

Modelflyve

D. 4/10, 6. årgang, kr. 12,00 incl. moms

Nyt

5

82

Med  **rc-information**



Graupner NYHEDER '82



BEAVER (er på lager)

Semiskala-model til motor på 1,5-2,0 cm³. Spændvidde 1140 mm, vægt med RC ca. 1 kg.

Usædvanlig let at bygge og let at flyve. Komplet byggesæt med alt, også til indbygning af RC-anlæg.

STARLET (er på lager)

Semiskala-model til motor på ca. 4,5 cm³ eller 4-takt 6,5 cm³. Spændvidde 1525 mm, vægt med RC ca. 2,2 kg.

Målestok 1:5 efter amerikansk fly, der leveres som byggesæt til VW-motor eller tilsvarende.

Ualmindelig smuk model og særdeles velflyvende. Styres på side-, højde- og krængror samt drossel. Komplet byggesæt med alt, også dele til RC-indbygning.



Nu er HELIKOPTERE igen i vælten

Må vi præsentere vore nye modeller:



PLAYBOY (er på lager)

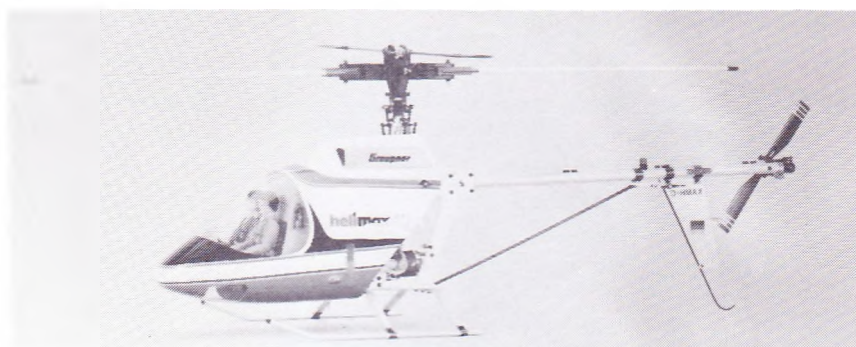
Hovedrotordiameter ca. 1030 mm, vægt med RC ca. 2 kg, til motor på ca. 4 cm³.

Med cyklisk bladindstilling af hovedrotor, og den kan udbygges til kollektiv indstilling.

HELIMAX (ventes snart)

Hovedrotordiameter ca. 1185 mm, vægt med RC ca. 3,2 kg, til motor på ca. 6,5 cm³, evt. op til 10 cm³.

Med cyklisk og kollektiv bladindstilling af hovedrotor samt autorotations-friløb.



Læs mere om disse fire nye modeller i GRAUPNER NYHEDSPROSPEKT 82 (der også er indsat i hovedkatalog 35FS).

*.... og til styringen bruger man naturligvis **Graupner RC-sæt***

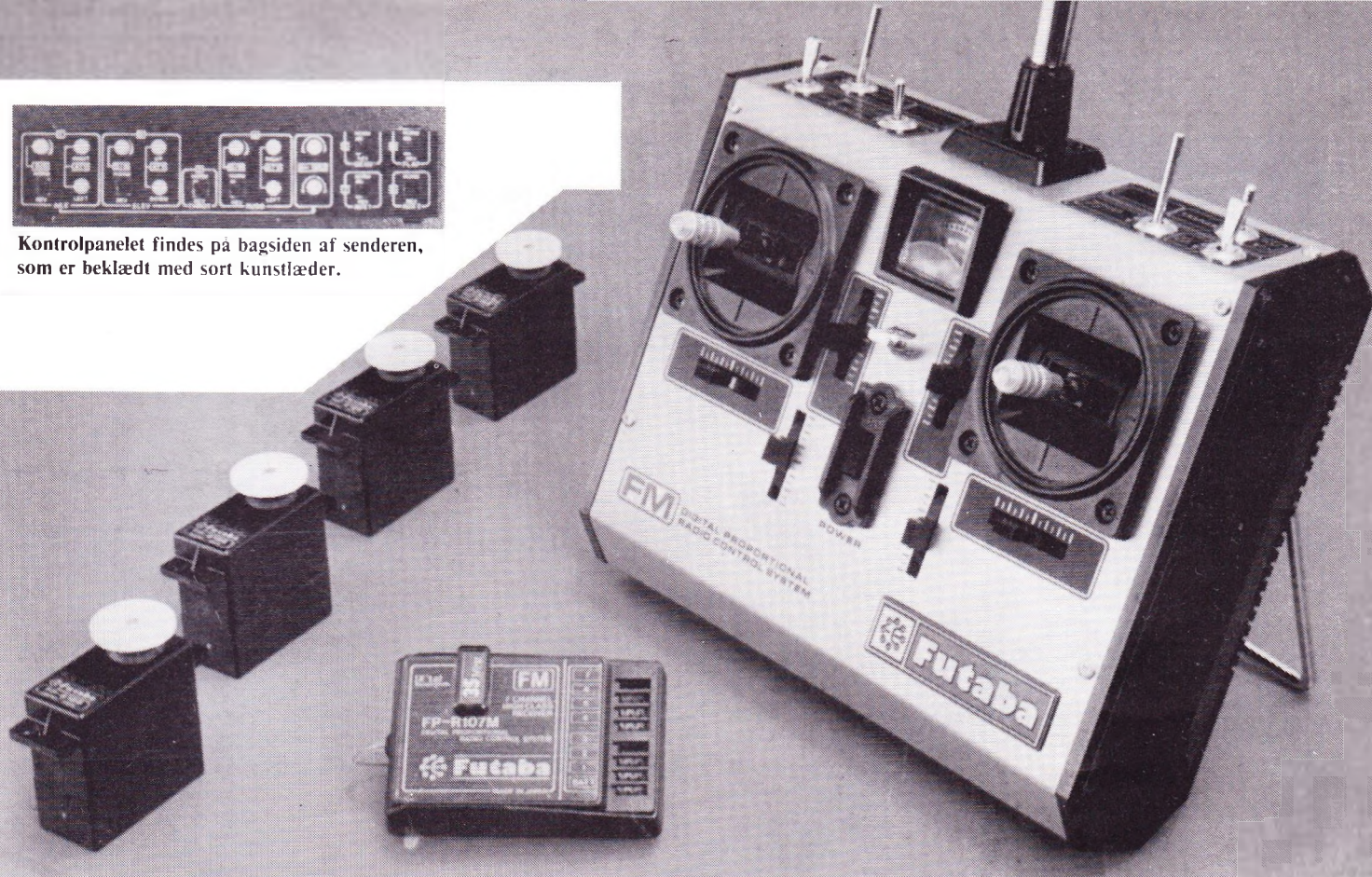
Generalagentur og import:

Ib Andersen Hobby ApS
9620 Aalestrup

Nærmeste forhandler anvises gerne
(Vi sælger ikke detail til forbrugere)



Kontrolpanelet findes på bagsiden af senderen, som er beklædt med sort kunstlæder.



Her er hvad FUTABA's FG-serie giver dig:

- ★ Anlæg med 5, 6 eller 7 kanaler, enten med »dual rate« eller »exponentialstyring« — altså 6 forskellige modeller ialt.
- ★ Guldfarvet aluminiumskabinettet til sender. »Open gimbal«-styrepinde, hvor både friktion og længde kan justeres.
- ★ Servoreversering på alle kanaler.
- ★ Indbygget træner-system, så flyvetræningen kan gå så let som muligt for begyndere.
- ★ Alle FG-modeller har ATV — dvs. man kan differentiere rorudslagene og f.eks. justere tomgangshastigheden uden at det påvirker fuldgasstillingen.
- ★ Dual-rate omskifter for krænge- og højderor findes på modellerne FP-5FG/K, FP-6FG/K og desuden for sideroret på FP-7FG/K.
- ★ Begge FP-7FG modellerne har justeringsmuligheder for krænge-, højde- og siderorets maksimale udslag mellem 50 og 100% for netop den rorfølsomhed, man ønsker.
- ★ Exponential-omskifter for krænge- og højderor findes på modellerne FP-5FG/E, FP-6FG/E og desuden for sideroret på FP-7FG/E.
- ★ Begge FP-7FG modeller har mixning fra krængeror til sideror specielt beregnet for 1/4-skalamodeller og svævefly.
- ★ Begge FP-7FG modeller har mixning fra sideror til højderor og visa versa specielt for motor- og svævefly med V-hale.
- ★ Futaba FP-5/7FG sættet i fabribspakning indeholder:
 Sender med krystal • modtager med krystal • 4 servo S-126 • bærerem til sender • NC-akku til sender, 9,6 V • NC-akku til modtager, 4,8 V • dobbelt oplader med to lysdioder, D-mærket • afbryder med ladestik • forlængerledning • servomontering til 1 servo, komplet med tilbehør • servomontering til 3 servoer, komplet med tilbehør • 12 ekstra rorhorn komplet med skruer og skiver • dansk og engelsk instruktion • senderen har bærehåndtag og støttebøjle.

Har du brug for mere?

Spørg om prisen hos din Futaba forhandler — der venter dig en overraskelse!

Futaba servoer

Der findes mindst 24 forskellige typer servoer på lager i Danmark. Der er servoer til ethvert formål — og du kan få forskellige typer rorhorn til disse servoer.

Futaba reservedele

Næsten alle mekaniske reservedele er til stadighed på lager i Danmark. Det sikrer hurtige reparationer, når uheldet er ude.

Import & en gros:

Futaba Import
Danmark

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

Intet salg til private, men vi
anviser gerne nærmeste forhandler



The Sporty Way to Fly R/C

NYHED

Top Flite's HEADMASTER SPORT 40



SPECIFICATIONS:

Wing Span 60"
Wing Area 720 sq. in.
Engine Size40 to .60
Flying Weight ... 4¾ to 5½ lbs.
Length 51½ in.

Her er modellen for søndagsflyveren. Den er konstrueret af den kendte skribent, konstruktør og US-mester Ken Willard. Med Headmaster Sport 40 kombineres dejlige byggetimer med fornøjelige flyvetimer.

Med en 6,5 cm³ motor er Headmaster Sport 40 en stabil, pålidelig model, velegnet for begyndere og senere til at påbegynde kunsthflyvning. Sæt en 10 cm³ motor i den, og den samme model kan klare hele kunsthflyvningsprogrammet!

Byggesættet indeholder:

- Trykte kropssider for let og nøjagtig samling.
- Udfræset forkant og krængror.
- Trykstøbt, stærk ABS plast-cowl.
- Aluminiumsmotorfundament kan tilpasses motorer fra 6-10 cm³.
- Solidt understel med styrbart næsehjul.
- Let adgang til både radio- og tankkammer i modellens krop.
- Byggesættet er komplet med alle dele.
- Differentialvirkning på krængror — giver »blødere« flyvemønster.

- Headmaster Sport 40 har skalaagtigt udseende.
- Tegning i fuld størrelse med trin-for-trin byggevejledning og flyvevejledning af Ken Willard.
- Modellen er opbygget i balsa med forstærkninger af hårdere træ på udsatte steder.



Top Flite Models Int.
European Organization
Flagspættevej 6
4700 Næstved, Danmark

Vi lagerfører også: P-51 Mustang, P-40 Warhawk, P-39 Aircobra, P-47 D Thunderbolt, Metrick 2 meter svævefly, Fabri Kote, balsatræ, Monokote, HotStrips, Super Maple propeller, nylon propeller. TOP FLITE kan købes overalt i velassorterede hobbyforretninger. spørg efter GRATIS katalog. Ring eller skriv til Top Flite: 03-72 70 75 (efter kl. 19.00). Vi anviser naturligvis gerne nærmeste forhandler!

GODT NYT FRA AVIONIC

FIBAERO's velkendte træningsmodel

TUMLER

Glasfibre krop og skumvinger. Fås i to versioner:

Uden krængeror, Clark Y-profil kr. 545,-

Med krængeror, halvsymmetrisk profil ... kr. 580,-

Et virkeligt godt tilbud på et dansk byggesæt af meget høj kvalitet.



Eneimport af Practical Scale fra Toni Clark



Superlækre og meget komplette byggesæt til f.eks.:

Tiger Moth — fås i lille og stor udgave, velegnet til henholdsvis Magnum og Quadra.

De Havilland BE2e, skala 1/5, ægte oldtimer.

Pitts Special, skala 1/3,3, er naturligvis et forrygende kunstfly til f.eks. Quadra m. resonanspotte.

CAP 21 konstrueret af G. Reinsch (Polkahår) og fløjet til tops af samme i flere tyske konkurrencer. Vægt 7,2 kg — kan lave lodret start!

Svævere

Vi har begyndersvævere som Trimmy og ASW17 på lager. Herudover føres moderne F3B svævere:

Eismann FOCUS, E387 kr. 1.550,-

Eismann CAMARO, Wortmann kr. 1.650,-

Simprom OPTIMA, E193/180 RING

Motorer

Vi har import af MAGNUM 91.

OS FS 40, 6,5 cm³, 4-takt RING

MAGNUM 91S, 15 cm³, 4-takt kr. 1.850,-

Tartan 22 cm³ RING

Tartan Twin RING

Radioudstyr

Foruden DIGICONT kan vi levere FUTABA, SIMPROP og BRAND.

Ved køb af radioanlæg hos AVIONIC sikrer du dig omhyggelig teknisk vejledning og service.

DIGICONT 8-kanals mikrocomputer-anlæg. Sender og modtager med NiCa-batterier kr. 4.400,-
Omgående levering — Digicont-anlægget vælges af mange — for en sikkerheds skyld!

FUTABA's nye FG-serie i 5- og 7-kanals version — et godt køb. Se priser i annoncen på side 59 her i bladet.

Byggematerialer

Balsafiner af bedste kvalitet. Plader på 100 x 1000 mm plader.

Pris f.eks. på 10 mm plade kr. 17,60

CECONITE — et beklædningsmateriale, der længe har været anvendt til rigtige fly. Er stærkt, uforgængeligt og kan strammes med strygejern. Dansk vejledning.

AB Dope til kr. 50,- pr. liter.

KAVAN Listeskærer kr. 33,60

Balsahøvle kr. 20,00

CYANO-lim fra GREVEN:

3 gram kr. 15,00

10 gram kr. 30,00

25 gram kr. 58,00

Rensemiddel til cyanolim kr. 25,00

PROPELLER fra TOP FLITE og AIRFLOW i mange størrelser op til 22".

F.eks. Airflow 18 x 6 kr. 75,00

Vi handler også med CARRERA, HEGI, PILOT, TOP FLITE, BYRON, RÖDEL mv.

■ AVIONIC ■

AVIONIC DENMARK APS

VIOLVEJ 5

DK-8240 RISSKOV

TEL.: 06-17 56 44

REG. NR. 617

Bank:

Handelsbanken

robbe promars®



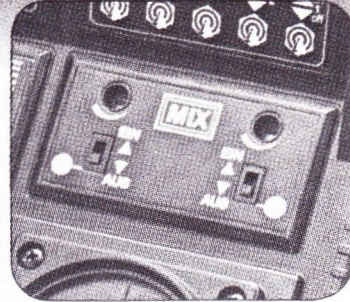
Programm-Modul



Differential-Modul



Heli-Mix-Modul

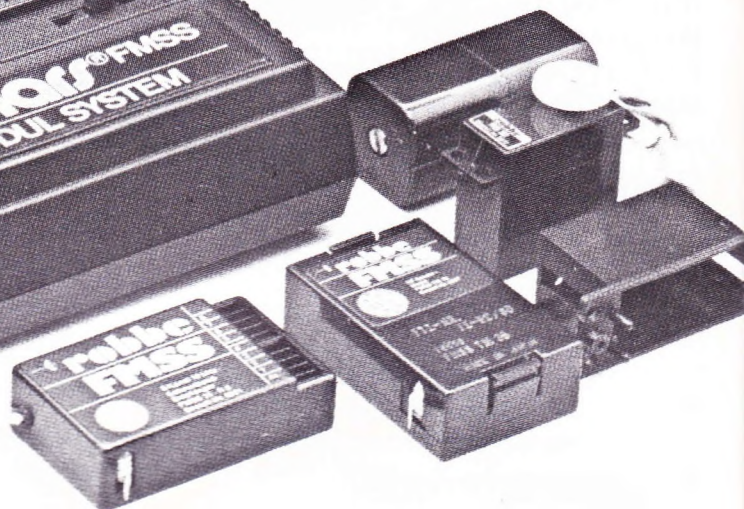


Mix-Modul



**Anlægget der har flest
udbygningsmuligheder**

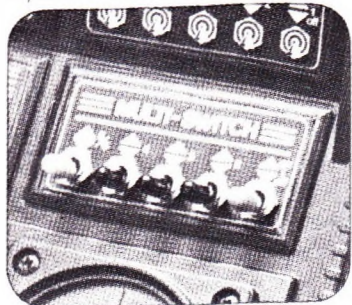
**Topkvalitet til
lavpris**



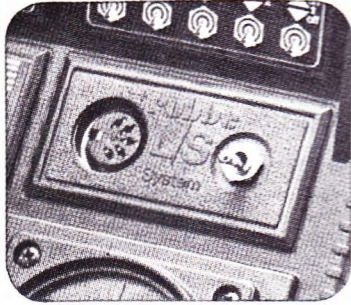
robbe

Læs mere
i det nye store
Robbe-katalog
— fås i hobbyforretningen.

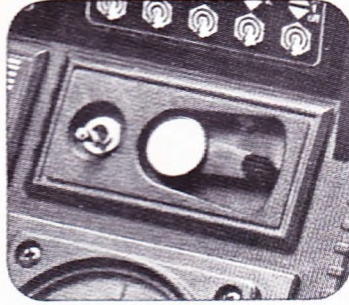
Multi-Switch-Modul



Lehrer/Schüler-Modul



Schalt/Prop-Modul



Dual-Rate-Modul



robbe
Din partner
for interessant fritid

Læs det store nye Robbe-
hovedkatalog — din hobby-
forretning har det!

HEGI SNOOPEY fly

Den perfekte begyndermodel.

Før: 595,- kr.

Nu kun **395,-**

Med dansk vejledning.

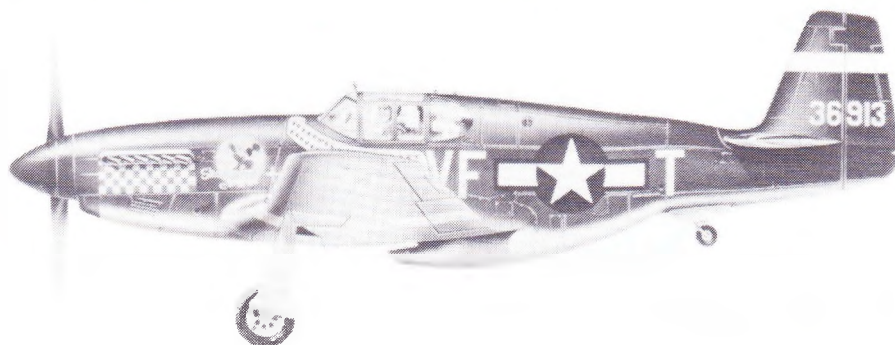


TOP FLITE

GRATIS Top Flite katalog kan afhentes hos Københavns eneste forhandler!

MUSTANG P-51B byggesæt

Tilbud KUN **985,-**



Særtilbud

FUTABA S-26 servo med kuglelejer, pr. stk.

KUN **185,-**

VI SENDER OVERALT

RØDOVRE HOBBY

Roskildevej 284, 2610 Rødovre
Tlf. 01-70 19 04

Danske Hobby Specialforretninger

dhs

Aalborg Hobby Service	08 · 12 13 15
Randers Hobby & Leg	06 · 42 58 14
Hobby House, Aarhus	06 · 12 00 62
Løgeland Hobby & Leg, Horsens	05 · 61 60 11
Hobby Hytten, Silkeborg	06 · 82 13 52
Teddy Legetøj & Hobby, Vejle	05 · 82 39 14
Kolding Hobby	05 · 52 07 22
Vestjysk Hobby, Esbjerg	05 · 12 23 95
Jefsen Hobby & Elektronik, Sønderborg	04 · 42 58 88
Odense Hobbyforretning	09 · 12 21 04
Farve & Hobbyhjørnet, Svendborg	09 · 21 31 31
Glafa Hobby, Ringsted	03 · 61 51 61
Stengades Hobbycenter, Helsingør	02 · 21 04 60
J.J. Hobby, Glostrup	02 · 45 43 40

Britfix



BRITFIX — 66 Celluloselim

Til alle træsorter. Tørret hurtigt og er vandfast. Føres i 3 størrelser: 12, 26 og 55 ml. tube.

BRITFIX — 22 Universallim

Limer næsten alle materialer. Er god til at lime plasticribber til trælistor i modelfly. 11 ml. tube.

BRITFIX — 77 Plasticlim

Den bedste lim til plasticbyggesæt. Da den tørret på få minutter og ikke trækker tråde, er den nem at arbejde med. 12,5 og 24 ml tube.

BRITFIX — 70 Flydende plasticlim

For den øvede modelbygger. 30 ml flaske med pensel i skruelåg.

BRITFIX — 99 Kontaklim

Til læder, gummi, metal, træ, glas og mange andre materialer. 10 ml tube.

BRITFIX — Trælim

Enestående stærk lim, der binder på vådt træ, og er således velegnet til modelskibe, hvor skrogets lister fugtes inden påsætning. 120 ml. plastflaske.

BRITFIX — 19 Epoxylim

2-komponentlim, der anvendes, hvor andre limtyper ikke kan holde. Tørret på 5 minutter. 30 og 60 ml tuber.

BRITFIX — 44 Papirlim

Specielt egnet, når japanpapir limes til træ, men er velegnet til al limning af papir. 10 ml tube.

BRITFIX — Plastisk træ

Lys naturfarve. Til udfyldning af revner og huller i træ. 26 ml tube.

BRITFIX — Model Filler

Udfyldningsmasse til revner og unøjagtige samlinger i plasticbyggesæt. 31 ml tube.

DANSK HOBBY

Modelflyve Nyt 5/82

Sommertid er konkurrencetid. Ikke mindst for de modelflyvere, der er på landsholdet. I dette nummer har vi samlet referaterne fra fire store, internationale stævner i en sektion, der starter på **side 19**. Læsere, der ikke bryder sig om lange, detaljerede referater, kan så springe videre til **side 35**, hvor læserbrevene står.

Mange har stillet spørgsmål angående methanol-ordningen. Vi repeterer bestemmelserne **side 43** og bringer samme sted den nyeste forhandlerliste.



Holbæk Modelflyveklub har holdt træf for små RC-modeller. Preben Davidsen fra klubben fortæller om modellerne på **side 14** — bl.a. om en motormodel på 147 gram flyveklar incl. RC-anlæg og motor! DM i stand-off skala blev afholdt i Borup sidst i august. Benny Juhlin fortæller fra stævnet — læs **side 36** — og vi har også modtaget et brev fra en vis Marcel Hanriot, der fortæller om sine oplevelser som pilot ved stævnet. Se **side 37**.



Det danske combathold fik bronzemedaljer ved VM i linestyring 1982.

Bagest i bladet finder man som sædvanlig unionsmeddelelser — denne gang er der bl.a. et tilbud fra RC-klubben Falcon om en træningslejr i 1983 for begyndere. Læs det hele fra **side 55**.



Jesper Buth Rasmussen fortsætter ufortrødent sin artikelserie om Good-Year-klassen. Denne gang tager han motoren under kærlig behandling — skynd dig at læse fiduserne på **side 41**.

At Jesper selv har læst sin artikel, fremgår af resultatlisten fra DM, som du finder **side 51**. Jesper og hans makker Carsten Thorhauge vandt linestyrings-DM suverænt og satte ved samme lejlighed to nye rekorder.

Unionsmeddelelserne står denne gang på **side 54** — bl.a. med tilbud fra sekretariatets materialesalg.



På **side 16** fortæller Per Grunnet om sin erfaring med byggesættet til den svenske A2-model, Blue Bird. Og et andet svensk byggesæt — A1-begyndermodellen Suliman — er testet af Frank Dahlin og hans datter Rikke. Læs om den **side 18**.

Jørn Rasmussen behøvede ikke at ty til byggesæt for at vinde NM og Jyllands-Slaget i år. Han benyttede sig af sin veltjente »Lady Morfin« fra 1977. Vi bringer tegning af modellen og en kort omtale på **side 38**.

Unionsmeddelelserne finder man på **side 53**, bl.a. med første indkald til Landsmøde 1982. Desuden er der indbydelser til en masse konkurrencer.

Materiale til nr. 6/82 skal være os i hænde senest d. 5. november

Redaktion:

Per Grunnet (ansv.), Mariendalsvej 47,
5610 Assens, 09-71 28 68.

Jørgen Braaby (radiostyring),

Bredager 37, 2670 Greve Strand, 02-90 17 66.

Benny Furbo (linestyring),

Cyprus Allé 34, 3770 Kastrup, 01-52 30 18.

Jørgen Korsgaard (fritflyvning),

Ahornweg 5, 2397 Ellend, Tyskland.

009 49 46 08 68 99 (fra Danmark).

Medarbejdere ved dette nummer:

Peter Bech, Finn Berre, Frank Dahlin, Preben Davidsen, Uffe Edslev, Leif Eskildsen, Henning Forbech, Dan Hune, Steffen Jensen, Tom Jensen, Benny Juhlin, Bjarne Jørgensen, Jørgen Kjærgaard, Erik Knudsen, Jens B. Knudsen, Karen Larsen, Niels Lyhne-Hansen, Ole Meyer, Leif Nielsen, Walter Nyborg, Palle Pedersen, Luis Petersen, Jesper Buth Rasmussen, Jørn Rasmussen, Bjarne Schou, Fritz Steffensen.

Kontor og ekspedition:

Tidskriftet Modelflyvenyt,

Mariendalsvej 47, 5610 Assens.

Postgirokonto: 7 16 10 77.

Tlf. 09-71 28 68 (hverdag 14-16).

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund
Elmedalen 13, 3540 Lyngby.

Abonnement for 1982 (6 numre) koster kr. 70,-, som indskrives på bladets postgirokonto.

Løssalg: Modelflyvenyt forhandles i løssalg i større kiosker til kr. 12,- pr. stk. Kioskdistribution: Dansk Blad Distribution, tlf. 01-13 30 45.

Flytning:

Modelflyvenyt sendes til abonnenterne gennem Avispostkontoret. Ved flytning skal abonnenter derfor meddele det lokale postkontor, at man abonnerer på bladet — derefter sørger postkontoret for, at Avispostkontoret får meddelelse om adresseændringen.

Udgivelsesterminer:

Modelflyvenyt udkommer i begyndelsen af månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Annoncemateriale skal være os i hænde senest en måned før udgivelsen.

Oplag: 4.400 ekspl.

Sats, montage, repro: H.P. Sats I/S, Assens.

Tryk: A-Offset, Holstebro.

Materiale til Modelflyvenyt:

Indlæg og artikler til Modelflyvenyt sendes til redaktøren af det pågældende stofområde eller til bladets adresse. Meddelelser, der skal indgå under modelflyveunionernes officielle meddelelser, skal dog sendes til de pågældende unioners sekretariater. Redaktionen påtager sig intet ansvar for uopfordret indsendt materiale, men vi gør vores bedste!

Redaktionen sluttet d. 19/9-1982.

Dead-line for nr. 6/82: 5/10-1982.

Modelflyvenyt 6/82 udkommer primo december 1982.

Forsiden: Vor linestyrings-redaktør Benny Furbo på modelflyve-sommerlejren 1982 med lille combat-model. Før det meste havde Benny travlt med at være lejrchef og ordne en masse praktiske problemer for lejrdelegerne — men det lykkedes vor fotograf Dan Hune at fange et glimt af Benny med en model i hånden!



Nyheder

TELEFON Tid — Modelflyve Nyts telefонтid er ændret indtil videre. Den er nu hverdage fra kl. ca. 14.00 til kl. ca. 16.00. Og en lille bøn — hvis dit ærinde kan klares med et brev eller postkort, så skriv i stedet for at ringe!

VM-83 — Efter en besynderlig beslutningsprocedure omkring arrangørlandet for fritflyvnings-VM 1983 er det nu vedtaget, at stævnet skal afholdes i Australien, nærmere bestemt i byen Goulburn, der ligger i New South Wales mellem Sidney og Canberra. For de ikke geografisk kyndige kan vi oplyse, at det er så tæt på den modsatte side af jordkloden, som det kan blive, hvis man følger traditionen med at afholde verdensmesterskaberne på landjorden.

I fortsættelse af notisen i sidste nummer om den besværlige beslutningsprocedure for at fastlægge stedet for afholdelsen af VM, kan vi oplyse, at samtlige aeroklubber, der var repræsenteret på CIAM Plenar-mødet i Paris 1981, i august måned fik brev fra FAI om at vælge mellem Israel og Australien som arrangørland. I brevet fra FAI blev det gjort helt klart, at man kun kunne stemme på et af disse to lande, og at det ikke nyt-

tede noget, hvis man protesterede mod fremgangsmåden.

Der er næppe megen tvivl om, at Israels fremfærd i Libanon har fået en stor del af de europæiske aeroklubber til at stemme for afholdelse af VM i Australien, selvom det har betydet, at de fleste landshold har skullet rejse betydeligt længere, end hvis man havde valgt Israel.

Datoerne for VM-83 ligger allerede fast, idet den australske aeroklub har meddelt, at konkurrencen afholdes fra d. 27. september til d. 4. oktober. Ifølge de foreløbige meddelelser fra Australien råder man over en særdeles god flyveplads. Man påregner at indkvartere de udenlandske modelflyvere på en meget billig måde, hvilket skulle kunne holde startgebyret så lavt som ca. 50 US-dollars (så må vi se, hvor dollaren er henne om et års tid). Man har endelig lovet at arrangere to internationale konkurrencer i forbindelse med VM — en før som opvarmning, og en efter som revanche.

KZ VII-MODEL — Frede Vinther fra Avionic i Risskov har sendt os følgende kommentar til Benny Juhlin's referat fra VM i stand-off skala fra Modelflyve Nyt nr. 4/82:

»På side 18 er vist en række billeder. Andet billede fra oven i højre side viser en svensk Tiger Moth. Flyet i baggrunden omtales ikke, til trods for at det er en KZ VII. Modellen bærer registreringen OH-KZC, hvilket gør den yderligere interessant, idet det »rigtige« fly (prototypen hedder det vist) deltog i KZ- og Veteranflyrally'et i 1978 og 1979 og vandt 1. præmie for mest velholdte KZ VII fly. Prototypen er afbilledet i Veteranflyklubbens blad nr. 2 1979, side 11.«

KRISE — Den økonomiske krise i Vesteuropa er begyndt at kunne mærkes i hobbyindustrien. Det fortælles fra Tyskland, at markedet for hobbyartikler er svigtet næsten katastrofalt i Midt- og Sydtydskland, hvor størstedelen af de tyske firmaers salg på hjemmemarkedet hidtil har ligget. Tilbagegangen anslås at være på ca. 35% i forhold til situationen for blot et år siden. Afsætningsvanskelighederne har medført, at en del af de store firmaer er begyndt at sælge ud i håb om at erobre en større markedsandel og således ride krisen af.

OLD-TIMER MODELLER — Svend Aage Johansen har sendt os et par gamle billeder af modelfly. Begge billeder er fra 1944. Det lille billede viser Svend Aage selv med en »Allikemodell«, som vandt DM i 1944. Det store billede viser Ole Balslev (t.v.) og Svend Aage med alle de modeller, de medbragte til modelflyvelejren i Bjergsted 1944.

DMI-MODELLER — Efter at Dansk Hobby for snart et år siden opsagde samarbejdet med DMI (Dansk Modelflyve-Industri), har DMI-modellerne haft det svært i legetøjs- og hobbyforretningerne. Nu har Maaetoft Trading i Randers imidlertid overtaget grossistvirksomheden for DMI, så nu skulle de kendte modeller igen være på hylderne i forretningerne. Maaetoft Trading oplyser iøvrigt, at DMI påregner at introducere en række nye modeller i løbet af den nærmeste fremtid. Dette kunne også være tiltrængt, når man fortsat markedsfører Hans Hansens »Victory« som »En af verdens allerbedste svævemodeller med flyveegenskaber helt i top køb dette luksusbyggesæt og byg alle tiders drømme-model.«

Den citerede karakteristik havde muligvis en vis sandhedsværdi i midten af 50'erne, da Victory blev sendt på markedet, men at hævde det i dag er en lodret løgn. Victory er en på alle måder forældet svævemodel, der på alle punkter af interesse overgås af sine moderne konkurrenter: Mustafa, Blue Bird, Nova, Dragmaster, jo sager Semo-modellerne Stratos og Skymaster, skønt også disse to modeller har mange år på bagen.

CHRISTEN EAGLE — Knud Due Madsen fra Sydfyns Modelflyveklub har bygget en Christen Eagle, som han har problemer med at få til at flyve. Han efterlyser derfor blandt læserne en modelflyver, der har erfaringer med denne model og som muligvis kan hjælpe ham med at få hans model til at blive oppe i luften mere end nogle brøkdele af et sekund. Kontakt Knud på tlf. 09-21 32 54, lokal 525 om dagen eller 09-20 60 50 om aftenen.



Indbydelse til polflyvningsstævne

Hermed indbydes til stævne for elektriske polflyvningsmodeller søndag d. 7. november kl. 10-16 på Rydhave Slots Ungdomsskole.

Startgebyret er 10 kr. pr. deltager.

Det udloves præmier for pæneste model, skøreste flyvende genstand, skala-modeller og hangarskibslanding.

Tilmelding skal ske senest fredag d. 5. november til:

Hans Rabenhøj
Rydhave Slots Ungdomsskole
Holstebrovej 38
7830 Vinderup
Tlf. 07-44 21 28.

Der bliver mulighed for at købe modelflyvegrej, kaffe, pølser mv.



Grossflugtag i Tarp ved Flensburg 1982

Tæt ved Flensburg ligger den lille landsby Tarp, som er centret for RC-flyvning i den nordlige del af Slesvig-Holsten. Tarp RC-klub, som har omkring 110 medlemmer, afholder hvert år en stort anlagt opvisningsdag i august. Den samler hvert år flere hundrede RC-flyvere samt adskillige tusinde tilskuere. Og i år var vor fritflyvningsredaktør, Jørgen Korsgaard, blandt de ca. 10.000 tilskuere, der var mødt op for at kigge. Jørgen har sendt os en stak billeder og denne rapport:

Jeg ankom til modellflyveklubbens plads noget forsinket, da der var masser af parkeringsproblemer, så mange, at jeg måtte parkere ca. 2 km fra pladsen og gå resten af vejen sammen med hundreder af andre. Det er jo problematisk at finde plads til så mange biler på idylliske nordtyske småveje.

Netop ved ankomsten til pladsen startede et af stævnets store trækplastre, en Focke-Wulff Stieglitz dobbeltdækker, bygget i skala 1:2 (!). Den fløj meget langsomt og særdeles livagtigt, og udførte en smuk flyvning, og hvis man ikke vidste bedre, ville man tro, at det var et rigtigt fly. Efter at have mast mig igennem de tætte tilskuermasser og sneget min ind bag afspærringen til modellflyverne og deres modeller, fik jeg set en meget smuk landing, og da Stieglitzen taxiede forbi, vinkede piloten til mig og tilskuerne! Men det var altså en dukke med fjernstyret venstre hånd!! Da flyet (eller modellen) var kommet på plads, måtte jeg selvfølgelig hen for at se den på nært hold. Den var fantastisk flot bygget, og byggeren fortalte mig, at under beklædningen var der skalarigtig opbygning. Jeg tillod mig at spørge om, hvorfor han ikke havde bygget den i skala 1:1, men det ville han ikke rigtig svare på, han pegede derimod på et biplan, der holdt ved siden af. Det var en anelse mindre end Stieglitzen, men senere fløj han selv med den som rigtig pilot og gav en mindre opvisning i kunstflyvning. Man skal se og høre meget, før øjne og ører falder af!

Efter at have gået en tur ned blandt modellflyene, måtte jeg konstatere, at jumbo skala har mange fans, og der var mange flot byggede modeller. Specielt må jeg fremhæve et medlem fra Tarps Fokker DR1, som var eminent bygget og blev fløjet senere med meget stor præcision og livagtighed. »Den Røde Baron« i cockpittet kunne ikke rigtig holde til manøvrernes G-påvirkninger, så han kom til næsten at hænge halvt ude af flyet. Som speakeren sagde, han havde fået for meget at drikke under lørdagens festligheder på campingpladsen.

Mens jeg gik og kiggede på de mange modellfly, startede der to Messerschmitt Me 163 modeller, som begge var forsynet med en meget stor og hurtig motor. De fløj en meget flot opvisning i kunstflyvning, næsten simultant og med over 300 km/t. Jeg blev en anelse nervøs, når de fløj forbi mig i fem meters afstand knap en halv meter over græsset, men heldigvis var piloterne meget dygtige. Det var imponerende at se de to modeller fare hen over startbanen for derefter at fare lodret til vejrs, idet de lavede en masse hurtig-

ge rulninger. De kunne komme meget højt op på ingen tid. Da de var landet igen kunne man trække vejret lidt roligere!

Ind imellem kom der en bon-bon bomber hen over tilskuerne med lav fart. Den åbnede sine bombelemme og ud strømmede der masser af bolscher til stor fornøjelse for de yngste blandt tilskuerne.

Og så kom der en rigtig motorsvæver, som lavede kunstflyvning og en efter min mening temmelig hasarderet forbi flyvning i græstop-højde og den ene vingespidt halvt inde over modellflyverne — og mit hoved — efterfulgt af et barskt hærnalesving i lav højde. Hvis han havde fløjet i Danmark, tror jeg, han havde fået en bøde eller mistet sin licens. Jeg synes, det er åndssvagt på den måde at spille hasard med andres og sit eget liv.

Til sidst var der kampflyvning, hvor en stor trænermodel forsynet med en lang serpentine blev forfulgt af 10-12 rasende RC-modeller, og det lykkedes et par gange at få snittet et stykke af streameren. Mærkværdigt nok stødte ingen af flyene sammen, selv om det så ud til at være tæt på nogle gange.

Som fritflyver var jeg egentlig ganske imponeret over stævnet — kig på billederne!



Øverste billede er en model af en Focke-Wulff Stieglitz, skala 1:2. Derunder et »rigtigt« fly — som er mindre end Stieglitz'en!



GRÆNSEEGNENS MODELFLYVEKLUB — I Padborg ved den dansk/tyske grænse har der i flere år været afholdt kurser i modelflybygning under ledelse af Herman Moltzen, som sammen med Jens Møldrup og andre interesserede har dyrket RC-flyvning fra en grusgrav i nærheden af Padborg. Men så skulle stedet plantes til, og man måtte se sig om efter en ny flyveplads. Den ser nu ud til at være fundet, og arbejdet med dens planering og tilsåning er i fuld gang.

Men i modsætning til stedet ved grusgraven bliver den nye plads ikke gratis, men skal lejes hos en landmand til en rimelig pris. Udenomsarealerne er meget store, og landmanden var meget velvilligt indstillet over for at tillade flyvning fra hele området, der er helt fladt og uden hegn, og det er blevet interessant for fritflyverne fra

Harreslev Modelflyveklub lige på den anden side af grænsen.

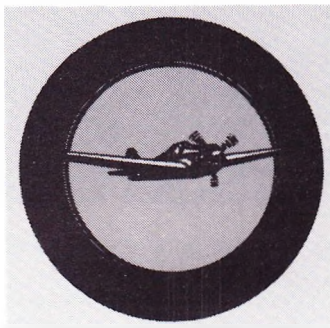
Ved besigtigelsen af pladsen blev man enige om at stifte en modelflyveklub for at få en organisation bag lejemalet, og mandag den 13. september blev der afholdt stiftende generalforsamling med deltagelse af 20 interesserede. Klubben kom til at hedde »Grænseegnens Modelflyveklub« og fik en bestyrelse på fem personer. Formand for klubben er Herman Moltzen, Mejerivej 10, Fårhus, 6330 Padborg.

Iøvrigt blev man enige om på den stiftende generalforsamling, at fritflyvere, som ville bruge arealet, skulle meldes ind i klubben på normal måde.



NYE KLUBMÆRKER — Kolding RC-flyveklubs mærke er designet af Ole Bøg. Inge og Torben Dam fra klubben fortæller, at klubbens flyveplads ligger i Sdr. Stenderup, ca. 13 km sydøst fra Kolding. Arealet er på ca. 110×110 m, dejlig frit beliggende mellem marker og enge på fredet område — og desuden 5-8 km fra nærmeste strande. Kolding-klubben startede i 1980 og tæller i dag ca. 30 medlemmer.

Kongeådalens Modelflyveklub har fået nyt klubmærke, som vi også kan præsentere her.



NYE MEDARBEJDERE — Modelflyve Nyt har fået to nye medarbejdere, der varetager nogle af de funktioner, som ikke afspejles direkte i bladets spalter, men som ikke desto mindre er af væsentlig betydning for, at bladet overhovedet udkommer.

Ole Vestergaard Petersen er Dansk Modelflyve Forbunds nye regnskabsfører, og fra denne post vil han også tage sig af bladets regnskab.

Hans Jørgen Madsen har ansvaret for Modelflyve Nyts kartotek hos Avispostkontoret. Han sørger altså for, at nye abonnenter bliver tilmeldt, og personer, der opsiges abonnementet, bliver afmeldt.

Ole afløser Karsten Kongstad på posten, mens Hans Jørgen afløser Per Grunnet, der indtil for nylig førte kartoteket.

Ole og Hans Jørgen er medlemmer af Fritflyvnings-Unionen, men de har begge haft både en radiosender og et linestyringshåndtag mellem hænderne (dog ikke på én gang), så den modelflyvemæssige baggrund for at varetage disse ansvarsfulde jobs er i hvert fald i orden!

WAKE UP — Erik Knudsen har sendt os yderligere oplysninger om wakefieldmodellen »Wake Up«, som han skrev en byggesættest af i Modelflyve Nyt nr. 3/82:

Modellen er nu afprøvet i to konkurrencer og viser særdeles gode flyveegenskaber. Mit gæt på en stillevejrstid på ca. 210 sek. er nok for forsigtigt. Motorkvaliteten spiller naturligvis ind. De ti flyvninger til NM og Jyllandsslaget fandt sted under meget forskellige vejrforhold, som modellen klarede udmærket. I vind skal kastet være meget præcist, ca. 60° og en smule til højre for vindretningen.

NM-flyvningerne gav 844 sek. til trods for et drop på 22 sek. pga. for kort lunte — det er ikke modellens fejl. I Jyllandsslaget endte den med 850 sek. Modellen kan anbefales kraftigt til den modelflyver, som har fløjet i andre klasser, men hidtil ikke har haft mod til at prøve en wakefield.

KONSTRUKTIONSKONKURRENCE — RC-unionens konstruktionskonkurrence har tiltrukket otte forslag til en enkel motormodel beregnet til begyndere.

De tre dommere har nu gennemgået det store materiale bestående af tegninger, beskrivelser og fotos, og herefter har man udvalgt de fem bedst egnede modeller til en »finale«, som finder sted i begyndelsen af oktober.

Vindermodellen vil blive udgivet som byggetegning med udførlig byggevejledning mv. gennem Modelflyve Nyt. Og det er tænkeligt, at unionen også vil erhverve en eller to af de øvrige modeller fra konkurrencen til udgivelse.

NY KREMER-PRIS — Efter successen med de tidligere udsatte priser for menneskedrevne fly (flyvning i ottetalsbane og overflyvning af den engelske kanal) er man hos The Royal Aeronautical Society i England i gang med at udfærdige regler for endnu en pris. Denne gang skal det dreje sig om hastighedsflyvning på en trekantsbane. Det skal være tilladt at opsamle energi før starten på flyvningen — men energien skal altså produceres af et menneske.

Initiativtagerne regner med hastigheder på omkring 30 km/t til at begynde med.



JAPANSK BLAD — Vi har fået et eksemplar af et japansk modelflyveblad, som på engelsk kaldes »Radio Control Technique«. Det udkommer hver måned — vi har februarnummeret for i år, og det er på — hold fast! — 356 sider. Det er skægt at blade i, men selvfølgelig håbløst at læse, når man ikke kan japansk.

Nordisk modelflyvekonference

Den årlige nordiske modelflyvekonference fandt sted lørdag den 4. september i København med Dansk Modelflyve Forbund som vært. Disse konferencer har nu været afholdt hvert år siden 1970, og årets konference var historisk derved, at Island var med for første gang, så alle fem lande var repræsenteret. Fra Danmark deltog Preben Nørholm og Ole Meyer fra RC-unionen og Palle Pedersen fra Fritflyvnings-Unionen, mens Linestyrings-Unionen end ikke reagerede på 2 gange skriftlige indbydelser.

Der blev givet redegørelser for modelflyvevirksomheden i de enkelte lande, idet der i år blev lagt særlig vægt på tilgang af nye medlemmer, begynderuddannelse og ungdomsskolevirksomhed, og der blev udvekslet mange nyttige erfaringer på disse områder.

Vedrørende de nordiske mesterskaber blev det slået fast, at vinderen af en klasse er nordisk mester, også hvis vinderen er juniordeltager — og således samtidig bliver juniormester. Der blev lagt kalender såvel for 1983 som langtidskalender helt frem til 1987. I 1983 henlægges fritflyvnings- og skalamesterskaberne til Finland, mens RC-svæve, RC-kunstflyvning og Linestyringsmesterskaberne holdes i Norge; de to sidstnævnte muligvis som et fælles arrangement.

Det blev vedtaget at indlede et nordisk samarbejde om el-flyvning, som Sverige påtog sig at koordinere.

Videre drøftede man en række spørgsmål i forbindelse med den kommende CIAM-konference, og mange af de nordiske synspunkter blev koordinerede.

De nordiske rekorder har i mange år ført en kummerlig tilværelse, men nu fremlagde Finland en fortegnelse over de — efter deres regnskab — nugældende rekorder. Listen skal revideres af de enkelte lande, og derefter overtager Sverige administrationen af hele dette område. Vi håber, at vi i løbet af 1983 kan bringe en à jour-ført liste over disse rekorder i Modelflyve Nyt.

Sluttelig aftalte man at afholde næste konference lørdag den 3. september 1983 i Oslo.

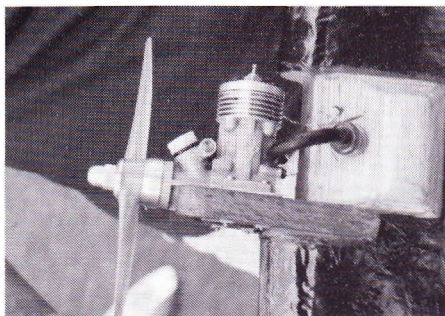


AMERIKANSK A1-REKORD — I USA har man en rekord-kategori, hvor det gælder om at samle flest mulige sekunder i et konkurrenceforløb. Man lægger altså tiderne i de ordinære starter plus fly-off-starter sammen til en total, som så er rekorden. Englænderen Martyn Cowley har for nylig forbedret rekorden i klasse A1 ved at flyve 5x2 min., derefter 3-, 4-, 5- og 6-minutters fly-off, hvorefter han kun skulle bruge et par sekunder mere i sin 7-minutters fly-off start for at slå den eksisterende rekord. Men hans model var fløjet væk i 6-minutters starten. Han tog derefter sin coupe d'hiver-model, skar haleplanet midt over og smed halvdelen væk. Så var arealet i orden. Så satte han 8 små batterier fast i kroppen — ikke til RC-anlægget, for sådan et brugte han ikke, men til ballast — så var vægten nemlig også i orden. Og endelig bøjede han en højstartskrog og satte den fast med tape — så var alt klar til at slå rekorden. Den sammenflikkede model klarede 55 sek., hvormed Martyn overtog rekorden fra den tidligere indehaver!

VM 85 — Det forlyder, at mindst to lande i øjeblikket arbejder med planer om at arrangere fritflyvnings-VM i 1985. Det ene land er Jugoslavien, der har en 40x12 km helt flad græsslette udlagt til formålet (selvom de lokale beboere vistnok mener, at den er der for at deres kvæg kan græsse). Det andet land er Rusland — og det er nok en større overraskelse. Rygtet stammer fra Eugene Verbitsky, der under sit ophold i USA i foråret fortalte, at russerne ville tilbyde at afholde dette VM.

USA-HOLD — Udtagelseskonkurrencerne for det amerikanske fritflyvningshold til VM-83 blev afholdt i starten af september. Med forbehold for stavfejl har vi fornøjelsen af at kunne bringe holdopstillingen her. F1A: Matt Gewain, Braddely. Elder — reserve: MacCleery, F1B: Steve Beebe, Walt Ghio, George Schroedter — reserve: Bob White. F1C: Rol Andersen, Norman Poti, Mike Achterborg — reserve: Bob Gutay. Der er mange nye navne. Matt Gewain har i nogle sæsoner vist sig som en overordentlig god A2-flyver — de tre andre A2-flyvere har ikke gjort sig særlig bemærket (set fra Europa). I wakefield er kun Steve Beebe ny for os — Walt Ghio er jo »gammel« på holdet, og George Schroedter er kendt som instruktøren af byggesætsmodeller »Wake Up«. Gasflyverne er nye navne — mest kendt er Gutay på reservepladsen. Udtagelseskonkurrencen går over 18 starter — 3 med 240 sek. max. og 15 »normal« runder.

KAVAN-KATALOG — Fra Vestergaard Hobbyleg har vi modtaget et Kavan-katalog med indlagt nyhedsprospekt og prislister. Det må jo være noget af et eldorado for RC-helikopterinteresserede at bladre i dette flotte katalog, hvor de sidste ca. 35 sider optages af en reservedelsfortegnelse for Kavans helikoptermodeller. Men også andre RC-flyvere kan have stor glæde af at kigge tilbehørsprogrammet fra Kavan igennem.



FMV-GLØD — I team-race har den hollandske FMV-motor været kendt i et stykke tid, og som noget helt nyt bliver den nu sat i produktion i en frontindsugnings gløderørsversion omkring januar 1983.

Ved banerne i Utrecht er der blevet indrettet et værksted, hvor motorerne skal produceres som et arbejdsløshedsprojekt. Den foreløbige prototype (billedet), som blev præsenteret ved VM i Oxelösund, havde delt krumtaphus, mens produktionsmotoren vil få et helstøbt hus. Vægten bliver ca. 125 gram, mens der for øjeblikket ikke foreligger noget om ydelsen, dog var prototypen ikke særlig overbevisende i VM-sammenhæng, men den var også kun en uge gammel.

Prisen forventes at blive 250-300 gylden (800-950 kr.) og motoren er foreløbig bestilt af et par danske combat-piloter.

*Henrik
Hvidtfeldt
blev nr. 2 ved
Hanstholm
sommerlejr
med sin
udgave af den
nye nord-
sjællandske
konstruktion
»Raja«.*



Hvornår er »gamle« RC-anlæg ulovlige?

Nogle uklart formulerede annoncer i Modellflyve Nyt har desværre givet anledning til, at nogle læsere er blevet i tvivl om, hvornår de anlæg, der er godkendt efter »Cirkulære om radioanlæg til fjernstyring af modeller mm., april 1963« egentlig er ulovlige at benytte.

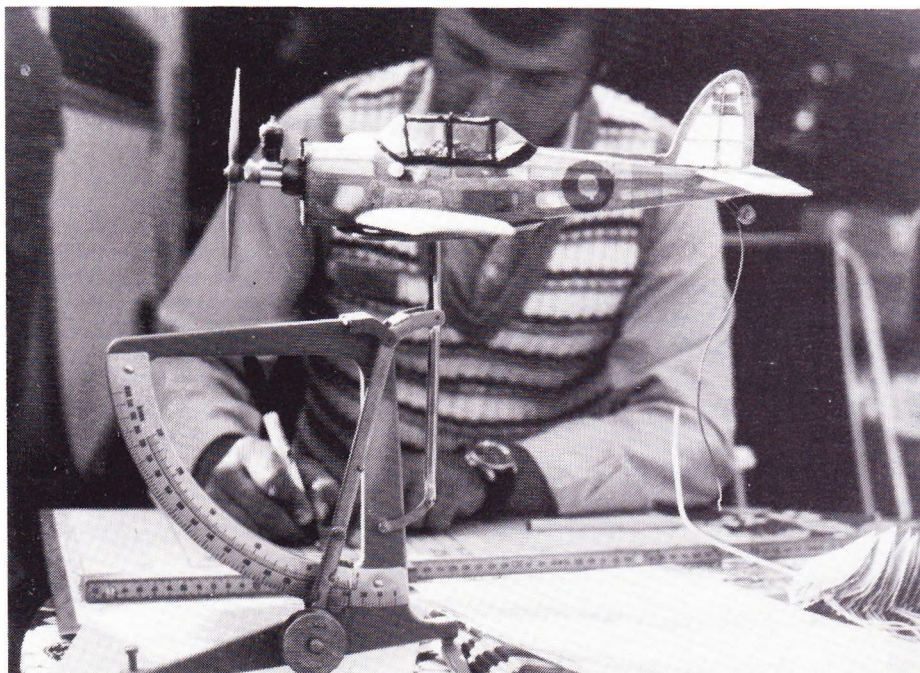
Disse »gamle« anlæg karakteriseres ved, at man skal have sendertilladelse til dem — og betale afgift til P&T hvert år for at bruge anlæggene.

Anlæg godkendt efter P&T's nye cirkulære fra august 1977 er blevet typegodkendt og bærer godkendelsesskilte fra de forskellige danske importører — og til disse anlæg skal man altså ikke have individuel tilladelse til at benytte dem.

De såkaldt »gamle« anlæg kan bruges til og med d. 31. december 1983. Vi citerer paragraffen om overgangsbestemmelser i P&T's cirkulære fra april 1977:

»De ifølge »Cirkulære om radioanlæg til fjernstyring af modeller mm., april 1963«, udstedte tilladelser, for hvilke der skal betales en årlig afgift på 15 kroner, vil være gældende indtil den 31/12 1983, hvorefter samtlige efter nævnte cirkulære udstedte tilladelser kan forventes indtaget.«

Det er klar tale. Så flyv roligt videre med dit gode, gamle anlæg indtil udgangen af 1983.



Træf for små RC-fly

– Mindste RC-fly vejede 147 gram incl. motor og RC-udstyr og modellen kunne flyve!

Holbæk Modelflyveklub afholdt søndag d. 29. august træf for små RC-modeller. Preben Davidsen fortæller her om arrangementet, der tiltrak 13 piloter med ialt 18 modeller.

I indbydelsen til træffet var der fastlagt følgende vægtgrænser, motormodeller: max. 650 gram og motor max. 1 cm³ — svæve-modeller: max. 500 gram og evt. hjælpe-motor max. 0,5 cm³.

Modeller, der vejede mere, blev dog ikke afvist, da vi kun betragtede vægtgrænserne som vejledende. At vægtgrænser og motorstørrelse kun blev betragtet som vejledende skyldes, at det var første gang, der blev holdt et træf for små modeller.

Det var ikke helt uden »sommerfugle i maven«, at klubbens medlemmer mødtes kl. 7 søndag morgen for at rigge til med afspærring, senderdepot, øltelt og meget mere. Ville det gode vejr holde hele dagen? (det gjorde det heldigvis). Hvor mange små modeller ville der komme? Og var der noget, vi havde glemt at gøre klar?

Da klokken var 9 havde vi rigget det hele til og havde endda haft tid til fælles morgenbord. Lidt over 9 ankom den første pilot med sin model. Det var da altid en begyndelse, men det viste sig, at der heldigvis kom flere endnu. I løbet af formiddagen

ankom der ikke færre end 13 piloter med 18 modeller.

De 18 modeller vejede tilsammen 8,967 kg (hvor 18 »Snoopey«er ville have vejat ca. 36 kg). Den samlede spændvidde var 14,2 m (18 Snoopey'er: 26 m) og det samlede motorvolumen var på 11,47 cm³ (18 Snoopey'er: mindst 56 cm³).

Det skulle snart vise sig at den begrænsning, klubben havde sat ved kun at have tre fly i luften af gangen, var meget hæmmende for flyvningen, og antal fly i luften blev derefter givet frit. Så kom der gang i flyv-

Ole Lindhardt's Chipmunk kunne kun få vægten op på 147 gram-mærket.

ningen. Modellerne fór rundt som arrige hvepse i lufterummet over vores flyveplads.

Flyvningen med disse små modeller viste sig at være meget underholdende, og de små fly havde en helt fantastisk manøvreve-ne i luften. Der blev vist kunstflyvning og manøvrer, som ikke kan laves med større modeller. En model lavede et spin med 38 omgange, og der blev lavet rulninger, udvendige og indvendige loop i 5-10 meters højde, rygflyvning og mange manøvrer, der ikke kan beskrives.

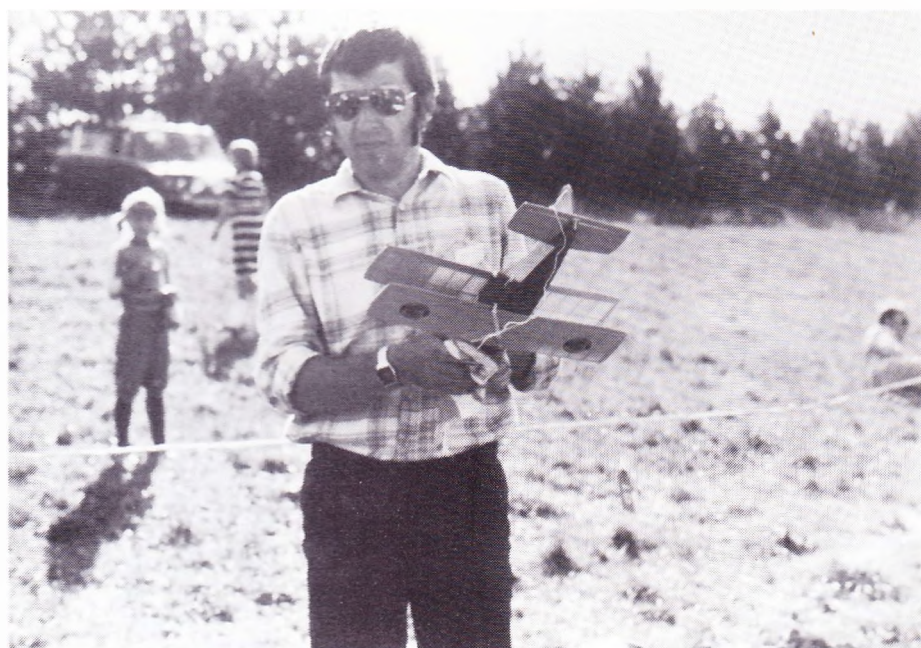
Motormodel på 147 gram

En af de mindste modeller var en Chipmunk, der vejede 147 gram (den havde ve-jet 135 gram, men var havareret, og lim ve-ger jo meget). Spændvidden var 43 cm, og motoren var på 0,33 cm³. Modellen var radiostyret over 2 kanaler (højde- og sideror), men kunne den flyve og styres? Det blev forsøgt nogle gange, men der var motor-problemer. Problemet med motoren blev løst, og flyet blev atter sendt i luften, og det kunne virkelig flyve og styres.

Af andre ekstremt små modeller skal også nævnes en Tee Dee, som Børge Knudsen havde med. Den havde en spændvidde på 44,5 cm, vejede 200 gram og havde en mo-tor på 0,1 cm³. Jørgen Petersen havde et bi-plan med (det eneste ved træffet), og mo-dellen var en Zaunkönig med 41 cm spænd-vidde og en vægt på 340 gram, motoren var på 0,44 cm³. De tre meget små modeller fløj ganske udmærket og nogle lavede endda kunstflyvning med rul og meget andet.

Mange »Grokkere«

Seks af modellerne var Grokkere, som vel nok må betegnes som den mest almindelige af de små fly. Som tilskuere var det i begyn-delsen lidt af en prøvelse at se »Grokkeren« fare rundt i luften i meget, meget lav højde.



Jørgen Petersen som sin Zaunkönig, stævnets eneste dobbeltdækker. Den er udstyret med en Cox Babe Bee.

Mange gange troede vi, at flyene ville blive ødelagt ved et sammenstød med »Moder Jord«s græsklædte overflade. Det var en overraskelse, hver gang når flyet blev rettet op en halv til en hel meter over jorden og fløj videre.

Det, vi som tilskuere troede var et begyndende styrt, viste sig at være helt kontrolleret flyvning, og med de små flys hurtige og effektive manøvrering var denne form for flyvning på ingen måde hasarderet eller »vild«, den var faktisk meget underholdende og spændende. På et tidspunkt startede tre piloter med »Grokkerne« og foretog combatflyvning, og der blev i en times tid jagtet papirstrimler.

Der deltog også tre modeller af typen Mach Mini, spændvidde på 69 cm, vægt ca. 570 gram og motor på 0,82-1,0 cm³. Også Mach Mini'en havde meget fine kunstflyvningsgenskaber.

Også svævemodeller

Der var også et par svævefly med, bl.a. havde Ole Lindhardt medbragt en »Hr. Hyst« (tegning i Modellflyve Nyt nr. 3/81) med spændvidde på 92 cm og vægt 205 gram. Dette svævefly blev styret med højde- og sideror. Modellen er egentlig en skræntmodel, og gummitovstart med så lille en model er ikke mulig. Den er ikke til at se i optrækket, og hastigheden er for stor ved denne form for start.

Hvad gør man, når man gerne vil flyve »svæveren« og der ingen skrænt er? Ja, man flyver den op på ryggen af en motor-model. Umuligt!! Nej, absolut ikke, det blev bevist flere gange.

Hyst'en blev placeret i en opsats på ryggen af Leif Petersens motorfly (Globe Master, spv. 75 cm, 375 gram og 0,8 cm³ motor), og så gik det deropad. Tilskuerne og piloterne fulgte denne opstigning med spænding, og da Jørgen Petersen »slap« svæveflyet i ca. 50 m højde, klappede alle af begejstring. Jørgens kommentar efter denne vellykkede flyvning var, at så kunne en motormodel dog bruges til noget fornuftigt. Ole og Jørgen foretog flere af disse flyvninger, og det gik godt hver gang.

Radioanlæggene

Radioanlæggene i disse modeller var meget forskellige, men i fly som Grokker og Kobra er det muligt at bruge standardanlæg, hvilket flere også gjorde. I de meget små modeller kan der selvsagt ikke bruges almindelige servoer og akku'er, og flere havde også bygget modtageren selv. Flere sparede vægt i deres modeller ved at anvende en mindre akku, og der findes fabriksfremstillede modtagere, der vejer og fylder meget lidt. Der kan også købes standard servoer, der ikke vejer mere end 16 gram, hvor en normalservo vejer knap 50 gram.

Små modeller er holdbare

Det kneb af og til for piloterne at lande modellerne rigtigt, og en fire-fem kolbøtter hen ad banen var ikke helt sjældne. Det



Sådan starter man en lille svævemodel: Op på en Globe Master og så bare afsted!

skete også, at piloten glemte trimmet og ved start (håndstart) fløj modellen lige i jorden. Dette ville med »normale« modeller medføre havari, men der skete kun ét havari, og det var et sammenstød i luften mellem to Grokker i combatflyvningen, og trods et styrt fra fem meters højde var skaderne meget begrænsede. Den ene model var faktisk uskadt, og den anden havde knækket sideroret samt et par ribber i vingen. Det var fantastisk, hvad flyene kunne holde til både i luften og ved hårde starter og landinger. Årsagen hertil må nok være den ringe vægt og den dertil svarende lille inert i modellerne.

Stor fremtid for de små fly

Små RC-modeller kan det samme som de store, og de har en meget stor fordel — ingen transportproblemer! Dertil kommer, at de er forholdsvis hurtige og billige at bygge, holder til enormt meget og er (iflg. piloterne) sjove at flyve.

På trods af, at Holbæk Modellflyveklub kun havde annonceret i Modellflyve Nyt, havde vi dagen igennem et stort tilskuerbesøg (ca. 200 personer i løbet af dagen), og alle besøgende fik et godt indtryk af RC-flyvningen som hobby. De fik megen god og underholdende flyvning at se. Der var

fly i luften hele tiden og meget ofte 5-6 stykker på én gang, så der var hele tiden noget at kikke på.

De små modellers mange fordele vil nok (— og forhåbentlig) medføre, at de bliver bygget i et større antal rundt om i klubberne, således at det i løbet af nogle få sæsoner bliver almindeligt at se små RC-styrede fly rundt om på flyvepladserne.

Holbæk Modellflyveklub takker de fremmødte piloter for deres medvirken til en dejlig søndag med masser af flyvning, og vi håber, at endnu flere piloter vil møde op, når vi i 1983 holder træf for små RC-modeller igen! □

Ole Lindhardt med Chipmunk'en.



Navn	Klub	Motor	cm ³	Vægt	Spv.	Navn på model
Per Knudsen	Holbæk Modellflyveklub	G-Mark	1,00	708	90,0	Grokker
Niels Leitzitz	Holbæk Modellflyveklub	Cox Medallion	0,82	567	81,5	Mach Mini
Verner Hansen	Borup Modellflyvere	Cox Medallion	0,82	675	92,5	Grokker
Peter Hansen	Borup Modellflyvere	Cox Medallion	0,82	675	92,5	Grokker
Frits Steffensen	Borup Modellflyvere	Tee Dee	0,82	770	92,5	Grokker
Kristian Katic	Borup Modellflyvere	G-Mark	1,00	700	87,0	Grokker
Børge Knudsen	Sydsjællands Modellflyveklub	Cox Tee Dee	0,82	615	92,5	Grokker
Børge Knudsen	Sydsjællands Modellflyveklub	Cox Tee Dee	0,82	505	73,0	Cobra
Børge Knudsen	Sydsjællands Modellflyveklub	Cox Tee Dee	0,82	575	82,0	Mach Mini
Børge Knudsen	Sydsjællands Modellflyveklub	Cox Tee Dee	0,10	200	44,5	Tee Dee
Jørgen Petersen	Københavns Fjernstyringsklub	Cox Babe Bee	0,44	340	41,0	Zaunkönig
Jørgen Petersen	Københavns Fjernstyringsklub	Cox Black Widow	0,49	450	69,0	Canon Ball
Leif Petersen	Nordsjællands Fjernstyringsklub	Cox Babe Bee	0,80	375	75,0	Globe Master
Ole Lindhardt	Nordsjællands Fjernstyringsklub	svævemodel		205	92,0	Hr. Hyst
Ole Lindhardt	Nordsjællands Fjernstyringsklub	Cox Pee Wee	0,33	147	43,0	Chipmunk DHC-1
Ib Lyngkilde	Ikke oplyst	svævemodel		200	105,0	styropormodel
Per Nielsen	Comet	Cox Tee Dee	0,44	750	90,0	Half and Half
Alf Olsen	Ikke oplyst	G-Mark	1,00	510	81,0	Mach Mini

BLUE BIRD

– Svensk A2-model til konkurrencebrug
konstrueret af Agne Hammer

Modelflyve Nyt test

Modelflyve Nyt fik tilsendt et byggesæt til den svenske F1A-model (det vi i Danmark kalder klasse A2) »Blue Bird« fra Lars-G. Olofsson, der er redaktør af det svenske Modellflygnytt. Lars-G. havde fået tre byggesæt til test — han byggede selv de to og overlod så det tredje til os, for at også danske modelflyvere skulle få kendskab til modellen.

Byggesættet indeholder alle nødvendige materialer undtagen lim, dope og beklædningsmaterialer. Der medfølger tegning af modellen og en svensk byggevejledning med en del skitser, som viser forskellige trin af byggearbejdet.

Materialerne er udsøgte. Der er virkelig gjort et stort arbejde for at finde det rigtige træ til de forskellige dele. Listerne er lige og ensartede, balsat har den rigtige vægt — det er virkelig flot. Balsaprofilerne er tilsyneladende savet ud i blok — i en fantastisk god kvalitet. Man kan ikke gøre det bedre selv. Det eneste i vores sæt, som ikke var tip-top i forarbejdningen, var krydsfiner-

delene. Men disse dele var absolut brugbare.

Bortset fra et par kropslister, som var knækket under postvæsenet tilsyneladende ikke helt nænsomme transport af pakken med byggesættet, skulle der ikke udskiftes nogen dele overhovedet i sættet. Det er sjældent, at man får et sæt af så høj kvalitet!

Bygning af vinge og haleplan

Byggevejledningen er ret grundig, og der vil ikke ske fejl undervejs, hvis man følger den slavisk. Jeg foretrak dog at gøre tingene i en lidt anden rækkefølge end vejledningen anbefaler — det er et spørgsmål om vaner.

Vingen er konventionelt opbygget uden torsionsbox, men med to dobbeltlister med webbing. I ørerne er nogle af listerne af balsa, mens alle lister i centralplanet er af fyr. Forkanten skal limes sammen af en fyrre- og en balsaliste.

Jeg ændrede lidt i vingen, idet jeg lagde en ekstra dobbeltliste ind i midten af vingen. Den spidser til og slutter ca. 25 cm inde i vingen. Denne dobbeltliste er min forsikring mod at trække vingen over i en kraftig katapultudløsning.

I midtervingen har man almindeligvis 4-5 ribber af 2 mm krydsfiner til at optage den

belastning, som vingen får under højstart, og til at sikre, at vingesamlingen med pianotråde bliver stærk nok. På Blue Bird er disse krydsfinerprofiler erstattet af tykke balsaribber med pålimede krydsfinerprofiler af 0,8 mm tykkelse. Jeg har en fornemmelse af, at formålet med denne måde at lave tingene på er at undgå det hårde arbejde med at udsave en masse 2 mm krydsfinerprofiler. Umiddelbart forekommer denne detalje ved vingen at være for svag.

Der var ingen problemer med bygningen — delene passede fint sammen. Det var faktisk helt mærkeligt at bygge en vinge, hvor stumperne passede sammen uden at man skulle bruge tid på at tilpasse dem.

Agne Hammer anbefaler, at man lægger en masse webbing ind i vingen samt krydsribber i bagerste felt ved bagkanten. Jeg startede med at sætte krydsribberne i, hvorved vingen tog ca. 2 gram på pr. halvdel. Webbingen skulle være balsatræ, men det ændrede jeg til 1 mm krydsfiner. Og jeg webbede kun forreste hovedliste helt ud til knækket. Bageste dobbeltliste blev webbet ca. 30 ud, »min« ekstra hovedliste blev webbet i hele længden, mens ørerne overhovedet ikke har webbing.

Byggebeskrivelsen foreskriver også, at man lægger webbing på forkanten — altså, at man indlimer forstærkninger mellem profilerne, hvilket jo svarer til, at der bliver »hakker« i forkanten til profilerne, ligesom man bruger i bagkanten. Dette sprang jeg over, da jeg for det første syntes, at forkanten var rigelig stærk og for det andet mente, at sådan en omgang webbing ville blive ret tung.

Efter at have færdiggjort vingen har jeg ærgret mig over, at jeg satte krydsribberne i vingen. Den blev ikke nævneværdigt stivere af det — men det vejede nogle gram og tog lidt tid at lave. Men det ser da pænt ud! Hvis diagonalribber skal have nogen effekt, skal de sidde længere fremme på vingen.

Erfaringerne fra vingen blev brugt på haleplanet. Her undlod jeg helt webbingen og diagonalribberne, hvorved haleplanet da også blev meget let.

Det anbefales, at man beklæder med to lag tyndt papir på centralplanerne og et lag i tipperne. Jeg beklædte med Graupners tynde »Ply Span« beklædningspapir. Det er japanpapir, hvor fibrene er lagt på kryds, så det skulle blive meget stærkt og temmelig stabilt over for vridninger.

Papiret er meget let at sætte fast — det suger måske lidt mere dope end almindeligt tyndt papir, men det er betydelig stærkere og arbejder mindre. Efter anden gang dope satte jeg andet lag papir på centralplanerne. Det gøres meget let ved at skære papiret ud i det ønskede format (man behøver jo ikke at beklæde hele bagkanten og hele forkanten to gange), hvorefter man doper papiret fast oven på første lag. Start midt på vingedelen og brug forholdsvis rigeligt med tynd dope — så går det som en leg.

Haleplanet fik et lag »gammeldags« ægte japanpapir (det helt tynde, der knitrer og er meget tæt i overfladen).



Per Grunnet med hans udgave af Blue Bird. Som det ses af billedet, er Blue Bird en ret konventionel moderne konkurrencemodel at se på — men Per anbefaler, at den forstærkes et par steder, før man sender den ud i det vilde konkurrenceræs!

Vinge:	Højre halvdel	Venstre halvdel
Færdig, ubeklædt, uden dope	66,8 g	65,7 g
2 gange dope af træet		
samt 1 lag papir	75,5 g	74,1 g
+ 1 gang dope	78,7 g	77,5 g
+ 1 gang dope	79,9 g	78,6 g
Dobbelt papir på centralplan	83,6 g	82,6 g
+ 1 gang dope på centralplan	84,6 g	83,9 g
+ 1 gang dope overalt	86,5 g	85,3 g

Haleplan:

Færdig, ubeklædt, uden dope	5,2 g
+ 2 gange dope af træet	
samt japanpapir	7,4 g
+ 1 gang dope	8,2 g
+ 1 gang dope	8,9 g

Vægt på forskellige stadier af bygningen.

Bygning af kroppen

Forkroppen består af en hårdtræskerne af en forholdsvis let træsort, som er nem at bearbejde med løvsav. Man kan roligt save et stort hul ud i næsen til blykammer, idet det lille hul, der er savet, ikke række til at indeholde den nødvendige ballast, hvis tyngdepunktet skal ligge, som det gør på tegningen.

Jeg savede forkropskernen ud, så både timer og bly kunne være der. Desuden lagde jeg et lag 2 mm krydsfiner på hver side af kernen for at få kroppen bred nok til at kunne rumme min nys hjemskrevne Køster Digital Timer. Derefter var det bare at følge vejledningen — bagkroppen er af meget let balsa — 5 mm i top og bund, 2 mm på siderne. Den skal ikke spidnes til, hvis man følger tegningen — jeg gjorde det nu alligevel, lidt. Det ser pænere ud, og det hjælper altså sammen på vægten.

Finnen er lavet af en 5 mm balsa-plade — det er en ordentlig klods at se til. Byggevejledningen foreslår, at man kan bore lette huller i den. Jeg foretrak at høvle den i profilform og lade den stå ubeklædt uden lette huller. Jeg har tidligere fløjet med opbyggede finner og er ikke begejstret for ideen om, at der også på det sted er japanpapir, der får masser af huller, når man lander i træer og buske

Omkring den tid, hvor kroppen er ved at være færdig, skal man træffe beslutninger vedrørende detaljer omkring kurveklap, russerkrog, termikbremsesystem osv. Og her efterlader såvel tegning som byggevejledning modelbyggeren på helt bar bund. Tegningen viser ikke, hvordan man laver stop til kurveklap (hvis man ikke har russerkrog). Det fremgår heller ikke, at man skal lime pianotrådene fast i kroppen (der er v-form i centralplanet, så pianotrådene skal bøjes og kan derfor ikke sættes løst igennem kroppen). Her har byggesættet nogle svagheder, som godt nok ikke generer den erfarne modelbygger (han eller hun ville sikkert alligevel lave tingene efter sit eget hovede), men den mindre erfarne modelflyver kan løbe ind i nogle problemer.

Jeg kæmpede mig vej gennem proble-

Finn Bjerre holder Blue Bird, således at man rigtig kan se den superkorte næse, de overflodige krydsribber i vingen samt den ekstra dobbeltliste ved vingeroden.



merne og fik placeret russerkrog, Køster-timer og pianotråde rimelig godt, hvorefter kroppen kunne lukkes og pudses af. Jeg dopede bagkroppen tre gange, hvorefter jeg beklædte den med tyndt glasfiberklæde (18 g/dm² indkøbt hos Urs Schaller i Italien). Lars-G. Olofsson anbefaler, at man beklæder med kunstsilke.

Tyngdepunkt, totalvægt

Da modellen var færdig, samlede jeg den og lagde den på vægten. Den vejede 418 gram. Inden jeg lukkede kroppen, havde jeg limet 50 gram bly i næsen så langt fremme, som jeg kunne. Der var plads til yderligere 30 gram fremme i næsen — det kunne man lime på plads gennem timerhullet.

Modellens tyngdepunkt lå nu på 62% — og tegningen angiver, at det skal ligge på 56%. Så jeg skar ca. 20 gram bly ud og limede det ind i næsen på modellen, hvorefter tyngdepunktet lagde sig på 57%. Her har jeg ladet det ligge — nu vejede modellen 440,5 gram, og jeg var ikke begejstret ved tanken om at lægge yderligere ca. 10 gram i for at få tyngdepunktet placeret helt præcist på 56%.

Flyvning med Blue Bird

Min Blue Bird fik sin egentlige luftdåb til EM i Zülrich, hvor jeg fløj en masse trimstarter med den, og hvor den pga. havari af min bedste selvkonstruktion fik lov at flyve de to sidste starter i konkurrencen. Det gik glimrende — den fløj max i begge starter. Ugen efter fortsatte modellen med at score gode resultater, idet jeg fløj DM med den — og vandt med 6 max'er og en flyvning på 2.20 (hvor den ramte et træ i 7-8 meters højde og mistede 20-25 sek. flyvetid).

Så modellen kan absolut gøre sig gælden i konkurrencer. Den flyver glimrende — men højstarten er lidt problematisk, idet modellen har det med at åbne kurvet på linen, når der er termik. Det er ikke rart, når der er bare en smule vind. Katapultudløsningen er normalt hæderlig — modellen vinder en smule højde i udløsningen, men ikke så meget som mine andre modeller, da

vingerne på Blue Bird begynder at fluttre, når modellen bliver trukket op i hastighed. Glidet er glimrende — modellen glider fladt og synker tilsyneladende ikke voldsomt. Jeg vil skyde på en stillevejrstid på omkring 160 sekunder uden katapultudløsning — altså en virkelig god flyvetid.

Men ét er, at man *kan* opnå gode resultater med Blue Bird, noget andet om modellen er *velegnet* til konkurrenceflyvning. Jeg har haft omkring 50 starter ialt med modellen og mener derfor at have et ganske godt grundlag at bedømme den på. Og efter min mening er der en række ting, som skal ændres, før Blue Bird bliver en rigtig god konkurrencemodell til danske forhold:

- Der går alt for let flutter i vingen — det ødelægger muligheden for højdegevinst i katapultudløsningen. Vingen må være stivere — f.eks. ved at lægge krydsribber ind mellem dobbeltlisterne midt i vingen. Men en D-box ville selvfølgelig hjælpe endnu mere.
- Engang imellem lægger modellen sig op i en kraftig krængning efter udløsningen og mister derved en del højde. Jeg har den store finne mistænkt for at være skyld i såvel denne uheldige egenskab som de forømtalte problemer med at cirkle i termik.
- Kroppen er for svag. Da jeg »plantede« modellen blidt i græs under trimningen til EM i et forsøg på at cirkle, knækkede bagkroppen halvvejs. Det burde ikke være sket.
- Haleplanets forkant er helt af balsa, og den brækker let. Der burde ligge en tynd fyrreliste i haleplanets forkant — man kan sagtens undvære nogle af listerne i haleplanet til gengæld.
- Vingerne er samlet med to 3 mm pianotråde. De er for svage — jeg må bøje den bageste pianotråd til mindre v-form efter hver start. Mindre end tre 3 mm pianotråde går ikke til en russerkrogsudstyret Blue Bird. Og hvorfor så ikke bruge en enkelt 4 mm pianotråd i stedet?
- Tilsyneladende bliver der også snart

fortsættes næste side

problemer med vingesamlingen, idet hullerne til de midterste profiler, hvor pianotradssamlingen sidder, allerede begynder at virke overordentlig store.

Konklusion

Det er et fremragende byggesæt, som en erfaren modellflyver ikke vil have problemer med at bygge. En mindre erfaren skal have hjælp med detaljerne omkring indbygning af russerkrog, termikbremse, kurveklap og den slags, da den noget kortfattede vejledning ikke giver nogen hjælp på dette punkt.

Med forholdsvis få ændringer af sættet vil man kunne lave en Blue Bird, som vil være særdeles velegnet til konkurrenceflyvning. De ændringer, jeg vil foreslå, fremgår nok af ovenstående, men her er de samlet:

- Krydsribber i hele vingen mellem listerne.
- Ved vingeroden skal der pålimes et 2 mm krydsfinerprofil ud over, hvad byggesættet foreskriver.
- Vingesamlingen skal forstærkes — f.eks. ved at udskifte den forreste pianotrad med en 4 mm tråd.
- Bagkroppen skal forstærkes — man kan enten bruge lidt stærkere træ (men det bliver nok for tungt), eller man kan ændre kroppens dimensioner, således at den bliver højere og tyndere (på tegningen er den kvadratisk).
- Halefinnen skal sandsynligvis gøres mindre.
- Forkanten i haleplanet skal forstærkes med en 1 x 5 mm fyrreliste i bunden — så kan fyrrelisten og den nederste balsaliste undværes.

Disse ændringer kan sagtens laves ud fra byggesættet.

Et sidste punkt er vægten. Min model er ca. 30 gram overvægtig, og jeg har faktisk hele vejen igennem bestræbt mig på at bygge let. Jeg vil mene, at det er svært at bygge en Blue Bird på 412 gram, hvis man også skal have plads til en elektronik-timer. Og den vil jeg nødig undvære efter at have prøvet at flyve med den i efterhånden temmelig mange starter!

For at holde vægten nede, skal man nok forlænge næsen på modellen med 3-4 centimeter. Så skal der mindre ballast til at afbalancere bagkrop og haleplan, og så skulle det være muligt at lave de foreslåede ændringer, at indbygge elektroniktimer og stadig holde vægten.

Løvrigt er de 30 grams overvægt på min Blue Bird nok af meget lille betydning for flyveegenskaber og præstationer. Det er noget andet med motormodeller, hvor motoren skal slæbe den ekstra vægt med til vejrs. For svævemodeller betyder vægten jo ikke noget for udgangshøjden.

»BLUE BIRD« laves vistnok kun i mindre serier og er derfor svær at opdrive i almindelige hobbyforretninger. Vi har forsøgt at få producenten, Tomtomora Snickeri, til at fremsende oplysninger om priser og forhandlere, men har ikke fået svar. Til gengæld kan vi oplyse, at Blue Bird kan købes hos »ELGECO«, Box 8012, S-421 08 Västra Frolunda, Sverige, tel. 031/47 35 60 til en pris på ca. 150 danske kroner.



Rikke Dahlin holder sin Suliman frem til ære for fotografen — og os.

Byggesæt-test:

Suliman – A1-model beregnet for nybegyndere

»Suliman« er en svævemodel med vinge og haleplan i Jedelsky-opbygning med 77 cm spændvidde. Byggesættet fremstilles af Sven E. Truedsson, Malmö og er konstrueret af Jan-Olle Åkesson. Sven E. Truedsson har en række byggesæt i forskellig sværhedsgrad, der specielt henvender sig til kursen i modellflyvning. Ideen med at have en række modeller af stigende sværhedsgrad er bestemt rigtig.

Suliman henvender sig til begynderen, som har prøvet at bygge en chuckglider og som mener, at f.eks. en Abdul er for stor og kompliceret. Tanken er, at man vil være »moden« til en Abdul, når man har bygget en Suliman. Og efter Abdul'en kan man så tage fat på Truedsson's begynder-A2-model, Mustafa.

Umiddelbart ser Suliman ud til at kunne udfylde sin plads på glimrende måde, men under bygningen og senere under flyvningen viste der sig ting, der gør, at jeg ikke er så begejstret for modellen som begyndermodel.

Byggesættet

Kvaliteten af materialerne er god, og alt undtagen lim følger med. Ligeledes er der en — svensk — meget detaljeret vejledning med små skitser, der beskriver bygning, trimning og højstart. Derimod er tegningen ikke i fuld størrelse, men en målsat oversigtstegning på et A4-ark.

Sammenfattende må den danske pris på kr. 48,- dog siges at være rimelig.

Bygningen

Opbygningen af forkroppen er lidt uklart beskrevet, men vi fik det dog til at gå op. Jeg tror ikke, at en begynder overladt til sig selv ville være kommet godt fra det. Der er

en stang bly med, denne rulles op og limes ind i kroppen og dermed færdig! Der er ingen mulighed for at ændre tyngdepunktets placering.

En Jedelsky-vinge består jo ikke af så mange stumper, så den er hurtig at bygge, men det er efter mit skøn, efter at have set og hjulpet en del begyndere med især Abdul, at en traditionel opbygget vinge egentlig ikke volder det store besvær, den kan samles lidt af gangen. Med Jedelsky-vingen står begynderen med store stykker, store limninger og mange knappenåle for at holde delene på plads.

Flyvning

Da glidet kun kan trimmes med justering af indstillingsvinklen, var det egentlig spændende, om det kunne lade sig gøre, men det gik udmærket, den glider nydeligt. Så skulle højstart prøves. Det viste sig, at en normal højstartslinje er rigelig tung for så lille en model, men med en tynd og let line går det. Der er ingen kurveklap, så der er ikke de store muligheder for at få justeret kurvet, når den også skal kunne højstarte til rimelig højde.

Da vi begyndte at flyve med Suliman, viste der sig desværre en anden skavank. Ved et par landingshavarier, der normalt ikke ville have betydet noget særligt, tog vingen så megen skade, at en begynder ikke ville kunne lime alle disse splinter sammen til noget brugbart.

Nå, men flyve kan den, og med hjælp fra en mere erfaren kan der også vristes et A-diplom ud af den. Det vil nok være klogt at sætte termikbremse på den; det gjorde vi, så Rikke fik den igen, efter at den havde været højt til vejrs i Vandeltermikken.

Frank Dahlin

INTERNATIONALE KONKURRENCER 1982

I sidste nummer refererede vi VM i stand-off skala. Denne gang er der referater fra fire store internationale konkurrencer: VM for linestyrrede, EM for fritflyvende samt NM for fritflyvende og NM for radiostyrrede svævemodeller. Der er masser af læsestof på de følgende sider for konkurrenceinteresserede!

Billederne: Øverst team-race finalen fra VM i linestyring og Steen Agner fra NM for fritflyvende. Steen vandt i klasse F1C. Billedet i midten viser Peter Bose, der netop har fået præmien for sin sejr i juniorklassen ved NM for RC-termiksvævere. Nederst ligger Uffe Edslev til venstre og flyver finale i combat mod amerikaneren Fluker Jr. — fra VM i linestyring.



Nordisk Mesterskab for fritflyvende, d. 15.-17. juli 82

Fritflyvnings-Unionen stod som arrangør af årets NM, og allerede på landsmødet i 1981 var det blevet vedtaget, at man i år skulle forsøge at ændre på formen, som et NM normalt flyves under. Tanken var at tilnærme NM til det åbne nordiske mesterskab, som Fritflyvnings-Unionen i de sidste år har propaganderet for.

Det var blevet vedtaget at afholde NM under sommerlejren umiddelbart inden Jyllands-Slaget — i håb om at deltagerne fra NM også ville flyve med i Jyllands-Slaget. På planlægningsstadiet lignede det også en stor fordel at lægge NM på sommerlejren, da der jo burde være tidtagere og officials nok på lejren.

Men et er teori, noget andet praksis. Vi havde inviteret maksimumshold fra de nordiske lande — dvs. seniorlandshold, juniorlandshold samt tre særligt indbudte i hver klasse fra hvert land — ialt 9 deltagere i hver klasse pr. land. Der kom ikke fuldt hold fra alle lande — det blev til ialt 28 deltagere i F1A, 20 i F1B og kun 11 i F1C. Alligevel blev dette det største NM, der nogensinde er blevet afholdt. Og det var et af vore problemer. Det viste sig nemlig, at vi havde meget svært ved at finde tilstrækkelig mange tidtagere på sommerlejren. Det lykkedes, men tidtagerinstruktionen blev dårligere, end man kunne have ønsket — hvilket især var synd for tidtagerne, der ikke alle følte sig helt velkvalificerede.

Det skal dog understreges, at tidtagerne gjorde et godt stykke arbejde — vi hørte ikke om tilfælde, hvor tidtagerne traf forkerte beslutninger uden at problemerne hurtigt blev løst til deltagerens tilfredshed. Jørgen Korsgaard — der var konkurrenceleder — har bedt mig om at takke tidtagerne varmt, fordi de ofrede en hel flyvedag for at hjælpe os med NM. Forhåbentlig fik de set så megen god flyvning, at de syntes, det ikke var spildt tid.

Konkurrenceledelsen var kraftigt underbe-mandet, idet et par af de hjælpere, som Jørgen skulle have haft på denne post, blev brugt som tidtagere. Det kom til at betyde, at arrangementet forløb noget tungt og langsomt, specielt fordi det blev nødvendigt at flytte startsted et par gange undervejs. Og al færdsel skulle foregå til fods ... pga. de nye regler for benyttelse af flyvefeltet på Vandel.

Alt i alt betød problemerne, at vi måtte nøjes med 5 starter i stedet for de planlagte 7. Og det fik den afsmittende effekt, at Jyllands-Slaget også måtte indskrænkes til 5 starter.

Vore nordiske venner tog iøvrigt problemerne med stor forståelse og overbærenhed. Det bør vi nok huske på en anden gang ... jeg tør knapt tænke på, hvor meget ballade og surhed der ville have været, hvis de svenske, norske og finske modellflyvere havde protesteret lige så voldsomt over en usikker konkurrenceafvikling, som danske landshold har for vane.

Når dette er sagt, skal det til gengæld fremhæves, at det flyvemæssige resultat af NM var overordentlig tilfredsstillende. Takket være det gode, men vanskelige flyvevejr fik vi en dejlig konkurrence, hvor de bedst placerede virkelig havde ydet en stor og god indsats for at nå til tops på listerne.



De sidste arrangementsmæssige ting — overnatning og bespisning — fungerede også rimeligt. En af unionens intentioner med dette NM var at gøre stævnet meget billigt — det lykkedes absolut, idet startgebyr, gebyr for overnatning i militærtelt samt måltider fra torsdag aften til lørdag middag kunne holdes helt nede på ialt 180 danske kroner. Så var der heller ikke til andre præmier end nogle T-shirts og abonnementer på Modellflyve Nyt

F1A

Konkurrencen blev først startet lørdag morgen, idet vejrudsigten gav løfter om godt vejr — og det blæste for meget fredag eftermiddag, da vi ifølge den oprindelige plan skulle have lagt ud.

Lørdag morgen var vejret næsten helt stille — modellerne drev et par hundrede meter på et max. I anden periode luftede det fortsat ganske svagt, men i tredje periode kom der lidt »rigtig« vind — 3-4 m/sek. I fjerde og femte periode kom der ret kraftige vindstød, men det meste af tiden blæste det vel kun 4-5 m/sek. — altså dejligt flyvevejr hele dagen.

I første periode var vejret ret dødt — de fleste A2-flyvere havde problemer med at nå de forjættede 180 sek. — men sidst i perioden viste Jørn Rasmussen, at det var muligt, idet han nåede og havde 4-5 meters højde endnu, da bremsen gik noget over max. Ingen andre danske fik max., skønt jeg selv og Finn Bjerre var tæt på med hhv. 173 og 170 sek.

I anden periode fløj alle danskere undtagen to

Øverst ses en træet deltager — flytning af startsted tappede energien! Herover tv. Per-Thomas Skjulstad, der ikke havde modeller at flyve med i femte periode — hvor han havde 4 max'er! Herover Inger Johansson fra Sverige. Billedet nederst på siden viser Ossi Kilpalainen fra Finland, som blev nr. 3 i wakefield kun 19 sekunder fra fly-off.





Ole Torgersen fra Norge med wakefield.

max. Den ene af de to, der droppede var Steffen Jensen, der endog kom under 2 minutter, den anden var mig — med 179 sek. Så det var en god dansk periode med maxer til Jørn, Finn, Peter Buchwald, Palle Pedersen og hele vores juniorhold: Tommy Jørgensen, Tommy Jensen og Christian la Cour. Christian var iøvrigt kraftigt handicappet, idet han havde fløjet sin hele nye model væk på dens første trimstart nogensinde.

Vi var ikke ene om at have en god 2. periode — der blev fløjet 17 maxer af 28 mulige, og mange havde tider lige under maxet, så alle klarede sig godt. En af storfavoritterne, Svein Larsen fra Norge, måtte dog se modellen i græsset kun 161 sek. efter udløsningen. Det blev Sveins eneste drop, så det var bittert. Endnu mere bittert var dog Inge Sundstedts tid i perioden — 176 sek. Også han fløj iøvrigt fire maxer.

Men dem, der kun havde droppet lidt, behøvede ikke at miste modelen, for ved starten af tredje periode blev det klart, at kun to havde maxer i begge perioder. Det var Jørn, og det var Svein Olstad fra Norge. Begge maxede sikkert i tredje periode. Og Bror Eimar fra Sverige holdt sin tre-

Johnny A. Reinli fra Norge deltog i klasse F1A.



dieplads, idet han nu havde to maxer efter sit drop på 177 sek. i første periode. Vore juniorer havde problemer med termikken — alle tre fløj tider omkring 100 sek., hvilket også Steffen Jensen, Peter Buchwald og jeg selv gjorde. Palle gik det lidt bedre, men kun Finn og Jørn maxede.

Fjerde periode bragte en stor ændring i toppen, idet Svein Olstad blev snydt af hvirvlerne omkring startbanerne på Vandel og sendte modellen afsted på en 33 sek.-flyvning. Dermed var Jørn alene i spidsen med fire maxer, fulgt af Bror Eimar og Inge Sundstedt. Peter Buchwald var nede på 49 sek. i en panikstart, Finn droppede 15 sekunder, og jeg maxede for første gang i konkurrencen — og fløj modellen væk Juniorerne havde problemer — Tommy Jørgensen fik dog en pæn tid hjem.

Sidste periode var svær, idet vinden var støt og termikken virkede sparsom. Jørn højstartede i næsten en halv time, før han fandt luft, som han havde lyst at udløse i. Og det var umagen værd, for han maxede og blev dermed nordisk mester.

Bror Eimar og Inge Sundstedt maxede også og blev nr. 2 og 3. Finn fik også sin max og blev nr. 6 kun 25 sek. efter Jørn — så det var nydeligt. Peter Buchwald og jeg kom i alvorlig tidsnød pga. Jørns langvarige højstart, men det lykkedes os at komme afsted på gode flyvninger i periodens sidste sekunder — jeg fløj max og blev nr. 9 (pokker stå i 3. start), Peter fik 162 sek. og sikrede dermed vores andenplads i holdkonkurrencen, som blev vundet af svenskerne kun 88 sek. over os.

De danske juniorer kom langt nede på listen — det var ikke fordi de fløj specielt dårligt, men nærmere fordi de ikke fik den hjælp fra resten af holdet, som de burde have haft. Men her var det igen arrangementet, der krævede et par af delta-gernes tid ind imellem.

De svenske juniorer klarede sig rigtig godt. Magnus Sundstedt og Thomas Weber blev nr. 7 og 8 i den samlede stilling. Svenskerne havde sendt to holdledere — en for juniorerne (Bo Moeder) og en for seniorerne (Per Qvarnström), og det så ud til at være en vældig god idé.

F1B

Det var lykkedes at overtale Povl Kristensen til at stille op på det danske wakefieldlandshold, der iøvrigt bestod af Jens Kristensen og Bjarne Jørgensen. Som særligt indbudte havde vi Peter

Rasmussen, Erik Jakobsen og Erik Knudsen. De to Erik'er gjorde dermed come-back i international flyvning efter mange, mange års pause.

Efter femte periode stod det klart, at næstbedste dansker — det var Peter Rasmussen — havde fået 870 sek., og dårligste dansker — Erik Jakobsen — havde fået 839 sek. — kun 31 sek. skilte fem af de seks danske deltagere.

Bedste dansker blev Povl Kristensen med 900 sek. Han og svenskeren Sture Johansson gik til fly-off. Peter Rasmussen var tæt på at komme med, idet han havde 4 maxer efter 4. periode. Men som så ofte før blev sidste start fatal. Dårlig luft tvang Peters velflyvende model ned på 2½ minut — og så blev det kun til 5. pladsen i stedet for en top-tre placering.

Fly-off'et blev en mærkelig affære. Begge fløj 4 minutter i god luft — og det var flot at se. I 5-minutters starten kastede Povl først — i rigtig elendig luft, et decideret luft hul. Modellen kvitterede da også lynhurtigt ved at lande efter 2.12. Dermed burde konkurrencen jo være afgjort til Sture Johanssons fordel, og Povl var vist også på vej hen for at gratulere ham med sejren, som af de fleste betragtedes som en ren formalitet.

Men også her spillede nerverne ind. Sture lagde tilsyneladende ekstra kraft i kastet til ære for de mange tilskuere, hvorefter hans model powerstallede og fik meget ringe udgangshøjde. Og da ingen nådig termikbølge fandt det rimeligt at trække modellen op i passende flyvehøjde, kunne Povl til sin store forbavselse trække sig ud af konkurrencen som nordisk mester med 132 sek. mod Stures 107 sek. i sidste fly-off.

F1C

Gasklassen var forholdsvis dårligt besøgt med ialt 11 deltagere. En gennemgang af konkurrencens resultater afslører, at kun uheld eller fejl var årsag til, at ikke i hvert fald tre mere end de 5 endte i fly-off'et.

Jan-Olle Åkesson lavede den klassiske fejl med at DT'e ned på 28 sek. i første periode. Thomas Køster fløj 88 sek. i en fejlstart med sin flapper-model i anden periode. Per Thomas Skjulstad mistede to modeller i kornmarkerne og kunne ikke få sin femte start (han havde da 4 maxer) — noget tilsvarende gjaldt vist for Hans Lindholm, der heller ikke fik sin femte start, men som inden da havde droppet 13 sekunder.

De fem mand, der gik til fly-off var Steen Agner og Tom Oxager fra Danmark, Ulf Carlsson, Gunnar Ågren og Alve Hansson fra Sverige. Gunnar og Alve faldt fra i 4-minutters fly-off'et. Tom Oxager fandt en voldsom nedvind i 5-minutters starten og var nede på mindre end 3 minutter. I 6-minutters starten faldt afgørelsen, idet Ulf Carlsson, der havde fløjet forment hele vejen igennem, ramte ved siden af termikken og kom ned på 179 sek. Steen Agner ramte i plet med sin start, og modellen fløj max. i stor højde.

Dermed gjorde Steen — igen — et come-back. Iøvrigt med den model, han havde bygget specielt til sit tidligere come-back i 1977 ved VM i Roskilde, hvor han også kom igennem til fly-off'et.

NM's fremtid

Trods de store organisatoriske problemer skal der lyde en tak til alle, der hjalp til ved NM. Ikke mindst til Jørgen Korsgaard, der havde det mest ubehagelige job af alle — at kegge ryg til alle problemer på flyvepladsen.

Jeg synes, at NM'et har givet os i Fritflyvnings-Unionen en del stof til eftertanke — hvem skal arrangere konkurrencer, hvor stor arbejdsbyrde kan vi lægge på medlemmerne, hvem skal

fortsættes næste side



Lennart Hansson fra Sverige klarede sig udmærket i konkurrencen på trods af at han — ligesom flere andre — blev narret af Vandel-termikken.

sørge for, at tingene bliver gjort. Der er allerede mange, der har gjort sig tanker om disse ting — hvilket bl.a. årets DM-arrangement er et godt bevis på. Forhåbentlig vil mange møde op og diskutere sagerne på landsmødet til november.

Ved samme lejlighed bør vi måske diskutere, hvordan vi vil stille os til NM i fremtiden. I år fik vi jo en konkurrence med så mange — og så gode — deltagere, at vores tidligere kritik af NM som en konkurrence med 8-10 halv gode deltagere i hver klasse må tages op til revision.

Per Grunnet

F1A: 1. Jørn Rasmussen, DK, 900 sek., 2. Bror Eimar, S, 897 sek., 3. Inge Sundstedt, S, 896 sek., 4. Bengt Wendel, S, 883 sek., 5. Svein A. Larsen, N, 881 sek., 6. Finn Bjerre, DK, 875 sek., 7. Magnus Sundstedt, S-jun., 828 sek., 8. Thomas Weber, S-jun., 819 sek., 9. Per Grunnet, DK, 818 sek., 10. Risto Puhakka, SF-jun., 800 sek., 11. Mika Henriksen, SF-jun., 789 sek., 11. Gunnar Holm, S, 789 sek., 13. Johnny A. Reinli, N, 756 sek., 14. Svein Olstad, N, 749 sek., 15. Petri Harsia, SF, 721 sek., 16. Holger Sundberg, S, 712 sek., 17. Hakon Nilsson, S, 709 sek., 18. Timo Pajunen, SF, 704 sek., 19. Harri Kiljunen, SF, 696 sek., 20. Peter Buchwald, DK, 683 sek., 21. Jarmo Luchtupuro, SF-jun., 667 sek., 22. Steffen Jensen, DK, 666 sek., 23. Tommy Jensen, DK-jun., 623 sek., 24. Per Findahl, S-jun., 621 sek., 25. Palle Pedersen, DK, 620 sek., 26. Tommy Jørgensen, DK-jun., 607 sek., 27. Kim Henriksen, SF, 597 sek., 28. Christian la Cour, DK-jun., 512 sek.

F1B: 1. Povl Kristensen, DK, 900 + 240 + 132 sek., 2. Sture Johansson, S, 900 + 240 + 107 sek., 3. Ossi Kilpalainen, SF, 881 sek., 4. Stefan Gustavsson, S-jun., 879 sek., 5. Peter Rasmussen, DK, 870 sek., 6. Jens B. Kristensen, DK, 858 sek., 7. Lennart Hansson, S, 848 sek., 8. Leif Eriksen, S, 845 sek., 8. Peer Green, S-jun., 845 sek., 10. Erik Knudsen, DK, 844 sek., 11. Bjarne Jørgensen, DK, 840 sek., 12. Erik Jakobsen, DK, 839 sek., 13. Teppo Sarpila, SF, 800 sek., 14. Inger Johansson, S, 776 sek., 15. Ole Torgersen, N, 734 sek., 16. Martin Hagerdahl, S-jun., 717 sek., 17. Kyösti Karhila, SF, 686 sek., 18. Esa Myyrä, SF-jun., 580 sek., 19. Mika Leppanen, SF-jun., 547 sek., 20. Jan Wold, N, 457 sek.

F1C: 1. Steen Agner, DK, 900 + 240 + 300 + 360 sek., 2. Ulf Carlsson, S, 900 + 240 + 300 + 179 sek., 3. Tom Oxager, DK, 900 + 240 + 173 sek., 4. Gunnar Agren, S, 900 + 215 sek., 5. Alve Hansson, S, 900 + 186 sek., 6. Lars Karlsson, S, 877 sek., 7. Tor Børre, N, 856 sek., 8. Thomas Køster, DK, 808 sek., 9. Jan-Olle Åkesson, S, 748 sek., 10. Per Thomas Skjultad, N, 720 sek., 11. Hans Lindholm, S, 707 sek.

Holdkonkurrencer: F1A: 1. Sverige 2489 sek., 2. Danmark 2401 sek., 3. Norge 2386 sek., 4. Finland 1997 sek. F1B: 1. Danmark 2598 sek., 2. Sverige 2469 sek., 3. Finland 2367 sek., 4. Norge 2191 sek. F1C: 1. Danmark 2608 sek., 2. Sverige 2548 sek., 3. Norge 1576 sek. Samlet holdkonkurrence: 1. Danmark 7607 sek., 2. Sverige 7506 sek., 3. Norge 5362 sek., 4. Finland 4364 sek.



Verdensmesterskaber for linestyrede modeller 1982, d. 21.-25. juli

253 deltagere fra ialt 28 nationer gjorde VM for linestyrede modeller til et af de største stævner for disse modeller nogensinde. Godt flyvevejr og et godt arrangement gjorde sammen med gode danske præstationer konkurrencen til en stor oplevelse for de danske deltagere, der her beretter om VM'et.

Danmark deltog med fuldt hold under ledelse af Jørgen Bobjerg, og holdet bestod af følgende: I team-race Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Niels Lyhne-Hansen/Kurt Petersen, Ole Poulsen/Ib Rasmussen. Stuntholdet var Leif Eskildsen, Leif O. Mortensen og Henning Forbech. Speed-flyverne var Leif Eskildsen, Ole Poulsen og Niels Lyhne-Hansen. Combat-holdet: Uffe Edslev, Bjarne Schou og Benny Furbo. Desuden deltog John Mau/Hans Geschwendtner som forsvarende mester i team-race.

Indkvartering og baner

Flemming Jensen havde arrangeret holdets indkvartering i nogle virkelig lækre lejligheder, som lå næsten lige op til banerne. Dette sammenholdt med vejret gjorde, at danskerne havde de bedst tænkelige fysiske forhold at konkurrere under, mens Jørgen Bobjerg ydede en glimrende holdlederindsats både hvad angik den psykiske opladning såvel som de mere praktiske problemer. En indsats som Jørgen fortjener stor tak for.

Banerne var anlagt på et sportsanlæg og dertil hørende parkeringsplads. Combat foregik på fodboldbanen, hvor der var 2 cirkler, og på et græsareal bagved var der hele 3 træningscirkler. Speed og team-race banerne var på parkeringspladsen, hvor der var en udmærket asfaltbelægning. Stunthanen var en specielt anlagt asfaltcirkel, som efter VM påny skulle fjernes. Og der er ingen tvivl om, at stuntfolkene havde de dårlige baneforhold, da banen var let ujævn, ligesom den var en del plaget af turbulens. Den lå desuden en smule skråt.

Der var ikke grund til andet end tilfredshed med baneforholdene bortset fra ovennævnte stuntbane, og den mangelfulde afspærring af combatbanerne, hvor ingen respekterede afmærkningen, som var opsat.

Det var karakteristisk for hele ugen, at vindretningen skiftede ofte og pludseligt, hvilket naturligvis voldte en del besvær for deltagerne.

F2A — Speed

Heller ikke ved dette VM var de danske deltagere udråbt som favoritter. Holdmedlemmerne havde i foråret haft resultater mellem 240 og 265 km/t, hvilket skulle muliggøre en placering i midten af feltet.

Dagen før konkurrencens første runde var der processing og officiel træning. Alle danske modeller blev godkendt, efter at der var blevet ændret et par småting. Under træningen blev der ikke satset på det danske hold, og ingen hastigheder blev opnået. Denne tendens var i øvrigt gældende for de fleste andre lande — kun Ungarn og Spanien viste deres klasse med hastigheder på ca. 270 km/t.

Resultatet af første runde pegede på, at opgøret ville blive mellem de ungarske deltagere og europamesteren Parramon fra Spanien. Szegedi lagde sig i spidsen med 274 km/t, derefter Molnar også Ungarn og Parramon, Spanien. I denne runde blev kun Leif fra det danske hold noteret med et resultat, 242 km/t, i øvrigt med nød og næppe på grund af styreproblemer ved modellen.

Tendensen i toppen fortsatte i 2. runde, men nu var også den tredje deltager fra Ungarn, J. Mult, kommet ud af starthullerne, hvorefter de tre ungare førte konkurrencen. Mult fløj iøvrigt med sin reservemodel, idet han afteften før havde linebrud på førstmodellen med over 270 m/t!!! Szegedi øgede sin føring med en flyvning på over 275 km/t, hvilket senere viste sig at blive vinderhastigheden. De polske og kinesiske deltagere var også med i toppen med hastigheder på over 260 km/t. I denne runde lykkedes det for Niels at komme på resultattavlen med 248 km/t. Leif fløj kun 234 km/t, og Ole måtte notere endnu et nul.

I 3. runde skete der ikke de store ændringer i toppen. Parramon havde ikke kraft nok til at bryde den ungarske triumf og måtte således »nøjes« med 4. pladsen med en hastighed på 269 km/t.

På den danske front skete der imidlertid store ting, idet Niels forbedrede sin personlige rekord med en fin flyvning på 258 km/t, hvilket gav ham en 16. plads. Leif forbedrede til 243 km/t, og Ole kom endelig på resultattavlen med 240 km/t. Leif havde stadig problemer med modellen, og Ole havde store problemer med motoren.

Rossi motorerne var igen fuldstændig dominerende. De fleste anvendte den gamle type Rossi motorer, men den nye Rossi fik dog sit afgørende gennembrud, idet bl.a. ungarene anvendte denne motor. Modellerne var en blanding af typerne med liggende og motor og med stående motor. De fleste stærkt asymmetriske med indervingen op til 1,2 m lang. Samtlige deltagere anvendte 1-blads propel med meget varierende facon. De fleste støbt med kulfiberarmring, dog var ungarnernes udført af træ. Det mest benyttede tanksystem var tryktankstypen med centrifugalventil (som Ole), herefter var det sugetanksystemet og sidst resonansrørstryk (som Niels og Leif). Schuette fra USA fløj som den eneste med sut.

Til slut en hilsen til de svenske speedarrangører, der ledede konkurrencen i en helt igennem positiv ånd, altid parate med en hjælpende hånd og et smil.

F2B — Stunt

På træningsdagen var alle spændte på at se, hvilken flyvestil »de skrappe drenge« ville lægge på den meget skæve bane. Det viste sig, at især amerikanerne lavede ekstremt små manøvrer, som lå væsentligt under de foreskrevne 45°.

Da der i år var 56 deltagere, måtte de to indledende runder flyves over tre dage. Første dansker i ilden var Leif O., men her var uheldet ude, for under trækpøven brød styretøjet sammen, og Leif måtte droppe denne flyvning. En hurtig opskæring af modellen viste, at trekanten havde foldet sig sammen. Derefter var det Hennings tur og på trods af en del nervøsitet fik han en god flyvning, som gav 2372 points. Leif Eskildsen kom på banen næste formiddag, og her lavede han også en god flyvning, som gav 2464 points.

Efter første runde viste det sig ikke uventet, at de fire amerikanere (Les McDonald deltog som forsvarende mester uden for holdet) havde lagt sig i spidsen efterfulgt af Compostella, Ove Andersson og kineseren Wu Dazhong. Efter at Leif O. havde fået rettet trekanten og limet modellen sammen igen, var han klar til at flyve i anden runde. Her scorede han 2245 points, medens Henning lavede en pæn, men lidt ukoncentreret flyvning til 2080 points. Leif lavede igen en god, stabil flyvning og scorede 2369 points. Ove Andersson var denne rundes overraskelse, idet han scorede 2842 points og dermed lagde sig ind på 2. pladsen. Wu Dazhong fik også en god flyvning og pressede sig ind på en 3. plads foran de tre amerikanere. McDonalds anden flyvning var ikke særlig overbevisende, da han lavede en del småfejl, men alligevel gav denne flyvning den bedste score ved dette VM: 2923 points!!!

Alle danskere var hermed færdige med konkurrencen, da ingen blev placeret mellem de bedste 15 for deres bedste flyvning. Derfor måtte de overvære de sidste to runder som tilskuere.

I 3. runde kom Wu Dazhong foran Ove Andersson, og en anden kineser, Zhang Xiandong, viste sin styrke ved at rykke fra en 14. plads til en 7. plads.

Under 4. runde havde vinden lagt sig i det dårligste hjørne, og næsten alle havde problemer med de mange hvirvler. Den eneste, der undgik disse problemer, var Ove Andersson, men det skyldtes, at han havde så meget vrøvl med motoren, at han helt måtte droppe denne flyvning.

Holdkonkurrencen blev ikke uventet vundet af USA. Mere overraskende var det nok, at det kinesiske hold kunne blive nr. 2. Hvis de kan gøre lige så store fremskridt op til næste VM, som de har gjort siden sidst, er det sikkert, at de vil blive en alvorlig trussel mod det mangeårige amerikanske herredømme inden for stunt.

Modellen. Les McDonald fløj med, var en ny variation af hans kendte Stiletto design. En nyhed var Robert Baron's Avanti II. Denne model har motor, vinge og haleplan anbragt på linie. Motoren var en OS 40 FSR forsynet med en bredbladet 11x5 propel, 7 mm venturi og 10% nitromethan i brændstoffet. Det var med denne model Robert Baron sidste efterår vandt det amerikanske mesterskab. En af de kinesiske modeller var forsynet med optrækkeligt understel. Hjulene blev trukket op ved hjælp af en timer og kom ned igen, efter at motoren var stoppet.

Resultaterne blev i år udregnet af et EDB-firma. Det skulle give mulighed for en hurtig udregning og løbende udskrifter af den øjeblikkelige stilling, men desværre gik der som regel 3-4 timer, før man kunne se resultatet af sin flyvning. Udskrift af dommersedlerne fik vi først efter konkurrencen, og det eneste man kunne bruge dem til på det tidspunkt var at undre sig over,



Den forsvarende verdensmester Les McDonald vandt atter stunt. Modellen er en ny udgave af hans kendte Stiletto-konstruktion.

hvordan de 5 dommere kunne bedømme samme manøvre fra 3 og op til 7?????

F2C — Team-race

Et verdensmesterskab og en andenplads for hold fra VM i Polen 1980 var meget at skulle leve op til.

Der havde op til VM været travlhed rundt om i hobbyrum og værksteder med at gøre modeller og motorer klar. Meget godt var blevet lavet, en del nåede ikke at blive færdigt og ikke alt virkede efter hensigten. Endnu engang må vi konstatere, at vi skal i gang med forberedelserne mere end en måned før VM. Hans/John og Jens/Luis havde de nye BG motorer med, som var blevet færdige en uge før VM og havde vist, at de kunne køre stærkt, men var noget kritiske at indstille på til et team-race løb.

Efter at alle modellerne var kommet glat igennem processing onsdag, var torsdag officiel træning, og alle holdene arbejdede på at få mest muligt ud af motorer og modeller. Der var allerede gået rygter om, at russerne fløj meget stærkt, og der blev nævnt tider på 17,9 sek. for 10 omgange. Der skulle virkelig ydes noget for at genvinde verdensmesterskabet og en god holdplacering.

Fredag kl. 8.00 startede team-race konkurrencen på den tip top bane med elektroniske om-

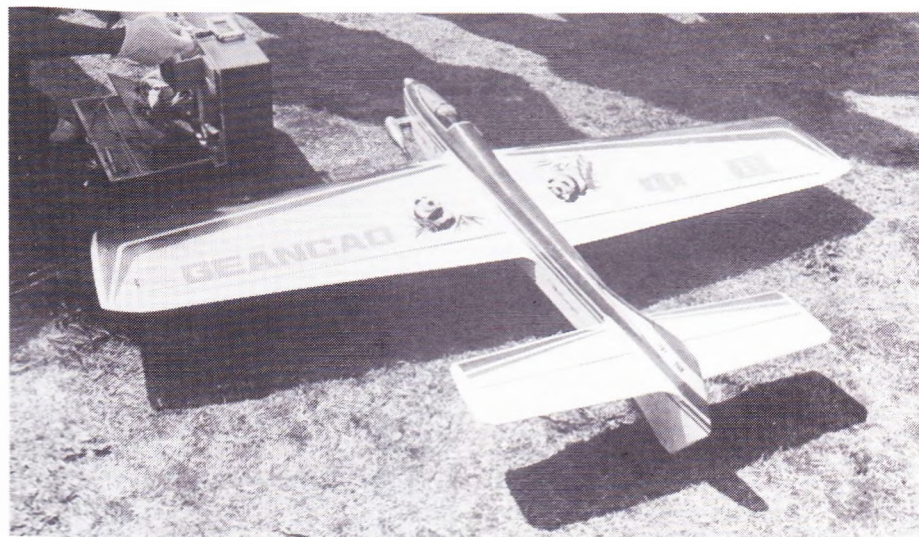
gangstællere og de første danskere på banen var Ib/Ole, der havde en god lodtrækning. Løbet tegnede godt, men desværre blev en foring om hjulet revet af, og modellen kørte ind i cirklen, så Ole ikke kunne nå den ved andet pit stop. Ingen af holdene i dette heat gennemførte.

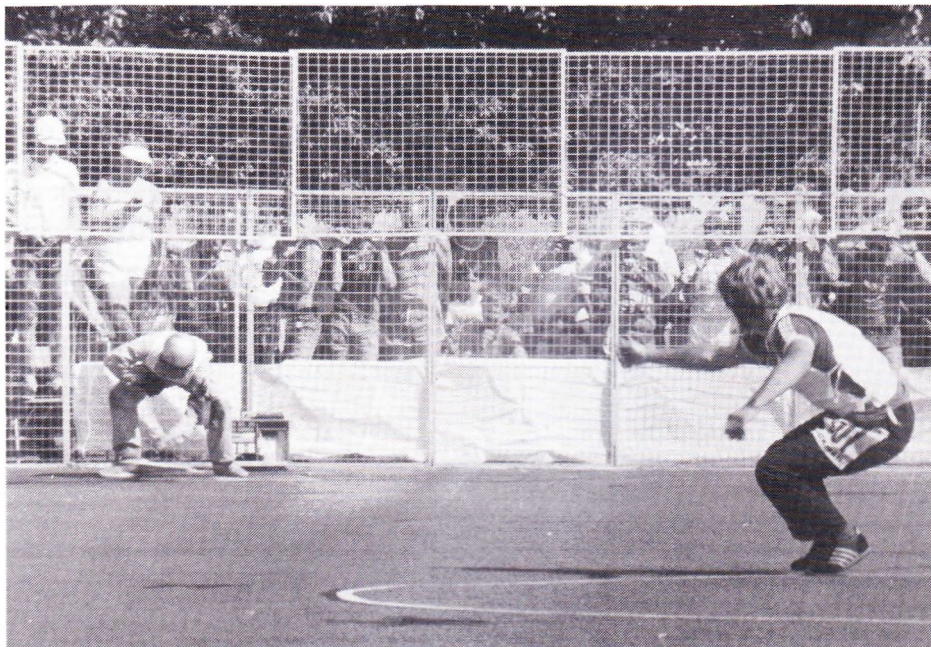
I løbet efter var det Niels/Kurt, der kom på banen, men desværre kom de i luften med en kold motor, som det ikke lykkedes at få varmet op eller stillet, så resultatet blev en dårlig tid på 4:45,1. Det tredje danske hold var John/Hans, der fløj stærkt og så ud til at få en god tid omkring 3:30. De fik en advarsel ved starten for ikke at have håndtaget ned ved asfalten. Ved 45 omgange fik de advarsel for at blokere og efter andet pit stop blev de diskvalificeret for igen ikke at have håndtaget ved jorden under stoppet. En kendelse, der gav anledning til megen diskussion i den danske lejr. Det sidste danske hold var Jens/Luis, der havde en virkelig god flyvehastighed, men i pitstoppene kneb det med at få startet motoren og i sidste pit stop tabte Jens endda modellen, men alligevel fik de en tid på 4:03,8.

Kun 26 af 51 hold fik noteret en tid på første dagen, årsagen var en del urutinerede hold og en hård linie fra juryens side. Den bedste tid på førstedagen leveredes af Barkov/Suraev (USSR) med en helt fantastisk tid på 3:23,9.

fortsættes næste side

Denne kinesiske stunt-model havde optrækkeligt understel og var meget flot bygget — ligesom mange af de øvrige modeller i klassen.





Hans Geschwendtner og John Mau anstrenger sig for at få en tid, der giver adgang til finalen i team-race. Desværre mislykkedes det.

Der var fra dansk side ikke blevet præsteret nogen tider, der rakte til semifinalerpladser eller en god holdplacering, så det var ikke det bedste humør, man havde med til 2. runde, der startede lørdag kl. 12.00. Første danske hold var Niels/Kurt, der nu havde fået stillet motoren rigtigt og kørte et godt løb — desværre med lidt for lange pit stop, hvilket gav en tid på 4:01,0 — bedste danske tid indtil da ved VM 82. De næste på banen var Ib/Ole, der nu havde fået repareret modellen og havde sidste chance for at få en tid. Det blev et godt og stabilt løb, uden den store dramatik, men flyvehastigheden var for lav, så tiden blev 4:05. John/Hans var med i trediesidste løb, og de vidste allerede på daværende tidspunkt, at tiden skulle under 3:40 for, at de kunne komme med i semifinalen. De fik et virkelig godt løb, hvilket gav dem en tid på 3:36 og det på trods af, at de havde problemer med motoren, som kørte lidt koldt. Denne tid kvalificerede dem til en plads i semifinalen, hvor kravet var en tid under 3:40.

I sidste heat var Jens/Luis med, og de vidste, at der skulle sættes for at komme i semifinalen. De fik en god førsteflick start og kørte virkelig stærkt, men desværre viste det sig ved første mellemlanding, at den ene propeltip var knækket, så de trak sig ud af løbet.

Der blev på andendagen vist noget bedre flyvning af de fleste hold, og team-race juryen var gået mere over til anvisninger i stedet for uddeling af advarsler.

Det var nu klart, at der kun var ét dansk hold med i semifinalen, John/Hans. Holdmæssigt så det noget sløjt ud, der var ingen tider under 4 min., så det rakte kun til en 7. plads. Hans/John's tid talte ikke med, da de deltog som regerende verdensmestre.

Første runde af semifinalen blev fløjet søndag kl. 10.00 og blev fløjet noget bedre end ved VM 1980 og EM 1981. John/Hans var optimister efter den gode tid i anden runde og var udmærket tilfreds med lodtrækningen i begge semifinaler. I første heat mødte de Rossi/Rossi (Italien) og Barkov/Suraev (USSR). John/Hans kom godt fra start, men kørte varm og kunne ikke holde hastighed med de to andre hold. Ved første pit stop slog Rossi/Rossi understellet af modellen og måtte udgå, hvilket gav russerne frit løb. John/Hans kørte med en gloende motor og kom hjem med tiden 3:47 efter Barkov/Suraev i

tiden 3:34. Efter løbet viste det sig, at det var tanken, der var gået løs i danskernes model.

Anden runde startede kl. 13.00, John/Hans skulle forbedre deres tid på 3:47 væsentligt for at komme i finalen, men da de havde fået repareret tanken, var der også håb om, at det kunne gøres. I første runde fløj de mod Albritton/Perkins (USA) og Rossi/Rossi. Det var et spændende løb med tre gode hold, som satsede hårdt på en finaleplads. Alle tre hold kom godt fra start og fløj meget stærkt, men pitstoppene var ikke i Johns sædvanlige gode standard, så det blev en dansk tid på 3:40. Dette var desværre ikke nok til en dansk finaleplads, da Rossi/Rossi fløj 3:32, og der var flere andre tider under 3:40.

John/Hans sluttede på en 5. plads, som bedste danske hold, og dermed var en tradition brudt med danskere i finalen siden VM 1976 i Holland.

Finalen blev fløjet kl. 16.00 og bestod af: Shapovalov/Onufrienko (USSR), Barkov/Suraev og Rossi/Rossi og tiden for en plads i finalen var 3:34, næsten 10 sek. hurtigere end ved VM i Polen. Det blev et meget hurtigt og velfløjet løb, hvor Shapovalov og Onufienko fløj 40 omgange, hvilket sparede et pit stop og det gav ro og plads ved stoppene. Ved 169 omg. knækkede Barkov/Suraev propellen i et pitstop og udgik.

Vinder blev Shapovalov/Onufrienko med tiden 6:56,3, der er nu verdensrekord for 200 omg. (20 km). Nummer to blev Rossi/Rossi i tiden 7:22,3 og Barkov/Suraev på tredjepladsen. En virkelig velfløjet og spændende finale med et par meget populære vindere, og russerne tilbage som verdensmestre i team-race, hvilket de sidst var i 1976.

F2D — Combat

Det danske combathold fik sig lidt af en overraskelse, da vi ankom til vores lejlighed, fordi vi derfra kunne høre at alle de andre tilsyneladende fløj med Nelson eller russermotorer, og vi skyndte os derfor ned på træningsbanerne for at se, hvor hurtigt de fløj, hvilket chokerede os en del, da en stor del af de øvrige deltagere fløj ca. 20 km/t hurtigere end os. Vi så her for første gang nogle eksemplarer af den hollandske FMV-motor, som der dog var nogle problemer med, da de ældste var ca. 1 uge gamle. Det viste sig dog senere, at næsten alle, der fløj hurtigt, slog sig selv ud, da de ikke kunne styre den høje hastighed mod langsomt flyvende modeller, og derfor ofte tog hele streameren i første klip. Dette ligner en del situationen, da gløderørsmotoren for alvor slog igennem i combat — hvor problemet helt klart var mangel på træning.

Efter at en dag var gået med kontrol af modeller og officiel træning, begyndte den egentlige konkurrence. I første runde mødte Bjarne, som første danske på banen, schweizeren S. Borer, der under træningen havde fløjet med Rossi med effektpotte og nogle meget særprægede modeller, der dog ikke fløj ret godt, og hastigheden var ikke højere end hos dem, der fløj med Nelson motorer. Bjarne tabte kampen med 1 klip mod 2.

I kampen lige efter skulle Benny flyve mod italieneren D. Vegetti, der blev nr. 4 ved VM 80 i Polen. Benny fik samme skæbne som Bjarne og dermed var der to danskere i opsamlingen.

Uffe fløj mod canadieren R. Melhuish og på et tidspunkt under kampen, hvor der var viklet liner, væltede begge til liggende stilling med Uffe nederst og tilmed ramt af en albue i tindingen, så han havde hovedpine resten af kampen, som han til gengæld vandt med 3 klip mod 1.

I opsamlingen fløj Benny mod ovennævnte Melhuish, der for anden gang tabte til en dansker, og så fik han også delvis ødelagt en af sine Rossier, da motorerne stødte sammen under kampen og en del af toppen på Rossien blev revet af. Benny's Super Tiger fik en mindre skramme, som var uden betydning.

Uffe Edslevs model sendes afsted igen efter at have været en tur nede og klippe græs.



Bjarne fløj mod en kineser og vandt, selvom han først i kampen tog hele streameren, da Bjarne fløj en god taktisk kamp og fik viklet liner, hvilket kineseren ikke kunne stå for.

Glæden i den danske lejr over, at alle danske combatfolk var blandt de resterende 36 deltagere, var kun ganske kort for, da lodtrækningen til de 4 eliminationsheat kom, viste det sig, at både Bjarne og Benny havde været så uheldige at blive udtrukket.

Benny, der i flyveteknik voksede med opgaven, vandt sin kamp i fin stil over J. Karger fra Vesttyskland. Bjarne, der skulle flyve mod en amerikaner, der hedder T. Fluker Jr., tabte desværre og måtte se sig ude af konkurrencen.

I anden runde fløj Uffe mod A. Koch (Holland), der brugte den nye FMV-motor. Uffe, der fløj med glasfiberpropel, havde dog ikke besvær med at følge med og vandt kampen med 3 klip mod 1.

Benny fløj her mod Wiseman, der var den eneste englænder, der ikke brugte Nelson motorer. Benny fløj her fint op med Wiseman og vandt med 3 klip mod 2.

I 3. runde tabte Benny dog efter en hård kamp mod canadieren C. Gibson Jr., hvor begge fik to klip, men Benny med mest jordtid. Uffe fløj mod en mexicaner ved navn Qezada og tog også her 3 klip, hvilket mexicaneren, der fløj med Nelson, ikke kunne hamle op med, og Uffe var så med i kvartfinalen, hvor han mødte A. Beckers fra Belgien, der i 3. runde havde været så heldig at vinde over den forhenværende verdensmester Doroshenko efter at have fået en omkamp på protest. I denne runde var Beckers dog ikke så heldig og måtte se sig slået med 4 klip mod 1.

Tilbage til semifinalerne var nu kun Salerma (Finland), Benincasa (Italien), Fluker (USA) og Uffe.

Uffe og Salerma var de første, som skulle flyve, og kampen startede med, at Uffe fik streameren i to klip, hvorefter de fik viklet liner, hvilket var til Uffe's fordel, da finnens meget tunge og dårligt flyvende modeller havde svært ved at holde linerne stramme, men han fik dog et klip inden hans liner knækkede, og hans model fløj et par hundrede meter væk, hvilket ikke var noget i forhold til en model, der i den foregående runde fløj opad i loops, indtil den forsvandt i skyerne. Den blev vist ikke fundet igen, da den sikkert er landet nogle kilometer ude i Østersøen.

Den anden semifinalekamp vandt Fluker Jr., der fløj med Fox motorer og 50% nitromethan i brændstoffet, hvilket i Danmark ville give en literpris på omkring 125 kr, dvs. 12,50 kr. pr. flyvning.

Det var tydeligt at se på Flukers flyvning, at han undgik at komme i rygflyvning, og at han ikke turde flyve nede ved jorden, så han burde have været en let modstander for den særdeles velflyvende Uffe, der kun var handicappet af en noget lavere flyvehastighed, men til gengæld havde større manøvredegythed.

Salerma og Benincasa's kamp om 3. pladsen faldt ud til Salerma's fordel med 3 klip mod 2 efter virkelig god flyvning fra finnens side.

Finalen mellem Uffe og Fluker startede godt, da Uffe let kunne følge den noget hurtigere Fluker på grund af en bedre flyveteknik, men efter ca. 45 sek. flyvning fik de viklet liner, og uheldet skete for Uffe, da han klippede hele Flukers streamer i et klip og derefter skulle forsvare sin streamer i 3 lange minutter. Det lykkedes desværre Fluker at få to klip fra Uffe, inden han blev lokket i jorden af Uffe, der kunne flyve solo resten af kampen med Flukers liner viklet omkring sine egne. Uffe tabte med 30 points, så han



Før finalen mellem Uffe Edslev og Fluker Jr. fra USA.

ville have vundet, såfremt Fluker var gået i jorden 15 sek. før.

Det var særdeles ærgerligt, at Uffe tabte denne kamp efter at han gennem hele konkurrencen havde vist virkelig fremragende combat, og dobbelt ærgerligt var det, da hans modstander ikke på noget tidspunkt havde vist, at han virkelig beherskede at flyve kontrolleret kamp, men han havde måske de stærkeste nerver, da det endelig gjaldt. Der var heller ikke mangel på sympatitilkendegivelser over for Uffe efter kampen fra en stor del af de øvrige deltagere, som også mente, at kampen havde fået et forkert udfald.

Modellerne som blev anvendt i konkurrencen, var for en stor dels vedkommende efterligninger af det russiske princip med skum/balsa beklædt med mylar — men både vægtmæssigt og mht. manøvredegythed var danskernes papirbeklædte skummodeller (i særdeleshed Uffes) disse overlegne. Danskernes modeller mangler dog nok noget i styrke, så muligheden for at modelbyggemetoden ændres fra dansk side foreligger, især såfremt danskerne går over til hurtigere motorer.

Til slut en tak til de svenske combatarrangører for en god, gnidningsløs ledelse.

Afslutningen

Den afsluttende banket søndag aften var absolut brugbar — lige bortset fra det slatne, svenske øl, der stod i direkte modsætning til det øvrige VM-arrangement, som fungerede udmærket uden at virke for stramt.

At arrangere et VM er et kæmpearbejde, og der vil naturligvis altid være nogle små fejl, men når der som fra de svenske arrangørers side bliver gjort et stort stykke arbejde for at rette disse fejl, og det samtidig bliver gjort i den rette ånd — ja, så skal man være et skarn for at være utilfreds.

For at vende tilbage til resultatet af dette VM, så kan vi være ganske godt tilfreds, for vi er stadig med på vognen, og det vil altid svinge lidt op og ned. Det mest positive er, at der blev ydet en god indsats fra hele holdets side, og vi fik da to medaljepladser, og at disse blev taget af combatfolkene er særdeles positivt, for nu kan vi med rette påstå, at vi er med i to klasser i international sammenhæng.

Tak til de svenske VM-arrangører og deres mange hjælpere — vi er allerede begyndt at spare sammen til VM-84 i USA. □

F2A speed (48 deltagere):

1. S. Szegedi, Ungarn	275,4 km/t
2. J. Muli, Ungarn	272,3 km/t
3. J. Molnar, Ungarn	271,9 km/t
4. L. Parramon, Spanien	268,8 km/t
5. C. Schuette, USA	266,2 km/t
6. T. Rusek, Polen	266,0 km/t
7. He Shuncui, Kina	263,9 km/t
8. P. Fontana, Italien	263,3 km/t
9. O. Velunsek, Jugoslavien	262,9 km/t
16. Niels Lyhne-Hansen, Danmark	258,0 km/t
32. Leif Eskildsen, Danmark	243,2 km/t
34. Ole Poulsen, Danmark	240,3 km/t

F2A hold:

1. Ungarn 819,6, 2. Kina 782,5, 3. Polen 767,3, 4. Schweiz 767,0, 5. Vesttyskland 764,4 7. Danmark 741,5.
--

F2B stunt (56 deltagere):

1. Les McDonald, USA	5813 pt.
2. Wu Dazhong, Kina	5622 pt.
3. Ove Andersson, Sverige	5609 pt.
4. T. Fancher, USA	5592 pt.
5. R. Baron, USA	5567 pt.
6. B. Werwage, USA	5560 pt.
7. Zhang Xiangdong, Kina	5491 pt.
8. Niu Anlin, Kina	5481 pt.
9. M. Lavalette, Frankrig	5476 pt.

Og danskernes bedste flyvning:

29. Leif Eskildsen, Danmark	2437 pt.
35. Henning Forbech, Danmark	2372 pt.
47. Leif O. Mortensen, Danmark	2245 pt.

F2B hold:

1. USA 16719 pt., Kina 16594 pt., 3. Frankrig 16229 pt., 4. Italien 15451 pt., 5. Sverige 15385 pt. 14. Danmark 11557 pt.
--

F2C team-race (51 hold):

1. Shapavalov/Onufrienko, USSR:	3:26,8	3:32,4	3:26,5	—	6:56,3
2. Rossi/Rossi, Italien:	—	3:37,0	—	3:32,9	7:22,3
3. Barkov/Suraev, USSR:	3:23,9	4:01,4	3:34,7	—	—
4. Metkemeyer/Metkemeyer, Holland:	3:34,4	—	3:36,2	3:40,3	—
5. John Mau/Hans Geschwendtner, Danmark:	—	3:36,5	3:47,3	3:40,5	—
6. Albritton/Perkins, USA:	3:36,9	—	3:35,2	3:39,3	—
7. Smith/Brown, England:	3:36,9	—	3:48,2	—	—
8. Gray/Haycock, England:	3:38,8	3:54,9	3:47,4	3:40,2	—
9. Voghera/Menozzi, Italien:	—	3:39,9	—	3:43,9	—
27. Niels Lyhne-Hansen/Kurt Petersen, Danmark:	4:45,1	4:01,0	—	—	—
29. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Danmark:	4:03,8	—	—	—	—
31. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, Danmark:	—	4:05,2	—	—	—

Team-race hold:

1. England 11:01,7, 2. USSR 11:01,8, 3. Holland 11:16,8, 4. Frankrig 11:54,9, 5. Schweiz 11:58,8 7. Danmark 12:10,0.

F2D combat (47 deltagere):

1. Fluker Jr., USA
2. Uffe Edslev, Danmark
3. P. Salerma, Finland
4. G. Benincasa, Italien
5. D. Vegetti, Italien
6. O. Titov, USSR
7. A. Beckers, Belgien
8. C. Gibson Jr., Canada
9. Benny Furbo, Danmark
33. Bjarne Schou, Danmark

Combat-hold:

1. USA 11 pt., 2. Italien 12 pt., 3. Danmark 12 pt., 4. Spanien 17 pt., 5. Schweiz 17 pt.

VM-referatet er skrevet af Jørgen Kjærgaard, Leif Eskildsen, Henning Forbech samt combat-holdet.

Nordisk Mesterskab for RC-svævere, Ystad, Sverige, august 1982

Det var med spænding vi tog til Ystad. Mon ikke SMFF's arrangører og de øvrige hold alle tænkte: Denne tropiske sommer kan da ikke blive ved med at holde? Men det gjorde den: Strålende sol hver dag, luften 30 og vandet 21 grader. Og så kan et NM næsten kun blive en succes. Men også kun næsten; det er jo lidt småt med skrænt-vind under sådanne forhold, så resultatet blev et lidt amputeret NM uden skrænt.

Ærgerligt, den var ellers rimelig om fredagen, men alle på nær det danske hold var overbevist om, at vejrprognosen til lørdag ville holde. Så vi røg lige luk i den klassiske fælde: Man skal flyve skrænten, når vejret er der, ikke vente til det måske bliver bedre i morgen, ellers får man måske ikke fløjet. Det må ikke ske igen — vi må værne mere om denne specielle nordiske disciplin. Stop højstarten og se at komme afsted til skrænten, lige så snart reglernes minimum er opfyldt stabilt. Tre dage er et meget snævert interval at forvente idealforhold med 12 m/sek. lige ind på! Næste gang må vi sætte hårdt mod hårdt, så det ikke sker igen.

Heldigvis kom skræntgutterne ikke til at kede sig, som det vil fremgå af resten af denne beretning.

Fine forhold

Indkvarteringen var arrangeret på Ystad Saltsjöbad. Det var en helt anden komfort end vi var vant til fra vandrehjemmet i 78. Desværre var det jo heller ikke billigt, og der er altid et job til enhver, som er med. NM er dejligt, men det kan godt blive hårdt, og i det vejr var friske forsyninger af væske livsnødvendigt. Men det hjalp, at vi kunne hoppe i havet både morgen og aften, lige uden for hoteldøren. Her var der ingen nåde: 7.30 ved standkanten og så i! Også selv om det stadig rumlede lidt i hovedet efter souper'en. Der var ingen, der først vågnede op af dagen, nej alle friske og struttende af energi fra første start! Og om aftenen, når vi kom hjem, var det i igen, ahllhh hvor det var skønt. Vi blev aldrig trætte, ku' bare det hele, 500 m fri (hvor holdlederen blev nordisk mester).

Flyvningen? Ja, det ordnede vi imellem dukkerne. Det gik såmænd meget pænt: 1., 2., 4., 7. og 8., hvor nr. 4 og 7 var vore juniorer, holdsejr og hjem igen med alt metallet. Vi må jo have sluppet lidt for meget af, når der sårn ku' ryge en 2-3 stykker ind imellem?

Hård konkurrence

Nej, ret skal være ret: Der var sandelig sket en markant fremgang i niveauet. Vi troede, inden vi tog hjemmefra, at vi som sædvanlig kunne hente vores traditionelle forspring i hastighedsflyvningerne og bare sætte på det sikre i varighed. Men nej, der var ikke så meget at fedte med, så vi måtte virkelig stramme os gevaldigt op i varighed, og det blev mange gange til både 2 og 3 starter for at sikre maximale points.

Bortset fra 1980, har vi siden 1977 været i top i Norden, selvom vi bortset fra Island er det mind-



Når der går kludder i linen er det godt at have mange hjælpere.

ste land. Det er der nogle grunde til. Den vigtigste er selvfølgelig, at vi har regelfred her i landet. Siden 76 er der ikke ændret andet end småting. På den måde fået vi stabile og dygtige piloter.

Vi har førsteklases startudrustning med meget lille fejlfrekvens, og vi har systemer, der borteliminerer indflydelse af fejl på samme, så når en dansk pilot går op, er han tryk, kan koncentrere sig helt om det, det drejer sig om: flyvningen. Vore kollegaer i branchen er overens om med startmetoderne, prøv bare at se alle de besynderlige diskussioner vedr. samme på CIAM møder og nordiske regelkonferencer. Det drejer sig kun om at komme sikkert op, så piloterne uden nerver kan koncentrere sig helt om flyvningen. Vi bliver ofte skældt ud for at udnytte vore gode rekvisitter til at skaffe os særlige fordele, f.eks. at skyde os ind i hastighedsbanen. Til dette NM prøvede man endda at forhindre dette ved en særlig form for signalgivning. Vi startede som vi plejede, men havde selvfølgelig forinden planlagt, hvordan hastigheden skulle flyves optimalt i forhold til det indtrådte vindskift. Så mens de andre kæmpede for at forbedre deres starter, fløj vores piloter fra dem ved at flyve den bedste bane. Og det endda efter udprægede sidevindstarter. Sådan!

Holdarbejdet meget vigtigt

En tredje og overordentlig vigtig ting: Vi er ét hold, alle for én og én for alle. Der er ingen primadonnaer, ingen prygelknaber. Alle gør deres job for ham, som flyver, har kun det i hovedet. Når man selv skal flyve, ved man, at de andre hjælper tilsvarende. Hvis den enkelte kun søger sin egen chance, bliver alles chancer endnu dårligere.

Vi gik allerede igang med holdtræningen om torsdagen og undrede os over, at vi var helt alene på pladsen. Der var åbenbart sket en misforståelse et eller andet sted, så de andre ikke var klar over, at der kunne trænes. Vi fik derfor helt fred og ro til at koncentrere os om vores systemer og specielt finde ud af termikforholdene.

Jobs skal fordeles, og de nye skal lære systemerne at kende. Det klappede fint for os ved træningen, så vi kunne roligt tage hjem og slappe af, nogle af os. Jeg skulle til holdledermøde, og det kan godt være hektisk.

Regelkonference

Bjørn Krogh og jeg mødte så op til holdledermødet. Der var som sædvanlig en del kludder om eftertilmeldinger og den slags. Nå, men vi kom da igang og fik en heldig lodtrækning, startnummer 3. Vi fik fordelt startnumrene og fik rettet de sidste ting i reglerne, som var blevet vedtaget sidste år, men ikke trykt endnu, og vi fik korriigeret på FAI's skræntregler, som tidligere vedtaget (Sverige havde indbudt til svenske skræntregler!).

Så var det tid til det altid fornøjelige: Regelslagsmålet! I Modelflyve Nyt nr. 4/82 så I et citat fra det norske blad om danskernes startmetoder. Det skal her siges med al klar tydelighed: Den anbefalede baneopstilling, som kritiseres, var kun et forsøg på at sætte sikkerheden så højt som muligt. Dette er åbenbart undgået et par nordmænds opmærksomhed, og i stedet taler de om danskerstarter.

Det der særligt undrer os i denne sammenhæng er, at når vi er så smarte, hvorfor er de andre ikke lige så smarte. Da vi kom til VM i 79 med vores el-spil, var der flere, der mente, at sådan noget måtte gøres ulovligt. Men alle konstaterede efterhånden, at el-spillet var både stabilt og ensartet, så til VM i 81 var der næsten kun el-spil. Det er lettere at lave et godt elspil end at finde en olympisk 100 m løber! Nu er det faldet på plads i FAI, og vores spil svarer nøjagtigt til FAI's specifikationer, og det har de altid gjort. Nu må vi se at få ro om de spil, I kan sagtens lave det samme, nordiske venner! Det har aldrig været meningen, at svæveflyvning kun kan dyrkes i samarbejde med et atletikforening. Så vidt jeg har set, forsvandt løbestarten i fullsize svæveflyvning en gang i trediveerne!

På regelkonferencen måtte vi også slås lidt omkring juniorspørgsmålet. Der var desværre sket det, at på sidste nordiske modelflyverrådsmøde i Göteborg sidste år havde man hen over hovedet på de danske styringsgrupper vedtaget, at juniorer skal deltage på lige fod med de øvrige deltagere. Dvs. hvis ranglisten i Danmark f.eks. har de bedste juniorer som nr. 10 og 17, så vil holdet blive nr. 1, 2, 3, 10 og 17 fra ranglisten, hvorved nr. 10 og 17 vil få chancen for at blive nordisk mester, selv om de ligger langt efter på ranglisten, hvor nr. 4 og 5 jo så i stedet skulle være udtaget. Jeg udtrykte det således: Et hold skal åbenbart bestå af 5 mand, hvoraf 2 ikke må være mere end 20 år!

Alle var nu enige om, at regelændringer, der griber ind i de enkelte landes styringsgruppers forskelligartede udtagelsessystemer, kun kan tages op efter forudgående behandling i de respek-

SMFF's »ordførere« Bo Jansson lykønsker Claus Tønnesen med andenpladsen for juniorer.





Eric Frank blev nr. 2 ved NM med sin Optima, som han her er ved at sætte sammen.

tive styringsgrupper, og det blev enstemmigt henstillet til nordisk modellflyveradmøde at sløjfe sidste års vedtagelse på dette punkt.

Så det spændende emne: Nordisk eller FAI? Ja, tro det eller lad være: Både Norge og Sverige kører to udtagelsessystemer, et for FAI og et for Nordisk. Vi forstår stadig ikke hvorfor. I Danmark flyver vi bare og har det dejligt, og vi bliver bedst til VM hver gang, selvom der reelt ingen var på holdene, der nogensinde har fløjet FAI konkurrence før. Man måtte også erkende, at interessen især i Sverige er dalet betydeligt. Leo, den finske holdleder, udtrykte sig sådan: Vi er glade for de nordiske regler, det er modne regler, som det ikke er nødvendigt at lave om på mere. FAI reglerne er umodne regler med stribevis af ændringer hvert år.

Finland understregede dette udsagn ved at opnå sin bedste placering hidtil til NM og var endda meget tæt på at true Sverige.

Konferencen understregede de nordiske reglers modenhed: Der var ikke anmeldt et eneste ændringsforslag, og der blev ikke diskuteret nogen ændringer overhovedet bortset fra, at man vedtog at følge FAI vedrørende el-spil.

Godt arrangement

Flyvningerne gik helt som planlagt. Vi scorede næsten max'er hele tiden, lavede næsten ingen fejl og ingen nødsystemer svigtede. På et tidspunkt kunne det være gået galt. Linen på reser-vespillet var spolet forkert op med kludder til følge. Heldigvis var både Henry, Bose og skræntholdet i nærheden, så det i løbet af få minutter var klart igen.

Vi demonstrerede vores professionelle approach til konkurrencen så overbevisende, at vi opnåede en autoritet på pladsen, der bl.a. gav sig udtryk i følgende hændelse:

Gunnar Bryde var sendt afsted i samme nu arbejdstidssignalet havde lydt og lå allerede i boblen, da vi opdagede, der var gået kludder på de andre baner. De havde måske ikke hørt signalet. Stævnelederen ville derfor starte fornyet arbejdstid, men overdommeren greb på eget initiativ ind og sagde, at han havde overvåget Danmark, og at de ikke skulle straffes, når de havde handlet rigtigt. Jeg havde selv vores arbejdstid på mit ur, så vi fik lov at fortsætte, og de andre hold fik ny arbejdstid.

Det blev også et godt NM for arrangørerne. Det hele klappede og blev styret med stor professionalisme. Der var ingen slinger i valsen bortset

fra små tekniske problemer som hurtigt og effektivt blev rettet. Jeg behøvede stort set ikke gribe ind som i 78. Tak for det Sverige, sådan skal et NM køres. Der er kun én ting, vi ser anderledes på: Vi synes stadig, man skal afholde en rigtig prisoverrækkelsesmiddag, sådan som vi gør det i Danmark og Finland. Det er et mere festligt punktum for en trods alt stor begivenhed.

Godt klaret drenge. Næste stop VM-83 i England. Sadan som det kører for os nu, skal de passe på, de såkaldte store lande! Udtagelse ved de nordiske regler, så får vi de bedste piloter med.

Peter Bech

Individuelle resultater: 1. Gunnar Bryde, DK, 10530, 2. Eric Frank, DK, 10302, 3. T. Carlsson, S, 10068, 4. P. Bose, DK, 9865, 5. T. Gustavsson, S, 9544, 6. P. J. Skjæveland, N, 9528, 7. C. Tønnesen, DK, 9436, 8. Niels Hassing, DK, 9429, 9. J. Kaseva, SF, 9400, 10. T. Jespersen, N, 9120, 11. M. Sarro, SF, 8961, 12. B. Johansson, S, 8858, 13. T. Pullinen, SF, 8682, 14. M. Mäkinen, SF, 8444, 15. M. Johansson, S, 8272, 16. K. Schanche, N, 8032, 17. E. Morgan, N, 7923, 18. J. Ravalappi, SF, 5504, 19. L. Skoog, S, 2596, 20. G. Westad, N, 1289. **Holdkonkurrence:** 1. Danmark 30.261, 2. Sverige 28.470, 3. Finland 27.043, 4. Norge 26.680. **Juniorer, individuelt:** 1. P. Bose, DK, 9921, 2. Claus Tønnesen, DK, 9450, 3. M. Mäkinen, SF, 8499, 4. M. Johansson, S, 8295, 5. E. Morgan, N, 7967, 6. J. Ravalappi, SF, 5518, 7. L. Skoog, S, 2630, 8. G. Westad, N, 1289.

Det vindende danske hold — fra venstre: Eric Frank, holdleder Peter Bech, Gunnar Bryde og Niels Hassing.



**FREIFLUG
EUROPAMEISTERSCHAFT
1982**

ZÜLPICH

Europa- mesterskaber for fritflyvende d. 5.-7. sept. 82

Efter det skuffende VM i Spanien i 1981 har mange europæiske fritflyvere glædet sig til EM 1982, der skulle afholdes i Zülrich, syd for Köln i Tyskland. Ialt 19 nationer sendte deltagere, og stævnet blev en succes takket være en god flyveplads, mange deltagere og dygtige arrangører.

Per Grunnet var Modellflyve Nyts udsendte medarbejder — han rapporterer:

Danmark kunne kun sende fuldt hold i to af de tre klasser. I klasse FIC — gasklassen — havde vi kun én deltager, idet Thomas Køster var ene på holdet. Wakefield-holdet havde også måttet ty til reserverne for at blive fuldtalligt, idet kun to af de først udtagne ville med — Jens Kristensen og Bjarne Jørgensen. Men da Steffen Jensen kvalificerede sig til F1A-holdet, gik han også ind som trediemand på F1B-holdet. Foruden Steffen var undertegnede og Peter Buchwald på A2-holdet — og Peter havde tillige tjansen som holdleder.

Pladsen ved Zülrich er et stort område med landbrugsjord. Et par majsmarker kunne sætte ekstra krydderi på hjemhentning, ligesom en strategisk anbragt lille skov gav problemer under de afsluttende flyvninger i både wakefield og gas. Men alt i alt må flyvepladsen siges at være endog særdeles god og meget velegnet til en så stor konkurrence.

Trimmedagene

Alle danske ankom i forholdsvis god tid, og vi fik stor glæde af trimmedagene op til konkurrencerne. Vejret var vidunderligt fredag og lørdag før A2-dagen. Stille, meget varmt med termikaktivitet hele dagen og aftenen — så især A2-flyverne trimmede på livet løs.

fortsættes næste side



Henning Nyhegn starter Per Grunnets »Celeste« under trimstarterne lørdag — dagen før FIA-konkurrencen.

Dagen før A2-konkurrencen fløj vi »konkurrence«, idet vi simulerede en konkurrence og fløj med fuld tid på timerne. Det er en meget givende måde at trimme på, fremfor den sædvanlige, hvor man sætter 30 sek. på timeren og så på den tid forsøger at vurdere, om trimmet er i orden, om termikken nu også er tilstrækkelig til at sikre et max, osv. Som Erik Nienstædt fortalte mig for knap 20 år siden: Den eneste måde at trimme til konkurrenceflyvning er at flyve med fuld tid i sine trimstarter!

Når det overhovedet kunne lade sig gøre at gennemføre dette trimmeprogram, skyldtes det, at vi havde en meget effektiv hjemhentning. Henning Nyhegn havde anskaffet en terrængående motorcykel, som fræsede efter modellerne med den flyvende på bagsædet. I den lette vind nåede man på forbløffende kort tid ud under modellen, hvorefter man sprang af motorcyklen, når timeren gik og greb modellen! Ca. 5-6 minutter efter at modellen blev udløst, kunne man så være tilbage på startstedet igen.

Under trimningen havde Peter Buchwald det uheld at knække højstartslinjen til sin model, hvorefter modellen dampede afsted med løst krog og det meste af linen hængende under sig. Heldigvis var det hans model med elektronisk timer, så bremsen virkede alligevel efter 180 sek. præcis! Denne hændelse medførte, at Thomas fik et større antal ordrer på elektroniktimer med sig hjem fra EM.

Wakefieldflyverne havde nogle få trimstarter og konstaterede, at alt var i orden — de mente endda, at deres udgangshøjde godt kunne sammenlignes med de russiske wakefieldflyveres, som de havde stillet sig tæt op af under trimningen. Og Thomas Køster fik et imponerende trim på sin nye flapper-model med Wortman-profil,

så alle var godt tilfredse med sig selv og så med fortrøstning og entusiasme frem til konkurrencedagene.

F1A — uventet russisk nedtur

A2-konkurrencen startede i næsten stille, død luft. Inden konkurrencen havde vi et par starter i lovende luft, men da perioden blev skudt ind, virkede luften fuldstændig død — og da timerne begyndte at strømme ind, lå de for det meste godt under, hvad man ville forvente af stillevejrstider. Det virkede som om der var nedvind over hele startområdet.

Jeg var først startende dansker og efter ca. 15 minutters højstart uden den mindste indikation udløste jeg i nærheden af en model, som så ud til at ligge i rimelig luft. Jeg tror ikke, at den eller nogen af de andre modeller i samme luft fløj max — og jeg fik kun 2.19. Så blev det Steffens tur, og han gentog stort set min flyvning, men var endnu mindre heldig, idet han kun fik 2.09. Steffen havde også brugt et kvarters tid af perioden, så Peter havde ikke så lang tid til sin rådighed. Han fik kontakt med noget rimelig luft, og modellen fløj iflg. hjemhenterne max, men desværre kunne den kun ses 2.48 fra startstedet.

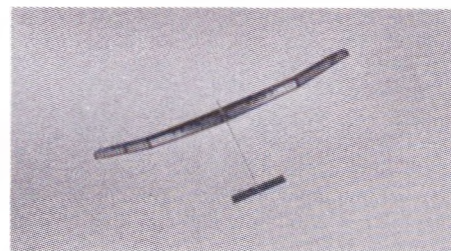
Så det var et noget nedslået dansk hold, der gjorde sig klar til 2. start — det hjalp dog lidt på humøret, at vi fik at vide, at kun 10 havde max i første runde. Min anden start var stort set en gentagelse af den første, dog med 2.27 som resultat. Da Steffen startede som anden dansker, skete der et pludseligt skift i vejret. Der kom nogle ret kraftige vindstød, og luften var pludselig voldsomt turbulent med kraftige op- og nedvinde. Steffen kæmpede lidt med modellen i turbulensen, hvorefter han fyrede den af i en utrolig termikboble. Modellen blev kastet rundt i luften

— men det gik opad hele tiden, så maxet blev sikret i stor højde. Kort efter gentog Peter bedriften, og perioden resulterede da også i 26 maxer af 52 mulige.

Vi fløj maxer i tredje periode og i fjerde droppede Peter yderligere 20 sekunder, mens Steffen og jeg maxede. I tredje periode var vi vidner til et sammenstød i luften mellem Hermann Motsch og Andres Lepp. Motsch fandt en svag boble på startlinjen og fløj afsted i den ned mod Lepp, der var trukket bagud for at kunne cirkle i fred i turbulensen. Da også han mærkede termikken, lagde han an til udløsning — hans model blev accelereret kraftigt op, og netop i udløsningsøjeblikket torpederede hans Motsch' model, der passede i samme øjeblik. Lepp's model blev totalt smadret — der var ikke en stump, som ikke var knust i sammenstødet, mens Motsch slap med nogle småskrammer på sin model, der dog blev sat ud af spillet i resten af konkurrencen.

Steffen havde i sit første startforsøg i fjerde periode ødelagt sin A-model ved at trække den i jorden. I omstarten maxede reserven overbevisende. Og vi brugte resten af perioden til at sætte A-modellen i stand igen.

I femte start gik der kludder i starten for mig — jeg kom for sent i luften og oplevede det uheldige, at den termikboble, som jeg havde højstartet i, netop forsvandt, da jeg katapultede modellen af. Den slags straffes med 60 sekunder. Steffen gik det endnu værre, idet han startede med at trække sin ene model i jorden, så kroppen bræk-



Andres Lepp's smukke 4-minutters model.

kede. Så fløj Peter max, mens Steffen gjorde klar til en omstart. I omstarten trak modellen voldsomt ud og bankede i jorden med samme resultat som tidligere — en knækket krop. Det blev altså et 0 på tavlen — og en samlet holdscore på 240 sek!

I sjette periode var det min tur til at smadre modeller. I højstarten var termikken så kraftig, at jeg ikke kunne udløse modellen, hvorefter den gik ind i en cirkel med forrygende fart på og tilsvarende træk i linen. Da den var på vej nedad i cirklen gik der flutter i vingerne, og linen knækkede samtidig med at ørerne på modellen hoppede af. Nu fortsatte forkrop og centralplaner med uhyggelig fart ned midt i en gruppe tilskuere — og forsvandt. Det viste sig, at modellen havde strejft et par af tilskuere, der havde fået rifter af det — én havde stået med en øldåse, som var blevet ramt af vingen og trykket sammen! Men heldigvis var det jorden, der havde taget imod det meste af slaget fra modellen — de »sårde« tilskuere smilede og beroligede os, da vi temmelig rystede spurgte, hvad der var sket. De tog det som en oplevelse!

Steffen maxede og Peter fløj 132 sek. på kanten til en boble. I min omstart sidst i perioden blev min Blue Bird reddet i lav højde af en kraftig boble, så den fløj max.

I sidste periode maxede vi alle — det gjorde Cenny Breeman fra Holland også, hvorved han sikrede sig sejren med en ret konventionel hollandsk model udstyret med impuls-krog. Ivan Crha fra Tjekkoslovakiet droppede 20 sek. i sin sidste start, hvilket kostede ham muligheden for



Kim Køster og Torleif Jensen undersøger de cødlere dele af den tredje hjemhenter — Nyhegns »Suzuki«.

Såvel Kim og Torleif som Suzukien var helt uundværlige som hjemhenter.

at slå Breeman i et fly-off, idet de var de eneste med fuld tid (de havde ligget alene i spidsen fra 2. periode).

Victor Tchopp fra Rusland lå på tredjepladsen med kun 10 sek. drop i 2. periode, men i sidste start lavede han et helt tydeligt nervedrop — han udløste i noget, der til at begynde med lignede en 60-sekunders nedvind, men som rettede sig op til en flyvning på 123 sek. Dermed blev der gjort plads til Hermann Motsch på tredjepladsen. Hermann havde droppet 35 sek. i første start og 15 i tredje, men det rakte altså til en tredjeplads alligevel.

Peter fik en fin 8. plads, jeg en 18. plads og Steffen blev nr. 23 på trods af sit 0.

Holdkonkurrencen blev ikke særlig overraskende vundet af tjekkerne foran en større overraskelse, det tyske hold. Hollænderne blev nr. 3 og på fjerdepladsen kom samænd danskerne. Hvis blot Steffen eller jeg havde maxet i 5. periode, var vi blevet nr. 2 — og havde vi begge maxet, så havde vi vundet hold! Hvis og hvis!

Men hvor blev russerne af? Ja, det var vel det mest sensationelle ved denne konkurrence. Russernes hold måtte helt ned på 8. pladsen, flere hundrede sekunder efter os! Det skyldtes især deres nye trediemand, Orlov, der efter 4 rimelige perioder sluttede af med 0, 58 og 69 sek. i de tre sidste. Men også Lepp var langt under vanlig standard med et mindre og to ret alvorlige drop, der placerede ham som nummer 15.

Jeg var — som altid — meget imponeret af de tjekkiske A2-flyvere. Især Ivan Crha og Ivan Horejsi fløj fantastisk sikkert med fuld kontrol over sagerne selv i den til tider temmelig hårde vind. Begge havde temmelig kompakte modeller med spændvidder på 190-205 cm og med sikre, stabile flyvemønstre. Trediemanden Pavel Dvorak fløj stadig med sine »Saper«-modeller, som han vandt VM med i 1971. I modsætning til sine holdkammerater virkede han ikke specielt overlegen i det vanskelige vejr, og han måtte da også inkassere tre flyvninger under max.

F1B — russisk opvisning

På wakefielddagen var det regnvej, da vi ankom til flyvepladsen. Det var ret stille, og regnen holdt op inden starten på konkurrencen, uden at vinden af den grund tog til i styrke.

Vi var temmelig nervøse ved mulighederne for at få en periode ligesom første periode på A2-dagen med nedvind det meste af tiden. Men tilsyneladende var vejret en del anderledes denne dag, for både Bjarne Jørgensen og Steffen Jensen kunne notere sig for en max i første start. Jens Kristensen var ikke så heldig — hans model kom i svag nedvind, og da den oven i købet dykkede nogle meter sidst på flyvningen, var den ned på 155 sek.

I takt med at vejret forbedredes yderligere, fløj vort hold maxer i anden og tredje periode. I anden periode blev den regerende verdensmester, Lothar Döring, hængt af førerfeltet. Lothar havde problemer med sit timerstyret stig, således at hans termikbremse gik efter et par sekunders stig! Det lykkedes modellen at nå ned på 19 sekunder, så Lothar kunne få en omstart, men nu kom han i tidsnød og måtte kaste modellen i en dårlig periode med en 122 sek. start til følge. Det blev Lothars eneste drop, men han gentog spøgen med bremsen i en senere periode.

I fjerde periode måtte Steffen se sin række af maxer brudt af en flyvning på 104 sek. Modellen kom aldrig rigtig højt op, og selvom den både før og siden har vist evner for termiksøgning, kunne flyvningen ikke reddes.

I næste periode skulle det dog gå endnu værre for Jens, idet han måtte stå for en 84 sek. flyv-



Ny Europamester: Cenny Breeman fra Holland fløj som eneste fuld tid i F1A.

ning. Også her var udgangshøjden nærmest beskeden — det virkede som om Jens' model uden nogen rimelig grund blev dårligere og dårligere i løbet af dagen. Dermed var forhåbningerne om gode placeringer til Steffen og Jens definitivt opgivet, hvorefter vi kun havde Bjarne at håbe på.

Og i sjette periode måtte også Bjarne ned før tiden. På trods af en omhyggelig termiksøgning ramte han ved siden af termikken og måtte nøjes med 111 sek. Steffen og Jens maxede begge, og vi kunne i endnu en periode stå som tilskuere til en russisk opvisning i avanceret wakefieldflyvning. Hidtil havde hele det russiske hold fuld tid — og vi så gang på gang, hvordan deres modeller steg betydelig hurtigere og højere end så godt som alle andre modeller på pladsen.

I sidste periode droppede både Steffen og Jens. Steffens drop var det mest ærgerlige, idet han sandsynligvis kunne have klarert maxet, hvis han havde haft en frisk motor i modellen. Han havde ventet med optrukket motor i flere minutter, da han endelig fløj og fik 154 sek. Jens' drop var mere regulært — 120 sek. — og Bjarne sluttede af på bedste vis med et max, der sammen

En af de russiske wakefieldflyvere starter. Man kan næsten se, hvilken kraft han lægger i kastet.



med de øvrige starter bragte ham op på en fin 13. plads.

Jens havde i sidste start fornøjelsen af at flyve i samme luft som en af russerne, Stefanschuk, og det blev russernes eneste flyvning under max hele dagen — 161 sek. Dermed vandt de holdsejren suverænt — og med to mand i fly-off var de godt rustet til individuelle placeringer.

Fly-off'et blev afholdt med uændret startsted — en efter manges mening uovervejende disposition, idet modellerne drev hen imod den lille skov, der lå i netop 3-4 minutters afstand fra startlinjen. I første fly-off fik dette dog ingen indflydelse på resultaterne, idet fire af de fem finalister fløj max i samme boble. Den femte — Jordanov fra Bulgarien — så ud til at være løbet ind i problemer, for hans model fik næsten ikke højde på sammenlignet med de øvrige modeller. Så han måtte nøjes med femtepladsen.

De fire tilbageblevne var to russere, den altid velflyvende Landeau fra Frankrig (der deltog som forsvarende europamester) og en overmåde velflyvende Pim Ruyter, der jo var europamester i 1978. I fem-minutters starten kom i hvert fald russeren Gorbanijs model om bag træerne med en registreret tid på kun 164 sek. Pim Ruyter fik noteret 186, Landeau 212 efter en motorløbetid på knap 60 sekunder og endelig den anden russer, ny europamester Alexander Andrukov med den fantastiske tid på 241 sek. Der så nærmest ud til at være dårlig luft over hele området, omend i hvert fald Pim Ruyter og Gorbanij havde dårligere luft end de to andre.

Russernes modeller var enestående at se flyve. De startede omtrent lodret, knækkede lidt af i stiget efter et par sekunder (Jens sagde, at det var sideror og tailplane-setting, der kom ind), hvorefter de steg videre i mere almindeligt spiralstig. Modellerne var meget flotte — vingerne lignede nedskalede A2-vinger med D-box. Der var tilsyneladende gjort meget ud af styrken, og alle russerne havde kraftige kast, så vingerne skulle absolut også kunne holde til en voldsom belastning.

Bortset fra Landeau så var franskmændene langt fra så imponerende, som man kunne have forventet. Det blev i stedet svenskerne, der overtog den traditionelle franske rolle med de mange gode flyvninger og kun få og små drops undervejs. Veteranerne Björn Söderström og Bror Eimar blev nr. 9 og 10 med to små drop og et lidt større. Trediemanden Lars Lindén er ret ny i international sammenhæng, men han lavede en fin serie flyvninger, hvor kun fjerde start på 94 sek. faldt ved siden af.

Endelig kunne det ikke undre nogen, at det tyske hold besatte tredjepladsen. Man kunne måske have ventet sig lidt mere af et så stærkt hold som Döring, Silz og Nimptsch.

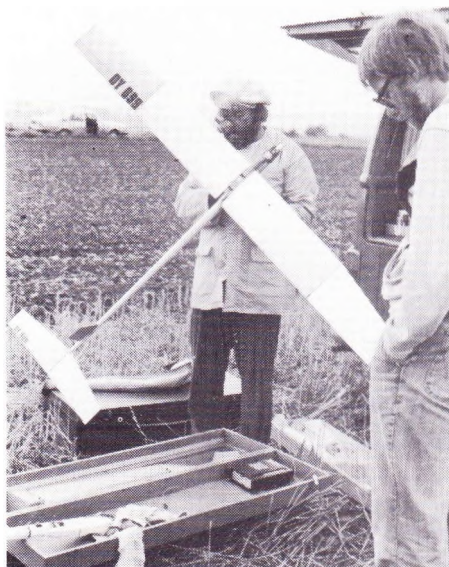
F1C — imponerende standard

På gasdagen var vejret omtrent som vi havde prøvet det på trimmedagene fredag og lørdag. Varmt og dejligt. Termikaktiviteten var ikke voldsom, så det var idealt for gasserne.

Af de 37 deltagere gik de 23 igennem til fly-off'et. Det lyder egentlig utroligt, men blandt disse 23 var der faktisk kun ét hold med fuld tid. Det var England, der dermed allerede inden fly-off'et gik i gang, kunne glæde sig til at skulle på sejrsskamlen og hente guldmedaljer.

Englænderne slap af med to af de stærkeste konkurrenter i 1. og 5. start. I første periode lavede Bruno Fiegl fra Italien kunstflyvning med afsluttende spiraldyk på 45 sek. Dermed var det iøvrigt utroligt stærkt flyvende hold sat ud af spillet — Mario Rocca og Giorgio Venuti havde

fortsættes næste side



Thomas Køster med sin nye model.

de to andre pladser på holdet. I femte periode sendte Valentin Mozirskij sin i forvejen noget gumpetunge metalgasser op i en stor nedvind, hvorefter den landede på 174 sek. og dermed satte det russiske hold ud af spillet om førstepladsen.

Thomas Køster satte uden problemer de første syv maxer ind med sin nye flapper-model. Set med vore lokalpatriotiske øjne var Thomas' model uden sammenligning den bedst stigende model på pladsen. Og så gled den oven i købet fremragende med sit tykke Wortman-profil. Der er ingen tvivl om, at Thomas med denne modeltype er tilbage i den førerposition i klassen, som han ikke rigtig har kunnet leve op til siden VM-sejren i 1977.

Blandt de andre, der nåede frem til fly-off'et, er der særlig grund til at nævne Hans Lindholm fra Sverige, der kom utroligt højt med sin ret store model. Også den havde tilsyneladende et smukt glid. Og for at blive ved skandinaverne, så noterede jeg med glæde, at finnen Yrjo Waltonen var meget tæt på at komme med i det gode selskab med sin Square Cream-lignende model. Kun en dårlig opretning i første periode forhindrede ham i at komme i fly-off.

Ray Monks fra England fløj meget overbevisende og blev nr. 5.



Den berømmelige skov havde hele dagen ligget og ventet på, at vinden skulle blæse modellerne ned til den. Det skete ganske rigtigt i fly-off'et, hvor vinden drejede den smule, der skulle til. Vi protesterede naturligvis mod placeringen af startstedet, og her viste konkurrenceledelsen og FAI-juryen for første gang under stævnet — efter hvad vi havde oplevet — manglende fornemmelse for, hvad der var væsentligt. Man besluttede sig nemlig for den letteste løsning — at beholde startstedet — med henvisning til »at det var ens for alle«. Dette forekom os at være et dårligt argument, for det var tydeligt, at med en meget lang startlinie, ville nogle flyve forbi skoven, mens andre ville flyve ind i den — afhængig af, hvor man startede på linien.

Protesterne medførte, at startlinien blev trukket først lidt den ene vej, så lidt den anden — det hjalp selvfølgelig ikke på problemet, men enden på det hele blev, at man fløj — og at 4-5 modeller landede i træerne, bl.a. Thomas' model, der satte sig i toppen af det højeste træ i skoven efter at være DT'et ned fra sit max. Det varede nogle få minutter, og så var hjælpen klar. Torleif Jensen viste sig som en værdig efterkommer af orangutangen, han klatrede op i træet og hejste modellen ned i en højstartslinie.

Der blev mere palaver og flytteri, inden næste fly-off start, men stadig fastholdt man samme startsted. Denne gang var Thomas blandt de heldige, der fløj forbi skoven — han fik de fem minutter sammen med 13 andre. I seks-minutters starten var det blevet så diset, at modellerne næsten ikke kunne ses — Thomas fik sit max, selv om tidtagerne tilsyneladende tog tid på en helt anden model. Men det var i realiteten helt håbløst — man kunne højst se modellerne fire minutter med det blotte øje.

I alt 11 mand klarede de 300 sek. og til vores store overraskelse ville konkurrenceledelsen fortsatte med endnu en fly-off start, skønt det var næsten umuligt at se modellerne i bare 5 minutter med kikkert. Man havde endog en reserve dag næste dag, som man jo bare kunne have inddraget til de fortsatte flyvninger — ganske som det blev gjort i Jugoslavien i 1980. Men nej — nu skulle en afgørelse træffes igennem, og de 11 flyvere skulle igang igen.

Denne gang gik det galt for Thomas. Han fik kastet modellen helt fladt, hvorpå den i slutningen af stiget trykkede og endte helt omme i ryg-flyvning. Derfra rettede den op ved at gå lodret i jorden og blive helt ødelagt. Det tog under 20 sekunder, så Thomas kunne tage en omstart med sin Spaniens-model. Det gik så godt, som det nu kan gå med den model — den fløj ca. 4½ minut, men forsvandt for tidtagerne efter 234 sek., hvilket ingen kunne bebrejde dem. Dermed blev Thomas nr. 10.

Vinder blev Vaclav Patek fra Tjekkoslovakiet foran Mario Rocca, Nikolaj Nakonetchni fra Rusland (forsvarende mester fra 1980) og Siegfried Reda. De fik henholdsvis 420, 397, 389 og 381 sek. Deres tidtagere må have haft særlig gode øjne, for vi andre kunne ikke se modellerne meget over 4 minutter selv med kikkert.

Om arrangementet mv.

Det var synd med de mange problemer omkring fly-off'et i gasklassen — det skæmmede et ellers imponerende godt arrangeret mesterskab.

Det var tydeligt, at arrangementet var tilrettelagt af aktive fritflyvere, idet alle de sædvanlige problematiske »flaskehalse« var organiseret således, at der faktisk ikke var ventetider eller blev stillet urimelige krav til deltagerne.

Processingen var forbilledlig. Vi fik et mødetidspunkt, der var afsat rimelig tid til hele hol-

det, og der var så meget mandskab til stede, at vi var færdige længe før den afsatte tid var udløbet.

Tidtagerne var meget dygtige og meget velinstruerede. Vi opdagede kun en tidtagerfejl undervejs, idet Thomas' model i gasfly-off'et blev forvekslet med en anden.

Også udenværkerne var i orden. Vi boede på et rimelig godt hotel, fik udmærket mad (efter at have brokket os lidt den første dag), osv. Vi kunne selvfølgelig have ønsket, at alle var indkvarteret samlet — men det er en næsten umulig opgave for et så stort arrangement.

Ja, og til slut skal de utrættelige hjælpere nævnes: Kim Køster, Torleif Jensen og Henning Nyhagen ydede en enestående indsats som hjælpere og hjemhentere på samtlige konkurrencedage. Man kan undte dem selv en dag at prøve, hvor meget lettere en konkurrence bliver, når man ikke behøver at bekymre sig om, hvor modellen bliver af, efter at man har fløjet.



Andrukov giver autografer efter FIB-sejren!

FIA:

1. Cenny Breeman, NL 1260 sek., 2. Ivan Crha, CS, 1240 sek., 3. Hermann Motsch, D, 1210 sek., 4. Siegfried Puettner, D, 1207 sek., 5. Mirko Karanovic, YUG, 1201 sek. 8. Peter Buchwald, DK, 1180 sek., 18. Per Grunnet, DK, 1066 sek., 23. Steffen Jensen, DK, 1029 sek. **FIA-hold:** 1. Tjekkoslovakiet 3550 sek., 2. Vesttyskland 3373 sek., 3. Holland 3341 sek., 4. Danmark 3275 sek., 5. Jugoslavien 3212 sek.

FIB:

1. Alexander Andrukov, USSR, 1260 + 240 + 241 sek., 2. Alain Landeau, F, 1260 + 240 + 212 sek., 3. Pim Ruyter, NL, 1260 + 240 + 186 sek., 4. Jevgen Gorbani, USSR, 1260 + 240 + 164 sek., 5. Sasho Jordanov, BG, 1260 + 146 sek. 13. Bjarne Jørgensen, DK, 1191 sek., 25. Steffen Jensen, DK, 1158 sek., 34. Jens Kristensen, DK, 1079 sek. **FIB-hold:** 1. USSR 3761 sek., 2. Sverige 3588 sek., 3. Vesttyskland 3556 sek., 4. Holland 3499 sek., 5. Frankrig 3471 sek. 10. Danmark 3428 sek.

FIC:

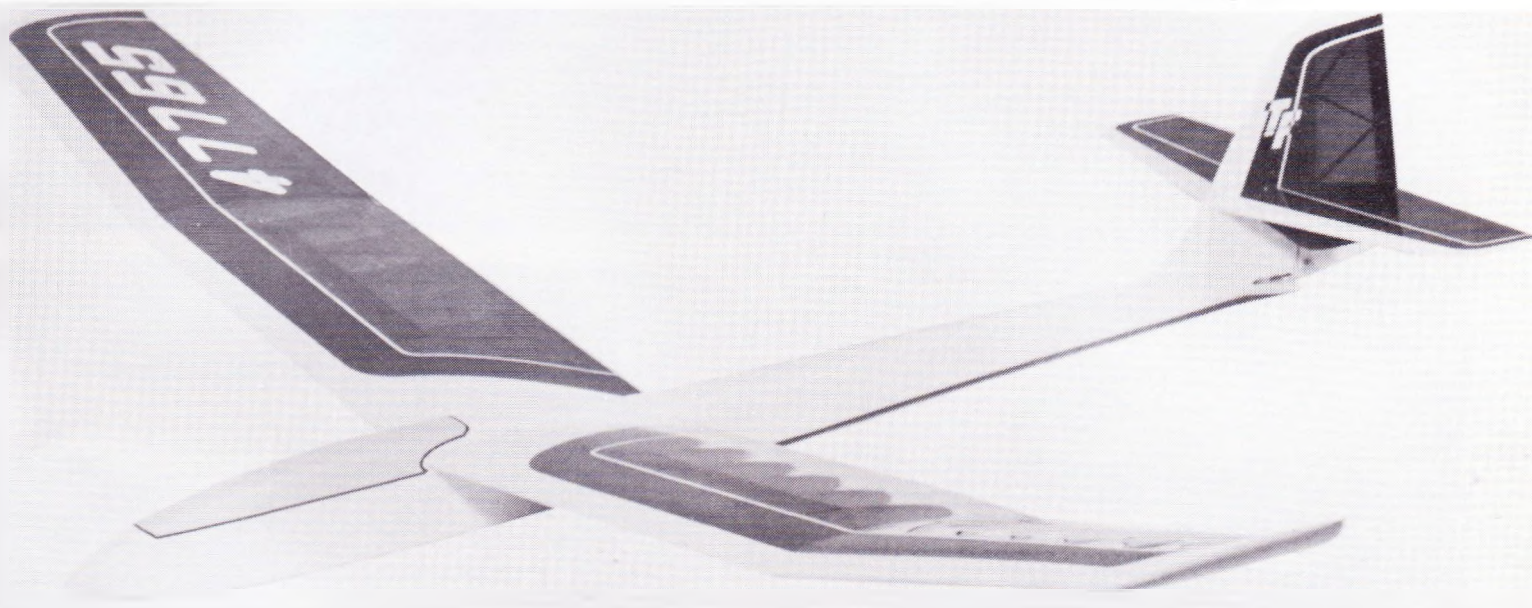
1. Vaclav Patek, CS, 1260 + 240 + 300 + 360 + 420 sek., 2. Mario Rocca, I, 1260 + 240 + 300 + 360 + 397 sek., 3. Nikolaj Nakonetchni, USSR, 1260 + 240 + 300 + 360 + 389 sek., 4. Siegfried Reda, D, 1260 + 240 + 300 + 360 + 381 sek., 5. Ray Monks, GB, 1260 + 240 + 300 + 360 + 310 sek. 10. Thomas Køster, DK, 1260 + 240 + 300 + 360 + 234 sek. **FIC-hold:** 1. England 3780 sek., 2. USSR 3774 sek., 3. Jugoslavien 3747 sek., 4. Vesttyskland 3744 sek., Tjekkoslovakiet 3740 sek. 13. Danmark 1260 sek.

Præmieoverrækkelsen blev forsinket, fordi russerne for vild og ikke nåede frem til tiden. Til sidst begyndte man uden dem — derfor den tomme plads på skamlen for FIC-hold.



Nu har JUMBO også svævere

..... foruden KAVAN — PILOT — SIMPROP — PROCTOR — FLAIR — SLEC — SID MORGAN — HEGI — OS — TARTAN — J5 — cbAssociates — DU BRO — BØGER — MINICRAFT — BALSA — KRYDSFINER — TOP FLITE — BYRON — PRACTICAL SCALE — GREVEN — RÖDEL — VERON — CAP — THUNDER TIGER — FIBAERO — WILLIAMS BROTHERS — osv., osv.



METRICK fra Top Flite er et nyt produkt. Det er en 2-meters begyndermodel. Den er bygget i balsa på traditionel måde. Vingen er delt og den er iøvrigt udført med et modificeret Eppler 205 profil. 2-4 kanaler RC. Tegningen er i fuld størrelse og illustrationer giver begynderen en god hjælp. JUMBO giver også et bidrag — det er prisen **kr. 423,-** (vejl. pris er over 600,- kr.) så længe lager rækker.

FUTABA RC-anlæg, der dur

F.eks. FUTABA 7FG-E komplet m. 4 servoer, akku's, oplader og tilbehør. Udbetaling 750,- kr., 6 rater à 372,- kr./md., ialt **kr. 2.982,00**.

BØGER

Vi har mange titler på lager, f.eks.:

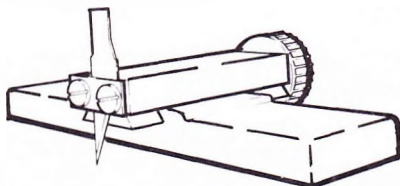
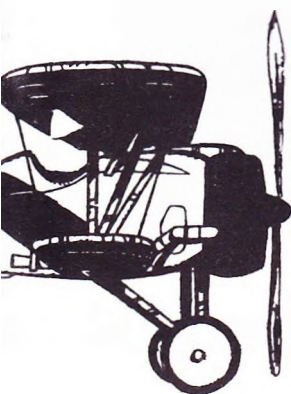
The Piper Story 107's, **kr. 59,50**. The Air Racers med 234 racerfly fra 1909-1975, 180 s., **kr. 131,50**. JANES All The Worlds Aircraft 1980-81, 880 s., **kr. 1.498,00**. RC Buyers Guide, 2.500 modelartikler, 290 s., **kr. 79,50**. Krigsfly 14-18 — de 84 fly som var med i 1. verdenskrig, 223 s., 702 fotografier, **kr. 231,00**. Aircraft Camouflage 1907-1954, 234 s., 600 ill., **kr. 263,00**. Model Aircraft Aerodynamics, 266 s., **kr. 296,45**. Action bøger, modelbøger, ultralights, osv.

BALSA

Vi holder stadig en lav pris på vore balsa-plader, og vi køber kun den absolut bedste kvalitet. Normalt har vi alle opskæringer og hardhedsgrader.

Eks.: 1000 x 100 x 1 mm **kr. 7,35** eller 1200 x 100 x 12,5 mm **kr. 32,00**.

HUSK AT vi kan sende 5 kg balsa til dig for kun 14,00 kr. som forsigtig-pakke.



BALSA-LISTESKÆRER

Lav dig en stor stak fine lister på et øjeblik med denne fantastiske listeskærer. **Nu kun kr. 44,00.**

10 sek.-lim

JUMBO's nye 10 sek.-lim er bare fantastisk. I styrke — i anvendelighed og i PRIS. 10 gram i fiks flaske **kun kr. 30,00** og 25 gram (JUMBO-FLASKER) til **kun kr. 59,00**.

Nu kan det ikke betale sig at lade være med at bygge hurtigt, let og stærkt!

Mål med Hansen



AT 1 er et billigt universalinstrument. Med sine små dimensioner er det let at have i lommer. Elegant udførelse i slagfast ABS plast. AT 1 leveres komplet med batteri og testledninger. Følsomhed 2 kohm/V.

Måleområder:

Jævnspænding 0-10-50-250-1000 V.

Vekselspænding 0-10-50-250-1000 V.

Jævnstrøm: 1-0,5-5-250 mA.

Ohm-område: Skala x 1 kohm.

Mål: 95 x 60 x 35 mm, vægt 110 g.

Batteri: 1 stk. 1,5 V Penlight.

Nu KUN 138,00 kr.

GLOW-MATIC

Ny dansk fremstillet elektronisk gløderørsdriver. Tilsluttes 9-12 volt jævnstrøm, f.eks. startbatteri, bilakkumulator el. lign. — og ud kommer den kraft du skal bruge til dit gløderør. Lige meget om det er 1½ eller 2 volt, Hvis dit gløderør skulle drukne, så sætter Glow Matic af sig selv mere kraft på, og røret brænder sig rent. Omvendt så slukker Glow-Matic af sig selv for strømmen, når motoren springer igang. Du kan se på den indbyggede kontrollampe, om dit rør er OK og om Glow-Matic er i drift. Hele herligheden er støbt ind, så den er olietæt, stødsikker og »pille-sikker«. Den er fuldstændig kortslutningssikker.

Glow-Matic betyder sikkerhed for forbindelser, sikkerhed mod brændte rør og sikker start hver gang. **Introduktionspris kr. 198,00.**

JUMBO-HOBBY 05-66 16 30 fra 8.00-21.00

BLERIOT XI — 1914 ▼

(3 kanaler) 1/4-skala stand off model i en meget smuk udførelse. Byggesættet er omfattende, alle trædele, udstansede ribber, alle dele til affjedret skala-landingsstel, barduner og beslag i massevis. Spændv. 264 cm (korden er 57 cm), motor 10-22 cm³, vægt 4,9 kg. **Kr. 1.878,00.**



HAWKER »TOMTIT« ▲

(4-5 kanaler) Hawker »Tomtit« fra VERON er et sjældent tilbud på det danske marked. Denne lille fine dobbeltdækker har en spændvidde på 132 cm og er beregnet til motorer op til 6,5 cm³. Den kan flyves på OS .40 Firtakt FS. Byggesættet indeholder udstansede ribber, alle trædele, tank, hjul, spinner, dummy motor og beklædningspapir. Tegning, hardware og bukkede piano-trådsdele er der selvfølgelig også. Vi har kun få stykker og de koster pr. sæt **kr. 985,00.**

SOPWITH PUP ▼

(4 kanaler) JUMBO-FLY, det er skala 1:3. Dette er den største model i vore tilbud. Fuldstændig traditionel i opbygning, dvs. krydsfiner og balsa. Cowlet er i aluminium, Ø 33,5 cm. Over 90 cm høj. Spændvidde 265 cm og vægt 10-14 kg. Motoren: en god Quadra eller Tartan 44 cm³. Over 190 fittingsdele i byggesættet. Prisen er ikke endelig fastlagt ved redaktionens slutning, men bliver nok **ca. kr. 2.800,00.**



BE2e ►

(4 kanaler). Fotografiet er af PRACTICAL SCALE modeller. Skala 1:5 med en spvd. på 202 cm. Motor 10 cm³ OS FS. Omfattende byggesæt: Hjul, Lewis MG, skalaudstødning (den virker!), tank, udstansede metaldele, kabler, hængsler og barduner. Du skal kun købe lim, silke og maling til dette byggesæt. **Kr. 1.954,00.**



J-3 CUB i 1/4-skala ▼

(5 kanaler) J-3'eren er absolut modelbyggerens nr. 1. Denne udgave fra PRACTICAL SCALE er både stor og velflyvende. Byggesættet er i første klasse. Spv. 282 cm, vægt ca. 7,5 kg, motor 20-44 cm³. Maskinen kan belastes op til 15,0 kg totalvægt! **Kr. 1.982,00.**



CESSNA BIRD DOG ▲

(5 kanaler) Skala 1:5. Japansk byggesæt fra M. RUTAKA i samme kvalitet som PILOT. Spv. er 282 cm, vægt 5,5 kg og en motor på 10-22 cm³. Byggesættet er komplet med alle smådele. Det har været beskrevet i de sidste numre af MAN og SC R/C Modeller. F.eks. er der formstøbte vinduer (så til taget), oplukkelig dør, affjedret halehjul, skala-landingsstel og instrumentering. **Kr. 2.685,00.**



JUMBO-HOBBY 05-66 16 30 - Giro 2 06 74

NIEUW

Til skala 1:5
til kr. 5

F-16

Modern
ring til
glasfib
ger).



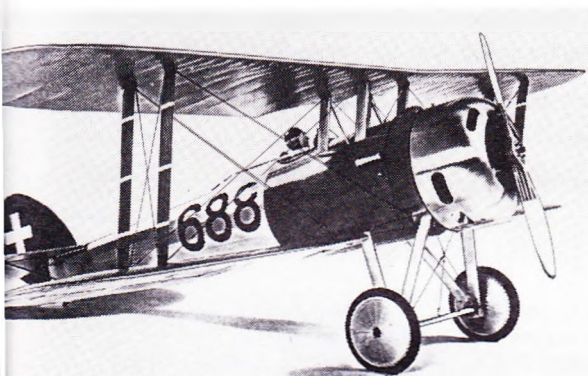
TIGER MOTH ▼

(4 kanaler) Skala 1:3,3, den har en spv. på 270 cm og vejer ca. 14 kg. Motor 34-50 cm³ benzin. Byggesættet indeholder bl.a. spinner, motorfundament til Quadra, oppumpelige hjul, skalainstrumenter, tank, olie-tankattrap, glasfibercowl og glasfibertank og de nødvendige metaldele og der er utrolig mange ting. Byggesættet incl. dokumentation-sark kr. 2.747,00.



STINSON VOYAGER ▲

(5 kanaler) Vi har nogle få af disse store 1/4-skala byggesæt endnu. De er i hårdtræ, dvs. at der er ikke en pind balsa i dem. Det er grove, robuste, men yderst velflyvende maskiner. Spv. 270 cm og vægten ligger på ca. 12 kg til Tartan eller Quadra. Kr. 1.400,00.



PROCTOR 28 ▲

byggeren, der ønsker det bedste. Byggesæt fra PROCTOR 13,00.

BYRON ►

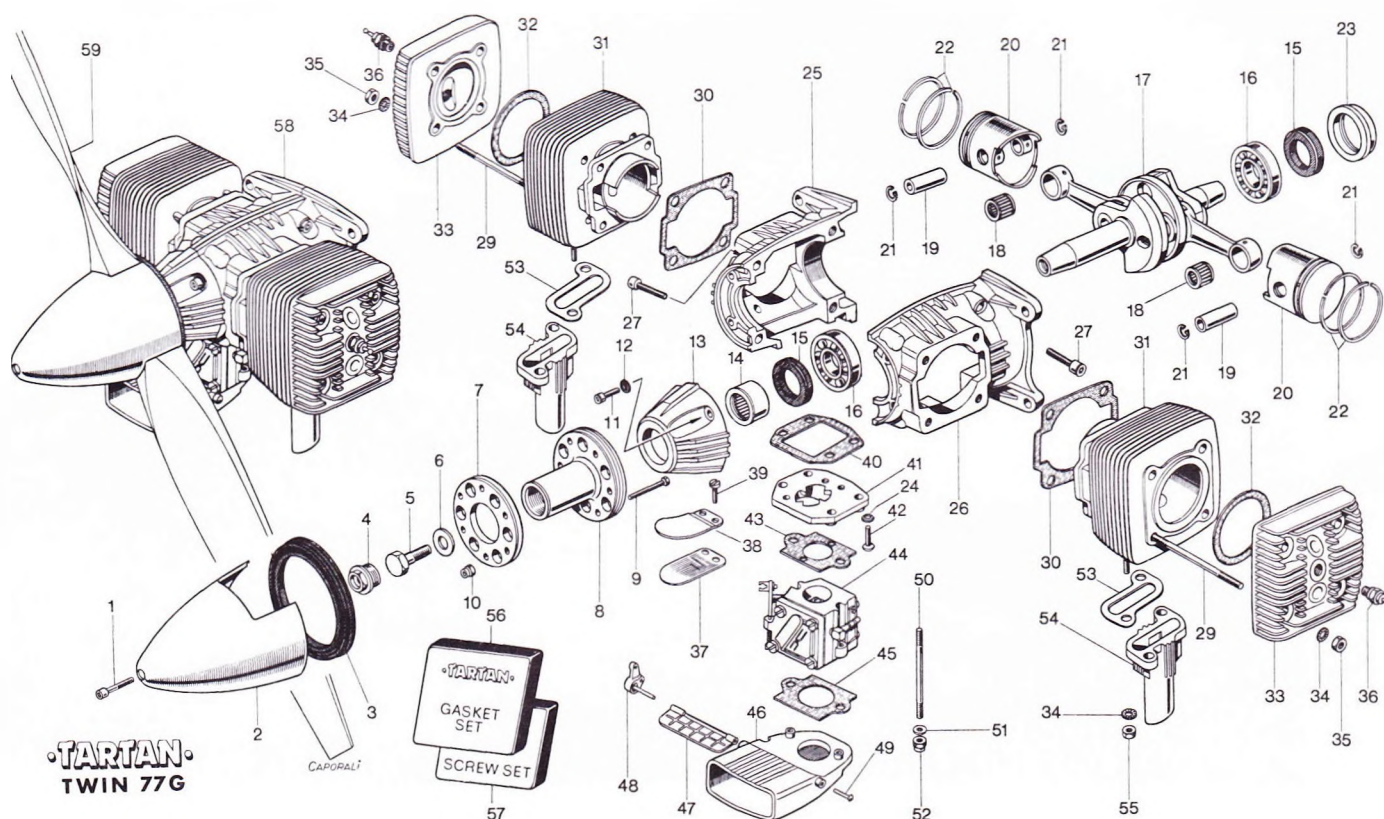
byggesæt i moderne materialer, som vil være en udfordring for piloten. Komplet sæt med fan, fundament, resonansrør og beklædning kr. 4.700,00 (med forbehold for kursændringer)

PILOT BYGGESÆT ▼

Vi fører de store PILOT'er, altså Belanca Decathlon, Bücker Jungmann, J-3 og Tiger Moth. Alle er enige om, at de mindre PILOT'er er fremragende i teknik og kvalitet. De store byggesæt er blevet endnu bedre!! Det er muligt at bygge en Decathlon, så den på fotos ikke er til at skelne fra originalen. De ligger i prisklassen ca. kr. 2.500,00.



Alle tiders JUMBO motor!



TARTAN TWIN, det er den motor, som man kunne ønske sig under juletræet til sin store model. Den koster her hos os **kr. 3.512,00**, så længe lager rækker. Men så er der også en 24 x 6" original TARTAN propel, et sæt værktøj (med aftrækker), to standardlydpotter, gløderør og et sæt JUMBO-gløderørshætter, spinner og to vandtætte gennemføringer (gas & choker). Specifikationer: 44 cm³, 1.600 gram, 2-8.000 omdr./min., 2,85 HK, 5-7% olie, propelstørrelse 20 x 10, 20 x 8 og 24 x 6.

TARTAN 22 er en lige så fremragende motor, men ét-benet. Den er i øjeblikket den billigste stormotor på det danske marked. Dens 22 cm³ svinger en 20 x 6 uden besvær, den vejer kun 1.063 gram og kører på fladt brændstof med kun 5% olie. Den støjer ca. 7-10 dB mindre end den almindelige kædesavs-Quadra. Et godt tip: Køb nu — prisen er rigtig!



TUMLER

Det er med glæde, vi viser en danskbygget begyndermodel på disse sider. Især fordi FIBAERO's TUMLER er velkendt på vore flyvepladser. Glasfiberkrop, balsabeklædte skumvinger, landingsstel, motorfundament og udsavede spanter mm., gør det til en leg at samle TUMLER'en. Spv. 149 cm, vægt 2,0 kg, motor 3,5-6,5 cm³.

Med halvsymmetrisk profil og krængør (4 kanaler) koster byggesættet **kr. 580,00**.

Med Clark Y profil uden krængør (3 kanaler) koster byggesættet **kr. 545,00**.



Særtilbud:

Dette er et meget enestående tilbud til seriøse modelkøbere. Et stk. færdigbygget **NIEUPORT 11 (PROCTOR)** med OS .61 FS firtakt, komplet nyt FUTABA 7-kanalsanlæg, monterede servoer, trådhjul, cockpitindretning, skala-motor osv., alt sammen i usandsynlig fint håndværksarbejde. Modellen er særdeles velflyvende og solid. Skala 1:5, spændvidde 155 cm. Fast pris: **Kr. 15.000,00** kontant ved levering. Seriøse købere kan på vor telefon aftale tid for besigtigelse.

JUMBO HOBBY postordre

99% af vort salg er postordre. Vi sender alle ting med et girokort indlagt. Det er langt det hurtigste og det billigste for os allesammen. Det er en stor fordel at have set varen, inden man betaler for den. Du køber ikke katten i sækken hos JUMBO HOBBY. — Hovedparten af vore tilbud er egen import fra USA, Canada og England. Det betyder sommetider, at vi får nogle ugers leveringstid på særlig efterspurgte varer. Men normalt sender vi omgående, altså såkaldt fra dag til dag levering. Alle forsendelser tillægges porto. Svarer varen ikke til dine forventninger — så send den omgående retur.

Vor telefon **05-66 16 30** er hårdt belastet om eftermiddagen. Benyt formiddagen — hvis du kan. Telefonen er åben fra kl. 8.00 til 21.00. Hvis du ikke får det, vi har lovet dig — så ring igen — så vi kan rette vor fejl. Vil du besøge os, er du velkommen — ring først, det er kedeligt at gå forgæves. Vi giver god service.

Kontantmangel? — Varekøb på over 1.000,00 kr. kan fordeles på en JUMBO-KONTO. Ring og få de oplysninger du har brug for.

JUMBO-HOBBY 05-66 16 30 fra 8.00-21.00

Læserbreve

Fond for VM-deltagere

Efter at have læst Modelflyve Nyt nr. 4/82, hvor der var en god dækning af VM i stand-off skala, og hvor der igen blev revet lidt op i en eventuel fond, der kunne hjælpe med at få flere med til et sådant stævne, har jeg her et forslag:

1. Sæt årskontingentet 10 kr. op, der skal gå ubeskåret til en sådan fond.
2. Lad de forskellige klubber landet over samle penge ind ved stævner (i en lille kirkebøsse, måske).
3. Opret en girokonto til frivillige bidrag. Man kunne evt. forsøge at få penge ind ved loppe-markeder.
4. Lad folk betale en frivillig annonceafgift ved annoncer til »Opslagstavlen«. (Ikke tvang, men det kunne lade sig gøre ad frivillighedens vej at betale et symbolsk beløb).

BIRGER PEDERSEN
Hunedal 13, Aalborg Øst

Fly for fun eller konkurrenceflyvning

Jeg har i et stykke tid funderet over, hvori forskellen i disse flyveformer ligger og har egentlig aldrig kunnet finde nogen dybere forskelle, men så i sidste nummer af Modelflyve Nyt var der en artikel under overskriften: Om at træffe nye venner.

Selve artiklens ordlyd skal jeg ikke komme ind på, da læserne formentlig selv har læst den. Så jeg kan gå lige på med det, som fangede min opmærksomhed. På trods af en tidligere påstand om, at hobbypiloter ikke interesserede sig for konkurrencer, så arrangerede man en landingskonkurrence. Efter min opfattelse beviser det til en vis grad, at der egentlig ikke er nogen forskel mellem fly for fun og konkurrenceflyvning, blot findes der ikke konkurrenceklasser, som interesserer alle, men de kan laves. Et af formålene med fornævnte stævne var at træffe nye venner i samme »branche«, hvilket nok må siges at være udtalt i konkurrenceflyvning, hvor det i sagens natur ikke kan undgås, at man møder både danske og udenlandske »lidelsesfæller«.

En anden årsag til de forholdsvis få konkurrencepiloter her i landet er måske, at mange betragter konkurrenceflyvning som noget meget vanskeligt eller måske som en meget »kold« modelflyveform. Årsager, som jeg kun kan gætte mig til.

Det er også naturligt at spørge om, hvorfor jeg blander mig i dette emne, og svaret kan kun være: Jo flere, som dyrker konkurrence mere eller mindre intensivt, jo flere impulser vil der blive tilført vor sport, og dermed vil vi formentlig alle få glæde deraf.

Det er også helt sikkert, at jeg gennem min deltagelse i konkurrencer er kommet til at kende en masse herlige mennesker og samtidigt har fået min viden og mine færdigheder forbedret hurtigere og lettere end ellers, hvilket ikke er uvæ-

sentligt, såfremt glæden ved modelflyvning fortsat skal bestå.

Nu er min erfaring begrænset til linestyringskonkurrencer, nærmere combat, hvor vi også har arrangeret fly for fun weekend'er — her har vi blot kaldt det for træning.

BENNY FURBO
Cyprus Allé 34, 2770 Kastrup

Overhold arealreglen i Good-Year!

Ihukommende diverse forskellige modeller i Good-Year klassen ved DM-82 i linestyring, synes jeg at følgende skal præciseres vedrørende modellernes størrelse:

Udgangspunktet for modeltypen er de af fa. Good-Year sponsorede »formula 1« pylonracere, der tog deres begyndelse i 1947.

Reglerne for disse fly var meget strikse og i forbindelse med planareal var det bestemt, at hovedplanarealet skulle være minimum 66 kvadratfod.

Da vore modeller skal være 1/8 skala af disse fly, vil vort minimumsareal være at regne efter følgende formel: $66 \times 0,092/64$, hvilket giver afrundet 9 dm².

Altså er konklusionen (hvilket reglerne altid har sagt), at en Good-Year model skal være min. 9 dm² på hovedplanet.

Det er på tide, at deltagerne strammer sig op efter reglerne!

JENS GESCHWENDTNER
Spidslodden 6, 2770 Kastrup

Hvis du vil give din mening til kende i Modelflyve Nyt om et eller andet, så send et læserbrev til bladets adresse. Indlæg til nr. 6/82 skal være fremme senest d. 5. november.

Tegn Abonnement!

Snyd ikke dig selv for glæden ved at høre Modelflyve Nyt lande med et brag bag brevsprækken hveranden måned — tegn abonnement! For kun 12,- kr. får du det sidste nummer i 1982-årgangen tilsendt med post, så snart bladet udkommer.

Udfyld kuponen herunder og send den allerede i dag. Når nr. 6/82 udkommer, får du det tilsendt sammen med en regning og et girokort, som du bedes benytte ved betalingen.

Gamle blade

Vi har hele årgang 1981 på lager endnu. De seks numre sælges fortsat for 65,- kr. Desuden har vi 5 endnu ældre blade på lager, som sælges enkeltvis for 9,- kr. pr. stk. eller samlet for 25,- kr.

Send din bestilling på kuponen herunder.

Samlebind

Vores solide samlebind med plads til to hele årgange af Modelflyve Nyt er på lager i fem forskellige farver.

Bestil på kuponen — og husk at angive farve(r).

Hvis du ikke vil klippe i bladet, så skriv din bestilling i et brev eller på et postkort!

Hermed bestiller jeg:

- ☐ Abonnement for 1982 fra nr. 6/82 (1 blad), pris kr. 12,-.
- ☐ Årgang 1981, 6 blade, pris 65,- kr.
- ☐ 5 gamle blade, tilbud: 25,- kr. (det er nr. 1/77, 6/78, 2/80, 5/80 samt 6/80)

Følgende enkeltnumre (sæt kryds):

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1977:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1978:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1979:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1980:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1981:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1982:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bladene fra 78/80 koster 9,- kr. pr. stk.
Bladene fra 1981 koster 11,- kr. pr. stk.
Bladene fra 1982 koster 12,- kr. pr. stk.
Alle priser er incl. porto.

- ☐ _____ stk. samlebind à kr. 26,50
i farverne:
☐ gul ☐ blå ☐ rød ☐ beige ☐ grøn

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

RC-SKALAHJØRNET



Danmarksmester Poul Münsbergs Saab Supporter T-17, der opnåede stævnets bedste statiske bedømmelse.

DM i stand-off skala med mange nye ansigter

I sidste nummer af Modelflyve Nyt skrev jeg en masse om VM-skalastævnet i Reno, USA — et stævne, der selvfølgelig var en oplevelse af amerikanske dimensioner, alt er jo stort *over there* — og det var jo også virkelig en oplevelse. Alle disse perfekte modeller var skønne, og det var dejligt at opleve skalakammerater fra så mange forskellige lande.

Den 21.-22. august blev der så afholdt Danmarksmesterskab herhjemme i stand-off-skala. Sikke noget småpjet oven på et VM, vil de fleste nok tænke, og så var virkeligheden, at man sad med en varm glæde i hele kroppen efter dette stævne.

Det var Borup Modelflyvere, der stod for arrangementet, og det var virkelig velorga-

niseret. Vi kan faktisk herhjemme, både i Jylland og på Sjælland, og Borup klubben på Midsjælland havde endda aldrig prøvet et så stort stævne før i sin seks år lange levetid. Vejret var os Gudskelov venligt stemt, selvom det ellers gav os spænding nok. Der var storm og regn på begge sider af denne weekend, men vi var så heldige, at blæsten i løbet af lørdag eftermiddagen tog af, og søndagen var bare fin. Der blev da også et stort publikumsbesøg, og det gav jo reklame for vores skalasport. Disse stævner for skalafly er gode til at give RC-sporten good-will hos folk.

Der var tilmeldt 12 modeller, men to faldt fra, den ene model faldt ned inden stævnet, og piloten til den anden faldt selv

ned af en stige, den slags reducerer jo antallet. Det var Herbert Christoffersen, som havde glædet sig til at stille op til DM efter at have gjort sine erfaringer ved VM, men så får han minsandten den skøre idé at rydde op på sit loft, og det gjorde han så godt, at han rent glemte at se på stigetrinet, da han skulle ned, og faldt baglæns. Der skete heldigvis ikke det helt alvorlige, men han var da så medtaget, at han måtte nøjes med at tænke på os i Borup.

Her var man selvfølgelig skuffet over ikke at se hans skønne Catalina, — men, selvom der kun var én veteran med, og de øvrige ni mødte for første gang til DM; hvor var det dejlige modeller. Jamen, man blev så glad, og så var der næsten alle tidsperioder af flyvningens historie repræsenteret. Det ældste var et Hanriotfly fra 1910, og det yngste en moderne jager, en F-16 fra 1976. — Standarden var sine steder imponerende god. Her blev vi givetvis præsenteret for et nyt kuld skalaflyvere, der nok kan tage konkurrencen op med vore veteraner.

Det blev nu stævnets eneste veteran, Poul Münsberg fra RFK, der løb af med pokalerne som 1982's Danmarksmester i stand-off skala. Han stillede op med sin model fra det nordiske mesterskab sidste år, sin Saab-Supporter T-17, og han opnåede stævnets højeste skalapoints i den statiske bedømmelse. Poul Münsbergs flyvning viste, at det betaler sig at komme til stævnerne så ofte man kan. Man bliver bedre og bedre for hver gang og kan altså ende med dette smukke resultat.

Nummer to blev René Jeppesen, der her mødte op med en smuk model af en Pfalz D XII fra 1918, samme slags som svenskeren Michael Carlsson scorede en andenplads med ved VM-82.

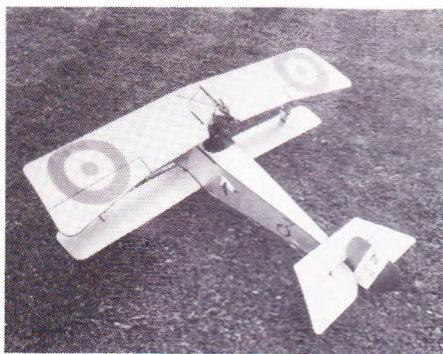
Nummer tre var Svend Hjermitzlev fra Skagen med en F-16 model. Svend var iøvrigt den, der i Borup opnåede de fleste flyvepoints, og det var imponerende at se ham tumle sin model, så det sugede i vores mellemgulv. Det var god og rigtig skalaflyvning, han viste os.

Et rigtigt hjerteligt tillykke skal disse tre piloter og modelbyggere have, men der er endnu en ting, jeg må nævne, og det var vore dommere. På nær én, var alle fra vor nyuddannede dommerstab, og jeg var glad for den søre og ærlige måde de greb deres opgave an på. Men vore dommere har også fået en grundig uddannelse, og det er også væsentligt. Uden tillid til en god og retfærdig dommerstand kan man ikke afholde et stævne med succes. Og vi er nu så lykkelige her i skalagruppen, at vi kan sige, at vi har gode dommere. Hele dommerstaben har en høj standard, og det må være en tryghed for alle deltagere. Og husk på, at deres opgave ikke kun er at sidde og dømme, de står alle til jeres rådighed som en slags skalakonsulenter. I kan ringe til dem, hvis I får brug for råd og vejledning. Adresselisten

BREV

Frakeres
som:
brev kort

Modelflyve Nyt
Mariendalsvej 47
DK-5610 Assens



Søren Dahl Jensens Nieuport 11.

over dommerne kan I finde i Modelflyve Nyt nr. 3/82.

Det var et dejligt DM-stævne i Borup, og det lover godt for skalasporten i Danmark.

Benny Juhlin

NB! Da vore træf og stævner gerne skulle spredes over hele landet, søger vi klubber, der vil påtage sig disse arrangementer for 1983. Send mig et par ord inden slutningen af november, min adresse står på de officielle sider bag i bladet.

Resultat fra DM i stand-off skala:

1. Poul Munsberg, RFK
2. Rene S. Jeppesen, Køge Modelflyveklub
3. Svend Hjermitzlev, Skagen RC
4. Bjarne Andersen, Køge Modelflyveklub
5. Finn Rasmussen, Sydfyns Modelflyveklub
6. Kai Andersen, Borup Modelflyvere
7. Frits Steffensen, Borup Modelflyvere
8. Bo Lybæk, Modelflyveklubben Hødalén
9. Søren D. Jensen, Sydkystens Modelflyveklub
10. Knud E. Munkel, Køge Modelflyveklub

Øverst Frits Steffensens Hanriot, derunder Bjarne Andersens Zlin 526-AS Akrobat og nederst Knud Munkels DH 82 A Tiger Moth.



Brev fra en veteran

Via Frits Steffensen er nedenstående brev fra Marcel Hanriot kommet os i hænde. Og da emnet for brevet er Marcel's oplevelser ved DM i stand-off skala, mener vi, at det må være af stor interesse for Modelflyve Nyts skalainteresserede læsere.

Kære skalavenner!

Mit navn er Marcel Hanriot, det var mig, der i 1910 fløj min fars monoplan til en pæn placering ved Lanark. Det var sjovt at se en Voisin og en Blériot lige i halen hele vejen rundt på de 82 km — og så tog det kun én time! Jeg sagde også til min far, at hun rystede fælt ved den svimlende fart — hun har det bedst ved de 70.

Vores glæde var stor, da vi begav os på vej til Borup Modelflyvere — herligt, at vi nu skulle i aktivitet igen. Meget støv på bæreplanerne måtte vi fjerne — 72 år sætter sine spor!

Som ved Lanark mødte der os hundredevis af tilskuere, — men hvilken forandring. Mange fly så helt anderledes ud. Ved siden af os stod et andet monoplan, F-16 hed det vist, jeg bemærkede godt at piloten så meget tilfreds ud, så jeg nænnede ikke at ødelægge hans dag ved at fortælle ham, at han aldeles havde glemt at montere både barduner og stræbere — ikke engang en krukke dope var der at se i hans værktøjskasse — stakkels fyr! — Forresten lærte vi også lidt dansk, mange piloter udbrød »Cyano!« — nu ved vi, at det betyder reparation.

Dejligt at se det store stævne forløbe planmæssigt trods det skiftende vejr. Alle, lige fra officials, dommere og ølsælgere, til piloter, mekanikere og publikum, arbejdede for at gøre stævnet til en oplevelse.

Så var det vores tur — værsgo' — 12 min. — kontakt! — flyv et program, der indeholder de mest halsbrækkende manøvrer. Nu har jeg fløjet i flere år uden at løbe ind i et stall — denne frygtede tilstand, som er modige piloters sande rædsel, en ulykke der rammer i flæng og har splintret så mange prægtige maskiner. Reglerne skal følges, jeg må ikke nøjes med disse rolige forbi-flyvninger, som jeg holder så meget af. Ved Reims kunne jeg lave så mange, jeg ville — men nu skal Hanriot'en pines og plages! — og så disse kedelige geometriske trekanten og firkanten, som skal flyves, som var det et

damptog på skinner!

Og hvilket hastværk, mine venner Ved Paris kunne vi nyde det frodige landskab under os, vi kunne hilse på de arbejdsomme bønder på høstlandskabet — men se nu her over Kløvested, bare 12 min. — ak!

Håndtaget frem — 7.000 omdr., hun stiger i en svag vinkel — et let sug i maven — vi er airborne — pas på de små vindstød, der kommer strygende ind fra højre — til venstre forsvinder tre dommere ud af synsvidde. Hvilken herlig musik, 26 pibende barduner blandet med klapsalver og en spindende OS 4-takt — jeg er på vej!

Overshoot begynd! — Roligt, gassen tre klick ned — fint — øjenhøjde, hold den der — lidt endnu, publikum vinker — nu kan jeg høre, de klapper — jeg hæver hånden til en venlig hilsen, forresten underligt, piloter nu om dage ikke viser denne gestus — tiderne har jo ændret sig, og der ryger nogle kostbare sekunder. Ellers må jeg indrømme, at jeg ka' li' at se samtlige gæster i øjnene under en langsom forbi-flyvning. Hvor synd for den modige pilot i F-16, han har kun tid til at se på en kunstig horisont. Selv jublen fra publikum kan vores ven i F-16 ikke høre, han flyver jo fra lyden!

Pokkers!! — mit lommeur, som jeg har klistret op ved siden af gashåndtaget i venstre side, fortæller, at tiden er udløbet. Så er det bare ind på finalen — hvad var det for et drøn! — himmel! — der sprang en bardun — trimmet forsvinder — hun ryster, trækker til venstre, jorden nærmer sig — fuld trim til højre — atter kontrol — hvor er Kløvested? — Der! — ind på kursen. Smæld i luften, det er den løse bardundende med sin kovs, der banker på kropssiden. Nu haster det, — mon dommerne gav bonuspoints for, at jeg reddede livet? — ned med gassen — landingscirklen nærmer sig! Landingscirkel?? — hvorfor er den egentlig rund? I 1910 var den da firkantet — nåh, det er nok fordi man vil hædre gamle Ellehammer for sin flyvning i tøj på Saltholm — tre klick mere ned — sådan, ja 1.400 omdr. — støt lidt på højden, hun ta'r græsset — hjulene ruller — farten løber af — hun står i cirklen — hjemme igen — lærkerne kvirrer — der klappes igen, overdommeren trykker mig i hånden — flyvningshistorie i Kløvested — en dejlig dag.

Venlig hilsen,

Marcel Hanriot-Steffensen

TYNGDEPUNKT: 56%

FLEX-JOINT

85

90

150

670

90

TYNDT PAPIR

500

LADY MORFIN

F1A MODEL AF JØRN RASMUSSEN, DK

NR.1 NM 1982 + NR.1 "JYLLANDSSLAGET"

TRIM: HØJRE

HØJRE INDERPANEL: 1-1,5 MM WASH-IN
VENSTRE — " — : FLADT

HØJRE TIP: FLAD

VENSTRE — " — : 1,5 MM WASH-OUT

TYKT PAPIR

140

20

160

5x5 HÅRD B.

1,5x4 B.

1,5 MM QT. GR. B.

2,5x12 HÅRD B.

1x4 B.

TYNDT PAPIR

3x5 FYR

3x8 → 2x4 FYR

2 MM QT. GR. B, DIAGONALER 1,5 MM

1,5 MM B.

1 MM X-FINER

3x22 → 3x16
HÅRD B.

1 MM B.

2x8 → 1x4 FYR

95

JK.82

Lady Morfin

– fin A2-model af Jørn Rasmussen

Jørn Rasmussen har siden 1977 været en af de — ofte den — førende danske A2-flyver. I år har han efter en delvis flyvepause (som bl.a. er blevet brugt på Mette, hans nyfødte datter) slået til for alvor ved at vinde NM på Vandel og dagen efter Jyllands-Slaget. Begge konkurrencer blev vundet med fuld tid — og han fløj med den her viste Lady Morfin fra 1977.



Lady Morfin er en typisk eksponent for de modeller, der blev lavet i Danmark i tiden omkring VM 1977 i Roskilde. Det var udviklinger af den modeltype, som i 1974-75 blev introduceret af f.eks. Thomas Køster, undertegnede og andre.

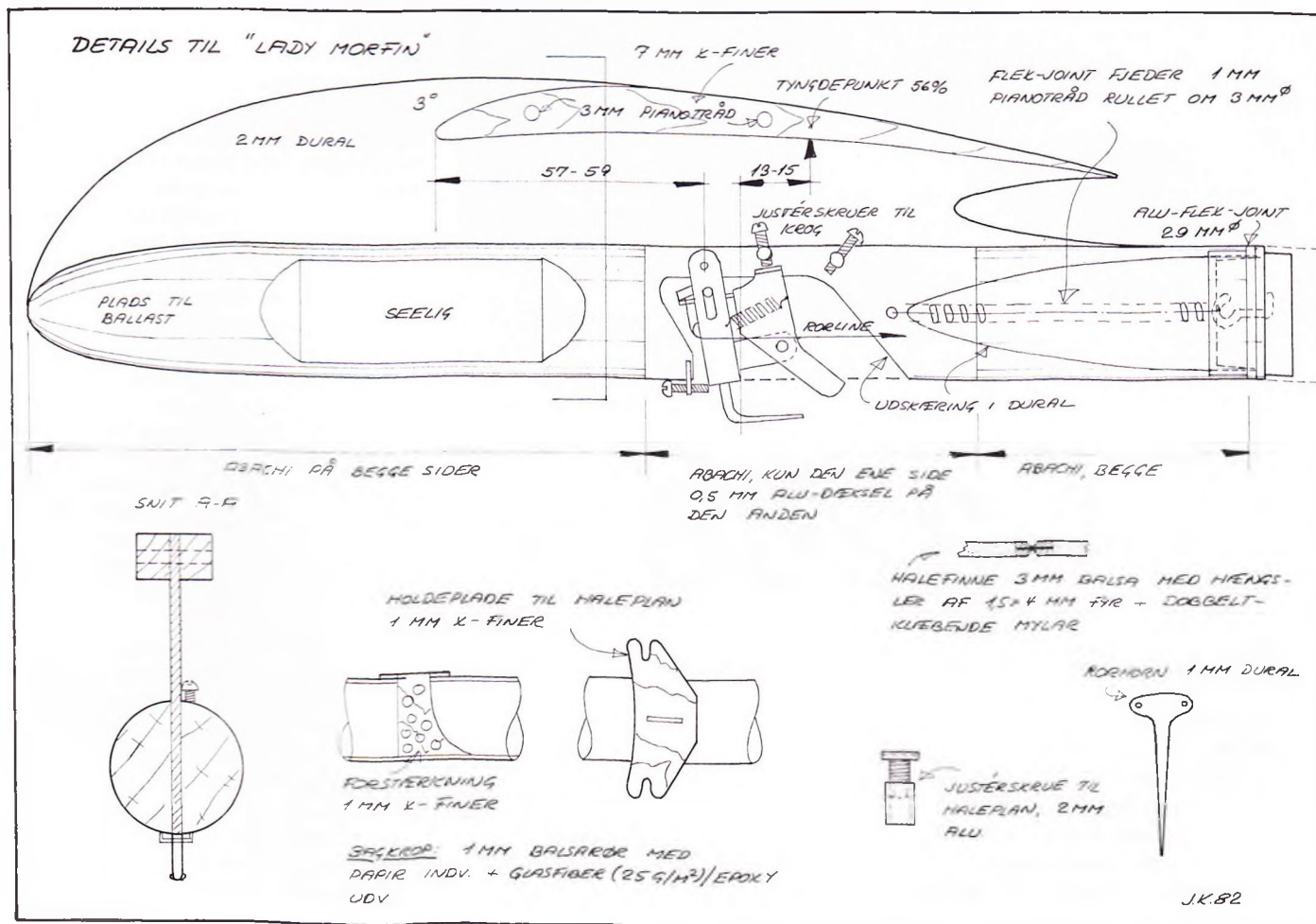
Omkring 1975 var russerkrogen stadig helt ny for de fleste danske A2-flyvere, og vore modeller var i store træk kopier af de kendte russiske A2-modeller — f.eks. Ekthenkov's VM-vinder fra 1973.

Erfaringerne med denne »første generation« af russerkrogsmodeller i Danmark viste tydeligt, at der var meget at hente med

russerkrogen — men også, at vi skulle bygge stærkere vinger, end vi var vant til, og at modellerne i det hele taget skulle holde til temmelig meget mere, end vi var vant til at byde modeller uden russerkrog. Samtidig med kravene til styrke, var der også et stadig mere mærkbart krav om høj stillevejrstid. Disse krav kunne være vanskelige at kombinere, især hvis man ikke havde fantasi til andet end at mene, at højere stillevejrstid kun kunne opnås ved større spændvidde.

Resultatet blev en række modeller med centralplaner med mindre korde ved knæket end ved roden. Jørns Lady Morfin er en af disse modeller. Takket være den dobbelt tilspidsende vinge har Jørn fået spændvidden op på 221 cm mod omkring 205 cm for de tidligere modeller. Resten af konstruktionen er helt almindelig — haleplan på 4,5 dm², momentarm på 67 cm, tyngdepunkt på 56%.

fortsættes næste side



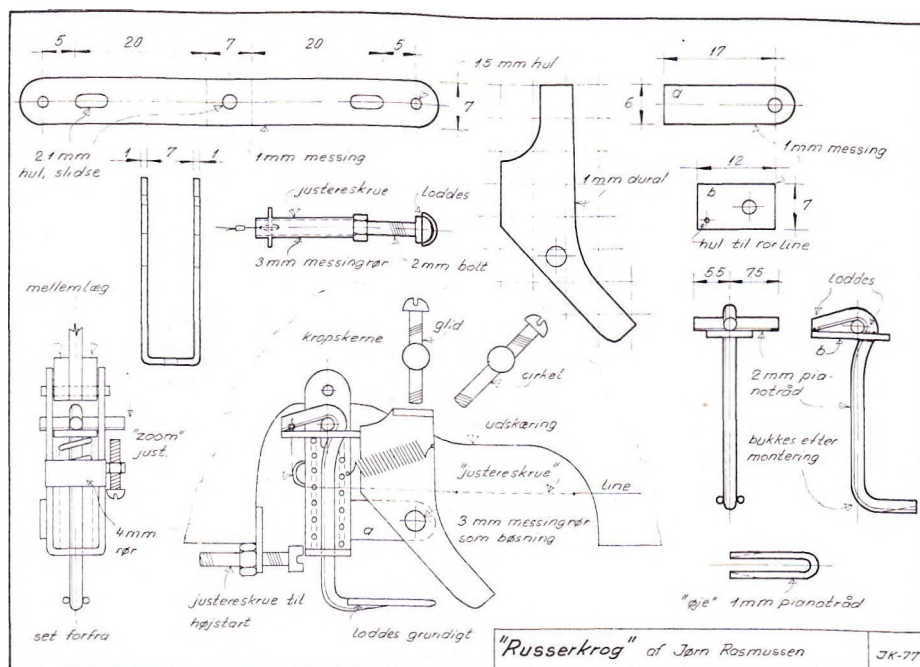
Haleplansprofilet er ret tykt — det kan være årsagen til, at Jørns katapultudløsninger ofte er mere flade, end hvad vi ellers ser. Hvor de fleste andre modeller nærmest vælter i vejret i et sving ind i kurvet efter katapulten, kører Jørns for det meste lige frem og holder hastigheden længere end de fleste andre modeller. Hvad der er bedst, kan jeg ikke afgøre — forskellen er næppe særlig stor.

Tegningen giver iøvrigt alle relevante oplysninger for dem, som skulle få den gode idé at bygge modellen. Dog skal man være opmærksom på, at Jørn på sine nyere modeller har beklædt torsionsboxen med tyndt glasfiberklæde påsat med Hempadur (to-komponent epoxy-lak) for at styrke vingen yderligere mod vridninger. På Lady Morfin er vingen beklædt med tyndt papir på torsionsboxen og med tykt papir på resten.

Russerkrogen

Vi gentager tegningen af Jørn russerkrog, som kan laves af enhver, der forstår at bruge en loddekolbe. Bemærk, at krogen selvfølgelig skal monteres skråt bagud i kroppen (som vist på tegningen af Lady Morfin).

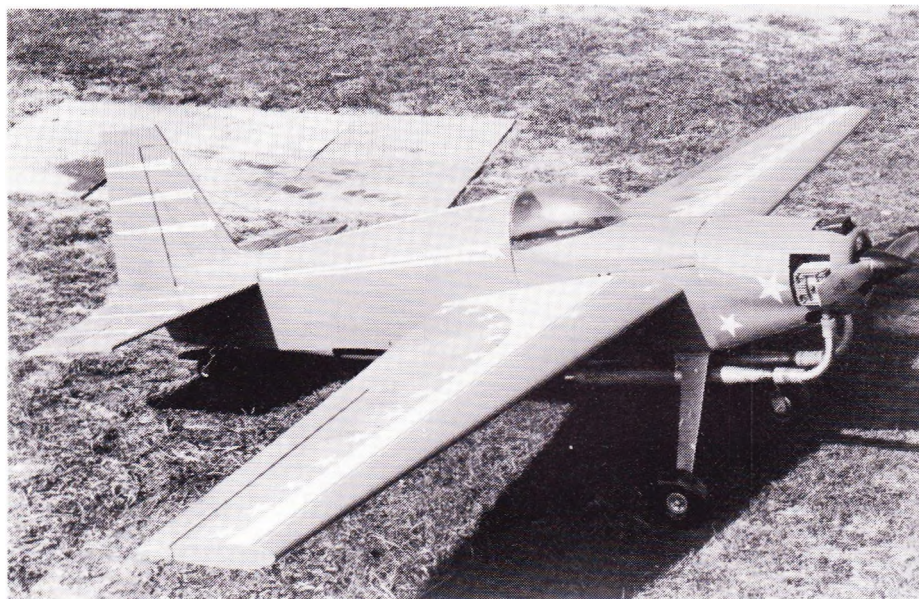
På de nye kroge har Jørn sat en bund-



skruer nederst på krogen, således at fjederens forspænding kan varieres trinløst. Bundskruen er en stump af en bolt, hvori der er boret hul til pianotrådkrogen. Der skal skæres gevind til bundskruen i mes-

singpladen.

Udførlig beskrivelse af Jørns russerkrog kan findes i Modelflyve Nyt nr. 4/77, som man kan finde på biblioteket, hvis man ikke selv har det.
Per Grunnet



Så er jumbo-kunstflyvningen i gang

I forbindelse med AMC's jumbotræf i Århus den 7. august blev der afviklet en egentlig konkurrence i jumbo-kunstflyvning med deltagelse af Bruno Hedegaard og Jens Olsen, begge fra AMC. Og ved DM i kunstflyvning en uge senere i Holstebro blev der igen fløjet en jumbo-konkurrence, denne gang med deltagelse af Erik Toft, NRC og Bruno Hedegaard. Et par stykker mere havde meldt sig, men blev forhindret i at komme. De tre, der indtil nu har fløjet, bruger alle Laser 200, og vort billede viser Bruno's eksemplar af racen. Den har en spændvidde på 220 cm, og motoren er en Tartan 44 cm³ (omtalt i Modelflyve Nyt nr. 4/82).

Ved begge konkurrencer fløj man et forenklet program, der ser sådan ud: 3 indvendige loops, rygflyvning, dobbelt immelman, langsom rulning, stall-turn med 2 kvarte rulninger, cubansk ottetal, 3 omvendte udvendige loops, firepunktsrulning, top-hat (uden rulninger) og 2 rulninger i modsat retning.

Bruno fortæller, at det tager meget længere tid at lave en manøvre, end vi er vant til, da modellernes flyvefart kun er omkring halvdelen af en almindelig kunstflyvnings-models. Det her nævnte program varer ca. 9½ minut, selvom motoren starter med det samme.

Det er tanken at holde fast ved dette program også i 1983, hvor grunden nu er lagt til en større aktivitet i denne klasse.

Ole Meyer

OY-2268

Registreringsmærkning

Selvklebende, glasklare transfers til reglementeret mærkning af dit fly, præget med dit RC-nr. i sort farve på et stykke plastic i tykkelse 0.06 mm, størrelse 35 × 190 mm. Leveres i pose med 25 stk. for kr. 55,- incl. porto. Leveringstid 4-5 uger.

Send bestilling med RC-nr., leveringsadresse samt kr. 55,- i check til:

Knud Hammeken
Kvædehaven 53, DK-2600 Glostrup

Bygning af en Good-Year model

- Fjerde afsnit i artikelserien, der kan sætte alle i gang med at bygge en linestyret racer-model med succes!

Hermed bringer vi fjerde afsnit af Jesper Buth Rasmussens mammut-artikel om Good-Year-klassen for linestyrede modeller. Hvis du ikke har læst de tre foregående afsnit, så kig efter dem i Modelflyve Nyt nr. 2, 3 og 4/82.

Trimning af motorer

Hermed mener jeg ikke en tuningsvejledning til knallerttrødder, men en gennemgang af, hvordan man sikrer sin motor en lang levetid med den ydelse, fabrikanten har tiltænkt den.

Der er skrevet mange gode artikler om de forskellige afskygninger af emnet, så jeg vil nøjes med at komme med nogle råd og advarsler.

Alfa og omega for en motor er, at den er ren. Helst steril, men da dette er svært, må man nøjes med at holde motoren fri for snavs, jord, græs og især balsaspåner.

Pak den ind i en ren klud, når den ikke kører.

Inden et stævne (evt. også inden en træningsdag) bør man adskille motoren så meget, at man kan komme til at rense stem-peltop og kompressionsstempel for det kullag, som aflejres under kørsel. Dette lag koster effekt og stabilitet gennem en dårligere køling af stemplet.

Til at fjerne kullaget bør man anvende en stump nylonsvamp af den slags, der bruges til gryderensning. Sandpapir og/eller file er totalt bandlyst! Man må ikke pudse stem-pelsiderne. Samtidig skylles lejerne igen med petroleum og gives to dråber symaskineolie.

Ud over dette bør man lade motoren være, indtil der er mistanke om slid eller andre fejl. Især skal man holde fingrene fra krumtap og lejer, da man let ødelægger de fine pasninger ved at knokle lejer og krumtap ud af huset.

Lejerne bør være så gode, at krumtappen bliver stående med sølen nedad, når krumtaphuset holdes vandret og drejes en hel omgang rundt. De må ihvertfald ikke virke grusede, når krumtappen drejes rundt. Plejstængerne skal være uden slør og rivninger.

Stempel og cylinder skal være uden rivninger og rimeligt tæt. Dette sikrer man sig ved at polere stempelkanter og portåbninger ganske let med noget fint smergellærred, inden motoren startes første gang. Et cylindersæt er først og utæt, når motoren er svært at starte, eller når kompressions-topstykket kan røre stemplet.

Man bør altid følge fabrikantens tilkøringsvejledning, indtil man er så erfaren, at man selv kan vurdere en motors tilstand.

Det er en misforståelse at tro, at en tuning går ud på at file så store huller i cylinderen som muligt, da de fleste motorer er timet til omdrejningstal langt over de anvendte i Good-Year. Karburatorens diameter er et mål for, hvilket omdrejningstal motoren arbejder bedst ved.

Til en 7×6 Taipan vil man til en RV-motor kunne anvende 3,5-5 mm og til en FI-motor fra 2,5 til højest 4 mm diameter (hvis nåleskruen går midt gennem indsugningshullet, kan man lægge 1-1,5 mm til diameteren). Ved støtte karburatordiameter vil motorens evne til selv at suge brændstoffet falde drastisk, hvilket kan gøre det umuligt at regulere brændstofftilførslen.

Har man accelerationsproblemer og ens dysenål er skruet langt ud (10-15 omgange), kan man prøve en karburator med 1 mm mindre hul.

På de motorer, hvor kompressionstopstykket er todelt, skal man regulere toppakningsantallet, så inderstemplet er 0-1 mm højere end yderkraven. Inderstemplet må aldrig krybe end i forbrændingskammeret.

Justering af liner og cut-off

Justering af liner er det sidste punkt, inden ens udstyr er flyveklart, og uden diskussion det vigtigste, da sjusk med liner kan betyde stor risiko for eget og andres liv og helbred, foruden at man risikerer at ødelægge model og motor.

Der sættes linesamlere på modellens udføringsliner og håndtaget.

Først laves øjerne ved modellen, derefter udmåles linelængden; denne skal være 15,92 m fra kroppens midte til håndtagets midterlinie. Så kan man lave det ene øje på håndtaget. Inden det sidste bukkes, skal linens længde justeres, så roret er neutralt, når piloten giver neutralt rør med hånden på brystet.

Dette er for de fleste piloter, hvad en kunstflyver ville kalde en smule dyk. Det vigtigste er, at piloten, under alle forhold, kan give op, neutral og en smule dykrør.

Hvis roret ikke bevæger sig let op og ned, kan det være fordi linerne har snoet sig sammen. Tag den ene line af håndtaget og træk linerne igennem med en tør klud, fra model til håndtag. Linen sættes på igen. Hvis linerne er meget beskidte, bør man fedte dem af med en klud med rensed benzin eller lignende.

Nu skal cut-off'et justeres.

Piloten skal kunne give en lille smule dyk, før cut-off-linen bliver stram, og han skal kunne udløse cutten ved at give fuldt dyk, uden brug af de store muskler.

Kan dette ikke lade sig gøre, skal det rettes, inden modellen slippes løs. Visse typer slangecut kan være svære at få til at arbejde let.

Efter den første flyvetur skal der sikkert justeres om, da piloten så er helt sikker på, hvor neutralrør ligger.

Sikkerhedseftersyn

For at skåne udstyret og sine omgivelser for styrt o.lign. skal man før hver flyvning sikre sig, at:

1. Linesamlere er lukkede og sidder lige; de kan let vride sig $\frac{1}{2}$ gang, når linerne har ligget på jorden.
2. Linerne kan klare en trækprøve på 20 G (ca. 10 kg); dette svarer til, at mekanikeren er lige ved at slippe modellen og skribe »Vold!« (Man behøver ikke en fjedervægt hver gang, bare hiv før hvert heat).
3. Propellen sidder fast: Sæt gaffelnøglen på og prøv at spænde den.
4. Motoren sidder fast: Før hver flyvedag skal man spænde efter med en skrue-trækker. Før hvert heat skal man tage ved om propel og krumtaphus og vrikke med motoren.
5. Nåleskrue og kompressionsskrue sidder fast, og sidder fast hvor man sidst stillede dem. (Utallige er udgået pga. en drejende nåleskrue eller kompressions-skrue).

Under første optankning sikres at:

6. Tanken er tæt og sidder fast.
 7. Alle slanger er hele og sidder rigtigt, uden at klemme.
 8. Cut-off'et kan aktiveres.
 9. Piloten har vendt håndtaget rigtigt, og
 10. kan udløse cut-off'et.
- Under opvarmning skal mekanikeren lægge mærke til, at:
11. Model og motor ikke vibrerer mere end normalt.
 12. Der bruges den normale tid på at varme op.

Alle afvigelser fra normalen, især vibrationer, skal undersøges.

Det er meget at huske, men de fleste punkter bliver hurtigt selvfølgelige, så det er dumt at snyde. De første fire punkter skal udføres hver gang.

Opvarmning og justering af motoren

I opvarmningsperioden skal mekanikeren være meget opmærksom på de signaler, en motor udsender. Der er stor forskel på, hvor længe en motor er om at varme op til kørselstemperatur, og hvor længe den kan køre med max-omdrejninger, før den varmer (falder i omdrejninger og får gradvist en hårdere, anstrengt lyd). Det er underordnet, hvor lang tid der bruges, bare det er den samme tid hver gang.

Som eksempler kan nævnes motorer, der

fortsættes næste side

kan køre 5 min. uden besvær og andre, som kører 10-15 sek., før de skal stoppes. Det er ikke motorfabrikatet, der er afgørende, den samme motor vil sjældent opføre sig på samme måde i forskellige modeller.

Inden vi gennemfører en heat-opvarmning, lige et par ord om hvordan man basisjusterer sin motor.

Motoren sættes på tilkøringsindstillingen og udstyres med flyvepropellen (team-race folk anvender tit en speciel opvarmningspropel med mindre stigning, men det er ikke nødvendigt i Good-Year). Propellen skal i stå i en stilling, der svarer til viserstillingen på et ur mellem ca. 20 minutter i 2 og kvart i 3, når stemplet står mod kompressionen (dvs. lige efter at udstødningsporten er lukket).

Der tankes op, motoren »tørnes« et par gange, og den startes ved at trække den hårdt og hurtigt mod og over kompressionen. Man bør ikke slå en motor igang, det skader både hånd, model og motor.

Man bør træne et par gange uden brændstof i motoren i at trække hånden helt igenem og fri af propellen. Det er bedre at lade kroppen stoppe håndens bevægelser end overlade det til propellen at smide fingeren ud.

Når motoren er i gang, justeres og varmes motoren (hold evt. hånden mellem cylinder og propel), indtil den går så nogenlunde jævnt. Så knibes motoren (der lukkes ned for brændstoffet), indtil motoren begynder at hugge og/eller sætte ud. Derefter gives der lige så stille mere kompression, indtil man kan høre, at motoren stiger i omdrejninger og begynder at gå renere.

Man skal være så nærig med kompressionen som overhovedet muligt.

Dette gøres, indtil motoren går ned i omdrejninger, eller varmer. Så åbnes $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ omdrejning for brændstoffet.

Motoren skulle nu gerne gå rent og være klar til første prøvetur. Der tankes op, startes, og modellen sendes afsted, når den går rent.

Hvis motoren efter nogle meters kørsel på jorden begynder at knalde voldsomt, for derefter at stoppe helt, er motoren enten:

- Stærkt underkomprimeret (ikke sandsynligt), eller
- får for lidt brændstof pga. forkert tankplacering.

Dette afhjælpes ved at give motoren 1-2 omgange mere brændstof (til den går en anelse ned i omdrejninger og får en dybere lyd) og så prøve igen.

Hvis motoren nu racer hårdt op i omdrejninger, sætter ud og stopper efter $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ omgang, er det tanken, som virker knibende under accelerationen. Hvis tanken ellers er lavet, så der er brændstof omkring føderøret hele tiden, kan problemet afhjælpes ved at flytte motoren 3-5 mm længere ud fra kroppen ved at lægge plader (ikke spændeskiver) under motorbjælkerne.

Kan man ikke gøre dette umiddelbart, må man åbne så meget for nålen, som det er muligt, uden at motoren går ud.

Dog er det meget svært for piloten at



Jesper Bobjerg med sin Good-Year-model klar til start. Fra DM 1982.

starte med en model uden kraft til acceleration, og modellen kan let gå på næsen.

Når modellen er flyvende, vil motoren sandsynligvis knalde mere eller mindre, hvilket skyldes den større grad af køling. Der gives nu mere kompression, *lidt* af gangen, indtil motoren går rent, når piloten belaster modellen.

Motoren må gerne knalde et par gange pr. omgang, især hvis den er relativt ny. Der er motorer, som går bedst, når de har en syg og småvarm lyd, men de er sjældne, så man bør stille sin motor efter at opnå den mindst anstrengte, jævne lyd. Dette er fintrimning.

Fintrimning af motoren

For at trimme motoren yderligere, er man nødt til at måle flyvefarten med et stopur.

Så kan man forsøgsvis åbne/lukke lidt for brændstoffet og give mere/mindre kompression. Der skal dog højest skrues omkring $\frac{1}{8}$ omdrejning på begge dele.

Så kan man finjustere til den stilling, som får modellen til at flyve hurtigst.

Man skal være klar over, at der kan være $\frac{1}{2}$ -2 sek. i forskel på flyvefarten over 10 omgange, alt efter pilotens flyvestil. Så piloten skal gå på samme måde og hjælpe modellen lige meget (eller lidt), mens der bliver taget tider.

Tiden for 10 omgange = 1 km divideres op i 3600 og man får flyvehastigheden i km/t. Eks.: 24 sek. for 10 omgange = $3600/24 = 150$ km/t.

Tiden for et heat = $10 \times$ tiden for 10 omg. + 1 start + 2 stop. Eks.: 24 sek. \times $10 + 5$ sek. (start) + 2×10 sek. = 265 sek. = 4 min. 25 sek.

De nævnte stoptider er hurtige, men kan sagtens lade sig gøre med nogen træning. De bedste skal stoppe på under 6 sek. (hvis det klapper). Man kan hurtigt bruge 30 sek. på et stop. Prøv at regne ud, hvor meget

modellen skal flyve stærkere for at opveje dette tab på ca. 20 sek., så forstås det bedre, at flyvefart ikke er altafgørende.

Bemærk iøvrigt, at stoptiderne ikke er den tid, mekanikeren holder modellen, men tidstabet ved 10 omg. med et stop i forhold til 10 omg. uden stop.

Er motoren en gang justeret, skal der ikke ændres ret meget, så længe man bruger samme brændstofblanding, propel og model. Alle pludselige ændringer kræver et nærmere eftersyn:

— Mere brændstof: Er tanksystemet tæt? Og uden »bussemænd«?

— Mindre kompression: Kulrens motoren, kontrollerer lejer.

— Mere kompression: Krumtap og plejlstang hele? Kompressionsstop tæt?

Heatopvarmning

Heatopvarmningen har til formål at give alle deltagere lige mulighed for at få motoren varmet så meget op, at den kan starte (helst første gang), når startsignalet lyder.

Man har $1\frac{1}{2}$ minut til at opvarme sin motor, og dette tidsrum kan man bruge således: Når man går på banen er ens motor smålun, så den er til at starte, når konkurrencelederen giver signal til start på opvarmning.

På dette signal starter mekanikeren motoren og sætter sig på hug med modellen løftet 20-50 cm fra jorden. Ved at dykke eller løfte modellens snude kan han regulere motorens brændstofførsel (begynd ikke at skrue på kompression eller nåleskrue — det er for sent at rette noget nu).

Efter ca. 30 sek. stopper piloten motoren (punkt 8, 9 og 10 på checklisten). Der laves nu en simuleret start ved at modellen stilles på startlinien (kroppen på stregen). Så kan piloten kontrollere, hvordan han skal flyve ind for at lande præcist der hver gang (mekanikeren skal kunne regne med, at modellen kommer det sted, han markerer).

Efter 45 sek. slås cut-off'et til (husk det nu!), modellen tankes op, og motoren drejes en enkelt eller to gange for at få brændstoffet ind, så propellen står mod kompressionen (denne fremgangsmåde varierer stærkt fra model til model, så her skal man prøve sig frem).

Efter 60 sek. startes motoren (helst i første ryk), og mekanikeren lader den køre tiden ud, indtil piloten stopper på konkurrencelederens signal.

Så har man 30 sek. til den sidste klargøring: Sikre at hjulet kan køre rundt, osv.

Efter 15 sek. slås cut-off'et til, der tankes og motoren drejes en enkelt gang.

Ved 20 sek. stilles modellen på startlinien og mekanikeren rejser sig op under den sidste nedtælling fra 10 til 0. Når der signaleres kørsel, bukkes mekanikeren sig over modellen, tager ved i kroppen, starter motoren og *slipper* (ikke smider) modellen.

De næste 30 omgange er nu overladt til piloten.

Hans arbejdsopgaver og hvordan man gennemfører et pitstop vil blive beskrevet næste gang. □

Methanol *er* en farlig gift!

Methanol er virkelig et farligt stof, hvis man ikke behandler det med omtanke. Det har vi for en måneds tid siden fået bekræftet gennem dagspressen, som har berettet om det første methanol-dødsfald i Danmark, som skyldtes indtagelse af spiritus, som var fremstillet af methanol.

På grund af gift-faren har Miljøstyrelsen i 1977 da også klassificeret methanol som en gift. Det indebærer bl.a., at der stilles strenge krav til opbevaringen og emballeringen af vædsken, samt — hvad der er ubehageligt for en modellflyver — at methanol ikke må forhandles i fri handel.

Heldigvis lykkedes det ret hurtigt at få etableret en dispensationsordning, således at organiserede hobbyfolk fortsat kan købe methanol — og blandinger der indeholder methanol — til brug som brændstof i deres modelmotorer. Denne ordning omfatter medlemmerne af RC-unionen, Linestyrrings-unionen, Fritflyvnings-Unionen, Jysk-Fynsk Modelbådsunion og Dansk RC-Car Union, og den administreres af RC-unionens sekretariat.

Sådan kan medlemmer købe methanol

Hvis et unionsmedlem ønsker at købe methanol — eller færdigt brændstof, som indeholder methanol — skal man henvende sig til en af nedennævnte forhandlere, som har speciel tilladelse til at sælge til — og kun til — unionernes medlemmer.

Man skal medbringe sit gyldige medlemskort til unionen, og man skal kvittere for modtagelsen af methanolen/brændstoffet på en særlig købsformular, idet man med sin underskrift bekræfter, at man er indforstået med at behandle og opbevare methanolen efter forskrifterne. Man får en kopi af formularen med hjem, således at man aldrig kan være i tvivl om, hvad disse forskrifter går ud på.

Methanolen er også brandfarlig, og derfor er det bestemt, at man ikke kan få udleveret større dunke end 25 liter, men det rækker vel også til de fleste. Er man storforbruger, er der dog intet til hinder for, at man i én handel kan få flere dunke af hver max. 25 liter. Men kun til eget forbrug.

Husk advarselmærkaten

Methanol-emballagen skal være forsynet med en advarselmærkat, som advarer mod såvel gift- og brandfaren ved de kendte faresymboler. Hvis man omhænder methanolen, skal den nye emballage også forsynes med en sådan mærkat, og det samme gælder det tanknings-system, som man bruger til sit brændstof på flyvepladsen. Så når forhandleren klæber en mærkat på den dunk, du henter methanolen i, så bed ham samtidig om at få et par stykker ekstra med hjem.

Men advarslen alene gør det ikke — bl.a. fordi børn ikke kan se forskel på mærkaten

og reklameetiketten på en sodavand. Sørg derfor for, at din methanol altid opbevares i et aflåst skab eller rum, så ingen bringes i livsfare på grund af misforståelser.

Hvis man ikke er medlem af en union

Hvis man ikke er medlem af en af de nævnte unioner, må man henvende sig til sin lo-

kale politistation, som kan udstede en tilladelse — hvis man er fyldt 18 år — til indkøb af 1 liter methanol ad gangen. Med en sådan tilladelse i hånden kan man så købe methanol hos en forhandler, der har en almindelig detailhandlertilladelse. Det vil i praksis sige hos materialisten, men der er også nogle få af de her nævnte unionsforhandlere, som sideløbende har en detailhandlertilladelse.

Ole Meyer

Liste over godkendte unionsforhandlere

Listen er gældende pr. 25. juni 1982:

Guldsmed Henrik Kejla,
Rødovrevej 47, 2610 Rødovre
Hobbyforhandler Per Falkenberg Andersen,
Nitro RC-Hobby ApS,
Frederikssundsvej 259, 2700 Brønshøj
Hobbyhandler Ole Harder,
Torsholms Allé 6, Tulstrup, 3400 Hillerød
Radiotekniker Morten Jørgensen,
Eriksvej 32, 3700 Rønne
Mekaniker Tage Larsen,
Køjringevej 3, 4190 Munke Bjergby
Maskinarbejder Stig Klausen
Skyttemarksvej 98, 4700 Næstved
Smedemester Knud Juul,
Søllehusvej 3, Øster Karleby, 4900 Nakskov
Finn Arentoft Jensen,
Kløvervej 39, 5800 Nyborg
Gårdejer Olav Nielsen,
Bjerggaard, Varregårdsvej 12, 6065 Verst
VVS-installatør Verner Kristiansen,
Fr. d. 7's gade, 6600 Vejen
Disponent Arnth Jepsen,
F. Dall & Jepsen, Østervænge 8, 6630 Rødding
Tømrermester Ole Toft,
Rovstvej 148, Rovstby, 6800 Varde
Ingeniør Leif Eskildsen,
Munkedalen 12, 7080 Børkop
Fabrikant Poul Erik Damkjær,
maskinfabrikken Bæltix, Sælde, Skibe, 7100 Vejle
Fabrikant Kaj Aage Sørensen,
Fibaero Modeller,
Skolegade 27, 7200 Grindsted
Hobbyhandler Svend Ove Andersen,
Lind Hobby,
Lind Hovedgade 28, Lind, 7400 Herning
Fotograf Hans T. Lorentzen,
Cobra Foto, Dampen 18, 8800 Viborg
Leif O. Mortensen,
Modellflyveklubben Aviator,
Hesteskoen, Rørdal, 9000 Ålborg
Hobbyhandler Axel E. Mortensen,
Silver Star Models, Sjællandsvej 3, 9500 Hobro
Tømrer Helge Juul Madsen,
Islandsvej 9, 9850 Hirtshals
Fabrikant Svend Erik Seerup,
RC-Teknik, Vesterbyvej 6, 9990 Skagen
Frøde C. Andersen,
Mini-Hobby, Tårnvej 303, 2610 Rødovre
Poul Erik Witsel,
Bøgedevej 12, 4100 Ringsted
Preben Jensen,
Faxevvej 10, 4652 Hårlev
Svend Erik Hansen Skov,
Vejlevej 132, 6000 Kolding
Jørgen Jepsen,
Bakkevej 4, 6261 Bredebro

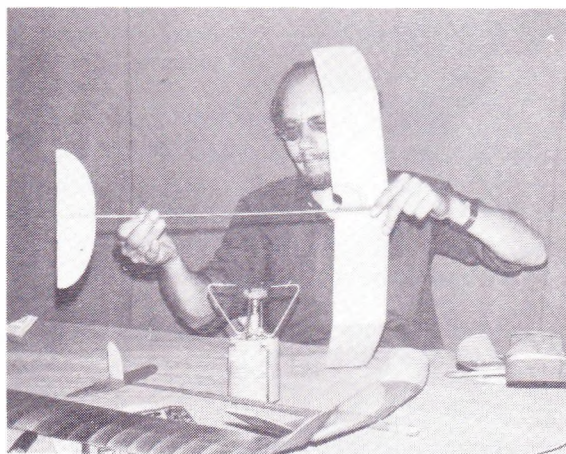
Knud Langendorff
Perlegade 80, 6400 Sønderborg
Per Ørum,
Cykelhjørnet, Hovedgade 107, 6971 Spjald
Niels Christensen,
Mølgårdsvej 31, Gudum, 7620 Lemvig
Ib Roslev,
Lindevej 6, 8751 Gedved
Peter Knudsen, fa. Transmerc,
Næstvedvej 73, Bårse, 4720 Præstø
Asbjørn Haugland,
Helgesensvej 10, 7500 Holstebro
Peter Jessen, fa. RC-Modelsport,
Strandbygade 15, 6700 Esbjerg
Hans Mathiesen,
Drammelstrupvej 105, Balle, 8300 Odder
Jørn Pedersen, fa. Hobbykælderen,
Dampen 11, 8800 Viborg
Svend Bundgaard Andersen, fa. S. A. Radio,
Bysmedien 31, Tebbstrup, 8900 Randers
Poul Rasmussen,
Vollsmose Allé 625, 5240 Odense NØ
Frede Vinther, fa. Avionic,
Violvej 5, 8240 Risskov
Lars Petersen, fa. Jumbo Hobby,
Grumstrupvej 40, 8732 Hovedgaard
Hobby Shoppen, v. S. H. Sørensen,
Fredericiavej 79, 7100 Vejle
Engholm Hobby, v. Jens Engholm,
Slotsvej 13, 4200 Slagelse
HJ Legetøj, v. Jørn Strack,
Kordilgade 4, 4400 Kalundborg
Aalborg Hobby Service,
Nørregade 18, 9000 Aalborg
Randers Hobby & Leg,
Radhusørvet 4, 8900 Randers
Hobby House,
Paradisvej 12, 8000 Aarhus C
Legeland Hobby & Leg,
Hospitalsgade 15, 8700 Horsens
Hobby Hytten,
Nygade 4, 8600 Silkeborg
Teddy Legetøj & Hobby,
Nørretorv, 7100 Vejle
Kolding Hobby,
Søndergade 21, 6000 Kolding
Vestjysk Hobby,
Kongensgade 142, 6700 Esbjerg
Jensen Hobby & Elektronik,
Østergade 5-7, 6400 Sønderborg
Odense Hobbyforretning,
Vesterbro 42, 5000 Odense
Farve og Hobbyhjørnet,
Klosterplads 4, 5700 Svendborg
Glafra Hobby,
Nørregade 5, 4100 Ringsted
Stengades Hobbycenter,
Stengade 31, 3000 Helsingør
J.J. Hobby ApS,
Hovedvejen 120, 2600 Glostrup.



Modelflyvesommerlejr 1982 for fritflyvende og linestyrede modeller Vandel d. 10.-18. juli



Herover lejrchef Benny Furbo. Til højre for ham Ole Vestergaard Petersen. Under Ole ses Flemming D. Kristensen, der vandt alle chuck-konkurrencer på lejren. Herunder Asger Bruun Andersen med combatmodel. Og nederst til højre har Johannes Thorhauge travlt med at komme væk!



Det er altid et problem efter en dejlig begivenhed som sommerlejren at skulle skrive om, hvad der egentlig skete, men én ting ligger fast i hukommelsen — det helt uovertrufne dejlige vejr med sol fra morgen til aften — dog naturligvis med undtagelsen, som bekræfter reglen. De 150 deltagere ser formentlig tilbage på lejren med stor taknemmelighed til vejrguderne, som sørgede for en sommerlejr med dejligt flyvevejr.

Som sædvanligt blev campingpladsen næsten fyldt op fredag aften, hvor en stor del af lejrdelegerne ankom, og allerede lørdag måtte nogle stille telt op på fodboldbanen, hvor linestyrbaserne også lå, men så var der også gratis morgenvækning fra de morgenduelige linebasser.

Lejrledelsen

Den første weekend savnede iøvrigt den sædvanlige konkurrenceaktivitet, idet Jyllands-Slager var flyttet til sidste weekend for at ligge i forbindelse med afholdelsen af NM i fritflyvning.

Roen på konkurrencetavlerne gav lejrledelsen, som i år var organiseret på en ny måde, en lille chance for at komme lidt på benene. Den nye organisation ligger i, at lejrledelsen består af 5 personer mod de sædvanlige 2, da lejren efterhånden er blevet temmelig stor, hvilket naturligvis betyder mere arbejde med selve ledelsen. I år var forarbejdet udført af Fritflyvnings-Unionen, og den endelige lejrledelse blev først sat samme fredag aften, og de nye: Henrik Strøbæk, Bjørn Hansen, Niels Jørgen Madsen og Ole Vestergaard Pedersen, udførte et meget stort stykke arbejde på lejren, som de fortjener virkelig ros for, især set ud fra, at det var første gang, at de deltog i den officielle ledelse. Nu da vi er ved administrationen, så vil fremtiden nok vise nogle ændringer bl.a. pga. lejrens størrelse, f.eks. forudbetaling. Skulle du have en god idé til eller kritik af lejren, så vil vi meget gerne høre fra dig.

Færdsel på området

Flyvning var der jo selvfølgelig masser af, men den første weekend blev fritflyvning en del hæmmet, idet adgangen til at færdes på området i bil eller på cykel var stærkt begrænset. Der var sket det, at Flyvestation Vandel var blevet til nødstation for F-16 flyene, der åbenbart suger alt, hvad der ligger på startbanerne ind i motoren. Derfor var det ikke ønskeligt, at vi kørte på rullebaner-



ne, da der kunne falde sten o.lign. af dækkene. Dette blev dog ændret de første dage, så vi kunne køre på knap halvdelen af området — heldigvis.

Konkurrencerne

Om selve konkurrencerne, der blev afviklet på sædvanlig måde, er det bedste nok, at der deltog en del nye ansigter. Dette var både til glæde for »nye« og »gamle« — og er vel nok især udpræget på sommerlejren, hvor der er den fornødne tid til at reparere mv. ind mellem runderne. Det virker også som om, at man som deltager på sommerlejren får det rigtige indtryk af konkurrencerne, idet kappestriden jo egentlig ikke er det væsentlige, men det at mødes med andre under udøvelsen af vor sport er nok så væsentlig. Det er karakteristisk for konkurrencerne, at viden og færdigheder udvikler sig hurtigere end ellers måske pga. det let tilgængelige marked af fiduser — og så er det tilmed fornøjeligt. I forbindelse med konkurrencer skal der lyde en hjertelig tak til de mange, som medvirkede til afholdelsen som ledere, tidtagere, dommere osv.

Sommerlejren kan på anden måde fornøje en modelflyver, da aktiviteterne fordeler sig på alle slags flyvning (næsten). Og det er i den forbindelse særdeles fornøjeligt at se, at f.eks. linestyrringsfanatikere kan deltage i fritflyvningskonkurrencer.

Fodboldkampen

Fredag eftermiddag blev fodboldkampen afviklet uden store forberedelser. Idet den egentlig var aflyst, men så udviklede vejret sig således, at flyvningen måtte aflyses. Linebaserne græmtes endnu (1 mand var med) over et forsmædeligt nederlag. Hugo Ernst påstod 16-0 til friterne og saltede såret ved at erindre om, at friterne også vandt sidste år.

Pølsefest

Ved pølsefesten fredag aften viste det sig hurtigt, at forretningen med røde pølser måtte melde ud-solgt, hvorefter deltagerne gik over til helkonser-ves. Lyse hoveder fandt på forskellige aktiviteter, såsom bowling, drikning af flasker ved hjælp af fødderne og fællessang/råb. Alt i alt gjaldt det om at komme hinanden ved, hvilket tilsyneladende lykkedes.

Afslutningen

Præmieoverrækkelsen lørdag aften var som altid lidt vemodig, for den markerede afslutningen på lejren, men lidt trøst var der dog i de forholdsvis pæne præmier, som velvilligt var stillet til rådighed af nedennævnte firmaer.

Midt i lejrens afslutning var det herligt at høre fra nogle af førstegangsdeltagere, at de for eftertiden ikke ville være i tvivl om, hvor de skulle tilbringe sommerferien de følgende år — selvfølgelig på sommerlejren!

Tak

Der skal lyde en tak til følgende hobbyforretninger mv., der venligst stillede præmier til rådighed:

Model & Hobby

SIG

Rødovre Hobby

Robbe

Ib Andersen Hobby

Dansk Hobby

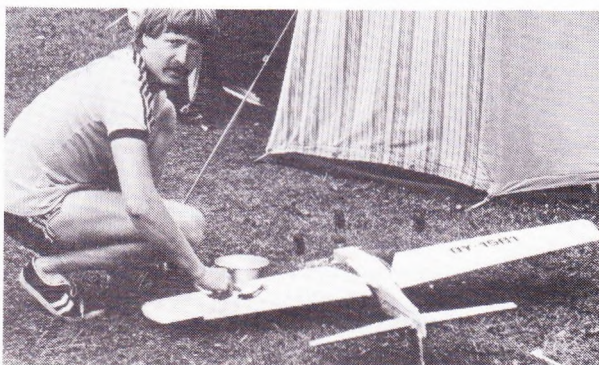
Model Center (Italien)

Castrol

A/S F. Heimann & Co.

SadoFoss

— og til de øvrige for deres fine reklamegaver: Metabo, Nye Danske Lloyd, Ortofon, Shell, Jyllands-Posten, SAS, Trekroner, Jamo, Ciba-Geigy A/S, General Motors Danmark, Mærsk Air, Carlsberg Bryggerier A/S.



Vinderne fra sommerlejren:

FRITFLYVNING:

Chuckglider: Flemming Dehn Kristensen. **Marathon:** Bjørn Hansen. **A1-begynder:** Per Steen Nielsen. **A1-ekspert:** Hugo Ernst. **A2-begynder:** John Jacobsen. **A2-ekspert:** Bernard Brand. **Løbende chuck-konkurrence:** Flemming Dehn Kristensen. **Coupe d'Hiver:** Bernard Brand. **C1:** Flemming Dehn Kristensen. **P30:** Bjarne Jørgensen. **D1:** Bjarne Jørgensen. **C2:** Bjarne Jørgensen. **KLM-triflyvning:** Peter Buchwald.

LINESTYRING:

1c Vandel: John Annitzbøll/J. Thorhauge. **0,8 Combat:** Uffe Edslev. **Combat eks.:** Bjarne Knudsen. **Stunt-eks.:** Leif O. Mortensen. **Mouse-race:** Jesper Steffensen/Frits Steffensen. **Team-race:** Carsten Thorhauge/Jesper Rasmussen. **Combat-beg.:** Anders Ørts. **Diesel-combat:** Henning Forbech. **Stunt-beg.:** Jan Ovesen. **Speed:** Niels Lyhne-Hansen. **KLM:** Kurt Petersen. **Good-Year:** Carsten Thorhauge/Jesper Rasmussen.

Øverst Henrik Strøbæk og Bjørn Hansen efter deltagelse i marathonkonkurrencen. Bjørn vandt! Øverst ved siden af Martin Vennevold (tv.) og Kjeld Kristiansen med deres smukt byggede A1-modeller, der blev udtaget blandt de 5 bedste til KLM-konkurrencen. Under dem doper Jan Steen Jensen sin stunter. Herunder Poul Rasmussen og Bjørn Hansen, der bedømmer i KLM-konkurrencen.



Benny Furler



Referater Radiostyring

AMC Jumbotræf d. 7/8-82

I 1981 begyndte flere medlemmer i AMC at bygge jumbo-modeller, men måtte have dem godkendt i andre klubber. Vi havde vedtaget at holde en lav profil over for myndighederne for at kunne beholde vor flyveplads, der kun ligger 5 km fra Århus Centrum. Endelig besluttede vi så at vove pelsen, da vi havde set andre få flyvepladser godkendt uden besvær.

Det lykkedes, selv om politiet var lige ved at sende hele sagen i hovedet på miljøtilsynet. Med jumbotilladelsen i hånden skulle vi også bruge den, og foruden et antal modeller inden for klubben, ville vi også gerne se noget udefra, så tanken om et jumbotræf opstod, og en dato blev valgt efter lidt telefonsnak med jumboformanden.

Stævneanmeldelse og indbydelse blev afsendt i begyndelsen af december. I indbydelsen stod, at vi ville forsøge at afvikle et par runder kunstflyvning, den nye såkaldte minikunstflyvning, som var ved at blive udformet. Vi ville desuden prøve en eller anden form for skala, men havde ikke på dette tidspunkt noget officielt at gå efter, men vi fandt nok på noget hen ad vejen. Der kom ingen bekræftelse fra RC-unionen, men stævnet var med i kalenderen.

Stor forbavelse, da vi ser, at skalagruppen har placeret DM i jumbo-skala samme dato. Snedigt ikke? Nå, vi valgte at flytte og overlade regnvejret til DM i skala.

Nogle uger før stævnet holdt bestyrelsen planlægningsmøde, og det blev besluttet at prøve, om vi kunne få lidt penge ind til den slunkne klubkasse ved at indbyde publikum og tage entré. En pressemeddelelse blev forfattet og sendt til dagblade og lokalaviser. De bragte en udmærket foromtale af stævnet, og et enkelt endog bilerede optaget på vor flyveplads.

Tilmeldingen slutter mandagen før stævnet. Resultatet var enhver stævnearrangørs skræk, kun klubbens egne jumbopiloter var tilmeldt. Heldigvis havde jeg sikret mig en liste over en del jumbopiloter, så de næste par aftener foregik med telefon i hånd. Nu ser det bedre ud, 12 piloter med 14 modeller. Som reserve er der desuden et par almindelige modeller til evt. at fylde pauserne ud med.

Jeg har helt glemt dommerne. Det gik nemt med kunstflyvningsdommerne. Vi har i klubben et par, Alex Thomsen og Per Dahlberg. Programmet var udarbejdet af Bruno Hedegård og bestod af 10 manøvrer fra F3A programmet.

I skala gik det galt. Det var ikke muligt at skaffe autoriserede skaladommere fra Jylland. Vi havde måske været for sent ude. I hast blev tre af klubbens medlemmer, Arild Larsen, Lars Soelberg og Jens Butler udnævnt til skaladommere. De blev udstyret med reglerne fra DM i skala, så de kunne læse på lektien.

De sidste forberedelser går ud på at få opstillet en ny skurvogn og toiletvogn stillet til rådighed af Århus kommune. Her skal lige indskydes, at den slunkne klubkasse bl.a. skyldes, at vi i år med 3 ugers mellemrum har fået afbrændt 2 skurvogne med alt vort materiel. Pyromaner. Det er åbenbart prisen for en centralt beliggende flyveplads.

Stævnedagen oprinder, og alle piloterne er mødt til briefing. Efter en orientering om stævnets program af undertegnede, fortæller



To Byron-modeller. I baggrunden Svend Hjerimitslev's F16 og i forgrunden hans P 51 D Mustang.

sikkerhedsrepræsentanten, Frede Sachmann om vore flyvepladsregler. Vi har nogle naboer, som vi gerne vil undgå at genere.

Vi starter med fri flyvning, og herunder dukker fjernsynet op for at fotografere. To mand fotografere løs i 1½ time, og resultatet blev til næsten lige så mange minutter i Dagens Danmark, som de brugte i timer på optagelsen.

Der var også dejlige ting at se. Mest iøjnefaldende var F16, fløjet af Svend Hjerimitslev fra Skagen. Den ser flot ud i luften, er forbloffende manøvreedygtig, og lyden er rigtig på grund af det høje omdrejningstal fra OS 61'eren bag bagudstødning. Svend fløj også med Byrons P 51 D Mustang. Det så elegant ud, når den kort efter starten vippede understellet ind.

Per Mikkelsen fik tilskuerne til at juble af grin, når han kom kørende på et hjul og en vingetip henover landingsbanen med sin Piper. Det kunststykke måtte han gennemføre mange gange. Desværre kom jorden alt for hurtigt opad, da han ville demonstrere spin med sin utroligt langsomt flyvende Oldtimer Pioneer. Palle Iversen fløj med Citabria udstyret med Quadra. Ove Madsen havde travlt med at optage det hele på video, så vi kan se det hele på klubaftenerne til vinter. Ind imellem fik han dog tid til at flyve med sin Jodel Robin udstyret med en tandhjulsgæret 60'er. Erik Falkensten og Finn Sørensen fløj Turbulent, og Finn, som har stået fadder til denne, vel nok den første danske jumbomodel, viste dens alsidighed.

Ejner fra Horsens fløj med sin Hannibal, men den store Tiger Moth var han ikke meget for at flyve på en fremmed plads. Til gengæld turde han overlade den til Svend Hjerimitslev, som demonstrerede det store biplan i luften.

Kunstflyverne Bruno Hedegård og Jens Olse benyttede begge Laser 200, men med forskellige motorer. Bruno har monteret en Tartan Twin i sin model, og det siges, at han kun flyver på halv gas. Jens benytter en Quadra, og den trækker også fint gennem alle manøvrerne. Der er ingen tvivl om, at jumbokunstflyvningen er fremtiden. Det er helt anderledes elegant end de sædvanlige kunstflyvningsraketter. Og publikumsvenligt.

Nu mangler der vist kun at blive nævnt, at AMC's formand, Jørgen Kaae Hansen, deltog med en KZ 2 T og undertegnede med en KZ VII, begge i flyvevåbnets bemaling. Desværre måtte modellerne nøjes med at deltage i skalakonkur-

rencens statiske bedømmelse, da de ikke var prøvefløjet nok til jumbocertifikatet.

For at skaffe erfaringsmateriale om støjen blev alle modeller støjmålt. Det gav det uventede resultat, at de mange modeller udstyret med Quadra viste fra 102 til 106 dB, målt i 1 m afstand. Bruno Hedegårds Tartan Twin var forsynet med to resonansdæmpere til 10 cm³ motorer. De dæmpede godt, 98 dB viste måleren, og selv om de ikke var afstemt, var der rigelig effekt til kunstflyvning.

Der var vandrepokaler til Bruno Hedegård i kunstflyvning og Svend Hjerimitslev i skala, samt en række »forbrugsgoder« til de fleste af konkurrencedeltagerne. Træffet vil blive en årlig begivenhed og blev afsluttet med klubfest omkring en stor grill til langt ud på aftenen.

Walter Nyborg

Jumbo-kunstflyvning:

1. Bruno Hedegård, AMC	636 pt.
2. Jens Olsen, AMC	520 pt.

Jumbo-skala:

1. Svend Hjerimitslev, Skagen RC	974 pt.
2. Per Mikkelsen, Sandmose	924 pt.
3. Svend Hjerimitslev, Skagen RC	904 pt.
4. Walter Nyborg, AMC	410 pt.
5. Jørgen Kaae Hansen, AMC	340 pt.
6. Ove Madsen, AMC	277 pt.

Sandmose Fly-For-Fun

Sandmose Modelflyveklub RC har afholdt Fly For Fun med deltagelse af ikke mindre end 25 piloter og med et dejligt vejr på stævnedagen. Det blev en stor succes og resultatet for de 10 bedste fremgår af nedenstående.

Tom Jensen

1. Svend Hjerimitslev, Skagen RC	215 pt.
2. Jørgen B. Olsen, Sandmose RC	205 pt.
3. Uffe Jøker, Dronninglund RC	200 pt.
4. Per Mikkelsen, Sandmose RC	190 pt.
5. Vagn Poulsen, Sandmose RC	185 pt.
6. Michael Frandsen, Brønderslev RC	160 pt.
7. Kaj Pedersen, Sandmose RC	150 pt.
8. Leif Vestergaard, Frederikshavn RC	145 pt.
9. Bjarne Nielsen, Sandmose RC	140 pt.
10. Allan Klarborg, Sandmose RC	130 pt.

Referater Fritflyvning

Jyllands-Slaget 1982, Vandel d. 17.-18. juli

Selvom Nordisk Mesterskab havde optaget det meste af lørdagen, lykkedes det alligevel en noget træt Jørgen Korsgaard at få gennemført en periode i »Slaget« lørdag aften fra 21.00 til 22.15. Det lykkedes ham også at få fløjet en sikker max i klasse F1H (A1-eks.), men da han havde startet 2. periode om søndagen, snittede en cirkelende A2-model vingetippen af hans »Hot-Max«, hvorefter den drøned ned i betonstartbanen og blev temmelig kraftigt molestreret. Så opgav Jørgen flyvningen til fordel for konkurrencelederjobbet, som gav så meget arbejde, at han næppe kunne følge flyvningen.

I år var der deltagere fra Tyskland, Sverige, Finland, Frankrig og Danmark, og det var 10. gang konkurrencen blev afholdt. Vejret var for tredje gang i træk nærmest fremragende og medførte ængstelse hos konkurrencelederen for et eventuelt fly-off, som dog ikke blev til noget. Men der blev vist fremragende flyvning af mange deltagere, og hele 14 mand i F1A kom over 800 sekunder i løbet af de fem perioder, som konkurrencen var forkortet til pga. forsinkelsen med den foregående konkurrence.

Den nykärne nordiske mester Jørn Rasmussen er så absolut i topform for tiden. Først fløj han fuld til til NM, og så vandt han F1A med fem gange 180 sek. — en meget flot præstation. På andenpladsen kom svenskeren Inge Sundstedt — han havde tabt 10 sekunder undervejs. Finn

Thomas Weber er en af de skrappeste svenske juniorer i klasse A2. Her ses han med sin model fra Jyllands-Slaget, hvor han placerede sig pænt oppe mod toppen.



Bjerre havde droppet 15 sekunder i første start, men fløj derefter sikkert de fire resterende maxer og fik dermed 3. pladsen. Fritz Wilkening fra Tyskland har deltaget i »Slaget« flere gange og været lige ved at komme til tops. Denne gang fik han en fin 4. plads, mens Harri Kiljunen fra Finland med fire maxer og et drop fløj sig ind på 5. pladsen. Alt i alt var der hård konkurrence i denne klasse, og der blev fløjet præcis 80 max-flyvninger her.

I wakefield (F1B) viste danskerne også flaget på overbevisende måde, idet de besatte fire ud af de fem første pladser. Vinder blev Bjarne Jørgensen med 881 sekunder foran Jens B. Kristensen med 862 sek. og Erik Knudsen, som opnåede 850 sek. De tre første her fløj alle fire maxer og

så et mindre drop. Interessant var det at se Erik Knudsen flyve sin amerikanske byggesætsmodel ind på 3. pladsen. Han er meget tilfreds med modellen og kan absolut anbefale den til andre.

Tyskeren Günter Klemke havde medbragt hele sit elektroniske termiksøgningsapparat, men den berømte Vandel-termik snød ham på det groveste, så han måtte nøjes med en meget beskeden 13. plads. Peter Rasmussen, der ellers plejer at gøre det godt på Vandel, blev kun nr. 8 denne gang. 36 max blev fløjet i denne klasse.

I klassen for gasmotormodeller (F1C) var der kun én deltager, nemlig svenskeren Gunnar Ågren, som fik prikket pæne 765 sekunder ind på tavlen. På pladsen var der dog adskillige gasflyvere, men de slappede af efter den hårde dyst ved de nordiske mesterskaber, hvor fem mand jo kom i fly-off.

Sidste år var der tyve deltagere i klasse A1 ekspert (F1H), men i år var der skuffende fem deltagere. Heinz Lorenzen var taget på tur til de varme lande, Jørgen Korsgaard holdt op med at flyve pga. travlhed andetsteds, og et par stærke hollændere glimrede ved deres fravær, så det blev en dyst mellem Hugo Ernst og svenskeren Gunnar Holm. Efter fjerde start stod de lige med hver 465 sek., men kun svenskeren maxede i sidste start, mens Hugo lavede en typisk halvanden minuts flyvning. Hans cirkel-A1 flyver meget fint, og det bliver spændende at se det næste møde mellem ham og Heinz & Co.

I modsætning til tidligere år var der denne gang mange deltagere i A2 beg., og der blev set mange gode flyvninger. To maxer og tre jævne flyvninger sikrede Kristian H. Andersen førstepladsen med 701 sek., Erling Lund Jørgensen fik 678 sek. på andenpladsen. To maxer og et alvorligt drop gav John B. Jakobsen tredjepladsen. To meget unge franskmænd — hele familien havde deltaget i sommerlejren — Bruno og Xavier de Lapparent besatte henholdsvis 5. og 9. pladsen. Iøvrigt synes der at være meget godt stof i disse A2 begyndere og vi må håbe, at de virkelig gør noget ved sagen.

Dette gælder også A1-begynder, som denne gang havde 12 deltagere. Klassen blev vundet af Olaf Ernst fra Harreslev med en Mini-Max foran en svensk junior Per Olof Kippel. På tredjepladsen kom en selvlært, nemlig Martin Vennevold fra Lemvig. Åge Westermann fra Århus holdt op midt i det hele, mens det så meget godt ud. Vi håber, han kommer igen ved først kommende lejlighed.

I chuck og P-30 var der meget få deltagere, hvilket egentlig er skuffende, men måske er der

Erik Jakobsen har åbenbart fået kig på en termikhoble, som hans gode, gamle wakefield skal op og flyve i.



for mange klasser til en så stor konkurrence som denne — det kan den næste arrangør afgøre. Men i hvert fald vandt Flemming »Chuck« D. Kristensen i chuck med 218 sekunder foran Peter Rasmussen, som opnåede 211 sek. Konkurrencen i P-30 er næsten ikke værd at nævne, idet der kun var to deltagere, nemlig Bjarne Jørgensen, som fik 175 sek., og Marcel Jokszies, som fik 20 sek. — sammenlagt.

Og til sidst: Rygtet vil vide, at Jørgen Korsgaard nu uigenkaldeligt ikke vil arrangere »Jyllands-Slaget« mere efter at have gjort det 10 gange i træk, men det har vi jo hørt før!!

Agent FIB/FIH/im Auftrag

FIA: 1. Jørn Rasmussen 900 sek., 2. Inge Sundstedt, S, 890 sek., 3. Finn Bjerre 885 sek., 4. Fritz Wilkening, D, 876 sek., 5. Harri Kiljunen, SF, 873 sek., 6. Gerhard Woebeking, D, 872 sek., 7. Peter Buchwald 859 sek., 8. Hakan Nilsson, S, 854 sek., 9. Holger Sundberg, S, 853 sek., 10. Hans Georg Wilkening, D, 833 sek., 11. Steffen Jensen 831 sek., 12. Thomas Weber, S, 822 sek., 13. Wolfgang Gerlach, D, 817 sek., 14. Christian Freitag, D, 808 sek., 15. Gunnar Holm, S, 799 sek., 16. Bengt Wendel, S, 787 sek., 17. Martin Hagerdahl, S, 770 sek., 18. Jarmo Luhtapuro, SF, 769 sek., 19. Torleif Jensen 764 sek., 20. Kim Køster 756 sek., 21. Erik Jensen 750 sek., 22. Petri Harsia, SF, 747 sek., 23. Jari Luhtapuro, SF, 735 sek., 24. Risto Puhakka, SF, 731 sek., 25. Bernard Brand, F, 728 sek., 26. Poul Rasmussen 713 sek., 27. Jytte Noer Larsen 696 sek., 28. Viviane Weber, S, 680 sek., 29. Leif Nielsen 677 sek., 30. Jens B. Kristensen 650 sek., 31. Tommy Jørgensen 577 sek., 32. Tommy Jensen 567 sek., 33. Henning Nyhagen 520 sek., 34. Timo Pajonen, SF, 479 sek., 35. Otto Pedersen 452 sek., 36. Kim Henriksen, SF, 180 sek., 37. Mika Henriksen, SF, 166 sek. **FIB:** 1. Bjarne Jørgensen 881 sek., 2. Jens B. Kristensen 862 sek., 3. Erik Knudsen 850 sek., 4. Stefan Gustavsson, S, 838 sek., 5. Povl Kristensen 832 sek., 6. Ossi Kilpeläinen, SF, 804 sek., 7. Per Ovarnström, S, 800 sek., 8. Peter Rasmussen 799 sek., 9. Palle Jørgensen 791 sek., 10. Erik Jakobsen 776 sek., 11. Edo Myrta, SF, 769 sek., 12. Steffen Jensen 739 sek., 13. Günter Klemke, D, 727 sek., 14. Mika Leppanen, SF, 122 sek. **FIH:** 1. Gunnar Agren, S, 765 sek. **FIH:** 1. Gunnar Holm, S, 585 sek., 2. Hugo Ernst 554 sek., 3. Leif Ejskjær 379 sek., 4. Otto Pedersen 312 sek., 5. Jørgen Korsgaard 120 sek. **A2-beg:** 1. Kristian H. Andersen 701 sek., 2. Erling Lund Jørgensen 678 sek., 3. John B. Jakobsen 650 sek., 4. Steen Hermansen 628 sek., 5. Bruno de Lapparent, F, 612 sek., 6. Per Findahl, S, 576 sek., 7. Bjarne Mølkjær 550 sek., 8. Peter Rasmussen 524 sek., 9. Xavier de Lapparent, F, 486 sek., 10. Jan Pedersen 281 sek., 11. Peter Nielsen 242 sek., 12. Søren Nielsen 233 sek. **A1-beg:** 1. Olaf Ernst 461 sek., 2. Per Olof Kippel, S, 446 sek., 3. Martin Vennevold 418 sek., 4. Marcel Jokszies 389 sek., 5. Jan Steuer, D, 376 sek., 6. Kjeld Kristiansen 365 sek., 7. Alexander Otte, D, 362 sek., 8. Kristian Vilmann 343 sek., 9. Åge Westermann 340 sek., 10. Jes Nyhagen 268 sek., 11. Søren Nielsen 265 sek., 12. Michael Nielsen 141 sek., 13. Peter Nielsen 80 sek. **Chuckglider:** 1. Flemming D. Kristensen 218 sek., 2. Peter Rasmussen 211 sek., 3. Kjeld Kristiansen 84 sek., 4. Åge Westermann 83 sek. **P-30:** 1. Bjarne Jørgensen 175 sek., 2. Marcel Jokszies 20 sek.

Stillevejrskonkurrence d. 3/8 på Eremitagen

Denne sidste af sommerens konkurrencer var ikke så stille endda. Traditionen tro blæste det for meget til konkurrenceflyvning, så A2-folket trimmede lidt og chuck-folket fløj. Men kun Flemming D. Kristensen noterede sine resultater — og fik ialt 229 sek.

Vi ses igen til næste år!

Palle Pedersen

5. Free Flight Days in Poitou, 20.-22. august 1982

I femte periode på FIA-dagen efter at min model i 4. periode havde ramt Arno Hacken's højstartline med omstart til følge, fløj jeg endnu en max, men sikke en max! — Seelig-timeren gik som sædvanlig upræcist på 3.15-3.20 (det blæste med 6-7 m/sek.) og termikken var kraftig. Med min kikkert så jeg modellen gå ned et sted i retning af St. Jouin de Marnes, 10-15 min. efter at timeren havde virket. Det var temmelig anstrengende at holde en kikkert i så lang tid, når modellen var mindre end en flueklat på øjets nethinde.

En eftersøgning med bil i nedslagsområdet var resultatløs, 15 min. før 6. periodes udløb blev re-

serven rigget til, og max. i 6. og 7. periode var sikret.

Jeg havde droppet 41 sek. i 2. periode og 3 sek. i 1. periode, men rigtig mange af de 110 FIA-deltagere droppede i løbet af dagen, så jeg blev lidt behageligt overrasket, da mit resultat blev udregnet — det blev en femteplads!

Steffen Jensen fløj max i første periode, droppede meget i 2. eller 3. periode og fløj også langt i 5. periode, så langt at han blev nødt til at koncentrere sig om eftersøgning af svævemodellen, der jo skulle være klar til EM et par uger senere.

Jytte Noer Larsen fløj en del ganske tilfredsstillende maxer, det gik faktisk så godt, at hun gik af med en klar sejr i det indbyrdes opgør med Steffen.

Dagen efter, på FIB-dagen, gik jeg og Sandy en 7 km strækning på min pejling for at få den bortfløjne model med hjem til Danmark. Bortset fra nogle hyggelige samtaler med lokale bønder, der gik og passede deres tyrekalve og vinmarker, så forblev vores eftersøgning forgæves

Den årligt tilbagevendende begivenhed »frit-flyvningsdage i Poitou« med den store tilslutning af deltagere fra Europas fritflyvere er en begivenhed, der er et besøg værd. Selv om man flyver elendigt, så får man garanteret meget ud af det sociale samvær, som helt spontant opstår, når modelflyvere mødes i Frankrig. MAN så iøvrigt den senere Europamester Cenny Breeman slå vejrmøller på torvet i Airvault ved midnatstide!

Vel hjemme igen fik jeg et par dage efter et kort fra Gunnar Holm og Viviane Weber med information om, at min bortfløjne model var fundet. Haleplanet var delvis ædt af en ko, et øre trampet itu (efter fodaftrykket at dømme den samme ko). Jeg fik modellen sikkert hjem igen efter en overførsel af resterne ved EM fra svensk til dansk bil, men kun én aften før DM er ikke tid nok til at restaurere den ødelagte model.

Finn Bjerre

Efter den meget blæsende A2-dag, var vejret slået helt om til wakefield-dagen. Det var næsten stille og med masser af termik i de fleste perioder. Der var imidlertid også meget langvarige perioder, hvor der tilsyneladende var synk over hele pladsen, derfor blev resultaterne overraskende beskedne. Jeg var den eneste nordiske deltager denne dag, så jeg fløj fra pol med 5 englændere. Allerede i 2. periode droppede jeg 25 sek. og havde egentlig opgivet at få en hæderlig placering, men eftersom jeg derefter fløj maxer, mens de andre droppede lystigt, lå jeg faktisk efter sjette periode sådan, at en max ville give mig en 3. plads delt med Luis Dupuis. Så godt kom det imidlertid ikke til at gå, idet der var dårlig luft over hele området i det sidste kvarter af 7. runde, hvor jeg skulle starte. Derfor blev det kun til 115 sek. og en 11. plads ud af de 65 deltagere.

I sidste runde stod jeg iøvrigt og ventede sammen med Steve Marriott fra England, der på det tidspunkt var den ene af de to med fuld tid. Han klarede sig imidlertid endnu værre, idet han kun fik ca. 1 minut.

Vinder blev — vistnok — Nocque fra Frankrig, der som den eneste fløj fuld tid.

På gasdagen var vejret blevet endnu mere dødt, så de fleste af gas-deltagerne havde ingen problemer med at flyve maxer. Vinder blev som så ofte får til internationale stævner Ken Faux fra England.

Steffen Jensen

Ufuldstændige resultater:

FIA: 1. Mike Fantham, GB, 1260 + 240 + 300 sek., 2. Martin Gregorie, GB, 1260 + 240 + 158 sek., 3. J. P. Lareau, F, 1249 sek., 4. A. Kamp, A, 1227 sek., 5. Finn Bjerre, DK, 1216 sek., 5. J. Williams, GB, 1216 sek., 7. J. Somers, NI, 1214 sek., 8. Braud, F, 1204 sek., 9. Th. Schandel, F, 1192 sek., 10. Boissimon, F, 1190 sek. *De øvrige resultater er ikke ankommet!*

Høstkonkurrence 1, distrikt Vest, St. Højstrup d. 29/8

Den første høstkonkurrence i distrikt Vest var oprindeligt planlagt til at skulle foregå på FSN Vandel, men da denne var optaget, måtte man i stedet flytte konkurrencen til St. Højstrup.

Konkurrencen var velbesøgt, folk kom så langt fra som både Harreslev og Skjern; vejret var fint, solskin hele tiden; men desværre måtte vi sætte maxtiden til to minutter, ikke fordi det blæste for meget, nærmere fordi pladsen var for kort.

Desværre var der en hel del, der trak sig ud af konkurrencen efter de første flyvninger, man ønskede ikke at miste modeller, der forestod jo på det tidspunkt både DM og EM.

Per Grønnet, der pudsede modellerne af inden EM, viste fin stil, han fløj 3½ minut, selv om timeren gik efter 120 sek.

En anden, der viste fin stil, var Åge Westermann fra Århus. Han var tre (3) dage før konkurrencen blevet færdig med en Initium og havde ydermere en modificeret Mustafa med, som han dels havde nået at bygge, dels ikke havde nået at flyve væk siden sommerlejren. Åge's nye model flyver overordentlig godt, hvilket resultatlisten også vidner om.

Undertegnede fører i konkurrencen om at få flest træer på St. Højstrup. Jeg gentog succesen fra vårkonkurrencen ved at flyve ind i det højeste træ på Fyn!

Leif Nielsen

A1-beg: 1. Svend Aage Jensen 362 sek., 2. Marcel Jokszies 342 sek., 3. Jesper Jensen 214 sek., 4. Oluf Ernst 199 sek., 5. Kim Jokszies 29 sek. **A1-eks:** 1. Heinz Lorenzen 407 sek., 2. Niels Jørgen Madsen 356 sek. **A2-beg:** 1. Åge Westerman 521 sek., 2. Erling L. Jørgensen 461 sek., 3. Kristian Andersen 374 sek. **A2-eks:** 1. Leif Nielsen 299 sek., 2. Claus Bo Jørgensen 289 sek., 3. Tommy Jensen 231 sek., 4. Tommy Jørgensen 79 sek. **Wakefield:** 1. Bjarne Jørgensen 436 sek. **P-30:** 1. Kim Jokszies 107 sek., 2. Marcel Jokszies 17 sek. **Chuck:** 1. Hugo Ernst 117 sek.

Åge Westerman med sin stærkt modificerede Mustafa, som han vandt A2-begynderklassen med på St. Højstrup.





*Henning Nyhegn
stående med en
Initium. Foran
ham sidder Kim
Køster og
Christian la Cour.*

Danmarksmesterskaber 1982, Ørritslevgård, Fyn, d. 11.-12. september

Større fritflyvningskonkurrencer på Fyn er lidt af en mangelvare, så det var en glædelig begivenhed, da de fynske fritflyvere tilbød at arrangere årets DM — den vigtigste konkurrence på dansk grund.

Og alle kræfter blev virkelig sat ind: Finn Bjerre som koordinator og konkurrenceleder, Bjarne Jørgensen sørgede for indkvartering, på Søhusskolen i Odense, Jørn Rasmussen forberedte konkurrencemateriel — og også jyderne Jørgen Korsgaard og Erik Knudsen blev involveret med hhv. resultatlistor og præmieindkøb.

De mange deltagere, der ankom lørdag formiddag, var naturligvis mest spændt på at se selve flyvepladsen — Ørritslevgårds marker, som mig bekendt ikke er blevet brugt til fritflyvningskonkurrencer de sidste mange, mange år. Efter min mening viste markerne sig udmærket egnede til formålet, og hvis der i fremtiden er muligheder for at benytte denne plads synes jeg, at det ville være godt — vi trænger snart til lidt afveksling imellem konkurrencerne i Skjern og på Vandel!

Men intet er naturligvis perfekt og med lørdagens lidt uheldige vindretning kom en del modeller til at lande i en lille landsby og nogle strate-

gisk placerede majsmarker. Det gav adskillige deltagere noget at tænke på i perioder, men næsten alle modeller blev fundet, og vanskelighederne påvirkede ikke det sportslige udfald af konkurrencen.

Arrangementet i øvrigt forløb efter det mønster, vi kender fra de senere års DM'er: Indkvartering på skolen, fællesspisning på Lumby Kro lørdag aften og fælles morgenmad på skolen søndag morgen, hvor Taulov-klubben gav morgenkaffe, og deltagerne selv kørte til bageren efter brød.

Alt i alt synes jeg, at arrangørerne skal roses for et veltilrettelagt og velgennemført stævne.

Før vi går over til det egentlige — konkurrencereferatet — skal vi ikke glemme at nævne Per Bjerre (bror til Finn, men ikke aktiv modellflyver længere), som ofrede sin weekend på at klare den praktiske administration af konkurrencen, dvs. resultatføring, markering af periodeslutning mm. Per har en stor del af æren for, at denne del af konkurrencen forløb glat og problemfrit.

Konkurrencen startede lørdag eftermiddag kl. 12.45 i udmærket flyvevejr, idet blæsten næppe nogen sinde kom over 4-5 m/sek. Som allerede nævnt var det kun landingsområdet, der til tider gav visse problemer, men det må man nok tage med, hvis man er dansk fritflyver — det er vel kun pladsen i Skjern, der ikke giver disse problemer af og til.

Løvrigt var det overskyet med kun svag termik og at flyve max viste sig vanskeligere end mange havde regnet med.

Men om søndagen slog vejret om til det dejligste flyvevejr — næsten vindstille om morgenen, sol fra en skyfri himmel og tilpas kølig luft, som gjorde denne dag til en af de perfekte flyvedage, vi har oplevet herhjemme i mange år. Det betød, at de fleste klasser blev afgjort på lørdagens flyvninger, idet næsten alle topfolkene fløj lutter maxer i det gode vejr.

Den mest velbesøgte klasse var som sædvanlig A2-ekspert, hvor 16 mand fik noteret tid — det er ikke imponerende mange til et DM. Konkurrencen udviklede sig hurtigt til en kamp mellem Per Grunnet og Jørn Rasmussen om førstepladsen, en kamp, der faldt ud til Pers fordel, da han i fjerde start fik 140 sek., mens Jørn fik 128. Ellers fløj d'herrer lutter maxer. Så vidt jeg kunne se, gennemførte Per konkurrencen med sit eksemplar af det svenske byggesæt »Blue Bird«, som lader til at være en ganske glimrende konkurrencemodel.

Nummer tre blev Thomas Otte — et helt sekund foran Peter Buchwald. Ellers bemærkede man, at Henning Nyhegn slog flere af de garvede veteraner, og at Jim Prydsø havde taget turen til Fyn fra Aalborg — lad os håbe, at det betyder en tilbagevenden til aktiv konkurrenceflyvning for ham. Steffen Jensen fik sit resultat ødelagt, da hans model dykkede i jorden i tredje start som følge af nogle ejendommelige trimproblemer. Tre maxer om søndagen kunne ikke trække resultatet op. Han hævnedes sig ved at gå hårdt ind



To af de mange nye talenter, der viste sig ved DM: Steen Hermansen (tv.) og Jan Petersen. Steens og Jans modeller var grundlæggende fine konstruktioner, men desværre var den mekaniske udførelse af detaljer som krog, kurveklap mv. ikke helt god, så de kom ud for en række uheld. Jan's model endte oven i købet med at flyve væk — vi så den i over 20 minutter, hvorefter den forsvandt i dis højt, højt oppe.

for wakefield, herom senere.

Otte mand kæmpede om titlen i A2-begynderklassen, som denne gang domineredes af to nye ansigter: Jacob Jacobsen fra Odense og Åge Westerman fra Århus. Jacob endte med at vinde med 1074 sekunder — en tid, der ville have placeret ham yderst pænt i ekspertklassen. Også Åge fløj — med sin »Mustafa« — et virkelig godt resultat hjem. Lad os håbe, at disse to bevarer interessen for fritflyvning. Der er ikke tvivl om, at de i løbet af kort tid vil kunne give de »gamle« i A2-klassen hård konkurrence.

A1-eksperter blev et opgør mellem det sædvanlige trekløver: Jørgen Korsgaard, Hugo Ernst og Heinz Lorenzen. Der er et stort spring fra disse tre til vores øvrige A1-flyvere. Denne gang blev det Heinz's tur til at vinde, idet afgørelsen faldt i sjette periode, hvor både Jørgen og Hugo droppede alvorligt.

I wakefieldklassen stillede kun fem mand til start — der kunne have været det dobbelte, hvis specielt de sjællandske wakefieldflyvere var mødt bedre op. De fem, der var, fløj til gengæld godt, og det glædelige var, at vi for første gang i flere år fik lidt fornyelse i toppen. Danmarksmester blev nemlig Steffen Jensen med fuld tid. Steffen er ikke just begynder i modellflyvningen — han har været på landsholdet i A2 de sidste tre år — men er først for nylig gået i gang med wakefieldmodellerne. Erik Knudsen blev nummer to med to små drop om lørdagen. Erik har benyttet denne sæson til (endnu) et come-back i wakefield, med gode præstationer til både NM, Jyllands-Slaget og nu DM. I første omgang benytter han sig af det amerikanske byggesæt »Wake Up«, som på trods af sit primitive udseende (fladbundet profil!) viste sig i stand til at give de mere avancerede konstruktioner god konkurrence — men her spiller Eriks erfaring som wakefieldflyver nok også ind!

Landsholdets pt. førstemand Bjarne Jørgensen startede skuffende med to drop, men kom så stærkt igen og blev nr. tre. Nummer fire blev Jørgen Korsgaard, der er stærkt på vej tilbage i wakefield efter fire-fem års pause i klassen. Som nummer sidst kom den nordiske mester Povl Kristensen, som dog tog sin placering med fatning!

Af de mere deltagerrige klasser mangler vi nu kun at omtale A1-begynder, hvor 15 deltog. Denne gang var det de unge mennesker fra Otto

Pedersens hold, der var de aktiveste og bedst flyvende, og som besatte de fleste af de første pladser. Vinderen Allan Ternholm ville med sine 712 sekunder have placeret sig pænt i ekspertklassen — lad os håbe, at de talentfulde begyndere holder fast ved sporten. Ellers bemærkede man konkurrencens yngste deltager Rasmus Buchwald, som på trods af sin unge alder fik sin stabile model højstartet i alle syv starter, og blandt andet fløj et max. — men han har jo også en erfaren træner!

Chuckglider med seks deltagere blev vundet af Hugo Ernst med fire max'er og tre mindre drop foran Jørgen Korsgaard. I P-30 viste Bjarne Jørgensens model sig at flyve formidabelt, idet bl.a. en svigtende termikbremse forårsagede et par seksminutters flyvninger om søndagen — det er egentlig synd, at det kun er eksperterne, der flyver med disse sjove, små modeller, der jo egentlig er tænkt som begynderklasse. At Frank Dahlin vandt D1 og Rasmus Buchwald Wasp kan ikke undre, da de var eneste deltagere.

Alt i alt var DM 1982 en fornøjelse. Man kunne godt have ønsket sig lidt bedre deltagelse, især i A2 ekspert og wakefield — og et par gasflyvere ville også have pyntet på pladsen!

Jens B. Kristensen

F1A: 1. Per Grønnet 1220 sek., 2. Jørn Rasmussen 1208 sek., 3. Thomas Otte 1130 sek., 4. Peter Buchwald 1129 sek., 5. Palle Pedersen 1041 sek., 6. Torleif Jensen 1002 sek., 7. Henning Nyhegn 976 sek., 8. Kim Køster 927 sek., 9. Otto Pedersen 922 sek., 10. Steffen Jensen 920 sek., 11. Tommy Jensen 914 sek., 12. Jim Prydsø 828 sek., 13. Leif Nielsen 656 sek., 14. Tommy Jørgensen 360 sek., 15. Frank Dahlin 264 sek., 16. Erik Jensen 180 sek., 16. Finn Bjerre 180 sek. **A2-beg.:** 1. Jacob Jacobsen 1074 sek., 2. Åge Westerman 1019 sek., 3. Erling L. Jørgensen 926 sek., 4. Peter Nielsen 868 sek., 5. Steen Hermansen 812 sek., 6. Jan Petersen 603 sek., 7. Søren Nielsen 300 sek., 8. Jens L. Larsen 10 sek. **F1B:** 1. Steffen Jensen 1260 sek., 2. Erik Knudsen 1207 sek., 3. Bjarne Jørgensen 1194 sek., 4. Jørgen Korsgaard 1178 sek., 5. Povl Kristensen 1152 sek. **F1H — A1-eks.:** 1. Heinz Lorenzen 795 sek., 2. Hugo Ernst 767 sek., 3. Jørgen Korsgaard 765 sek., 4. Finn Dahlin 630 sek., 5. Ole V. Pedersen 565 sek., 6. Otto Pedersen 550 sek., 7. Niels Jørgen Madsen 546 sek., 8. Finn Bjerre 206 sek. **A1-beg.:** 1. Allan Ternholm 712 sek., 2. Søren Nielsen 665 sek., 3. Unni Eriksen 664 sek., 4. Olaf Ernst 652 sek., 5. Birgit Olesen 605 sek., 6. Thomas Bjerre 584 sek., 7. Søren Christensen 535 sek., 8. Marcel Jokszies 532 sek., 9. Rasmus Buchwald 468 sek., 10. Peter Wolfhagen 456 sek., 11. Torben K. Bak 409 sek., 12. Mette Knudsen 408 sek., 13. Kristian Vilmann 403 sek., 14. Jes Nyhegn 115 sek., 15. Erling L. Jørgensen 72 sek. **D1:** 1. Frank Dahlin 155 sek. **Chuckglider:** 1. Hugo Ernst 352 sek., 2. Jørgen Korsgaard 293 sek., 3. Palle Pedersen 213 sek., 4. Jan Petersen 189 sek., 5. Jacob Jacobsen 163 sek., 6. Steen Hermansen 79 sek. **P-30:** 1. Bjarne Jørgensen 747 sek., 2. Jim Prydsø 511 sek. **Wasp:** 1. Rasmus Buchwald 51 sek.

Ringsted Cup d. 19/9

I perfekt vejr afholdt Ringsted Modellflyveklub »Sølvpielen« sin Ringsted Cup d. 19. september. Pladsen var en stor stubmark ved Giesegård, iøvrigt den samme der blev brugt til DM i 1980. Da vejret var næsten stille med masser af gode, store termikbøller, var der fra morgenstunden store forventninger om gode resultater.

I A2-eks. og A2-beg. var der hård kamp om placeringerne. I begynderklassen sejrede Steen Hermansen på trods af, at han sløsede 30 sek. væk på grund af en tidlig DT i første runde. To'er blev Peter Rasmussen, der førte lige til 4. periode, men som droppede voldsomt i sidste start.

I A2-eks. var der 8 deltagere, og efter masser af gode flyvninger endte det med at 4 mand fløj fuld tid. Det var Kim Køster, Torleif Jensen, Peter Buchwald og Steffen Jensen. Eftersom fly-off'et allerede startede kl. 15, var der stadig masser af termik, og den eneste der ikke fløj 4 min. var Kim, idet han utilsigtet tabte modellen i lav højde. I 5 min.-runden faldt Torleif fra, idet han fandt en lidt for svag boble. I 6 min.-runden var det Peter Buchwalds tur til at finde en lidt for svag boble, så Steffen vandt konkurrencen uden at droppe. Hvis det overhovedet er sket før, at der i Danmark har været et så langt fly-off med mere end to deltagere, er det i hvert fald længe siden.

Klasserne A1-beg., chuck og gas var præget af meget sikre favoritsejre. Dette skyldes bl.a. det beskedne fremmøde i disse klasser.

Steffen Jensen

F1A: 1. Steffen Jensen 900 + 240 + 300 + 360 sek., 2. Peter Buchwald 900 + 240 + 300 + 187 sek., 3. Torleif Jensen 900 + 240 + 188 sek., 4. Kim Køster 900 + 96 sek., 5. Karsten Kongstad 870 sek., 6. Palle Pedersen 754 sek., 7. Henning Nyhegn 751 sek., 8. Poul Rasmussen 647 sek. **A2-beg.:** 1. Steen Hermansen 671 sek., 2. Peter Rasmussen 592 sek., 3. Jan Petersen 344 sek. **A1-beg.:** 1. Kristian Vilmann 324 sek. **Chuck:** 1. Flemming Dehn Kristensen 298 sek., 2. Palle Pedersen 192 sek. **F1C:** 1. Thomas Køster 900 sek.

Referater Linestyring

Århusstævnet d. 27. juni 1982

Der er ikke fremkommet noget konkurrencereferat, men det forlyder, at vejret var fint mellem regnbygerne. Det er også småt med resultaterne, men her er, hvad vi har modtaget:

Dieselcombat:

1. Jan Steen Jensen, 2. Bjarne Schou, 3. Jens Kristensen.

F1A-combat:

1. Jan Steen Jensen, 2. Henning Forbech, 3. Bjarne Schou, 4. Jens Kristensen.

Stunt eks.:

1. Hans Rabenhøj, 2. Henning Forbech, 3. John Amnitzbøll, 4. Leif O. Mortensen.

VM revanche, København d. 1. august 1982

COMBAT: Da kun tre deltagere mødte op, blev det besluttet at flyve alle mod alle. Første kamp gav sig selv, idet Benny Furbo under et slagsmal med et nærgående insekt kom til at beskadige solarfilmen på sin model.

1. kamp: Dan Hune startede med at klippe det hele incl. knude, hvorefter Stig Henriksen i ro og



mag kunne tage 2 klip. En jordtur til Dan blev det også til — klar sejr til Stig.

2. kamp stod mellem Benny og Dan, som sidstnævnte vandt med 3-1 i klip. Stig kunne nu i næste kamp afgøre sagen til egen fordel, men da det stod 1-0 til Benny i klip, satte et sammenstød en brat stopper for videre kamp, og sejren gik således til Benny.

Bennys model havde opgivet ævred, så en ny kamp mellem Stig og Dan måtte flyves: 2-2 i klip, men da Dan igen »puttede« sin model i jorden, gik sejren fortjent til Stig.

Tak til kiptællere, tidtagere og dommere for veludført hverv. *Dan Hune*

1. Stig Henriksen
2. Dan Hune
3. Benny Furbo

F2A — Speed: To tapre nostalgikere mødte frem, et stk. TWA og en ST G15. John Petersen, Windy, havde akselløb med en etbladet, hvorefter alt var løst. Jens Geschwendtner luftede modellen og klippede propellen.

F2C — Team-race: Kun to hold var mødt op, Lars Hansen/Peter Verdic med deres ikke flyvende model og Jens Geschwendtner/Luis Petersen med VM reservegrej, med ikke alt for hurtige stop blev det 3:37 til sidstnævnte i et sololøb.

Good-Year: Det eneste fremmødte hold, 2x Lauritzen, Comet, trænede hårdt med deres russisk byggede Krasnoruski motor, desværre kørte modellen ind for dem. *Luis Petersen*

Danmarksmesterskab 1982

d. 28.-29. august på Aviators baner i Aalborg

Vejret viste sig fra sin gode side, idet det kun blæste, bortset fra et kvarter med rusk og regn om lørdagen.

Deltagerantallet var mindre, end det har været i mange år, så der blev kun fløjet på de to faste cirkler. På asfaltcirklen var der god tid, da der ikke blev fløjet semifinaler i team-race og Good-Year.

Det reducerede deltagerantal til trods blev der gået til den begge dage, og især VM-deltagerne markerede sig stærkt.

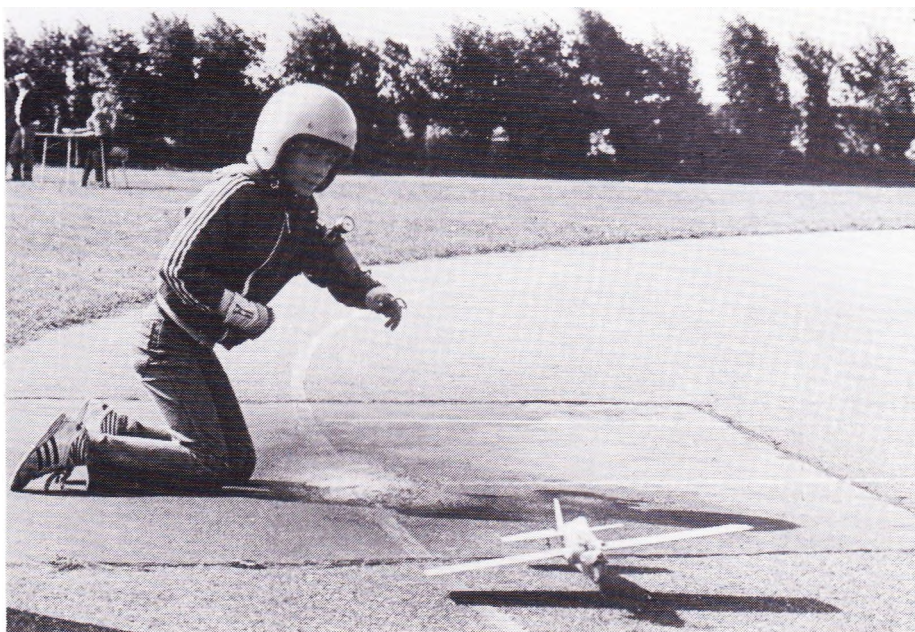
Stævnet sluttede ven halv firetiden om søndagen med præmieoverrækkelse i klubhuset.

Speed: Imponerende, rekordstor deltagelse, 5 mand. Heriblandt et nyt ansigt, den fra team-race så kendte Palle Edslev, der viste fine takter. Dog skal han have skiftet team-race-tanken ud med en større for at kunne flyve tiden ud.

VM-holdet var noget mat i sokkerne, men fik sig dog med nogle tilløb kæmpet ind på medaljepladserne foran Hans Geschwendtner, der luftede sin »gammeldags« Rossi med fine små 200 km/t.

- | | |
|------------------------------------|------------|
| 1. Leif Eskildsen, 635 | 250,0 km/t |
| 2. Ole Poulsen, ALK | 246,5 km/t |
| 3. Niels Lyhne-Hansen, 635 | 241,6 km/t |
| 4. Hans Geschwendtner, Comet | 197,8 km/t |
| 5. Palle Edslev, ALK | 0 km/t |

Good-Year: Velkommen i cirklen til det nye hold Henrik Strøbæk/Bjørn Hansen. Deres placering skyldtes udelukkende manglende flyvefart, resten fungerede fint. De øvrige deltagere var Tordenskjolds soldater (igen), dog en del under daglig vande. Bortset fra Jesper B. Rasmussen/Carsten Thorhauge, der trykkede danmarkrekorderne på både 100 og 200 omgange (men Jesper skal selvfølgelig også leve op til sin artikelserie i Modelflyve Nyt).



Jesper Bobjerg sender sin og far Jørgens Good-Year model afsted til videre flyvning.

- | | | | |
|--|--------|--------|--------|
| 1. Jesper Buth Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviator: | 5:37,5 | 4:06,5 | 8:12,0 |
| 2. Johannes Thorhauge/John Amnitzbøll, Aviator: | — | 4:32,0 | 9:01,4 |
| 3. Jesper Bobjerg/Jørgen Bobjerg, Windy: | — | 4:44,4 | 9:29,5 |
| 4. Niels Lyhne-Hansen/Kurt Petersen, 635/Haderslev: | 5:09,2 | 4:56,4 | |
| 5. Henrik Strøbæk/Bjørn Hansen, Comet: | 6:33,0 | 4:57,0 | |

helt store drops og uden helt fine tider, dog skal Ole Poulsen/Ib Rasmussens personlige rekord på 3:43,2 fremhæves. Fire af holdene (deriblandt alle finaleholdene) brugte den nye BG-motor med integralcylinder (præsenteret første gang ved VM-82) og den viste fine takter med høj flyvefart og god økonomi. Desværre brugte motorerne mange reservedele, især låseringene (måske jernmangel) blev spist med stor appetit.

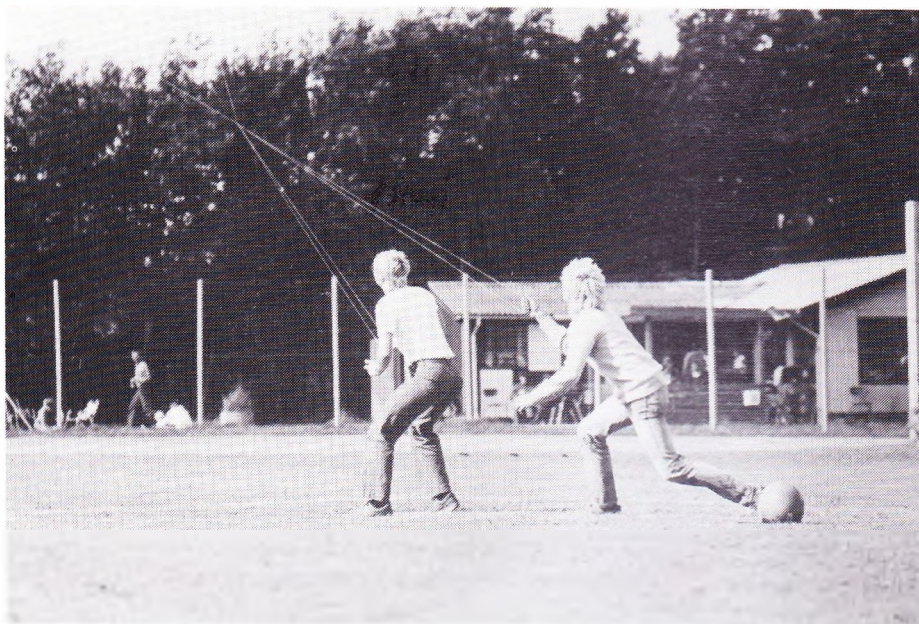
Når disse problemer er løst, kan FMV og russerne bare vente sig!

Team-race: Under Per Sauerbergs ledelse (hvor mon han har det iskolde overblik fra?) blev team-race afviklet i god ro og orden, uden de

- | | | | |
|--|--------|--------|--------|
| 1. John Mau/Hans Geschwendtner, 635/Comet: | 3:52,3 | 4:12,5 | 7:26,9 |
|--|--------|--------|--------|

Hans Geschwendtner og John Mau gentog deres DM-sejr i team-race nok engang. Det må snart blive trivielt for dem og måske især for deres konkurrenter!





Bjarne Schou og Uffe Edslev i combatfinalen ved DM. Bjarne måtte endnu engang se sig henvist til andenpladsen i en DM-finale.

2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet:	—	3:58,9	7:35,0
3. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK:	3:43,2	4:24,3	8:09,5
4. Carsten Krongård/Henrik Nielsen, Haderslev:	4:13,2	4:02,0	
5. Jørgen Kjærgård/Jørgen Bobjerg, Rydhave/Windy:	4:02,5	4:37,0	
6. Niels Lyhne-Hansen/Kurt Pedersen, 635/Haderslev:	4:06,2	4:34,9	
7. Jesper Buth Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviator:	4:12,6	4:08,0	

Combat: Der var god deltagelse, men man manglede den forsvarende mester, Benny Furbo, og Asger Bruun-Andersen så vi heller ikke noget til.

Konkurrencen forløb over al forventning uden forsinkelser, og folket var også glade for, at vi fløj på vores stunt-cirkel uden hvirvler, som måske er grund til, at der var meget få smadrede modeller og ingen løse.

Starten gik lørdag kl. 14, hvor Uffe Edslev reddede sig en sejr over Stig Møller på tid — ingen klip. Stig havde nok trimmet sine modeller lidt til den vilde side, men han viser det rette gå-på-mod, så det skal nok komme.

Næste kamp vandt Bjarne Schou over Jens Kristensen. Dernæst stod Jan Steen Jensen og Dan Hune for underholdningen. Et klip samt en jordtur til hver — kneben sejr til Jan. Henning Forbech blev tildelt sejren i næste kamp, da Lars Therkelsen ikke var klar. Bjarne Knudsen var oversidder.

Første kamp i taberrunden vandt Jens og Stig. Alle landets combatmekanikere er vant til Super Tigre, så en varm Cox var ikke lige sagen. I næste kamp satte Dan via en decideret styrefejl en sikker tidssejr overstyr, men det havde Lars sikkert ikke noget imod — 1 klip til hver.

Da eliminationsrunden blev fløjet på et ukristeligt tidligt tidspunkt søndag morgen, bringes her blot resultaterne med vinderne nævnt først: Bjarne K — Jan. Henning — Jens. Uffe — Lars.

Første semifinale stod mellem Uffe og Henning. To hurtige sammenstød satte hurtigt Henning ud af spillet, så Uffe kunne øve sig i ligeud-flyvning og derved flyve sig til sejren.

I den anden semifinale fik vi endnu engang demonstreret, at man ikke skal svæve sin model mere end højst nødvendigt. Bjarne S. var nemlig

ikke sen til at benytte sig af et sådant tilbud. 1-0 sejr over Bjarne K. Det blev 2-0 inden et sammenstød holdt begge på jorden et stykke tid. Da kun Bjarne S. nåede i luften igen, var han for 3. gang i træk i en DM-finale. Kampen om 3. pladsen blev temmelig rodet. Efter et par sammenstød og nogle mellemlandinge kunne Bjarne K. kares som vinder, da Henning blev diskvalificeret for at komme i luften med en ganske ustyrlig model. Helt korrekt dømt af den udmærkede dommer Jan Ovesen.

Finalen blev i sandhed en værdig afslutning på en velgennemført konkurrence. Tilskuerne blev vidner til en virkelig vilfløjet finale — vel nok den bedste i mange år. En enkelt mellemlanding til Uffe, og et sammenstød til sidst kunne ikke spolere heldsindtrykket. Spontan applaus fra tilskuerne. Flot, flot kamp, som Uffe vandt knebent. 2-1 til Uffe i klip, men mest lufttid til Bjarne.

1. Uffe Edslev, ALK
2. Bjarne Schou, ALK
3. Bjarne Knudsen, Haderslev
4. Henning Forbech, Aviator
5. Jan Steen Jensen, Aviator
6. Lars Therkelsen, ALK
7. Jens Kristensen, Aviator
8. Dan Hune, Kjøven
9. Stig Møller

Stunt ekspert: Her var der ialt 9 deltagere, hvoraf 6 var fra Aviator.

I 1. flyvning var der meget ustadigt vejr, og John Amnitzbøll måtte opgive efter de firkantede loops pga. et kraftigt vindstød. Efter 1. flyvning førte Henning Forbech foran Leif Eskildsen, som deltog med en ny model, og Leif O. Mortensen.

I 2. flyvning styrtede Jørn Ottesen i vandret ottetal, men flyveren var heldigvis ikke mere medtaget, end at den kunne repareres og bruges i 3. flyvning. Henning Forbech døjede med en varm motor, som simpelthen gik i stå umiddelbart efter starten. Efter 2. flyvning var spændingen meget stor, idet 6 deltagere havde medaljchancer.

I 3. flyvning fungerede Hennings motor igen, og han havde en flot flyvning og blev en suveræn vinder af konkurrencen.

Det er værd at bemærke, at Leif Eskildsens konstruktion Focus 10 cm³ blev placeret på de første 4 pladser.

1. Henning Forbech, Aviator	5447 pt.
2. John Amnitzbøll, Aviator	5360 pt.
3. Leif Eskildsen, 635	5332 pt.
4. Leif O. Mortensen, Aviator	5222 pt.
5. Carsten Thorhauge, Aviator	5152 pt.
6. Jan Steen Jensen, Aviator	5070 pt.
7. Johannes Thorhauge, Aviator	4896 pt.
8. Christian Iversen, Haderslev	4426 pt.
9. Jørn Ottesen, Orkan	4300 pt.

Stunt begynder: Her var der ialt 6 deltagere, hvoraf 5 var fra Aviator.

Peter Koch's styretøj svigtede i 1. flyvning med et totalhavari som resultat. Peter Koch gennemførte resten af konkurrencen med en reservemodel. Lars Therkelsen deltog med konkurrencens midste model med en OS 15 motor og en hidsig flyvefart. Jan Ovesen deltog med konkurrencens største flyver, en Focus med 10 cm³ motor. Jens Kristensen vandt konkurrencen med de tre bedste flyvninger, og han er nu ekspert, tillykke!

1. Jens Kristensen, Aviator	2563 pt.
2. Jan Ovesen, Aviator	2181 pt.
3. Carsten Berger, Aviator	2032 pt.
4. Lars Therkelsen, ALK	1730 pt.
5. Henning Nielsen, Aviator	1570 pt.
6. Peter Koch, Aviator	1429 pt.

Referat ved Aviator og Dan Hune.



Leif Eskildsen endte på tredjepladsen i stunt. Og det endda med sin nye model, som han har været hele 10 år om at bygge!



Fritflyvnings-Unionen

Fritflyvnings-Unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med fritflyvende modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet for juniormedlemmer er 85 kr., for seniormedlemmer 200 kr. Indmeldelse sker ved at indbetale kontingentet til unionens sekretariat.

Bestyrelsesformand:

Jens B. Kristensen
P. S. Krøyersvej 28A,
8270 Højbjerg
Tlf. 06-27 13 28.

Distriktsledere:

Distrikt Øst (øst for Storebælt):
Palle Pedersen
Rugens Kvt. 4C, 2620 Albertslund
Tlf. 02-64 29 51.

Distrikt Vest (vest for Storebælt):
Bjarne Jørgensen
Næsbyhave 66, 5270 Næsby
Tlf. 09-18 02 30.

Fritflyvnings-Unionens sekretariat:

Steffen Jensen
Ålborggade 17, 5.th., 2100 Kbh. Ø
Tlf. 01-26 08 36.
Giro: 7 13 95 35.

Orientering fra Fritflyvnings- Unionen

Konkurrencekalender 1982

- 3/10 Høstkonkurrence 1, distrikt Øst
- 10/10 Jyllands-mesterskab, Skjern
- 17/10 Høstkonkurrence 2, distrikt Vest
- 24/10 Palle-Cup, Hillerød
- 24/10 Klubmesterskab klasse A, OM-F, St. Højstrup, Odense
- 7/11 Flyvedagskonkurrence, decentraliseret
- 7/11 Distriktskonkurrencer, distrikt Øst og Vest
- 14/11 Høstkonkurrence 2, distrikt Øst
- 21/11 Landsmøde, Korsør
- 28/11 »Sidste flyvedag«, OM-F, St. Højstrup, Odense
- 5/12 Distriktskonkurrencer, distrikt Øst og Vest

Kom til Landsmøde 1982

Søndag d. 21. november kl. 11.00
Biblioteket i Korsør, Bernstengade 3 (ganske tæt ved jernbanestationen)

Hermed indkaldes til Landsmøde i Fritflyvnings-Unionen 1982. Alle unionens medlemmer er velkomne — ja, de anmodes på det kraftigste til at møde op, da der i år skal træffes en række vigtige beslutninger om unionens fortsatte drift.

Dagsorden udsendes i brev til samtlige unions-

medlemmer i starten af november.

Forslag til Landsmødet bedes fremsendt til unionens formand, Jens Kristensen (adresse herover), snarest muligt — almindelige forslag senest d. 11. november og forslag om vedtægtsændringer senest d. 11. oktober.

Blandt diskussionsemnerne på Landsmødet ligger der allerede nu oplæg om konkurrence- og informationsvirksomheden, om fordeling af arbejdet med unionens arrangementer, og der skulle også snarest komme et oplæg til Landsmødet om uddelegering af en del af sekretariatets arbejde.

Som sagt — mød op i Korsør d. 21. november. Tilrejsende fra den anden side af Storebælt anbefales at tage togfærgeren over bæltet, da biblioteket ligger så tæt på Korsør Station, at en bil er ganske uanvendelig til transporten fra færgeren til biblioteket.

Konkurrenceafvikling i distrikt Øst

Vejrudsigter er ikke altid lige præcise, af og til oplever man at ankomme til en konkurrence og måtte konstatere, at vinden og især vindretningen alligevel er for dårlig til at man kan flyve med store modeller. Så står man og venter og ser nogle andre flyve chuck og begynder A1.

Og hvad kan man så lære af det?

At FAI-flyverne skal tage deres A1- og chuck-modeller med næste gang vejret er tvivlsomt. Så kan vi måske få en uformel, lille hyggelig konkurrence alligevel!

Palle Pedersen

Nye diplomer

Der tages fortsat diplomer af unionens medlemmer. Her er opgørelsen over de sidst tilkomne:

A-diplom i klasse A:

Leif Nielsen
Martin Vennevold
Kjeld Kristiansen
Kristian Andersen
Jens Peter Larsen
Erik Fogtmann
Torben Bak
Åge Westerman

B-diplom i klasse A:

Leif Nielsen

Skal vi lige repetere reglerne:

A-diplom er tre flyvninger på mindst 1 minut hver i løbet af samme dag.

B-diplom er tre flyvninger på mindst 2 minutter hver i løbet af samme dag.

C-diplom er tre flyvninger på mindst 3 minutter hver i løbet af samme dag.

Man kan tage diplomer i klasse A, klasse B (indendørs), klasse C (gummimotormodeller) og klasse D (motormodeller). Modellerne skal opfylde kravene til *gruppen*, men behøver ikke at opfylde kravene til undergrupperne (såsom A1, A2, C1 osv.).

Diplomer tages ved at man allierer sig med to tidtagere, der tager tid på flyvningerne. Til A- og B-diplomer kræves to tidtagere men dog kun ét stopur. Til C-diplom kræves to tidtagere med hver sit stopur.

Når man har fået sine tider registreret, skriver man dem ned på en diplomansøgning (som kan fås på sekretariatet), tidtagerne skriver under på, at tiderne er korrekte, og man skriver en række oplysninger om den eller de anvendte modeller (man må højst bruge to modeller til et diplom).

Disse oplysninger kontrolleres af et par kontrolanter, som også underskriver ansøgningen, der derefter indsendes til sekretariatet. Kort tid efter vil man modtage et fint diplom-bevis til at hænge op på væggen

Hyggeaften

Taulov Modellflyveklub indbyder alle interesserede til at komme til hyggeaften lørdag d. 9. oktober i klubbens lokale på Taulov skole fra kl. 19.00. Det er tanken, at de tilrejsende kan overnatte på skolen, og at man søndag morgen kører til Skjern for at flyve Jyllands-Mesterskab.

Hvis du ikke kender Taulov Skole, så ring til Erik Jensen på tlf. 05-56 21 66 og få nærmere besked.

Distriktsmøder

I distrikt Vest afholdes der distriktsmøde i forbindelse med afslutningen efter Jyllands-Mesterskabet d. 10. oktober.

I distrikt Øst bliver der distriktsmøde på en forblæst græsmark på Trollesminde eller Fauerholm i Hillerød. Det bliver d. 24/10 kl. ca. 15 (efter Palle-Cup — se indbydelse nedenfor).

På mødet skal man diskutere forslag til Landsmødet, herunder konkurrencekalender for 1983. Desuden valg af distriktsleder.

Konkurrenceindbydelser

Jyllands-Mesterskab 1982, Skjern d. 10. oktober
Konkurrencen finder sted på Skjern Enge søndag d. 10. oktober fra kl. 9.45.

Mødestedet er det sædvanlige ved branddammen på Lønborgvej — har du ikke været der før, så ring til konkurrenceleder Erik Knudsen.

Der er briefing kl. 9.45. Konkurrencen begynder kl. 10.00 med 1-times perioder.

Der flyves i de sædvanlige klasser.

Startgebyr: 5,- kr. for juniorer, 10,- kr. for seniorer. Der bliver givet præmier i begynderklasserne.

Evt. aflysning meddeles på tlf. 07-35 17 67 fra kl. 6.15 søndag morgen.

Amagerskolens hal er *ikke* ledig, så der flyves ikke indendørs ved aflysning.

Skriftlig tilmelding senest 7. oktober til:

Erik Knudsen
Amagervej 66, 6900 Skjern
Tlf. 07-35 17 67

Høstkonkurrence 2, distrikt Vest d. 17 oktober

Der er ikke fremkommet yderligere oplysninger om dette arrangement, der oprindeligt skulle have været afholdt af Skive-klubben.

Såfremt anden meddelelse ikke gives i brev, vil høstkonkurrencen blive afholdt på St. Højstrup d. 17. oktober med mødetid kl. 11.30. Såfremt vindretningen eller -styrken ikke passer til denne plads, vil arrangementet måske kunne flyttes til en mere egnet plads. Dette vil i givet fald blive besluttet ved briefing kl. 11.30-12.00.

Mød derfor op til tiden, så du ikke risikerer, at komme efter at alle andre er taget afsted til en anden flyveplads.

Yderligere oplysninger kan fås fra distriktsleder Bjarne Jørgensen på tlf. 09-18 02 30. Evt. aflysning meddeles på Per Grunnets telefonsvarer fra søndag morgen kl. 9.00 — tlf. 09-71 28 68.

Palle-Cup, Hillerød d. 24. oktober

Denne konkurrence, der afholdes til ære for distriktslederen i distrikt Øst, skal flyves fra markerne ved Trollesminde/Favrholm nær Hillerød. Konkurrencen startes med briefing kl. 9.45, hvorefter flyvningerne begynder kl. 10.00.

Der flyves alle klasser.

I tilfælde af dårligt vejr kan man kontakte konkurrenceleder Palle Pedersen søndag morgen fra kl. 8.00-8.30 på tlf. 02-64 29 51 og høre, om der evt. skal aflyses.

OBS: Konkurrencen er ikke forbeholdt modelflyvere fra distrikt Øst — alle er meget velkomne!

Distriktskonkurrencer 1982

De traditionelle distriktskonkurrencer i distrikt Øst og Vest starter søndag d. 7. november.

I distrikt Øst flyves der på Trollesminde/Favrholm med start kl. 10.00 på alle flyvedagene.

Der flyves i alle klasser.

Konkurrenceleder er Palle Pedersen, der også står ved telefon 02-64 29 51 på konkurrencedagene kl. 8.00-8.30 for at meddele evt. aflysning.

Distriktskonkurrencerne flyves første søndag i hver måned fra og med november til og med april 1983. Disse konkurrencedage gælder også for distrikt Vest, hvor konkurrencerne afholdes decentralt og man sender resultaterne til distriktsleder Bjarne Jørgensen, Næsbyhave 66, 5270 Odense N senest tre dage efter konkurrencen.

Også i distrikt Vest flyves der i alle klasser. Det er en fast regel, at der flyves 5 perioder i alle klasser. I chockglider flyver man to starter i hver periode, hvoraf den bedste start tæller.

Flyvedagskonkurrence d. 7. november

Foruden at der flyves distriktskonkurrencer på denne dag, afvikles unionens traditionelle flyvedagskonkurrence også.

Flyvedagskonkurrencen er decentral, dvs. at man kan flyve på sin egen flyveplads (med et behørigt antal tildagere) og så indsende sit resultat til unionens sekretariat senest d. 10. november.

Der flyves alle klasser — og i alle klasser flyves 5 starter + evt. fly-off-starters for dem, som opnår fuld tid. I chockglider flyver man 2 starter i hver periode, og af disse to tæller den bedste.

Ved indrapportering af resultaterne skal *alle* periodetider medtages — ellers er resultatet ugyldigt (sekretariatet skal kunne checke, at I har lagt tiderne rigtigt sammen).

Vinderne får overrakt pokalerne til Landsmødet d. 21. november i Korsør, hvor resultatet iøvrigt offentliggøres.

Høstkonkurrence 2. distrikt Øst, Hillerød d. 14. november

Konkurrencen afholdes på markerne ved Trollesminde og Favrholm fra kl. 9.45.

Der er briefing kl. 9.45-10.00, og første periode starter efter planen kl. 10.00.

Der flyves alle klasser.

Konkurrenceleder er Steffen Jensen, der meddeler evt. aflysning pga. dårligt vejr på tlf. 01-26 08 36 søndag morgen fra kl. 8.00-8.30.

Indendørs konkurrence d. 20. november

Natten mellem lørdag d. 20. og søndag d. 21. november afholdes i Helsingør en konkurrence for indendørsmodeller. Den vil finde sted i en lille hal på 22 x 22 m og med 6,5 m højde i hele lokalets udstrækning. Derover endnu nogle meter skråt tag.

Konkurrencen begynder kl. ca. 19 — man ankommer fra kl. 16.00. Et startgebyr på ca. 40,- kr. vil inkludere aftensmad lørdag, natmad og morgenmad.

Tilmelding med angivelser af de klasser, man vil flyve i til:

Ib Lyngkilde

Esromvej 148, 3000 Helsingør

Tlf. 02-21 56 85

— senest d. 1. november. Tilmeldte vil modtage nærmere oplysninger.



Linestyrings-Unionen (CL-unionen) er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er 125,- kr. for direkte medlemmer. Medlemskab kan også opnås gennem indmeldelse i en af de klubber, der er tilsluttet unionen. Nærmere oplysninger herom fås fra unionens sekretariat.

Bestyrelsesformand:

Ager Bruun-Andersen
Grev Schacksvej 13, 5700 Svendborg
Tlf. 09-21 45 07.

Linestyrings-Unionens sekretariat:

Niels Lyhne-Hansen
Gormsvej 14, 7080 Børkop
Tlf. 05-86 62 19.
Giro: 5 20 87 69.

Orientering fra CL-unionen

Konkurrencekalender

17/10 KM. Kbh., alle klasser
24/10 Århus stævne, Århus, F2A, F2C, G/Y

Danmarksrekorder

Unionen har anerkendt to ansøgninger om danmarksrekorder i Good-Year racing. Rekorderne blev sat af Jesper B. Rasmussen og Carsten Thorhauge ved DM d. 29/8-82, og lyder nu på 4:06,5 for 100 omgange og 8:12,1 for 200 omgange.

Diplomer

Følgende har benyttet sommerlejren til at tage diplomer:

Johannes Thorhauge: C-diplom i kunstflyvning
Henning Forbech: B-diplom i kunstflyvning og A-diplom i Good-Year racing.
Jan Steen Jensen: B-diplom i kunstflyvning og A-diplom i Good-Year racing.
Bjarne Schou: C-diplom i kunstflyvning.
Jan Ovesen: B-diplom i kunstflyvning.
Bjarne Knudsen: B-diplom i kunstflyvning.

Materialer fra unionen

Dommersedler pr. 10 stk. 1,- kr.
Transfers pr. 10 stk. 16,- kr.
Transfers pr. 100 stk. 140,- kr.
Trøje m. bomærke, luxus kvalitet 63,- kr.
Trøje m. bomærke, alm. kvalitet 30,- kr.
Stofmærke pr. stk. 22,- kr.
Tegninger m. byggebeskrivelse:
Mecov, combatmodel 10,- kr.
Amphetamine Annie, team-race model 16,- kr.
Focus, speedmodel 16,- kr.

Focus Junior, stuntmodel (2,5-4,5 cm³) 16,- kr.
Starlett, stuntmodel (6 cm³) 30,- kr.
Pirat, stuntmodel (6-8 cm³) 37,- kr.
Filur begyndermodel 16,- kr.
Klotz, team-race model 16,- kr.
Diesella, dieselcombat model 20,- kr.

Betaling skal ske over unionens postgirokonto nr. 5 20 87 69. Bestillingen kan angives på giroindbetalingskortet.

Konkurrenceindbydelser

Københavnske mesterskaber, d. 17/10-82

De københavnske modelflyveklubber indbyder hermed til de københavnske mesterskaber søndag d. 17/10 kl. 10.00.

Der flyves på græsbaner på Amager Fælled og på asfalt i Vasbygade.

Startgebyr: 15,- kr. pr. deltager pr. klasse.

Klasser: Alle linestyringsklasser.

Tilmelding senest d. 13/10 til:

Henrik Strøbæk

Augustagade 24, 4.tv., 2300 Kbh. S

Tlf. 01-55 07 93.

Århusstævne d. 24/10-82

Hermed indbydes til årets sidste konkurrence.

Der flyves d. 24/10 på ALK's baner i Skejby i følgende klasser: Speed, team-race og Good-Year.

Startgebyr: 20,- kr. for første klasse, 10,- kr. for efterfølgende.

Eventuelt kaffebord bagefter.

Tilmeldinger sendes inden den 16/10 til:

Lars Therkelsen

Rundhøjallé 28, 8270 Højbjerg.

JS teknik tilbyder til startkassen:

Startakku, power panel, akkukontrol til startakku, lader til startakku.

Fjernstyringsanlæg:

FUTABA og MULTIPLEX anlæg til fornuftspriser. RING og hør en pris.

Til fjernstyringsanlægget:

Ladeautomatik, ladere, afladere, akku-kontrol, tænd/slukenheder og meget andet specialelektronik.

Desuden LAGERFØRES et STORT udvalg af tilbehør til ovennævnte anlæg.

Til modelbygning:

12 volt boremaskiner 115-282 kr.
Borestander 85-264 kr.
Stiksav/rystepudser 168-153 kr.
Mini rundsav 252 kr.
Trafo til ovennævnte 198 kr.
Loddekolbe med 2 års garanti, 15 eller 30 W 115 kr.
BADGER sprøjtemalingssystem el. sprøjtemaling med trykpatron.

RC-teknik til biler, fly og skibe, hvorom der kan læses i vort katalog, der fremsendes gratis. Desuden CARRE-RA, TAMIYA og ACOMS.

Det nye MULTIPLEX katalog er på lager. Fremsendes mod 40 kr. i frimærker.

Uglevang 52, 1., 3450 Allerød

02-27 55 51



RC-unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er kr. 140,-. Ved indmeldelse skal der altid betales et fuldt årskontingent. Medlemmer, som indmeldes i årets sidste halvdel, vil automatisk få overskydende beløb refunderet i næste års kontingent-opkrævning.

Bestyrelse:

Driftsleder Anders Breiner Henriksen, Falcon (formand), Gejlsingvej 56, 6640 Lunderskov, tlf. 05-58 58 83, luftkaptajn Jens P. Jensen, KFK, (næstformand), tandlæge Bjørn Krogh, NFK, bankdirektør Ole Meyer, Sydsjællands RFK, program-mør Preben Nørholm, Midtjysk Mfk., fuldmægtig Ole Wendelboe, RFK.

Sportsligt udvalg:

Programmør Preben Nørholm, Godthåbsvej 7, 7400 Herning.

Styringsgrupper:

Kunstflyvning

Elektriker Leif Widenborg
Thyrasvej 14, 4173 Fjenneslev
Tlf. 03-60 95 69.

Svævemodeller

Lærer Philip Emborg Jensen
Kirke Allé 46, 1.th., 7800 Skive
Tlf. 07-52 18 36.

Skalamodeller

Skuespiller Benny Juhlin
Havrevej 37, 2700 Brønshøj
Tlf. 01-60 29 37.

Helikoptermodeller

Landbrugsmedhjælper Rasmus Larsen
Over Kærbyvej 84, 5300 Kerteminde
Tlf. 09-32 12 58.

Pylonracing

Redningsleder Kaj Aage Sørensen
Skolegade 27, 7200 Grindsted
Tlf. 05-32 26 56.

Jumbo-modeller

Bankprokurist Flemming Pedersen
Svinget 7, 7323 Give
tlf. 05-73 17 84.

Rekordsekretær:

Ingeniør R. Møller Nielsen
Spergelbakken 10, 8520 Lystrup
Tlf. 06-22 11 75.

Frekvenskonsulent:

TV-tekniker Herbert Christophersen
Møllesvinget 9, Alsønderup,
3400 Hillerød
Tlf. 02-28 63 65.

RC-unionens sekretariat:

Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Tlf. 06-22 63 19.
Giro: 3 26 53 66.

Orientering fra RC-unionen

Repræsentantskabsmøde 1982

Repræsentantskabsmødet afholdes den 24/10 1982 i Nyborg. Indbydelse findes i kluborientering, så du skal spørge hos din klub for nærmere oplysninger.

Ny adresse

Skanderborg Modellflyveklub har fået ny kontakthand, nemlig Tommy Andersen, Møldrupvej 15 B, Vaarvadbro, 8660 Skanderborg. Tlf. 05-78 22 66.

Formanden for svæveflyvegruppen er flyttet, og adressen er nu Kirke Allé 46, 1.th., 7800 Skive. Tlf.-nr. er uændret.

Helikopterseminar

Som annonceret i Modellflyve Nyt nr. 4/82 og i forsøg på at få flere af de helikopterinteresserede ud at flyve, vil der i weekend'en d. 9.-10. oktober blive afholdt et seminar.

Programmet vil omfatte:

Grundlæggende aerodynamik for modelhelikoptere,

Grundlæggende flyveteori for modelhelikoptere,

Generelle ting om bygning af modelhelikoptere,

Vedligeholdelse af radio, mekanik og motor.

Til den praktiske side af sagen kan tilbydes hjælp ved justering, trimning og hovercheck af medbragte helikoptere. Vi har selv en del erfaring, men håber også på at deltagerne på tværs kan yde hinanden hjælp.

Alle helikopterinteresserede er meget velkomne — med eller uden helikopter, og har I en model, uanset om den volder besvær eller ej, så tag den med.

Vi vil begynde lørdag kl. 13.00 med teori, tilbringe aftenen med helikoptersnak (og varm kaffe) samt evt. klargøring til søndag, som vil forløbe med trimning, justering og flyvning. Vi håber at slutte med fastsættelse af en dato for næste seminar.

Det er muligt at få tag over hovedet om natten på stedet, hvis sovegrej medbringes.

Seminar afholdes i Krogager syd for Grindsted. Pladsens beliggenhed oplyses ved tilmelding skal ske senest 6. oktober til K. H. Nielsen, 05-88 54 54.

Træningslejr 1983

»BEGYNDER? — Så ring til os. Det er betryggende at have en erfaren pilot ved din side i den første svære tid!«

— Sådant omtrent indledte Tom Jakobsen sit læserbrev i Modellflyve Nyt 4/82, og da red. i sin kommentar hertil efterlyste klubber, der havde en trænerordning, har RC-klubben Falcon besluttet at forsøge at gøre noget ved problemet fra

næste sæson i sommerferieperioden, da vore faciliteter i dette tidsrum erfaringsmæssigt ikke benyttes ret meget.

Uden på forhånd at lægge det i alt for faste rammer planlægger vi i øjeblikket en 8- måske 14-dages camping/træningslejr på Veerst modellflyveplads udelukkende for begyndere.

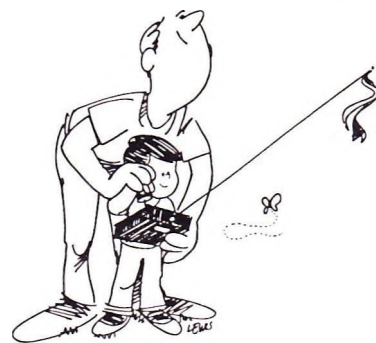
For at deltage i træningen må man naturligvis være forsikret gennem RC-unionen samt medbringe en egnet begyndermodel.

Opholdet kan evt. afsluttes med aflæggelse af A-certifikat.

Interesserede kan kontakte os på tlf. 05-52 19 15 allerede nu, da vi gerne på forhånd vil kende lidt til omfanget af et sådant arrangement.

Med venlig hilsen,

RC-klubben Falcon
v. Søren Laursen



Fra skalastyringsgruppen:

Det var sommeren 1982

Det er altid lidt vemodigt, når en god tid er forbi. — Denne sommer, med alle dens aktiviteter, er nu ovre, men det var en god tid for vores gren af RC-sporten.

Vi fik et nyt stort dommerhold efter to års forberedelse. Og de viste i denne hektiske sommersæson, at vore forventninger til dem ikke var overdrevne. De har givet deltagerne en sober, reel og retfærdig behandling, og det er jo også forudsætningen for at skalafolk vil stille til konkurrencer med deres hjerteboern.

Vore skala-træf blev meget velbesøgte, trods der ved nogle af dem ikke var det bedste vejr. Og jeg har indtryk af, at de virkede efter hensigten og gav deltagerne en dejlig blanding af inspiration og viden om vores sport og lyst til at deltage i vore konkurrencer.

Det første DM for jumbo-skalaklassen blev afholdt i juni måned, og trods et ikke for godt vejr fik vi kåret den første Danmarksmester for jumbo-skala. Det var jo som bekendt Leo Eriksen fra Jylland. Dette DM i jumbo-skala bliver nu en fast årlig begivenhed, som man nok kan vente sig meget af.

Endelig har vi så haft vort traditionsrige DM i stand-off skala i august, men det kan I jo læse om andetsteds her i Modellflyve Nyt.

Men der er jo også sket mere, vi har haft »gæstespil« ved VM i USA, deltagere i både Skala Syd i Sverige og ved det årlige skalatræf i Rakkestad i Norge, hvor et godt dansk team hyggede sig i dette skønne skalastævne.

Denne store aktivitet skulle gerne smitte af på dem, der endnu ikke har været med til disse ting.

Officiel stævnekalender

Dato	Stævne, Oplysninger, Kontakthand
3/10	SMSK Skrænt Cup, tæller til NM 83, Pokalkamp 82. Steen H. Jørgensen, 02-97 87 54.
9-10/10	Helikopterseminar, K. H. Nielsen, 05-88 54 54.
16/10	DM Skrænt, Hanstholm, tæller til NM 83, Pokalkamp 82, reservedato 17/10. Jørgen Larsen, 07-97 13 63.

Fritflyvnings- byggesæt

SUS

Byggesæt til den kendte fritflyvende A1-svævemodel kan leveres for kr. 75,- + kr. 8,- til porto. Modellen er særdeles velflyvende og meget egnet som begyndermodel til ungdomsskole- og klubkurser.

INITIUM

Byggesæt til fritflyvende svævemodel i klasse A2 konstrueret af Finn Bjerre. Pris kr. 140,- + kr. 8,- til porto. Modellen er meget velflyvende og er velegnet til konkurrencebrug. Kan anbefales som model til noget erfarne modelflyvere — f.eks. ungdomsskoleelever, der har bygget SUS.

Otto Petersen
Fruevej 7, 4621 Gadstrup
Tlf. 02-39 04 43

World Free Flight Review

Uden sidestykke den bedste bog, der nogensinde er skrevet om fritflyvning. Redigeret og udgivet af den kendte amerikanske modelflyver Bill Hartill.

416 sider indbundet, format 22 x 28 cm, over 650 fotos, heraf en del i farver.

Send 30\$ plus porto (10\$ luftpost, 1\$ alm. post) til forlaget, og få denne enestående bog tilsendt!

WORLD FREE FLIGHT PRESS
7513 Sausalito Ave., Canoga Park
Calif. 91307, U.S.A.

Model-Center

Special-forretning Alt i epoxy- og glasfiber- produkter

Model-Center fører et stort udvalg i epoxy og glasfiber — specielt til modelbygning.

Desuden har vi mange løsdele, som du ikke kan få andre steder — færdigstøbte kunststofkroppe og vinger til RC-svævemodeller, elektrisk højstartsspil til RC-svævemodeller og meget, meget mere

Skriv efter vort katalog!

(Vi forstår engelsk, tysk, italiensk og fransk).

Model-Center

Urs Schaller & Anna Vannucchi
Costa S. Giorgio 76, 50125 Firenze
Italien

Ordre ekspederes straks!

Skalaverdenen er en spændende tumleplads, så kom og vær med.

Men nu bliver det snart byggetid, og det er også en skøn tid. Rigtig god fornøjelse!

Benny Juhlin

A-certifikater

362 Per Christensen, The Flying Tigers, Holsted
363 Ejner Schmidt, Sønderborg Mfk.
364 Søren Dahl Jensen, Sydkystens Mfk.
365 Poul-Erik Witzel, Borup Modelflyvere
366 Kurt Hammersholt Petersen, AMC
367 Benny Påskesen, Kolding RC-klub
368 Walter Nyborg, AMC
369 Per Motsch Andersen, Borup Modelflyvere
370 Jesper Mjels, KFK
371 Flemming Jensen, Sydsjællands Rfk.
372 Erik Jørgensen, Sydsjællands Rfk.
373 Henrik Buus, Sydsjællands Rfk.
374 Lars Toft, NRC
375 Gunnar Leth Frandsen, Haderslev RC
376 Nis Juhl Lund, Haderslev RC
377 Anders Rasmussen, Haderslev RC
378 Jesper Lassen, Haderslev RC
379 Kaj Robert Hansen, Haderslev RC
380 Flemming Hansen, Haderslev RC
381 Kim Leth Frandsen, Haderslev RC
382 Frede Vinther, AMC
383 Tom Jakobsen, ?
384 Leif Poulsen, Østjysk Mfk.
385 Henrik Therkelsen Kristensen, Østjysk Mfk.
386 Ejgild Hjarbæk, Vestsjællands Mfk.
387 Per Skou Hansen, Den Røde Baron
388 Keld Erik Jensen, Sønderborg Mfk.
389 Torben Simonsen, Køge Mfk.
390 Reidar Dybvik, Borup Modelflyvere
391 Peter Verner Kristiansen, Kongeådalens Mfk.

LSF-aktivitetskonkurrencen 1982

Så er det hit med præstationsskemaerne! Den flotte LSF-aktivitetspokal er udsat for syvende gang, og den kan blive din i et års tid. Næh ... hør, hov! Jeg har aldrig hørt om aktivitetskonkurrencen, og jeg læser ellers altid Modelflyve Nyt?

Aldeles korrekt! Jeg har nævnt konkurrencen i et tidligere nummer, men ikke beskrevet den nærmere. Det vil jeg så gøre her på stedet!

Det drejer sig om i perioden 1. oktober til 30. september efterfølgende år at præstere flest enkelte flyveopgaver til LSF-diplomerne. Points tildeles på følgende måde:

1 præcisionslanding:	1000 points
1 termikflyvning:	5000 points
1 skråntflyvning:	5000 points
1 distanceflyvning:	10000 points

5000 bonuspoints gives for et fuldført diplom, og LSF-points fra konkurrencedeltagelse tæller også med.

For at jeg kan gøre pointstillingen op for 1982, vil jeg gerne have tilsendt alle påbegyndte (eller nye fuldførte) præstationsskemaer, inden 30. oktober. Så snart jeg har noteret dem, vil de blive returneret.

Det var så reglerne for LSF-aktivitetskonkurrencen, som er et rent dansk fænomen startet for 7 år siden. Som det fremgår, er der tale om en handicap-konkurrence, idet f.eks. en termikflyvning tæller 5000 points, uanset om den er fra en første grad eller en fjerde grad. De nystartede første og anden grader vil derfor have meget fine chancer. Hvem skal være LSF-aktivist 1982? Resultatet kommer i næste nummer, men lad mig slutte med at resumere de tidligere LSF-aktivister:

1976 Per Jensen, DK 2
1977 Ludolf Petersen, DK 28
1978 Peter Frank, DK 34
1979 Flemming Sangild, DK 42
1980 Eric Frank, DK 50
1981 Torben Dam, DK 57
1982 ?

Spørgsmål? Skriv eller ring til LSF-koordinatoren for Danmark:

Peter Frank
Hyrdedamsvej 43, 8220 Brabrand
Tlf. 06-25 24 91.

Nye LSF-diplomer

1. grad:

64 Henrik Schubring
65 Ivan Lassen
66 Henrik Larsen
67 Leif Lykke Vestergaard
68 Jesper Nielsen
69 Jess Lynggaard
70 Gerhard Lauridsen
71 Jens Erik Holm
72 Knud Hebsgaard
73 Philip Emborg Jensen
74 Mads Hebsgaard
75 Klaus Untrieser
76 Poul Erik Linnet
77 Peter Bose
78 Torben Krogh

2. grad:

19 Claus Tønnesen

3. grad:

6 Eric Frank

Nekrolog

Lars Andersen
død d. 16/7 1982

Det er med sorg, at vi må meddele, at vores ven og klubkammerat, Lars Andersen er omkommet ved et trafikuheld.

Lars vil altid blive husket af sine venner for sit uadvendte og venlige væsen.

Æret være Lars' minde.

Benny Busted
Ry Modelflyveklub

Konkurrenceresultater

Kunstflyvnings-JM 1982, d. 8.-9. maj

Klasse A:	
1. Per Andreassen	2440 points
2. Erik Toft	2304 points
3. Peter Jessen	2051 points
4. Svend Hjermitslev	1897 points
5. Henning Juul	1886 points
6. Jørn Søvsø	1861 points
7. Per Mikkelsen	1812 points
8. Stig Klausen	1652 points
9. Leif Widenborg	1502 points
10. Erik Nymark	1349 points
11. Kim Hansen	1252 points
12. Uffe Jøker	1065 points

Klasse B:	
1. René Andersen	761 points
2. Steen Larsen	385 points
3. Bent Sørensen	160 points

Stævnet blev afholdt på Sindal flyveplads d. 8.-9. maj. Som arrangør stod Hjørring Modelflyveklub med Gunner Andreassen som stævneleder. Taget i betragtning, at det er første gang, klubben arrangerer denne type stævner, skal der her gives megen ros til Hjørring Modelflyveklub for et fint afviklet stævne.

Faciliteterne på og ved Sindal Flyveplads var

ligefrem helt i top med et velforsynet cafeteria og andre opholdsrum, som langtfrarejsende kunne benytte til overnatning. Disse ting var med til at holde humøret oppe, for vejret var sandt at sige ikke noget at råbe hurra for. Med silende regn og blæst begge dage måtte piloterne indse, at flyvningen nødvendigvis skulle foregå i regnvejr.

Konkurrencen samlede ialt 15 deltagere, 12 A-piloter og 3 B-piloter. Med dette deltagerantal må det siges, at den afmatning der er spået F3A-kunsthjvning her til lands i 1982, glædeligvis ikke har holdt stik.

Selve flyvningens niveau kan betegnes som enkelte piloter udtrykte det, »god dansk kunsthjv-

ning«, og dette ikke forstået som noget negativt. Kun enkelte havde nogle af de nye figurer, som i år er tilføjet manøvrelisten, med i deres flyveprogram. Grunden til dette kan være, at disse nye øvelser ikke egner sig til hurtigtflyvende modeller, som var fremherskende ved stævnet. Hermed også sagt, at der ikke var væsentlige nyheder på modelområdet.

Der blev ved konkurrencen gennemført en effektiv støjmåling, dvs. måling ved hver start. Kun to fly overskred 105 dB grænsen. De fik ved anden start nedbragt støjen til det tilladelige, og det var derfor ikke nødvendigt at diskvalificere nogen fra konkurrencen. *Per Andreasen*

Fyns Heli-Cup d. 1. august

Klasse A:

1. Rasmus Larsen, OMF 3.595 points
Schluter SX 81, Multiplex, Webra
2. Kaj Henning Nielsen, Nuserne 3.470 points
Star Ranger, Multiplex, Rossi

Klasse B:

1. Hans Larsen, OMF 1.400 points
Schluter Bell 222, Multiplex, HP 61
2. Arne Jensen, OMF 1.330 points
Kavan Ranger, Futaba

Ovennævnte 4 deltagere og flere helikopterinteresserede nød fin flyvning i sommervejr, når det er bedst.

Opslagstavlen

Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige køb- og salg-annoncer af modelfly og tilbehør til modelfly. Annoncer for ikke-modelflyvegrej afvises med hård hånd. Redaktionen bortredigerer skånselsløst pladskrævende beskrivelser af effekterne, udbredt brug af rosende tillægsord og alt andet, der ikke er nødvendigt for at give et rimeligt indtryk af tilbuddene. Indsenderne bliver ikke orienteret om vor evt. omredigering af deres tekster.

Til gengæld for disse fortredeligheder er annonceringen på Opslagstavlen gratis.

Annoncer til Opslagstavlen skal indsendes en måned før bladets udgivelse til:

Modelflyve Nyt

Mariendalsvej 47, 5610 Assens

Annoncer til Opslagstavlen modtages ikke pr. telefon. Utydeligt skrevne annoncer og annoncer uden afsender smides ud.

KØBES: Brugt helikopter, Schluter Heli Baby eller lignende. 06-19 87 23 (Lars).

TUMLER fra Fibaero sælges med 6,5 cm³ Webra. Velholdt, meget lidt brugt. Pris 800,- kr. 03-83 94 58 efter kl. 17 (Ib Sloth).

KØBES: Pålideligt RC-anlæg m. 2 servoer og tilsv. kanaler købes for 400-550 kr. 01-30 34 13.

SÆLGES: OS 60 firtakt m. 2 træpropeller, prøvebænk, tank mv. sælges, kr. 1.000,-. Kunstfly til 2,5 cm³ m. ski og skadet kunstfly m. Fox .35 RC, 250,- kr. Henvendelse til Ole Jørgensen, Høthersvej 2, 49 13 Hørsunde (besked kan evt. gives på 03-94 83 49).

MICROPROP VARIOMODUL sælges for højeste bud over 900 kr. 27 MHz anlæg m. 2 servoer. Kan udbygges til 5 servoer. 01-32 05 08 (Freddy Nielsen) bedst 17-18.

KRYSTALLER SÆLGES til 27 MHz, alle kanaler, m. loddeben. Pr. stk. 16,- kr. Martin Israelsen, Mellemvang 11, 2970 Hørsholm.

CARRERA SAGITTA svæver, spvd. 2.20 m. Indbygger bræmsklapper og krængor, ferrankrop og styroporvinger beklædt med glasfiber, sælges for 900,- kr. 02-81 85 80 (Arvid Aagaard).

CARRERA NIMBUS RC-svæver, spv. 3000 mm m. krængor, luftbremser og udløserkrog, flyveklar, prisid 950,- kr. 02-64 36 38 (Hans Jørn Vedby Jørgensen).

DIV. SÆLGES: Ny Robbe Terra Top 35 MHz FM m. 4 servoer samt ekstra sæt akkuer, kr. 1.800,-. Let brugt Webra Speed 61 F Champion m. dæmper, kr. 500,-. Multiplex combi lader, kr. 300,-. Startakku kr. 100,-. Samt alverdens tilbehør. Alt sælges helst samlet! 04-74 15 33 (Jørgen N. Jepsen).

SÆLGES: Ny velbygget selvkonstr. kunsthjvningsmodel m. ny 10 cm³ Webra Speed m. bagindsugn., dæmper, nyt Kraft 3-benet optr. understel m. forstærkerenhed, 4 Multiplex servoer og 7-kanals 35 MHz Multiplex modtager (kun lidt brugt). Flyet er prøvefløjet og trimmet — sælges flyveklar for kr. 2.600,-. 02-17 05 65 (John Larsen).

FUTABA FP6GN 35 MHz, 6 kanaler, 4 servoer S-26, kun brugt ca. 2 timer. Sælges for bedste bud. 09-21 32 54 kl. 9-16, 09-20 60 50 aften (K. Due Madsen).

GRAUPNER CHEROKEE byggesæt sælges m. tilbehørssæt for 1.600,- kr. 08-44 54 30 (Svend Seerup).

SÆLGES: Turbulent (Jumbomodel) spv. 238 cm, vægt 8,5 kg, incl. lydpotte, halehjul, hovedhjul m. understel, 1.000 kr. (Evt. bytte m. svævemodel på ca. 300 cm). Multiplex Profi anlæg, lidt brugt, incl. 4 Profi servoer, modtager mv. 35 MHz anlæg, pris 3.000 kr. 06-46 62 35 (Tommy Jensen).

SÆLGES: Merati Galaxi byggesæt m. Super Tigre X60 SP m. dæmper, aldrig kørt, sælges samlet kr. 1.700. Currare kunstfly, påbegyndt byggesæt, sælges kr. 700. Hegi Piper PA 18 brugt træner, 500 kr. 01-16 81 50 (Gert Nielsen).

GRAUPNER MAXI m. HB-40 motor, uden servoer og modtager men ellers flyveklar, sælges, 1.300 kr. Graupner Mosquito elektrofly m. Graupner el-motor, akku og digi-switch, uden servoer og modtager men ellers flyveklar sælges, 1.300 kr. 02-24 64 62 (Preben Stamp).

ROYAL P38 LIGHTNING byggesæt sælges, 850,- kr. Graupner Bell 47 G, flyveklar incl. motor, 1.000,- kr. Robbe Delfin termiksvæver m. vridvinger, kr. 500,-. 03-17 21 16, bedst omkring 18.00 (Preben Jacobsen).

40 MHz ROBBE MARS FMM 4-kanal, kan udb. til 8-kanal, m. 8-kanal modtager, sælges uden servoer. Brugt få gange, 1.400 kr. Tommy Zobbe, Nørregade 21, 7600 Struer.

WEBRA SPEED 40 RC købes. Også Sullivan starter, ca. 200 kr. 08-31 15 03 eft. 18.00 (Ole Borup).

FUTABA FP8JN sælges, næsten ny. Med modtager, 4 servoer og lader. Et mindre avanceret, lovligt anlæg af anerkendt fabrikat kan indgå i handelen. 05-36 00 54 formiddag og aften.

SÆLGES: 5-kanal Varioprop anlæg med 4 servoer, 900 kr. 20 stk. Graupner-servoer (nr. 3765) à 50,- kr. Wik Commander m. OS 10 cm³ motor (80 flyvn., ikke skadet), 1.100,- kr. 05-62 72 45 efter kl. 18 (Jens Damgaard).

DIVERSE SÆLGES: Byggesæt til Robbe Phoenix, kr. 450,-. Byggesæt til Ridge Racer, kr. 485,-. Nyt cylinderhus til Webra Blackhead, kr. 85,-. Byggesæt til rotorblade for Kavan Jet Ranger, kr. 75,-. Pontoner til Graupner Bell 212, kr. 150. 02-17 61 10 efter kl. 17.00 (Jørgen Petersen).

KØBES: Super Tigre G20/15 Glow CL/RC. Pris efter tilstand, ny/brugt. **SÆLGES:** Big Lift flyveklar, bygget let med HP 60 motor, 1.100,- kr. 02-73 25 22 (Stig Møller).

SÆLGES: Godkendt Futaba 6-kanalsanlæg FM 35 MHz m. 6 servoer, oplader samt tilbehør, kr. 1.995,-. Halvfærdig MK Curare 40, kr. 395,-. 03-65 35 56 (Torben H. Simonsen).

SNOOPEY begyndermodel m. 6,5 cm³ OS Max motor, Multiplex Europa 5/7 kanalsanlæg. Komplet m. 3 servoer, oplader mv. til salg. Desuden byggesæt til MK Blue Angel 40 og påbegyndt byggesæt til Curare 40. 07-26 82 81 (Finn Vilstrup).

ROTARIO, flyveklar RC-svæver sælges. Pris kr. 650,-. 01-53 60 14 (Benny Steen Nielsen).

KØBES: 3-kanals modtager passende til Futaba FP 5LK 27 MHz. 07-37 24 40 (Bjarne Simonsen).

COX TEE DEE 0.010 (0,2 cm³) motor købes omgående. Se om du ikke har en, du ikke bruger. Jeg mangler den virkelig! 02-11 31 93 efter kl. 18.00 (Ole Lindhardt).

Annoncer til Opslagstavlen i nr. 6/82 skal være os i hænde senest d. 5. november.

SIMPROP nyheder

Vi kan nu levere to helt nye Simprop modeller, Sunny og Sweety. Begge modeller er med Jedelsky vingeopbygning.

SUNNY har en spændvidde på 144 cm og er beregnet på en motor på ca. 6,5 cm³.

Sunny kr. 1.198,00



SWEETY har en spændvidde på 156 cm og er beregnet til motorer fra 4 til 6,5 cm³. Meget velegnet som begynd- og overgangsmodel.

Sweety kr. 1.198,00

OS nyheder



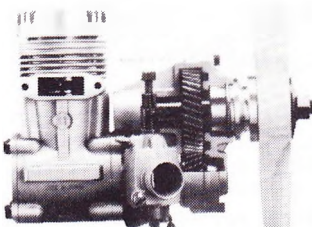
OS .61 VR ABC er en helt ny 10 cm³ motor for den, der kræver endnu flere kræfter. Er forsynet med måneskiveindsugning. Meget velegnet til kunstflyvnings- og ducted-fan modeller.

OS 61 VR ABC kr. 1.995,00

OS 40 VF og 46 VF ABC. To højtydende motorer på 6,5 og 7,5 cm³ med ABC cylindersæt og bagudstødning.

OS 40 VF ABC kr. 1.095,00

OS 46 VF ABC kr. 1.230,00



OS 61 GEARED, leveres i to udgaver, 61F GSA2 med sideudstødning og udveksling 1:1,9, beregnet til skala-modeller. 61VF GSA1 med udveksling 1:1,4 og bagudstødning beregnet til store kunstflyvningsmodeller.

OS 61 m. gear kr. 2.399,00

Silver Star Models

Sjællandsvej 3. 9500 Hobro

Telefon 08-52 03 57

— førende i modellfly siden 1960 —

Vi oplyser gerne om nærmeste forhandler.

Modeller til drømmepriser



TEDDY

Hegi 3200
FØR 685,- kr.

NU 598,-

SNOOPEY

Hegi 3204
FØR 595,- kr.

NU 498,-



PIPER PA18

Hegi 3206
FØR 1.095,-kr.

NU 895,-

HUSK! KAVAN laver nu flere dele til jumbo-modeller — se KAVANs hovedkatalog hos din forhandler!

Generalagent: JOHN VESTERGAARD Hobbyleg ApS, 8800 Viborg.
Tlf. 06-62 70 77 — Henviser gerne til nærmeste forhandler.

Køster Digital F1A-timer



Her ses prototypen til F1A-timeren i fuld størrelse. Produktionsudgaven vil se lidt anderledes ud — men have samme størrelse.

Her er timeren for den seriøse modellflyver, der beskæfter sig med fritflyvende svævemodeller. En elektronisk termiktimer, der er 100% pålidelig og 100% præcis:

- ★ Fejlsikker — du kan aflæse den indstillede tid på frontpladen — der er ikke mulighed for at sætte timerarmen i forkert rille eller sådan noget.
- ★ Let at indbygge — timer og batteri vejer tilsammen 35 gram og fylder så lidt, at de kan rummes i enhver model.
- ★ Startkontakten sikrer mod

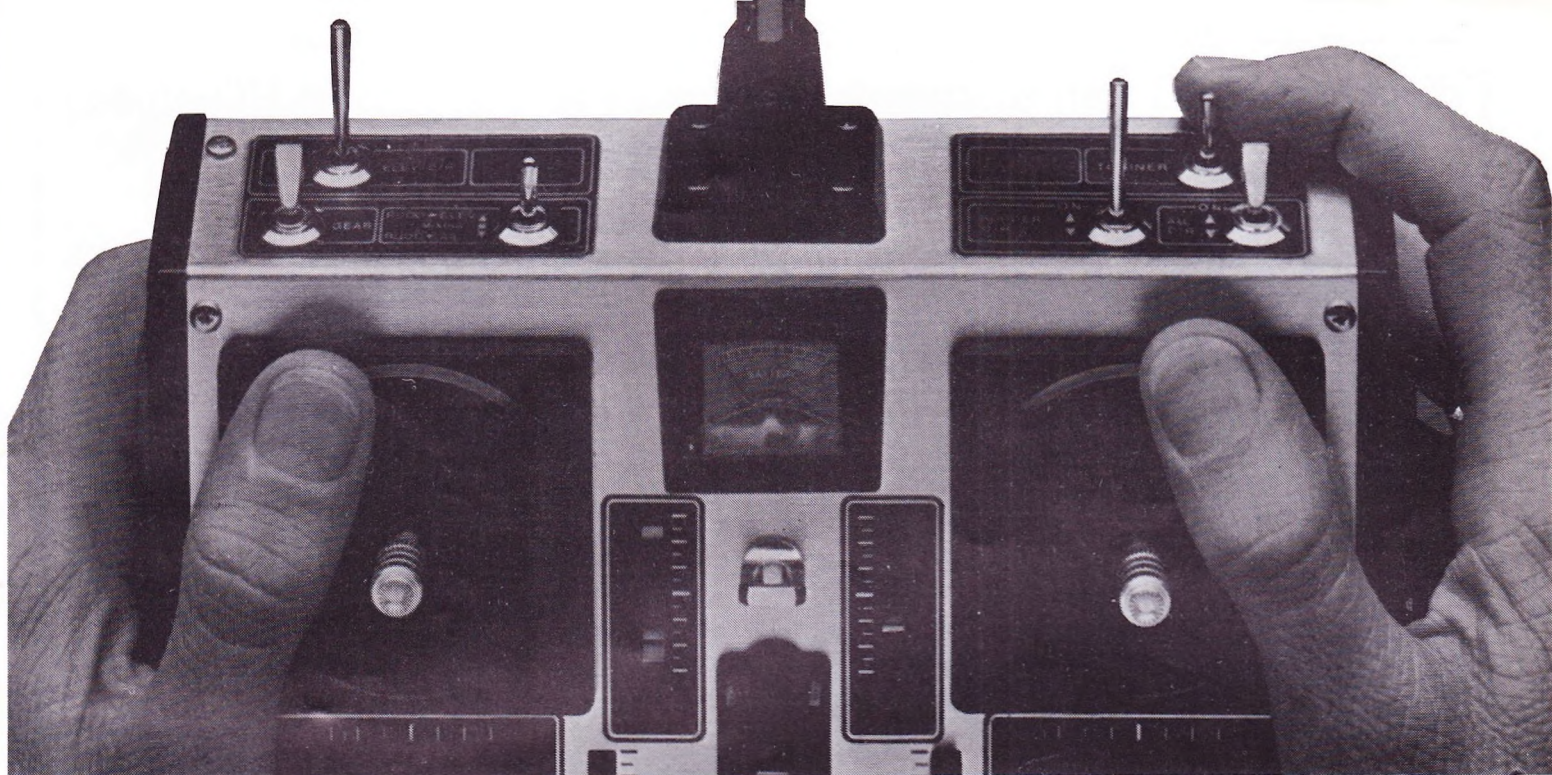
bortflyvning ved linebrud, hvis den monteres i forbindelse med cirkelkrog.

- ★ DT-tider fra 6 sek. til 9 min. 54 sek. Tiden kan stilles i spring på 6 sek.

Introduktionstilbud: Ved bestilling af F1A-timeren inden udgangen af oktober fås den til særlig introduktionspris, **kr. 488,-** incl. moms og genopladeligt batteri.

Ladeapparat til batteriet koster knap 200 kr. Ekstra batterier koster 125,- kr. stk. — men er ikke nødvendige, da et fuldt opladet batteri har strøm til ca. 800 termikbremsninger!

Bestil fra: Køster Digital Timers, Postbox 54, 3400 Hillerød, Danmark
Tlf. 02-26 02 00 (kl. 8-16.00) — 02-25 03 19 (aften)



FUTABA radioanlæg - god teknik til lav pris

Til båd og bil

Alle anlæg AM 27 MHz, batteridrift og med 1 stk. S-23 servo. Til L-anlæggene kan leveres NiCa sæt (se under tilbehør).

FP-2GS, 2-kanal	kr. 423,-
FP-2L, 2-kanal, dobb. motorkontrol (kan lev. i FM-udgave)	kr. 499,-
FP-2F, 2-kanal, rat-styring	kr. 941,-
FP-3L, 3-kanal, dobb. motor-kontrol	kr. 578,-

Til fly

FP-4L, 4-kanal, 1 servo S-23, batteri-drift. Kan monteres med NiCa-sæt. AM 27 MHz	kr. 851,-
FM 35 MHz	kr. 992,-
FP-5FG, 5-kanal FM 35 MHz med 1 S-126 servo	kr. 1.775,-
Alm. eller eksponential reduktion på krænge- og højderor. Reversering på alle kanaler. Komplet med NiCa og lader.	
FP-7FG. Som 5FG, men med 7 kanaler samt reduktion på sideror og mixning på flere kanaler	kr. 2.094,-

FUTABA går efterhånden over til de såkaldte modul-stik kendt fra J-modellerne. Puls-længden er ændret fra 1,31 til 1,52 mS. Denne ændring er indført på den nye FG-serie. Hvis det skulle ønskes, er det imidlertid en enkel sag at montere andre stik på servoerne samt justere neutralstillingen. Som alternativ kan den nye modtager R107M mon-

teres med »den gamle« 3-poledede fatning hos AVIONIC.

NiCa og ladere

NR-4G/K, 4,8 V, 250 mA, 3-polet eller modulstik	kr. 96,-
NR-4C/H, 4,8 V, 450 mA, 3-polet eller modulstik	kr. 96,-
NR-4I, 4,8 V, 1000 mA, 3-polet eller modulstik	kr. 173,-
NT-8CG, 9,6 V, 500 mA sendere med 3-polet stik	kr. 191,-
NT-8H, 9,6 V, 500 mA, passer til J- og FG-anlæg	kr. 191,-

Servoer

1,31 mS:

FP-S7	3,0 kg/cm	0,27 sek.
FP-S8	8,0 kg/cm	0,35 sek.
FP-S10	8,8 kg/cm	0,90 sek.
FP-S11	2,5 kg/cm	0,20 sek.
FP-S20	2,0 kg/cm	0,23 sek.
FP-S21	3,0 kg/cm	0,23 sek.
FP-S21G	3,6 kg/cm	0,29 sek.
FP-S21H	2,7 kg/cm	0,20 sek.
FP-S23	3,6 kg/cm	0,24 sek.
FP-S24	4,7 kg/cm	0,24 sek.
FP-S24H	3,0 kg/cm	0,16 sek.
FP-S25	9,3 kg/cm	0,62 sek.
FP-S26	3,5 kg/cm	0,24 sek.
FP-S26G	4,2 kg/cm	0,30 sek.
FP-S27	3,5 kg/cm	0,25 sek.

vand/olietæt til understel	kr. 220,-
sejlvinde	kr. 620,-
lineær type	kr. 209,-
mini-mini type	kr. 248,-
kuglelejeservo	kr. 276,-
til understel	kr. 276,-
hurtig type	kr. 276,-
mini standard	kr. 168,-
kraftig type	kr. 359,-
meget hurtig	kr. 347,-
til sejlstyring	kr. 223,-
kvalitetsservo	kr. 179,-
til understel	kr. 184,-
vandtæt type	kr. 195,-

1,52 mS:

FP-S107	kr. 259,-
FP-S107	kr. 259,-
FP-S120	kr. 264,-
FP-S121	kr. 276,-
FP-S121G	kr. 276,-
FP-S121H	kr. 359,-
FP-S124	kr. 359,-
FP-S124H	kr. 359,-
FP-S126	kr. 184,-
FP-S126G	kr. 190,-

FBC-3, dobbeltlader med 3-polet stik

..... kr. 108,-

FBC-3L, dobbeltlader til

J-serie kr. 120,-

FBPK-4, NiCa sæt med dobbelt-

lader. Passer til L-serien kr. 382,-

Modtagere

FP-R3L, 3-kanal, AM 27 MHz	kr. 272,-
FP-R6L, 6-kanal, AM 27 MHz	kr. 370,-
FP-R4L, 4-kanal, FM 27-35-40 MHz	kr. 359,-
FP-R6H, 6-kanal, FM 35 MHz	kr. 621,-
FP-R107M, 7-kanal, FM 35 MHz	kr. 530,-

RING - der sidder en aktiv RC-mand ved telefonen!

Avionic Denmark ApS

Violvej 5
8240 Risskov

06-17 56 44

Spørg efter Frede Vinther

Fibaero Modeller ApS

Skolegade 27
7200 Grindsted

05-32 26 56

Spørg efter Kaj Sørensen

RC-Skala- modeller

Stationsvej 31
9970 Strandby

08-48 12 15

Spørg efter Sune Ørtegren

TRANSMERC kan stadigvæk levere et førsteklases RC-anlæg i 27, 35 og 40 MHz, der kan udbygges til **8 kanaler** til under **kr. 2.000,-**



Robbe Terra Top

— prisbilligt kvalitets RC-anlæg

Anlægget leveres med sender, modtager, moduler, 4 servoer, servoholdere, hurtigopladelige akku's i sender og modtager, krystaller, kontaktsæt, servoforlængerledning, rem og servotilbehør.

TRANSMERC minipris kr. 1.995,00.

Ovenstående anlæg med 3 servoer og Multilader — **kr. 2.050,00.**

Robbe Promars

— et anlæg med mange muligheder

Robbe Promars i et formålstjenligt design med det let overskuelige skrå modulpanel.

Robbe Promars leveres med sendermodul, modtager, krystaller, 1 servo, 1 servoholder og kontaktsæt. Alle Robbe servoer og Futaba servoer med trepolet stik kan bruges til anlægget.

Robbe Promars kan udbygges til 8-kanaler og forsynes med de nedennævnte moduler, efterhånden som man får brug for det.



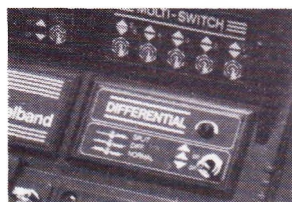
Promars Multiswitchmodul: Især beregnet til både, idet du kan udvide anlægget med op til 6 funktioner på 1 kanal.



Promars Heli-Mix-modul:

1. Mixning af pitch og halerotor. Mixerforhold og mixerimpoling indstillelig fra 0-100% og servobevægelsen er altid 100%.
2. Kobling til pitch og motordrossel, ideel til autorotation.

Promars Prop-modul: Med dette modul kan du udvide antallet af kanaler på din sender fra 4 til 6 og fra 6 til 8 kanaler. Promars modtageren leveres med 8 kanaler.



Promars differentialmodul:

1. Normalfunktion.
2. Differentieret: Fuldt udslag opad og nedad indstillelig fra 0-100%.
3. Split: Fuldt udslag opad, ingen udslag nedad.

Til ovennævnte skal der bruges 1 servo til hver rorflade.

Promars lærer/elevmodul: Sikrer at en lærer øjeblikkeligt kan gribe ind, hvis en elev begår styrefejl.

Promars dual-ratemodul: Ved indbygning af dette modul i Promars kan du få servobegrænsning fra 50-100% på tre funktioner.



Promars programmodul: Det modul giver piloten mulighed for at udføre forprogrammerede manøvrer ved hjælp af manøvrepanelet. En åbenlys fordel er, at du til enhver tid kan afbryde programmet og flyve normalt med styrepindene.



Promars mixermodul: Modul til mixning af to kanaler.

Da Transmerc er et postordrefirma, beder vi dig ringe først, hvis du vil aflægge besøg ★ Ring eller skriv til Transmerc efter kataloger ★ Hovedkataloger fra Robbe, Multiplex, Graupner, Carrera og Hagi koster kr. 35,- pr. stk. + 12 kr. porto. Send beløbet i check eller frimærker ★ Vi sender over hele Skandinavien ★ Forbehold for trykfejl og prisændringer.

TRANSMERC

Næstvedvej 73, Bårse, 4720 Præstø

Telefon: 03-79 02 02 mandag-fredag kl. 9.00-15.30.

03-79 19 55 mandag-fredag kl. 15.30-18.30, samt lørdag kl. 9.00-12.00



TRANSMERC fører Robbe's Rolux sortiment af polyurethanmaling, samt de dertil afstemte doper, porefylder, fortynder og lakker. Rolux polyurethanlak føres i farverne: Hvid — Rød — Sort — Blå — Gul — Mørkegrøn — Lysegrøn — Grå — Orange — Okker — Elfenben — Brun — Sølv. Polyurethanlakken leveres i 90 ml og i nogle tilfælde også i 200 ml emballage.

Det nye beklædningsmateriale fra Solarfilm:

SOLARTEX

Solartex, der er et polyester væv ligesom »Coverite«, er let at lægge på og forme over kurver og lignende. Det fæstner sig og krymper ved relativt lave temperaturer i modsætning til Coverite.

Solartex leveres i 70 cm bredde og i løbende meter. Vægt 8 gram pr. m².

Pris pr. m kr. 39,50

Andre beklædningsmaterialer

Solarfilm:

Hvid — rød — orange — gul — sort — blå — mørkeblå — sølv.

Metallic: Rød — blå — grøn.

Transparent: Rød — blå — gul.

Bredde 67 cm, pr. meter kr. 20,50

1 rulle med 5 meter kr. 85,00

Kunstsilke, 1 m bred pr. lb. m kr. 21,50

Japanpapir:

Tykt, 50 x 75 cm pr. ark kr. 2,30

Tyndt, 50 x 75 cm pr. ark kr. 1,90

Balsaplade

1000 mm x 100 mm	pr. stk.	10 stk.
1,0 mm	6,44	60,00
1,5 mm	8,00	74,50
2,0 mm	8,90	82,80
2,5 mm	9,50	88,00
3,0 mm	10,30	96,00
4,0 mm	11,75	106,50
5,0 mm	12,65	118,00
6,0 mm	14,43	134,50
8,0 mm	17,24	160,80
10 mm	19,00	177,35
15 mm	32,25	297,45
20 mm	36,85	343,60
30 mm	60,00	

Balsakrydsfiner

3-lags, 600 mm x 300 mm

3 mm pr. stk. kr. 38,50

4 mm pr. stk. kr. 41,80

5 mm pr. stk. kr. 46,25

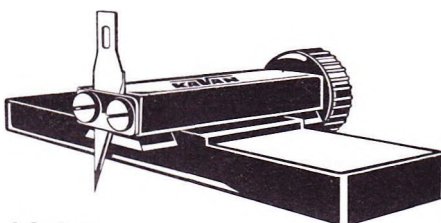
Balsakrydsfiner

3-lags, 1000 mm x 240 mm

3 mm pr. stk. kr. 57,20

4 mm pr. stk. kr. 63,80

5 mm pr. stk. kr. 69,50



Lister

Kavan listeskærer kr. 35,50

Værktøj

Balsahøv kr. 22,25

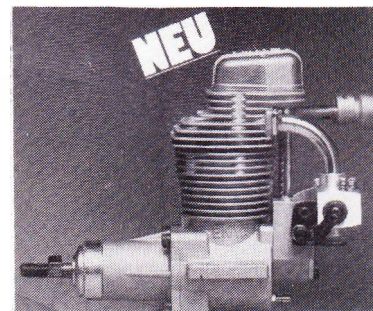
Hobbykniv med bræk-af blade kr. 17,50

Til både

Robbe Navy-Kompakt med gear 3.3:1. Mabuchi 550 motor, stævnør, skueaksel og 45 mm skrue, komplet kr. 143,00



Robbe Navy-Direkt til hurtiggående elektrobåde. leveres med Mabuchi 550 motor, stævnør, skueaksel og 40 mm skrue, komplet kr. 135,00



Planlæg din miljøvenlige modelflyvning med

ENYA 60 4C firtakter

En 0,9 HK stærk sag.

Tekniske data:

Firtakt m. hængende ventiler.

Lille forbrug fordi hver ventil bliver styret af sin egen knastaksel.

Vægt: 590 gram.

Ydelse: 0,9 HK (0,66 kW) ved 11.000 omdr./min.

Propeller: 12 x 6 — 14 x 6.

RING og få TRANSMERCs minipris!

Lim

UHU Hart, 35 cl kr. 7,75

UHU Hart, 125 cl kr. 16,00

Devcon Epoxy 70 g kr. 43,95

Stabilitt Express 85 g kr. 46,75

Hot-Stuff cyanolim, 7 g kr. 22,50

Cyan sekundlim, 10 g kr. 33,50

Wilhold, 110 g kr. 22,00

Wilhold, 220 g kr. 31,50

Wilhold, 475 g kr. 51,50

Wilhold RC 56, 110 g kr. 23,00

Borden hvid lim kr. 18,25

Wilhold lim tørrer hårdt op, så det er til at pudse på.

Wilhold RC 56 er velegnet både til balsa og ABS.

Akkumulatorer

1,2 V x 0,5 Ah, hurtigopladelige,

— pr. stk. kr. 14,75

— pr. 10 stk. kr. 128,00

1,2 V x 1,2 Ah, hurtigopladelige,

— pr. stk. kr. 23,75

— pr. 10 stk. kr. 205,00

2 V x 5 Ah, gløderørsakku kr. 83,50

12 V x 5Ah, startakku, syre kr. 207,00

12 V x 6Ah, startakku, tør kr. 415,00

Da Transmerc er et postordre firma, beder vi dig ringe først, hvis du vil aflægge besøg ★ Ring eller skriv til Transmerc efter kataloger ★ Hovedkataloger fra Robbe, Multiplex, Graupner, Carrera og Hagi koster kr. 35,- pr. stk. + 12 kr. porto. Send beløbet i check eller frimærker ★ Vi sender over hele Skandinavien ★ Forbehold for trykfejl og prisændringer.

TRANSMERC

Næstvedvej 73, Bårse, 4720 Præstø

Telefon: 03-79 02 02 mandag-fredag kl. 9.00-15.30.

03-79 19 55 mandag-fredag kl. 15.30-18.30, samt lørdag kl. 9.00-12.00

Har du allerede en dobbeltdækker?

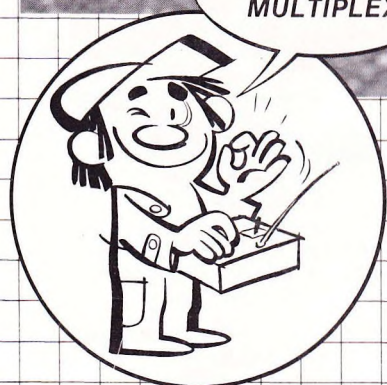
Hvis ikke — så var det måske en idé. En dobbeltdækker som MULTIPLEX's »Tommy« kan bruges til alle formål. Den flyver godmodigt som en trænermodel, men er også fuldtud kunstflyvningsduelig. På grund af dens

manøvreduktighed kan den anvendes til limboflyvning, ballonjagt og lignende. Den egner sig fremragende til montering af en firtakmotor. Kort sagt: »Tommy« er en model til alle formål.

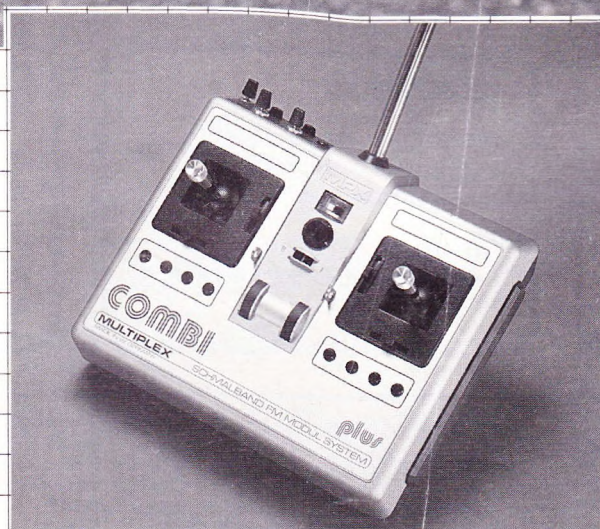
65 MR JØRGEN NIELSEN
BYGVÆJ 3
6990 ULFBORG



Et godt råd
fra
MULTIPLEX



De gamle RC-anlæg
må efter 1983 ikke
anvendes mere



Hvis du har et sådant udgående anlæg og søger et prisbilligt kvalitetsanlæg, så er Combi Plus bestemt det rigtige anlæg: kompakt, udbygningsvenligt i den fremtids-sikrede modul teknik, med det brede MULTIPLEX-tilbehørsprogram.

MULTIPLEX

MAAETOFT TRADING ApS, DK-8900 RANDERS • Tlf. 06-42 58 15