændrede dog ikke topplaceringen.

I tredje flyvning, der foregik søndag eftermiddag, havde Stig Henriksen en så god flyvning, at han sprang frem til en 4. plads fløjet med en særdeles smuk model.

Der har været en tendens de sidste år til, at der bliver flere og flere, der flyver kunstflyvning, og dette års DM bekræfter denne udvikling. Der er en begynderklasse med »krummer i« og endnu flere er på vej, så vi går en spændende ny sæson i møde.

Resultaterne herunder viser, at det var meget vanskelige vilkår at flyve under, men vi undgik heldigvis materielle skader. *Hans Rabenhøj*

#### Stunt begynder:

1. Dan Hune, Kjoen ..... 1931 pt.
2. Mogens L. Olsen, Rødekro ..... 1627 pt.
3. Olav Hune, Kjoen ..... 1394 pt.
4. Jan Ovesen, Aviator ..... 1135 pt.
5. Villy Lauridsen, Rydhav ..... 401 pt.

#### Stunt ekspert:

1. Leif Eskildsen, 635 ..... 4143 pt.
2. Jørn Kroer, Rydhav ..... 3759 pt.
3. Leif O. Mortensen, Aviator ..... 3677 pt.
4. Stig Henriksen, Windy ..... 3573 pt.
5. Hans Rabenhøj, Rydhav ..... 3455 pt.
6. Henning Forbech, Rydhav ..... 3434 pt.
7. Johannes Thorhauge, Aviator ..... 3313 pt.
8. Jørn Ottosen, Orkan ..... 3078 pt.
9. Carsten Thorhauge, Aviator ..... 2814 pt.
10. Robert Pedersen, Windy ..... 1679 pt.

**SPEED:** Der var i år kun tilmeldt 5 mand og heraf kom 4 til start. Det blev et rent jysk opgør som alle de forrige år, og igen lykkedes det Ole Poulsen at komme til tops, idet han den meget våde lørdag alligevel var i stand til at flyve 244,06 km/t.

Leif Eskildsen fulgte Ole tæt til dørs i sin tredje flyvning, hvor han fik 242,26, og tredjepladsen blev dermed overladt til sidste års mester Niels Lyhne, der var noget under sædvanlig standard.

Alle medaljørerne fik noteret tider i alle tre flyvninger, og i betragtning af det meget lidt inspirerende vejr må det siges at være en god præstation.

Henrik Strøbæk var så modig at stille op med en effekt-potteløs model i det hårde selskab, og det gav ham en klokken 4. plads.

Udstyrmæssigt var der ikke noget nyt at se på banen. *Hans Geschwendtner*

1. Ole Poulsen, Århus ..... 244,06 km/t
2. Leif Eskildsen, 635 ..... 242,26 km/t
3. Niels Lyhne-Hansen, 635 ..... 236,09 km/t
4. Henrik Strøbæk, Comet ..... 0 km/t

**GOOD-YEAR:** Konkurrencen var i år ikke så godt besøgt som tidligere år, men det er helt klart, at standarden er steget ganske betydeligt, idet ikke mindre end 6 ud af 7 hold var under 5 min.

Lørdag blev første runde fløjet, og da 6 af holdene allerede her kom under 5 min., var semifinalerne allerede givet.

Bedst i denne runde var Leif O. Mortensen/Ole Bisgård med 4:30,5, men meget tæt på lå de øvrige.

Anden runde, der også blev fløjet i det meget hårde og våde lørdagsvejr, bød på flere udeblivelser, så omgangen blev noget mager, og kun Johs. Thorhauge og John Amnitzbøll var i stand til at gennemføre i en hurtig tid. I denne runde lykkedes det Michael Duivls/Per Nielsen at få en tid, således at alle holdene gennemførte, hvilket er en fin præstation i det hårde vejr.

I semifinalerne, der blev fløjet søndag, viste Kurt Pedersen og Niels Lyhne, at man skulle regne med dem, idet de fik konkurrencens hidtil bedste tid med 4:26,8, men i anden runde fik Carsten Thorhauge/Jesper Buth Rasmussen 4:25 og blev dermed 1. vælgere i finalen.

I semifinalerne gentog alle holdene bedriften at komme under 5 min., og faktisk gjorde de det så godt, at alle holdene forbedrede deres tider fra de indledende runder. Som tredje hold kom Leif O. Mortensen/Ole Bisgård med en margin på 2,6 sek.

Alle deltagerne kørte med Rossi 15, bortset fra Luis Petersen/Henrik Strøbæk, der brugte en BG front motor.

Finalen blev meget spændende, idet Niels/Kurt og Carsten/Jesper fulgtes meget tæt lige til målstregen, men Niels/Kurt vandt med 4 sek. på grund af en smule bedre mellemlandinger.

Leif/Ole fik fingerventilproblemer, og da det var ordnet, satte Ole Bisgård sig elegant på modellen, da han gled på den vand- og brændstof-fugtige bane, hvilket betød, at de måtte udgå.

*Hans Geschwendtner*

1. Niels Lyhne-Hansen/Kurt Pedersen: 4:31,5 6:12,5 4:26,8 8:24,5 8:34,7
2. Carsten Thorhauge/Jesper Buth Rasmussen: 4:32,4 — 4:43,4 4:25,0 8:38,1
3. Leif O. Mortensen/Ole Bisgård, Aviator: 4:30,5 — disk. 4:29,9 disk.
4. Johs. Thorhauge/John Amnitzbøll, Aviator: 4:37,2 4:40,6 4:31,5 4:40,0
5. Henrik Strøbæk/Luis Petersen, Comet: 4:56,4 5:51,0 5:51,7 4:44,0
6. Henrik Nielsen/Carsten Krongaard, Hadersl.: 4:57,6 5:16,2 4:59,0 4:56,8
7. Michael Duivls/Per Nielsen, Comet: disk. 6:17,3

**TEAM-RACE:** Ikke mindre end 12 hold var til start, og på trods af det hårde vejr lykkedes det alle holdene at gennemføre lørdagens flyvning. Det fortæller lidt om bredden.

De fleste hold havde valgt at flyve med reservestyr i 1. runde, og det smittede da også på tiderne, idet der ikke blev noteret nogen tid under 4 min. Bedst i runden var Hans G./John Mau med 4:01,3 efterfulgt af Kåre Nielsen/Per Sauerberg med 4:11,6.

Det mest interessante i denne runde var, om det lykkedes holdene at få semifinale-sikre tider,



således at man kunne undlade at stille op i anden runde. Selv om 8 af holdene kom under 5 min., stillede alligevel 10 af holdene op i den anden runde, der kom til at byde på ganske store overraskelser.

I denne runde fløj næsten alle med reservemodeller igen, og til meget stor overraskelse blev forrige års finalister Mogens Thomsen/Jørn Vejen slået ud af semifinalen, idet de fleste af holdene forbedrede deres tider. Den største overraskelse var alligevel, at Ole Poulsen/Ib Rasmussen, der regnede med, at deres 4:44,4 fra første runde var god nok, og derfor ikke stillede op i anden, blev slået ud af semifinalen, og endte helt nede på 10. pladsen.

Hurtigst i anden runde var Peter Sejersen/Jørgen Bobjerg med 4:07,3 foran Hans/John. Dærligste tid til semifinalen var 4:32,8, som efter omstændighederne var en udmærket tid.

I semifinalerne om søndagen skete der så noget med tiderne, idet ikke mindre end 7 hold kom under 4 min.

I første runde lagde Jørgen Kjærgård/Palle Edslev ud med meget flotte 3:44,3. Det lignede en finaletid. Jens Luis fik 3:52,7 og Hans/John dagens bedste med 3:43,0.

I anden rundes første heat skete der det dramatiske, at Hans og Luis stødte sammen i pilot-cirklen, hvilket gav til resultat efter løbet, at Hans/John blev diskvalificeret helt i strid med reglerne, men da de ikke gjorde sig den ulejlighed at protestere, fik Jens/Luis en klar uretmæssig omflyvning, som senere skulle vise sig at være en afgørende faktor. I det samme heat fik Per Sauerberg/Kåre Nielsen 3:51,9 og lå dermed til finalen, men allerede i næste heat, der blev meget spændende, slog Flemming Jensen/Kjeld Frimand til med en meget fin 3:51,5 foran Niels Lyhne/Kurt Pedersen, der satte en flot personlig rekord med 3:54,7.

Sidste omflyvning mellem Jens G./Luis Petersen og Jørgen Bobjerg/Peter Sejersen ville så være afgørende, og efter et meget spændende og velflyjet løb vandt Jens/Luis med 3:45,0 foran Bobjerg/Sejersen med 3:48,1, så mere spændende kunne det ikke være. Til finalen gik således Hans/John, Jørgen/Palle og Jens/Luis i denne rækkefølge.

I finalen, der blev meget velflyjet, kørte Hans/John sikkert og støt fra de andre og sejrede i ny Danmarksrekord på 7:31,0 13 omgang foran Jens/Luis, der fik 7:57,7 og Jørgen Kjærgård/Palle Edslev igen 6 omgange efter med tiden 8:10,0.

Per Hasling var konkurrenceleder, så alene det er bevis for, at hele konkurrencen blev kørt i stram international stil. Når man betragter holdenes indsats, må man klart se, at der i Danmark er meget stor bredde i team-race i disse år, når ikke mindre end 7 af holdene var under 3:55.

Det er også bemærkelsesværdigt at se, at styrkeforholdet mellem København og Jylland er ved at udlignes, selv om det igen (for 12. gang i træk) blev Københavnersejr. Det skal her nævnes, at John Mau bor i København, men er medlem af 635 Fredericia. *Hans Geschwendtner*

1. John Mau/Hans Geschwendtner, Comet/635: 4:01,3 4:11,3 3:43,0 disk. 7:31,0
2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet: 4:27,9 4:37,2 3:52,7 3:45,0 7:57,7
3. Jørgen Kærgaard/Palle Edslev: 4:43,4 97 omg. 3:44,3 4:09,7 8:10,0
4. Kåre Nielsen/Per Sauerberg, Haderslev: 4:06,5 — disk. 3:51,9
5. Peter Sejersen/Jørgen Bobjerg, ALK/Windy: 4:14,8 4:07,3 disk. 3:48,1
6. Flemming Jensen/Kjeld Frimand, Windy: 4:11,6 disk. 4:10,0 3:51,5

7. Niels Lyhne-Hansen/Kurt Pedersen: 4:58,1 4:26,6 4:04,7 3:54,7
8. Carsten Thorhauge/Jesper Buth Rasmussen: 5:31,8 4:27,6 4:34,6 5:00,4
9. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev: 6:24,6 4:32,8 4:19,3 4:55,3
10. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK: 4:44,4 —
11. Mogens Thomsen/Jørn Vejen, 635: 7:22,9 6:16,1
12. Jerry Petersen/Lars Hansen, Comet: 7:54,0 —

**COMBAT:** Konkurrencen skulle have startet om lørdagen, men blev udsat til søndag, hvor der mødte 10 mand op til start kl. 7.00 (kun 1 udeblev). Der var et par nye talenter Willy Lauritsen og Jens Kristensen, som vi forhåbentlig kommer til at se mere til.

Efter opsamlingen var Jens Kristensen og lidt overraskende Uffe Edslev ude af konkurrencen. Uffe havde motorproblemer i morgenluften.

I anden runde måtte Jan S. Jensen se sig diskvalificeret, da han tabte håndtaget under et sammenstød, og lad dette være en advarsel til alle: Man bliver diskvalificeret, hvis man ikke har håndtaget i hånden, når modellen er i luften — og det også selv om det bliver revet ud af hånden i et sammenstød. Hvis man vil undgå dette, kan man bruge en sikkerhedsrem (som i speed), hvilket også flere gør.

Olav Hune, som havde været oversidder i opsamlingen, tabte sin kamp mod Bjarne Knudsen, som vandt med 1 klip og en masse jordtid. I anden runde måtte Henning Forbech og Willy Lauritsen, begge fra Rydhave, se sig slået af henholdsvis Asger Bruun-Andersen og Dan Hune. Tilbage til semifinalen var så Asger, Dan, Bjarne Knudsen og Bjarne Schou.

Den første semifinalekamp var mellem Bjarne Schou og Dan. Det var en god kamp, hvor Bjarne hele tiden havde initiativet, og han vandt da også med 3 klip mod 1.

Anden semifinale mellem Asger og Bjarne Knudsen fik førstnævnte som vinder med 3 klip mod en diskvalifikation (vistnok for at tabe håndtaget).

Kampen om tredjepladsen mellem Dan og Bjarne Knudsen faldt ud til Dans fordel, og han vandt med 1 klip mod 0.

Finalen blev meget jævnbyrdig, og der blev kæmpet bravt om guldet fra begge sider, men efter et par nedstyrtninger til begge sider, kunne det konstateres, at Asger Bruun-Andersen havde vundet med 3 klip mod 2, idet jordtiden var meget jævnbyrdig. *Hans Geschwendtner*

1. Asger Bruun-Andersen, Sydfyn
2. Bjarne Schou, ALK
3. Dan Hune, Kjøven
4. Bjarne Knudsen, Haderslev
5. Willy Lauritsen, Rydhave
6. Olav Hune, Kjøven
7. Henning Forbech, Rydhave
8. Jan S. Jensen, Aviator
9. Jens Kristensen, Aviator
10. Uffe Edslev, ALK.

#### Klubpointturnering:

- |                    |          |
|--------------------|----------|
| 1. Aviator .....   | 19 pt.   |
| 2. Klub 635 .....  | 16,5 pt. |
| 3. Kjøven .....    | 12 pt.   |
| 4. Århus .....     | 11 pt.   |
| 5. Comet .....     | 10,5 pt. |
| 6. Haderslev ..... | 9 pt.    |
| 7. Rydhave .....   | 7 pt.    |
| 8. Sydfyn .....    | 5 pt.    |
| 9. Windy .....     | 4,5 pt.  |
| 10. Rødekro .....  | 4 pt.    |
| 11. Orkan .....    | 1 pt.    |



Niels Lyhne med speedmodel i Bochum — i baggrunden ses de træer, han fløj den op i.

## Bochum 1980, d. 20.-21. september

Vi var 5 danske team-race hold, 3 mand i speed samt 1 stuntflyver, der deltog i dette års Bochumstævne, der blev afholdt i et efter årstiden ualmindeligt fint vejr. Konkurrencen manglede desværre deltagelse af mange af topholdene, i specielt speed og team-race var det et svagt besøgt stævne.

**SPEED:** Af de tre danske deltagere, Leif Eskildsen, Ole Poulsen og Niels Lyhne, levede kun sidstnævnte op til forventningerne med en 6. plads med 246,24 km/t. Niels havde i sidste flyvning et forsøg i ligeudflyvning, da modellen forlod håndtaget. Han havde glemt at meddele til tidtagerne, at han agtede at forbedre verdensrekorden for fritflyvende i lige linie, for han fik ingen tid. Der blev på det danske hold yret tanker om, at han burde melde sig ind i Fritflyvnings-Unionen og begynde at flyve gas. Ole blev nr. 11 med 240,8 km/t og Leif nr. 14 med 235,4 km/t.

**STUNT:** Her var den eneste danske deltager Leif Eskildsen, der var konkurrencens klart bedste pilot, men han blev dog henvist til 2. pladsen, da hans motor stoppede i firkløveret i sidste flyvning, hvilket betød, at han blev slået med 50 points af Stanislav Cach fra Tjekkoslovakiet.

**TEAM-RACE:** Team-race klassen manglede desværre en del af topholdene. Således var der slet ingen deltagere fra ellers så stærke nationer som Østrig, England og Italien. Heller ikke de hollandske Metkemeijer-brødre eller vore egne verdensmestre Hans/John stillede op.

I første runde faldt konkurrencens bedste tid, idet Visser/Buys i et hårdt 3 mands heat fik 3:34,9 mod Jens/Luis, der fik 3:45,7 med en BG-AAC, der gik 19,6 sek./10 omg. i trafik, men motoren var meget svær at starte, så Jens måtte i hvert stop trække en 10-15 gange i propellen. Jens/Luis havde iøvrigt under trimflyv-



ningerne haft store problemer, idet de brækkede kroppen på den ene model og rev befæstelserne til pannen ud af den anden. Men en blanding af 5 min. epoxy og vidundermidlet cyano-lim gjorde modellen klar i sidste øjeblik.

Niels Lyhne-Hansen/Kurt Pedersen opnåede i deres første internationale konkurrence en fin start, idet de lagde ud med 3:57,6. Af de danske hold opnåede derudover kun det til lejligheden dannede hold Flemming Jensen/Ib Rasmussen en tid, idet de med 3 stop fik 4:11,2.

I 2. runde fik Peter Sejersen/Jørgen Bobjerg styr på grejet og kom hjem i tiden 3:58,5, og Per Sauerberg/Kåre Nielsen fik debutantnerverne under kontrol, og fik noteret 4:01,2, hvilket viste sig at række til 9. pladsen og dermed semifinalen, og da Flemming/Ib fik 3:48,1, var alle danske hold kommet i semifinalen.

Semifinalen udviklede sig til en hollandsk-dansk landskamp, som desværre blev vundet af hollænderne.

I første semifinalrunde var der kun 2 tider under 4 min., nemlig Peter/Jørgen med 3:58,4 og Niels/Kurt, der fik flotte 3:46,4 i et virkeligt flot løb, der for det første gav personlig rekord (2. forbedring på dagen) og senere skulle vise sig

også at give en finaleplads. Flemming/Ib fik med ekstra stop 4:03,5 og Per/Kåre 4:15,9.

I 2. semifinalrunde fik Wakkermann/V. d. Weer fra Holland 3:48,2 og Jens/Luis fik med en motor, der var temmelig defekt 3:52,4, hvilket længe så ud til at være en finaleplads, indtil Visser/Buys fik 3:42,2 i sidste heat. Jens/Luis motor viste sig efter konkurrencen at mangle hele den ene side af stempelskørtet, men det måtte have været blæst af på en tidligere flyvning, for den kunne køre endnu, og stumpen sad ikke i motoren, men den var slidt lidt skæv.

Til finalen gik så to hollandske hold og et dansk. Niels/Kurt valgte at køre 40 omg. pr. tank, men det viste sig at være forkert, så finalen udviklede sig til et rent hollandsk opgør, som blev vundet af Visser/Buys med 7:28 foran Wakkermann/V. d. Weerd med 7:47 og Niels/Kurt, der glødede i mål med 9:34,2.

*Ib Rasmussen*

#### Stunt:

1. Stanislaw Cech (CZ) ..... 5597 pt.
2. Leif Eskildsen (DK) ..... 5536 pt.
3. Fernandez (F) ..... 5474 pt.

*Ialt 17 deltagere.*

*Niels Lyhne-Hansen og Kurt Pedersen gør klar til finalen i Bochum.*



#### Speed:

1. Louis Bilat (CH) ..... 261,44 km/t
2. Raymond Brechet (CH) ..... 260,80 km/t
3. Ron Brands (NL) ..... 252,83 km/t
6. Niels Lyhne-Hansen (DK) ..... 246,24 km/t
11. Ole Poulsen (DK) ..... 240,60 km/t
14. Leif Eskildsen (DK) ..... 235,40 km/t

#### Team-race:

1. Visser/Buys (NL):  
3:34,8 3:47,4 95 omg. 3:42,2 7:26,9
2. Wakkermann/v. d. Weerd (NL):  
3:41,7 4:08,6 4:12,5 3:48,2 7:47,1
3. Hansen/Pedersen (DK):  
3:57,6 4:01,1 3:46,4 4:38,5 9:34,2
4. Geschwendtner/Petersen (DK):  
3:45,7 3:59,6 4:06,4 3:52,4
5. Jensen/Rasmussen (DK):  
4:11,2 3:48,1 4:03,5 4:14,3
8. Bobjerg/Sejersen (DK):  
disk. 3:58,5 3:56,4 4:31,7
9. Nielsen/Sauerberg (DK):  
82 omg. 4:01,2 4:15,9 disk.

*Der deltog ialt 17 hold.*

## 1. høstkonkurrence vest for Storebælt, d. 28. september

Konkurrencen blev afholdt i fint vejr og med stor deltagelse fra lokale flyvere. Det var nærmest én stor konkurrence mellem Rydhave og Aviator, med sidstnævnte som vindere efter klubpointtabellen.

#### Combat:

1. Bjarne Schou, ALK
2. Henning Forbech, Rydhave
3. Jan Steen Jensen, Aviator
4. Uffe Edslev, ALK
5. Jens Christensen, Aviator

#### Good-Year:

1. Jesper Thorhauge/Carsten Thorhauge:  
4:19 4:17 8:35,7
2. Johs. Thorhauge/John Amnitzbøll, Aviator:  
4:40,5 4:44 9:00,3
3. Ole Bisgård/Leif O. Mortensen, Aviator:  
disk.

#### Team-race:

1. Jørgen Kærgård/Palle Edslev, Rydhave/ALK  
3:59 4:01 7:29,5
2. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge:  
4:53,5 4:19,5 8:51,5

#### Speed:

1. Ole Poulsen, ALK ..... 238,25 km/t

#### Stunt beg.:

1. Anders Ørth, Rydhave ..... 827 pt.
2. Jan Ovesen, Aviator ..... 731 pt.
3. Carsten Berger, Aviator ..... 495 pt.
4. Peter Kock, Aviator ..... 338 pt.
5. Henning Nielsen, Aviator ..... 115 pt.

#### Stunt eks.:

1. Jørgen Kroer, Rydhave ..... 1785 pt.
2. Hans Rabenhøj, Rydhave ..... 1764 pt.
3. John Amnitzbøll, Aviator ..... 1697 pt.
4. Leif O. Mortensen, Aviator ..... 1690 pt.
5. Carsten Thorhauge, Aviator ..... 1686 pt.
6. Henning Forbech, Rydhave ..... 1674 pt.
7. Johannes Thorhauge, Aviator ..... 1648 pt.

#### Klubpointturnering:

1. Aviator ..... 28 pt.
2. Rydhave ..... 20 pt.
3. ALK ..... 9 pt.



## Radiostyringsresultater

### SM i højstart 1980, d. 14/6, Stensletten

RFK stod som arrangør af dette års Sjællandsmesterskab på Stensletten i Herstedøster. Der var tilmeldt 28 modellflyvere. 23 tilmeldte var mødt op og gennemførte de tre runder, der kunne nås inden kl. 18.00.

Der var briefing kl. 9.00, og derefter tog det desværre lidt vel lang tid at komme igang. Det kan måske skyldes, at det er første gang, RFK er arrangør af et højstartsstævne, samt at alt grejet var stillet til rådighed af SMSK og som sådan noget helt nyt for arrangørerne. En meget stor ros skal RFK have, de medhjælpere og dommere, som Ole Wendelbo havde fremskaffet, var af en meget høj karat, specielt skal nævnes drengene, der hentede faldskærme, de »maste« simpelthen hele dagen.

Men til selve konkurrencen. Vejret var så som så, men det holdt da tørt hele dagen på trods af, at det med mellemrum var noget overskyet. Vinden var ret stabil fra sydøst med en styrke fra om morgenen på ca. 2 m/sek. og op til ca. 9 m/sek. og med meget lidt termik. Hvis jeg husker rigtigt, var der fire flyvninger ud af 69, der var heldige med at finde termik, så det blev jo ikke de store max.-tider i de resterende 65 »termik« flyvninger. Uheld var der kun et enkelt af, det blev Torben fra SMSK, der var uheldig at brække en vinge i starten på el-spillet.

Det skinner vældigt igennem på disse forårsflyvninger, at der mangler træning. Der blev ikke fløjet de pæne flyvninger og lavet de gode landinger, som vi ellers er vant til på de senere flyvedage sidst på året. OK, der var undtagelser, en af dem var Peter Beck med hans Sagitta. For det første fik han en af de få termikbobler, men i hastighedsflyvningen på de 4 ben har jeg sjældent set bedre og renere flyvning, han fløj modellen helt rent både i svingene og på benene. Tiden for de 4 ben var nede på 31 sekunder, og en god landing var der oveni. Denne flyvning fremkaldte da også megen anerkendelse hos de øvrige deltagere, og den var med til at sikre Peter førstepladsen og dermed Sjællands mesterskab 1980. Så nu kan han fremvise både SM i højstart 1980 og SM i skrænt 1980.

*Knud Hammeken går bagover med sin Unica ved SMSK Cup.*



*Gunnar Bryde, Peter Frank og Niels Hassing ved præmieoverrækkelsen efter Danmarksmesterskaberne i skrænt 1980.*

På de følgende pladser kom Kurt Larsen fra SMSK og Henrik Hvidtfeldt fra NFK.

*J. Braaby*

### DM i skrænt 1980, Stensletten d. 30-31/8

Lørdag d. 30. august mødtes 22 modellflyvere og officials på Stensletten i øsende regnvej.

Da vi havde ventet ca. 1 time og det stadig regnede, samt at den seneste vejrmelding meldte om opklaring sidst på eftermiddagen, blev vi enige om at udsætte flyvningen til næste dag, søndag.

Søndag d. 31/8 mødte alle op igen kl. 9.00, og da alt var klart, gik vi i gang med konkurrencen kl. 10.00. Vejrudsigten var ikke alt for lovende; stiv kuling fra nordøst og regn. Men det holdt tørvejr indtil ca. middag, og flyvningerne gik rask. Resten af dagen havde vi let støvregn.

Første runde bar tydeligt præg af, at de fleste var helt ude af træning, og dette medførte en del omstarter.

Peter Beck, som ellers havde vist fin flyvning

hele foråret, knuste sin model i første start pga. lidt vrøvl med radioen.

Der var fra start lagt op til 4 runder, men dels pga. vejret og dels pga. forskellige problemer med de to spil blev det kun til 3 runder.

Det sværeste og mest krævende job havde spejldommerne nok, fordi der hele tiden faldt fin regn på spejlene, så det var meget vanskeligt at se, når modellerne passerede mållinien, og dette gav også en del omstarter, som jo krævede tid.

Selv om det var fugtigt vejr, var der alligevel en del termik, som gav nogle max.-tider (6 min.).

Da vi gik ud i sidste flyvning (varighed), var alle ved at være gennemblødt, men alligevel ved godt mod, og på trods af en lille byge, som gav lidt mere vand end hidtil, blev runden fløjet færdig uden de store protester.

Bedst som konkurrencen var færdig og vi skulle til præmieoverrækkelse, klarede vejret op, og det blev tørvejr, hvilket også hjalp lidt på humøret.

Sidste års Danmarksmester Peter Frank, som iøvrigt lige var vendt hjem fra Nordisk Mesterskab, blev også vinder af dette års DM og kunne igen bære pokalen hjem. Nr. 2 blev Gunnar Bryde og nr. 3 Niels Hassing.

På trods af vind og vejr blev det en god konkurrence!

*Kurt Larsen*

1. Peter Frank, AMC 4452 pt., 2. Gunnar Bryde, SMSK 4343 pt., 3. Niels Hassing, NFK 4349 pt., 4. Knud Hammeken, SMSK 4224 pt., 5. Kurt Larsen, SMSK 4120 pt., 6. Jørgen Bjørn, SMSK 3910 pt., 7. Leif Petersen, NFK 3849 pt., 8. Erik Frank, AMC 3744 pt., 9. Kjeld Sørensen 3675 pt., 10. Erik Jeppesen 3604 pt., 11. Kaj N. Nielsen 3581 pt., 12. Ludolf Petersen, SMSK 3553 pt., 13. Jens Hammeken, SMSK 3354 pt., 14. Jens Buthler-Jensen, AMC 3074 pt., 15. Claus Tønnesen, NFK 3046 pt., 16. Jan Hackhe, SMSK 2800 pt., 17. Henrik Hvidtfeldt, NFK 2497 pt., 18. Walther Nyborg, AMC 2390 pt., 19. Peter Bech, SMSK 2283 pt., 20. Robert Vang, NFK 1505 pt., 21. Jørgen Braaby, SMSK 1311 pt.

### SMSK Cup d. 14/9-80

1. Peter Frank 6690 pt., 2. Kurt Larsen 6439 pt., 3. Gunnar Bryde 5831 pt., 4. Eric Frank 5778 pt., 5. Niels Hassing 5710 pt., 6. Knud Hammeken 5338 pt., 7. Jørgen Bjørn 5293 pt., 8. Leif Petersen 5243 pt., 9. Ole Lindhardt 4489 pt., 10. Claus Tønnesen 4474 pt., 11. Ludolf Petersen 4170 pt., 12. Peter Bech 4001 pt., 13. Bjørn Krogh 3955 pt., 14. Jørgen Garnev 3865 pt., 15. Henrik Hvidtfeldt 3760 pt., 16. Jens Hammeken 3021 pt., 17. Jan Hackhe 2846 pt., 18. Kjeld Bæk Olsen 2519 pt., 19. Jørgen Braaby 1795 pt., 20. Kurt Ibsen 722 pt.



STORT LAGER af **BØGER** og **BLADE** om Modelfly og Modelflyvning, Fly, Skibe, Biler og AFV.  
Kataloger og lister udleveres.

**HASE** tlf. (01) 11 59 99  
Løvstræde 8 — 1152 Kbh. K.

## ABDUL

### Byggesæt til A1-svævemodel

Begyndermodel velegnet til ungdomsskoler. Kort byggetid og fremragende flyveegenskaber. Byggesættet indeholder alle nødvendige dele: f.eks. udstansede profiler, lister (formet forkant), farvet papir, højstartskrog, bly og alle dele til kurveklap og termikbremse.

Hvis du er interesseret i ABDUL, så ring eller skriv og få nærmere oplysninger hos:

**ERIK KNUDSEN**  
Amagervej 66, 6900 Skjern  
Tlf. (07) 35 17 67

Lister til modelbygning i ahorn og fyrretræ — dimensioner fra 0,8 x 1 mm til 20 x 20 mm.

Listerne er skåret præcist og træet er af udsøgt kvalitet.

Du kan selv finde dit balsatræ i vort lager — også her er kvaliteten i top.

Nu har vi kulørt japanpapir i både den tykke og den tynde kvalitet.

— Og du finder masser andre gode sager i forretningen! — Kig ind!

## Model & Hobby

Frederiksborggade 23,  
1360 København K.  
Tlf. 01-14 30 10.  
Giro: 3 07 35 21.

Åbningstider:  
ma., ti., to., fr. kl. 13-17.  
Lø. kl. 10-12.  
Onsdag er der lukket!

## Kalender:

### Fritflyvning:

- |       |   |
|-------|---|
| 16/11 | Landsmøde, Korsør                                       |
| 23/11 | Høstkonkurrence 3, distrikt Øst, Trollesminde, Hillerød |
| 7/12  | Distriktskonkurrencer, begge distrikter                 |
| 21/12 | Julekonkurrence, Trollesminde, Hillerød                 |
| 4/1   | Distriktskonkurrencer, begge distrikter                 |
| 1/2   | Distriktskonkurrencer, begge distrikter                 |

Yderligere oplysninger om konkurrencerne kan ses under »Nyt fra Fritflyvnings-Unionen«.

## Nyt fra Fritflyvnings-Unionen

### Landsmøde 1980

På grund af den forestående sammenslutning med RC-information er dette nummer af Modelflyvenyt blevet forsinket, så det ikke med sikkerhed vil være ude hos læserne inden Fritflyvnings-Unionens landsmøde søndag d. 16. november kl. 11 på Korsør Bibliotek.

Vi har derfor i stedet for at offentliggøre bestyrelsens oplæg til landsmødet her i bladet valgt at sende det ud til en række modelflyvere over hele landet i håb om, at det derved kan nå ud til de medlemmer, der har tænkt sig at komme til mødet.

Vi beklager naturligvis, at vores oprindelige løfte ikke er blevet holdt, men håber samtidig, at medlemmerne forstår og tilgiver. *Bestyrelsen*

### Kontingent 1981

I løbet af december måned vil alle medlemmer af Fritflyvnings-Unionen få tilsendt en brev og et girokort, hvori de kan læse om kontingentets størrelse for 1981.

Indbetal dit kontingent så hurtigt som muligt og senest mandag d. 5. januar, hvis du vil være sikker på at modtage Modelflyvenyt nr. 1/81 til tiden.

Hvis du ikke har modtaget brev og girokort inden midten af december, så kontakt sekretariatet og rekvirer materialet:

Fritflyvnings-Unionen  
Ålborggade 17, 5.th.  
2100 Kbh. Ø  
Tlf. 01-26 08 36.

### Konkurrenceindbydelser

#### Distriktskonkurrencer

Der flyves distriktskonkurrencer i begge distrikter første søndag i hver måned fra og med november måned og til og med april måned til næste år.

I distrikt Øst er det centraliserede konkurrencer, der flyves på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød fra kl. 10.00 hver gang.

I tilfælde af dårligt vejr kan man ringe til distriktslederen — Peter Otte, tlf. 02-85 18 52 — kl. 8.00-8.30 om morgenen og høre, om der skal flyves.

I distrikt Vest er det en decentraliseret konkurrence, så man kan flyve på sin lokale flyveplads og blot indsende sit resultat til distriktslederen, Jens B. Kristensen, P. S. Krøyersvej 28 A, 8270 Højbjerg senest ugen efter konkurrencestarterne er fløjet.

I begge distrikter gælder det, at der kan flyves i alle klasser. Og efter sidste konkurrencedag bliver resultaterne fra de enkelte konkurrencedage lagt sammen og de to dårligste flyvedage trukket ud for hver deltager. Den sum, der således

## Fritflyvnings-Unionens nye T-shirt



Vi har fået fremstillet en ny unions-T-shirt. Den leveres i fire størrelser: Barn, lille, mellem og stor. Barnetrøjen passer til børn på 8-12 år, mens større børn bør anskaffe en voksentrøje.

Trøjen er af ren bomuld og er trykt i sort og rødt — meget flot.

#### Pris for alle størrelser:

1 stk. 36,- kr. Ved køb af flere trøjer i samme bestilling koster de følgende 33,- kr. pr. stk.

#### Bestil fra:

Fritflyvnings-Unionen  
Ålborggade 17, 5.th.  
2100 København Ø.  
Tlf. 01-26 08 36.



fremkommer bestemmer, hvem der vinder i hvert distrikt.

### Høstkønkurrence 3, distrikt Øst, d. 23/11

Kønkurrencen flyves på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød, og første periode starter kl. 10.00.

Der flyves alle klasser, og Peter Otte er kønkurrenceleder.

I tilfælde af dårligt vejr meddeles evt. aflysning af Peter Otte på tlf. 02-85 18 52 fra kl. 8.00-8.30 søndag morgen.

### Julekønkurrence, d. 21/12

Denne kønkurrence flyves på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød. Første periode starter kl. 10.00.

Der flyves alle klasser, og Peter Otte er kønkurrenceleder. Det er arrangørernes håb, at der kommer deltagere fra hele landet, og at det kan blive et afstressende pusterum midt i årets aller-mest fortravlede tid.

I tilfælde af dårligt vejr giver Peter Otte på tlf. 02-85 18 52 besked om evt. aflysning søndag morgen mellem 8.00 og 8.30.

## Find julegaven i Teknisk Afdeling!

Alt det, du ikke kan få i din lokale hobbyforretning, kan du muligvis få hos Teknisk Afdeling. Her er adressen:

Jørgen Korsgaard  
Ahornweg 5  
D-2391 Ellund  
Vesttyskland

— så kan du »tilfældigt« lægge bladet med denne side slået op på et sted, hvor dine kære vil se adressen. Straks vil tanken slå ned i dem: — Nej, han skal ikke have et slips/en fyldepen/et par handsker/etc. — hvad med en timer/et højstartsspil/2 kg. Pirelli/etc. ....

Sørg for, at bestillingen ryger afsted hurtigt, ellers når vi det ikke inden jul!

## Nyt fra Linestyings-Unionen

### Årsberetning 1980

De planlagte kurser fortsatte i år med et kursus i stunt, som blev afholdt i Rydhaveklubben. Lærerkrafterne var de bedste mulige, og der er ingen tvivl om, at deltagerne virkelig har fået noget med hjem. Rydhavet er også stedet, hvor unionens byggesæt er blevet udviklet og sat i produktion. Manden bag dette kæmpe arbejde er Hans Rabenhøj, som fortjener meget stor anerkendelse for sin indsats for at fremme linestyningen på begynderplanet, noget vi virkelig har brug for.

Den megen polemik om sidste års sommerlejr har måske været medvirkende til, at dette års lejr blev så god som tilfældet var. Fritflyvnings-Unionen var igen i år leder af lejren, og alt klappe særdeles fint. At der ikke var nogen særlig tilslutning til de forskellige kurser, er ikke ledelsens skyld. Der var en utrolig aktivitet, og det til trods for, at vejret ikke var det bedste.

Vor optagelse i DIF blev endnu engang afvist, denne gang på grund af en forældet proxyregel, som for længst kunne have været af vejen, hvis blot nogen havde været opmærksom på det. Ærgerligt, da det nu endelig er lykkedes at overbevise DIF om de idrætslige kvaliteter i modellflyv-

ning. Vi må jo så gå ud fra, at vi med afskaffelse af proxyflyvning har ryddet den sidste hindring af vejen for optagelse.

At kvaliteten er i top i dansk linestyning, vidner vore resultater i udlandet om. Internationalt har det været et virkeligt godt år for kønkurrenceflyvningen. Den danske sejr i team-race ved verdensmesterskaberne er en toppræstation, men også flere andre sejre i udlandet vil blive husket med glæde. Faktisk har Danmark formået at markere sig internationalt i alle klasser i år. Dette viste sig også ved DM, og der blev, på trods af et særdeles dårligt vejr, ydet gode præstationer. Tillykke til de nye mestre, og tak til Aviators modellflyvere for et udmærket arrangement.

DM var som så mange andre danske kønkurrencer præget af en vis dommermangel. Løsningen på det problem er svær at få øje på, men det er nok ikke i de aktive kønkurrenceflyveres rækker, man skal lede. Man kunne måske tænke sig, at der rundt om i landet sidder mange »pensionerede« modellflyvere, som selv om de ikke mere er aktive, stadig gerne vil ud at se, hvad der foregår, men bare mangler anledningen. Med en lille uddannelse, som man måske kunne arrangere i unionen, kunne disse mennesker komme ud blandt de aktive og samtidig hjælpe en masse mennesker til at mødes i sund og seriøs kønkurrence.

Det er stadig et problem for Modellflyvenyt at få stoffet ind rettidigt. Det gælder også kønkurrencereferater og indbydelser. Unionen har udarbejdet skemaer til brug for klubber, der arrangerer kønkurrencer, så vi kan med rimelighed forlange, at de bliver brugt og indsendt så hurtigt som muligt. Dette er vigtigt, da det ellers giver redaktøren helt urimelige arbejdsvilkår. Måske skulle man prøve at fordele opgaverne, så man enten havde nogle klasseredaktører, der indsamlede stof, eller måske landsdelsredaktører, som bladets redaktør så kunne trække på. Der er især udpræget mangel på stof om speed og stunt. Det kunne sikkert give et mere levende og varieret linestyngsstof i Modellflyvenyt og dermed gøre sit til at skabe større interesse omkring vores dejlige sport og hobby.

Asgar Bruun-Andersen

### Danmarksrekord

Hans Geschwendtner og John Mau har endnu engang forbedret en af deres egne danmarksrekorder i team-race. Den gamle rekord fra juni 1979 blev forbedret med næsten 11 sekunder, således at den nye 200 omganges rekord nu lyder på 7:31,0.

### Byggesæt til HR 46

Den første serie byggesæt til begynderkunsthflyvningsmodellen HR 46 er nu udsolgt, men nye sæt er allerede fremstillet og på lager.

Af hensyn til specielle ønsker fra ungdomsskoler o.lign. institutioner om levering af byggesæt uden solarfilm, færre tegninger mv., har vi besluttet, at det vil kunne lade sig gøre ved køb af mindst 5 stk. Indhent venligst tilbud i god tid.

Der har været lidt tvivl om prisen på byggesættet. Det koster kr. 130,- + porto (kr. 8,-).

### Nye klistermærker

Til internationale kønkurrencer kræves, at modellen er forsynet med en FAI-mærkat. Unionen har nu ladet fremstille dette mærkat i selvklæbende gennemsigtig plast. Det fås ved henvendelse til sekretariatet.

## Pilot hurtigbyggesæt »QB«



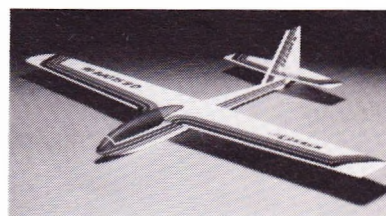
### Akromaster 20. NYHED

Spændvidde 136 cm. For motorer på 3,5-4 cm<sup>3</sup> ..... kr. 420,00



### Piper Cub J 3. NYHED

Spændvidde 140 cm. For motorer på 3,5-4 cm<sup>3</sup> ..... kr. 450,00



### QB 1600

Kunsthflyvningsdygtig skærthflyvningsmodel. Spændvidde 160 cm. Har styring på højderor, sideror og balanceklapper.

kr. 455,00



### QB 40 S.

Spændvidde 150 cm. For motorer på 6-8 cm<sup>3</sup>. Meget velegnet begynder-og overgangsmodel ..... kr. 480,00

*Pilotbyggesættene har alle dele udsavede eller udstansede i balsa eller krydsfiner. Modellerne er konstrueret, så byggetiden er reduceret mest muligt. Righoldigt tilbehørssæt. Pilot QB byggesæt = høj kvalitet til rimelig pris.*

### Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro  
Telefon 08-52 03 57

— førende i modellfly siden 1960 —



# Futaba<sup>Import</sup> Danmark

Kastagervej 27, 2730, Herlev, Tlf. 02-91 01 01.

*Eneimportør for Danmark*

*Intet salg til private*

## De nye L og LK anlæg fra Futaba

Futabas L- og LK-anlæg kan fungere på tørbatterier og NC-akku. Man kan f.eks. begynde med at bruge tørbatterier og så senere købe Futabas sæt med oplader og alt tilbehør til NC-akku-drift.

### Nyt katalog

Få Futabas danske katalog hos din hobbyforhandler.



### Futaba FP-4L

Komplet anlæg til 4 kanaler. Med 3 stk. servo S-23. Leveres som AM 27 MHz og FM 35 MHz.

### Futaba FP-5LK

Komplet anlæg til 5 kanaler med reduktion på 2 kanaler. Sættet indeholder 3 servo S-23. Leveres som AM 27 MHz og FM 35 MHz (med NC-akku og oplader).



### Futaba FP-3L

Komplet anlæg til 3 kanaler. Med 2 stk. servo S-23, leveres til AM 27 MHz og FM 35 MHz, begge med dobbelt motorkontrol.



### Futaba FP-2L

Komplet anlæg til 2 kanaler. Med 2 stk. servo S-23, AM 27 MHz med dobbelt motorkontrol.