

Modelflyve Nyt

D. 1/10, 8. årgang
Kr. 14,50

Nyt

5 84

• RADIOSTYRING • LINESTYRING • FRITFLYVNING • RADIOSTYRING



Læs bl.a. i dette nummer:

- ★ Træf for RC-elektrofly
 - ★ First Attempt - RC-kunstfly
 - ★ Vi afprøver skrænt-raceren Verso
 - ★ Daredevil - DM-vinder i combatklassen
 - ★ Afprøvning af wakefieldmodellen Tilka
 - ★ Referat fra EM for RC-svævere og fritflyvere
 - ★ Tre hollandske fritflyvende svævemodeller
- og meget, meget mere ...

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

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

Graupner gør valget let

Tænder du på køb af RC-anlæg i »den bedre klasse«, så er der kun 2 at vælge imellem (og du kan roligt glemme alle andre):

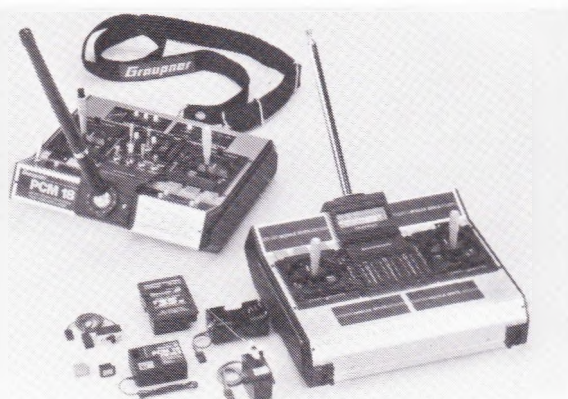
Herregårdssæt FM 6014, vejl. pris ca. 2.400 kr.

Dette sæt har vi omtalt og teknisk forklaret i mange annoncer i dette blad i det sidste års tid, så vi skal ikke komme ind på enkeltheder igen. Også de mange, mange sæt, der er i drift landet over, viser sættets store popularitet.

Herregårdssæt FM 6014/PCM 18, vejl. pris ca. 4.000 kr.

Også dette sæt har vi omtalt i bladet, se ikke mindst annoncen i bladets nr. 4/84 med de meget udførlige tekniske oplysninger. Sættet afventer i øjeblikket typegodkendelse hos P&T. Når godkendelsen foreligger, kan det snarest leveres i 27, 35 og 40 MHz.

— de er begge i hver deres klasse bare uovertrufne



Øverst til venstre ses FM 6014/PCM 18. Forrest til højre ses FM 6014 i standardudgaven.

SOFTWARE - moduler til indbygning i senderne (ens til begge typer)

Oprindeligt havde fabrikken planlagt forskellige dobbeltmoduler, men fornyet research viste, at forbrugerne ikke kunne forventes at ville betale de relativt høje priser for disse komplicerede specialmoduler. I stedet kan nu leveres enkeltmoduler, der dels teknisk erstatter dobbeltmodulerne, dels er væsentligt billigere:

Oprindeligt planlagte dobbeltmoduler:

- 4101 unify-expert-modul ca. kr. 1.440,-
- 4102 acrobatik-expert-modul ca. kr. 1.820,-
- 4103 heli-expert-modul ca. kr. 1.485,-

— der nu erstattes af:

- 4155 differential-modul ca. kr. 310,-
- + 4154 4-k-modul med differentialmixer ca. kr. 320,-
- 4106 acrobat-modul ca. kr. 535,-
- 4105 4-k-heli-mix-modul ca. kr. 430,-
- + 4154 4-k-modul med differentialmixer ca. kr. 320,-

De anførte priser forudsætter køb samtidig med sættet — ved senere køb er priserne noget højere, men stadig særdeles konkurrencedygtige.

Også enkelte andre oprindeligt planlagte moduler er erstattet af nye typer, der såvel teknisk som økonomisk giver forbrugerne store fordele. Der findes nu en komplet vifte af moduler til Herregårds-sættene, som enkeltvis eller gennem kombinationer kan opfylde ethvert ønske om elektronisk »senderassistance« eller senderudvidelser.

Dyrker du linestyling — så er der noget for dig her:

St Leonards - engelske kvalitets byggesæt

- 3-103 Little Lady, spv. 660 mm, motor 1,0-1,7 cm³ ca. kr. 160,-
- 3-120 Lucky Lady, spv. 815 mm, motor 1,7-2,5 cm³ ca. kr. 225,-
- 3-121 Lively Lady, spv. 1145 mm, motor 2,5-5,0 cm³ ... ca. kr. 390,-
- 3-122 Lovely Lady, spv. 1395 mm, motor 3,0-6,5 cm³ .. ca. kr. 595,-
- 3-140 Excalibur, spv. 865 mm, motor 2,5 cm³ ca. kr. 175,-

Disse engelske byggesæt er komplette med dele til hjulstel, tank og styring, samt hjul, kabinehætte med videre. Og tegning i fuld størrelse. Det er paskram.

Illustrationen viser 3-122, Lovely Lady.



Illustrationen viser 3-140, Excalibur

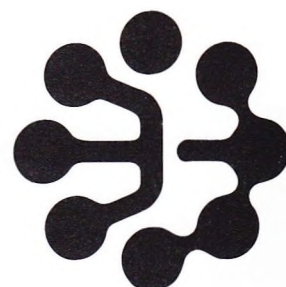
3-103 er en god begyndermodel, der også kan flyve visse kunstflyvningsfigurer. De øvrige Lady-modeller kan udføre alle kunstflyvningsfigurer og bygges normalt med flaps sammenkoblet med højderoret. 3-140 er en rigtig combatmodel for FAI-combat.

Alle Lady-modeller er konstrueret af Ken Day, Excalibur af T. R. Mason.

Har din sædvanlige hobbyforhandler ikke sættene på lager, kan han skaffe dem fra dag til dag.



Futaba



Futaba er de verdensberømtes fjernstyringsanlæg. Hvor modellflyvere mødes, er Futaba til stede. Det repræsenterer for modellfly, hvad Rolls Royce er for biler — det ypperste. Det smarte design, kvalitets-elektronikken, den fine forarbejdning og fremfor alt pålideligheden er de egenskaber, der har gjort Futaba til det dominerende fabrikat på markedet. Det er baggrunden for, at der sælges og bruges flere Futaba anlæg verden over end noget andet mærke. Den bedste anbefaling er, at de top-professionelle benytter Futaba — de har mere end nogen brug for præcision og pålidelighed.



Terry Melleney — verdensmester i RC-skala 1983 — Terry har fløjet med Futaba i over 12 år. Det sæt, han benyttede til at vinde VM i Canada i 1983, var faktisk over 8 år gammelt. Et bevis for Futabas pålidelighed og holdbarhed.

»Konkurrenceflyvning på topplan kræver 100% pålidelighed af RC-anlægget. Dette sammen med perfektion og opmærksomhed omkring de fineste detaljer ved bygning af modellen og flyvningen, giver det forspring, der skal til for at vinde.

Jeg har aldrig haft en eneste radiofejl i de sidste 12 år, hvor jeg har fløjet konkurrenceflyvning inklusive verdensmesterskaber i England, Frankrig og Amerika. Derfor bruger jeg Futaba.«
Terry Melleney



Mick Charles — Tidligere RC-skala verdensmester. Mick er kendt for sine flotte jumbo-skalamodeller såsom Sirocco, der ses på fotoet. Modeller som denne, med mange hundrede byggetimer i sig, kræver det bedste og mest pålidelige RC-anlæg.

»Vi bruger alle Futaba. Min ældste søn David bruger Futaba i alle sine svævemodeller. Han har vundet adskillige konkurrencer. Mine tre andre sønner bruger også udelukkende Futaba i deres modeller. Og i mit arbejde med spillefilm (bl.a. »Styrke 10 fra Navarone«) vil jeg kun bruge Futaba. Med femten års erfaring i filmarbejde og med hundredevis af timer investeret i hver model — for ikke at tale om de ca. 100.000 kr. som hver model koster producenten — så skal mit RC-grej være totalt pålideligt.

Femten års erfaring med filmarbejde og ikke et uheld pga. radiofejl! Derfor bruger vi alle Futaba.«
Mick Charles

HVEM BRUGER FUTABA ?

Dansk katalog hos din forhandler!



Mick Reeves — Nr. 2 ved VM i Stand-Off Skala i 1983. Mick er kendt for sin fine serie af byggesæt samt for sine imponerende modeller. For ham er det helt naturligt at bruge Futaba-RC-anlæg i modellerne.

»Jeg fløj tidligere linestyring, og begyndte at bruge Futaba RC-anlæg, da det var det første kvalitets-anlæg, der kunne købes til en rimelig pris. I årenes løb har Futabas aldrig svigtende kvalitet og pålidelighed sat mig i stand til at koncentrere mig om mine konstruktioner og om at forbedre min konkurrenceflyvning. Det at de forskellige Futaba-anlæg passer sammen og det store udvalg af servoer, gør fortsat, at Futaba er det ideelle anlæg for mig.«
Mick Reeves



Clive Weller — Kendt af alle engelske konkurrenceflyvere som en hård konkurrent — en mand, der vælger det bedste og bruger det.

»Da jeg skulle vælge RC-anlæg, blev jeg opmærksom på Futaba ved at se, hvor populært det var på flyvepladserne. Tilbehør og reservedele kunne fås i stort set enhver hobbyforretning, uanset hvor man befandt sig. Og hvad angår den tekniske kvalitet, så udvikler Futaba hele tiden deres produkter, således at anlæggene og udstyret holder trit med de krav, som konkurrenceflyvning stiller. Servoernes præcise funktion og de mange funktioner, som de forskellige anlæg har, gør Futaba til det ideelle valg.«
Clive Weller



Ken Binks — Engelsk mester i RC-kunstflyvning for femte gang i 1984. Ken flyver med Futaba fordi konkurrencen i toppen er hård, og han har brug for den hastighed, pålidelighed og all-round anvendelighed, som Futaba giver ham.

»Jeg besluttede at anvende Futaba i mine VM-modeller, fordi jeg mener, at Futaba-udstyret giver mig de bedste muligheder idag og — hvad der også er vigtigt — »i morgen«. Dette sammenholdt med Futabas ry for pålidelighed må gøre det til det bedste valg for alle.«
Ken Binks

FLYVER DU Futaba

?

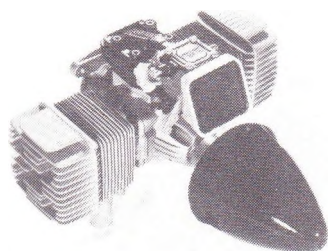
Aktuelt fra SILVER STAR MODELS



SIMPROP SUPER STAR

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

Super Star 12 er et FM 35 eller 40 MHz anlæg til 6 rørmaskiner. Dual-rate (reduktion) på to funktioner, kombi-switch på sideror og balanceklapper. Standgastrim-justering af tomgang uden påvirkning af fuldgas. Frit funktionsvalg og valg af servoretning for de 4 styrepindsfunktioner. Længdejustering af styrepinde. Indbygget ladestik. Spørg din forhandler om pris — den er billigere end du tror!



Super Tartan 44. Glødedugaven af denne 44 cm³ to-cylindrede motor yder ikke mindre end 4,75 HK. Vægt 1,8 kg. Leveres i gløde- og tændrørsudgave.

Super Tartan 44 Glow kr. 5.222,00
Super Tartan 44 I Electronic kr. 6.360,00

Super Tartan 22. En videreudvikling af den populære Tartan 22 cm³. 33% større ydelse, 2 HK. Med pumpekarburator. Leveres i gløderørs eller tændrørsudgave.

Super Tartan 22 Glow kr. 1.849,00
Super Tartan 22 I Electronic kr. 2.488,00



K8B, en velflyvende og godmodig svæve-model. Spændvidde 183 cm. Beregnet for højde- og siderorsstyring. Let at bygge. Vingen er næsten færdig abachibeklædt skumplast.

K8B kr. 639,00

ALTECO cyanolim

ALTECO cyanolim kan leveres i flere typer, så du får den rigtige lim til formålet.

ALTEC EE 3 sek. til metal, gummi, plast med mere. 2 eller 20 gram.

ALTEC E 50. 60 sek. Samme anvendelse som EE, specielt egnet til montering af dæk på fælge. 2 eller 20 gram.

ALTEC W 1 specielt til krydsfiner. 15 sek. Tykkere end EE og E 50.

ALTEC W 2 specielt til balsatræ. 30 sek. Tykkere end W 1.

W-typerne leveres kun i 20 gram.

ALTEC EE og E 50 pr. 2 gram kr. 15,25

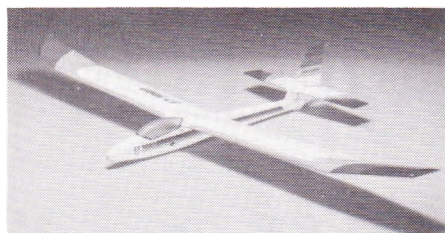
ALTEC EE og E 50 pr. 20 gram kr. 54,00

ALTEC W 1 og W 2 pr. 20 gram kr. 63,00



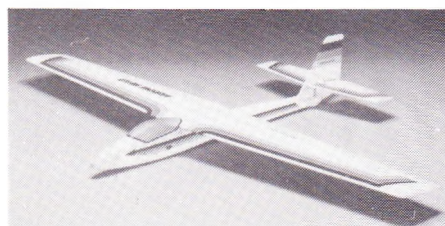
EZ Cavalier 40. Næsten færdig kunstflyvningsmodel, spv. 146 cm, til 6-7 cm³ motorer. Til optr. understel.

EZ Cavalier 40 kr. 2.690,-



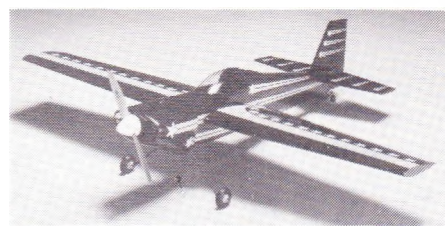
EZ-2000 næsten færdig svæve-model. 200 cm spændvidde. Planareal 38 dm². Vægt 980 gram. Let at flyve.

EZ 2000 kr. 1.770,-



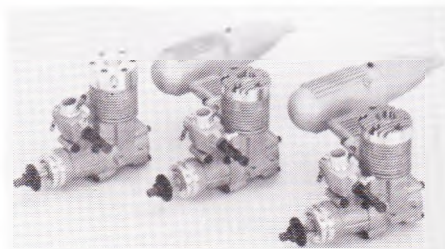
EZ Slope Arrow Head. Næsten færdig skræntflyvningsmodel. Spændvidde 163 cm. Velegnet til kunstflyvning. Vægt 950 gram.

EZ Slope Arrow Head kr. 1.770,-



Akro 1204 M. Træbyggesæt beregnet til OS 120 FS motor. Spændvidde 176 cm. Vægt ca. 4200 gram. Velegnet til FAI kunstflyvning.

Akro 1204M kr. 2.255,-



T.T. 40 FSR ABC. Thunder Tiger har forbedret kvaliteten år for år. Vi kan nu levere disse kvalitetsmotorer til en rimelig pris. Incl. dæmper.

T.T. 40 FSR ABC 6,5 cm³ kr. 940,-

T.T. 45 FSR ABC 7,5 cm³ kr. 974,-



Super Chart fra Simprop er en ideel begyndermodel. Leveres i to udgaver med ribbevinge eller færdig skumvinge. Spændv. 146 cm. For motor 3-6 cm³ og 3 kanal RC. Kan udstyres med næsehjul.

Super Chart kr. 529,-

Super Chart m. skumvinge kr. 573,-



Eagle 15. Begyndermodel beregnet til 2,5-4 cm³ motor. Spændvidde 126 cm. For styring af højde-, sideror og motorkontrol. Let at bygge og flyve. Alle dele er udsavede eller stansede. Indeholder hjul, tank, spinner, styrbart næsehjul mm.

Eagle 15 H kr. 434,00

Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro

Telefon 08-52 02 55

Anviser gerne nærmeste forhandler.

GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■



F-16A

Velegnet model for førstegangs ducted fan fans. Kan starte på græs (vi har selv prøvet). Gleichauf model i lækker udførelse. Hvid indfarvet epoxykrop med kulfiberforstærkning. Balsabeklædte skumvinger og haleplan. Skalacockpit, vinge og haleplansbefæstigelse, transfer, vejledning mm.

Pris kr. 2.850,-
 Raketter kr. 90,-
 Byron-impeller (nyeste udførelse) kr. 750,-
 Rossi 81 ABC m. Byron reso kr. 2.520,-
 Rhom Air kr. 1.680,-
 Starterforl. kr. 80,-
 Spændv. 1.240 mm
 Længde 1.860 mm
 Vægt 4.900 gram
 Motor 10-15 cm³



Braziliansk Turbo Prop Træner

Kvalitets glasfiberkrop, beklædte skumvinger, understel, fundament, tank, hjul, canopy, piloter, droptanke, fittings, lim, transfers mm. Spv. 1.400 mm. Motor .40-.60 2-takt.

Pris kr. 1.295,-



Stor og flot model af Cessna 182

Epoxykrop, beklædte skumvinger og haleplan, cowl, understel, spanter, fittings, transfers mm.

Spv. 2.180 mm. Vægt 4.900 gram. Motor 10-20 cm³.

Pris kr. 2.150,-

Bell 222 Træner

Fuldt kunstflyvningsdygtig helikopter med harmoniske flyveegenskaber.

Gennemprøvet konstruktion i Schlüters velkendte system 80 med udbygningsmuligheder.

Sættet indeholder alle mekaniske dele med 2-blads kunstflyvningsrotor og kollektiv pitch. Servobrædt, tank, understel, fittings samt omfattende vejledning.

Grundbyggesæt incl. kabine kr. 3.020,-
 Motor: HP61 ABC Gold Cup kr. 995,-



Hovedrotor: 1.300 mm — Vægt: 4.400 gram — Motor: 10 cm³.

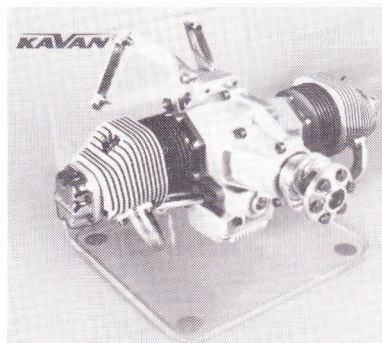
Som markering af vort nye agentur F. Kavan i Danmark, tilbyder vi som et **engangs-tilbud** et mindre antal

KAVAN FK 50
til kr. 7.500,-

(normalpris kr. 10.598,-)

50 cm³ 4-takt boxer
 Modelmotorernes Rolls Royce

Vi har alle reservedele til Kavan helikoptere!



Forskelligt

Simprop digital omdr. tæller m. LCD-udlæsning kr. 640,-
 Robart Super pumpe kr. 360,-
 Quadra resonans-rør kr. 710,-
 AMT 3-bens understel kr. 1.180,-
 Super Silent dæmper kr. 175,-

Coverite-termometer kr. 100,-

Kataloger:

Schlüter kr. 40,-
 Kavan kr. 40,-
 WIK kr. 40,-
 Rödel kr. 40,-
 Simprop kr. 50,-
 R&G kr. 20,-
 Mod frimærker eller check.

Generalagenturer:
 MAGNUM ENGINES
 DIGICONT PCM
 RÖDEL MODELLBAU

PRACTICAL SCALE
 WIK MODELLE
 F. KAVAN

AVIONIC har åbent hverdage kl. 09.00 til 17.00.

Postforsendelser med vedlagt girokort for din regning og risiko.

Betalingsbetingelser: 8 dage netto.

Medforbehold for trykfejl samt større kursjusteringer.

TRANSMERC har talent for RC-minipriser



Multiplex Europa Sprint 4/7 35 el. 40 MHz
 Anlægget leveres med 4 kanals sender, 7 kanals modtager. Senderen kan udvides til 7 kanaler og har vendbar servoindretning. Desuden kan anlægget udvides med forskellige funktionsmoduler. Anlægget leveres med akku-box og kontaktsæt, krystaller og frekvensflag.
Pris uden servoer kr. 1.265,-



Terra Top 27, 35 eller 40 MHz
 4 kanals anlæg, der kan udbygges til 8 kanaler, og anlægget kan desuden forsynes med forskellige funktionsmoduler til fly eller skibe.
 Anlægget leveres m. 4 kanals sender, 8 kanals modtager, sendermodul, krystaller, kontaktsæt, krystaller, kontaktsæt, akku-box, senderrem, servoforlængerledning og vendbar servoindretning.
Pris uden servoer kr. 1.295,-



Supra PCM 35 MHz
 8 kanals sender og 9 kanals modtager, der kan udbygges med forskellige funktionsmoduler samt infoterminal og omdrejnings-tæller.
 Anlægget bliver leveret med HF-moduler og krystaller, kontaktsæt, frekvensflag og akku-box.
Pris uden servoer kr. 3.380,-



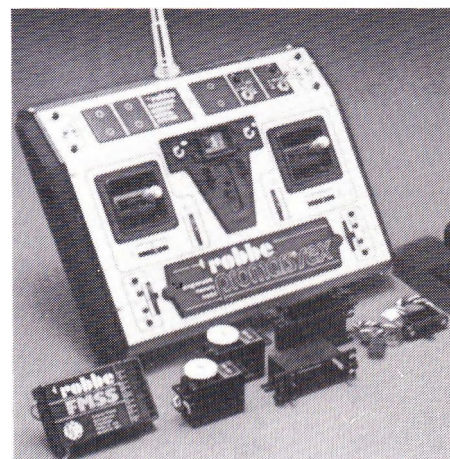
Starion 27, 35 eller 40 MHz
 4 kanals sender og modtager. Senderen har vendbar servoindretning og kan udbygges med mixermodul.
 Anlægget leveres med 4 kanals sender, 4 kanals modtager, krystaller, kontaktsæt og akku-box.
Pris uden servoer kr. 885,-



Multiplex Royal mc
 4 kanals sender og 8 kanals modtager med standard softmodul. Sender og modtager kan efter behov udvides til 10 kanaler, og senderen kan skiftes over til FM fra PCM. Anlægget bliver leveret med HF-modul og krystalsæt, frekvensflag, kontaktsæt og ladekabel.
Pris uden servoer kr. 3.595,-



Combi Sport 4/7 27, 35 eller 40 MHz
 4 kanals sender, der kan udvides til 7 kanaler, 7 kanals modtager og vendbar servoindretning.
 Derudover kan anlægget forsynes med forskellige funktionsmoduler.
 Anlægges leveres med HF sendermodul, krystaller, frekvensflag, akku-box og kontaktsæt med indbygget ladebøsning.
Pris uden servoer kr. 1.502,-



Promars Rex 35 MHz
 8 kanals sender og modtager med hurtiglade akkus i sender og modtager samt indbygget mixer, dual-rate og PSW-styring og muligheder for at indbygge de mest avancerede funktionsmoduler, infoterminal og omdrejningstæller.
 Anlægget leveres med 8 kanals sender og modtager, krystaller, ladekabler, kontaktsæt, forlængerledning, senderrem, memory-modul og sinterceller til sender og modtager.
Pris uden servoer kr. 2.650,-



Futaba 5 FGK
 5 kanals sender og modtager med vendbar servoindretning, dual-rate og trænersystem.
 Anlægget bliver leveret med akkuer i sender og modtager, krystaller, kontaktsæt, forlængerledning, lader og senderrem.
Pris uden servoer kr. 2.295,-



Combi Plus 5/7 27, 35 eller 40 MHz
 5 kanals sender m. indbygget dual-rate. Den kan udbygges til 7 kanaler. Modtageren leveres som 7 kanalers, og anlægget kan forsynes med forskellige funktionsmoduler.
 Anlægget bliver leveret med sendermodul, krystaller, frekvensflag, kontaktsæt med ladebøsning, akkus i sender og modtager og ladekabler.
Pris uden servoer kr. 2.490,-

Futaba 7 FGK
 7 kanals sender og modtager, vendbar servoindretning, dual-rate, ATV, mixer og trænersystem.
 Anlægget bliver leveret med akkuer i sender og modtager, krystaller, kontaktsæt, forlængerledninger, lader og senderrem.
Pris uden servoer kr. 2.729,-

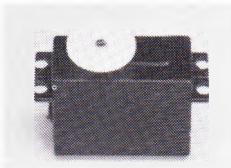


Royal 27, 35 eller 40 MHz

7 kanals sender og modtager. Dual-rate, en mixer, og anlægget kan udvides med forskellige funktionsmoduler.

Anlægget leveres med sendermodul, krystaller, frekvensflag, kontaktsæt m. indbygget ladestik, sender- og modtagerakkus og ladekabler.

Pris uden servoer kr. 3.330,-



Tysk kvalitets servo

m. stik til enten Multiplex, Robbe eller Futaba modtagere (med de trebenede stik).

Mål: 45 x 20 x 36 mm

Vægt: 45 gram

Pris kun kr. 175,-

Servoer til Robbe/Futaba

MPR 26 kr. 175,-

RS 10 — S-22 kr. 165,-

RS 200 — S-28 kr. 218,-

RS 600 — S-30 kr. 365,-

RS 500 — S-33 kr. 365,-

Servoer til Futaba modulsæt

S-128 kr. 252,-

S-130 kr. 404,-

S-133 kr. 398,-

Servoer til Multiplex

MRP 26 kr. 175,-

Nano kr. 275,-

Øko kr. 295,-

Mini IC kr. 356,-

Profi Lineær kr. 385,-

Nana BB kr. 410,-

Profi kr. 450,-

Pico kr. 496,-

Tilbehør Robbe-Futaba anlæg

Kontaktsæt m. ladestik kr. 75,00

Forlængerledning 30 cm kr. 29,50

Forlængerledning 100 cm kr. 65,00

Servostik med ledning kr. 24,75

Batteristik med ledning kr. 24,75

Tilbehør Multiplex anlæg

Minikontakt kr. 95,00

Minikontakt m. ladestik kr. 110,-

Servostik m. ledning kr. 20,50

Servostik m. ledning kr. 34,00

Batteristik m. ledning kr. 41,75

Forlængerledning 30 cm kr. 65,00

Forlængerledning 60 cm kr. 75,00

Forlængerledning 120 cm kr. 80,50

Tilbehør Futaba modulanlæg

Kontaktsæt med ladestik kr. 75,00

Forlængerledning kr. 37,50

Servostik med ledning kr. 31,75

Batteristik med ledning kr. 31,75

Robbe-Futaba modtagerakkus

4,8 V x 0,500 mAh firkantet kr. 135,-

4,8 V x 0,500 mAh flad kr. 135,-

4,8 V x 0,250 mAh flad kr. 135,-

Multiplex modtagerakkus

4,8 V x 1200 mAh, 15 55 33 kr. 235,-

4,8 V x 0,500 mAh, 15 55 24 kr. 152,-

4,8 V x 0,225 mAh, 15 55 33 kr. 181,-

Akkusæt m. løse 1,2 V x 0,500 mAh til

Robbe anlæg kr. 185,-

Akkusæt m. løse 1,2 V x 0,500 mAh til

Multiplex anlæg kr. 150,-

Tilbud

1 stk. 4-kanals 35 MHz Futaba 4 MR.

Pris uden servoer kr. 925,-

2 stk. 4-kanals 27 MHz Futaba 4L.

Pris uden servoer kr. 795,-

Tilbud



Compact 27 MHz 2-kanals anlæg med 2 servoer, krystaller, akkubox m. kontaktsæt og servotilbehør.

Pris kun kr. 599,-

Byggesæt og motorer til TRANSMERC minipriser

Elektroflyene:

Ultra Fly kr. 615,-

Elektro Fly kr. 645,-

Piper Super Cub, spv. 2.100 mm, motor .60-.90 4-takt. Model med færdig krop og vinger. Kan bruges til flyslæb og faldskærmsudspringer.

Pris kr. 1.350,-

ASW 17 — God termikmodel med færdig krop og -vinger. Spv. 2.800 mm.

Pris kr. 985,-

Akro — Skrænt- og kunstflyvningsmodel m. færdigkrop og vinger. Spv. 1.800 mm.

Pris kr. 1.060,-

Charly — Den fjernstyrede faldskærmsudspringer kan styres i kurver, og faldhastigheden kan reguleres, så punktlandinger er mulige. Skærmstørrelse 1000 x 700 mm.

Pris kr. 948,-

Argo — Termiksvæver med færdigkrop og vinger. Spv. 2.570 mm.

Pris kr. 870,-

ASW 19 — God termiksvævemodell med færdigkrop og vinger. Spv. 3.130 mm.

Pris kr. 1.295,-

Indstillingsvinkelmåler til kontrol af indstillingsvinkler på hoved- og haleplan.

Hurtigbyggesæt kr. 166,-

Charly & Charter

Transmerc leverer stadig de to succeser til billige priser.

1 stk. HP 120 Twin

19,78 cm³ — 2,7 HK — Vægt 1.000 g.

Normalpris kr. 1.725,-

Udsalgspris kr. 1.495,-

SG 38 — Til nostalgikere og dem der vil prøve det lidt usædvanlige. Spv. 2.600 mm.

Pris kr. 1.050,-

Pilot byggesæt til motorer fra 3,2 cm³:

Messerschmidt 109 kr. 695,-

Piper Cub J-3 kr. 550,-

Akromaster 20 kr. 595,-

Fairchild PT19 kr. 645,-

Citabria kr. 550,-

Aeronca Champ kr. 550,-

Cessna 152 kr. 630,-

Bücker Jungmeister kr. 695,-

Lake Buccaneer vandfly kr. 795,-

Pilot byggesæt til motorer fra 6,5 cm³:

Piper PA18 kr. 1.060,-

Nieuport 28 todækker kr. 1.250,-

To-takt OS-motorer

OS 10 FSR-RC m. dæmper kr. 310,-

OS 15 RC m. dæmper kr. 360,-

OS 20 RC m. dæmper kr. 425,-

OS 25 FSR-RC m. dæmper kr. 620,-

OS 30 RC m. dæmper kr. 442,-

OS 35 RC m. dæmper kr. 465,-

OS 40 RC m. dæmper kr. 720,-

OS 40 FSR-RC uden dæmper kr. 870,-

OS 40 FSR-RC med dæmper kr. 992,-

OS 45 FSR-RC uden dæmper kr. 942,-

OS 45 FSR-RC med dæmper kr. 1.035,-

OS 61 FSR-RC uden dæmper kr. 1.358,-

OS 61 FSR-RC med dæmper kr. 1.590,-

Firtakt OS motorer

40 FS kr. 1.185,-

61 FS kr. 1.615,-

80 FS kr. 1.860,-

90 FS kr. 1.985,-

120 FS kr. 2.511,-

120 FS Boxer kr. 5.695,-

Vi forbeholder os ret til at ændre priser. Vi tager forbehold for trykfejl i annoncen.

TRANSMERC

Næstvedvej 73, Bårse, 4720 Præstø

Telefon: 03-79 02 02 mandag-fredag 9.00-15.00

03-79 19 55 mandag-fredag 15.30-17.30, lørdag lukket

Transmerc er et postordrefirma, så hvis du ønsker at aflægge besøg hos os, vil vi bede dig om at ringe først og aftale tid for dit besøg. Vi sender over hele Skandinavien.

Rødovre Hobby vinder priskrigen



Futaba FM 35

4-kanals RC-anlæg på FM 35 MHz
incl. 1 servo KUN kr. 1.448,-



Futaba S-28 servo

Kvalitetsservo KUN kr. 228,-

Billige servoer

Rødovre Hobby har nu igen billige servoer til Futaba og Robbe RC-anlæg. Ring og få et tilbud!

Rabat på PILOT byggesæt

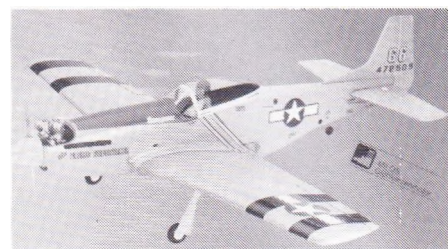
Vi giver 15% rabat på alle PILOT byggesæt, som vi har på lager.

El-starter

El-starter til motorer på op til 15 cm³ KUN kr. 495,-

Propeltilbud

Propel 10x6'' KUN kr. 19,50
Propel 9x6'' KUN kr. 17,50



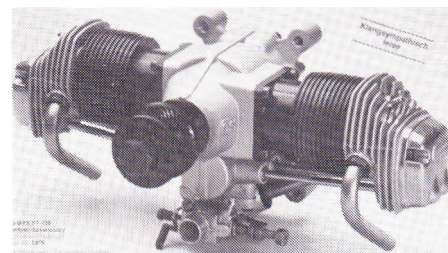
RC-modelfly

Samlesæt til semiskalamodel af P-51 D Mustang incl. motor, tank og andre nødvendige dele bortset fra RC-anlæg. Modellens spændvidde er 1020 mm KUN kr. 1.350,-



OS motor

OS 3,5 cm³ RC-motor komplet med dæmper KUN kr. 445,-



OS Boxermotor

OS 4-takt boxermotor på 20 cm³.
Tilbud KUN kr. 4.285,-

RØDOVRE HOBBY

ROSKILDEVEJ 284, 2610 RØDOVRE, TLF. 01-70 19 04

Fibaero-Danmodel-tilbud til byggesæsonen!

Med et kvalitetsbyggesæt fra Dan-Model kan selv den modellflyver, der har dårlig tid til at bygge, få en model flyveklar i løbet af ganske kort tid.



Du kan f.eks. vælge F-51 D Mustang:

Et skønt semiskalafly for .61 motor. Sættet indeholder glasfiberkrop, oliekoeler, færdige vingehalvdele og haleplan i styropor med balsabeklædning, balsarorflader, understel, spinnerkegle, udsavede spanter samt byggevejledning.

OBS: Samtlige Dan-Models byggesæt er forarbejdet i samme grad som F-51 D Mustang.

F-51 D Mustang, spv. 157 cm, til .61 motor kr. 925,-
Piper Cherokee, spv. 159 cm, til .61 motor kr. 975,-
F-84-G Thunderjet, spv. 165 cm, til .61 motor kr. 875,-

Cutlas-F, kunstflyvningsmodel, spv. 154 cm,
til .40-.61 motor kr. 850,-
Cosmic Wind, semiskala pylonracer,
spv. 134 cm, til .40 motor kr. 650,-
Cassut Club 20 racer, spv. 82,5 cm,
til .20 motor kr. 575,-
Libelle svævefly:
Krop, haleplan, sideror samt kabinehætte kr. 375,-
S-61 Seaking helikopter, længde 155 cm:
Sættet indeholder krop, tårn, pontoner
samt halerotordæksel, alt i glasfiber kr. 875,-
Tumler:
Leveres med Clark Y eller halvsymmetrisk
profil i vingen RING og hør pris
Cessna 336 Skymaster, spv. 197 cm,
til 2 stk. .40 motorer RING og hør pris

Vi kan lave specialvinger efter aftale!



Dan-Model

ODINSVEJ 9 G.A., DK-7200 GRINDSTED

Telefon: 05-32 45 33

Efter kl. 20.00: Tlf. 05-32 41 12

Modelflyve Nyt 5/84

Modelflyve Nyt slutter året af med at gå ind i EDB-alderen. Vores kartotek hos Avispostkontoret, der bestemmer, hvem der skal have bladet tilsendt, bliver fra og med nr. 6/84 overført til EDB, således at adresserne på abonnenterne fremover bliver udskrevet med en elektronisk styret ink-jet adresseringsmaskine. Forhåbentlig et stort fremskridt — men vær opmærksom på, at der selvfølgelig kan ske fejl i overføringen. Så hvis Modelflyve Nyt nr. 6/84 ikke er kommet i begyndelsen af december, vil det måske være en idé at skrive hertil og gøre opmærksom på problemet



Steen Høj Rasmussen var ikke mange timer om at bygge og prøveflyve Robbe's skræntsvæver **Verso**. En letbygget og velflyvende model, var hans konklusion på mødet med det tyske samlesæt, som beskrives nærmere på *side 30*.

Hans Grønne er knap blevet tør endnu efter at have været til **EM i klasse F3B** nogle meter under havoverfladen. Det var en voldsom vandgang — læs referatet fra *side 32*.

På Island var det også vådt, men dog ikke så konkurrencedagene, fortæller Preben Nørholm i sit referat fra **NM for RC skrænt- og termiksvævere**.

Preben havde iøvrigt held med at finde napoleonskager på Island — læs referatet *side 36*.

Endnu et mesterskab, men denne gang på hjemmebane. Ejner Hjort og Peter Christensen skriver om **NM for RC kunstflyvningsmodeller** på Vandel i starten af august. Læs på *side 38* om arrangementet og om flyvningerne.

»**First Attempt**« — første forsøg — var Peter Christensens første bud på en kunstflyvningsmodel til det nye FAI vendeprogram. Se tegning og beskrivelse fra *side 40*.

Under **Orientering fra RC-unionen** fra *side 53* finder man denne gang en utrolig masse referater, som ikke har nået at komme med i bladet i de tidligere numre i år.



De to kendte hollandske A2-flyvere, Cenny Breeman og Jan Somers, fortæller fra *side 14* om deres **tre moderne A2-konstruktioner**. Deres modeller er bygget på en meget interessant måde, som muligvis vil vise sig at være fremtidens byggeform.

Per Grunnet har været til **EM for fritflyvende** i Jugoslavien. Det fortæller han vidt og bredt om fra *side 24*.

Tilka er et fremragende wakefield-byggesæt, mener Erik Knudsen, der sammen med et par medlemmer af Skjernklubben har testet modellen. Læs *side 43*, hvordan modellen er at bygge og flyve.

På *side 50* kan man læse om et par danske **fritflyvningskonkurrencer**, der er blevet afholdt i sommer.

Orientering fra Fritflyvnings-unionen rummer bl.a. unionens forslag til FAI's CIAM-møde til december samt en opfordring om at komme til landsmøde i november. Desuden en lang række konkurrenceindbydelser. Se selv *side 51*.



Daredevil er navnet på Asger Bruun-Andersens diesel-combatmodel, som vandt DM i år. Den har vi tegning og beskrivelse til fra *side 22*.

Asgers kone Rita Strømvig beskriver en **grejkasse for combatpiloter m/k** og benytter lejligheden til på *side 28* at slå et slag for, at flere kvinder prøver at flyve linestyring.

På *side 48* starter referaterne fra **linestyringsstævner** — herunder DM, der blev afholdt med få deltagere.

Orientering fra CL-unionen får man, hvis man blader frem til *side 52* og læser, hvad der står

Materiale til nr. 6/84 skal være os i hænde senest 5. november 84

Redaktion:

Per Grunnet (ansv.), Mariendalsvej 47,
5610 Assens, 09-71 49 50.

Bjørn Krogh (radiostyring), 02-18 70 94.

Benny Furbo (linestyring), 07-22 50 89.

Jørgen Korsgaard (fritflyvning).

009 49 46 08 68 99 (fra Danmark).

Faste RC-medarbejdere:

Steen Høj Rasmussen (svævemodeller), 02-45 17 44.

Ole Meyer (motormodeller), 03-72 21 07.

Preben Nørholm (svævemodeller).

Flemming Pedersen (motorer, jumbo), 05-73 17 84.

Medarbejdere ved dette nummer:

Carl Age Andersen, Cenny Breeman, Asger Bruun-Andersen, Erik Dahl Christensen, Jan P. Christensen, Peter Christensen, Hugo Dueholm, Hans Grønne, Ejner Hjort, Tom Jakobsen, Knud Jørgensen, Erik Knudsen, Torben Krogh, Karen Larsen, Henning Lauritzen, Ib Merdan-Kristensen, J. Troels Nielsen, Ernst Nissen, Walter Nyborg, John Olsen, Leif Pilegaard, Frede Sachmann, Bjarne Schou, Jan Somers, Frits Steffensen, Rita Strømvig, Bertel Tango.

Kontor og ekspedition:

Tidskriften Modelflyve Nyt,

Mariendalsvej 47, 5610 Assens.

Postgirokonto: 7 16 10 77.

Tlf. 09-71 49 50 (telefonsvarer døgnet rundt).

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund

Elmedalen 13, 3540 Lyngby.

Abonnement for 1984 (6 numre) koster kr. 82,-, som indsættes på bladets postgirokonto.

Løssalg: Modelflyve Nyt forhandles i løssalg i større kiosker til kr. 14,50 pr. stk. Kioskdistribution: Dansk Blad Distribution, tlf. 01-13 30 45.

Flytning:

Modelflyve Nyt 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:

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

Oplag: 4.600 eksp.

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

Tryk: A-Offset, Holstebro.

Materiale til Modelflyve Nyt:

Indlæg og artikler til Modelflyve Nyt sendes 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. 20/9-1984.

Dead-line for nr. 6/84: 5/11-1984.

Modelflyve Nyt 6/84 udkommer primo december 1984.

Forsiden: Poul Erik Nielsen står klar med senderen for at sende sin 1:3,3 skala Tiger Moth i luften ved Toptreff i Viborg d. 1. september. Billedet er taget af pressefotograf Jesper Hvid.



Nyheder

FLYVEFISK — I Modelflyve Nyt nr. 3/84 annoncerede Dan-Model med en »S-61 Seaking båd«. Det var en fejl begået af herværende uvidende redaktør. Som (næsten) alle ved, er en S-61 Seaking en Sikorsky-helikopter. Og Dan-Model's udgave af denne helikopter kan sandelig mere end blot at flyde rundt på sine pontoner — den kan flyve!

DER BARTABSCHNEIDER — Hans Feller, der igennem 5 år har redigeret det tyske klubblad, »Der Bartabschneider«, har i det nyeste nummer annonceret, at han trækker sig tilbage fra jobbet ved årets udgang. Forhåbentlig lykkes det ham at finde en afløser, således at bladet, der ofte rummer spændende fritflyvningsstof, kan fortsætte.

FUTABA PÅ VIDEO — Omkring d. 1. november vil Futaba Import Danmark have et nyt video-program klar til udlån til interesserede klubber og enkeltpersoner. Det nye program består dels af optagelser fra nogle store tyske RC-stævner og dels af glimt fra den japanske Futaba-fabrik, hvor man ud over RC-anlæg producerer lystal (»displays«), kontakter, tastaturer og meget andet spændende til den elektroniske industri verden over. Faktisk er fabrikkens produktion af RC-udstyr kun en lille niche-produktion i sammenligning med, hvad man ellers laver. Claus Damgaard fra Futaba Import fortæller, at »reklame-indslagene« i den nye videofilm bliver beskedne. Videofilmen bliver lavet til VHS- og Betamax-systemerne.

Udlejningsbetingelserne er uændrede. Man betaler et gebyr på 500 kr., som tilbagebetales når filmen er returneret. Desuden betaler man porto (ca. 30 kr.). Og lad os citere et hjertesuk fra Claus Damgaard: — Vil I ikke nok skrive, at videofilm skal returneres så hurtigt som muligt efter visningen. Der er mange, som venter på at få kopien bagefter

PCM-EFTERSPØRGSEL — Peter Maaetoft fra Maaetoft Trading fortæller, at man har haft problemer med at levere det nye Multiplex Royal mc PCM-anlæg hurtigt nok til forhandlingerne. Der har været leveringstid på anlæggene indtil midt i september, men fremover regner man med, at anlægget vil være lagervare, som kan leveres fra dag til dag til forhandlerne.

NYT GRAUPNER-KATALOG — Det var med slet skjult stolthed, at den danske Graupner-importør, Ib Andersen, sendte os det nye Graupner 84-katalog. Det skyldtes ikke så meget det 500 sider store, farvestrålende Graupner-katalog i sig selv — vi er jo vænnet til denne overflod af fristende tilbud til modelbyggere med interesse for fly, biler og både. Nej, Ib Andersens stolthed skyldtes den vedlagte prisliste — en ligeledes omfattende sag på hele 28 sider.

Prislisten består dels af en »normal« prisliste på alle tingene i det store Graupner-katalog. Den fylder de første 4 sider. Men så kommer overraskelsen: De næste 24 sider er helliget en reservedelsliste med priser, som må være kræse for alle indehavere af Graupner-produkter. Her kan man slå op og se, hvad f.eks. en bladindstillingsvinkelarm til en helikopter koster — og takket være en nummerkode i prislisten kan man se, om delen er normal lagervare, eller om den skal bestilles hjem fra fabrikken.

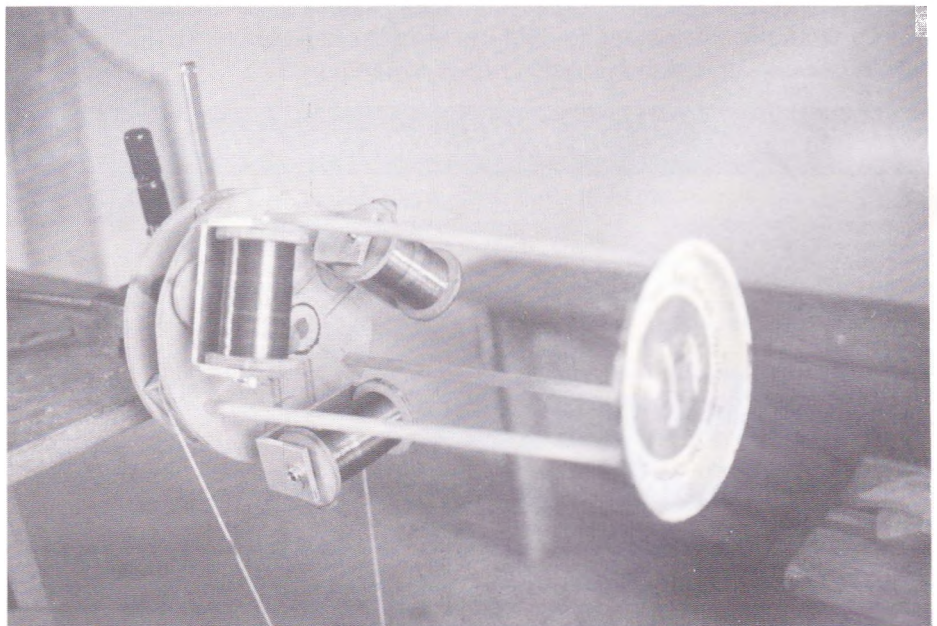
Prislisten omfatter også reservedele til udgæde modeller i det omfang de stadig kan leveres eller er på lager i Danmark.

Et godt initiativ fra det nordjyske Forhåbentlig får Ib Andersen Hobby så meget glæde af katalog og prisliste, at vi også til kommende kataloger kan få så omfattende reservedelslister.

FLYTNING — Leif O. Mortensen Hobby holder snart flyttedag. Pr. 1. december regner den nordjyske linestyresekspert (og storleverandør til ungdomsskolehold) med at tage en ny, 200 m² stor bygning i brug, så firmaet kan få omgivelser, der svarer bedre til omsætningen, end de nuværende, trange forhold i familien Mortensens hus.

PCM-SUCCESS — PCM — Pulse-Code-Modulation — er blevet så stor en succes på verdensplan, at producenten af den mikroprocessor, som er hjertet i alle de kendte PCM-anlæg, ikke kan følge med efterspørgslen. Derfor kan det af og til knibe for fabrikanterne af fjernstyringsanlæg — hvadenten de bor i Tyskland eller Japan — at levere PCM-anlæggene så hurtigt, som kunderne ønsker det.

LINEFREMSTILLING — *Århusianerne har det med at gøre simple ting indviklede, og nu har de med Storm P-indretningen på fotografiet sat det hele i system, så selv den mest lige og pøene line kan blive kraftigt snoet. Systemet er opfundet af Bjarne Schou, Uffe Edslev og Henning Forbech, og de tre herrer har med apparaturet fremstillet nogle tilsyneladende gode 3-strengede combatliner, som har vist sig at være stærkere end Laystrate. Foreløbig er produktionen begrænset til eget forbrug.*



NY SPORTING CODE — FAI's nye Sporting Code for modelflyvere er nu på lager i Kongelig Dansk Aeroklubs sekretariat. Sporting Code er de officielle internationale regler for modelfly, altså de regler, hvorpå al international konkurrenceaktivitet hviler. Den nye Sporting Code er en lille bog i format 115×210 mm med ialt 176 sider. Ændringerne i forhold til den tidligere udgave er markeret ved en sort streg i marginen, så det er let at orientere sig om nye regler.

Sporting Code for modelfly koster kr. 30,- hos Kongelig Dansk Aeroklub, Box 68, Københavns Lufthavn, 4000 Roskilde. Telefonnummeret er 02-39 08 11.



ROBBE SUPRA FMSS — Robbe har netop introduceret en billigmodel af den tidligere markedsførte Robbe Supra PCM. Det nye Supra FMSS anlæg skal afløse Luna-serien og kan iøvrigt bestykes med moduler fra Terra Top-anlæggene. En dansk Robbe-forhandler har fortalt os, at begrundelsen for at introducere det nye Supra-anlæg er, at forbrugere ønsker sendere i metalkabiner — og det har Supra-senderen.

Vi har ikke fået oplyst nogen dansk vejledende pris, men det tyske pris peger på, at man vil kunne købe Robbe Supra FMSS i billigste udgave med en enkelt servo og udstyret til drift fra tør-batterier for omkring 2.000 kr.

Det nye Supra-anlæg er — ligesom alle de andre Robbe-anlæg — fremstillet på den japanske Futaba-fabrik.

1983 FREE FLIGHT PLANS HANDBOOK



PUBLISHED BY THE NSW FREE FLIGHT SOCIETY

TEGNINGSBOG — Vi har modtaget et eksemplar af »1983 Free Flight Plans Handbook« (fra VM-vinderen Lothar Döring for at være præcis). Håndbogen blev udgivet ved VM i Australien sidste år, og den udmærker sig ved at være en særdeles nydelig bog i modsætning til de fleste tidligere tegningsbøger fra VM'er og EM'er. Tegningerne er tilsyneladende alle tegnet om af udgiverne — og de virker rimeligt pålidelige, f.eks. ser profilerne ud til at være gengivet nøjagtigt. Tegningerne er ikke super-detaljerede, men rummer dog i de fleste tilfælde oplysninger nok til, at man kan bygge modellerne.

Dermed er vi inde på spørgsmålet om, hvorvidt man kan bruge sådan en tegningsamling til noget. Ja, absolut. Man kan lade sig inspirere, og man kan aflæse, hvilke udviklingstendenser, der præger verdens førende modellflyvere på det pågældende tidspunkt.

Ud over tegningerne er der et tekstafsnit, hvor modellflyverne skriver om sig selv og deres modeller. Desuden en komplet adresseliste over bidragsyderne samt afslutningsvis nogle billedsider.

Bogen er et godt køb for 10 australske dollars. Man køber en check i sin bank på 10 australske dollars plus et beløb til porto (regn med yderligere 4 dollars), checken skal skrives til »N.S.W. Free Flight Society«, og den sendes så til: The Committee: 1983 World Championships, 50 Brown Street, St. Peters N.S.W., 2044 Australien. Husk også at medsende din egen adresse, så de ved, hvem bogen skal sendes til!

ROS TIL ROBBE — Den vesttyske forbundspræsident har rost hobbyfirmaet Robbe for at have ydet en særlig indsats for at uddanne unge mennesker til kvalificerede jobs på arbejdsmarkedet. Igennem de sidste 10 år er knap 100 unge blevet uddannet hos Robbe dels til teknikere og dels til salgspersonale.

Dette fremgår af en pressemeddelelse, som Modellflyve Nyt har modtaget fra Robbe. Vi håber, at et af disse udmærkede unge mennesker — f.eks. fra marketingsafdelingen — får den efter vor mening indlysende gode idé at genoptage annonceringen her i bladet, så Robbe's brede program af hobbyartikler ikke bliver helt glemt af danske modelbyggere

KONDENSATORPAPIR — Erik Knudsen meddeler, at indendørsflyvere kan købe kondensatorpapir hos ham, idet han har en hel del på lager. Desuden regner han med snart at have lejer til indendørsmodeller samt propeltræ til Easy-B modeller. Kontakt Erik på tlf. 07-35 17 67.

To mærkedage med fest og glæde



Et udsnit af familien Pedersen uden for Model & Hobby's lokaler. Forrest står fødselaren HEP med en besynderlig model — vel sagtens i gave i dagens anledning — og bag ham Inger og Leif samt tre børnebørn.

KØBENHAVN d. 20. august — Man er godt nok vant til, at der både er trangt og ofte ret mange mennesker i de hyggelige lokaler hos Model & Hobby, Frederiksborggade 23, hvor Danmarks bedste, sjoveste og nok mest alsidige modelshop er beliggende. Men den 20. august slog nu alle rekorder — der var et stort ryk-ind af venner fra nær og fjern, der kom for at lykønske HEP (Henry Elmann Pedersen) med de 70 år (man tror det faktisk ikke). Der var et fantastisk mylder af mennesker med gaver i anledning af »den runde« — der var blomster, vin, syltede kirsebær (HEP's yndlingspise), gammel dansk, sjove små modeller til samlingen og meget mere. Alle for rundt imellem hinanden med kaffe-

kopper og forskellige udgaver af hjemmebag. Alle snakkede i munden på hinanden — grinede og udvekslede memoirer med HEP og hverandre — det hele skete på kryds og tværs af alt og alle og i samtlige lokaler.

HEP var med alle vegne — med masser af grin og snak (mere end sædvanligt?), og han lignede én kæmpe sol. Det var i sandhed en bekræftelse på HEP's livsopfattelse — »det gælder om at have tid til at være »menneske« og at hygge sig — og det i højere grad end alt det andet pjat med jag og stress.«

Endnu engang tillykke. Jeg glæder mig altid, hver gang jeg skal et smut ind i »shoppen« for at finde lidt godter og få en sludder!

Ib Merdan-Kristensen, Frederiksværk



I Rødovre Hobby blev antallet af indehavere fordoblet i forbindelse med 40-års dagen. Her ses Michael Andersen og Ellis Nielsen med Modellflyve Nyts lykønskingskort.

RØDOVRE mandag d. 3. sept. — Mandag den 3. september var der opræk til trafikchaos på Roskildevej ud for nr. 284. Det skyldtes de mange mennesker, der i løbet af de sidste 40 år har fået en eller anden tilknytning til Rødovre Hobby, og derfor var mødt op til dette sjældne jubilæum inden for hobbybranchen.

I dagens anledning var der pyntet op, og »nedenunder« stod et bord med forfriskninger til alle gratulanterne, der samtidig havde mulighed for at ønske Michael Andersen til-

lykke med medejerskabet.

Steen Høj Rasmussen var også mødt op for at gratulere på Modellflyve Nyts vegne.

Rødovre Hobby har med deres udmærkede service — de kan som regel altid levere reservedele og andre dimser til de byggesæt, RC-anlæg og motorer, de forhandler — fået mange trofaste kunder, der hermed siger tak for de første 40 år til Ellis Nielsen, og som sender de bedste ønsker om 40 til med Michael Andersen ved roret.

John Olsen, SMSK

USA-HOLD — Til VM for fritflyvende modeller, som sandsynligvis bliver afholdt i Livno, Jugoslavien, har amerikanerne allerede udtaget landsholdet. Ud over Matt Gewain, der deltager som forsvarende mester, vil amerikanerne i FIA sende: Jim Bradly, Lee Hines og Randy Wyler. I F1B bliver det Bob White, Walt Ghio og Jack Brown. Og endelig F1C-holdet: Ken Happersett, Ken Phair og Bob Gutai. Holdet blev udtaget ved den traditionelle udtagelseskonkurrence, »The Finals«, hvor man flyver 3 × 7 starter i hver klasse, og hvor første start på hver dag har 4 min. max. Konkurrencen fandt sted i Texas.

KAVAN — Det er lykkedes firmaet Avionic at få eneforhandling på det kendte firma Kavans produkter i Danmark. Kavan har dels en række byggesæt til helikoptere og dels — for et større publikum — en række løse dele af høj kvalitet, som kan anvendes til mange andre modeltyper.

Nordisk Modelflyve Konference 1984

— og et besøg på et (model-) flyvemuseum

Hvert år mødes repræsentanter fra de nordiske modelflyveorganisationer, væsentligst for at udveksle erfaringer af organisationsmæssig art og for at beslutte omkring det nordiske modelflyvesamarbejde — mest nordiske mesterskaber og nordiske rekorder.

Mødet skifter rundt mellem landene, og i år mødtes *Styrbjörn E. Lindberg* og *Leo Santala*, Finlands Flygforbund (FFF), *Narve L. Jensen*, Norsk Aero Klubb (NAK), *Björn Lundin*, Sveriges Modelflyg Förbund (SMFF) og *Preben Nørholm*, RC-unionen på Rantasipi Hotel ved Helsinki lufthavn lørdag den 8. september.

Det vil føre alt for vidt her at komme ind på erfaringsudvekslingerne. Lad os blot konstatere, at modelflyvning er en sund og livskraftig aktivitet i alle 5 lande, og straks fare videre til NM'erne, der nok interesserer mere.

På dansk forslag blev foretaget en enkelt klarlægning af »Regler for det Nordiske Modelflyve Samarbejde«. Et imponerende værk på 5 stk. A4-sider, som gradvist er bygget op over 13 år.

Dette forum beslutter også konkurrencereglerne ved NM'erne, men kun for et år ad gangen. Hvis intet andet besluttet, gælder FAI reglerne.

Danmark havde derfor anmeldt de sædvanlige 4 forslag, der ændrer F3B til det, vi kalder F3B-Nordic klassen (F3B-N). Både Finland og Sverige var dog nu — efter FAI reglerens udvikling hen mod F3B-N — principielt tilhængere af, at vi flyver rent F3B. Første forslag om at udelade distanceopgaven kunne Finland dog gå ind for, da FAI allerede har forkastet den gamle distanceopgave til fordel for en ny gældende fra 1988. Men efter denne 3-1 vedtagelse stod det 2-2 om strip-landingsbanen, og da mødelederposten tilfaldt værtslandet, og hans stemme er udslagsgivende ved stemmelighed, faldt forslaget. Det er nok lidt trist, at netop de to lande, der ikke deltog i årets NM, ved et tilfælde skulle få lejlighed til at forkaste vores forslag, men sådan er demokratiets vilkår. Danmark trak herefter forslag tilbage om pointberegning på strip-landingsbanen og landing efter hastighedsopgaven.

Det besluttedes indtil videre at nedlægge NM i linestyling pga. manglende interesse. Et finsk redningsinitiativ for dette NM var strandet. Det pålagdes SMFF at tage vare på vandrepræmier-

MODEL ENGINEER EXHIBITION — For 54. gang afholdes den store engelske modelbyggeudstilling. Udstillingen åbner den 31. december i Wembley Conference Centre i London og holder derefter åbent dagligt til og med lørdag d. 6. januar.

Udstillingen består dels af producent- og forhandlerudstillinger og dels af modelbyggeres værker. Hvis nogen af Modelflyve Nyts læsere skulle være interesseret i at udstille deres modeller (det kunne da være morsomt), kan man få yderligere oplysninger og tilmeldingsblanketter fra The Exhibition Manager, Model Engineer Exhibition, Park View House, Park View Road, Berkhamsted, Herts, HP4 3EY, England. Telefonnummer til arrangørerne er 04427 73291.

Tilmeldingsfristen er d. 19. oktober, så det er bare om at komme igang, hvis man har tænkt sig at være med. Der bliver uddelt en lang række præmier til udstillingens smukkeste og bedste

ne. Det konstateredes, at der kun findes elite-linestyling i Danmark og Sverige, som allerede har et frugtbart samarbejde omkring f.eks. Limfjordsstævnet.

Til gengæld noterede mødet med glæde, at F1D indendørs vinder stærkt frem i Danmark, således at der nu burde være basis for et NM også i denne klasse, da Sverige og Finland traditionelt er stærke. Mødet vedtog at sondere interessen i de enkelte lande inden næste møde.

Danmark søgte og fik mandat til at indlede NM i klasse F3C helikopter, evt. i forbindelse med en anden åben dansk konkurrence og/eller seminar.

NM i fritflyvning 1985 går i Sverige, RC kunstflyvning ligeledes i Sverige, F3B i Finland, F3F (skræntflyvning) i Danmark, skala i Norge og som nævnt evt. helikopter i Danmark.

Da RC svæveflyvning næste år er splittet mellem Finland og Danmark, søgte og fik Danmark bemyndigelse til at indbyde åbne deltagere fra Vesttyskland og Storbritannien til F3F. Motiveringen er, at her er en glimrende lejlighed til en one-time prøvekuld på samarbejde på tværs af Nordsøen.

Sverige fik godkendt ny nordisk rekord i F2C på 3:31, og mødet sluttede med at feje lidt glaskår sammen efter årets NM'er samt at fastsætte næste møde til 7. september 1985 i Stockholm.

På museum

Efter 5-6 timer i kælderens var der så lige en time til en rundvisning på Helsinki Flymuseum, der næsten er nabo til hotellet. En dansker, der kan huske et par årtier tilbage, bliver allerede blød i knæene på lang afstand og hører for det indre øre den behagelige summen fra to stk. Twin Wasp, der er så stilfuldt indbygget i museets væg, en ex-Finnair CV-440 Metropolitan.

Men dette museum er indendørs mere specielt. Det indeholder nemlig langt flere modelfly end fuldskala fly. Vi bliver vist rundt af en pensioneret Finnair kaptajn, ivrig flyhistoriker og medstifter af museet. I en glasmonter finder vi den wakefieldmodel, der vandt VM i 1949, og i en montre ved siden af er der en F1D model, der ligeledes har hentet hæder hjem til Paasikivi's og Kekkonen's stolte sønner. I en sværm af modeller, ophængt under loftet, udpeger Leo Santala sin brors 30-35 år gamle A2'er, og ved siden af den hænger en 2-motoret push-pull gummitormodel, der har nordisk rekord i hastighed med 80 km/t.

På væggen hænger et par små perler af ukendt oprindelse, måske 100 år gamle. Den ene — en

modeller i en række forskellige kategorier.

Ud over udstillingerne vil der også blive afholdt en lang række opvisninger og demonstrationer i løbet af ugen. Arrangørerne — som iøvrigt er tilknyttet forlaget Argus, der udgiver en lang række engelske modelblade, bl.a. Aeromodeller og Radio Modeller — regner med at besøgstallet skal tælles i titusinder.

LINESTYRINGS-LINE — Hos Albrecht Reichle, Stephanstrasse 13, 5630 Remscheid, Vesttyskland kan man købe 7-strengt line på 1000 m spoler til følgende priser, der er incl. porto: 0.31 mm line koster 110 D-Mark, og 0.38 mm line koster 140 D-Mark. Linen minder lidt om SIG line, men er lidt mere fast i snoningen, der dog ikke er loddet. Fremgangs måden ved køb er, at man sender en check på det anførte beløb til Albrecht Reichle og skriver, hvad man ønsker at købe. Derefter modtager man linen pr. post.

gummimotormodel — har en ret traditionel krop med fire hjørnelister og indvendig motor, men et nærmere øjesyn afslører, at kroppen er skåret ud af et og samme stykke mahognitræ. Vingerne bærer ligeledes præg af, at dette værk er skabt før opfindelsen af lim — men efter sytråd. Den anden ligner til forveksling, men har i stedet for gummitormotoren en urfjeder, der via et sindrigt gear driver propellen.

Gamle motorer og fjernstyringsanlæg mangler naturligvis heller ikke. Der er også en F2B stunter, der med sin rødtoppede Fox 35 for 25 år siden vandt jeg ved ikke hvad. Den har en spøjs finnefacon, men ellers har en stunt model næsten ikke ændret udseende.

Men også blandt fuldskala afdelingens 30 fly er der klenodier, som nok især skalafolk forstår at vurdere. Naturligvis er der militære efterladenskaber, der er set før, som f.eks. Folman Gnat og DH Vampire, men midt imellem en flok for mig ukendte finske konstruktioner står en rigtig Fieseler Storch, der er rullet lige ind fra sidste flyvning i privat eje.

Øjet falder hurtigt på et mystisk lysegrønt apparat — nærmest Kermit-farvet — der viser sig at være en Polikarpov I-16, en russisk jager fra 30'erne, kapret intakt under Vinterkrigen og nu næsten færdigrestaureret. Med den totale foragt for aerodynamikkens love, som dens konstruktør udviste, er man lige ved at tro den påstand, at finske piloter med 40 amerikanske Brewster Buffalo scorede 442 luftsejre under Fortsættelseskrigen for tabet af kun 13 Buffalos. Vi studerer fotos af de Mannerheim-Kors dekorerede helte med 10-20-30, helt op til 76 luftsejre og snubler over en 500 kg russisk bombe, som himlen havde ladet drysse ned over Helsinki centrum, og som ikke var eksploderet. »Endnu,« var der en, der tilføjede, og vi snublede alle baglæns over en 1000 kg finsk bombe, der havde passet lige op i maven på en let modificeret Finnair DC-2.

Med Finlands sene og noget fortumlede start på selvstændighed og det vi kalder demokrati, kan intet flymuseum deroppe undgå at rumme dette ekstra vingesus. Men Brewster'en? Nej, »kløge« genbrugsfanatikere smeltede dem alle om til sølvpapir for 30 år siden! Mon ikke de madpakker stadig efterlader en bismag i ganen? Der refterer kun en krøllet halefinne. Den har jeg rørt ved!

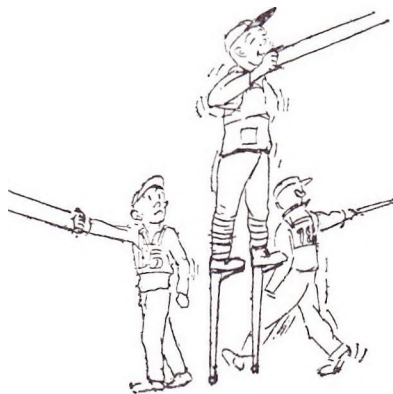
Vi skiltes, men jeg sneg mig tilbage, og måtte længe efter nærmest bæres ud, da billetmanden mente, det var lukketid, hvilket det faktisk havde været længe. Et besøg må være obligatorisk, hvis man kommer i nærheden af Helsinki Lufthavn.

Preben Nørholm



KINESISK MODELBLAD — Vi har fået et par numre af et kinesisk modelblad, der tilsyneladende især beskæftiger sig med modelflyvning. De kinesiske skrifttegn giver os ikke mange muligheder for at læse bladet, men af billederne og et yderst kortfattet engelsk resumé kan man forstå, at bladet henvender sig til et bredt publikum bestående af såvel nybegyndere som viderekomne modelbyggere.

De kinesiske skrifttegn fortæller os heller ikke, hvor evt. interesserede kan henvende sig for at købe bladet. Men hvis nogen er meget interesseret, kan vi skaffe en adresse at skrive til!



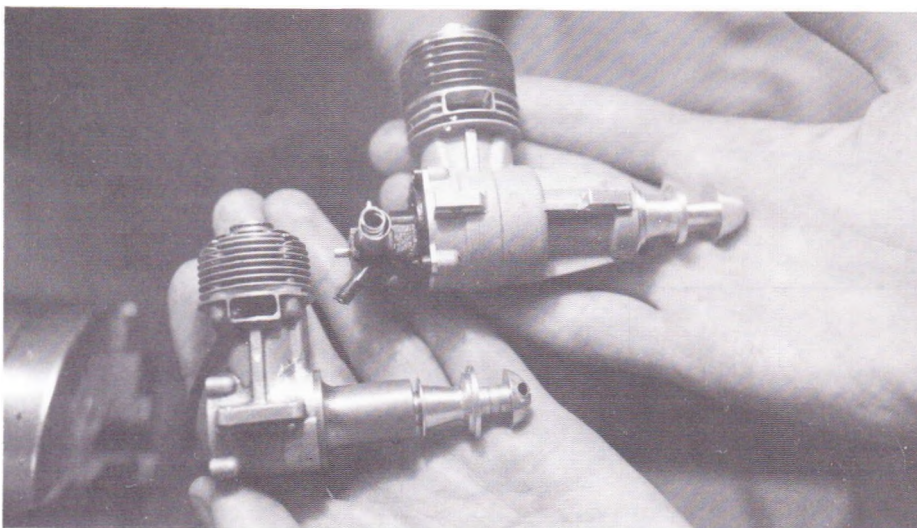
NYT FRA NELSON — Henry Nelson vil formodelst 20 US\$ + porto tilpasse et nyt stempel til din (trætte) Nelson motor. Nelson's reservedelspriser er iøvrigt incl. montering og evt. tilpasning. Så — specielt når vi snakker om cylinder-sæt og lejer — gør du dig selv en tjeneste ved at overlade monteringen til Henry (han har prøvet det før).

Leveringstiden er noget svingende, og det er klogt at fortælle ham, hvornår du skal bruge motoren.

Husk iøvrigt, at Nelson har skiftet adresse, da han har anskaffet mere plads til maskinerne og motorfremstillingen. Det forlyder, at der nu igen er plads til familien. Den nye adresse er:

Nelson Competition Engines
Rd 2 — Box 233, Ramsey Road
Zelienoble, Pa 16063
USA.

CIRKELINE-KROGEN — I det nyeste nummer af Vol Libre kan interesserede finde tegninger til to versioner af Per Grunnets og Henning Nyhegns »Cirkeline-krog«. De viste versioner er udarbejdet af Finn Bjerre, der også har fået optaget en tegning af sit krog-arrangement med fremadhængende højstartskrog. Denne krog-montering er endnu ikke afprøvet, men Finn lover at bygge den ind i sin næste A2-model.



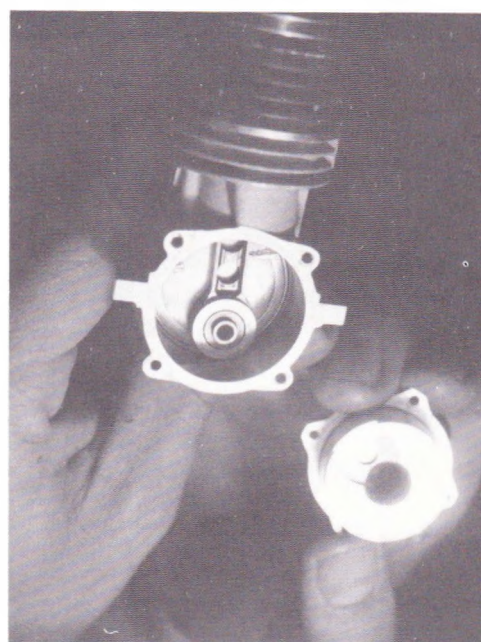
Brødrene Metkemeyers nye team-race motor ses øverst til højre med den gamle forneden. Bemærk det meget kraftige bageste leje og de todelte påspændingsflanger. På billedet herunder ses det meget store leje i plejstangen omkring sølen. Usædvanligt og tungt — men giver bedre smøring.

TEAM RACE MOTOR — Som det hurtigste modelflyveblad i Danmark bringer Modelflyve Nyt hermed billederne af Metkemeyers nye team race motor, der ved fotograferingen endnu ikke var blevet kold efter forarbejdningen. Fortæl os om et andet blad, som har været hurtigere, og du har vundet retten til at prale med det.

Motoren er som andre team race motorer en 2,5 cm³ dieselmotor med bagindsugning. Det nye ved motoren er blandt andet nålelejet omkring sølen, og dette kan måske fjerne de sædvanlige problemer med køling og smøring af netop dette sted.

Samtidig er det bageste leje blevet kraftigt forstørret, og dermed har hollænderne brudt med den sædvanlige linie med »jo lettere, jo bedre«. De delte motorflanger skulle sikre en bedre påspænding af motoren, hvor den forreste del ikke vil have så stor tilbøjelighed til at sidde og vibrere.

Vores udsendte medarbejder har taget nogle fine fotos, men desværre taler han ikke bedre hollandsk end vi andre, så de nærmere mål mv. må vi vente med til senere.

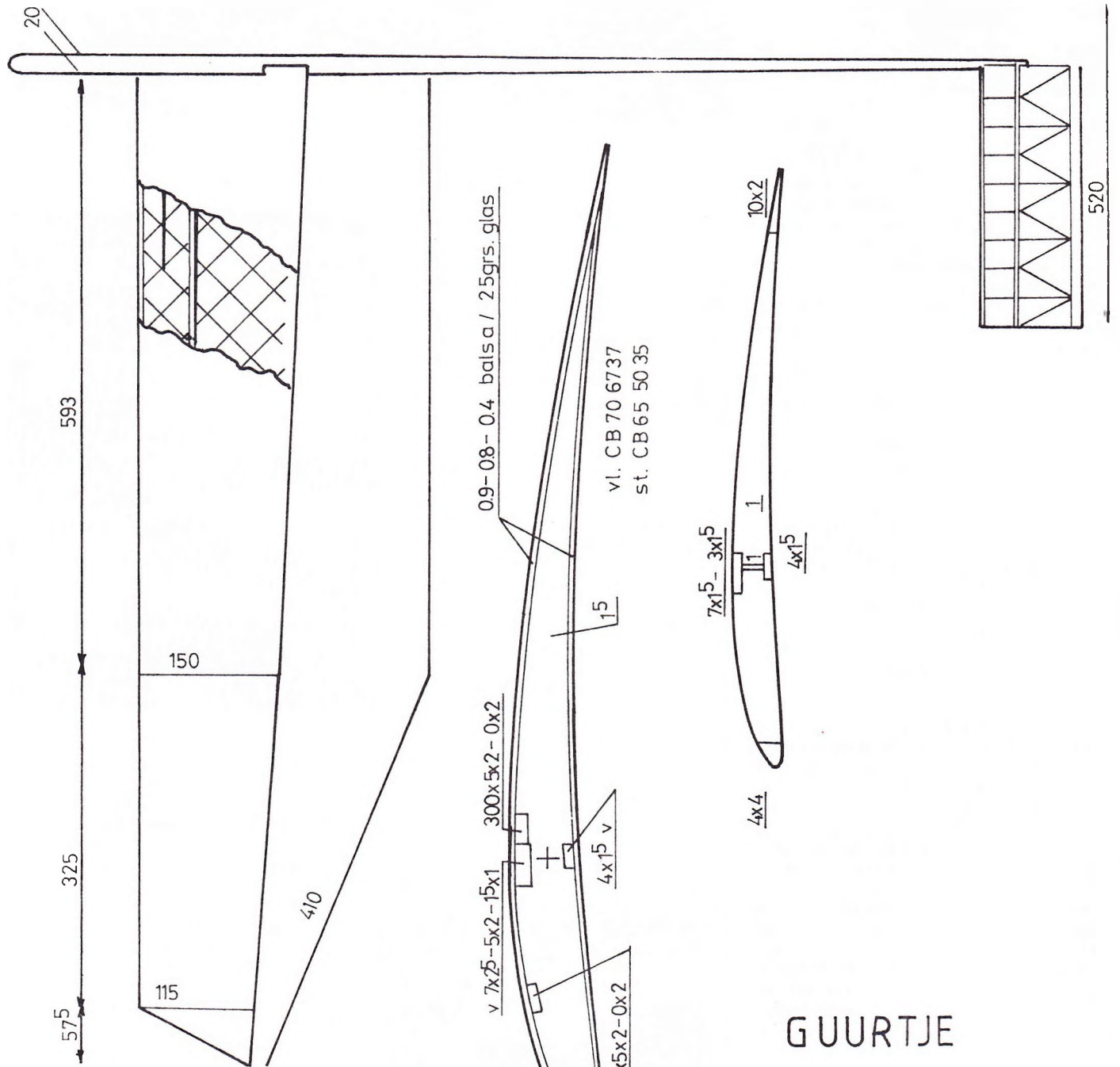
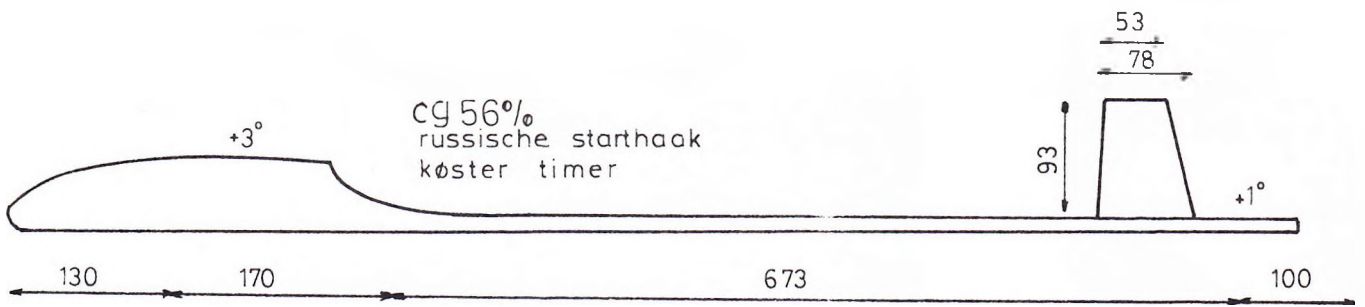


Fra sommerlejren ses Henning Nyhegn med Age Westermann's KLM-vindermode.

PRÆMIER PÅ SOMMERLEJREN — Nedenstående firmaer var så venlige at stille præmier til rådighed for Modelflyvesommerlejren 1984, der blev refereret i sidste nummer af Modelflyve Nyt:

USE
Solarfilm Ltd.
SIG Manufacturing Co.
P.A.W.
Robbe Modellsport
Peck-Polymers
High-Teck Hobby
Ib Andersen Hobby ApS.
Jamo Hi-Fi
Dansk Esso
Jyllands-Posten
F. Heimann & Co.
Castrol A/S
Ciba-Geigy
Sadolin Malervare A/S
Ortofon Manufacturing
KLM
Leif O. Mortensen Hobby
Swiss Air
Dansk Shell

Fritflyvnings- og Linestyringsunionerne takker for de mange gode præmier!

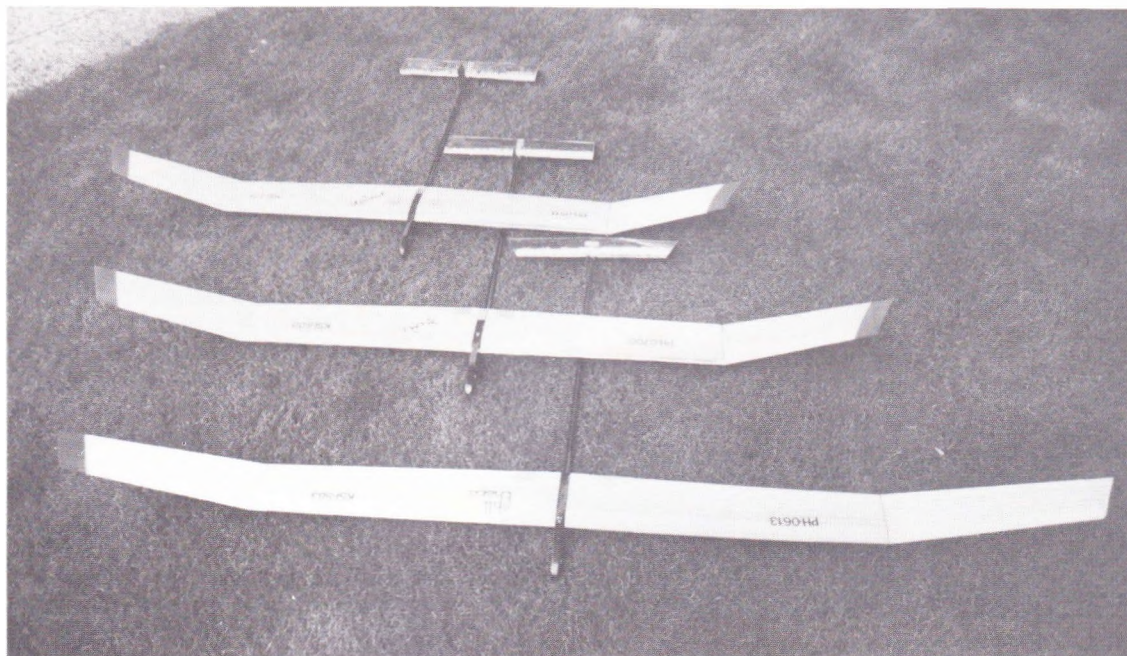


turb. draad $\varnothing 0.5\text{mm}$
plus 5 invigorators

GUURTJE

vl	28.59	dm ²	164g.
st	5.2	"	8g.
romp			238g.
spanw.	1971	m m.	

Jan Somers / Cenny Breeman



Her ses de tre modeller, som Cenny Breeman og Jan Somers har udviklet over de seneste år. Forrest er stillevejrsmodellen »Still-There«, næste model er termikmodellen »Hihi« og bagest blæsevejrsmodellen »Guurtje«. Bemærk turbulens-trådene på vingerne.

Tre hollandske A2-svævemodeller

Cenny Breeman's og Jan Somers' fritflyvende svævemodeller

To måneder før EM i Jugoslavien modtog Modelflyve Nyt et brev fra Holland med nedenstående artikel og tegninger. Brevet var sendt af Jan Somers og Cenny Breeman, der gerne ville delagtiggøre danske modelflyvere i deres måde at bygge svævemodeller på.

Ved EM vandt Cenny Breeman med en af de beskrevne modeller. Og nogle dage før havde Jan Somers vundet den internationale Izet Kurtalic-konkurrence, også i Livno.

Ambitiøse A2-flyvere har næppe brug for yderligere anbefalinger for at give sig i kast med artiklen, som er oversat af Per Grunnet.

I 60'erne var vi, dvs. Cenny Breeman og Jan Somers, begge medlemmer af samme berømte klub, »Delftse Luchtvaartclub«. I 1965 flyttede Jan til den sydlige del af landet og indstillede sin modelflyvevirksomhed, mens Cenny fortsatte uanfægtet. Da Jan senere i 1979 begyndte at flyve modelflyvning igen, fandt han til sin overraskelse og glæde ud af, at Cenny ligesom han boede i Syd-Limburg. Sammen igen!!

Jan startede på at bygge to af Cenny's »Klimax«-modeller og fløj i mellemtiden med sine efterhånden 17 år gamle modeller. En af de gamle modeller — »Guurtje« — imponerede Cenny, som fik Jan til at udvikle konstruktionen yderligere. Han byggede en moderne version af Guurtje, og ud fra denne senere en udgave med større

spændvidde (»Hihi«). Opbygningen fra Cenny's »Klimax«-modeller blev benyttet i de nye Guurtje-udgaver.

Vi forbedrede hele tiden vores resultater ved at flyve sammen og vurdere og kritisere hinandens flyvninger.

På ture til og fra konkurrencer diskuterede vi alle mulige ideer til at forny og forbedre modellerne. I 1981 besluttede vi at gå radikalt til værks. På den tid havde en fælles ven, Jo Moust (der fløj gas), udviklet en vingeopbygning, der giver stærke, stive og lette vinger. Samme år anvendte Arno Hacken denne opbygningsmåde i en af sine A2-modeller.

På turen til Poitou-konkurrencen i 1981 blev det besluttet, at Cenny skulle prøve at bygge en vinge efter Jo Moust's metode. På det tidspunkt var Jan netop færdig med den definitive udgave af Guurtje, Hihi og den splinternye stillevejrsmode »Still-There«. Det blev besluttet at fortsætte med disse modeller og starte et fælles projekt.

I det følgende ses tegninger til de tre modeller i den version, der bliver brugt i dag. Da de tre modeller er næsten identiske i opbygningen, gennemgår vi først den generelle opbygning. Derefter kommer der nogle betragtninger om hver enkelt model.

Fremstilling af hjælpeværktøj

Før den egentlige bygning kunne påbegyndes, måtte en lang række hjælpemidler fremstilles.

Skabeloner til at forme profilet efter, forme til at lave beklædningsplader i og til at samle vingerne i, en elektrisk fremført sliberulle til at slibe vingeprofilet til med, en bakke som beklædningspladerne fastholdes

på (ved hjælp af vacuum fra en støvsuger), mens de slibes ned til den rigtige tykkelse, samt et redskab til at slibe krydsribbestrukturen plan med.

Arbejdet var fordelt sådan, at Jan fandt balsa frem og limesede det sammen til plader i den rigtige dimension, mens Cenny fremstillede hjælpeværktøjet. Såvel værktøj som materialer skal være af høj kvalitet, såfremt man vil opnå det bedst mulige resultat.

Vingerne

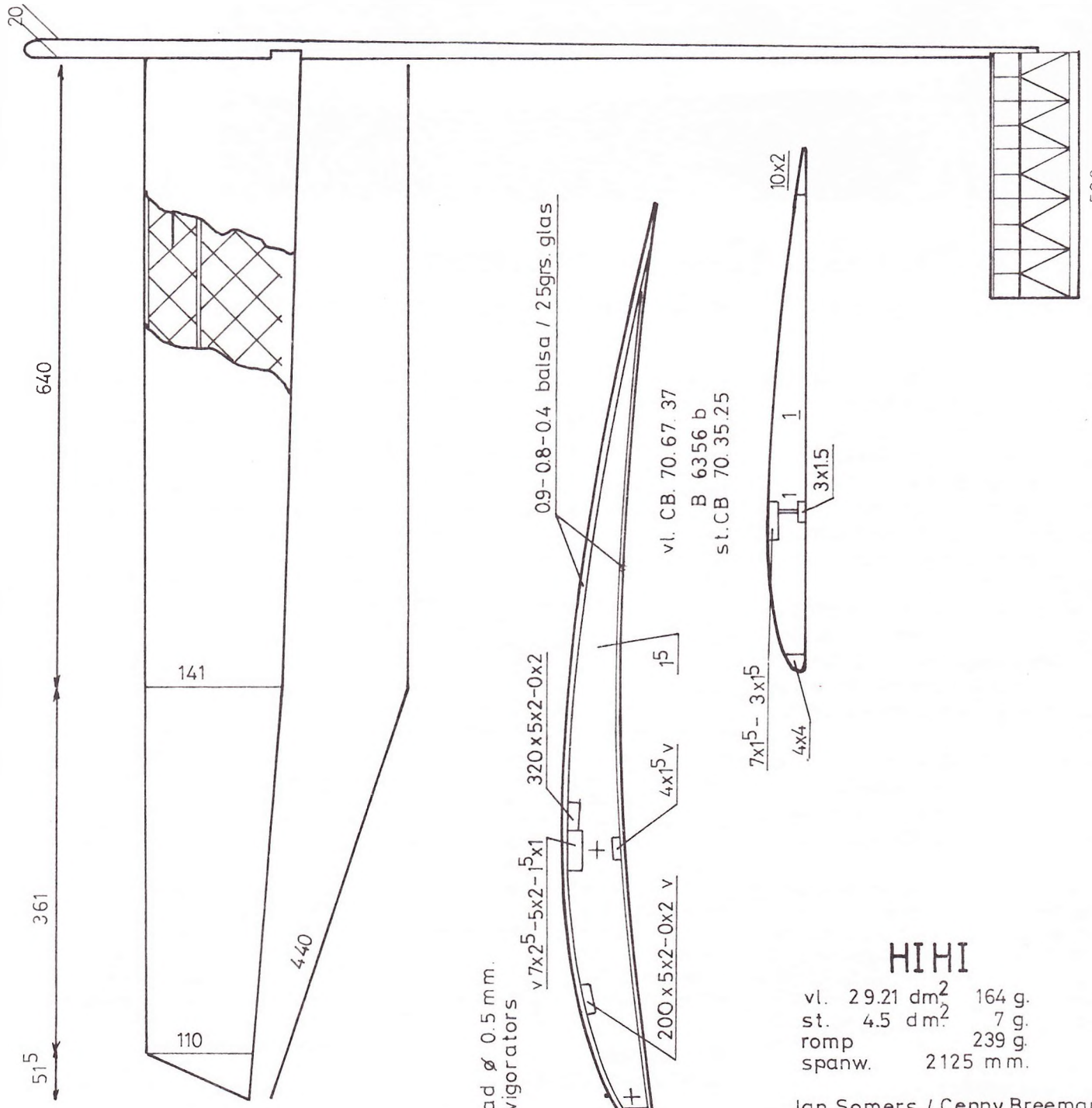
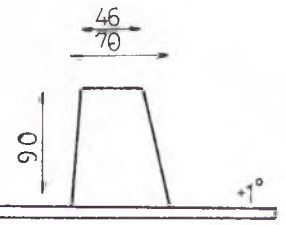
En rundsav er en stor hjælp, når delene til vingen skal fremstilles. Der udkæres forkanter (4×20 mm), enderibber (170×20×3 mm), v-forms ribber (150×20×5 mm) og ribber (250×20×1,5 mm). I ribberne skæres en rille halvvejs igennem for hver 35 eller 40 mm (35 mm til centralplaner, 40 mm til tipper) med et specielt savblad. Dette savblad laver et spor på præcis 1,5 mm.

Ribberne sættes sammen i diagonalstruktur (se foto nr. 1) og limes sammen. Denne diagonalstruktur sættes fast på et byggebrædt med dobbeltklæbende tape, og alle siderne skæres nu til med saven. Nu er alle ribbe-enderne skåret af i præcis 45°, således at forkant, enderibber og v-formsklodser let kan limes på med cyano.

Før yderligere forarbejdning slibes vingedelen nu helt plan, således at man undgår indbyggede skævheder. (Desværre har Jan og Cenny ikke beskrevet det værktøj, de benytter til dette arbejde, men en stor, plan pudseklods kan vel klare det — P.G.). Vingedelen sættes fast på byggebrættet med dobbeltklæbende tape, hvorefter undersi-

fortsættes næste side

cg52%
russische starthaak
køster timer



turb. draad \varnothing 0.5 mm.
plus 5 invigorators

- v 7x2⁵-5x2-1⁵x1
- 320 x 5x2-0x2
- 09-08-04 balsa / 25grs. glas
- 4x2 v
- 5x4
- 4x1⁵ v
- 15
- vl. CB. 70.67.37
- B 6356 b
- st.CB 70.35.25
- 7x1⁵ - 3x1⁵
- 4x4
- 1
- 1
- 3x1.5
- 10x2

HIHI

vl.	29.21 dm ²	164 g.
st.	4.5 dm ²	7 g.
romp		239 g.
spanw.	2125 mm.	

Jan Somers / Cenny Breeman

jan. 1984

den af profilet slibes ind i diagonalblokken ved hjælp af skabeloner og sliberullen. Se på foto 1.

Når undersiden er slebet færdig, indsættes listen i bunden af profilet. Den er forstærket med kulfiber-roving og limes på plads med epoxy. Beklædningspladen til undersiden påklæbes dernæst med epoxy og 1,5 mm kulfiber-roving (kulfiber-rovingen pålimes sandsynligvis ved listen — P.G.). Derefter slibes profiloversiden i form; listerne i oversiden isættes, og der indsættes webbing. Til slut pålimes beklædningspladen til vingeoversiden — også her indlimes 1,5 mm kulfiber-roving, og alt pålimes med epoxy.

Forkanten forstærkes med 3 mm kulfiber-roving, og bagkanten består blot af et stykke glasfiberklæde samt 3 mm kulfiber-roving.

Man skal være særdeles omhyggelig, når beklædningspladerne placeres. Samlingen skal ske under et vist tryk i forme (se foto nr. 2), og limningerne foretages ved 30°C, hvor vingerne ligger og hærdes i 10 timer. De samme forme bliver brugt ved fremstillingen af beklædningspladerne.

Fremstilling af balsabeklædning

Man limer 1 mm balsaplader sammen og sliber dem derefter ned. Pladerne til centralplanerne skal være 0,8-0,9 mm tykke. Til ørerne sliber man ned til 0,4-0,8 mm. Pladerne beklædes med 25 g/dm² glasfiberklæde, der sættes på med epoxy fortyndet 1:1. Dette foregår ved at glasfiberklædet lægges på 0,4 mm tyk plastikfolie og pensles gennemvådt med epoxy. Så lægges balsaaen på, oven på balsaaen lægges tyndt plastikfolie og øverst 10 mm tyk skumplast.

Det hele lægges ned i en form under tryk (f.eks. ved at lægge form og det hele i en plastikpose og suge vacuum i den). Beklædningspladerne hærdes nu i 10 timer ved 30°, hvorefter man kan pille dem ud af formene og se, at de holder den rigtige form.

Det er vigtigt, at beklædningspladerne er formet på denne måde, da det forhindrer vridninger i at opstå i vingen.

Glasfiberklædet lægges på balsapladerne med trådene løbende diagonalt (altså parallelt med diagonalstrukturen i ribberne). Vægten af glasfiberklædet og epoxyen er ca. 0,5 gram/dm².

I starten brugte vi let quarter-grain balsa (0,8-0,9 g/dm² for 1 mm balsaplade) og fik vinger, der vejede 75 gram pr. halvdel. Disse viste sig imidlertid at være for svage, så på de senere modeller har vi anvendt noget stærkere og tungere balsa til oversiden.

I øjeblikket foretrækker vi følgende trætyper (fra forkant til bagkant):

- 0,11 gram/dm² quarter-grain til de forreste 5 cm,
- 0,14 gram/dm² A-grain til de næste 5 cm (spidser ned til 3 cm ved knækket),
- 0,85 gram/dm² quarter-grain til bageste del af vingen.

En vingehalvdel vejer nu komplet 82 gram (Guurtje og Hihhi) incl. ekstra lister

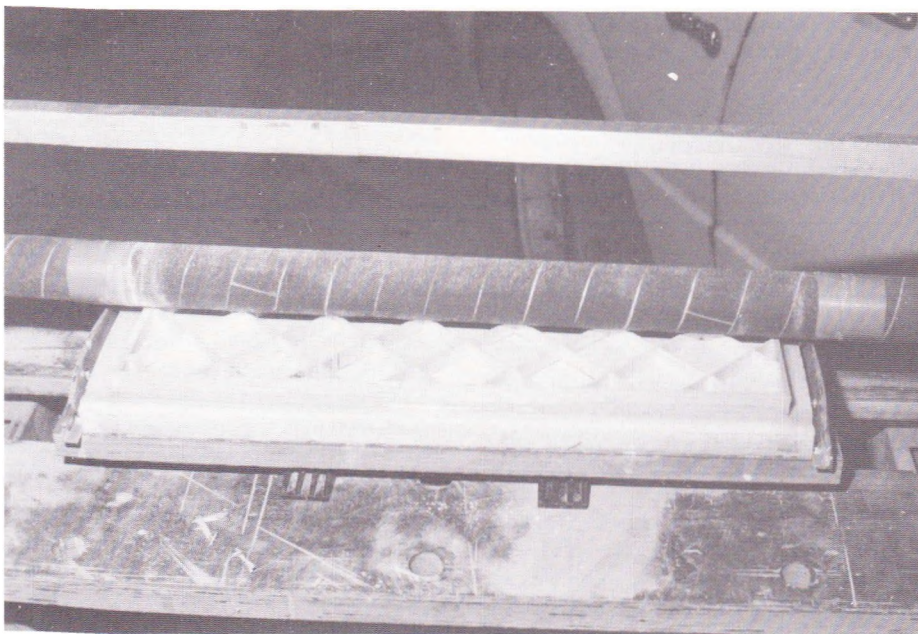


Foto nr. 1. Krydsribbestrukturen er bygget op og limet sammen, og der er påsat ribber i enderne samt forkant. Bemærk de påmonterede styreprofiler i hver side, som sliberullen følger. For ikke at ødelægge disse ribber er der tape på slibepapiret, hvor det rører styreprofilerne.

ved vingeroden.

Vingekonstruktionen er særdeles stærk, let og stiv — man vil aldrig komme ud for flutter i sådan en vinge.

Vingerne er helt uden vridninger, bortset fra højre vingetip, som har 3 mm wash-out (alle modeller flyver i venstre-cirkler).

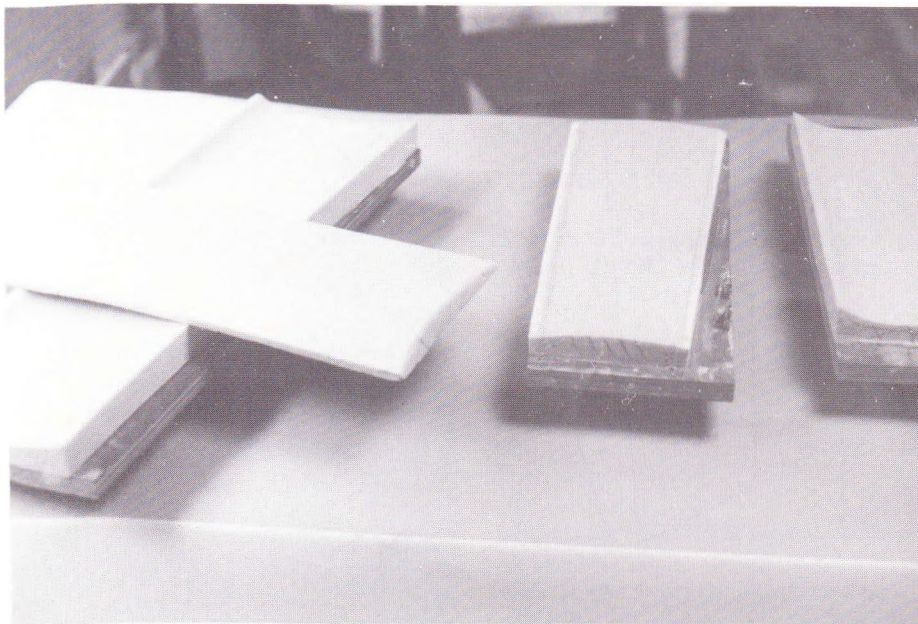
Haleplan

Haleplanerne er opbygget konventionelt, men beklædt med mylar. Mylar'en er limet på med kontaktlim, der er fortyndet tre gange.

Krop

Vi bruger Ronytube bagkroppe og forkroppe af træ. Trådene til vingesamlingen er skruet fast i kroppen; forrest er en 4 mm glasfibertråd, bagest en 4 mm ekstrahærdet pianotråd.

Et udsnit af de mange forme, der skal bruges til at lave beklædningsplader med. Med dobbelt tilspsidse vinger skal der bruges 8 forme pr. model.



Alle modeller er forsynet med Køster digital-timere.

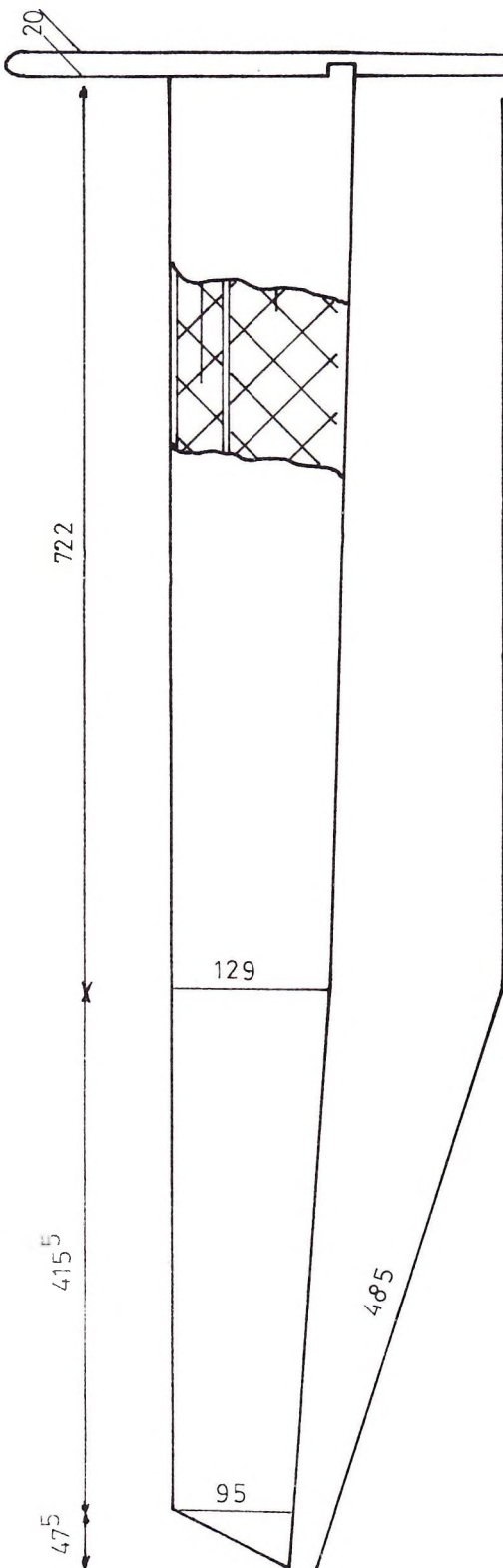
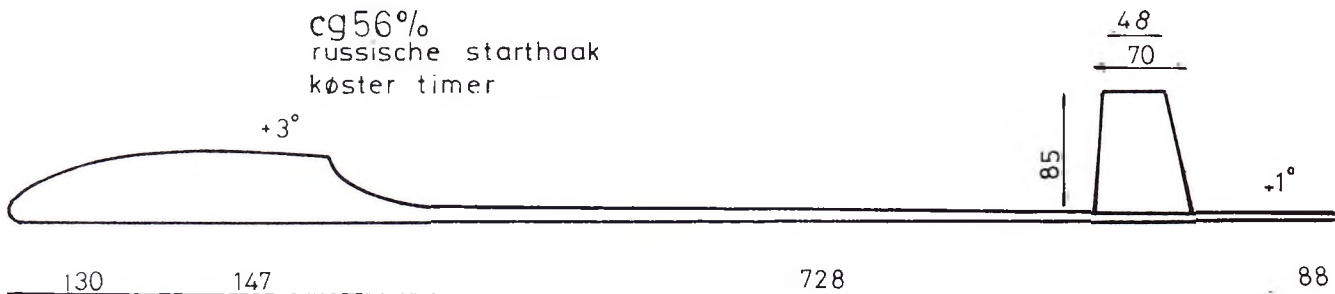
I starten anvendte vi impuls-krog til modellerne, men i 1983 skiftede vi til russerkroge i Arno Hackens version. De væsentligste grunde til, at vi skiftede til disse, var: — at vi kunne indstille alle krogfunktionerne foran ved selve krogen, således at der blev sparet vægt ved finnen, — at vi kunne flyve modellerne med løs line, hvilket giver væsentlig større bevægelighed under højstarten.

Samtidig med indførelse af russerkrogen gjorde vi meget ud af at spare vægt på bagkroppen. Den fuldt bevægelige finne er hængslet i et meget let og lille leje, og kroppen slutter halvvejs under haleplanet.

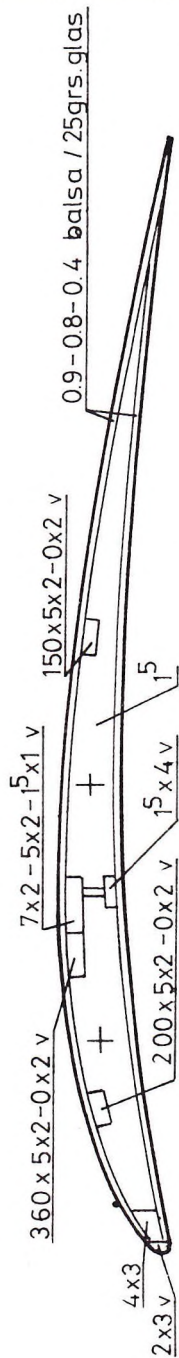
Modellerne er forsynet med en radiosender, der kan høres ca. 100 m væk, når mo-

fortsættes næste side

cg 56%
 russische starthaak
 koster timer



turb. draad \varnothing 0.5 mm.
 plus 5 invigorators



vl. B 61. 72. 38

st. CB 66.33.28

STILL THERE

vl.	29.98	dm ²	180 g.
st.	3.82	dm ²	6 g.
romp			224 g.
spanw.			2390 mm.

Jan Somers / Cenny Breeman

dellen ligger på jorden. Den er bygget af S. Ruijter.

Endelig skal det siges, at der som regel skal lægges ca. 10 gram ekstra vægt i tyngdepunktet, for at modellerne kommer op på de nødvendige 410 gram.

De tre modeller

Udgangspunktet for den grundlæggende konstruktion (Guurtje, 1963) var at opnå et aerodynamisk fornuftigt lay-out:

Som vingeform blev dobbelt tilspidsede vinger valgt, fordi:

- de kommer tæt på den ideelle vingeform (ellipsen),
- de bliver smallere og smallere, hvilket giver mindre inertimomenter end rektangulære centralplaner og tilspidsede tipper,
- den større rodkorde gør en stærk opbygning lettere at opnå.

Efter en del eksperimenteren med turbulenstråde i 1982 viste det sig, at en 0,5 mm tråd placeret 5% inde på vingen gav et godt resultat. I 1983 — efter NFFS-symposiet — blev 5 »invigatoratorer« placeret på hver model, hvorved det stabile flyvemønster blev yderligere forbedret, og modellerne opførte sig endnu bedre i turbulent luft. (»Invigatoratorer« er ganske tynde turbulenstråde, placeret med konstant afstand på den bagerste del af vingen — f.eks. fra 40% af korden til 90%. Invigatoratorerne er ikke så høje som almindelige turbulenstråde — grafisk stregtape er f.eks. glimrende, det har en tykkelse på 0,10-0,15 mm. Vi kommer i et af de førstkomende numre af Modelflyve Nyt tilbage til dette emne — P.G.).

Ulempen ved en elliptisk vinge er, at den kan stalle over hele spændvidden på én gang. Dette er imidlertid aldrig sket på vores modeller.

Guurtje

Guurtje er som nævnt konstrueret i 1963 og fløj i 1964, derefter igen i 1979. Anden version blev færdig i 1980 og havde samme gode flyveegenskaber som originalen.

Modellen er bygget til hårdt (på hollandsk: »guur«) vejr: Vindhastigheder over 6 m/sek. klarer den fint (og selvfølgelig også roligere vejr). Vingeprofilet er udviklet af Cenny på grundlag af Benedek 6356 b.

Profilets tykkelse kombineret med den store rod-korde betyder, at vingen er særdeles stærk. Man kan trække virkelig hårdt i katapultudløsningerne.

Hihi

Hihi (og det udtales på engelsk efter en max, på hollandsk (og dansk) efter en flyvning under max) blev direkte udviklet fra Guurtje.

Den første udgave med D-box og B 6356 b profil blev færdig i 1980. Den tynde vinge manglede torsionsstivhed, og en meget dårlig katapultudløsning var alt for ofte indledningen til et øvrigt glimrende glid.

Konstruktionen blev taget op til fornyet overvejelse i 1981, og i 1982 var første model med den nye opbygning klar.

Profilet er det samme som i Guurtje ved roden, men det går over i B 6356 b i vingeknækket. Derved bliver profilet i planroden tykkere end i den oprindelige version og således stærkere.

Modellen bliver benyttet i vind op til 6 m/sek., og den har altid fløjet pænt.

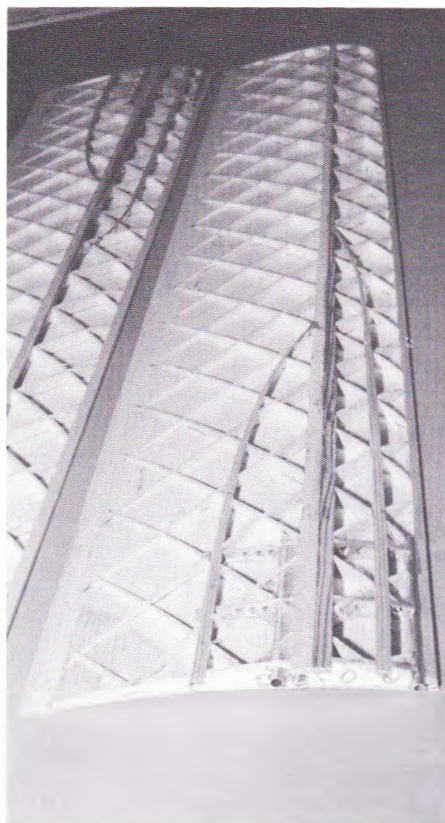
Still-There

Still-There er en Hihi, der har fået forøget spændvidden yderligere. Jan udviklede og byggede den første i 1980/81. Om aftenen før Pierre Trebod-konkurrencen i 1981 viste denne model sig at have en særdeles høj flyvetid. Ud af et antal hollandske modeller, der blev udløst samtidig — bl.a. Arno Hacken's AH-25, der senere vandt konkurrencen — fløj Still-There den bedste tid.

Denne model, der var forsynet med aftagelige tipper à la Klaus Salzer, var ikke praktisk anvendelig i den første udgave med D-box. Profilet, der var udviklet af Jan ud fra B 6356 b, var så tyndt, at en vinge med så stor spændvidde kun kunne laves tilstrækkelig stiv og stærk ved at anvende den nuværende opbygningsmetode.

Vingesamlings-stængerne kunne ikke være mellem listerne og sidder derfor i aluminiumsrør, der er limet med epoxy til forstærkningsribber af aluminium. Vingen er også forsynet med flere lister end de to andre modeller, hvorved de er blevet lidt tungere end vingerne på de to andre modeller.

Vingepbygningen til »Still-There« ses tydeligt på dette billede, der er taget lige før beklædningspladen til oversiden er limet på plads. Bemærk de ekstra aluminiumsprofiler, der er indsat ved roden, sådan at rørene til pianotrådsstængerne har noget at sidde fast i. Bemærk også de elegant buede hjælperlister, der føres ind til hovedlisten for den bedste styrkefordeling.



Den ekstra vægt ligger dog inde ved planroden, så det betyder ikke så meget for inertimomentet.

Modellen kan katapultstartes uden problemer, og den opfører sig glimrende. Vi har endog fløjet med den i vind omkring 6 m/sek. uden at have problemer af den grund.

Præstationer

Den beskrevne vingepbygning, der giver vinger med små inertimomenter, og vinger, der er meget præcise i forhold til det ønskede profil, fører frem til modeller, som flyver særdeles godt og stabilt. Naturligvis bidrager profilerne også til de gode flyveegenskaber.

Man kan altid diskutere stillevejrstider. Vi ved af erfaring, at specielt om aftenen kan der være forskelle i flyvetider på 1 minut mellem to modeller udløst samtidig, men med 100 meters afstand.

Vi har meget ofte fløjet med to modeller (samme eller forskellige typer) i samme luft og har derved fundet frem til nedenstående omtrentlige stillevejrstider (med katapultstart):

- Guurtje 175 sek.
- Hihi 205 sek.
- Still-There 225 sek.

I første periode af internationale konkurrencer (og de hollandske udtagelseskonkurrencer) har vi normalt maxet sikkert med vores Hihi-modeller. Cenny brugte en Guurtje, da han fløj sidste start ved EM i 1982, hvor han vandt.

Af de øvrige konkurrenceresultater, vi har opnået med disse modeller, kan nævnes:

- Poitou 1981, 8. plads (Guurtje, Hihi, Still-There)
- Sezimovo Usti 1982, 5. plads (Guurtje, Hihi)
- Poitou 1982, 7. plads (Guurtje, Hihi)
- Poitou 1983, 2. plads (Guurtje, Hihi)
- Bern 1983, 9. plads (Guurtje, Hihi)
- Udtagelseskonkurrence 1983, 1. & 4. plads (Guurtje, Hihi)
- Udtagelseskonkurrence 1984, 1. & 6. plads (Guurtje, Hihi)
- Midsummernight 1984, 3. & 4. plads (Guurtje, Hihi, Still-There)
- Soko Cup 1984, 3. plads (Hihi)
- Izet Kurtalic 1984, 1. plads (Hihi)
- EM 1984, 1. plads (Hihi)
- Eifel-Pokal 1984, 3. & 6. plads (Guurtje)

Vor modelbeholdning bestod inden afrejsen til EM 1984 af 3 Hihi, 2 Guurtje og 1 Still-There — hver! □

Yderligere oplysninger om Jan's og Cenny's modeller kan fås direkte fra de to, der begge både skriver og taler engelsk:

Jan Somers
Julianalaan 53, 8171 EB Vaassen, Holland
Cenny Breeman
Priestersweg 3, Rekem, 3620 Lanaken,
Belgien



Elektro-træf i Ringe 1984

Modelflyve Nyts RC-elektrofly medarbejder Bertel Tangø har været på Fyn til Elektro-træf sammen med to andre elektrificerede RC-piloter.

Her fortæller Bertel om træffet og kommer undervejs ind på nogle af elektro-flyvernes kæreste samtaleemner, bl.a. ladeteknik.

Weekend'en d. 25.-26. august 1984 samledes tre passionerede elektroflyvere, nemlig Niels Roskjær, som var vært, Finn Frederiksen samt undertegnede til et super elektro-træf i Ringe på Fyn (hvor Niels bor). En fjerde mand, Gerlof Sijtsma, som er hollænder, var desværre forhindret i at være tilstede.

Lad mig løfte sløret med det samme og fortælle, at dette træf blev overordentlig vellykket. Dels var vejrguderne absolut med os (til trods for elendige udsigter), dels virkede alt, som det skulle — næsten, skulle jeg sige, for jeg havde lidt radiobesvær, og jeg fik også det bageste leje på gearmotoren på min Mosquito ødelagt, men bortset fra det

Efter at Finn og jeg var ankommet planmæssigt fra det store Sjælland lørdag ved middagstid, og efter at vi havde indtaget en velmagende frokost (hvilket næppe kan have interesse for andre end gastronomer, men tak til Ruth!), gik turen til en nærliggende mark, hvor Niels plejer at udfolde sig sammen med sine svævemodeller. Her er overordentlig god plads, langt mere end både Finn og jeg er vant til. Og nu skulle der flyves! — Og det blev der. Både Niels og Finn fik efter nogle forrygende starter næ-

sten omgående termik — jeg selv var knap så heldig, idet et uheld med min ene sender gjorde, at jeg måtte skifte til mit reserveanlæg, hvor motorkontrol-funktionen er »omvendt«, hvilket gjorde, at jeg et par gange »bakkede«, hvor jeg bildte mig ind at køre på »fuld kraft frem«.

Der var termik, så det baskede, og model-

Øverst ses Finn Frederiksens »Edelweiss«. Herunder er en Mosquito ved at lande foran det enlige træ midt på den store flyveplads ved Ringe.



terne var flere gange så højt oppe, at det kneb — i hvert fald for mig — med at se, hvad det var, der foregik. Vi havde flere flyvninger på over en halv time. Jeg tror, den længste var på 35 min. Vinden var til at begynde med svag, men friskede senere lidt op, så vi fik til fulde bevist, at det kan lade sig gøre at flyve elektrofly, også når det luffer lidt.

Lørdag eftermiddag forsvandt således med disse fornøjelige sysler, om aftenen blev der snakket til den store guldmedalje, og søndagen gik så hurtigt med flyvning, at jeg nu bagefter spørger mig selv, hvor i alverden tiden dog blev af.

Svævemodeller

Vi havde ialt fem modeller i luften — og jeg skal naturligvis understrege, at det udelukkende drejede sig om *svævemodeller*:

Vi havde hver medbragt en Mosquito, Finn havde en modificeret Edelweiss og jeg havde en mere primitiv, hjemmebygget (propel med direkte træk) model med. Edelweissen (Robbe) var den tungeste, idet den vejede næsten 2.100 gram, mens Mosquitoerne (Graupner) varierede i vægt fra ca. 1.900 ned til ca. 1.650 gram.

Bemærkelsesværdigt var det, at alle fire modeller (altså dem med klap-propeller, jeg ser bort fra min hjemmebyggede, som jeg ikke skal komme nærmere ind på — den har jeg tidligere omtalt i Modelflyve Nyt 5/83) vandt højde næsten lige hurtigt, selvom de som det ses var temmelig forskellige i vægt. Så til trods for, at jeg til enhver tid vil forsvare min tidligere påstand om, at »hvert gram tæller«, er der også andre ting, der tæller, f.eks. motorkraften.

A propos motorkraft, kan jeg nævne, at

strømforbruget på de 10 cellers batterier, vi brugte, lå på ca. 18 amp. til at starte med på fuld kraft og ca. 9 amp. ved halv kraft (det sidste med den dobbelte kapacitet). Målingerne er foretaget med modellerne liggende på et fast underlag, under flyvning er forbruget nok en smule lavere pga. modellens fart.

Alle batterierne, vi brugte, var forøvrigt 1,2 volt, 1.200 mAh, 10 celler anbragt i to grupper med 5 i hver. Denne anbringelse skyldes dels, at man skal kunne køre halv kraft (to batterigrupper i parallel), dels at man med en »almindelig« hurtiglader (opladning på »tid«) bliver nødt til at lade med de to grupper i parallel. Med en automatisk lader som f.eks. Robbe's »Automax« ligger det dog anderledes, idet man her lader med alle cellerne anbragt i serie.

Eksperimenter med ladning

Så kan vi jo lige så godt springe i det og snakke lidt opladning. Jeg har det indtryk, at det ikke mindst er dette punkt, der

skræmmer folk væk fra at begynde med elflyvning, og jeg skal heller ikke lægge skjul på, at der kan være problemer forbundet med denne side af sagen, men det rigtige ladegrej fremmer nu processen.

Vi havde tre ladere igang, nemlig 1 Auto-Duo (Graupner), 1 hjemmekonstrueret, som mindede om og virkede som Auto-Duo'en, samt 1 Automax (Robbe). Hvad de to første angår, så virker de på den måde, at man tidsindstiller ladningen (f.eks. ½ time) og kontrollerer ladestrømmen med (2) ampere-metre. Hver batterigruppe oplades for sig. Automax'en oplader alle 10 celler (der kan lades op til 21 celler med denne lader) i serie. Dette kan gøres, fordi spændingen på bilakkumulatoren, hvorfra energien hentes, optransformeres til — så vidt jeg husker — 24 volt. Automax'en stopper ladningen på det tidspunkt, hvor den registrerer, at spændingen, efter at være steget langsomt under hele ladeforløbet, atter falder en smule. Dette giver lidt varme pga. trykstigning, idet cellen går i »overladning«.

Alle vore batterier var opladede hjemmefra (langsomt-opladede) og blev hurtigt-ladede (30 min.) efterhånden som vi brugte dem. Batterier, der har været brugt — afladet — på denne måde, er ikke fri for at blive en smule varme, og vore dannede ingen undtagelse. Vi forsøgte at lade dem lige lidt og køle af inden opladningen, men nogen patentløsning på denne køleproces var der ingen af os, der havde. Jeg har hørt om modelbil-kørere, der nedkøler deres batterier med spray, og selvom jeg ikke for vort vedkommende har kunnet konstatere nogen synderlig nedsættelse af kapaciteten, hvis man bruger batterierne lige efter, at man har ladet, mens de stadig er varme — en varme, der for størsteparten skyldes brugen fra den seneste flyvning — er der næppe nogen tvivl om, at det er bedst at holde så lav en temperatur på cellerne, som muligt, bl.a. fordi det ikke er muligt at få dem helt op i spænding, når de er varme.

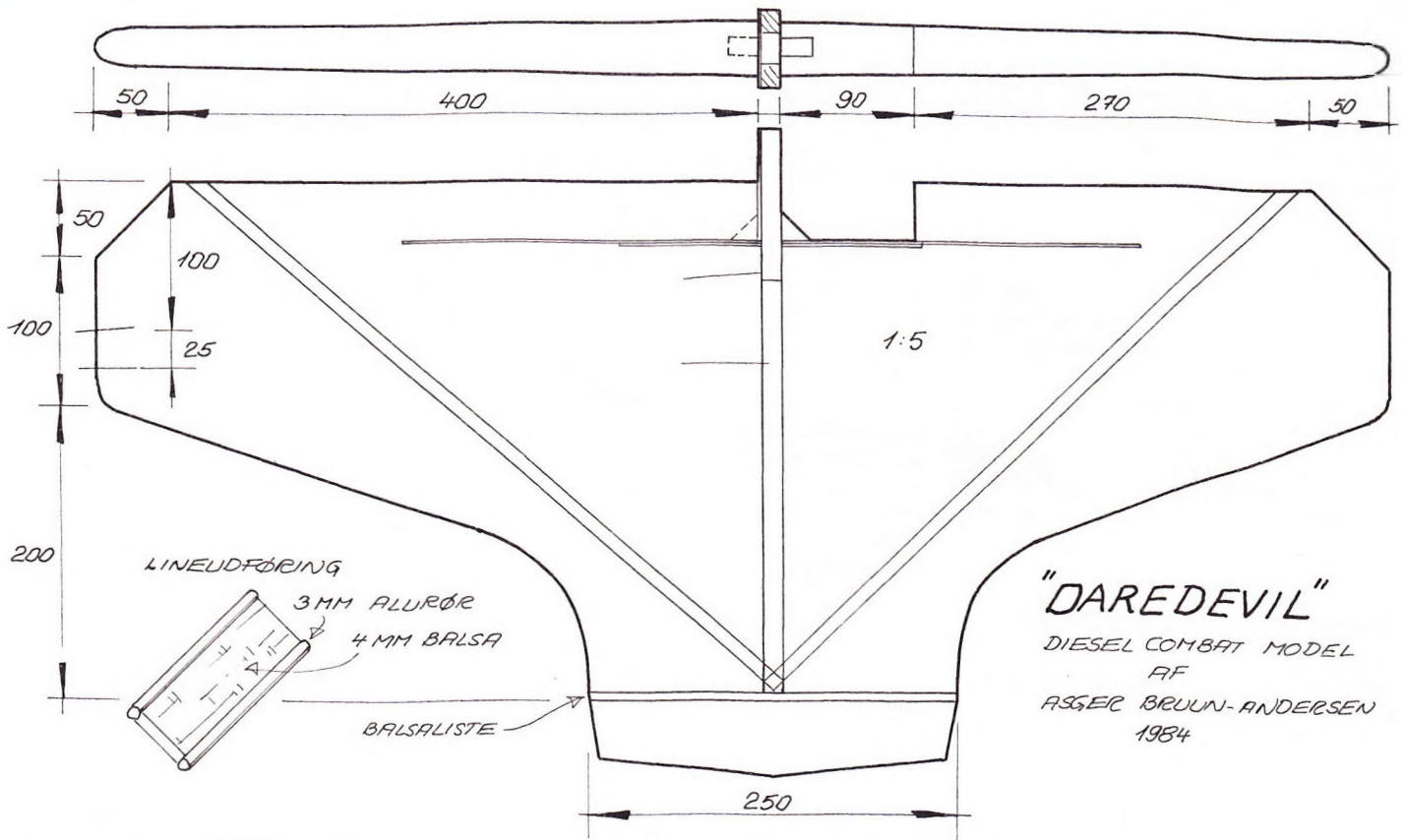
Vi gjorde et spændende forsøg ved de sidste par flyvninger om søndagen. Vi gav nemlig to sæt batterier, som havde været langsomt opladede et »skud« med Automax'en inden brugen. Tro det eller lad være, men hvert sæt kunne tage ca. 10 min., inden Automax'en »slog fra«! Selvom jeg ikke er begejstret for denne måde at behandle ni-cad celler på, det er jo nærmest stik modsat af, hvad man normalt plejer at gøre, idet man jo gerne efterlader med en lavere strøm end den alm. lade strøm, så gav den tilsyneladende resultat.

Vi fortsatte nu forsøget under de påfølgende flyvninger for at se, om vores noget specielle facon at lade på ville give noget resultat. I ét tilfælde kørte vi med motor først på fuld kraft i nøjagtig 1 minut og hele resten af flyvningen på halv kraft. Modellen holdt højden godt og vel — hjulpet af svag termik (det var blevet eftermiddag med næsten vindstille, forholdene var kort sagt ideelle). Flyvetiden blev på 25 min., hvoraf motoren trak modellen i hvert fald i 20 min. på den omtalte halve kraft, og under indflyvningen var der endda så meget strøm tilbage, at man tydeligt kunne kende forskel på halv og hel kraft (når man ikke kan kende forskel, er det i reglen et sikkert tegn på, at strømmen er ved at være brugt op). I hvor høj grad man kan tilskrive den lange flyvetid den omtalte lademåde, skal jeg ikke kunne sige, men det var måske værd at forsøge sig noget mere i denne retning.

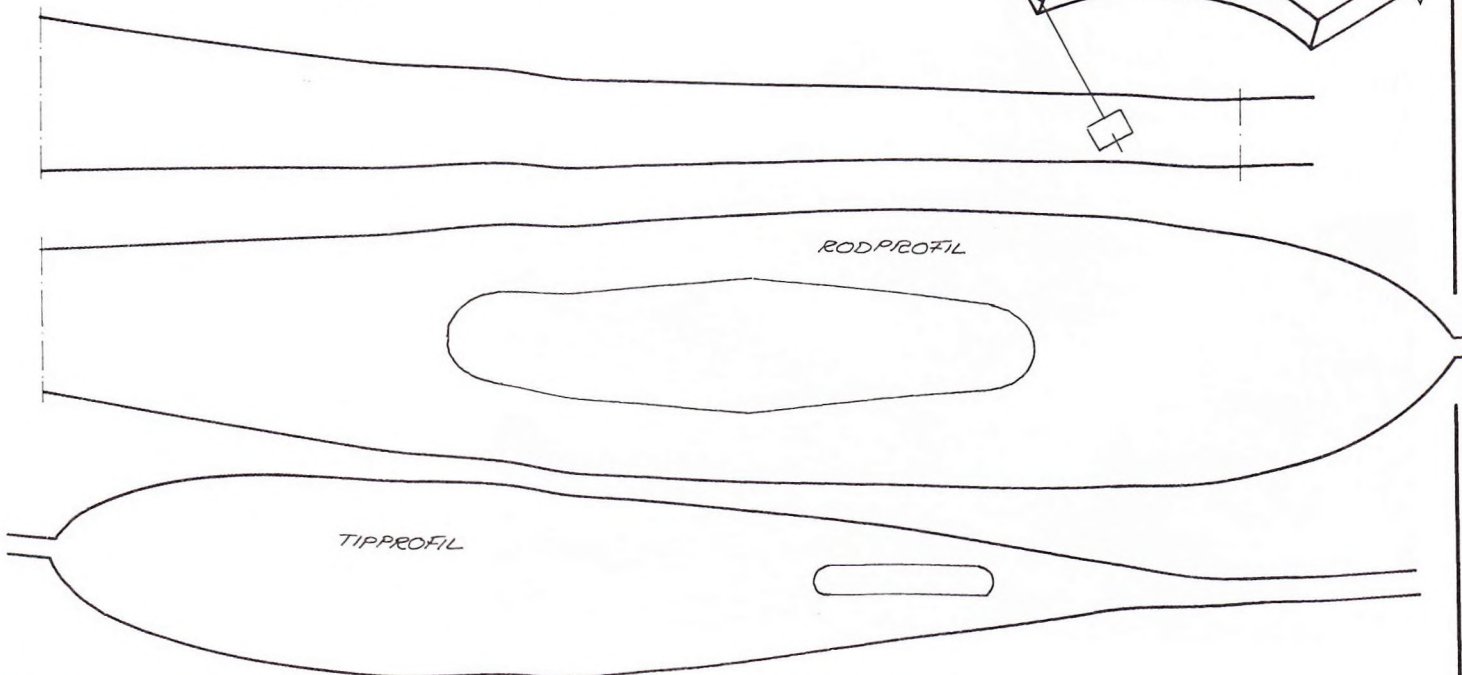
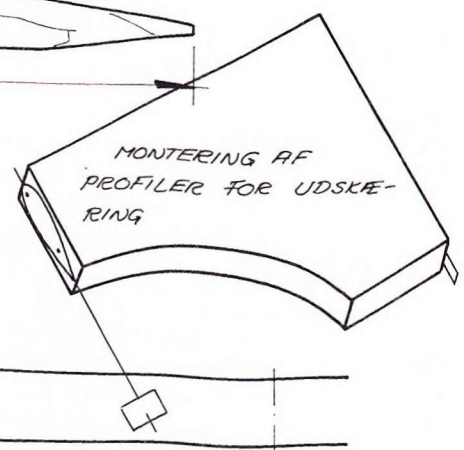
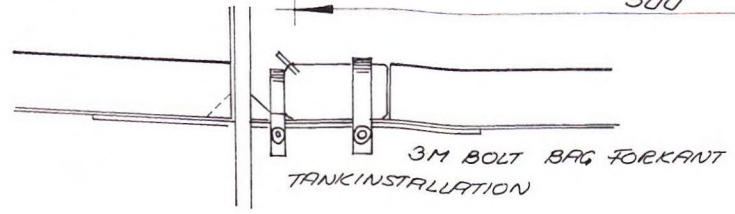
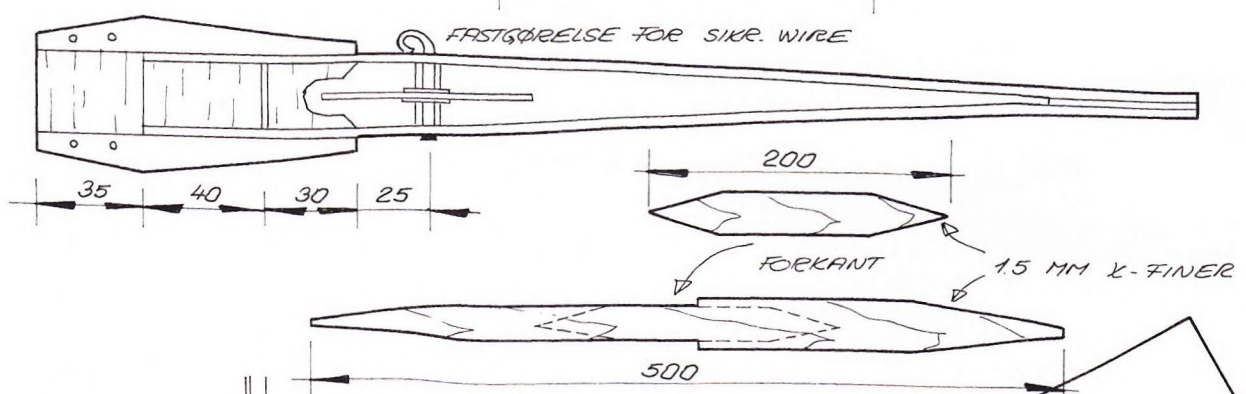
Med disse ganske udmærkede præstationer sluttede vi vort vellykkede træf og aftalte at mødes om ikke før så til næste år ved samme tid, så har man jo lov at håbe, at der da vil være kommet andre elektroflyvere til, det kan da ikke passe, at antallet af disse — i hvert fald aktive piloter — næsten kan tælles på én hånd!?

Niels Roskjær starter sin Graupner Mosquito. I baggrunden ses to bondegårde, der ikke udsættes for støj-gener fra de stilfærdige elmotorer, som trækker de elegante svævemodeller op i så stor højde, at termikken med lethed kan overtage arbejdet med at holde modellerne oppe.





"DAREDEVIL"
 DIESEL COMBAT MODEL
 AF
 ASGER BRUN-ANDERSEN
 1984



Daredevil – modellen der vandt DM i linestyret diesel-combat

Asger Bruun-Andersen, der jo som bekendt er dansk mester i diesel-combat, fortæller her om sin seneste model, som han forøvrigt vandt sit mesterskab med.

Er der mere end én combatpilot tilstede, kan man altid få en god diskussion om fordele og ulemper ved modeller af henholdsvis skum eller balsa.

Den for mig at se største fordel ved en balsamodel (hvis den er ordentligt bygget) er, at motoren sidder bedre fast og dermed går mere vibrationsfrit med deraf følgende højere ydelse. Denne fordel er vanskelig at overføre til en skummodel, men en del kan der da gøres. Dertil kommer en større slidstyrke som følge af solarfilm/mylarbeklædningen.

Skummodellen har også ganske tungtvejende fordele, for mig så tungtvejende, at jeg næsten udelukkende flyver med disse modeller.

De generelle fordele er den billige pris, korte byggetid og de gode flyveegenskaber.

»Daredevil« er i sin nuværende form et produkt af mange års erfaring med skummodeller til combat. Mine krav til en combatmodel er i nævnte rækkefølge: absolut stabilitet, god manøvredegtighed, rimelig styrke i konstruktionen og en byggetid på 5-6 timer.

Modellen skal være nem at bygge, og det er Daredevil.

Specielle detaljer

De svage punkter på en combatmodel af skum ligger omkring motorfundament og tank, ved lineudføringen og omkring rorklap og rorudhæng. Problemet med at få et stabilt og stærkt motorfundament er her løst med en kombineret forkant og vingeforstærkning af 1,5 mm krydsfiner, som aftager i styrke mod tipperne. To balsatrekanter forstærker samlingen med motorfundamentet. De sidste 15 cm af skumvingen behøver ingen anden forstærkning end papirbeklædningen.

Ideen med den udvendige tank ligger lige for — problemet er bare at udforme og montere den, så det virker. Jeg bruger en RC-klunktank på 60 ml, som er fastholdt med stropper skåret ud af en plastikdunk og boltet til modellen med 3 mm maskinskruer, som er stukket gennem vingen lige bag forkanten (se tegningen).

Lineudføringen er konstrueret med genbrug for øje. To stk. 3 mm aluminiumsrør afskæres i passende længde (5-6 cm) og fastgøres med maltape til et stykke 4 mm balsa (se tegningen). Når modellen er samlet, trækkes udføringswiren gennem rørene, og det hele limes ind i hullet i vingen.

De diagonale forstærkninger er glasfiber-

forstærket tape påsat efter at modellen er beklædt. Rorklappens tilspidsede form gør den modstandsdygtig ved påvirkningerne på hjørnerne ved nedstyrtninger.

Skumvingerne er massive bortset fra udskæringen til udføringswiren. Tipperne skæres til efter at modellen er limet sammen.

Bygning af modellen

Vingerne, som udskæres af 40 mm polystyrolplade, skæres først ud af pladen efter en skabelon, så de får den endelige form, og der laves hul i indvingerne. Derefter påsættes vingskabelonerne, og vingerne skæres i profil. Samtidig udhules indvingerne til udføringswiren (se tegning). Med en listesav skæres rillen til forkanten, og der skæres væk for tanken.

Midtersektionens forskellige dele samles på én gang. De to fyrrelister (12×3 mm) limes på hver siden af afstandsklodsen (12 mm balsa) og motorbjælkerne (12×12 mm ramin) limes udenpå. Det hele holdes sammen med en limklemme. Forstærkningen af 1,5 mm krydsfiner limes på siden af motorfundamentet og holdes fast med klemmer.

Fyrreliesterne samles bagtil, idet der limes et stykke 1,5 mm krydsfiner imellem for at få en tykkelse, der svarer til skumvingens rorudhæng. Med en kniv udskæres rillen i

afstandsklodsen, hvor forkanten skal gå igennem.

Forkanten udskæres som vist på tegningen og limes sammen.

Midtersektionen høvles til, og der bores huller til motoren.

Trekanten (mine er af krydsfiner) monteres som vist på tegningen. Akslen er et søm, som bøjes i et øje i den ene ende, hvor man så senere kan montere sikkerhedswiren. Trekanten holdes på plads af to stykker silicongeslange, og akslen limes fast med lidt epoxylim. Udføringswiren monteres og trekanten monteres i midtersektionen. Midtersektionen og forkanten samles i vinkel, og trekantsforstærkningen pålimes.

Vingerne limes på forkanten og midtersektionen, og balsalisten på rorudhængen pålimes. Det hele holdes sammen med tape til limen er tør. Herefter indlimes lineudføringen. Jeg bruger hvid snedkerlim til det hele.

Når modellen er tør, formes tipperne, og hele modellen får en let afslibning med sandpapir, inden den beklædes med papir.

Hele modellen lakeres med en udendørs lak på terpentin-basis, og de diagonale forstærkninger tapes på. Rorklappen monteres med et tapehængsel.

Horn, stødstang og tank monteres først, når modellen skal bruges.

Mine modeller vejer med motor (Oliver Tiger) ca. 420-430 gram. □

Dansk rekord i 0,8 cm³ speed

Hvert år går jeg og ser frem til Sommerlejren på Vandel. Denne gang i muntert selskab med ungdomsskoleelever, der nu har startet BMF C/L-team.

For os er ferie ensbetydende med combat i dagtimerne, mouse-race i skumringen, bygge og hygge i militærteltet — alt sammen kun afbrudt af et dagligt indkøb i Vandel Brugs, foruden naturligvis den daglige ration romkugler fra bageren.

Som noget nyt medbragte jeg denne gang en 1 cm³ speed-model.

Kort før afrejsen faldt jeg over en artikel i Modelflyve Nyt. En inspirerende helside af Jesper Buth Rasmussen, der opfordrede til aktivitet i klassen. Speed blev for mig i første omgang ensbetydende med at fremstille en model og dolly på to dage. Jeg byggede det hele så simpelt som muligt — og nåede det lige. Hvorledes det hele virkede, og hvordan man flyver en sådan sag, det håbede jeg at finde ud af på Vandel.

Allerede ved ankomsten var hjælpen nær, idet Niels Lyhne gav instruktions-timer ved speedstanderen.



Så står man der — alene i verden lænket til sin model, der flimrer afsted derude, et eller andet sted i retning af linerne. Hvad var det nu Niels sagde — se på modellen og få så det håndtag vandret ned i standen — et lille klik — håndtaget er fikseret — nedtællingen starter — 2-1-0 og så tolv omgange rundt — wow! — en kilometer gennemflyves på tid. Pludselig er det hele overstået. Når de sidste gnister fra landemedan har lagt sig og horisonten atter står tilpas vandret, er det tid at slippe standen. Det er sjovt at flyve speed, og helt fint når tidtagerne råber 118,8 km/t.

Speedsnakken fortsætter på flyvestationens solvarme beton — får lige et par gode råd om bygning af dollyer af Leif Eskildsen — duggen falder — natten sænker sig — vi ses ved speedstanderen i morgen — hej! *Frits Steffensen*

Livno, Jugoslavien, d. 28. august til d. 2. september:

EM på verdens bedste fritflyvningsplads

Modelflyve Nyt har sendt sin redaktør, Per Grunnet, til Europamesterskaber for fritflyvende modeller 1984. Det blev en oplevelse, som ikke kunne refereres med få ord, hvilket kan ses af de følgende sider.

Ingeniørerne hos Boeing havde næppe tanke for en dansk fritflyvers problemer, da de i sin tid tegnede lastrummet på deres Boeing 727 passagerfly. Ikke desto mindre lykkedes det dem at udforme flyet således, at ikke blot én men også to middelstore modelkasser med lethed kunne placeres i sikkerhed øverst på bjerget af charterturisternes kufferter, da Sterlings flight no. 331 fra Billund var klar til at tage sin begyndelse fredag d. 24. august kl. 9.00.

I flyet sad ved denne lejlighed Deres ærbødige udsendte i selskab med en anden A2-flyver, Finn Bjerre, samt 183 andre charterturister. De 183 var sandsynligvis på vej mod Jugoslavien for at få sol, varmt badevand, billig mad og vin samt for at opleve et land og et folk, der er meget forskelligt fra Danmark og danskerne.

Finn og jeg var på vej til Europamesterskaberne for fritflyvende modeller

Et større Europa

Man skulle tro, at Europa var temmelig godt afgrænset sådan geografisk og definitionsmæssigt. Men det er ikke tilfældet, når det drejer sig om modelflyvning.

Det har længe undret mig, at man inden for modelflyvning regner Israel med til Europa. Det gjorde vi ikke i geografi for 20-25 år siden. Men israelerne flyver med til EM. Ved åbnings- og afslutningshøjtidelighederne var der også et canadisk og et amerikansk flag oppe. Trods dette var der ikke deltagere fra disse to lande — det skyldtes dog mere økonomi end geografi, som det vil fremgå af det følgende. Derimod var der såvel flag som deltagere fra Kina. De kinesiske deltagere fløj »uden for konkurrencen«, men dog så meget indenfor, at de havde deres egen pol, tidtagere og plads på resultatavlen.

At kineserne var yderst håndgribeligt til stede under konkurrencen, vil ikke mindst Per Findahl fra Sverige kunne bevidne, idet han i sin tredje start i A2-konkurrencen havde linekryds med en kineser i en omstart — hvorefter han blev trukket i jorden og måtte notere sig for konkurrencens eneste 0-start. Som Gunnar Ågren sagde senere, så repræsenterede Pers start et interessant problem af nærmest filosofisk karakter: Kan man lave linekryds med en deltager, der ikke flyver med i konkurrencen?

Tyrkiet deltog også i år — en flok unge, meget entusiastiske og meget videbegærlige modelflyvere gav gode løfter om, at det ikke bliver sidste gang, vi ser deltagere derfra.

Grænseløst

Europamesterskaberne vil blive husket for mange ting. Og for mig vil ordet »grænseløst« hænge fast på samme sted i hukommelsen, hvor de mange oplevelser fra EM ligger og samler støv.

Flyvepladsen var enorm — grænseløs — en græsslette på ca. 7 gange 50 kilometer beliggende mellem to bjergkæder. Jorden var ikke egnet til andet end beskeden græsbevoksning, så kun de

lokale hyrder benyttede området sammen med flokke af får eller køer. Lige under det øverste jordlag ligger der kul i jorden, så ingen større planter end sige træer kan slå rod på sletten.

Arrangementet var imponerende. Alt var gennemarbejdet ud i de fineste detaljer — alle tidsplaner blev overholdt på sekund, tidtagerne var dygtige, resultatføringen var hurtig og nøjagtig, indkvartering og bespisning var af høj standard (sammenlignet med normal standard i området), åbning og afslutning var velafstemte i forhold til deltageres tålmodighed

Og så var der den grænseløse grådighed, der prægede de økonomiske aspekter i forbindelse med såvel EM-arrangementet som den indledende Izet Kurtalic Memorial konkurrence.

Med et startgebyr på 300 dollars til EM afskærer man en lang række deltagere og ledsagere fra at deltage i stævnet. Og når man oven i købet booker samtlige hoteller i området op og dermed effektivt forhindrer deltagere og ledsagere i selv at klare overnatning og bespisning, så må det nødvendigvis bunde i et ønske om at tjene penge på arrangementet.

Der har lydt mange utilfredse røster mod denne side af EM-arrangementet, så jeg skal ikke føje meget andet til, end at de danske og de hollandske deltagere med hjælp fra FAI-juryen fik arrangørerne til at sadle om og acceptere et halveret startgebyr mod ikke at stille hotelværelser og mad til rådighed for de to hold.

På afslutningsaftenen fik vi endog at vide, at arrangørerne havde besluttet at indrette en campingplads på flyvepladsen til næste år, således at deltagerne til VM 1985 kan benytte den, hvis de ønsker at afholde udgifter til mad og overnatning selv.

En tilsvarende grådighed fra arrangørernes side ved den indledende Izet Kurtalic-konkurrence medførte, at ca. 2/3 af de tilmeldte vesteuropæiske deltagere bojkottede konkurrencen.

Overraskende vejrforhold

I dagene op til EM fik vores tiltro til det stabile jugoslaviske sommervejr et grundskud. Der var ikke to dage, hvor vejret var ens, og først på konkurrencedagene kom temperaturen op på den hede side af 20 grader i skyggen. Varmen var absolut ikke generende for os, der ikke er vant til varme hjemmefra. Flyvepladsen ligger temmelig højt over havets overflade, så der generelt er køligere end ved kysten, hvor temperaturen normalt ligger lige over 30 grader i sommermånederne.

Hvis vi overhovedet kunne observere noget, der mindede om et mønster i vejret, må det være, at morgenerne generelt startede ret stille, ofte med tåge, en enkelt dag ligefrem med silende regn. I løbet af formiddagen letter tågen, hvorefter der i løbet af dagen kan komme vind på op til 5-6 m/sek. På konkurrencedagene blæste det dog under 3 m/sek. i dagens løb. Vinden skifter retning i takt med at solen flytter sig — det så nærmest ud til, at det blæser imod solen. Om eftermiddagen blæser det langsomt op, således at der hen mod aften blæser en kølig, konstant vind på 3-5 m/sek. I takt med afkølingen af luften kan det blive lidt diset igen. Dette voldte problemer under de lange fly-offs, som var nødvendige i alle tre klasser.

Termikforholdene var meget som hjemme. Tidligt om morgenen var det normalt let at hente en god flyvetid. Ved 8-tiden blev luften mindre



Cenny Breeman fra Holland — Europamester i FIA for anden gang i træk.

hjælpssom (f.eks. droppede 28 mand i første runde i A2, mens kun mellem 2 og 8 droppede i hver af de følgende perioder), hvorefter regulær termikaktivitet så småt kom i gang omkring 9-tiden. Derefter blev termikken kraftigere i løbet af formiddagen — og hen på eftermiddagen begyndte boblerne så at blive snævrere — det skete ved 14-15-tiden. Sidst på eftermiddagen svækkedes termikken kraftigt, og det var tilsyneladende ret svært at finde boblerne i fly-off-perioderne.

Ved EM i 1980 i Mostar havde specielt de danske A2-flyvere haft store problemer med at finde brugbare termikbobler. Man kunne udløse i termik, hvorefter modellen rutede ud efter måske blot en enkelt cirkel i termikken. Flyvninger på 60-90 sek. var meget almindelige dengang. I år havde vi fundet svaret — man skal checke boblerne meget grundigere, end vi gjorde dengang. 4-5 cirkler i en termikboble er slet ikke for meget, før modellen udløses. Allerbedst viste det sig at være, når man ventede med at udløse, indtil man på jorden kunne mærke, at indblæsningen til boblen var ved at komme. Fra Danmark er vi jo vant til, at en eller to cirkler i en termikboble er tilstrækkeligt at basere en udløsning på.

Små marginaler

I A2-konkurrencen blev resultatlisten en opvisning i, hvor stor virkning en lille forskel kan have. Havde man f.eks. droppet 35 sek. ud af de maksimale opnåelige 1260 sek., var man placeret i den dårligste halvdel på resultatavlen. Og havde et tremands-hold droppet mere end 35 sekunder ialt, var holdet uden chancer for en medaljeplads.

Ja, blot ét sekunds drop betød, at man var placeret i bunden af den bedste trediedel — helt præcist på en 17. plads blandt de 55 deltagere. Denne skæbne overgik Finn Bjerre, der i første periode fløj 180,0 sek. og landede i samme øjeblik termikbremsen virkede (elektronik-timer, naturligvis!). I næste periode passede tingene ikke helt så godt, idet bremsen først gik et sekund efter, at modellen var landet — 179 sek.

Finns flyvning var en af dem, vi på forhånd havde frygtet — modellen steg godt nok i begyndelsen, men efterhånden begyndte den at synke, og til sidst gik det rigtig hurtigt, så den netop nåede ned, inden maxet var hjemme. Andres Lepp fra Rusland lavede samme nummer i sin 6.

start — kun måtte han nøjes med 145 sek. og en 28. plads.

Jeg bemærkede kun ét tilfælde af havari i hele konkurrencen. Desværre gik det ud over mig selv. I første start knækkede øret af min model i udløsningsøjeblikket, hvorefter den spiraldykkede ned på 27 sekunder. Forbløffende nok lykkedes det os at få en omstart (via FAI-juryen), men omstarten gik i periodens sidste minutter og bød på ikke mindre end to linekryds undervejs, før det lykkedes at få modellen udløst i dårlig luft få sekunder før perioden blev afblæst — 116 sek.

Det danske holds øvrige 19 starter var maxer — den kvikke læser vil dermed have regnet ud, at Henning Nyhegn gik glat igennem til fly-off med fuld tid.

16 andre var også kommet så langt, og i 4 min. fly-off perioden måtte Henning melde pas med en flyvning på 185 sek. Henning var ikke dristig nok til at gå i en svag boble i starten af perioden, men ville vente på noget bedre, som desværre aldrig kom. Men æren var absolut reddet — Henning blev nr. 15, og holdet som helhed kom ind på en overraskende 4. plads.

13 andre fortsatte med 5 min. fly-off, som kun 5 »overlevede«. I denne runde så vi Victor Tchop fra Rusland lave den mest elegante katalpult-start, jeg mindes at have set. Han fik simpelthen kolossal højdegevinst, og alt tegnede til en overlegen max, da modellen også lå i termik og steg udmærket. Men desværre endte modellen sammen med en række andre i et område med meget dårlig luft, så Tchop ikke fik mulighed for at gå videre mod topplaceringerne.

I 6 minutters fly-off'et måtte Karl Strobel fra Vesttyskland indkassere et 0, fordi han trak modellen i jorden i højstarten og ikke fik snøvlet sig klar til at sende reserven afsted. Kun den forsvarende mester, Cenny Breeman fra Holland og nr. to fra sidste EM, Ivan Chra fra Tjekkoslovakiet, klarede de 6 minutter.

Nu var det spændende. Skulle resultatet fra sidst gentage sig, eller skulle Ivan få revanche over Cenny Spændingen varede dog ikke længe — Cenny Breeman lavede en overlegen start med en flot udløsning i en ganske snæver boble, der førte modellen afsted til en flyvning på 407 sek. Ivan Chra forsøgte at snylte på Cenny, men boblen var for snæver, og han faldt ud og ned på 157 sek. Dermed kan Cenny se frem til endnu to år som Europamester i F1A.

Vindermodellen »Hihî« kan ses beskrevet andetsteds i bladet.

Russisk dominans i wakefield

Ligesom hollænderne i A2 havde russerne 4 deltagere i F1B, wakefield. Ud over det tilladte 3-mands hold deltog Alexander Andrukov nemlig som forsvarende mester.

Og wakefield skulle hurtigt vise sig at blive en ren russisk opvisning, hvor to beklagelige uheld forhindrede den totale russiske triumf.

Første uheld skete allerede i 4. periode, hvor Victor Rochonok (der blev nr. 2 ved VM i 1977) droppede fælt — kun 119 sek. I sidste periode satte han igen sekunder til, denne gang dog kun 14 sek., men disse to drop betød, at et jævnt flyvende fransk wakefield-hold kunne besætte førstepladsen i holdkonkurrencen foran russerne.

Andet russiske uheld var vel knap nok et uheld, men snarere et udslag af overdreven patriotisme fra nogle tidtageres side. I 5-minutters fly-off'et fik i hvert fald den ene af de to russiske holdmedlemmer stoppet urene alt for tidligt hos tidtagerne. Flere andre kunne tydeligt se modellen flyve videre og få sit max.

Var tidtagerne på den pol meget svagtseende, så var et par andre tidtagere nærmest udstyret



Det sejrende franske wakefield-hold. Stående fra venstre ses Jean Claude Cheneau, Louis Dupuis og til højre Alain Landeau. Det er Dennis Ferrero knælende til venstre.

med radarøjne, siden de kunne se en jugoslavisk wakefield helt frem til de 5 minutter, den ene af dem endda uden at kigge på modellen (han stod og kiggede på sit stopur en del af tiden).

Med risiko for at være uretfærdig over for tidtagerne (der er jo altid delte meninger, når tingene sådan kommer på spidsen) vil jeg hævde, at det først og fremmest var deres fortjeneste, at 6 minutters fly-off'et stod mellem jugoslaven Mirsad Kapetanovic og russeren Alexander Andrukov, og ikke mellem mesteren og hans to kamerater fra det russiske hold.

Dette fly-off var for os tilskuere at se afgjort på forhånd. Og ganske rigtigt. Jugoslaven lavede en nydelig start, som ville have høstet ros ved en hvilken som helst dansk konkurrence, men ik-

ke her, og slet ikke da Andrukov få sekunder efter kastede sin model. Propellen er kantstillet i det lodrette kast, og lige i den brøkdal af et sekund, hvor modellen nærmer sig stallhastigheden, starter propellen og river modellen lodret opad i de næste ca. 3 sekunder. Derefter klikker propellen ned til lidt lavere stigning og sejtrækker modellen videre opad i en stejl højrespiral, givetvis hjulpet af lidt tailplane-setting og noget højderor. Efter 20-25 sek. klikker propellen tilbage til stor stigning, haleplanet hopper muligvis op i glidestilling, og måske vrides vingen lidt, således at den får en smule wash-in i inderste vingehalvdel. Resultatet er i hvert fald, at modellen

fortsættes næste side

Ole Torgersen fra Norge blev sammen med Thomas Køster bedst placerede skandinav ved EM. Ole endte på sjettepladsen i wakefield.



fortsætter opad i en pæn vinkel — det går langsomt, men det går, og den vedbliver med at stige, indtil propellen klapper efter ca. 35 sek. flyvning. Derefter lægger den sig i et glid, der nødvendigvis leder tanken hen på en A2-model — store, flade cirkler med hurtige opretninger efter evt. småstall forårsaget af turbulens og termik.

Sådan var den start, som gjorde Andrukov til Europamester for anden gang i træk — tiden blev 316 sek., og denne gang var der mindst 30 stopure, der tikkede på hans flyvning og blev stoppet samtidig med tidtagernes til en overlegen sejrstid. Kapetanovic fløj 205 sek.

Russernes modeller var så meget bedre end de øvrige deltageres, at man fortsat må tale om klasseforskel. De store, vesteuropæiske wakefields — Hoffsäss, Döring, Hacken — kom ikke igennem til fly-off denne gang. Rainer Hoffsäss røg ned på 20 sek. i 5. periode, da modellen buldrede i jorden med motor på. Fejl ved trimmet, der gjorde modellen meget kritisk for et forkert kast, fik vi senere at vide. Arno Hacken lavede præcis det samme, men nåede ned på blot 7 sekunder og fik derfor en omstart. Reserven var imidlertid trimmet for tungt og landede på 178 sek.

Der knyttede sig på forhånd en del forventninger til det franske hold — ikke mindst til Alain Landeau, der imidlertid måtte se sin model trykket i jorden af en nedvind allerede i tredje periode. Jean Claude Cheneau stod heller ikke de syv perioder igennem, men droppede 10 sekunder i femte start, hvorefter kun den særdeles velflyvende Louis Dupuis nåede igennem til fly-off. Sikkert et lidt skuffende fransk resultat på trods af førstepladsen i holdkonkurrencen.

Af speciel interesse for skandinaver skal det nævnes, at norske Ole Torgersen fløj fint og endte på en flot sjetteplads på trods af, at han havde fået ødelagt sin bedste model i løbet af konkurrencen.

Wakefield plejer at være klassen, hvor termiksøgningsapparaterne anvendes flittigst. Vi så

mange forskellige typer på pladsen, men ingen havde større succes. Forklaringen fik vi af Lothar Döring, der fortalte, at en rimelig sikker termiksøgning kun er mulig ved at kombinere vindhastighed og temperatur. Og da vinden var meget svag på wakefelddagen, var vindhastigheden ikke brugbar som termikindikation. Derfor kom termiksøgerne så ofte til kort.

Den letteste klasse – F1C

I gas-konkurrencens første start leverede Thomas Køster et glimrende bevis for, at en F1C-model har en stillevejrglidetid langt, langt over max-tiden. Thomas' model kom godt op i stiget, men efter en udmærket overgang fra stig til glid, lagde den sig i et tilsyneladende uopretteligt stall. Den stallede og stallede, og efter 90 sek. flyvning var den så langt nede, at man med stor sikkerhed kunne forudse en tid på lige omkring 2.30. Kort efter rettede den op af stallet, og fra ca. 40 meters højde gled den max'et hjem — og havde endda haft højde til endnu et minut, hvis det havde været nødvendigt.

Så gode er de bedste modeller, at de kan glide maxet hjem fra mindre end halv udgangshøjde. Før man farer frem med alt for mange gode ideer om kortere motortid, større planbelastning osv., skal man dog bemærke, at nedvind og andre problemer fortsat gør et alvorligt indhug i antallet af modelflyvere med fuld tid. Af de 42 startende gik lige over en trediedel igennem med fuld tid, idet fly-off'et startede med 15 deltagere.

Før vi kommer dertil, skal jeg lige gøre plads til et par ord om de 7 indledende starter. Det danske gas-hold var en økonomi-udgave med kun to deltagere — ud over Thomas var Tom Oxager med. Tom havde gjort sine forberedelser grundigt — to nye, superlækre modeller lå i kassen sammen med et par ældre. Toms traditionelle problem er kastet, hvor han har svært ved at styre modellen tilstrækkelig sikkert i den helt rigtige retning i det øjeblik, han slipper den. Pro-

blemet er, at Tom kaster med højre hånd, selvom han egentlig er venstrehåndet. Denne gang var kastet imidlertid blevet væsentlig bedre end tidligere, og alt tydede på en problemfri gang igennem de første starter frem til fly-off'et. Selv et par starter, hvor modellen endte i ret dårlig luft i begyndelsen, havde tilstrækkelig højde til de nødvendige 180 sek.


I perioden efter frokostpausen, 6. start, gik det imidlertid galt. Termiksøgerne — bl.a. undertegnede — anbefalede start, da en række modeller så ud til at ligge pænt over startlinien. Desværre kørte Toms model bort fra denne gruppe modeller og endte i decideret dårlig luft — 130 sek.

Thomas havde ingen problemer efter sin — skal vi sige heldige — første start. Han var klar til fly-off'et sammen med bl.a. hele det russiske hold, der havde gennemført de syv perioder helt uden at droppe.

En, der ikke nåede igennem til fly-off, var Andres Meczner fra Ungarn, som tilhører storfavoritterne til EM'er og VM'er. Denne gang var det ham, der lavede den klassiske fejl med at sætte DT-linen forkert, således at termikbremsen gik umiddelbart efter at motoren var stoppet. Tiden blev 31 sek.

Vinden friskede noget op under fly-off'et, og da det samtidig blev svagt diset og overskyet, kom tidtagerne på en alvorlig prøve — specielt i de sidste fly-off starter, hvor man nok burde have indstillet flyvningerne og fortsat næste dags morgen. Desværre kræver en sådan forlængelse af arrangementet temmelig meget af organisationen, så man traf den forståelige, men sportsligt set beklagelige, beslutning at flyve til og med 7-minutters fly-off'et. Og da dette viste sig at blive den afgørende runde, nåede man altså at afslutte stævnet til den beregnede tid.

Seks mand klarede sig igennem til sidste fly-off runde, heriblandt Thomas. Indtil da var de eneste overraskelser faktisk, at Ruslands Yuri Ablamsky havde droppet allerede i 4-minutters



En af de russiske wakefield-flyvere starter. Billedet giver måske et indtryk af, hvor hårdt og lodret de russiske modeller kastes.

starten — samt at Østrigs Werner Kraus var nået igennem til sidste runde.

Vejret var nu køligt og blæsende. Thomas havde besluttet at flyve på Verbitsky, som han betragtede som sin værste konkurrent. Verbitsky startede sent i perioden — ca. 3 minutter før slutningen — og Thomas fulgte efter knap et minut senere. Desværre lavede Thomas dagens ubetinget dårligste kast, så modellen kørte fladt op og fik slet ikke den sædvanlige højde. Værre var det imidlertid, at den havde overrun — begge tidtagerne havde 7,2 sek., og vi havde selv 7,4 sek., så der var ikke noget at protestere over. Thomas skyndte sig at starte reservemodellen, men den havde dels ret kørt motortid, og dels fløj den trykket, så tiden blev lige over 3 minutter — det rakte »kun« til sjettepladsen.

Vinder blev — for anden gang til EM — Eugen Verbitsky fra Rusland foran en utroligt velflyvende Stafford Screen fra England. Største overraskelse var vel Werner Kraus på tredjepladsen — han var næppe tippet mange chancer på forhånd, men hans usædvanlige talent for at vælge de helt rigtige tidspunkter at starte på fornægtede sig heller ikke denne gang og opvejede rigeligt hans modellers mangler sammenlignet med de øvrige topmodeller.

De tre topfolk måtte dog se sig passeret af kineseren Chen Zhijian, der — uden for konkurrencen — lavede en pragtfuld sidste start, som satte alle andre grundigt i skyggen. I denne flyvning benyttede Chen en model, han ikke havde fløjet med tidligere i konkurrencen — en model med stor spændvidde, lange ører og næsten A2-proportioner (den mindede om de canadiske gassere, som Mike Burns og Frank Schlachta benyttede sidst i 70'erne). Modellen steg utrolig godt — bedst af alle i denne sidste start — og det var ikke tilfældigt, at Chen fløj 84 sekunder bedre end Verbitsky. Denne enestående kinesiske præstation blev iøvrigt forbigået i tavshed på afslutningsaftenen. Det var synd — vi var nogle stykker, som gerne ville have klappet hænderne varme for Chen Zhijian.

Bortset fra Thomas' nye flapper-gassere med laminar-profil var der ikke større nyheder rent modelmæssigt. Det ser ud til, at flere og flere synes tilfredse med temmelig kompakte modeller, der stiger som kanonkugler — og derefter også glider som kanonkugler. Ingen tvivl om, at gasserne er blevet utrolig meget mere pålidelige nu, end de var for bare få år siden. Jeg husker ikke at have set et eneste crash ved dette EM — og det må siges at være ganske enestående. Til gengæld savnede man de »anderledes« modeller, som f.eks. franskmænd og italienere tidligere er mødt op med.

Farvel, farvel

Efter en uge som medlem af en ny familie — det danske landshold — og som del af et internationalt broderskab af europæiske fritflyvere, kalder hverdagen igen. Vi siger farvel — nogle ser vi måske igen til VM i 1985, andre ser vi allerede til DM, og atter andre ser vi aldrig mere

Efter at have deltaget i den intense oplevelse, som et EM eller et VM oftest er, forstår man ikke de nationale, religiøse, racemæssige og økonomiske skel, som ifølge avisoverskrifterne bestemmer min, din og verdens fremtid. Indtil hverdagen igen har indtaget sin vante plads i sjæl og krop, forstår man de dyre ord om sportens betydning for fred og gensidig respekt mellem verdens nationer.

Med denne følelse klingende i kroppen sidder jeg igen i min Boing 727 og kigger ned til det Jugoslavien, der strækker sig ud under mig 9.500 meter nede. Vi har forladt det klare, blå hav, der kun er forurenet af de mange tons sololie, vi og

de øvrige turister har vasket af os, når vi badede. Jeg ser de små landsbyer, som klynger sig til bjergsiderne, hvor hyrderne driver deres fåreflokkede rundt i evig jagt efter de sparsomme græsstrå, der vokser frem mellem klippeblokkene. Jeg tænker på kvinderne, vi så passe kvæget på flyvepladsen i Livno. De gik og strikkede, mens de holdt øje med dyrene — eller de gik og spandt garn med en hånd-ten. Der — i det golde, tørre landskab, hvor verdens bedste modelflyveplads kun kan give føde til nogle få flokke af køer og får — er afstanden til sult og fattigdom uhyggeligt lille. Hvert strå må findes og ædes af fårene, hvert minut på dagen må udnyttes af hyrderne

Skyerne lukker for udsigten, og de smilende stewardesser serverer smørrebrød for alle os, der er så heldige at leve i det lille, flade, grønne land, som efter to timer i luften dukker op, da maskinen dykker ned gennem skylaget.

For min skyld — tror jeg — flyver vi en ekstra cirkel rundt om flyvestation Vandel, før vi elegant tager jorden på Billund flyveplads. Jeg sender en venlig tanke til min sjæl, der stadig basker rundt i luften et sted over Jugoslavien, mens min krop baner sig vej gennem køen ved tolden og beslutningsvender næsen hjem mod Assens.

Jo, vi ses til næste år hvis jeg kommer på holdet! □

FIA: 1. Cenny Breeman (NL) 1260 + 240 + 300 + 360 + 407 sek., 2. Ivan Chra (CSSR) 1260 + 240 + 300 + 360 + 157 sek., 3. Radoje Blagojevic (YU) 1260 + 240 + 300 + 297 sek., (Lu Cunzhi (Kina) 1260 + 240 + 300 + 151 sek.), 4. Heinz Bleuer (CH) 1260 + 240 + 300 + 145 sek., 5. Karl Strobel (D) 1260 + 240 + 300 + 0 sek., 6. Mike Fantham (GB) 1260 + 240 + 285 sek., 7. Roman Golubovskij (PL) 1260 + 240 + 280 sek., 8. Ziober Czelew (PL) 1260 + 240 + 245 sek., 9. Jacques Leleux (F) 1260 + 240 + 227 sek., 10. Werner Kraus (A) 1260 + 240 + 216 sek. 15. Henning Nyhøgen (DK) 1260 + 185 sek., 17. Finn Bjerre (DK) 1259 sek., 39. Per Grønnet (DK) 1196 sek. **FIA hold:** 1. Vesttyskland 3.765 sek., 2. England 3.752 sek., 3. Rusland 3.745 sek., 4. Danmark 2.713 sek., 5. Polen 3.707 sek.

FIB: 1. Alexander Andrukov (USSR) 1260 + 240 + 300 + 316 sek., 2. Mirsad Kapetanovic (YU) 1260 + 240 + 300 + 205 sek., 3. Eugeny Gorban (USSR) 1260 + 240 + 265 sek., 4. Ron Pollard (GB) 1260 + 240 + 233 sek., 5. Yuri Gulugonov (USSR) 1260 + 240 + 225 sek., 6. Ole Torgersen (N) 1260 + 240 + 197 sek., 7. Luigi Guzzetti (I) 1260 + 240 + 196 sek., 8. Louis Dupuis (F) 1260 + 240 + 165 sek., 9. Arno Hacken (NL) 1258 sek., 10. Saso Jordanov (Bul.) 1255 sek. **FIB hold:** 1. Frankrig 3.751 sek., 2. Rusland 3.705 sek., 3. Polen 3.636 sek., 4. Holland 3.633 sek., (Kina 3.613 sek.), 5. Jugoslavien 3.612 sek.

FIG: (Chen Zhijian (Kina) 1260 + 240 + 300 + 360 + 406 sek.), 1. Eugen Verbitsky (USSR) 1260 + 240 + 300 + 360 + 322 sek., 2. Stafford Screen (GB) 1260 + 240 + 300 + 360 + 277 sek., 3. Werner Kraus (A) 1260 + 240 + 300 + 360 + 270 sek., 4. Silvano Lustrati (I) 1260 + 240 + 300 + 360 + 258 sek., 5. Oto Velunsek (YU) 1260 + 240 + 300 + 360 + 238 sek., 6. Thomas Køster (DK) 1260 + 240 + 300 + 360 + 187 sek., 7. Valery Strukov (USSR) 1260 + 240 + 300 + 246 sek., 8. Oszkar Maczko (H) 1260 + 240 + 300 + 0, 9. Jan Ochman (PL) 1260 + 240 + 281 sek., 10. Aleksander Denkin (Bul.) 1260 + 240 + 237 sek. 28. Tom Osager (DK) 1210 sek. **FIG hold:** 1. Rusland 3.780 sek., 2. Polen 3.734 sek., 3. Tjekkoslaviet 3.716 sek., 4. Italien 3.681 sek., 5. England 3.678 sek. 13. Danmark 2.470 sek.



Grejkasse til combatpiloter m/k

Mangfoldige er de indretninger, som modelflyvere bruger til transport af grejet — lige fra fint forarbejdede specialkasser til papkasser med hjul. Rita Strømvig — Danmarks førende combatdronning — giver her nogle gode råd om kassen og dens indhold. Desuden en opfordring til pigerne om at deltage i sporten.

Da jeg nu har fløjet dieselcombat i halvandet år, mente jeg, at det var på tide, at jeg fik en kasse til mit eget grej. Ikke fordi det ikke er gået nogenlunde med at have grejet i Asgers kasse, men dels var den for tung at slæbe rundt med, og dels kneb det med at holde regnskab med, hvis tur det var til at rydde op i den, og da vi flyver tit, var disse småskærmysler ved at være lidt irriterende.

Altså behovet for kassen var der. Jeg bestemte, hvordan den skulle se ud, og Asger byggede den. Jeg vil gerne med en tegning til Modelflyve Nyt bringe ideen videre til andre, som måske skal til at bygge en ny kasse eller have udskiftet den gamle.

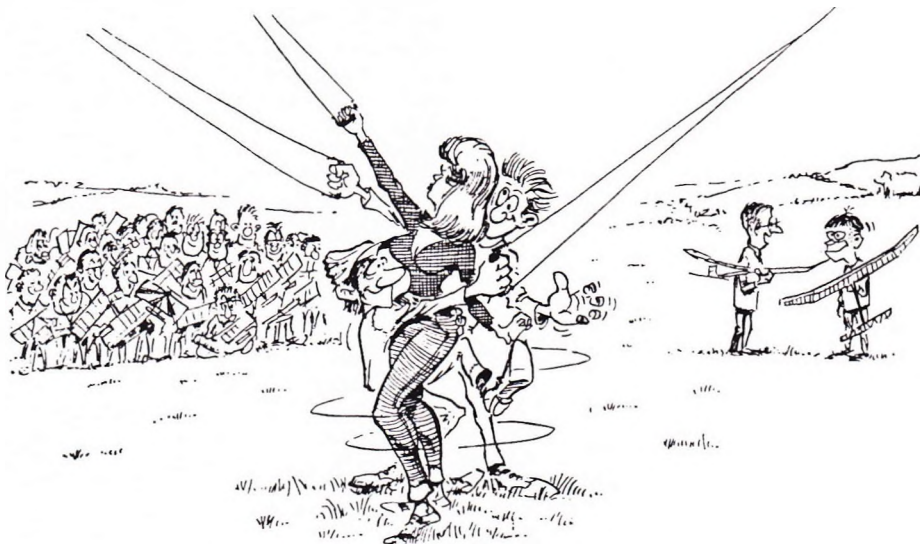
Kassen er lille og handy og alligevel praktisk. Da man jo næsten altid skal transportere sit grej fra bilen og ud til selve flyvestedet, er det dejligt, at den ikke er så stor.

Kassen er delt lodret i to rum. I øverste højre hjørne er der limet en lille plastikkasse med flere små skuffer til f.eks. plastikslinge, lille svensknøgle, linehægter, møtrikker osv. Under den er linerullen sat — forresten lavet af emballagen fra en god flaske whisky, som jeg selv har været med til at drikke (så kassen rummer også minder). Under den, altså i bunden, er der plads til et par motorer.

Det venstre rum har sin fulde højde, hvor der kan stå bl.a. brændstofflaske, rensat benzin, en øl eller to, en pakke cigaretter og et par solbriller osv. I lågets øverste venstre hjørne sidder en rulle papir til aftørring af modellen, og under den sidder — fastgjort i nogle klemmer — to håndtag. I midten af låget er der klemmer til to-tre skruetrækkere og til højre sidder så propellerne. Med den indretning synes jeg behovet er dækket til dieselcombat.

Nu hvor jeg alligevel har ordet, vil jeg gerne benytte lejligheden til at anbefale nogle flere piger at flyve combat. Det er sjovt at flyve, og det er lækkert at foretage sig nogle ting sammen. Mon ikke mange har lyst, men måske bliver lidt skræmt af mekanikken og modelbyggeriet? Med hensyn til mekanikken er det ikke noget problem. Hvis du er til et stævne, og din mand ikke lige har tid, er der altid en eller anden hjælpsom flyver, som er villig til at hjælpe dig med indstilling af motor og lignende. At påmontere en motor på en model kan du sagtens klare.

Bygning af modellerne er heller ikke noget problem. Hvis du ikke selv er interesse-

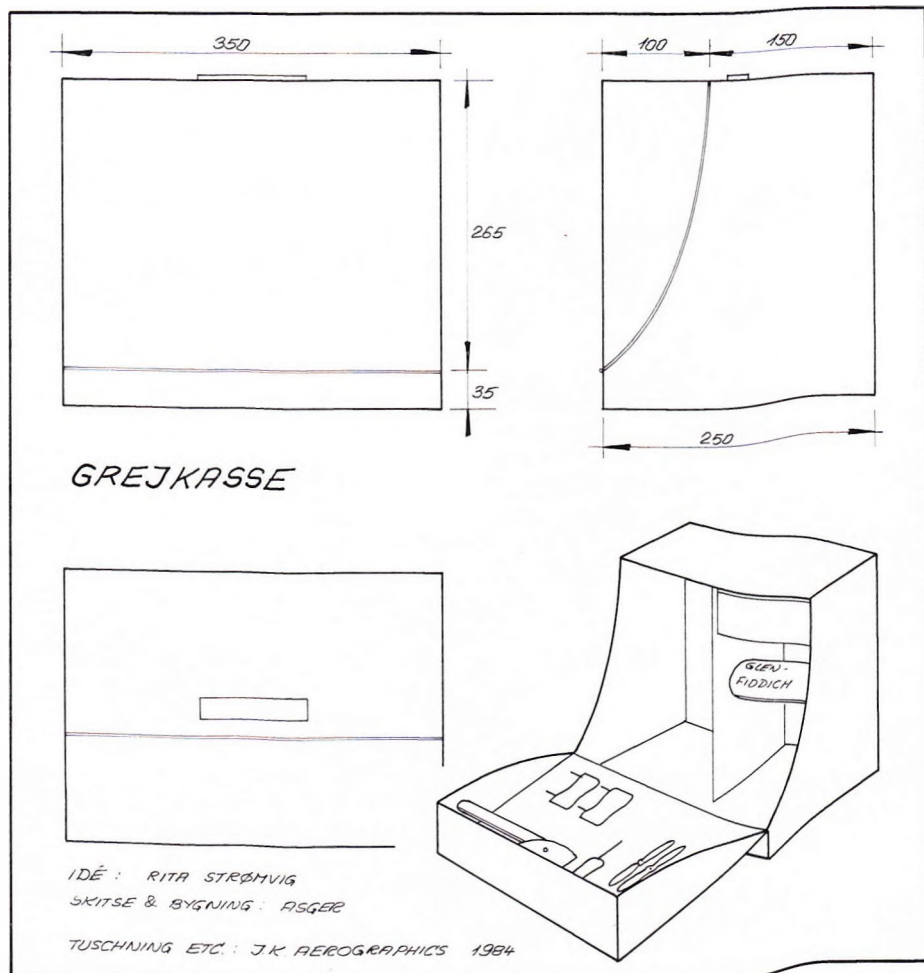


— Der er ikke kommet flere piger til, efter at Rita begyndte at flyve combat Til gengæld står der 25 fyre på venteliste for at blive optaget i klubben!

ret i den del af legen, er jeg sikker på, at din mand eller ven vil bygge den for dig. Hvis det kniber med hans tid, så fritag ham fra lidt af de huslige pligter. Tiden vil jo blive brugt til fælles fornøjelse.

Der er mange gode grunde til at få nogle flere piger til at flyve. Vi bliver mange flere, der bliver mere flyvning og et endnu bedre sammenhold.

At flyve kan en pige lære lige så vel som en mand. Der ødelægges selvfølgelig nogle modeller i begyndelsen, men hvad gør det? — det er jo ens for alle. Ingen kan vel starte med noget som helst og være perfekt fra begyndelsen. □



Topptreff i Viborg RC-klub d. 1. september

»Danmarks største lille luftshow«

»Danmarks største lille luftshow« er det slogan, hvorunder vi i en hektisk forberedelsesperiode på nøjagtig 66 dage rejser et stævne fra ingenting til noget, som forhåbentlig bliver et årligt højdepunkt inden for dansk modellflyvning.

Ideen bliver født lige efter Skt. Hans, hvor vi på grund af storm og regn aflyser et lokalt luftshow, som skulle have forstrakt midlerne i klubkassen og forlænget medlemslisten. Facit bliver i stedet en næsten tørlagt bankkonto, og hvad gør man så? Hutler sig igennem resten af året, eller prøver igen?

Beslutningen bliver *Topptreff*, for skal vi gå ned med flaget, skal det ske med ikke én, men mange vajende faner og klingende spil.

Med forbavsende energi springer medlemmerne til arbejdet. PR-folkene flyver i blækhuset og tegner med stor hast stævneplakat, -diplom, -annonce og stævne-mærke, som går igen på alt TT-materiale som f.eks. klistermærker, stofmærker, billetter, tændstiksæsker. Mærket forestiller iøvrigt den nye svenske JAS med afkortet skorsten.

Forberedelserne accelererer i de sidste uger, og med en velvillig indstilling fra vore naboer lykkes det at skaffe parkeringsplads, camperingsmuligheder, landingsplads for store fly og tilladelse til at spærre vejen gennem området, ligesom stævnet får megen omtale i lokal- og regionalradio samt i de lokale aviser, ikke mindst fordi TT vokser til også at omfatte deltagelse fra svæveflyveklubben, motorflyveklubben, faldskærmsklubben og en lille udstilling fra eskadrille 729 på Karup.

Dagen før stævnet modtager vi de lånte vogne og telte, blandt andet et telt på 75 m² til publikum og et på 56 m² til hangar for modellfly i tilfælde af regn, og på trods af, at vi arbejder flittigt til langt ud på aftenen, hersker der endnu lørdag formiddag mere end almindeligt kaos på pladsen. Ved middagstid er alt dog på uforklarlig vis alligevel rigget op som planlagt og festligt indrammet af en flagallé.

Nu ankommer de udenbys deltagere i stort tal og pakker ud, og midt i det hele ankommer motorflyveklubben med en fejende flot demonstration i »lavræs« og STOL-landing, der giver enhver jumbopilot noget at tænke på i retning af slots, flaps og lignende.

Alt er klart til publikums indtog. Formanden føler sig som barn påny, kasseren fløjter pengegaloppen, osv. — Og hvad sker så?

Vinden frisker op. Den frisker endda ubehageligt meget op — flagene er nu ikke længere bløde og yndefulde, men står som malet på spånplader. Enkelte piloter mel-



Alle sejl var sat til — og der var også tænkt på sikkerheden, som man kan se af de opstillede ildslukkere, der var spredt ud over modelparkeringsområdet. (Foto: Jesper Hvid).

der forståeligt fra igen, netop som de første tilskuere kører ind på parkeringspladsen. — Hr. Fiasko står atter lige uden for hegnet.

Vi sender en bøn til vor skytshelgen Sct. Alteco, og de resterende piloter er heldigvis for os blevet grebet af stemningen og kaster sig over flyvningen med vindblæste øjne og skæve antenner, som om de vil bevise, at intet hindrer en modellflyver i at dyrke sin hobby, og — hurra — programmet kører, showet er i luften, der er lagt op til en fantastisk opvisning i dygtighed og en spændende eftermiddag for både deltagere og tilskuere.

Midt på eftermiddagen kører svæveflyveklubben ind på perronen og giver en opvisning, som imponerer både modellflyvere,

tilskuere og presse, hvorefter der landes på marken over for modellflyvepladsen.

Efter endnu en times utrolig flyvning hentes svæveren igen op af slæbeflyet, og opvisningen går ind i sin sidste time. Vinden er mere end ubehagelig hård. Ude på marken rejser der sig støvskyer fra hvirvelvinde, men alligevel er der stadig piloter, som vover pelsen, og ingen tilskuere forlader pladsen trods forfrosne næser og ører. Alt kører med fuld kontrol på maskinerne, og kun ved »drosseldrop« overflyves tilskuerpladserne. Det er trænede folk, som er tilstede.

Ved rævejagten går det alligevel galt. Her kniber det med deltagere, og for at fylde rækkerne går en af vore piloter i luften med en meget flot model. Uheld er ude. Pludselig holder en skive parkeret lodret foran ham, og så er kun minderne og flagrende konfetti tilbage. Ærgerligt, her røg to maskiner, og da der tidligere er gået en på grund af strømsvigt (kontaktfejl) og en som følge af ukendskab til kastevindene langs skovkanten bag banen, bliver tablisten trods den sikre flyvning alligevel ubehagelig lang.

Ved femtiden slutter vi opvisningen, og der tillades almindelig fri flyvning for de sidste vovehalse. Samtidig er der hjemflyvning for motorflyene, og især den udlånte KZ III'er imponerer med en superkort start.

Stævnets første dag er herefter slut, og desværre er der ikke midler til den traditionelle lørdagsfest, især fordi vi ikke havde bindende tilmeldinger, så deltagerne spredes for alle vinde, og ved den efterfølgende dags hyggekonkurrence uden publikum, hvor vejret selvfølgelig er alle tiders, deltager beklageligvis kun to udenbys piloter.

Datoen for næste års Topptreff fastsættes i nærmeste fremtid, og denne gang fester vi efter opvisningen. Opvisningen vil fortsat blive holdt om lørdagen, da vi foretrækker ikke at have tilskuere på flyvepladsen, hvis nogle piloter om søndagen har underlige håndbevægelser som følge af termik i hår-rødderne.

Lars Pilegaard

Byggesæt til velflyvende og letbygget RC-skrænttracer

VERSO – en skræntsvæver fra Robbe

Byggesæt til denne model er stillet til rådighed for Modelflyve Nyt af Robbes agent for Danmark, Brüning, Nord Handelsagentur, Vesttyskland.

Byggesættet er af god kvalitet, og nogle af delene er næsten færdige. Det eneste, der er nødvendigt at anskaffe sig for at gøre modellen færdig, er beklædning, hvid lim (*skal* bruges til vingerne og haleplanet), langsomtørrende epoxylim (nødvendig til at lime trædelene fast i kroppen samt til messingrørene i vingerne og krængrorene).

Bly til afbalancering samt radioudstyr skal naturligvis også anskaffes.

Byggevejledningen er meget grundig, men den er på tysk, engelsk, fransk, hollandsk og italiensk. Det ville være en idé, at Robbe også forsynede sådan en model med en vejledning på et skandinavisk sprog.

Tegningen er overskuelig og let at forstå.

Færdiggørelse af kroppen

Kroppen er helt færdig, dvs. støbt i kunststof, så det eneste der skal gøres, er at man skal fjerne støbegraterne (der var mange), tilpasse vingebefæstigelsen og lime den på plads med epoxy. Det yderste af bowdenkablerne limes på plads, og heblen til haleplanet/højderoret monteres. Endelig limes bunden på plads — på den skal servoerne til sin tid monteres.

I byggesættet er det inderste af bowdenkablerne pianotråd. Disse udskiftede jeg med den sædvanlige type af plastik. Årsagen til udskiftningen er, at jeg altid har modtager antennen i et plastikrør inde i kroppen, og at der ved brug af pianotråd som stødstænger kan opstå modtagerproblemer.

Færdiggørelse af haleplan og sideror

Haleplanet består af en skumkerne beklædt med abachi-finer, så det er let at gøre dem færdige, da der kun skal limes forkant og tipper på, før profileringen og finpudsningsen kan foretages.

Inden haleplanet beklædes, skal der — for at tilslutningen til halefinnen bliver så tæt som mulig — pålimes 1,5 mm balsa på hvert endestykke. Før pålimningen bør man måle og markere, hvor messingrørene er monteret. Det er herefter meget let at finde hullerne ved hjælp af en nål.

Ved det forreste hul/rør er det nødvendigt at lave en udskæring på ca. 7 mm Ø helt ud til plastikken.

Sideroret består af en halvård balsaklods, som skal profileres. Jeg markerede midten i top og bund og profilerede derefter ved hjælp af en grov rasp og groft sandpapir. Når profileringen er tilendebragt, vil det være en god idé at finde midten på den



Verso'en er en meget elegant skræntmodel, der opfordrer til hurtig flyvning. Efter testens afslutning lod Steen Høj sig lokke til en noget hasarderet medvindslanding — resultatet kan skimtes på den nærmeste vingetip, der har fået nogle hårde knubs.

del af roret, der vender ind til kroppen. Midten skal bruges, når hullerne til hængslerne skal laves. Den skal også bruges til at styre efter, når der skal høvles/slibes ca. 5 mm af på hver side, så der til sidst bliver et V. Årsagen til, at jeg anbefaler dette V, er, at rorets bevægelsesområde derved bliver forbedret.

Færdiggørelse af vingerne

Vingerne består af en skumkerne med forstærkninger indlagt og beklædt med abachi-finer. For at gøre dem færdige skal man gøre følgende:

Forkanten og tipperne skal limes på og profileres, krængrorene skal skæres fri og forskellige stykker balsafiner og lister skal limes fast. Alle disse limninger *skal* foretages med hvid lim, da skumkernen ødelægges af de fleste andre limtyper.

Messingrørene til vingestålet limes fast med epoxy (der heller ikke ødelægger skumkernen). I byggesættet er der et sæt lige vingestål og et sæt med V-form. De lige stål skal bruges, når messingrørene limes fast. Husk, at de skal smøres ind i olie eller silicone, så de ikke limes fast.

Den ene ende af rørene lukkes med en træprop (så der ikke løber lim ind i røret), hvorefter rørene ridses med groft sandpapir. Derved binder epoxyen bedre. Epoxyen kommer ned i vingernes huller ved hjælp af en tynd pind (der må ikke spares). Herefter lukkes hullerne med tape, hvori der skæres et kryds. Messingrørene presses nu gennem tapen, samtidig med at de drejes rundt, til

de flugter med overfladen.

Vingehalvdelenes lægges nu på byggepladsen, og de lige vingestål (husk olien eller silicone) skubbes på plads. Vingerne skubbes nu helt sammen og må ikke røres, før epoxyen er hærdet.

I hver vingehalvdel er der et stykke plastikrør, som styrer messingrøret, der skal bevæge krængroret. For at opnå den rette afstand mellem vinge og krængror i tilpasningsfasen er det nødvendigt at tape to 1 mm lister fast i hulkilen (de skal senere fjernes).

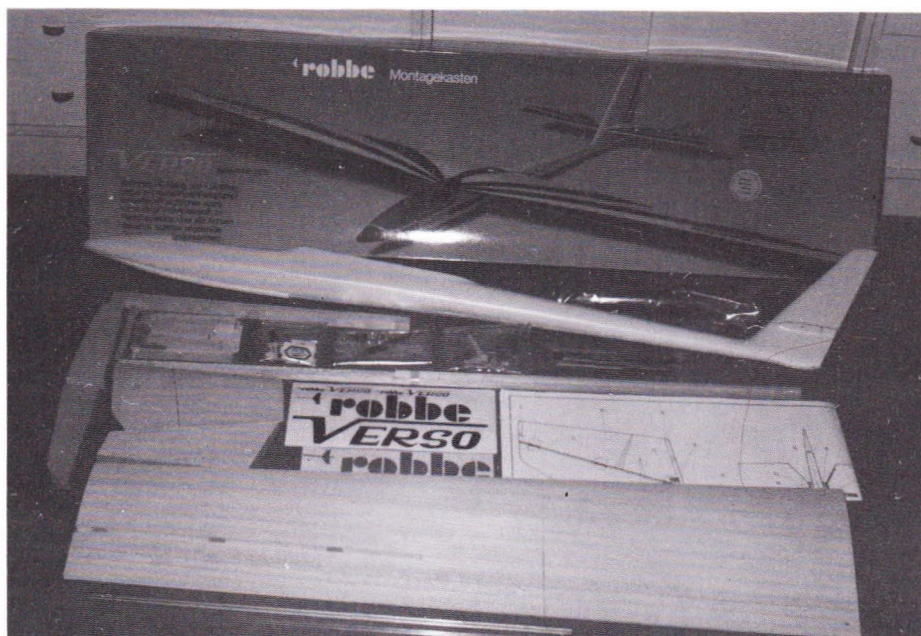
I den ene ende af de lange rør files/saves der nogle hak (se tegningen), inden rørene presses ind i krængrorene tapes disse fast i den rette position.

Når hullerne i krængrorene er lavet, renses de for overskydende balsa.

De hængsler, der bruges i krængrorene, er af typen »pindhængsler«. Jeg vil anbefale, at man efter den meget nøje markering af hængslernes placering borer de tolv huller samt laver en mindre undersænkning i krængroret, så hængslerne ikke får lim i drejepunktet (en ekstra sikkerhed er at bruge lidt olie i drejepunktet).

I krængroret laves der et ca. 5 til 6 mm bredt V-formet hul, sådan at roret frit kan dreje op og ned. Inden hængslerne limes på plads, beklædes rørene og vingerne. Husk at fjerne de tynde lister i hulkilen.

På tegningen er det vist, hvor krængrorets drejepunkt er. Dette punkt findes, og dybden markeres med tape på hængslet, når det er sat i sit hul inden fastlimningen i krængroret.



Dette foto taget umiddelbart efter åbning af kassen med byggesættet viser, at det ikke er overdrevent, når Verso regnes for en hurtigt bygget model. Der er ikke mange timers arbejde i at samle modellen.

Når hængslerne er limet fast, sættes krængrorene på vingerne, messingrøret skubbes ind på plads, og vingerne samles med vingestålet. Er alt i orden, skilles det hele ad igen.

Nu kommer der epoxy ned i hullet i krængroret, og det skal fyldes ca. halvt op. Stil roret lodret et stykke tid, så epoxyen kommer helt i bund. Husk at alt overskydende epoxy skal tørres af ved hullet. I mellemtiden bores der to til tre 2,5 mm huller i den del af messingrøret, som skal være inde i krængroret. Også her ridses overfladen på røret op med groft sandpapir.

»Pindhængslernes« huller i vingen fyldes med celluloselim, og krængroret monteres. Derefter skubbes messingrøret på plads (husk at dreje det rundt det sidste stykke).

For at sikre ens rorudslag på hver vinge er der på tegningen en skabelon, som klippes ud og limes på et stykke balsa. Denne skabelon holdes nu på vingen som vist på tegningen, og trækstangen justeres på plads. Husk at sætte en tøjklamme eller tape på krængroret, så det ikke flytter sig.

Vingerne stilles nu lodret, til epoxyen er hærdet. Herefter monteres servoholderen til krængrorsservoen. Det eneste, der skal huskes, er, at beklædningsfolien skal fjernes, hvor den skal limes fast.

Indbygning af radioanlæg

Der er god plads i kroppen, så der er ikke nogen problemer, når radioen skal monteres.

Jeg har lakeret bundpladen, så servoholderne blev monteret med dobbeltklæbende tape.

Når radioen er monteret, sættes vingerne fast med de fire plastikskruer, der er i sættet. Hood'en tilpasses, så de kan skrues af, uden at man skal fjerne hood'en. Jeg monterede hood'en med tre skruer — en foran og en skrue i hver side lidt længere tilbage.

Til slut afbalanceres modellen, og rorene kontrolleres. Derefter er man klar til at foretage de første håndkast.

Flyvning med Verso

Efter et par trimkast gik jeg op på toppen af skrænten, for nu skulle der flyves — og det blev der. Det blæste ca. 10-11 m/sek., så der var allerede fra starten fart på. Versoen lå meget fint og stabilt, og den nærmest skar sig gennem luften. Den reagerede meget fint på højde- og sideror, og var fantastisk hurtig på krængrorene.

Modellen har et meget stort hastighedsområde, den kan glide langsomt gennem luften og lynhurtigt øge hastigheden ved hjælp af lidt nedadtrim.

Konklusion

Verso er en model, der kan anbefales, hvis man bor i nærheden af en skrænt eller føler sig tiltrukket af denne form for flyvning. Da byggesættet har mange færdige dele, er Verso relativt nem og hurtig at bygge, hvis man har erfaring med et par modeller i forvejen.

Der er dog nogle ting, jeg vil påpege.

Da modelbyggeren efterhånden er meget forvænt, vil jeg mene, at et byggesæt som dette burde indeholde et profileret sideror og profilerede vingetipper samt hovedplanets messingrør (til vingestålet) fastlimet.

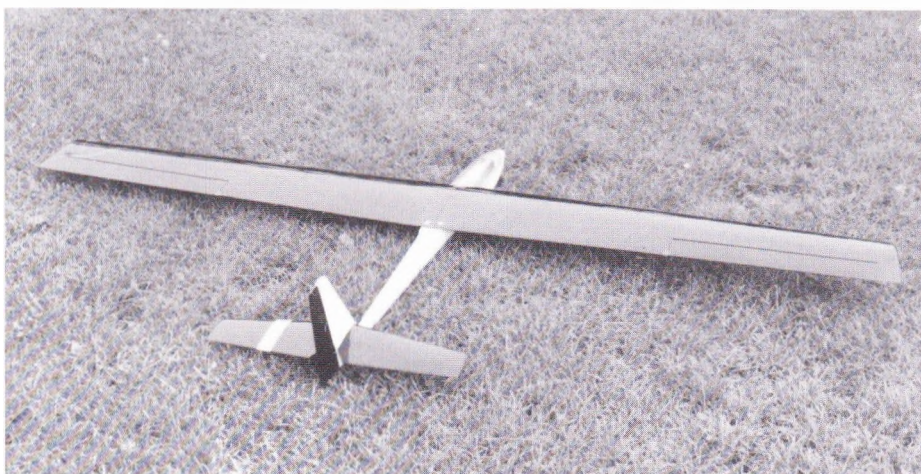
Link-holderne til krængrorene skal Robbe skifte ud, da hullet var større end det gevind, som holderen skulle skrues på. Den kunne slet ikke sidde fast, så jeg måtte bruge et sæt fra en anden model.

Da Verso er en skræntmodel, vil jeg foreslå, at kroppen fra fabrikkens side gøres stærkere, da landingsforholdene mange gange er meget vanskelige pga. turbulens og dårligt terræn. □

Tekniske data

Verso fra Robbe
 Spændvidde: 210 cm
 Kroplængde incl. sideror: 128,5 cm
 Totalt planareal: 50,1 dm²
 Vægt incl. RC-udstyr: 1.745 gram
 Profil: Eppler 178 mod.
 Antal funktioner: 3, højde-, side- og krængror

Bygget og fløjet af Steen Høj Rasmussen, tlf. 02-45 17 44.





En del af det danske hold foran resultat-tavlen: Bagest fra venstre Karsten Jeppesen, Peter Mikkelsen, Flemming Møller samt holdleder Hans Grønne. Foran hjælper Palle Mikkelsen. Flemming Møller er ved at hælde vandet ud af ørerne efter de anstrengende og våde konkurrencedage.

Vandgang i Holland d. 8.-16. juli: Første EM for radiostyrede svævemodeller

I 1984 blev Europamesterskaber for radiostyrede svævemodeller i klasse F3B søsat for første gang. Og som alle rigtige søsætninger blev det en våd omgang. Hans Grønne var med som holdleder, og vi bringer her hans referat.

Sidst i maj måned fandt nogle af vore hjemlige piloter ud af, at Danmark burde repræsenteres ved premieren på de europæiske mesterskaber i radiostyret svæveflyvning.

I nogen hast fik vi sammensat et hold bestående af Peter Mikkelsen og Flemming Møller, begge fra AMC, samt Karsten Jeppesen fra BMC. Undertegnede skulle være holdleder, og som hjælpere havde vi Leif og Poul-Erik Mikkelsen, Mads Bendt, Gitte Therkilsen samt go'e »gamle« Henry Frank, således at Frank'erne på denne måde endnu engang blev repræsenteret ved et stort internationalt stævne.

Konkurrencereglerne

Vore hjemlige konkurrencer består af et antal runder, som hver består af to flyvninger. En varighedsflyvning på 6 min. med en efterfølgende landing så tæt på en 25 meter lang streg som muligt, samt en hastighedsflyvning i sidevind på ialt 600 meter (4 ben à 150 meter) med efterfølgende streglanding.

I internationale svæveflyvekonkurrencer består en runde af tre flyvninger:

- Distance. Her flyves ialt 1.800 meter bestående af 12 ben à 150 meter i med- og modvind.
- Varighed. Termikflyvning på 6 min. efterfulgt af prik-landing så tæt på et punkt som muligt.

- Hastighed (speed). Her flyves som herhjemme 4 ben à 150 meter, ialt 600 meter, men i med- og modvind og landingen vurderes ikke.

I alle tre discipliner gives der en arbejdstid, således at det er muligt at lave omflyvninger, hvis man ikke klarer opgaven i første flyvning. Det er et vanskeligt taktisk spil at udnytte disse arbejdstider på bedst mulig måde.

Det var således disse anderledes opgaver, vi forsøgte at træne op til EM. Desværre gjorde vejret nøkker i juni måned, men vi havde dog haft en halv snes træningssessioner, da vi lørdag d. 7. juli i strålende sommervej kørte vores kortege af tre biler til Flevohof i Holland.

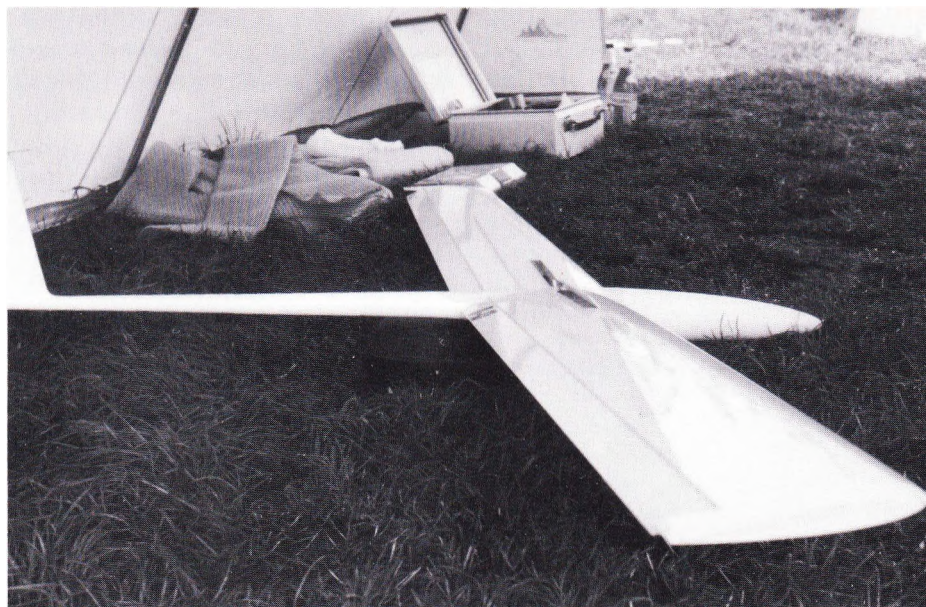
Flevohof ligger ca. 70 km nordøst for Amsterdam på et fladt (meget fladt) indvundet marskland.

Flevohof er ikke nogen by, men derimod et kombineret landbrugs-museum, hvor der vises gamle ting og landbrugsmetoder, rekreations- og feriecenter med utallige faciliteter, kongrescenter og meget mere. Området er meget stort, og i tilknytning til dette landbrugscenter er en meget stor, åben græsmark, som skulle blive vor flyveplads den næste uges tid.

Indkvartering i telte

I modsætning til næsten alle andre deltagende hold, som boede i huse og fik maden serveret,

Helmut Quabeck's smukke model. Bemærk luftbremserne tæt på kroppen.



havde vi telte med og sørgede selv for proviant. Dette var billigere, men sandelig også mere besværligt.

Vi havde således den specielle fornøjelse at slå telt op i snevejr og strålende solskin. »Sneen« kom fra en række store popler og begravede os i et mange centimeter tykt »uld«-lag. Deres forplantningsforsøg gav en nærmest perfekt illusion om snevejr, som dog distraheredes lidt af, at der var næsten 30 graders varme.

Søndag d. 8. juli var det stadig meget varmt, men vi fløj for at vænne os til området og den svage termik.

Mandag d. 9. var officiel træningsdag, hvor alle hold deltog i en ikke tællende for-konkurrence. Derefter var der kontrol af samtlige modeller. Skal man kikke nærmere på modeller, er det absolut her, man skal være vågen. Der er rig mulighed for at få fiduser, hvis man ellers skulle have tid, hvad vi ikke havde for meget af. Da alle modeller var godkendt, var der standerhejsning og officiel åbning af stævnet.

Den aften og nat fik vi en forsmag på, hvad der var i vente. Det startede med at regne, derefter begyndte det at lyne og tordne, og til slut stormede det, så vi måtte stå og holde på teltet. Det var et helt godt uvejr, og vandet fossede ind i teltene.

Konkurrencen kommer igang

Tirsdag var første konkurrencedag. Karsten startede i første gruppe på fire piloter i distanceopgaven.

Hver pilot havde sit bestemte lydsignal for at markere vendingerne, og det er et sandt sammensurium af lyde og råb, men man vænner sig ret hurtigt til kun at høre sine egne signaler.

Karsten fik de 12 ben, men i landingen fortsatte hans Optima i en svag højrekurve lige i jorden. Tydeligvis en radiofejl. Den brækkede krop blev lavet, og radioen set efter på en time. Puha, sikke en start. Peter nåede efter en omstart 9 ben, mens Flemming løb 12 ben igennem i en dejlig opvind.

I termik-disciplinen fik vore tre piloter meget tæt på 6 min. og maksimale landingspoints.

Flemming fløj den efterfølgende speed på 31 sek., mens Peter og Karsten begge fik 27,5 sek., og således fik vi en ganske pæn start.

I anden rundes distance stallede Flemming efter 11. ben i et medvindsdrej, og så var der byggearbejde til hele aftenen. Karsten fik 11½ ben, men samlede i forvirringen sin model op af vandet, inden den var blevet kontrolleret, og måtte således nøjes med 11 hele ben. Peter klarede 12 ben og sikrede sig således 1000 points.

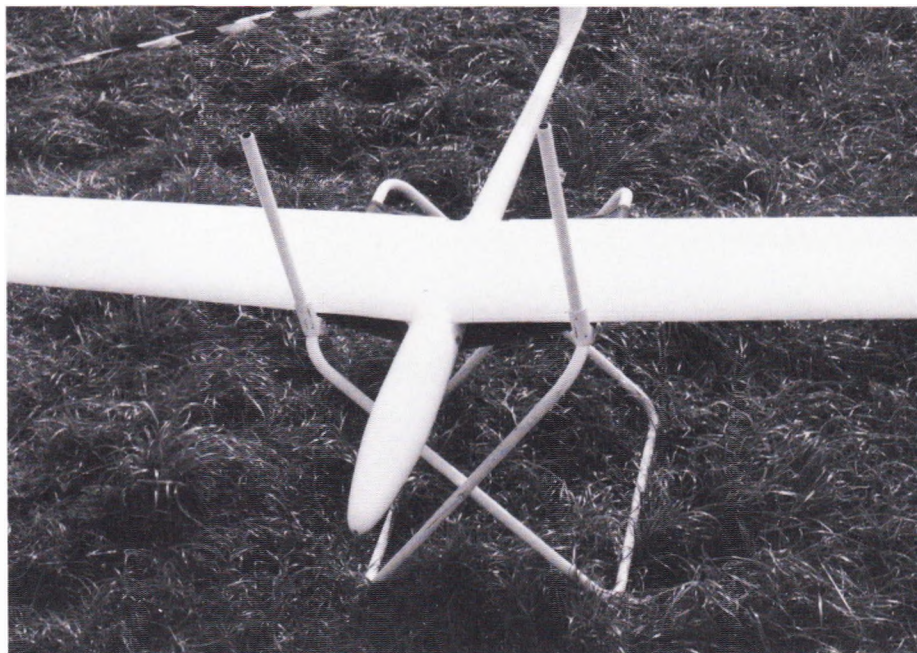
I dagens løb var der 5-10 alvorlige havarier. Heraf havde Quabeck fra Vesttyskland det mest besynderlige ved starten til hans speed-flyvning, som skulle flyves umiddelbart efter Peter.

Quabeck startede og trak godt til i højderøret. Så godt, at tyskernes spil (som absolut hører til de tunge kraftværker) blev rykket op og slæbt 10-15 meter frem gennem vand og andres liner skarpt forfulgt af et par hjælpere. Stor, stor forvirring. I omstarten med reservespillet trak den rystede Quabeck så hårdt i flyet, at et højderør brækkede af, og han kunne på trods af, at han havde flaps på modellen, ikke kontrollere den med kun et højderør og han styrtede lodret i jorden tæt ved flyparkeringen. Resten af dagen hang han forstæeligt nok noget med hovedet.

Dagen sluttede atter med flere timers regn og storm.

Orkan over flyvepladsen

Onsdag d. 11. var flyvepladsen så oversvømmet, at der stod blankt vand de fleste steder. 2. rundes termik og hastighed blev fløjet inden middag i ri-



Øverst Ralph Decker's sølvvinder-model. Øverst ses modellen samlet — bemærk strømlinieformen og de flotte overgange mellem krop og vinger. Nederst et indblik i monteringen af RC-grejet.

meligt pænt vejr og derefter blev konkurrencen til alles undren aflyst for resten af dagen.

6 timer senere var der ingen, der undrede sig mere. Da havde vi haft det mest forrygende uvejr, vi nogensinde havde oplevet. Stævneledelsen havde fået varsel fra lufthavnen Shiphool ved Amsterdam om, at en tordenstorm var på vej mod os, og traf derefter den helt rigtige beslutning om at standse dagens konkurrencer.

Vi red orkanen af hængende i telstænger og teltdug og fik ikke et af poppeltræerne i hovedet, selvom flere træer i området måtte lægge sig for de 45 m/sek. vindstød. Et af vore telte klarede desværre heller ikke problemerne og var klasket helt sammen. Sammen med lynene og tordenen fik vi igen et regnskyl (2-3 cm). Faktisk fik vi i den uge, vi var der, dobbelt så meget nedbør som normalt i hele juli måned, og resultatet kan man jo selv tænke sig til, når man ved, at vi lå 8 meter under havoverfladen.

Efter uvejret blev det helt stille og med det fineste solskin. Vejret er forunderligt.

Torsdag mistede Karsten en flyvning i 3. rundes distance. I første forsøg kunne han kun nå

ca. 8 ben, så det blev besluttet at tage en omstart. I denne rykkede han omløberen op af jorden. Hurtigt over på reserve-spillet, hvor linen knækkede. Hvilket uheld. Tiden var blevet knap, og det lykkedes os ikke at få ham startet, så han måtte tage et dumt nul i denne disciplin. Ellers klarede vi 3. runde uden uheld.

I 4. runde fik Flemming og Peter begge 12 ben, mens Karsten efter 11½ ben tog omstart og fik 10¼. I termikken kneb det lidt, mens landingerne var pæne.

Fredag var Quabeck uheldig igen i 4. rundes speed. Efter to ben fløj han så tæt på jorden, at han samlede et par højstartsliner op, som lå på jorden. Disse tog hans imponerende fart blidt af. Hverken modellen eller de rystede officials tog nogen skade, men med to nuller var Quabeck nu uden mulighed for at placere sig. Resten af konkurrencen vandrede han slukøret rundt.

I 5. rundes distance fik vi 12, 12 og 10¼ ben, mens termikken foregik i regnvejr med deraf følgende dårlige tider.

fortsættes næste side



Leif kaster Karstens Optima til en distanceflyvning.

Mange flyvninger i ugens løb blev fløjet i regnvejr, og de efterfølgende landinger skete ofte på blankt vand. Det ser flot ud, selvom det ikke er lykke. Der kræver faktisk nogen fantasi at forestille sig, hvor vådt og koldt det kan være i Holland i juli måned.

Lørdag blev en ganske forfærdelig dag. Sidste del af 5. runde (speed) foregik i regnvejr, men blev dog gennemført, hvorefter konkurrencen blev udsat, genoptaget, udsat osv., osv.

Skyerne hang lavt, og stævneledelsen beordrede gentagne gange piloter til at starte op i dem på trods af, at modellerne tydeligvis ville forsvinde halvvejs oppe. Når man ser 3-4 liner forsvinde op i skyerne på samme tid, kan man ikke for-tænke piloterne i at brokke sig.

En østrigsk »Spartakus« med variabelt tyngdepunkt.



Afslutning af konkurrencen

På trods af mange forsøg lykkedes det ikke at påbegynde 6. runde om lørdagen, og konkurrencen blev derfor erklæret afsluttet, da man før den blev startet fastslog, at man højst ville flyve to discipliner om søndagen.

Med kun 5 runder skulle alle runder tælle med i point-beregningen, fordi der så ikke ville være en »smid-væk« runde. Det bekom ikke alle vel. Specielt ikke de hold, der havde satset for hårdt og skulle bruge en smid-væk-runde.

Vi var ganske godt tilfredse, idet vor taktik helt klart havde været at flyve sikkert og få points med fra alle flyvninger, hvilket bortset fra et enkelt uheldigt nul også var lykkedes.

Vi var også tilfredse med, at vi nu var færdige med at trække rundt, våde og forkomne, i mudderet. Vor flyveglæde kunne efter de sidste dages strabadser ligge et forholdsvis lille sted.

Man begynder derfor at skrive de endelige resultater op på den store stillingstavle, og så sker der det utrolige, at nogle af holdlederne, der har noget at vinde ved en 6. runde (specielt Vesttyskland, der ligger på 3. pladsen efter Italien og England) presser stævneledelsen til at forsøge at flyve en runde mere søndag, da man så vil få den ønskede smid-væk-runde. Det lykkedes dem faktisk at få gennemtrumfet, at vi skulle fortsætte søndag.

Efter min mening er det en meget diskutabel beslutning af en stævneledelse først at erklære stævnet for officielt afsluttet for derefter under pres fra enkelte holdledere at starte konkurrencen op igen. Det er et taktisk spil, som ikke har noget at gøre med flyvning.

Dette ikke sagt i vrede over, at det specielt ramte os meget hårdt, men i erkendelse af, at man bør lade stævneledelsen om at afvikle stævnet og ikke en gruppe holdledere, der hver især ønsker at fremme egne interesser. Dette forhold burde stævneledelsen være klar over. Nuvel, de havde haft en meget hård uge og havde ellers kørt stævnet rimeligt.

Som det kan forstås, gik diskussionen højlydt resten af dagen.

Om søndagen fløj vi så 6. runde (eller rettere: 1. runde af det andet europæiske mesterskab).

Vi startede kl. 7.30 i lavthængende, regnfulde skyer, og ingen troede på, at det var muligt at flyve. Op af dagen klarede det lidt op, og det blev helt pænt vejr.

Vi fløj godt i distancen og termikken, mens det kneb i hastigheden. Karsten mistede et drej og forvildede sig ind over sikkerhedslinjen med et nul til følge.

Sjette runde blev altså gennemført og vendte helt rundt på resultaterne. Vesttyskland overhalede således Italien på en lidt ufin måde og fik alligevel tiltvunget sig sejren. England blev nr. 2 og Italien nr. 3.

Individuelle resultater:

1. R. Liese (D)	14.664,6 pt.
2. R. Decker (D)	14.618,6 pt.
3. D. Worrall (GB)	14.450,0 pt.
4. S. Villani (I)	14.399,5 pt.
5. K. Wasner jr. (A)	14.229,8 pt.
6. J. ten Holt (NL)	14.083,5 pt.
7. D. Dyer (GB)	14.075,3 pt.
8. M. Lorenzoni (I)	14.052,3 pt.
9. H. Bonestroo (NL)	13.955,3 pt.
10. F. Givone (I)	13.915,3 pt.
11. S. Blanchard (GB)	13.904,3 pt.
12. R. Binkert (CH)	13.779,5 pt.
13. J. Staehl (S)	13.700,1 pt.
14. M. Legou (F)	13.658,2 pt.
15. A. Guetta (ISR)	13.654,4 pt.
16. H. Quabeck (D)	13.601,6 pt.
17. O. Sweers (NL)	13.536,6 pt.
18. H. Waegli (CH)	13.328,6 pt.
19. S. Meier (CH)	13.189,7 pt.
20. E. Lercher (A)	13.164,6 pt.
29. Peter Mikkelsen (DK) ..	12.848,1 pt.
35. Flemming Møller (DK) ..	12.081,6 pt.
36. Karsten Jeppesen (DK) ..	12.008,0 pt.

Ialt 40 deltagere.

Holdresultater:

1. Vesttyskland (D)	42.884,8 pt.
2. England (GB)	42.429,6 pt.
3. Italien (I)	42.367,2 pt.
4. Holland (NL)	41.576,3 pt.
5. Østrig (A)	40.453,5 pt.
12. Danmark (DK)	36.737,7 pt.

Ialt 14 lande.

Individuelt blev Reinhard Liese, Vesttyskland, Europamester med Ralph Decker på andenpladsen og David Worrall som nummer tre. Samuel Villani blev forvist til fjerdepladsen.

Søndag aften var der en flot afslutningsfest med præmieoverrækkelse. Liese's venlige fremtræden og blændende flyvninger gjorde ham til en populær vinder. Det var en fornøjelse at se hans speedflyvninger. De var som trukket efter en snor, og det var meget vanskeligt at se de korrektioner han nødvendigvis måtte lave under flyvningen.

Under festen blev specielt Italiens mandskab hyldet efter at de havde mistet deres førsteplads til tyskerne. De tog det pænt, selvom de var berettiget til at beklage sig, og selvom Villani måtte bæres rundt efter at han var faldet på pladsen med et forstuvet knæ til følge.

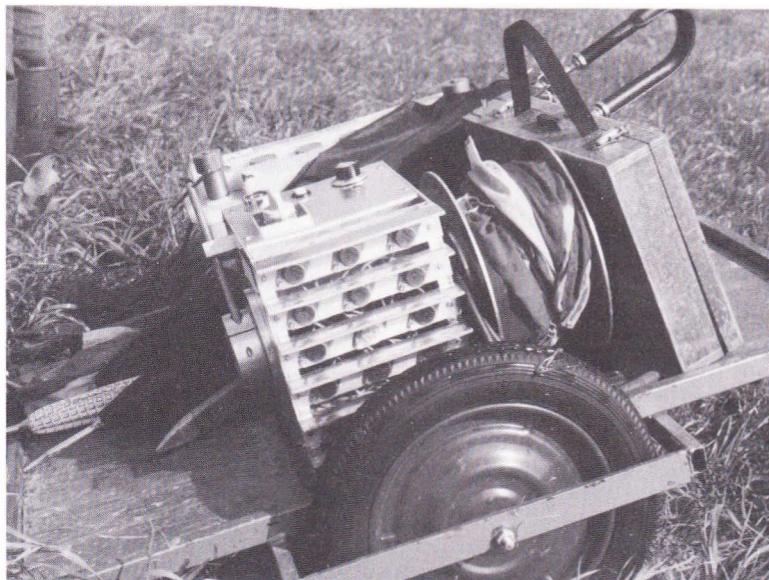
Generelt

Om speed-tidene kan nævnes, at hurtigste tid var Liese's med 19,1 sek., men nogle flere var dog under 20 sek. Tiderne varierede meget mellem de enkelte runder, og selv de bedste piloter havde enkelte dårlige tider.

Modellerne er næsten alle udstyret med flaps, og mange har HQ-profiler, og der er gjort virkelig meget ud af detaljerne.

Mange havde styrt. Nogle som følge af for meget vand (normalt skal der jo ikke et sødygtighedsbevis til for at flyve F3B). De fleste styrtede dog fordi der blev satset alt for hårdt. Nogle brækkede i højstarten. Ikke som vi plejer at se ved at folde en vinge sammen. Når der er så stor belastning på flyet, ligner det mere en eksplosion når der pludselig kun er en sky af stumper tilbage af flyet. Med fare for at blive dunket hårdt i hovedet vil jeg vove den påstand, at det faktisk ser helt godt ud!

Højstartsmateriellet kunne der skrives tykke bøger om. De fleste spil er utroligt kraftige, nogle med variabel hastighed, andre med 2-3 trin og



Sådan transporterer man el-spil. Bemærk også stakken af paraplyer der ligger bag spillet.

en booster, der sættes ind i selve katapulten. Specielt vesttyskernes spil kunne give en meget kraftig acceleration lige før og under katapulten. Vi vurderede deres højdevinning fra bunden til udflydningen i toppen til ca. 100 meter!

Opstilling af spil er også et varmt emne. Næsten alle hold havde to spil opstillet, hver gang der skulle flyves. Der var kamp om de små, mudrede øer, der var tilbage på de oversvømmede marker. Specielt havde vi vrøvl med belgierne, der på et tidspunkt stillede deres spil så tæt på et af vore, at man end ikke kunne få en hånd ind imellem dem! Normalt var der dog ca. 1/2 meter mellem spillene i rækker helt op til 10-12 spil!

I termikken var der mere plads, ca. 15 meter mellem spillene. At se 8 fly starte samtidig og katapulte er et helt festfyrværkeri. I distance var det ikke usædvanligt at se fire fly samtidigt med 1-2 meter mellem tipperne. Forbavsende nok var der kun 1-2 uheld som følge af dette. Det viser lidt om, at det ikke er begyndere, der står ved senderne.

På de seks konkurrencedage stillede vil spil op (2 stk.) mere end 50 gange, så det var ikke sært, at vore hjælpere til sidst slæbte deres fødder efter sig gennem vandet.

Konklusion

En meget hård tur for såvel holdet som materiellet, specielt pga. alt det forbistrede vand.

Vi fik godt 85% af vindernes points, men slut-

tede alligevel som nummer 12 af 14 i holdsmenhæng. Ud af de 40 deltagende piloter fik vi 29. pladsen (Peter) og 35. og 36. pladsen ved henholdsvis Flemming og Karsten.

Grundene til dette beskedne resultat er bl.a. mangel på rutine i store konkurrencer, for lidt flyvetræning efter internationale regler, men også mangel på topmateriel. Et meget kraftigt spil er en nødvendighed, og det er tydeligt, at en Optima i international sammenhæng hører hjemme på et museum. Faktisk var det flere, der morede sig over, at vi stillede op med disse hyggelige, gamle fly.

Vil man være med i toppen, er der afgjort ikke råd til at miste et par ben i distancen eller kun få 5 min. og 40 sek. i termikken. Vort største problem var dog, at vi simpelthen ikke kunne flyve hurtigt nok.

Nævnes bør det måske også, at flyvelysten svinder, når man er træt af at holde på teltet det halve af natten, alt er vådt eller fugtigt, og man ikke har én times fritid.

Holdmæssigt hang vi godt sammen gennem strabadserne, og vi har fået en hel bunke værdifulde erfaringer og nye impulser med hjem, hvilket helt givet gør, at nogle af os også melder sig, når det andet europæiske mesterskab afholdes i 1986.

Jeg vil gerne her sige tak til holdet for den fælles indsats dernede og til Henry for de notater, der bl.a. har dannet grundlag for dette referat. □

Et moderne el-spil er et elektronisk mesterstykke.



Nordisk Mesterskab i RC svæveflyvning på Island

For anden gang arrangerede Island NM i RC svæveflyvning. Det blev et spinkelt stævne, da Sverige og Finland meldte afbud. Også dyrt for den enkelte deltager, men en uforglemmelig oplevelse, rapporterer Preben Nørholm.

Vel aldrig tidligere har RC-unionen haft så svært ved at sætte et par landshold sammen til et NM. Spørgsmålet blev slet ikke positionen på udtagelsesranglisten, men udelukkende: *Hvem ville* — og man kan roligt tilføje — *betale prisen*. Efter sidste afbud blev det endog nødvendigt, at holdlederen tog sin skræntmodel under armen, for at vi i det mindste kunne få *et* fuldtalligt hold. Og vi var: *Nils Vium* (højstart- og skræntpilot), *Bjørn Krogh* (skræntpilot), *Lissi Ellekjær* og *Børge Cramer Hansen* (supportere), alle fra Nordsjællands Fjernstyringsklub, og jeg selv *Preben Nørholm* (skræntpilot og holdleder).

Skulle der være gilde? — Og det var vi enige om, at der skulle, hvorfor vi lavede en 10 dages tur ud af det med 4 træningsdage forud for de 3 konkurrencedage d. 27.-29. juli. Under træningsdagene talte vi flere gange med konkurrenceleder Stefan Sæmundsson i telefonen, og han trøstede med, at kontrakten med vejrguderne trådte i kraft på første konkurrencedag, hvorfor regnen så ville holde op. Og den holdt sig til det sidste. I fire dage fik vi end ikke båret en model til en flyveplads, men vi kedede os ikke. Blot gik det lidt hårdt ud over udlejningsvognens kilometertæller, der talte ca. 10 danske kr. pr. kørt km! Men så var der også masser af værktøj i den, så vi selv kunne udbedre de værste småskavanker, som tidens tand havde forårsaget.

Vi var altså lige så uforberede som nordmændene og islændingene, da mesterskabet gik i luften fredag morgen på Europas bedste skrænt *Hvolsfjall* ved *Hvolsvöllur* godt 100 km øst for Reykjavik. Det blev ved 2 runder den dag, for regn-kontrakten blev kun delvist overholdt, og desuden var vinden til tider marginal. Men om



Nils Vium på vej hjem med Speedy Gonzales fra en af de flyvninger, der gav ham NM-titlen. Han ser glad ud, men Bjørn Krogh synes at kritisere med højre hånd uden indblanding fra Børge Cramer Hansen. Bemærk den endeløse flyveplads.

lørdagen fik vi 8 spændende runder. Der skilte sig ret hurtigt en ledergruppe ud bestående af Jan Olav Enderud, Norge og Bjørn Krogh. De skiftedes til at føre, og som det kan ses på resul-

tatlisten, sluttede de også uhyre tæt, desværre til norsk fordel. Men vi bøjer os gerne i knæ for Jan Olav's 0,28% forspring, specielt da han viste sig at være en yderst flink 19-årig gut. Kun 12 dage tidligere var han startet som rekrut i det norske Flyvevåben, og først da kunne han søge fri. Da lod det sig imidlertid ikke gøre at få billet til Island sammen med de øvrige nordmænd, og han måtte blive 3 dage ekstra, dem vi havde planlagt til ferie, og da vi havde et tomt sæde i bilen

Jan Olav's militære titel vil, når dette læses, være noget så eksklusivt som dronepilot for artilleristerne. En norsk måldrone er en stor RC-model med 15 cm' motor og er konstrueret og bygget af Pojo Stefansen, der for en halv snes år siden bragte megen hæder og ære plus en del sølvtøj i NM hjem til broderlandet i kunstflyvningsklassen. Jan Olav fløj en *Eisman Hai*, og den fløj pænt, men næsten alle modellerne lignede vindermodeller og kunne være blevet det med de rette fingre på styrepindene. Det ser næsten ud til, at skræntmodellerne nu er færdigudviklede. I hvert fald er det flere år siden, at nye tekni-



*Jan Olov Enderud, Norge, den nye skræntmester, kaster skræntmodellen for sin holdkammerat Per Inge Skjæveland. Modellen er en *Eisman Hai*, samme type som Jan Olav benyttede.*

ske detaljer har givet nogen skræntpilot et målbart forspring. Men heldigvis er vore fly da endnu ikke blevet lige så standardiserede som tennis-ketchere, men kan stadig bære et personligt præg.

Men vi fik da en sikker holdsejr — den skal vi have, specielt når svenskerne bliver hjemme. Og hvorfor gjorde de det? Vi savnede dem. De var samme sted for 5 år siden (hvor nordmændene til gengæld manglede), hvor vi havde en utrolig fight, der faktisk endte uafgjort.

Søndag var højstartsdag. Lidt regn begrænsede dagen til 4 runder, men ellers gik alt perfekt. Vore islandske venner havde i dagens anledning lukket en fuldskala flyveplads, der til daglig benyttes af sprøjtefly. En perfekt plads midt i det aldeles flade, sydøstlige lavlandsområde, hvis generøse størrelse bedst forklares ved det faktum, at man på Island spreder NPK gødning med en DC-3'er. De kan sagtens være glade, vore venner i det nordatlantiske. Sikke skrænter, sikre flyvepladser!

Med Nils Vium som eneste deltager havde vi

Resultater skrænt:

1. Jan Olav Enderud (N)	8.810
2. Bjørn Krogh (DK)	8.785
3. Espen Torp (N)	8.391
4. Theodor Theodorsson (I)	8.342
5. Preben Nørholm (DK)	8.244
6. Nils Vium (DK)	8.128
7. Per Inge Skjæveland (N)	7.781
8. Erik Morgan (N)	7.727
9. Heidar Hinriksson (I)	7.678
10. Einar Pall Einarsson (I)	7.664
11. Kristinn Gunnarsson (I)	7.072

Islandske gæstedeltagere:

1. Jon Petursson	8.053
2. Asbjørn Björnsson	7.962
3. Olafur Sverrisson	7.893

Holdresultater:

1. Danmark	25.157
2. Island	23.454
3. Norge	23.244

Jan Olav Enderud, Erik Morgan og Heidar Hinriksson deltog i særlig juniorklasse og tæller derfor ikke med i holdresultatet.

Resultater højstart

1. Nils Vium (DK)	6.317
2. Gudjon Olafsson (I)	6.018
3. Espen Torp (N)	5.915
4. Royce Morgan (N)	5.576
5. Per Inge Skjæveland (N)	5.466
6. Jon Petursson (I)	4.154
7. Heidar Hinriksson (I)	4.154
8. Einar Pall Einarsson (I)	4.090
9. Erik Morgan (N)	1.882

Islandske gæstedeltagere:

1. Asbjørn Björnsson	4.529
2. Erlingur Erlingsson	2.789
3. Kristinn Gunnarsson	1.757

Holdresultater:

1. Norge	16.957
2. Island	15.555
3. Danmark	6.317

Også i højstartsklassen deltog Heidar Hinriksson og Erik Morgan i særlig juniorklasse.



Triste miner i den danske lejr. Preben Nørholm græder ikke, men ser dybt i værktøjskassen på grund af løse dele i drejvinge mekanikken efter en græstue i landingsområdet. Bjørn Krogh og hans skygge Nils Vium undersøger skaden på Ply-Boy'en, der hurtigt var fikset.

afskrevet holdsejren, men Nils fløj præcist, som vi så ofte har set på hjemmebane, så det var ikke uventet, at hans konkurrenter på intet tidspunkt så den store pokal inden for rækkevidde.

Læg mærke til, at islandske Gudjon Olafsson kom ind på en flot andenplads. Gudjon havde international debut ved VM i England sidste år og blev her nr. 67 og sidst. Men han blev i England en uges tid efter VM og lod sig inspirere af en flok af Englands bedste F3B-folk fra The White Sheet R/C Soaring Club. Det sås på hans nye modelkollektion og flyvestil, ligesom han også lagde hjemmelavet højstartsspil til for alle deltagerne, noget af det bedste vi har set. Iøvrigt må vi konstatere, at Island for første gang viste sig som en jævnbyrdig konkurrent til det øvrige Norden, ret bemærkelsesværdigt, da befolkningen kun udgør 1,0% af Norden som helhed.

Efter afslutningsbanket, præmieuddeling, festtaler af bl.a. formanden for Flugmalafelag Islands osv. var det hele forbi. Nej, vi havde heldigvis tre feriedage, som vi nød ved landets helt unike seværdigheder, bl.a. Geysir, Gullfoss, Skálholt, Thingvallir og Nationalmuseet. Island er et vidunderligt land at besøge, måske lidt ekstra for os danske, for ved siden af en utrolig natur — fremmedartet som månen — finder vi traditioner og mentalitet, der er så dansk, som det ellers kun findes i Danmark, når vi skjuler vore

dårlige sider. Som gammel Islandsfarer havde jeg forberedt holdet på, at vi end ikke skulle savne napoleonskager. Det blev en sport, hvor vi end skulle have stillet den værste sult, at bestille 5 af slagsen, for derefter (i hvert fald 80% af os) at falde om på gulvet af krampelatter, når det fra den anden side af disken — ofte på perfekt dansk — lød: *Desværre — udsolgt — hvad med sandkage eller klejner?* Ingen Helsingborgsk knækbrød her! Kort sagt: En perle på vulkaner midt ude i Atlanten, som vi kun kan værdsætte endnu højere, når vi blot en tiendedel af distancen i modsat retning fra Kastrup Lufthavn finder starten på en lang kæde af menneskefjendske militærdiktaturer.

Vi sluttede med genindsættelse af landets præsident foran Altingsbygningen — alt var fuldstændigt som Dronningens fødselsdag på Amalienborg Slotsplads — i skala 1:10. Man har måske ikke hørt, at der var præsidentvalg? Det var der heller ikke. Ingen turde stille op mod henrivende Vigdis Finbogadottir.

På en sidste tur gennem strøget stoppede vi ved en bager. I vinduet stod de længe savnede napoleonskager. En uforglemmelig modellflyveoplevelse, som vi takker Flugmalafelag Islands med stævneleder Stefan Sæmundsson i spidsen for, var reddet. Ligeledes tak til Einar Pall Einarsson, der har forsynet os med billederne. □

Preben Nørholm kaster Bjørn Krogh's Raja på Hvolfsfjall. Bemærk den smukt formede skrænt — over 100 m høj. De små sorte pletter er fyrretræer, som kommunen plantede for 5 år siden — hvilken skændig handling! Men siden da er de kun vokset 8-10 cm, så de kommer ikke til at forstyrre skræntens laminarstrøm i vor tid, og iøvrigt er halvdelen gået ud



Nordisk Mesterskab i RC kunstflyvning i Danmark

NM i RC-kunstflyvning blev i år afholdt på flyvestation Vandel med RC-unionen som værter. Ejner Hjort fortæller her om arrangementet, mens Peter Christensen vurderer flyvningerne ved årets NM.

Selv om Nordisk Mesterskab blev afholdt den 4. og 5. august, begyndte forberedelserne allerede i december måned sidste år. Styringsgruppen havde nedsat et hold bestående af Gunnar Andrea-

sen, Brune Hedegård, Ejner Hjort og Svend Plougstrup til at arrangere stævnet.

Arrangørerne blev hurtigt klar over, at det eneste sted, hvor vi kunne afvikle NM'et var på Flyvestation Vandel. Vi havde altså 9 måneder til at sende indbydelser ud og finde officials og værelser til dommere, osv.

Nogle af nordmændene benyttede sig til tilbuddet om at træne på RC-klubben Falcon's bane i Veerst i ugen før mesterskabet.

Fredag eftermiddag mødtes arrangørgruppen på flyvestationen for at få de nye restriktioner indskærpet. Disse var væsentlig skrapere, end da vi sidst var der. Det skyldes, at flyvestationen har fået F-16 status, dvs. at F-16 fly kan benytte

pladsen. Da F-16's ind sugning er meget kraftig og sidder langt nede, suger den meget let fremmedlegemer op i motoren. Derfor skulle banerne være rene og fri for affald, grus og andet, når NM-deltagerne forlod pladsen igen.

Vi begyndte at lukke gæsterne ind på flyvestationen sidst på eftermiddagen, så de kunne få lidt træning. Om aftenen holdt konkurrenceleder Gunnar Andreassen briefing sammen med holdlederne, hvor de bl.a. udtrak startfølgen. Tre ud af de fire flyvninger talte med til det samlede resultat.

Vi spiste morgenmad i cafeteriet på flyvestationen, og startede konkurrencen kl. 10.00. Da finnerne desværre ikke mødte op, hvad grunden så end var, besluttede man at gennemføre mesterskabet med kun 3 dommere. Det var Iikka Peteri (S), Erik Bertelsen (N) og Svend Plougstrup (DK).

Vejret var fint om lørdagen med svag blæst. Der blev gennemført to runder denne dag. Om aftenen var der arrangeret en fin fest på kroen, hvor vi var ca. 50 mand til tag-selv-bord og dans bagefter. Enkelte sneg sig ned til jernbanefesten i Vandel by for at få en karruselur. Så det blev halvsent, inden de sidste kom i seng.

Da vi stod op søndag morgen, tegnede vejret til at blive godt igen, men ak — få minutter efter begyndte det at regne. Man besluttede dog at gennemføre de to sidste runder alligevel. På trods af regnen bevarede alle deres gode humør, så vi må betegne mesterskabet som en succes. Nordmændene og svenskerne var velforberejdede på en sådan vejr-situation, og regnen lod ikke til at genere dem overhovedet.

Vi var færdige med præmieoverrækkelsen kl. 15.00, hvor der også var uddelt erindringsgaver til alle piloter. Herefter skulle vi lige have ryddet op og have ryddet banen. Det er utroligt, så mange cigaretskod og tændstikker, der efterlades. (Det hele *skulle* fjernes!).

De danske deltagere fik placeringer efter fortjeneste. Vi kunne have forbedret vores resultat, hvis der var blevet trænet noget mere. Desværre kunne vi ikke stille med en eneste juniorpilot. Det er noget, som vi straks må råde bod på. Derfor: Alle unge mænd/piger, der er interesseret i kunstflyvning, meld jer nu under fanerne og duk op ved næste sæsons kunstflyvningsstævner. — Det kan da ikke være rigtigt, at kunstflyvningen skal uddø, fordi I er for slappe til at flyve konkurrence!



Danske Henning Juel assisteres af sin kone, Anni.



Tore Jemtegaard fra Norge fløj sig ind på tredjepladsen med sin Super-Curare.

Resultater NM klasse F3A

1. N. Bossum (N)	2.614 pt.
2. K. Holm (S)	2.481 pt.
3. T. Jemtegaard (N)	2.181 pt.
4. A. Johansson (S)	2.098 pt.
5. G. Thomassen (N)	1.965 pt.
6. A. Gustafsson (S)	1.946 pt.
7. T. Eltvik (N)	1.906 pt.
8. P. Christensen (DK)	1.885 pt.
9. J. Søvsø (DK)	1.841 pt.
10. F. Hovland (N)	1.838 pt.
11. R. Gjelsnes (N)	1.714 pt.
12. B. Hansen (DK)	1.365 pt.
13. H. Juel (DK)	1.209 pt.
14. J. Nielson (S)	1.198 pt.

Holdkonkurrence:

1. Norge	6.701 pt.
2. Sverige	5.777 pt.
3. Danmark	4.459 pt.

Det blev klart til NM, at de gamle kunstflyvningsmodeller stadigvæk kan bruges med et godt resultat til det nye flyveprogram. Og radioerne behøver ikke at være udstyret med alle raffinementerne for at kunne anvendes. *Ejner Hjort*

Flyvningen ved NM

I betragtning af det forholdsvis drilagtige vejr, der meget nødtigt skulle være en tradition, når der afholdes NM i Danmark, synes jeg, at der blev vist udmærket flyvning. Dog var danskerne træningstilstand ikke så god som mange af de øvrige piloter.

Fremhæves må konkurrencens nummer et og to, Niels Øystein Bossum og Kenneth Holm. De fløj faktisk manøvrerne lige så præcist som i det gamle program, og det på trods af, at man i det nye program faktisk ikke har tid til at anvende reducerbart rorudslag, når der flyves med de gængse modeller. Her har piloter med langsomme modeller en fordel.

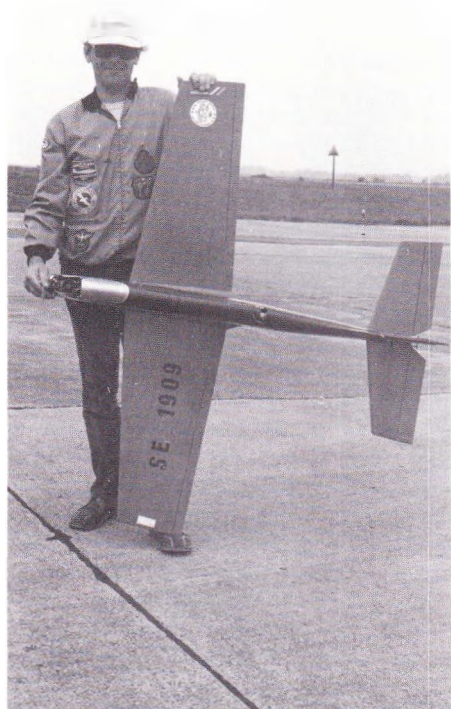
Også juniorerne viste overraskende god flyvning. Guldbrand Thomassen viste, at det ikke er nogen tilfældighed, at han og hans Arrow fik en femteplads ved de nyligt afholdte norske mesterskaber.

En pilot, som ikke rigtig fik vist, hvad han formåede, var svenskeren Jan-Åke Nielson. Hans motor brød kort før konkurrencens start sammen som følge af en knækket låsering til krydspinden. Det lykkedes ham dog at låne en anden motor, så han kunne deltage i konkurrencen om søndagen, men blot to flyvninger til et NM må være ærgerligt.

Vores egen Henning Juel havde et mindre havari, idet han efter rygspin ikke havde tilstrækkelig højde til at rette ud i tide. Bortset fra disse to piloters uheld syntes alle deltagerne at have deres materiel i orden, noget som burde være en selvfølge til enhver konkurrence.

Af den flyvning, man så på Vandel, kan det konkluderes, at der intet er i vejen for at flyve det nye vendeprogram med traditionelle kunstflyvningsmodeller, eller andre kunstflyvningsdygtige fly. Modellerne må i så fald ikke være for tunge, da de ellers dels vil flyve forholdsvis

Kenneth Holm fra Sverige benyttede en Arrow forsynet med Webra Racing Long Stroke motor til at blive nummer to.



hurtigt og dels vil accelerere kraftigt i lodrette nedadgående bevægelser, hvilket vil gå ud over harmonien. Jeg selv flyger med en forholdsvis stor og langsom model. Den har efter min mening en mere ensartet hastighed, men til gengæld

er den mere følsom over for blæsevejr i forhold til de »gamle« modeller, så hvilke typer modeller og hvilken harmoni man får at se de kommende år, kan jeg ikke udtale mig om.

Peter Christensen

Øversigt over modellerne til NM

Deltager	Model	Motor/propel	Understel	Radio
N. Bossum	Curare 3,7 kg	Super Tigre X61 3 bl. 10×8 Metterhause 10% synt. olie OPS dæmper	Optrækkeligt 1-bens	Simprop SAM ingen reduktion
Kenneth Holm	Arrow Formindsket vingefang	Webra Racing LS 2-bladet propel 11×10	1-bens fast	Simprop 4-kanaler Dual-rate på side- og højderor
T. Jemtegaard	Super Curare 3,7 kg Flaps til landingen	Rossi TP-potte 3-bl. 11×9 propel Metterhausen Bagindsugning	2-bens optrækkeligt	Futaba modul 7-kanaler Ingen reduktion
A. Johansen (junior)	Arrow 3,5 kg	Webra Racing LS 10×7 OPS 4-bl. propel af træ	2-bens optrækkeligt	JR 6-kanaler Dual-rate på side- og højderor
G. Thomassen (junior)	MK Arrow 3,5 kg Styroporvinger Flaps til landing	Rossi R 60	1-bens optrækkeligt	Futaba FP-7FGK 7-kanaler Ingen reduktion
A. Gustafsson (junior)	Mach 1 3,4 kg	OPS m. bagudst. 10×7,5 3-bl. propel Dynamix karb.	2-bens fast	Simprop SAM 5-kanaler Exp. på højde- og sideror
T. Eltvik	Terror, selvk. 3,7 kg 165 cm i spv. Midtvinget	Rossi R60 TP-potte Graupner 10×7 3-bl. propel	2-bens optrækkeligt	Graupner 6-kanals Dual-rate på side- højde- og krængror
P. Christensen	Skymaster 2 4,6 kg, 185 cm 18% forstørret Skymaster	OS 120 firtakt 15×6 2-bladet propel	3-bens optrækkeligt	Multiplex 5-kanals Dual-rate på side- højde- og krængror
J. Søvsø	Arrow 4,3 kg Tykkere profil	OS VF 61 10×7,5 3-bladet propel	—	Multiplex 6-kanals Dual-rate på alle ror
F. Hovland (junior)	Curare 3,5 kg	Super Tigre X61 10×9 3-bladet Metterhausen TP-potte Dynamix karb.	—	Futaba FG 6-kanaler Dual-rate på alle ror
R. Gjelsnes (junior)	Selvk. 3,0 kg 140 cm Midtvinget	Rossi R60 TP-potte 12×9 2-bladet propel	Fast 2-bens	Futaba FP-7FGK 4-kanaler Ingen reduktion
B. Hansen	Selvk. 3,5 kg 168 cm Manøvreflaps	Webra LS 61 Hjemmelavet 14×6,4 propel m. 2-bl. i træ	Fast 2-bens	Simprop SSM Contest 4-kanals Dual-rate på side- og højderor
H. Juel	Tarok 4,0 kg 160 cm Ombygget Patricia	OS 120 firtakt 16×7 2-bladet propel 6% nitro	Fast 2-bens	Robbe Mars 4-kanaler Dual-rate på krængeror
J. Nielson	Arrow 4,0 kg Fhv. Kenneth Holm-model	Webra Racing ABC OPS firbladet 10×7 propel 14% olie	3-bens optrækkeligt	Microprop 6-kanaler Ingen dual-rate

»First Attempt« – første forsøg på en radiostyret kunstflyvningsmodel til det nye flyveprogram

Selvom man i Danmark har fløjet RC-kunstflyvning efter det nye vendeprogram siden sommeren 83, er det fortsat småt med nye modeller udviklet til netop dette program.

I denne artikel fortæller Peter Christensen om alle de tanker og ideer, der førte frem til hans første bud på en model til vendeprogrammet.

Modellens liv blev kort, men vi håber, at artiklen kan give inspiration til andre.

For omkring et år siden færdiggjorde jeg en model, »First Attempt«, som jeg havde udviklet sammen med min far specielt til det nye vendeprogram.

Desværre blev modellens og min tid sammen ikke ret lang, idet jeg i forbindelse med Falcon Cup 1983 havarede den. Mine erfaringer med den blev følgelig ikke store, men jeg vil alligevel i det følgende redegøre for de ideer og tanker, der ligger til grund for modellens udformning og de trods alt kun få erfaringer, jeg nåede at få med den.

Grundlæggende ideer

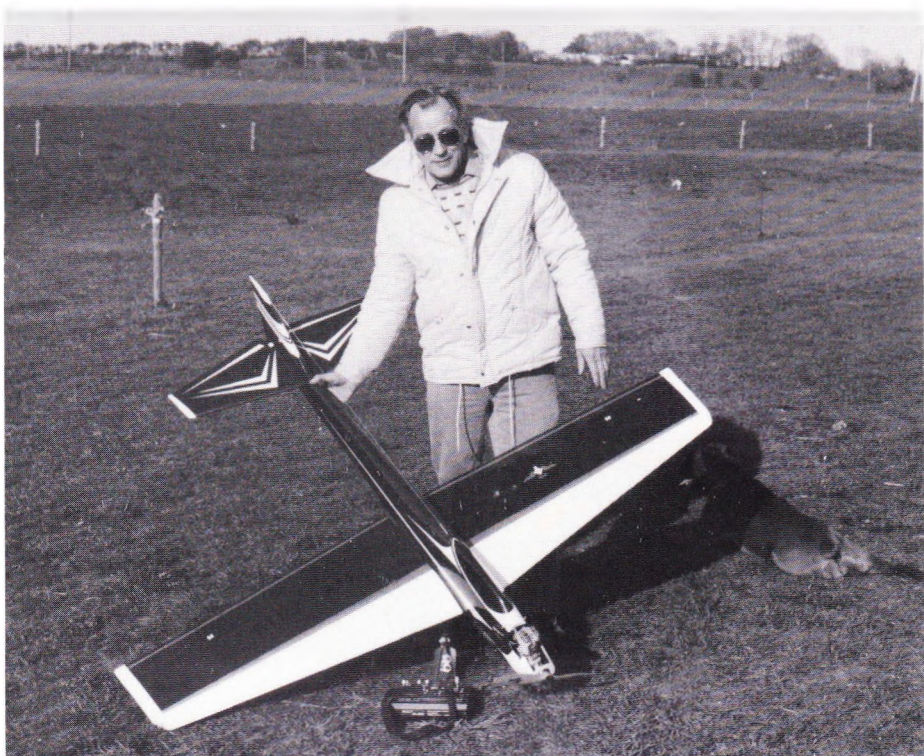
De modeller der i de senere år har været anvendt inden for kunstflyvning, har været meget hurtige og har haft et kraftoverskud, der har kunnet accelerere dem hurtigt op til stor hastighed. Vi var klar over, at den nye model skulle være langsommere og flyve med en mere ensartet hastighed både i vandret og lodret flyvning for at kunne gennemføre vendeprogrammet.

De muligheder, man har, for at opfylde ovenstående er:

1. lavere planbelastning
2. mere indbygget modstand i modellen
3. at forsyne modellen med en mere sejt-trækkende motor.

ad 1: En lavere planbelastning kunne opnås enten ved at bygge modellen i samme størrelse som hidtil, men lettere, eller ved at forøge størrelsen på modellen. Det udstyr, som modellen skulle forsynes med, var stort set det samme som hidtil, så en bibeholdelse af størrelsen mente vi ikke ville føre til en tilstrækkelig formindskelse af planbelastningen. Vi valgte derfor at forøge størrelsen på modellen.

ad 2: For at få en mere ensartet flyvehastighed stod det os klart, at den indbyggede modstand skulle forøges. Der gælder jo den regel, at modstanden på modellen vokser kvadratisk med hastigheden. Det betyder nemlig, at en lille forøgelse i flyvehastigheden bevirker en forholdsvis større forøgelse i modstanden, således at modellen ikke vil accelerere så kraftigt i nedad-



»First Attempt« eksisterer ikke længere. Som afløser byggede Peter Christensen denne »Skymaster«, der er forstørret 18% i forhold til originalen. Det er Peters far, der holder modellen.

gående bevægelser og omvendt i de opadgående. Som følge heraf valgte vi et 17% symmetrisk profil med maksimal tykkelse 30% inde fra forkanten. Det — i forhold til tidligere anvendte — tykke profil har også bedre egenskaber ved lav hastighed.

ad 3: Motorvalget voldte os en del kvaler. Egentlig havde vi helst anvendt en traditionel F3A-motor, men da den primært er beregnet til hurtige modeller, var det tvivlsomt, om den var egnet. Den blev dog monteret, hvilket jeg kommer ind på senere.

Det er som bekendt tilladt at anvende to-taktsmotorer op til 10 cm³ eller fire-taktsmotorer op til 20 cm³. Da der på det tidspunkt, hvor motorvalget skulle træffes, ikke fandtes to-takts-langslagsmotorer, som jeg iøvrigt tror er et rimeligt alternativ til gear- og fire-taktsmotorerne, stod valget mellem en gearet 10'er eller en fire-takter. Da vores kendskab til fire-takterne var ret begrænset, og den var dyrere i anskaffelse, faldt valget på en gearet ti-kubikker.

Man kan, i lighed med bl.a. Tore Paulsen fra Norge, gearere en almindelig 10'er med remme, men dette kræver ret megen vedligeholdelse, så ud fra dette og ud fra pladshensyn anskaffede vi os en motor med integreret gear og med et udveklingsforhold på 1:1,4. Det indirekte drev bevirker, at man kan anvende en større propel, end når man har direkte træk. Herved opnås ud over bedre sejtræk også en forøget bremskraft i tomgang, idet det overstrøgne propelareal forøges, med en mindre acceleration i de nedadgående bevægelser til følge.

Udformning

Ud fra ovenstående betragtninger skulle modellen udformes. Vi var enige om, at den skulle være lavvinget og godt måtte se lidt anderledes ud end de gængse F3A-modeller. Da der var tale om en forsøgsmodel, valgte vi endvidere at forsyne den med fast to-benet understel. Motoren skulle monteres med hængende cylinder, således at resonnanspotten lå frit under modellen.

Vingerne: Ud fra en sandsynlig vægt og en ønsket planbelastning nåede vi frem til et planareal på ca. 61 cm². Spændvidden blev fastlagt til 1.820 mm og med en rodkorde på 380 mm fik vi en tipkorde på 290 mm. Forkanten skræner 1,7 grader svarende til at den er trukket 30 mm tilbage ud mod tippen.

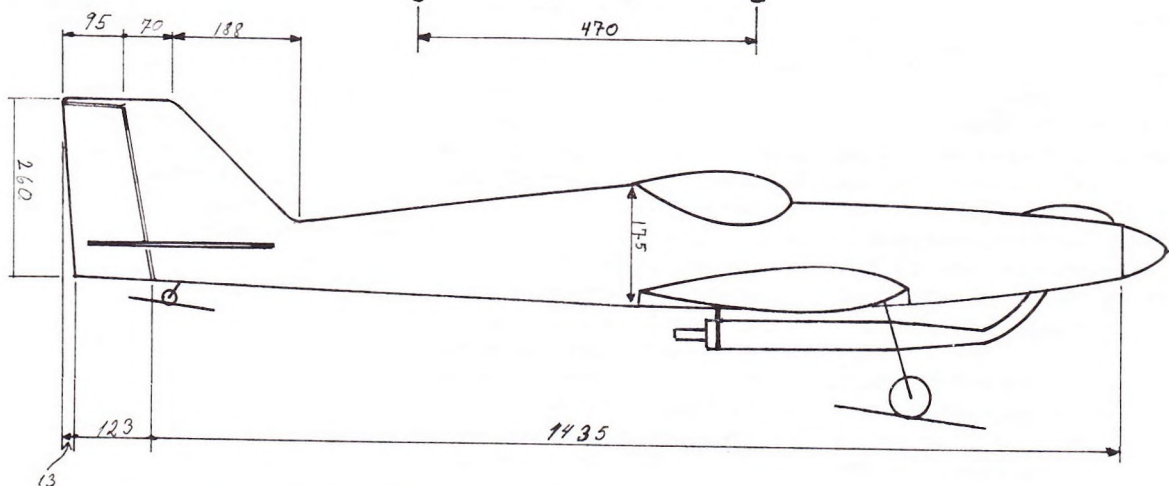
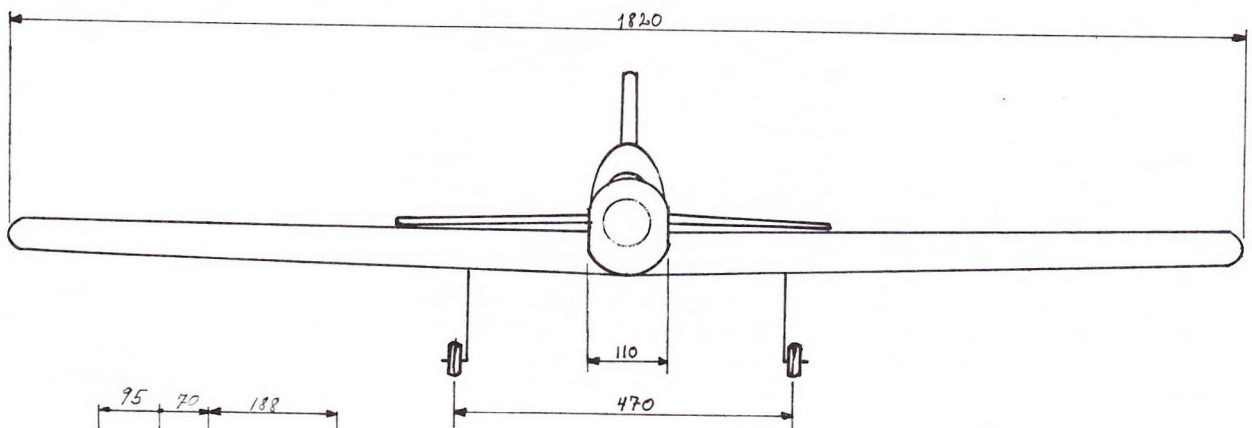
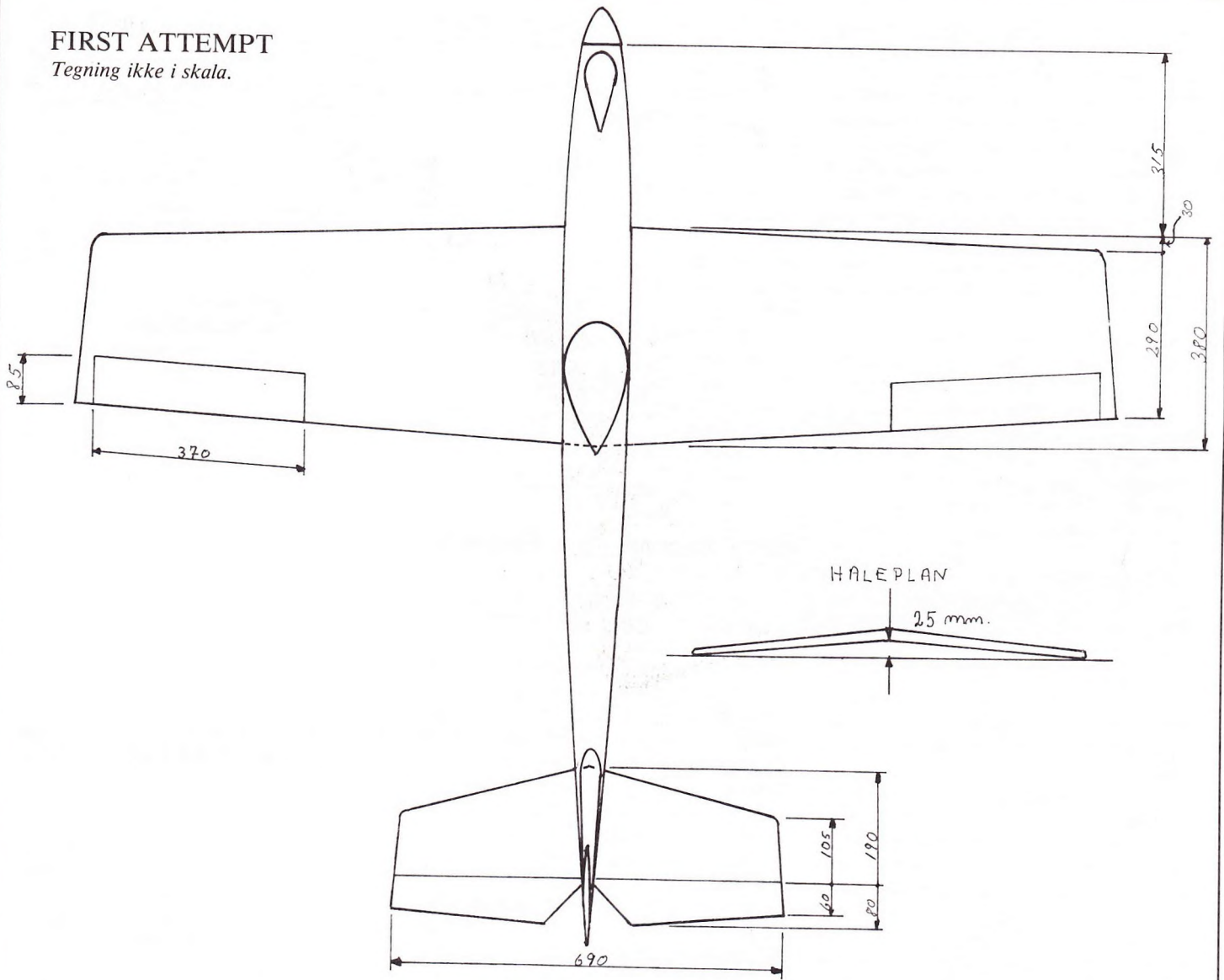
Da modellens tyngdepunkt efter al sandsynlighed ville ligge ret højt i kroppen, lod vi vingerne have en V-form svarende til 15 mm luft på oversiden. Hvad angår krængerorenes størrelse, valgte vi ud fra en god tommelfingerregel et samlet areal på 10% af planarealet. For at få dem så stive og lette som muligt var krængerorene ikke af strip-typen, men de var placeret yderst på vingerne. Man må selvfølgelig være påpasselig med at lave alle rørforbindelser stive og slørfri. Vingen var iøvrigt en traditionel ribbevinge beklædt med 2-mm balsafiner.

Kroppen: Da vi, som tidligere nævnt, ønskede en »anderledes« model, faldt tankerne ret hurtigt i retning af Robbe's Maxi

fortsættes næste side

FIRST ATTEMPT

Tegning ikke i skala.



med dens lange, slanke næse. Næselængden målt fra forkanten af vingen, blev under hensyntagen til tank og motor fastlagt til 315 mm. Ud fra dette og ud fra målene på Mäxi'en fandt vi en samlet kropslængde på 1570 mm incl. sideror.

Kropsbredden afhænger primært af at få plads til det nødvendige udstyr. Her blev motoren den afgørende faktor, idet vi også ville have mulighed for at montere en almindelig ti-kubikker. Kroppens største bredde blev af byggetekniske grunde derfor 110 mm.

For at få kropskonturerne tegnet op, skulle halefinnens form og størrelse bestemmes. Sidstnævnte ligger sædvanligvis i størrelsesordenen på ca. 12% af vingearbejdet, afhængigt af bagkroppens længde, og blev derfor ca. 7,3 dm². Det bør her bemærkes, at arealet regnes helt til bunden af kroppen. Siderorets størrelse udgør ca. 40% af det totale finneareal svarende til 2,9 dm².

På baggrund af ovennævnte kunne kroppens endelige udformning fastlægges som vist på skitsen.

Kropsopbygningen var ret traditionel: helt i træ med delvis krydsfinerforstærkede krossider og motorbjælker af bøgetræ. Finnens opbygning var, som Curarens, hul, idet vi finder den meget let og tilstrækkelig stærk.

Tilbage var haleplanet: Profilet her er ikke så afgørende som vingens, så vi valgte blot et 9% symmetrisk profil. Størrelsen af haleplanet blev fastlagt til 14,6 dm², hvoraf 30% udgjordes af højderorene. Målene ses iøvrigt på skitsen. I lighed med f.eks. Curare lavede vi negativ V-form på halen (ca. 25 mm inde på midten). Begrundelsen herfor er at få bedst mulig stabilitet overalt i modellens hastighedsområde.

Modellen blev bygget med følgende indstillingsvinkler:

Motor: 1,5° nedadtræk

1,0° højretræk

Hovedplan: +1,5° indstillingsvinkel

Haleplan: +0,75° indstillingsvinkel

Tyngdepunktets placering var 30% fra forkanten på *midterkorden*, svarende til ca. 115 mm inde ved kroppen. Det bør her indskydes, at på trods af en forholdsvis tung motor, 770 g uden lydpotte, var modellen haletung, så hvis der er nogen, der kunne tænke sig en model i stil med »First Attempt«, bør de under bygningen være meget opmærksom på dette problem.

Flyvning med modellen

Spændte var vi selvfølgelig første gang »First Attempt« skulle i luften. Det var skønt at se den forholdsvis store model flyve rundt i et adstadigt tempo uden de store hastighedsændringer i op- og nedadgående bevægelser. Motoren trak også modellen pænt igennem manøvrerne. Desværre viste det sig, at der opstod så voldsomme vibrationer fra motoren, at vi trods adskillige forsøg på at løse problemet, ikke turde flyve mere med gearret, hvorfor vi i stedet monterede en almindelig 10 cm³ mo-

tor. Modellen kunne sagtens flyves med en sådan motor, men den fik dog generelt en større hastighed.

De flyveegenskaber, modellen udviste, er som følge heraf primært baseret på anvendelsen af den sidstnævnte motor.

Modellen var meget godmodig, dvs. den lå pænt roligt i luften og havde ingen tendenser til at lave nykker. Jeg vil endda sige, at den var for stabil, idet den på trods af store rorudslag ikke var god til rygspin og avalance, som jo er obligatoriske A-manøvrer. Jeg vil tro, det kunne afhjælpes med at lave en smallere tip-korde og bredere rod-korde, måske kunne et mere laminart profil også tænkes at være forbedrende. Modellen udførte pæne rulninger og ligeledes stall-turns klarede den pænt. Hvad angår loop-egenskaberne har jeg heller intet

at udsætte, ligesom en lav landingshastighed også var positivt.

Til det negative vil jeg udover det førnævnte trække følgende frem: 1. at den var sidevindsfølsom. Det må nok tilskrives den forholdsvis høje bagkrop. 2. At den faldt ned, men det var ikke modellen skyld, ej heller radiofejl, sååå

Til slut vil jeg sige, at vi ikke har udarbejdet brugbare tegninger til modellen, men ud fra ovenstående skulle det ikke være umuligt at lave en model i stil med »First Attempt«. Jeg vil iøvrigt i denne forbindelse nævne, at der findes brugbare modeller beregnet til almindelige to-taktsmotorer. De skal blot efter min mening være langsommere end Curare, Arrow og lignende, så det er bare med at komme igang.

Turn-Around! □

Nyt materiale: Boron

Boron-tråd er et rumalder-materiale, der er specielt velegnet til konkurrencemodeller. Det er så let, så stift og så stærkt, at det allerede har haft en betydelig udbredelse på VM-modeller i forskellige kategorier.

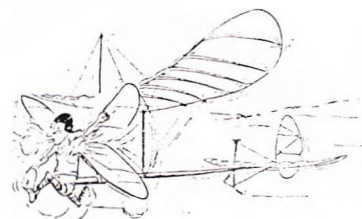
Boron-tråd bliver produceret ved en kemisk mishandling af wolfram med bor-triklorid og brint. Man har fundet ud af, at til modelbygning er en boron-tråd på 0,10 mm i diameter den mest praktiske, og den giver en fantastisk styrkelse af modellerne i forhold til vægten uden at større ændringer i byggemetoder er nødvendige. I de fleste tilfælde kan tråden tilføjes strukturen uden strukturændringer, og da tråden jo er meget let, vil det kun medføre en ubetydelig vægtforøgelse.

Boron-tråd er 6,5 gange stærkere end aluminium og har en stivhed 6 gange større end værktøjsstål — i forhold til vægten. Med en modulus på 58.000.000 og en trækstyrke på 550.000 er boron det stærkeste materiale, der kendes!! Sammen med en vægt på 0.093 lb/cu.-inch (pund pr. kubiktomme) — aluminiums vægt er 0.097 lb/cu.-inch — er det let at forstå, at boron begynder at erstatte aluminium, titanium, kulfiber og selvfølgelig balsatræ.

0,10 mm boron-tråd kan sammenlignes med 0,5 mm pianotråd, men det vejer mindre end 0,10 mm aluminiumstråd. 300 meter boron-tråd vejer kun ca. 5 gram!

Boron-tråden har en ru overflade, og faktisk alle limtyper giver en holdbar limning, selvom man må sige, at cyano giver den bedste limning. Det er ikke nødvendigt at rense tråden før limningen, man skal blot undlade at fedte den til med fingrene eller at få olie på den. Alle steder, hvor stor styrke i forhold til vægten er vigtig, bør man nu anvende boron.

Det vil være logisk at bruge dette nye, spændende materiale til at lave stærkere, lettere og stivere vinger. Limer man boron til f.eks. en hovedbjælke, forøger man måske bjælkens vægt med et par procent, mens dens styrke og stivhed muligvis kan forøges adskillige gange. Boronforstærke-



de lister anvendes allerede til wakefield- og A2-modeller og til RC-svævemodeller, som ikke engang det stærkeste spil kan trække vingerne over på.

Man kan f.eks. ved styroporvinger lime tråden fast på skummet, inden man limer fineren på. Tråden limes først på langs af vingen med ca. 2-3 mm afstand og derefter på tværs indtil ca. 50% af vingekorden, således at de mange tråde næsten danner en D-box. Herefter påsættes fineren — og du har fået verdens stærkeste vinge.

Vingebjelker kan også bygges direkte i skumkernen. Man skærer f.eks. en spalte i over- og undersiden, svarende til de konventionelle bjælkers placering og dimension — og laver en par hovedbjælker i blødt balsa, som passer ned i spalterne. Så brækker man 100-200 stykker borontråd i passende længder og lægger dem ned i spalten, idet man selvfølgelig tænker på aftagende styrke ud mod tippen og iøvrigt passer på ikke at stikke sig på trådstykkerne, da boron er giftigt. Fortyndet epoxy hældes så ned, og den bløde balsaliste presses ned, indtil epoxyen begynder at blive klemt ud. Efter hærdningen hævles det overskydende balsa væk, og man laver den anden bjælke på samme måde.

Boron skal nok vise sig at blive et materiale, som finder mange anvendelsesområder inden for modelflyvningen. Hvis nogen har gjort deres erfaringer med brug af boron, vil vi gerne have lidt at vide om det, så vi kan give erfaringerne videre til bladets læsere.

Tråden koster 25 US \$ for 1000 feet, dvs. ca. 300 meter hos:

Model Research Laboratories
Att. Curt Stevens
25145 Lawton Ave.
Mission Viejo, California 92691
USA

Tilka – fremragende svensk wakefieldbyggesæt

Wakefieldbyggesæt var tidligere en sjælden vare, men nu er der hele to på markedet. Erik Knudsen har i Modelflyve Nyt 3/82 omtalt den amerikanske »Wake Up«. Her fortæller han om sine og andres erfaringer med den anden, den svenske »Tilka«, der i Danmark forhandles af Transmerc.

Tilka er konstrueret af den kendte svenske modelflyver Bror Eimar, der siden 1973 har anvendt den ved mange konkurrencer — også NM, EM og VM — og har opnået mange topplaceringer. En lidt forenklet udgave fremstilles nu i byggesæt af firmaet »Modell Produkter« i Harnösand, hvis byggesæt her i Danmark markedsføres af Transmerc, der venligt har stillet et prøvebyggesæt til rådighed for Modelflyve Nyt.

Prøvebygningen er foretaget af Allan Ternholm, hvis kommentarer vedr. byggesæt og bygning følger her:

Byggesættet

Alle materialer var af fin kvalitet og kunne anvendes til formålet — balsatræet var let og stærkt og tydeligvis sorteret af en ekspert på området. Alle nødvendige materialer, bl.a. farvet papir, fandtes i byggesættet — dog ikke lim og dope. Imponerende var den færdiglavede propelmekanik, hvor kun krogen til at fastholde bobbin'en (en symaskinespole) skulle bøjes af byggeren. Dette var meget instruktivt vist med hele fem skitser i den grundige og omhyggelige bygge- og trimmevejledning, der sammen med fin tegning gjorde det let at bygge modellen.

Propelbladene var kontursavet forfra og fra siden med hul boret til messingrøret, der anbragt på en pianotrådsmedbringer danner hængslet for den fældbare propel. Klodserne var mærket nøjagtigt op, så de var lette at fremstille med den rigtige vridning (stigning).

For nogle var det måske en fordel at få oversat vejledningen til dansk — men det er nok et mindre problem.

Bygning af modellen

Allan fortsætter: Alle delene passede fint sammen — hakkene i bagkanten skulle man dog selv klare, hvilket nok kan trætte en begynder, da der er mange tætsiddende ribber. Ved hjælp af en lille fil eller nedstrygerklinge, hvis tykkelse svarer til profilerne, kan de dog laves nøjagtigt. Vingen er forholdsvis blød, så en webbing af 1,5 mm balsa kan foreslås mellem hovedbjælkerne i midterplanet. Der er dobbelt v-form i planet, som er samlet med 2 mm pianotråde — de skal bøjes meget nøjagtigt.

Plan og haleplan er lette at bygge — jeg havde et lille problem ved beklædningen, hvor den skal limes på den tynde fyrretræs-



Øverst ses Kristian Andersen med en Tilka. Herover starter Erik Knudsen ved Høstkonkurrence 1 i distrikt Vest på Vandel.

forkant. Dop den rigeligt inden beklædning, så går det lettere.

Kroppen er firkantet og består af 8 stykker træ — 4 til motorrør og 4 til bagkrop. Motorrørets 4 stykker afmærkes på indersiden, da disse sider behandles med papir og dope, så gummismørelsen ikke kan trænge ind i træet og gøre det svagt. Dop først 3 gange, beklæd med papir og dop endnu et par gange. Under denne behandling vil siderne få en bue udad — dette må ikke modvirkes, de vil senere rette sig næsten helt ud. Det er stærkere med en svag bue udad, end en kropside der er hul indad.

Er balsat til bagkroppen meget let, kan indersiden her også beklædes — men spar på dopen. Pylonen til vingen er det sidste, der laves — vent med at lime den på kroppen til modellen er færdigbygget. Ved afbalanceringen — med motor i — kan den limes på, så tyngdepunktet passer uden ekstra vægt til ballast.

Propelsystemet

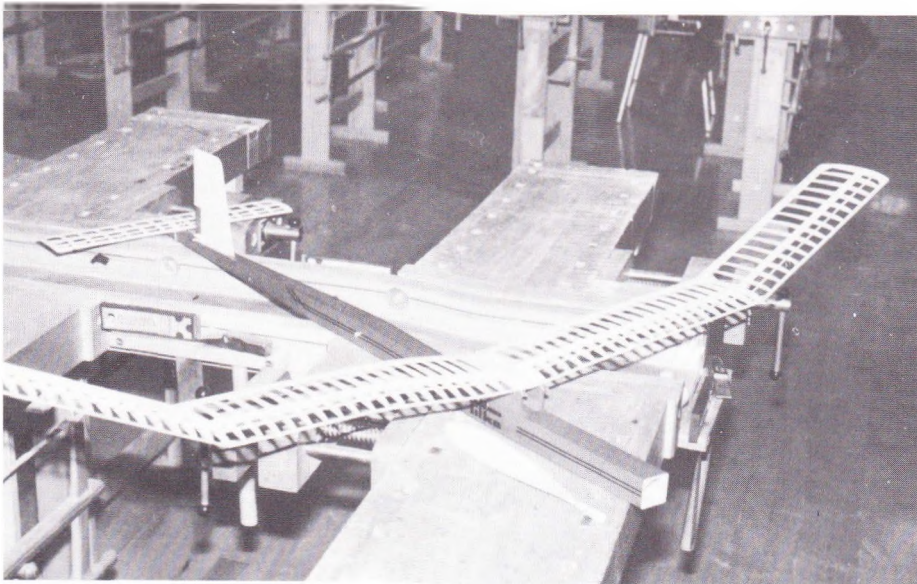
Byggetiden for propelsystemet reduceres meget af den færdige propelmekanisme (med rigtigt trykleje). Dog skal der lige advares mod bøjningen af krogen til bobbin'en: pas på ikke at bøje pianotråden frem og tilbage flere gange eller bruge bide-tang til at fastholde den med. Ganske små ridser kan forårsage en knækket eller udrettet krog ved fuldt optræk — en krop flækket på langs kan let blive resultatet.

Snitningen af propellen er udmærket beskrevet i vejledningen. Inden man begynder, bør man have anskaffet sig det rigtige værktøj. En kniv med et blad på mindst 5 cm er uundværlig, og tre stykker kosteskæft med fint, mellem og groft sandpapir er en god hjælp ved pudningen. Undersiden skæres først til 1 mm fra stregerne på klodserne, resten slibes med sandpapir. Derefter opmærkes propelbladens tykkelse på hver side af klodsen. Oversiden skæres og slibes nu, så tykkelsen passer. Bladet er nu fladt på over- og underside. Profilets højeste punkt tegnes som en linie på propeloversiden, og denne linie styrer den endelige udformning af profilet. Bladene dopes (med zaponlak eller SIG's Litecoat — almindelig dope kan trække bladene skæve) et par gange, pudses, beklædes og lakeres igen.

Vægt, kvalitet

Allans bemærkninger vedrørende bygge-

fortsættes næste side



Allan Ternholms Tilka i ubeklædt stand. Vingen har mange ribber, men på grund af den konstante korde giver det ikke nogen særlig forøgelse af byggetiden.

sættets kvalitet kan bekræftes af 4 andre byggesæt, som er købt i Skjernklubben. Han har altså ikke bare været heldig. Kvaliteten er trået viser sig også ved modellens vægt. For Allans model er vægten:

Hovedplan + pianotråd: 60,8 gram

Haleplan: 7,8 gram

Krop med timer: 73,8 gram

Propelsystem med bobbin: 48,9 gram

Alt i alt 196,3 gram — og da 190 gram er minimumvægt, må det siges at være udmærket.

Erfaringer med propelmekanismen

Angående propelmekanismen siger vejledningen, at den ikke holder på livstid — det

er rigtigt, idet mange optræk på fulde omdrejninger fik Kristian Andersens system til at bryde sammen.

Selve princippet i systemet er dog udmærket med en fjeder foran propellen, så både medbringer og panikknop udgøres af samme pianotråd. Ved fuldt optræk holder fjederen panikknappen på plads i næsekloksen — vil man starte, skubbes propellen frem, så den kan rotere frit, og først når vridningsmomentet er meget lille, kan fjederen skubbe propellen tilbage i stopstilling (systemet ses også på ABC-2 på side 20 i Modelflyve Nyt 3/81).

Opbygningen i pianotråd er stærk nok til en begynder, men i længden for svagt til konkurrencebrug. Ved hårde landinger bør man kontrollere, om de to propelblade sta-

dig sporer — 2 mm pianotråd bøjes let. Som reservedele kan dog leveres nye propelsystemer, klodser til propelblade, tryklejer mm. Formodentlig har Transmerc også disse reservedele på lager.

Flyvning med Tilka

Allan har endnu ikke prøvet sin model ved fuldt optræk på motoren, men Kristian Andersen har trimmet sin Tilka og fløjet så meget med den, at flyveegenskaberne kan bedømmes.

Følges trimmevejledningen (og tyngdepunktet ligger som angivet på 70% af plankorden), går det let med at få modellen til at flyve pænt — den opfører sig eksemplarisk. En advarsel: vær meget forsigtig med brugen af trimklappen på halefinnen — en meget lille ændring her giver store virkninger i stiget ved stort antal omdrejninger.

Ved næsten fuldt optræk kan der komme en såkaldt »æresrunde« i begyndelsen af stiget — dvs. modellen stiger meget stejlt, men flader så ud til næsten vandret flyvning på den første kurve. Da det foregår, mens propellen trækker mest, koster det mange meter i stighøjde. I grelle tilfælde kan et dyk i jorden med fuld motorkraft være resultatet.

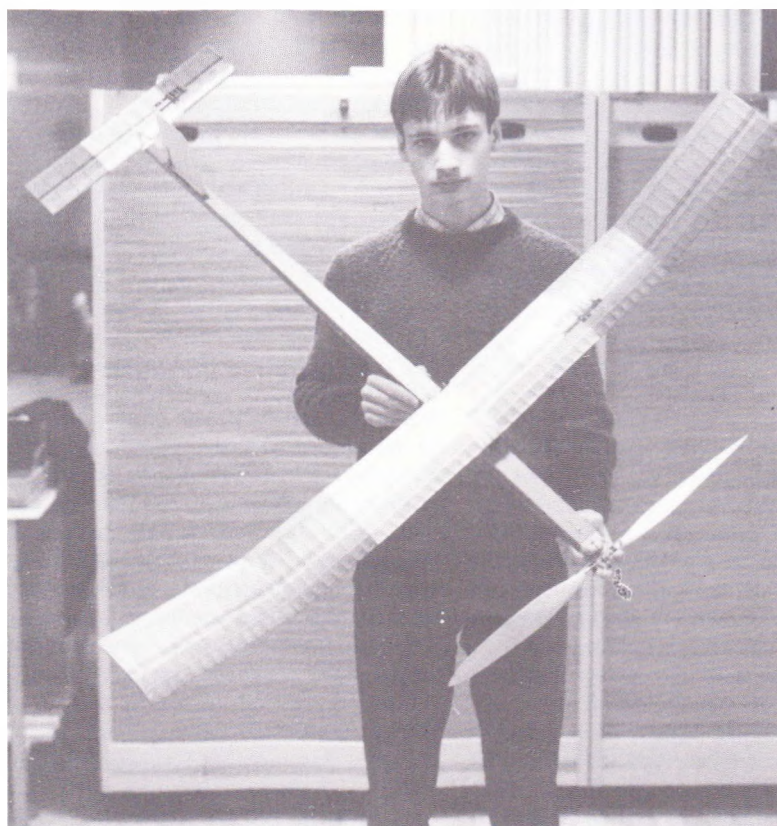
Kristian løste problemet ved at trække motoren helt op og være meget omhyggelig med starten. Med fuldt optræk slippes (kastes) den i en vinkel på 60-70° i forhold til vandret, og med næsen en smule til venstre for vindretningen, så den i første højrekurv drejer op mod vinden. Disse problemer dukker dog kun op ved fuldt optræk. En for snæver kurve kan selvfølgelig også skyldes, at propellen trækker for meget til højre — dette rettes ved indlæg mellem næsekloks og forkrop. Gå forsigtigt frem ved trimningen og forøg langsomt omdrejningstallet.

Med hensyn til motor anbefaler vejledningen en længde på 38 cm — efter min mening for kort for en begynder. Modellen vil stige meget hårdt og være vanskelig at styre uden tailplanesetting (ændring af vinkelforskellen mellem plan og haleplan under stiget). Kristian har anvendt motorer af FAI-motorgummi på 42-44 cm længde. Dette giver ved ca. 330 omdrejninger en motorløbetid på 27-28 sek. og et ret hurtigt stig. Den bør nok prøves med en lidt længere motor, idet den da er nemmere at styre for en begynder.

For øvrigt er det bedst at lægge sine motorer op til en bestemt længde — ikke et bestemt antal strenge — da det giver et mere konstant vridningsmoment i alle starter. En ensartet længde er lettest at opnå med 1 × 3 mm motorgummi — det vil for en 43 cm motor variere fra 28-32 strenge. Med 1 × 6 mm vil det give 14-16 strenge.

Er du begynder, så brug en motor på ca. 43 cm, men lad være med at give den mere end 280-290 omdrejninger (se iøvrigt Modelflyve Nyt 3/83).

For at bruge 330 omdrejninger bør du anvende optrækkerrør og en særlig optræksteknik. Dette læres bedst ved konkur-



Allan med den færdige Tilka fotografet indendørs.

rencer, hvor »eksperterne« gerne vil hjælpe dig.

Modellen har gode stigeegenskaber, glider meget fint og er god til at flyve i termik (spørg Frank Dahlin). Den kan i veltrimmet stand let tage i C-diplom uden medvirken af termik. Det store antal Tilka-modeller ved svenske konkurrencer er også et tegn på, at det er en model, der er let at trimme til gode flyvninger.

Konklusion

Et virkelig godt byggesæt med fine materialer og omhyggelig forarbejdning. Modellen vil være let at bygge for modellflyvere, der har bygget en svævemodel eller en P-30 (f.eks. »Knarren« fra samme firma), men nu gerne vil prøve en stor model. Også svævemodel eksperter, som ønsker afveksling i deres cirkler og linekryds, vil kunne få fornøjelse af den — et velbygget eksemplar kan let klare sig ved konkurrencer.

Ved byggekursus og ungdomsskoler vil den være velegnet som 2. eller 3. model. Det er en fordel, hvis instruktøren kan hjælpe med udformningen af propellen. Trimmingen kan teoretisk set klares ved at følge vejledningen i byggesættet — bedre er det at finde en erfaren »gummiflyver« til at hjælpe.

Prisen — ca. 260 kr. — må siges at være rimelig. Især propelsystemet må kræve en del arbejdstid ved fremstillingen. Man må sige, at dette byggesæt er det hidtil bedste forsøg på at gøre en wakefieldmodel til en mulighed for hovedparten af modellflyverne. Forbedrede man det med en mere robust propelmekanik og et par færdigstøbte propelblade, ville resultatet være perfekt. □

Svenske Inger Johansson var en af de mange, der byggede Tilka, dengang byggesættet blev introduceret i Sverige.



Tegn abonnement på Modelflyve Nyt!

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyve Nyt med posten hveranden måned — tegn abonnement! Der er endnu et blad tilbage i årgang 1984, så hvis du indsender nedenstående kupon og bestiller abonnement for resten af året, får du december-nummeret for kun kr. 14,00. I december måned vil du automatisk modtage en opkrævning på abonnementsbeløbet for 1984.

Tilbuddet fortsætter lidt endnu

Vi har haft mange bestillinger af årgang 1982 og 1983, som vi sælger sammen med et samlebind i valgfri farve for kun kr. 147,- (normalprisen er kr. 179,-).

Vi fortsætter tilbuddet lidt endnu men der er kun ca. 20 komplette sæt af de to årgange tilbage, så det er om at være hurtig, hvis man vil have alle numrene

Enkeltnumre bestilles ved at afkrydse i listen nede på kuponen.

Vore to gamle numre — 6/78 og 4/81 — er tæt på at være udsolgt, så det er også ved at være sidste chance for at få dem for en ti'er.

Pas på de gamle numre

— forær dem et samlebind!

Vi har fået fremstillet nogle solide samlebind, der hver kan rumme 12 numre af Modelflyve Nyt — altså to årgange.

Bladene holdes fast i samlebindet med metalklemmer — der skal ikke limes, »hulles« eller klippes for at få bladene til at sidde fast, og de kan let tages ud igen, hvis man skulle få lyst til det.

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrukket karton. På forsiden og på ryggen er der trykt »Modelflyve Nyt«. De leveres i fem flotte farver — husk at krydse af på bestillingssedlen herunder, hvilke(n) farver du ønsker. Prisen er kr. 32,00 pr. stk. incl. porto.

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

Hermed bestiller jeg:

- Abonnement for resten af 1984 (1 blad), pris kr. 14,00.
- Årgang 1983, 6 blade, pris 77,- kr.
- Årgang 1982, 6 blade, pris 70,- kr.
- 2 gamle blade, tilbud: 10,- kr. (det er nr. 6/78 og 4/81)
- Særligt tilbud:** Årgang 1982 og 1983 (ialt 12 blade) samt et samlebind for kun kr. 147,-.
Samlebindets farve: _____
- _____ stk. samlebind à kr. 32,00 i farverne:
 blå rød gul grøn sølv

Følgende enkeltnumre (sæt kryds):

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1977:	■	■	■	■	■	■
1978:	■	■	■	■	■	□
1979:	■	■	■	■	■	■
1980:	■	■	■	■	■	■
1981:	■	■	■	□	■	■
1982:	□	□	□	□	□	□
1983:	□	□	□	□	□	□
1984:	□	□	□	□	□	□

Bladene fra 1977-80 koster 9,- kr. pr. stk.
Bladene fra 1981 koster 11,- kr. pr. stk.
Bladene fra 1982 koster 12,- kr. pr. stk.
Bladene fra 1983 koster 13,50 kr. pr. stk.
Bladene fra 1984 koster 14,50 kr. pr. stk.
Alle priser er incl. porto.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Oldtimer-modeller

Jeg har netop købt Modelflyve Nyt 4/84, og jeg kan ikke bare mig for at bryde ud i beundring over den elegante publikation, I efterhånden har formået at fremstille.

Det er snart mange år siden, jeg sidst selv var »i luften« — men gammel kærlighed ruster jo som bekendt ikke.

Glæden over at se, hvor vidt-favnende bladet er blevet, og hvor smukt udstyret det er, forleder mig til at fremsætte den tanke, om det måske ikke var en idé også at slå et lille slag for de »gamle drenge« — om der eventuelt skulle findes sådan nogle endnu — bortset fra undertegnede.

Jeg fik forleden dag et brev fra Fritflyvningsunionen, som oprindeligt var sendt til KDA i Roskilde. Jeg føler mig lidt beskæmmet over den henvendelse — ikke fordi den ikke har min interesse, for det har den i højeste grad, navnlig da brevet kom som en reaktion på et brev fra min gamle engelske ven George Stephenson i Newcastle upon Tyne. Grunden til min lille skuffelse er nærmere begrundet i, at brevskriveren — Steffen Jensen — fortæller mig, at han »intet ved om den slags« — og at begrebet »Oldtimers« ikke er særlig kendt her i landet.

Derfor kunne jeg tænke mig, at I måske kunne slå et lille slag for den side af vor dejlige hobby — for det er jo dog ret beset »os gamle«, der har dannet fundamentet for den høje standard, modelflyvningen som sådan har i dag. I står jo faktisk på vore skuldre — om jeg så må sige.

I Sverige har man i mange år haft et velfungerende »Oldtimer Selskab« og en »Ritningsbank«, som administreres af Sven Olov Lindén i Örebro — med meget stor succes. Prøv at skrive lidt om det — for det kunne da tænkes, at en eller anden oldtimer stadig læser Modelflyve Nyt som jeg selv.

Jeg har for øvrigt lige haft en stor glæde, idet Aeromodeller i september-udgaven har publiceret min gamle wakefieldmodel fra 1940, »Victory« — den er i de seneste år bygget i flere eksemplarer rundt om — to i Sverige, tre i England



Her ses Jørgen M. Larsen med sine to oldtimer wakefields, »Liberty« og »Victory«. Læsere, der er interesserede i disse eller andre oldtimer-modeller kan kontakte Jørgen for evt. at arrangere et stævne for de gamle modeller.

og en i Japan — og med godt resultat så vidt man har fortalt mig.

Gør nu lidt ved sagen — hvis det kan lade sig gøre.

Med venlig hilsen,

JØRGEN M. LARSEN
Folehaven 11, 3520 Farum
Tlf. 02-95 07 00

Tak for dit brev. En særlig tak for de indledende bemærkninger om bladet

»Oldtimer-modeller« eller »Vintage modeller« er blevet særdeles populære i England, USA og Sverige, for nu at nævne de lande, jeg kender noget til. I Danmark har ideen endnu aldrig slået an, og sandt at sige har heller ingen gjort noget videre for, at det skulle ske. Årsagerne hertil skal nok findes i den kendsgerning, at Fritflyvningsunionen (som vel er nærmest til at tage et initiativ) er bygget op omkring konkurrence-flyvning. Den mere »hyggelige« form for flyvning, som Oldtimer-modellerne nødvendigvis må opfordre til idag, passer meget dårligt ind i unionens aktiviteter.

Unionen er også bygget op om direkte medlemskab, hvilket er en del af forklaringen på, at der findes så få fritflyvningsklubber i Danmark. Oldtimer-modeller trives givetvis bedst i klubregi, hvor aktiviteten ikke er så konkurrenceorienteret, som den (desværre/heldigvis?) ofte er i unionen.

Dette skal ikke opfattes som en afvisning af ideen om at slå et slag for de gamle modeller. Men blot være en forklaring på, at Oldtimer-modellerne ikke har haft mange muligheder for at vinde indpas herhjemme.

Modelflyve Nyt vil gerne hjælpe til med at formidle kontakten mellem Oldtimer-interesserede. Vi bringer også gerne stof om Oldtimere, hvis nogen vil skrive/tegne/fotografere. F.eks. kunne du jo sende os en tegning til din »Victory« sammen med en beskrivelse og måske fotografier — så var der gjort en begyndelse!

Som skrevet, så dyrkes der Oldtimer-flyvning i Sverige. Interesserede kan givetvis få glæde af »Ritningsbanken«, hvis de henvender sig til Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, S-703 63 Örebro, Sverige. Per Grunnet

Stævnerreferater

Som alle andre læsere ser jeg frem til at modtage bladet, hvorpå man så gennemtraver samme blad på kryds og tværs i håb om at læse om den gren af modelflyvning, der specielt har ens interesse. I dette tilfælde drejer det sig om RC-svæveflyvning. Hvor der i tidligere år har været en regelmæssig og punktlig beretning med konkurrenceresultater og lignende, synes der i år at være en vis ligestyldighed tilstede med hensyn til at bringe referater fra stævner afholdt i år. Forklaring udbedes: Hvor er referater fra stævner som: Expert Cup — Påskeskrænt — Filskov — AMC Open — Gudenå Open — SRK 2-meter — JM Højstart — Flyslæb Gudenå.

Alle disse stævner blev afholdt så tidligt på året, at de forlængst skulle have været i bladet. Fire andre stævner har dog været nævnt, nemlig NFK Skrænt — SM Skrænt — JM Skrænt — samt SMSK 2-meter, som blev afholdt d. 3. juni. Megen ros hermed til de få, der indsender fyldestgørende referater — med billeder — så alle vi andre kan læse om disse stævner.

Der er åbenbart noget eller nogen, der har svigtet. Det må da kunne rettes. Prøv engang at rode ældre årgange af bladet igennem, så vil man se, at et eller andet har svigtet i år.

LEIF MIKKELSEN
Bygmarken 2, 8520 Lystrup

Styringsgruppen for svævemodeller er helt klar over problemet, og som det vil fremgå af dette blad, er stævnerreferaterne nu blevet indsamlet og optaget i bladet.

Vi kan kort repetere RC-unionens regler for rapportering af stævner: Alle officielle stævner skal rapporteres senest 8 dage efter stævnets afholdelse. Rapporten skrives på en særlig blanket (der kan fås fra styringsgrupperne) og indsendes til den relevante styringsgruppe. Styringsgruppen indsender derefter rapporterne til RC-unionens sekretariat, som sender dem videre til Modelflyve Nyt som del af unionens orientering bag i bladet.

Indviklet, men nødvendigt af hensyn til for-sikringsbestemmelserne. red.

BREV

Frakeres
som
postkort

Modelflyve Nyt
Mariendalsvej 47
DK-5610 Assens

Er RC-unionens organisation tidssvarende?

Under denne overskrift har Hobbyudvalgets formand Jørgen Petersen sendt os nedenstående indlæg, der har til hensigt at ruske lidt op i RC-unionens medlemmer op til Repræsentantskabsmødet i oktober måned.

Som formand for Hobbyudvalget har det undret mig, hvorfor udvalget næsten ikke har haft nogen henvendelser fra klubberne rundt om i landet. Er det fordi hobbyflyverne ikke er aktive, eller kan der være andre årsager?

Når man gennemgår stævnekalenderen, kan det tydeligt ses, at hobbyflyverne er meget aktive, især i Jylland. Det viser sig også, når man »nærlæser« referaterne fra diverse træf, stævner og konkurrencer, at det ikke er de officielle konkurrencer, der har den største deltagelse.

De fleste træf og stævner, der arrangeres af hobbyflyverne, hviler stort set i sig selv økonomisk, da Hobbyudvalget kun har fået ret få henvendelser fra klubberne om økonomisk støtte.

Hobbyflyverne har i denne sæson ret tydeligt vist, at de ønsker ingen central styring eller »indblanding« fra RC-unionens side, hvilket jeg opfatter som noget meget positivt.

Hvem er det så, der har brug for RC-unionens styring og dens økonomiske midler? Er det et stort antal konkurrencepiloter? Nej, en stor del af de officielle konkurrencer har ret få deltagere. Det er min personlige opfattelse, at hele denne styring og en stor del af pengene bliver brugt på en meget beskedent procentdel af RC-unionens medlemmer.

Spørgsmålet er, om ikke en stor del af konkurrencerne har så lavt et deltagerantal, at man snart må ændre på strukturen i RC-unionen.

KFK afholdt DM i jumboskala, her var der to deltagere, og jeg er ikke i tvivl om, at man påtænker at afholde det igen til næste år. Jeg kunne godt tænke mig at få at vide, hvor få deltagere skal der egentlig være, før bestyrelsen og Sportsligt Udvalg indrømmer, at nu er bunden nået?

Da RC-unionen blev startet af Ole Meyer med flere, var der mange konkurrencepiloter, og grundtanken med en union var helt klar. Som årene er gået, har modellflyverne ændret holdning til deres hobby. Mange har fået mere stress, og der stilles større krav i det daglige, så de fleste ønsker at hygge sig og slappe af ved modellflyvningen. Derved bliver der færre og færre modellflyvere, der stræber efter at vise, hvad de kan og ikke kan nationalt og internationalt.

Man kan spørge sig selv, om de skinner, som Ole Meyer lagde ud for snart mange år siden, er så faste, at den nuværende og kommende bestyrelse vil køre derudad uden svinger, indtil mange konkurrencer dør ud af sig selv på grund af mangel på deltagere.

Skal RC-unionens medlemmer affinde sig med den nuværende organisation? Ja, det afhænger fuldt og helt af klubberne rundt om i landet. Hvis I har en mening om disse ting, bør I drøfte dem og sende repræsentanter til Nyborg, hvor de kan give klubbens mening til kende og eventuelt stille forslag til repræsentantskabsmødet, ellers vil I ikke få nogen indflydelse på RC-unionen og dens fremtid.

Vel mødt i Nyborg!

JØRGEN PETERSEN
Anemonevej 26, 3650 Ølstykke

FF-redaktøren tager bladet fra munden

Jørgen Korsgaard, der både er fritflyvningsredaktør på Modelflyve Nyt og medlem af Fritflyvningsunionens bestyrelse, kommer her med et indlæg fyldt med provokationer, strøtanker, ideer, forsvar for enkeltpersoner, udskræinger i pap Han tør, hvor andre tier eller surmuler i krogene eller bliver fornærmede

Fritflyvningsunionen i Danmark består af omkring 150 individer, som dyrker fritflyvning på en eller anden måde. Rent faktisk er situationen sådan, at der vel er en 5-8 fritflyvere øst for Storbælt og en 30-40 stykker vest for. Resten er formentlig passive og nøjes med at læse Modelflyve Nyt eller brokker sig over, at der sker for lidt, eller at timerne nu er steget 5 kroner. Af de 40-45 nævnte såkaldt aktive, er der vel en 5-6, som virkelig satser på fritflyvning som seriøs sport. Det vil sige, at de stort set bruger al deres fritid på at bygge og flyve, og et par enkelte også en hel del tid på at organisere, administrere og starte aktiviteter for de andre »hobbyflyver«. Og det ligner faktisk situationen i mange andre idræts- og sportsforbund til forveksling.

Vi skal nu snart have landsmøde — 17.-18. november — og for første gang et to-dages arrangement, hvor der forhåbentlig bliver tid til at drøfte vores problemer godt igennem. Og problemer er der nok af, og med fare for at mindske vennekredsen inden for unionen vil jeg fortsætte med at aktivere tasterne på min manuelt betjente skrivemaskine.

På alle indtil nu afholdte landsmøder har vi diskuteret begynderproblemer, hvordan vi skulle kunne beholde og styrke deres interesse i sporten, introduktionsordninger, ungdomsskoler og meget andet. Det synes jeg, vi skal holde op med at spilde tid på. Vi har for det meste at gøre med unge mennesker, som nærmest er »trukket« ind i »modelbygning« f.eks. på ungdomsskolen. Det kommer der desværre meget få »rigtige« fritflyvere af. På trods af disse tilbud og andre tiltag fra unionens side er vores medlemstal ikke blevet større, og der er et ret stort gennemtræk. De fleste snuser lige til sporten og siver så lige så stille ud igen. Lad os nøjes med at opfoste og pleje de unge mennesker, der kommer af sig selv af varm interesse for sporten. Sådan nogle dukker der et par stykker op af om året, så det skulle vi kunne overkomme.

Så er vi ved et andet problem. Vi mangler ledere, som ikke flyver ret meget, men interesserer sig meget for, at unionen kører, og at der virkelig er gang i aktiviteterne, altså folk, der er ledere af gavn og ikke af navn. Vi har et par klubber, hvor der findes ledere, men deres klubarbejde tager meget af deres tid. Fritflyvere har det iøvrigt med ikke at samle sig i klubber. De bor helst på et eller andet fjernt sted og venter på, at andre laver noget, som de kan nyde godt af!

Effektivet er der vel kun tre fritflyvningsklubber her i landet, som kører godt, og de påtager og har påtaget sig store arbejdsmæssige byrder til gavn for alle — også »alene-fritflyverne« — og det vil de formentlig fortsætte med lidt endnu. Men det ville da være skønt, om der pludselig var rigtige fritflyvningsklubber i f.eks. Ålborg, Odense, Ringsted, København, Århus, Helsingør, Korsør, Assens, Haslev, Middelfart og mange andre steder, hvor der opholder sig interessante personer!!

Jamen, vi har ingen flyveplads, og fritflyvning kræver jo mindst et areal på 2 gange 2 kilometer, med kort græs, klubhus, hjemhentningsbiler og gratis benyttelse af arealet ikke sandt? I virkeligheden kan man faktisk nøjes med langt

mindre, og for f.eks. 1.000,- kr. om året — sort — kan man få adgang til en bondemandens velvilje og dermed hans marker fra september til maj. I den øvrige periode flyver man på Fritflyvningsunionens fritflyvnings-center på Fyn, på Flyvestation Vandel — og så indendørs. Da vi ingen bjerge har i Danmark, kan man faktisk finde flyvepladser overalt i landet. Og det er en god idé, hvis man kan betale sig fra det, det forpligter bondemanden!

Iøvrigt er det efter min mening en saga blott, at fritflyvning skal være billig. Jo dyrere, jo bedre. Se på RC-folkene, de kommer snart på 3.000 medlemmer, og de betaler for deres flyveplads og bruger alle et sted mellem 5.000 og 20.000 kroner på deres sport hvert år. Vi klynker over prisen på et stykke 1,5 mm balsa! En rigtig fritflyver køber 100 plader 1,5 mm balsa på én gang for at kunne finde de 10 gode plader, som han kan bruge til f.eks. en wakefield-model. Resten forærer han til sine børn, til børnehaven eller til en RC-mand i nabolaget. Han køber også 20 kg motorgummi forskellige steder fra for at få det bedste, han køber 10 Seelig-timere for at finde de tre bedste, og hjemme i hobbyrummet står der en kraftig metaldrejebænk, der skal lave alle de nødvendige propeller, flex-joints, vippearmer osv. Og han synes stadigvæk, at det er et skønt syn at se wakefield-modellen boltre sig oppe under den blå himmel.

Kort sagt, er der en klub og en flyveplads, så kommer der også fritflyvere — af sig selv. Og skal de unge punge kraftigt ud, så kommer der mange, det skal være eksklusivt og sofistikeret at dyrke fritflyvning. Byggesæt og materialer skal være dyre, men af fremragende kvalitet, det vil igen kunne betale sig at lave fritflyvningsbyggesæt for fabrikanterne. RC-unionen vil opleve en vis tilbagegang, dels på grund af det eksklusive, men også på grund af den sunde motion, man får som fritflyver. Hvis medlemstallet blev større, bliver vi også optaget i Dansk Idræts-Forbund, får sendetid fra store stævner på TV og video

På landsmødet i år skal vi også som sædvanlig vælge en ny bestyrelse for unionen, og det kunne være ganske velgørende at få valgt en aktiv bestyrelse, der virkelig kunne gøre noget for medlemmerne. Der står mange opgaver at tage fat på. Da FF-redaktøren også er nuværende bestyrelsesmedlem — med skam at melde — modtager han gerne forslag til nye bestyrelsesmedlemmer, formand, sekretær, distriktsledere, fritflyvningsredaktør i Modelflyve Nyt. Dette gør den øvrige bestyrelse iøvrigt også, og det er naturligvis tilladt at foreslå genvalg af diverse personer — dog knap så spændende!

Landsmødet skal også tage stilling til forslaget om indretning af et fritflyvningscenter, hvor vi kan flyve hele året. Det er et projekt til omkring 10 millioner kroner, så der er noget at snakke om, og samtlige fritflyvere bedes allerede nu starte indsamling og opsparing. Hvis hvert medlem betaler 2.000,- om året i kontingent, kan vi formentlig drive centret uden offentlige tilskud, det er kun 167,- kroner pr. måned. Med en eller anden form for tilskud og med beskedent landbrugsmæssig udnyttelse af arealet, vil kontingentet blive meget mindre.

Det lyder spændende, ikke?

JØRGEN KORSGAARD
Ahornweg 5, D-2397 Eilund-Handewitt
Vesttyskland

Send dit indlæg til Modelflyve Nyt, så dine synspunkter også kan komme frem!

Referater Linestyring

Dutch Combat International, Amerongen d. 3.-4. august

»Dutch Combat International« var indtil 1981 en fast, årlig konkurrence, men efter den 10. konkurrence ønskede konkurrenceledelsen ikke at fortsætte længere.

Det var derfor med stor glæde, at vi modtog invitation til en fortsættelse af konkurrencerækken i Amerongen. Konkurrencen havde fået ny ledelse, men det blev den ikke dårligere af, da man fortsatte i de gamle traditioner.

Nu glemmer jeg helt at fortælle, at vi tog derned i henholdsvis biler og fly, og at vi havde en dejlig tur uden de helt store problemer ud over sproget, da de i skolerne sydpå ikke hører særlig godt efter i dansktimerne.

Fra Danmark deltog i combat Uffe Edslev, Bjarne Schou, Henning Forbech, Stig Møller og mig selv, og i stunt deltog Henning Forbech. Der var deltagelse fra Tjekkoslaviet, Italien, Schweiz, Vesttyskland, Frankrig, Belgien, England og naturligvis Holland. I combat var der 48 deltagere, mens stunt kun trak 17 deltagere. Prisen var deltagelse var absolut rimelig, idet den var på 60 gylden (ca. 195 kr.) incl. mad hele weekenden og et overdådigt måltid lørdag aften, hvor der naturligvis også var et rigtigt orkester, der spillede en form for blue grass under og efter maden.

Combatkonkurrencen, der blev fløjet konstant i to cirkler, var velfløjet og uden de helt store dramatiske begivenheder. Det vil føre for vidt at referere alle kampene, som jeg da heller ikke kan huske, men den bedste indsats fra dansk side stod Stig nok for. Ikke fordi Stig kom længst i konkurrencen, men af helt andre årsager. Stig er den eneste herhjemme, der er startet direkte med combat i den hurtigere FAI-klasse, og indtil nu har det knebet lidt med grejet og den fulde kontrol over det, men det kom i Holland, hvor Stig fløj nogle glimrende kampe. Og hermed er Stig blevet beviset på, at det kan lade sig gøre at starte direkte med FAI-combat — det kræver bare en stor, målrettet indsats.

Uffe nåede længst i konkurrencen, som kun sort uheld forhindrede ham i at vinde. Bjarne fløj ligeledes godt, men var også uheldig.

Henning fløj virkelig godt med de »gamle« modeller af skum og med Super Tigre motorer, og hans hastighedsunderskud var ikke så stort endda. Ved sin placering og flyvning viste Henning, at det udmærket kan lade sig gøre at flyve FAI-combat med Super Tigre motorer og klare sig godt, blot man har en god flyveteknik. Endda må en hel del af underskuddet i hastighed kunne hentes ved en glasfiberpropel og nogle bedre modeller med mindre luftmodstand.

Jeg selv trak trekanter ud af modellerne ved træprøven. Heller ikke i luften havde jeg rigtig kontrol over sagerne.

Der var som sædvanligt rig lejlighed til at tale med de udenlandske modellflyvere, der tilsyneladende har et helt andet forhold til internationale konkurrencer, end vi har. De kører gerne langt — f.eks. kom en fra Italien for at være tilskuer til konkurrencen og måske hjælpe landsmændene lidt. Og så tager de turen som en familieudeflugt, hvor hele familien er med og deltager efter bedste evne med at hjælpe her og der og naturligvis med at se på de mange spændende kampe, mv. Mon ikke også det kunne være en idé for os

på hjemmefronten???

Om selve konkurrencen kan siges, at den som sædvanligt var godt arrangeret og blev afviklet i en hyggelig og fordragelig tone — al ros til arrangørerne.

Modellerne — ja, set med danske øjne, var vores modeller bedst, både hvad angik manøvre-dygtighed, hastighed og til en vis grad også holdbarhed.

Det var en glædelig ting at se, at der ikke var nogen modeller, som fløj væk fra cirklerne, ligesom modelforbruget ikke var særlig stort. Det skyldtes sandsynligvis en forholdsvis høj flyvestandard.

Desværre virkede EDB-anlægget ikke for godt, så den kunne ikke regne placeringer ud i den nederste halvdel.

Jeg fik desværre ikke set ret meget stunt. Henning havde problemer med motoren, men fløj ellers udmærket.

Det var spændende at se Veronique Beringer, der som eneste kvindelige deltager blev placeret som nr. 9 (foran Henning). Der er noget for de danske kvinder at leve op til.

En kort vurdering af konkurrencen må være, at det eneste, som manglede, var yderligere dansk deltagelse både som deltagere i combat og ikke mindst i stunt, samt som tilskuere, hjælpere mv. Dette vil i hvert fald være særdeles anbefalelsesværdigt for alle, som har lidt interesse i linestyret modellflyvning.

Angående udgifterne kan jeg nævne, at Uffe og mig, som kørte sammen i en stor brændstofsugende bil, havde udgifter på tilsammen 884,- kr. til brændstof, sodavand, is samt naturligvis diverse guf-guf. Så kan du jo selv regne lidt på udgifterne, hvis der havde været flere med i bilen.

Næste gang må du med!

Benny Furbo

Stunt: 1. Gilbert Beringer (F) 5.694 pt., 2. Stanislav Cech (CSSR) 5.555 pt., 3. Henk de Jong (NL) 5.462 pt., 4. Bill Draper (GB) 5.449 pt. 11. Henning Forbech (DK) 4.848 pt. *Ialt 17 deltagere.*

Combat: 1. Bertram (F), 2. Ougen (F), 3. Hunt (GB), 4. Wakkermann (NL), 5. Uffe Edslev (DK) 13. Stig Møller (DK), 14. Henning Forbech (DK). *Ialt 48 deltagere.*

Almere, Holland, d. 11.-12. august 1984

Da vi havde sagt farvel til Uffe, Stig og Benny mandag formiddag, begav vi os afsted til Almere sammen med hollænderen Fred Meyer, en tysker ved navn Roland Forstner og en for dette blads læsere bekendt person, nemlig Michael Disler. Efter en begivenhedsløs køretur, hvor vi fandt ud af, at et reservehjul til en Fiat 127 også passer på en Simca 1100, nåede vi Almere, som ligger på en stor inddæmmed ø ca. 30 km fra Amsterdam. Det var meningen, at vi skulle bo i telt ved flyvepladsen, men vi blev inviteret til at bo ved en hollænder ved navn Sonja Hegt, og hvis lej-

lighed vi brugte som base og hobbyrum. Efter at have brugt en uge til sightseeing hos forskellige hollandske modellflyvere, hvor vi blandt andet var på italiensk pizzeria og engelsk pub, oprandt lørdagen, hvor konkurrencen skulle starte. Det viste sig, at der ikke kom så mange deltagere, som arrangørerne havde regnet med, så der var »kun« 21 deltagere, som var fordelt med 6 fra Tyskland, 4 fra Frankrig, 2 fra Schweiz, 2 fra Belgien, 5 fra Holland og 2 fra Danmark, nemlig Henning Forbech og Bjarne Schou.

I første heat skulle Bjarne flyve mod Tom van Mourik, NL. Bjarne startede med at tage et klip, hvorefter Tom v. Mourik klippede hele Bjarnes streamer. Bjarne jagtede derefter Tom v. Mourik resten af kampen og vandt med 4-1 i klip.

I 6. kamp skulle Henning flyve med Hans Prikker fra Tyskland, og efter en rodet start fik Henning omflyvning, fordi hans model fløj bort. I omflyvningen tabte Henning med 2-3 i klip.

I anden runde fløj Bjarne mod Cai Uwe Jurasik fra Tyskland og vandt med 2-1 i klip.

Henning fløj mod en tysk begynder, som fløj med MVVS diesel på tryktank og de største dieselmotorene, jeg har set. De var omkring 36-38 dm². Henning vandt med 3-0 i klip.

I denne runde blev Michael Disler disket, fordi streamersnoren blev rykket ud af streamerkrogen.

I 3. runde fløj Henning mod den ene af konkurrencens to kvindelige deltagere, nemlig Monique Wakkermann, som han tabte til med 1-3, og dermed var Henning ude.

Bjarne fløj mod Fred Meyer, NL. Begge fik to klip, og Bjarne vandt på lufttid.

I 4. runde var der 12 tilbage, og Bjarne tabte efter en defensiv kamp til Loet Wakkermann med 0-4 i klip.

I 5. runde skulle Bjarne flyve mod Johan de Jong, NL, og den kamp vandt Bjarne med 2-1 i klip.

I 6. runde fløj Bjarne igen mod Loet Wakkermann og vandt med 3-1 i klip.

I rundens anden kamp fløj Fred Meyer mod Cai Uwe Jurasik og tabte. Så var der tre deltagere tilbage, som alle havde tabt 1 kamp hver.

Computeren fandt så ud af, at da Loet og Bjarne havde fløjet mod hinanden to gange, og Bjarne også havde fløjet mod Cai Uwe en gang, så skulle Loet og Cai Uwe flyve mod hinanden om at komme i finalen. Den kamp vandt Loet, og dermed skulle Bjarne og Loet flyve finale. Efter en hidsig start, hvor der blev fløjet virkelig god combat, stødte modellerne sammen og reservemodellerne blev sendt op. Efter endnu et sammenstød, hvor Loet's model blev totalt knust, kunne Bjarne flyve sejren hjem med en halv model.

Bjarne Schou

1. Bjarne Schou (DK), 2. Loet Wakkermann (NL), 3. Cai Uwe Jurasik (D) 12. Henning Forbech (DK). *Ialt 21 deltagere.*



Bjarne Schou har fået sin præmie efter at have vundet konkurrencen, men det kan ikke være derfor, at Fred Meyer i baggrunden tager sig til hovedet ...?

Danmarksmesterskab d. 8.-9. september 1984, L.K. NES i Ballerup

Danmarksmesterskaberne 1984 blev fløjet på pladsen ved L.K.-NES i Ballerup. Desværre var deltagerantallet ikke særlig stort, men det forlyder fra konkurrencen, at de fremmødte havde en dejlig weekend.

Kun konkurrencelederen i FAI-combat har indsendt referat til Modelflyve Nyt, så resten af DM må indtil videre refereres med resultaterne (men de siger måske også alt, hvad der er værd at sige?).

FAI-combat: Der var tilmeldt 5 deltagere, og man endes om at flyve efter systemet med to tabte kampe hele vejen.

Om lørdagen var vejret perfekt — overskyet og ingen vind. Der blev fløjet to runder, fem kampe, med det resultat, at Stig Møller og Dan Hune havde tabt begge deres kampe, og dermed var ude. Uffe Edslev og Bjarne Schou havde vundet to, og Henning Forbech havde tabt en og vundet en

Søndag blev derfor et lokalt Århus-opgør mellem Uffe, Bjarne og Henning. Vejret var ikke helt så godt som om lørdagen — det blæste lidt, men med kraftig turbulens og ret kølig luft.

Første kamp blev vundet af Bjarne mod Uffe med 2-1 i klip. Anden kamp stod mellem Henning og Bjarne, og endte med en sejr til Bjarne med 3-2 i klip. Henning var så ude, og næste kamp mellem Uffe og Bjarne blev en forrygende afslutning på konkurrencen. Et voldsomt sammenstød ca. halvandet minut inde i kampen resulterede i, at begge modeller blev totalt smadret med masser af linefilter. De to reservemodeller kom op omtrent samtidigt, men kort efter skete et nyt sammenstød, som kun Bjarnes model overlevede. Selvom Uffe havde to klip mod 1, vandt Bjarne pga. tidsforskellen.

Henning Lauritzen

Resultater:

FAI-combat:

1. Bjarne Schou, ALK, 2. Uffe Edslev, ALK, 3. Henning Forbech, ALK, 4. Stig Møller, Kjoen, 5. Dan Hune, Kjoen.

Diesel-combat:

1. Stig Henriksen, Windy, 2. Stig Møller, Kjoen, 3. Henning Lauritzen, Comet, 4. Per Bjerager, ELK, 5. Ole Bjerager, ELK.



Team-race:

1. John Mau/Hans Geschwendtner, TMU/Comet:	3:30,6	3:26,8	7:03,3
2. Jørgen Bobjerg/Jens Geschwendtner, Windy/Comet:	4:36,3	59 omg.	8:03,5
3. Carsten Thorhauge/Jesper Rasmussen, Aviator:	40 omg.	73 omg.	

Good-Year:

1. Carsten Thorhauge/Jesper Rasmussen, Aviator:	4:22,7	4:39,6	9:10,3
2. Jesper Bobjerg/Jørgen Bobjerg, Windy:	5:14,0	5:24,8	9:14,3

Stunt ekspert:

1. Robert Petersen, Windy	2.771	2.691	2.817
2. Carsten Thorhauge, Aviator	2.071	2.707	2.808
3. Henning Forbech, ALK	2.666	2.678	2.815
4. Leif O. Mortensen, Aviator	2.560	2.614	2.597
5. Johs. Thorhauge, Aviator	2.438	719	0

Speed:

1. Leif Eskildsen, Looping Star	234,8 km/t
2. Niels Lyhne-Hansen, TMK	0 km/t

Billedet øverst til venstre viser en koncentreret Stig Møller, der er i færd med at køre en motor varm. Bemærk teksten på Stigs jakke: »Circus Circus«. Passende for en combat-pilot, der er vant til at underholde et talstærkt publikum. Til højre demonstrerer unionens sekretær Henning Lauritzen, at han godt ved, hvordan man holder på en combatmodel. Henning indskrænkede sig dog til at flyve med i diesel-combat, mens han var konkurrenceleder for glow-combat-konkurrencen. Nederst til venstre bærer den nye Danmarksmester i stunt-eks., Robert Petersen, sin model ud af ringen efter en fin indsats, hvor Robert efter en særdeles jævnbyrdig kamp kunne henvise Carsten Thorhauge til andenpladsen. Nederst til højre kigger Danmarksmester Leif Eskildsen interesseret på Niels Lyhne-Hansens forberedelser til en speed-flyvning. Niels fik dog ikke noteret tid.



Referater Fritflyvning

Dansk-svensk indendørsstævne, Helsingør d. 4. august

De ensomme »ulvek« i Helsingør afholdt lørdag d. 4. august et lille dansk-svensk indendørsstævne. Kontakten mellem Helsingør og Hålsingborg blev oprettet via en ret stor omvej, nemlig gennem Jørgen Korsgaard i Ellund — tak for det!

Initiativtageren var den nye »komet« inden for svensk indendørsflyvning med det meget talende navn, Peter Comet. Han er bare 16 år, så hvad kan det ikke blive til i de kommende år.

Det uformelle stævne blev afviklet i en gymnastiksal ved Helsingør Ungdomsskole. Salen, der ligger i kategori 1, er noget generet af nedhængende lamper mm., men kan da bruges.

Det var aftalt, at der skulle flyves i klasserne Peanut, Easy-B og den svenske klasse »25-øres modeller«, som nærmest svarer til de amerikanske Pennyplanes. Da Easy-B modeller mærkeligt nok ikke har fundet gehør i Sverige, havde svenskerne bygget et par Easy-B'er og vi et par 25 øres modeller, som jo til gengæld ikke bruges her i landet.

Svenskerne mødte med fire mand, hvoraf tre havde modeller. I Peanut-klassen kom de med et par af den kendte Lacey M-10, en Boeing Mailplane og en usædvanlige type, en Dunne D-8 — et haleløst biplan.

25 øres modellerne — som må have max. spændvidde 50 cm og min. vægt 3 gram — var dels beklædt med Mylar og en enkelt med kondensatorpapir. Det er en interessant modeltype, der kan bruges som en mellemting mellem Easy-B og større mikromodeller.

På grund af tidsnød — svenskerne skulle nå færgen — blev Easy-B klassen ikke gennemført, men vi håber, at det går ved næste møde, som vi regner med skal foregå i Sverige.

Peter Comet viste til sidst en nybygget og utrimmet FID model, som på en flyvning, der ikke oversteg 4 meter, fløj 7 min. 16 sek. — så den er der muligheder i. *Carl Åge Andersen*

Peter Comet fra Sverige fløj med en helt ny FID-model på besøget i Helsingør.



Peanut (2 bedste ud af 3 flyvninger): 1. Ib Lyngkilde (Piper Cub) 34 + 29 sek., 2. Peter Comet (Lacey M-10) 34 + 28 sek., 3. Anders Sellman (Avro 504 K) 25 + 20 sek., 4. Staffan (junior) 16 + 15 sek. (Lacey M-10). **25 øres modeller** (2 bedste ud af 4 flyvninger): 1. Peter Christiansen 5.49 + 3.34, 2. Peter Comet 4.42 + 4.23, 3. Anders Sellman 3.32 + 3.16, 4. Carl Å. Andersen 2.59 + 2.48, 5. Staffan (junior) 1.50 + 1.45.

Høstkonkurrence 1, distrikt Vest, Vandel d. 12. august

På grund af en meget sent fremkommet indbydelse til høstkonkurrencen, var deltagerantallet langt under normal standard i distrikt Vest. Til gengæld var vejret utroligt godt. Ganske svag vind, varme og solskin. Termikken boblede på fuld Vandel-styrke — så alt var ideelt til en god fritflyvningskonkurrence.

De to svævemodelklasser A1 eks. og A2 eks. samlede flest deltagere — der var 6 i hver. A1 eks. (eller F1H, som mange ynder at kalde klassen) blev et særdeles tæt løb. Kun 98 sek. skilte nr. 1 fra nr. 6, så Olaf Ernst har ikke meget at lade Marcel Jokszies høre for. Olaf fløj »kun« tre maxer, men det strakte altså til sejren over Børge Brønsrud, der ligeledes havde tre maxer. Hugo Ernst nøjedes med to maxer til tredjepladsen. Hugos første start var særdeles imponerende. Han startede med at udløse modellen i 20 meters højde. Modellen udvalgte sig fluks et træ i en granplantage, som den påbevidst styrede imod, klar til at blive hængende i træet efter 40 sek. flyvning. Men højden passede ikke — modellen passerede hen over træet med kurs mod et nyt — som den heller ikke nåede helt ned til. Sådan fortsatte den i næsten to minutter, før den stille lagde sig på jorden for fødderne af Hugo

I A2 eks. var der en del dramatik undervejs i konkurrencen. I anden periode fik Leif Nielsen ikke startet, fordi han ikke kunne finde sin model efter sit indledende max. Den dukkede dog op, hvorefter Leif fløj yderligere to maxer og 165 sek. Jeg havde også problemer med at få modellerne hjem igen. I tredje start røg min bedste model til himmels, uden at termikbremsen virkede. Vi fulgte den i lidt over en halv time. I næste periode havde jeg gjort en ny model klar — og den strøg til himmels på samme måde — vi så den i 37 min.

Det viste sig — da begge modeller heldigvis blev fundet i løbet af den følgende uge — at der var en mekanisk fejl i forbindelse med timerar-



Olaf Ernst vandt A1-eks. klassen på Vandel med sin kønne og velflyvende Hot Max.

men på mine elektronik-timere. Timer-armen kom derved til at sidde i spænd, så den ikke kunne åbnes.

I sidste start fløj jeg med en 7 år gammel model med KSB-timer — og fik halet maxet hjem på trods af en kedelig spiraldyk-tendens.

Åge Westermann og jeg kunne derefter gå i fly-off, idet vi var ene om at have fuld tid. Finn Bjerre havde droppet sølle 5 sekunder i sin tredje flyvning.

Åge gik hurtigt i en god boble, hvor jeg ikke kunne følge ham. Mens jeg cirklede videre, hørte jeg, at min timer var gået igang, hvorefter jeg landede modellen og tog en omstart. I omstarten gik timeren imidlertid igang igen, så jeg var tvunget til at udløse i middeldog luft. Modellen var i ca. 5-10 meters højde, da timeren gik, så modellen landede på 188 sek. Dermed vandt Åge efter en serie fejlfri flyvninger.

Bjarne Jørgensen lavede heller ikke fejl i wakefield, hvor han som eneste deltager klarede alle 5 maxer. Erik Knudsen var uheldig i sin tredje start; han havde ellers fire maxer. Tredie og sidst blev Jørgen Korsgaard, der havde en helt syg tredje start på kun 55 sek.

P-30-klassen havde hele tre deltagere. Som sædvanlig vandt Bjarne Jørgensen, mens Villy Larsen blev nr. 2. Villy havde et par starter, hvor hans lille P-30-model kom op i forrygende kraftig termik. Alligevel lykkedes det den at komme ned inden max. hver gang. *Per Grunnet*

A1 eks.: 1. Olaf Ernst 563 sek., 2. Børge Brønsrud 540 sek., 3. Hugo Ernst 531 sek., 4. Jørgen Korsgaard 515 sek., 5. Karl Heinz Lorenzen 496 sek., 6. Marcel Jokszies 465 sek. **A2 eks.:** 1. Åge Westermann 900 + 240 sek., 2. Per Grunnet 900 + 188 sek., 3. Finn Bjerre 895 sek., 4. Leif Nielsen 705 sek., 5. Claus Bo Jørgensen 689 sek., 6. Marcel Jokszies 669 sek. **Chuckglider:** 1. Claus Bo Jørgensen 64 sek. **P-30:** 1. Bjarne Jørgensen 560 sek., 2. Villy Larsen 408 sek., 3. Sønke Boldt 305 sek. **F1B:** 1. Bjarne Jørgensen 900 sek., 2. Erik Knudsen 860 sek., 3. Jørgen Korsgaard 744 sek.



Fritflyvnings Unionen

Fritflyvnings-Unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med fritflyvende modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet for juniormedlemmer er 100 kr., for seniormedlemmer 220 kr. Indmeldelse sker ved at indbetale kontingentet til unionens sekretariat.

Bestyrelsesformand:

Jens B. Kristensen
Gårdhøjen 1,
4690 Haslev
Tlf. 03-69 51 88

Distriktsledere:

Distrikt Øst (øst for Storebælt):
Henning Nyhegn
Industrivænget 28, 3400 Hillerød
Tlf. 02-26 35 25.
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

- 7/10 Jysk Mesterskab, Skjern
- 14/10 OM-F klubmesterskab, klasse A, St. Højstrup, Odense
- 21/10 Palle-Cup, Trollesminde, Hillerød
- 28/10 Høstkonkurrence 2, distrikt Vest
- 4/11 Flyvedagskonkurrence, decentraliseret
- 4/11 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)
- 11/11 Høstkonkurrence 2, distrikt Øst, Trollesminde, Hillerød
- 11/11 Distriktsmøde, distrikt Øst, Hillerød
- 17-18/11 Udvidet landsmøde
- 25/11 »Sidste flyvedag«, St. Højstrup, Odense
- 2/12 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)

**Landsmøde d. 17.-18.
november i Taulov**

Taulov Modelflyve Klub har tilbudt at lægge lokaler til, når unionens landsmøde skal afholdes midt i november måned. Der vil blive mulighed for overnatning på Taulov skole, hvor klubben har lokaler — og Erik Jensen, der ikke alene er formand for Taulov-klubben, men også pedel på Taulov skole, har endda lovet at lave aftensmad

til alle deltagerne. Så kan man jo begynde at glæde sig allerede

Landsmødet strækker sig over to dage — lørdag og søndag — for at give plads til at få drøftet problemerne grundigt igennem. Forhåbentlig bliver der også tid til mere uforpligtende snak, hvem ved, måske ligefrem om modelflyvning.

Forslag fra medlemmerne indkaldes hermed. De bedes fremsendt til unionens formand, Jens Kristensen, Gårdhøjen 1, 4690 Haslev, senest mandag d. 29. oktober. Derefter vil der blive udsendt separat indbydelse til samtlige medlemmer af unionen med oplysninger om tid for landsmødet, nærmere beskrivelse af, hvordan man finder det samt dagsorden og oversigt over de forslag, der er indkommet.

Sæt dog allerede nu kryds i kalenderen, så du kan komme til Taulov d. 17. og 18. november!

FAI-forslag fra unionen

Som altid er fristen for indsendelse af forslag til FAI-reglerne kommet bag på unionens bestyrelse. Forslagene, som vi stiller til CIAM-mødet i Paris til efteråret, har derfor ikke været til den brede, demokratiske debat, som man kunne ønske, men de har dog været diskuteret grundigt i dele af de snævrere kredse, hvorfra landsholdet normalt udtages.

Fritflyvnings-unionen stiller ialt 7 regelforslag:

1. At de tre første ved et EM eller VM får lov til at deltage som forsvarende mestre ved det følgende EM eller VM.
2. At man må anvende et ubegrænset antal modeller under en konkurrence.
3. At motortiden i FIC nedsættes til 6 sekunder.
4. At max-tiden i FIC er 4 minutter i første periode og derefter 3 minutter i de følgende 6 perioder.
5. At rækkefølgen af konkurrencedage til EM og VM bliver F1A, F1C og sidst F1B.
6. At det obligatoriske startgebyr (konkurrenceledtagelse uden mad og ophold) ikke må overstige 50\$ til EM og VM.
7. At tilbud om afholdelse af EM og VM skal fremsættes til den respektive sub-komité på CIAM-mødet sammen med et udførligt budget for konkurrencen. Desuden skal der afleveres regnskab for EM'et eller VM'et senest 3 mdr. efter konkurrencens afholdelse.

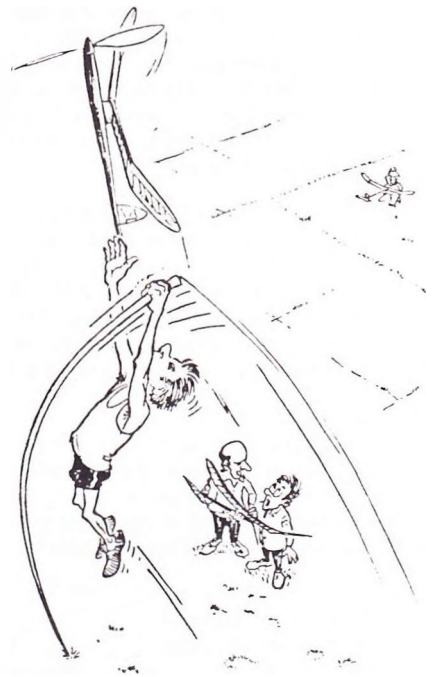
De to første forslag er gamle forslag, som vi tidligere har fået forkastet. Forslag 3, 4 og 5 sigter på at gøre fly-off'et i gas-klassen mindre og på at gøre det lettere at lade et evt. langvarigt fly-off fortsætte dagen efter den egentlige FIC-dag.

Forslag 6 og 7 er affødt af det urimeligt høje startgebyr ved EM i år. I formuleringen af forslag 6 forpligtes arrangørerne også til at sørge for campingfaciliteter tæt på flyvepladsen, således at forslaget sikrer mulighed for, at alle har råd til at deltage.

Forslag 7 søger at give mulighed for en rimelig diskussion af et tilbud om afholdelse af VM eller EM, idet man ifølge forslaget vil have mulighed for at gennemdrøfte et forslag på sub-komité-mødet, hvor man tidligere fik stukket tilbud om arrangementer ud på plenar-mødet umiddelbart før CIAM-mødet afslutning.

Distriktsmøder i Øst og Vest

I distrikt Vest indkaldes der herved til distriktsmøde i forbindelse med Jysk Mesterskab, som afholdes i Skjern d. 7. oktober. Distriktsmødet afholdes efter konkurrencen. Såfremt vejret er så dårligt, at ingen møder op for at flyve, udsættes distriktsmødet til d. 28. oktober i forbindelse med afholdelsen af høstkonkurrence 2 ligeledes i



— Reglerne er uklare på det punkt

Skjern.

I distrikt Øst indkaldes der herved til distriktsmøde i forbindelse med høstkonkurrence 2, der afholdes på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød d. 11. november. Distriktsmødet afholdes efter konkurrencen i Hillerød-klubbens lokale. Såfremt vejret ikke tillader flyvning, afholdes distriktsmødet kl. 10.00 i klublokalet.

Konkurrenceindbydelser

7/10: Jysk Mesterskab, Skjern

Konkurrencen finder sted på Skjern Enge søndag d. 7. oktober fra kl. 9.45, hvor der er briefing ved det sædvanlige mødested. Er det første gang, du flyver i Skjern, så kontakt konkurrencelederen inden stævnet vedrørende mødestedet.

Der flyves i de sædvanlige klasser og startgebyret er 10,- kr. for seniorer og 5,- kr. for juniorer. Der er præmier til begynderklasserne.

Vandrepokalerne medbringes af sidste års vindere eller sendes i forvejen til konkurrencelederen.

Hvis vejret tillader det, vil vi flyve 1-timers perioder med evt. fly-off kl. 15.00.

Aflysning kan meddeles på tlf. 07-35 17 67 fra kl. 7.00-8.00 på konkurrencedagen.

Af hensyn til præmieindkøb bedes skriftlig tilmelding sendt senest 3/10 til konkurrencelederen:

Erik Knudsen
Amagervej 66, 6900 Skjern
Tlf. 07-35 17 67.

14/10: OM-F klubmesterskab, klasse A

OM-F afholder åbne klubmesterskaber for svævemodeller på St. Højstrup ved Odense søndag d. 14. oktober. Pladsen åbner kl. 12.00, og konkurrencen starter snarest muligt herefter.

Der flyves chuckglider, A1 og A2.

Oplysninger om flyvepladsen og om de lokale vejrforhold kan fås fra OM-F's flyveleder Claus bo Jørgensen på tlf. 09-12 36 95.

21/10: Palle-Cup

Den traditionelle efterårskonkurrence, Palle-Cup, afholdes på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød.

Første periode starter kl. 10.30, og der flyves i

1-times perioder — 5 eller 7 perioder afhængigt af vejrforholdene.

Der flyves alle klasser.

Konkurrenceleder er Thomas Køster, som på telefon 02-25 03 19 giver oplysning om de lokale vejrforhold til evt. nysgerrige, som ringer mellem kl. 8.00 og 8.30 søndag morgen.

28/10: Høstkonkurrence 2, distrikt Vest

Der er tradition for, at denne konkurrence afholdes på Fyn, men pga. mange ønsker om ændring af traditionen, lægger vi den i år på distriktets bedste flyveplads, Skjern enge ved Skjern.

Konkurrencen starter med briefing kl. 10.00, hvorefter der påregnes afholdt 5 perioder à 1 time varighed.

Der flyves alle klasser.

Konkurrenceleder er Per Grunnet, som på telefon 09-71 28 68 vil indtale en besked om vejrforholdene fra søndag morgen kl. 7.30.

Der vil blive opkrævet et beskedent startgebyr, som går til indkøb af lige så beskedne præmier.

4/11: Flyvedagskonkurrence & distriktskonkurrencer

Flyvedagskonkurrencen er en decentraliseret konkurrence, dvs. at man kan flyve sine starter, hvor man vil. Man skriver sine tider på et startkort (eller et stykke papir), og sender tiderne til sekretariatet *senest d. 9. november*.

I A1 beg. og A1 eks. skal der flyves 5 starter med 120 sek. max. I A2 beg., A2 eks., C2 og D2 skal der flyves 5 starter med 180 sek. max. I P-30 og CO₂ skal der flyves 3 starter med 120 sek. max., og endelig i chuckgiider skal der flyves 10 starter, hvoraf de 5 bedste tæller (uanset hvilken rækkefølge de er opnået i).

Såfremt man flyver lutter max'er, skal man fortsætte med yderligere starter efter de normale fly-off-regler, indtil man ikke længere flyver max.

Alle flyvetider skal fremgå af startkortet — det er ikke tilstrækkeligt at indsende det sammentalte resultat.

Resultatet af flyvedagskonkurrencen offentliggøres i Modelflyve Nyts decembernummer og til landsmødet i Taulov.

Samme dag som flyvedagskonkurrencen skal flyves, afholdes der distriktskonkurrencer i begge distrikter. I Øst mødes man på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød kl. 10.00 og flyver sammen, mens man i distrikt Vest flyver decentraliseret og indsender resultaterne til distriktslederen.

11/11: Høstkonkurrence 2, distrikt Øst

Høstkonkurrencen afholdes på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød, og der er briefing kl. 10.00. Konkurrencen påregnes startet kl. 10.30, hvorefter der skal flyves 5 perioder à 1 time varighed.

Der flyves alle klasser.

Startgebyret på kr. 10,- for juniorer og kr. 15,- for seniorer betales ved ankomsten.

Konkurrenceleder er Henning Nyhegn, som mellem kl. 8.00 og 8.30 på tlf. 02-26 35 25 giver besked om vejrforholdene omkring Hillerød.

2/12: Distriktskonkurrencer i Øst og Vest

Første søndag i vintermånederne — til og med april måned 1985 — afholdes der distriktskonkurrencer i begge distrikter.

I distrikt Øst er konkurrencen centraliseret, idet man flyver i Hillerød på Trollesminde/Favrholm. Hver flyvedag starter kl. 10.00, og man forsøger at gennemføre 5 flyvninger hver gang.

I distrikt Vest flyves decentraliseret — og resultaterne indrapporteres til distriktslederen senest 5 dage efter konkurrencen.



Linestyings-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:

Asger Bruun-Andersen
Gl. Nybyvej 29, Eskær,
5700 Svendborg
Tlf. 09-22 70 92.

Bestyrelse iøvrigt:

Team-race pilot Luis Petersen
Østergårds Allé 28, 2500 Valby
Tlf. 01-30 05 51

Combatpilot Stig Møller
Offenbachsvej 24, 2.tv., 2450 Kbh.
SV
Tlf. 01-46 28 64

Stuntpilot Jørn Ottosen
Skorpionen 29, 3650 Ølstykke
Tlf. 02-17 66 62

Team-race pilot Kurt Pedersen
Østergade 20, 6100 Haderslev
Tlf. 04-52 51 01

Combatpilot Uffe Edslev
Hertzvej 61, 8230 Åbyhøj
Tlf. 06-25 78 11

Modelflyver Hans Rabenhøj
Leonora Christinesvej 1, Stensballe,
8700 Horsens

T/r-G/Y-mekaniker Jesper B. Rasmussen
Engtoften 33, 9280 Storvorde
Tlf. 08-31 91 98

Linestyings-Unionens sekretariat:

Henning Lauritzen
Solitudevej 4, 4.th., 2200 Kbh. N
Tlf. 01-35 37 51.
Giro: 5 20 87 69.

Linestyingsredaktør:

Benny Furbo
Samsøvej 2, 7400 Herning
Tlf. 07-22 50 89

Ungdomsskolekontakt:

Fritz Steffensen
Elmevej 25, 4140 Borup
Tlf. 03-62 68 37

Orientering fra CL-unionen

Konkurrencekalender

6/10 Gauerslund Speed, F2A
14/10 KM, København, alle klasser

Til udtagelse til EM 85 i klasse F2D (FAI-combat) gælder følgende konkurrencer: Windy Pokalen, Limfjordsstævnet, DM, Høst Vest og KM.

FAI kalender

6-7/10 Europa Cup, Utrecht, F2A, F2C

Materialer/tegninger fra unionen

Transfers, pr. 10 stk. kr. 16,-
Transfers, pr. 100 stk. kr. 140,-
Trøje m. bomærke, voksen størrelse ... kr. 70,-
Trøje m. bomærke, barnestørrelse kr. 50,-
Stofmærke, pr. stk. kr. 22,-
Tegninger:

Coyote, begyndermodel 1,5-1,8 cm³ kr. 20,-
Focus, speed kr. 16,-
Focus junior, stunt 2,5-4,5 cm³ kr. 16,-
Starlett stunt, 6 cm³ kr. 30,-
Pirat, stunt kr. 30,-
Filur, begyndermodel kr. 10,-
Klotz Junior, team-race kr. 20,-
Dominator combattræner kr. 20,-
Diesella, dieselcombat kr. 20,-
Boomy, dieselcombat kr. 20,-
Tanti, 0,8 cm³ combat kr. 20,-
Lil' Quickey, Good-Year kr. 20,-
Speedy Gonzales, 2,5-3,5 cm³ stunt kr. 20,-
Fokker D VII, dobbeltdækker, 6 cm³ .. kr. 20,-

Betaling skal ske over unionens postgirokonto nr. 5 20 87 69. Bestillingen kan angives på giroindbetalingskortet.

Combatregler

Erfaret i Holland med kopi af Sporting Code:
Linetykkelse: Flerstrengt line på minimum 0,339 mm.

Trækprøve: 150 newton (15 kg)

Advarsel: (f.eks. træde uden for cirklen) = 40 points.

Væk-flyvning: Flyver en model væk med eller uden liner, skal lufttiden standses straks. Er det ikke umiddelbart muligt at få fat i modellen (f.eks. hvis den lander uden for området), må deltageren vælge mellem en ny streamer eller omkamp.

Pilot-opsørsel: Skal diskvalificeres, såfremt han holder fast i eller på anden fysisk måde forsøger at hindre modstanderens bevægelser.

Konkurrenceindbydelse

6/10: Gauerslund Speed

Skal vi ha' en ny Danmarksrekord i 0,8 cm³ speed? Chansen er der *lørdag* d. 6. oktober, hvor Trekantens Modelflyveklub afholder speedstævne i klasse F2A, serie 1A, serie 1B og serie 2.

Stævnet starter ca. kl. 13.00 og afvikles i skolegården på Gauerslund skole.

Tilmelding skal ske senest dagen før til:

Niels Lyhne-Hansen
Gormsvej 14, 7080 Børkop
Tlf. 05-86 62 19.



RC-unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er kr. 150,-. Ved indmeldelse skal der altid betales et fuldt årskontingent. Medlemmer, som indmeldes i årets sidste halvdel, vil automatisk få overskydende beløb refunderet i næste års kontingentoprævning.

Bestyrelse:

Driftsleder Anders Breiner Henriksen, Falcon (formand), Gejsingvej 56, 6640 Lunderskov, tlf. 05-58 58 83, bankbestyrer Flemming Pedersen, Nuserne (næstformand), direktør Erik Jepsen, KFK, tandlæge Bjørn Krogh, NFK, repræsentant Walthar Nyborg, AMC, programrør Preben Nørholm, Midtjysk Mfk., fuldmægtig Ole Wendelboe, RFK.

Sportsligt udvalg:

Programrør Preben Nørholm, Godthåbsvej 7, 7400 Herning.

Styringsgrupper:

Kunstflyvning

Per Andreasen
Tambosundvej 33, 9220 Aalborg
Tlf. 08-15 74 60.

Svævemodeller

Ingeniør Hans R. Grønne
Lenesvej 19, 3. mf., 8220 Brabrand
Tlf. 06-25 00 67.

Skalamodeller

Dyrlæge Hugo Dueholm
Tinghusvej 16, 9640 Farsø
Tlf. 08-63 40 40.

Helikoptermodeller

Landbrugsmedhjælper Rasmus Larsen
Ladelundvej 69, 6650 Brørup
Tlf. 05-38 32 98.

Hobby-udvalget

Jørgen Petersen
Anemonevej 26, 3650 Ølstykke
Tlf. 02-17 61 10.

Flyveplads-udvalget

Bankbestyrer Flemming Pedersen
Hovedgaden 15, 7260 Sdr. Omme
Tlf. 05-34 18 33

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

Repræsentantskabsmødet 1984

Repræsentantskabsmødet afholdes den 21/10 1984 i Nyborg. Indbydelse vil blive fremsendt i form af en kluborientering, så du skal spørge hos din klub for nærmere oplysning.

Ny klub

Så kan vi igen byde velkommen til en ny klub: *Modelflyveklubben »F16« Rougsø*, v. Jens Hauge Nielsen, Fyrparken 29, 8961 Allingåbro, tlf. 06-48 16 78.

A-certifikater

- 508 Knud Langendorf, Sydjysk Mfk.
- 509 Tonny Brohus Christiansen, NFK
- 510 Jørgen K. Gammelgaard, NFK
- 511 Lars Toft, Kolding RC klub
- 512 Bjørn Jørvad, Østjysk Mfk.
- 513 Ulrich Reichmann, Falcon
- 514 Hans H. Hertz, NFK
- 515 Finn Elbæk, The Flying Tigers, Holsted
- 516 Bjarne Lund, NRC
- 517 Jesper Brochmann, Østjysk Mfk.
- 518 Arvid Aagaard, NFK
- 519 Benny S. Mosgaard, MMF-Herning
- 520 Heinrich Jørgensen, Nuserne
- 521 Birger Wold, Nakskov Mfk.
- 522 Otto Wold, Nakskov Mfk.
- 523 Jens Mose, Modelflyveklubben Take Off
- 524 Kim Rasmussen, Sydsjællands Radioflyveklub
- 525 Bruno Rasmussen, Sydsjællands Radioflyveklub
- 526 Poul Heino Pedersen, Skive Mfk.
- 527 Michael Dalgård Jensen, Sønderborg Mfk.
- 528 Kurt Maron, Sønderborg Mfk.
- 529 Eilif Madsen, Borup Modelflyvere
- 530 Jørgen Bloch Jensen, Arrow, Toftlund
- 531 Hans Carl Jensen, Arrow, Toftlund
- 532 Erik Jensen, Arrow, Toftlund
- 533 Michael Nielsen, Arrow, Toftlund
- 534 Allan Sørensen, Nuserne
- 535 Mogens Bjerre, RFK, Slangerup.

Adresseændring

Bemærk venligst ny adresse ved *Svæveflyvegruppen*.

Konkurrenceresultater

Udtagelsesstævne til VM i F4C, RFK's plads i Slangerup d. 14/4-84

- 1. Ivar Nobel, RFK-Slangerup 900,5 pt.
(Hanriot HD1, Robbe, OS firtakt 10 cm³)
- 2. René Jeppesen, Køge MFK 783,5 pt.
(Pfalz 12 DX)
- 3. Benny Juhlin, RFK-Slangerup 775,0 pt.
(Westland Lysander Mk. 3, Futaba, OS firtakt 13 cm³)
- 4. Bjarne Andersen, Sydsjællands Mfk. 642,5 pt.
(Yak 18 PM)
- 5. Poul Münsberg, RFK-Slangerup 584,0 pt.
(Pitts Special S2A, Robbe, OPS 10 cm³ m. gear)
- 6. Ole Wendelboe Jensen, RFK-Slangerup 526,5 pt.

Vi startede, som sædvanlig til en skala-konkurrence, med at være ca. 15 min. forsinkede.

Den første model blev bedømt som planlagt

Officiel stævnekalender

Dato	Stævne, oplysninger, kontaktmand
------	----------------------------------

6-7/10	Helikopterseminar, Kroager, K. H. Nielsen, 05-88 54 54
--------	--

og fløj straks efter. Da den første var bedømt, var nr. 2 ikke klar til bedømmelse, så måtte nr. 3 rykke frem. Da nr. 3 var klar til flyvningen, opstod der problemer, og han begærede omstart, og da var nr. 4 endnu ikke bedømt færdig, og sådan gik det hele dagen.

Desværre havde vi et totalhavari, hvor krængerørsservoen låste sig fast i yderstillingen straks efter start.

Tre mindre havarier, hvoraf de to lavede det meste af dagen.

Alt i alt en god skaladag, med frustrerede piloter med lim på alle fingrene, og endnu nogle som helst så deres model hænge hjemme i loftet i stedet for i luften.

Med venlig hilsen,

Preben Jacobsen
(frustreret konkurrenceleder)



Kjeld Sørensen's model på skrænten.

Påskeskrænt d. 21/4-84

- 1. Knud Hebsgård, Thy RC-klub 6.917 pt.
(Taifun II, Multiplex)
- 2. Jørgen Larsen, Thy RC-klub 6.670 pt.
(Spica, Robbe Mars Rex)
- 3. Jens Erik Holm, Thy RC-klub 6.419 pt.
(Taifun II, Robbe Mars Rex)
- 4. Bjørn Krogh, NFK 6.365 pt.
(Raja, Robbe Promars Rex)
- 5. Mads Hebsgård, Thy RC-klub 6.323 pt.
(Taifun II, Robbe Promars Rex)
- 6. Henrik Larsen, F.M.K. 6.292 pt.
- 7. Klaus Untrieser, Thy RC-klub 6.245 pt.
- 8. Keld Sørensen, BMC 6.081 pt.
- 9. Erik Birkkjær, NRC 6.023 pt.
- 10. Philipp Emborg Jensen, Thy RC-klub 6.022 pt.
- 11. Lars Pedersen, NFK 5.572 pt.
- 12. Orla Abildgren, EMF 5.479 pt.
- 13. Henry Frank, AMC 4.829 pt.
- 14. Wolfgang Schroler 4.598 pt.
- 15. Jan Abel, FMK 3.765 pt.

Påskeskrænt startede med briefing kl. 9 i hus nr. 44 i Vigsø Folkeferiecenter. Vejrudsigten så ikke for godt ud; der var tåget overalt og ingen vind, så den eneste trøst vi havde var, at meteorologerne i Karup havde lovet, at tågen skulle lette ved 10-11-tiden. Næste briefing blev aftalt til kl. 10.30 ved sydskrænten, hvor der er gode parkeringsmuligheder. Ganske som lovet lettede tågen, men der var kun 4-5 m/sek. 45° skråt ind på sydskrænten, så vi ventede på at vinden skulle dreje lige på DM skrænten, og det skete ved middagstid, så vi kom igang kl. 13. Vinden var da tiltaget til mellem 8 og 14 m/sek.

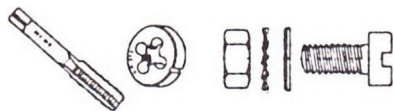
På grund af, at der var lidt termik engang imellem, havde vi bestemt, at der skulle flyves 8 runder for at udligne evt. uligheder i de forskellige runder. Med kun 17 deltagere lod det sig gøre, således at vi var færdige kl. 19.

Dagens hurtigste tid blev fløjet af Henrik Larsen fra Frederikshavn Modelflyveklub på 45,2

KØB & SALG

Køb & salg-rubrikken supplerer de gratis annoncer på Opslagstavlen, idet man her kan få optaget alle annoncer. Send annoncesteksten sammen med en check på kr. 30,- (max. 50 ord) til *Modelflyve Nyt*, Mardalsvej 47, 5610 Assens.

SÆLGES: Ny Karlson gløderøracer, skala 1:8, tophastighed ca. 120 km/t, med 3,5 cm³ Picco motor. Ekstra medfølger 2 sæt dæk. Sælges eller byttes for modelfly, helst skuldervinget m. motor og anlæg. Kontakt tlf. 06-39 31 47 (Gunnar).



M 1,0 M 1,2 M 1,4 M 1,6 M
1,7 M 2,0 M 2,5 M 3,0 o.s.v.

Allt i boltevarer, skruer, skiver & møtrikker i stål, messing, rustfri & nylon.

Se annoncen i sidste nummer af *Modelflyve Nyt*!

Send kr. 5,00 i løse frimærker og få tilsendt katalog.

SARSCO HANDEL & HOBBY
Svend Storgaard
Maj Allé 138, 2730 Herlev
02-91 90 91 — Giro 1 74 96 17

ÅRETS JULEGAVE

Elektronisk stopur, som viser tiden med STORE, tydelige tal. Uret markerer start, stop og funktions-skift med et tydeligt lydsignal.

Batteriernes levetid er ca. 2 år.



Pris: 248,- kr.
Ved køb af 10 stk. gives 10% rabat.
1 års garanti.

RC Service
Magnolievangen 40,
3450 Allerød
Tlf. 02-27 64 20

sek. i 5. runde. Alligevel vandt Knud Hebsgård, Jørgen Larsen blev nr. 2 og Jens Erik Holm nr. 3. De var alle fra Thy RC-klub.

Filskov Cup, Filskov 29/4-84

1. Keld Sørensen	2.000 pt.
2. Niels E. Rasmussen	1.885 pt.
3. Orla Abildgren	1.802 pt.
4. Peder Lauritsen	1.773 pt.
5. Karsten Jeppesen	1.573 pt.
6. Poul Madsen	1.148 pt.
7. Hans Grønne	813 pt.
8. Klaus Bruun	777 pt.
9. Erik D. Christensen	561 pt.
10. Leo Eriksen	443 pt.
11. Hans D. Christensen	422 pt.

Klassen for variometer

1. Jan Christensen	1.828 pt.
2. Kaj Sørensen	473 pt.

Det var et fantastisk svæveflyvevejr med god termik, især strækflyvningen var god.

Den længste strækning blev fløjet af Kjeld Sørensen med 16,9 km. Orla Abildgren 16,2 km og Niels E. Rasmussen med 15,1 km. Ingen havde under 5,6 km som bedste resultat.

AMC Open, Lystrup d. 6/5-84

1. Kjeld Sørensen, BMC (KSI, Robbe Mars)	4.768 pt.
2. Peter Mikkelsen, AMC (Optima, Robbe Mars Rex)	4.597 pt.
3. Orla Abildgren, Esbjerg (Optima, Flamingo, Multiplex)	4.531 pt.
4. Flemming Møller Jensen, AMC (Optima, Multiplex Profi)	4.429 pt.
5. Carsten Jeppesen, BMC (Optima, Robbe Promars Rex)	4.331 pt.
6. Niels Ejner Rasmussen, BMC	3.616 pt.
7. Jens Nygaard, Silkeborg	3.531 pt.
8. Mads Bendt, AMC	3.421 pt.
9. Peder Juel Christensen, BMC	3.351 pt.
10. Leif Mikkelsen, AMC	3.308 pt.
11. Erik Dahl Christensen, Gudenå	3.181 pt.
12. Peder Juel Laursen, BMC	3.100 pt.
13. Poul Madsen, Esbjerg	3.083 pt.
14. Claus Bruun, Esbjerg	2.857 pt.
15. Peer Hinrichsen, Sønderborg	2.607 pt.

AMC Open blev i år den største termikkonkurrence nogensinde med 26 deltagere fra alle egne af Jylland. Deltagere fra øerne manglede i år. Har 2-meter klassen splittet interessen på Sjælland? Vejret var næsten som det plejer at være til AMC Open, temmelig barsk med 8-15 m/sek. vind. Vi slap dog for sne og regn i år.

Den stærke blæst generede især i landingerne. Kjeld Sørensen viste sin rutine ved at blive bedre og bedre efterhånden som blæsten tog til. Peter Mikkelsen havde dagens hurtigste hastighed på 24,7 sek., men et par dårlige landinger henviste ham til andenpladsen. Det blev et godt stævne, fordi deltagere og officials viste god vilje til at få det til at glide.

Walter Nyborg

Gudenå Open, d. 13. maj

1. Carsten Jeppesen, BMC	4.691 pt.
2. Peter Mikkelsen, AMC	4.393 pt.
3. Flemming Møller, AMC	4.215 pt.
4. Orla Abildgren, Esbjerg	4.164 pt.
5. Poul Madsen, Esbjerg	4.123 pt.
6. Jens Nygård, Silkeborg	3.976 pt.
7. Hans Grønne, BMC	3.894 pt.
8. Niels Ejner R., BMC	3.845 pt.
9. Walter Nyborg, AMC	3.698 pt.
10. Erik Dahl C., MKG	3.599 pt.
11. Leif Mikkelsen, AMC	3.178 pt.
12. Hans Hansen, Frederikshavn	2.060 pt.
13. Mads Bendt, AMC	1.331 pt.

Stævnet kom igang kl. 9.30 med 13 fremmødte. Hele dagen igennem havde vi fantastisk godt vejr med en vind der lå stabilt på 3-5 m/sek. Temperaturen var mellem 15 og 20 grader med en tilpas mængde termik, selvom nogle mente noget andet.

Speedtiderne var ikke præget af stor hastighed, kun 3 flyvninger var under 30 sek., og den hurtigste tid var på 27,8 sek. Da vi havde nået 3 runder ved 4-tiden, blev resultatet som anført

ovenfor.

PS: En bøn til deltagere: Lad være med bare at blive væk fra en konkurrence uden at melde afbud.

Erik Dahl Christensen, MKG

Expert Cup, Lyngby d. 20. maj

1. Nils Vium, NFK	2.961,3 pt.
2. Henrik Hvidfeldt, NFK	2.916,2 pt.
3. Bjørn Krogh, NFK	2.905,2 pt.
4. Kim Zachariasen, NFK	2.786,5 pt.
5. Rene Madsen (uden for klub)	2.584,2 pt.
6. Lars Pedersen, NFK	2.569,7 pt.
7. Ole Wendelboe Jensen, RFK	1.247,3 pt.

Expert Cup'en, der på grund af for lidt vind, ikke kunne gennemføres på den oprindeligt fastsatte dato blev gennemført med mødested Gilbjergshoved. Vinden var imidlertid ikke som forudsagt, så konkurrencen var igen i fare for at blive aflyst. Det nærmeste og sandsynligvis mest brugbare sted var grusgraven i Lyngby, og man endes om at forsøge der. Det viste sig, at vinden var perfekt, ja en af de tilmeldte fandt endda ud af, at vinden var for kraftigt til hans lette model.

Konkurrencen gennemførtes med 7 deltagere og 4 runder på godt en time. Der skete ikke alvorlige beskadigelser af modellerne, dog måtte Ole Wendelboe udgå efter en lidt hård landing i 3. runde.

JM 84 Højstart, BMC v. Lading, 27/5-84

1. Karsten Jeppesen, BMC (Optima, Robbe)	4.799 pt.
2. Nils Vium, NFK (Hjemmekonstr., Robbe)	4.626 pt.
3. Peder J. Laursen, BMC (Alpina, Multiplex)	4.420 pt.
4. Kjeld Sørensen, BMC (KSI, mod. GTX, Robbe)	4.417 pt.
5. Jens Nygård, Silkeborg (Flamingo, mod., Robbe)	4.338 pt.
6. Hans Peter Christensen, AMC	4.302 pt.
7. Niels-Ejner Rasmussen, BMC	4.250 pt.
8. Orla Abildgren, Esbjerg	4.191 pt.
9. Poul Madsen, Esbjerg	4.021 pt.
10. Jan Abel, FMK	4.021 pt.
11. Erik D. Christensen, MKG	3.717 pt.
12. Henry Frank, AMC	3.688 pt.
13. Flemming M. Jensen, AMC	3.684 pt.
14. Hans R. Grønne, BMC	3.661 pt.
15. Peter J. Christensen, BMC	3.653 pt.

Spørgsmål: Hvor kommer vinden fra?

Svar: Hvilken vind?

Man kan næsten udtrykke det således: Jysk Mesterskab i medvind! Med 21 deltagere og vindstød helt op til 2 m/sek. blev det en hård dag for BMC's yngre medlemmer, der var blevet kapret som skærmhenter og som ofte måtte helt ud på den anden side af omløberen for at hente skærmen.

Vejret stillede også store krav til piloterne, som til tider lod sig overtale til at starte i medvindens »pustene«, men som dog alle tog det pænt.

Et nyt, kraftigt spil var en af grundene til, at der ikke skete start-uheld, bortset fra at Orla Abildgren trak sin krog ud af sit fly med det resultat, at kasteren, Poul Madsen, til stor moro for de omkringstående pludselig lå på ryggen med Optimaen.

Gennemsnitstiden for de gennemførte speed'er var 46,6 sek., og hurtigste tid var 31,4 sek., hvilket vidner om svagt vejr. Derimod var der mange pæne termikflyvninger i de svage opvinde.

Efter tre runder på 7½ time blev Karsten Jeppesen, BMC, jysk mester med en serie pæne flyvninger, og på 2. pladsen pressede stævnets eneste sjællænder, Nils Vium, NFK, sig ind. Trediepladsen blev besat af Peder J. Laursen, BMC, med en 4-meter Alpina, hvilket må betragtes som noget af en præstation, især da vejret bedst egnede sig til Amigo og Cirrus.

Allt ialt et roligt og hyggeligt Jysk Mesterskab.

Hans R. Grønne



De flotte, store svævemodeller vises frem for fotografen til BMC Cup.

BMC Cup, d. 9/6

For første gang blev der fløjet en modellsvæveflyvekonkurrence efter de rigtige svæveflyveregler i Danmark.

BMC Cup blev fløjet på klubbens bane ved Lading. Ved briefing kl. 10.30 blev trekantsbanen udmålt med et langt og et kort ben.

Så skulle banen stilles op og gøres klar. Det var nemmere sagt end gjort. Vi havde kontakten nogle radioamatører, som stillede deres radiogrej til rådighed. Det var problematisk at få posterne på plads. Første mand faldt vist i en å — han så i hvert fald sådan ud, da han kom tilbage. Det gik bedre for næste mand. Post 3 var der ingen problemer med, men vi kunne ikke se manden på post 2. Da vi kaldte ham over walkie-talkien, viste det sig, at vi havde placeret ham midt i en mægdyngde, så han kunne ikke rigtig komme til at rejse flaget. Men snart efter var alt i orden til en prøveflyvning. Denne blev foretaget af Keld Sørensen, der senere klarede sig fint i konkurrencen.

Reglerne i konkurrencen: For at få 1000 points skulle man flyve en hel omgang, som bestod af en flyvning fra start til post 1, post 2, post 3, til post 1 igen og så hjem og lande. Gennemførte man ikke en hel omgang, fik man overhovedet ikke flyvepoints, men måtte nøjes med landingspoints. Specielt strækningen fra post 3 til post 1 voldte piloterne besvær.

Med landingerne var det sådan, at man kun kunne få bedømt 10 landinger. Når man var på vej i medvind mod landingsbanen, kaldte man landingsdommeren og meddelte ham allerede på det tidspunkt, om landingen skulle bedømmes eller ej. Senere var det for sent.

Landingsdommerne bedømte anflyvning, disponering, udfaldning samt sætning af flyet. Til og med når flyet holdt stille. Ved en perfekt udført landing kunne man maksimalt opnå 250 points. Hvis flyet groundloopede, fik man 0 point. Det så vi dog ikke noget til.

Vejret var pænt med enkelte byger, hvor vi måtte gå i dækning.

Under flyvningerne blev der hældt bly ind og ud af modellerne, så det var en lyst. Sommetider kunne man godt ønske sig, at man kunne komme af med det i en fart. Specielt ved post 1. Når man kom glidende på sidste ben fra post 3 og fik vendt i lav højde. Pyha!

Det var en fantastisk oplevelse at se de store fugle glide adstadigt hen over himlen på vej rundt på opgaven og se dem kurve i den samme termikboble og kæmpe sig op. Vi var så heldige at få optaget ca. tre kvarters videofilm, som vi regner med at kunne sende ud til andre klubber til vinter.

Vi havde to superspil til at starte modellerne med. Desuden havde Jørgen Nielsen stillet sit slæbefly til rådighed.

Vinder af konkurrencen blev Hans Grønne med 3.975 points. Han fløj en 5-meter Carrera SB10. Jan P. Christensen blev nr. 2 med 3.800 points, mens Keld Sørensen kom ind på tredjepladsen med 3.225 points.

Vi håber at kunne gentage konkurrencen til næste år — og ud fra de erfaringer, vi har høstet i år, er vi i gang med at udarbejde nye regler for konkurrencen.

Jan P. Christensen

SM Højstart & NFK Cup, Trollesminde ved Hillerød d. 16/6

1. Orla Abildgren, EMF	8.828 pt.
2. Leif Petersen, NFK	8.278 pt.
3. Nils Vium, NFK	7.352 pt.
4. René Madsen, NFK	7.322 pt.
5. Niels Wamberg, NFK	6.098 pt.
6. Ole Lindhardt, NFK	5.844 pt.
7. Arvid Aagaard, NFK	5.435 pt.
8. Peter Mikkelsen, AMC	5.187 pt.
9. Leif Mikkelsen, AMC	4.318 pt.
10. Mads Bendt, AMC	3.861 pt.

Der var fint vejr på flyvedagen. Grundet et stort flyvestævne på flyvestation Værløse om søndagen, var SM rykket frem til lørdag med stor forståelse fra alle tilmeldte piloter og til glæde for de hjælpende officials, der på denne måde kunne overvære to stævner i weekenden.

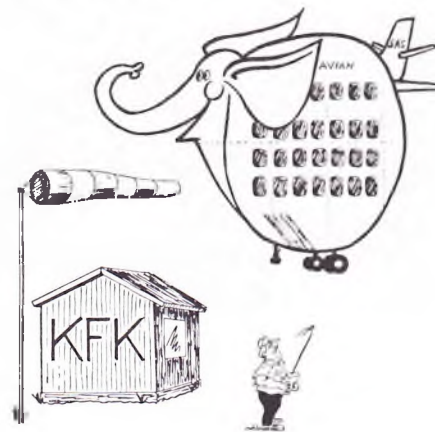
Der blev afviklet 5 runder med de kun 10 deltagere. Desværre deltog de tre piloter fra AMC kun i de tre første runder.

J. Troels Nielsen

J. K. Hansen taxier sin KZ II ved DM i Jumbo-skala.



DM R/C JUMBO SKALA



DM i jumboskala d. 12/8

1. Poul Münsberg (Pitts Special S1A)	902 pt.
2. J. K. Hansen (KZ II T)	771 pt.

Efter længere tids forventningsfulde forberedelser oprandt endelig en skøn søndag med perfekt flyvevejr. 16 skønne jumboskalamodeller står oplinet på pladsen. Ligeså mange piloter har alle glemt de mange timers byggearbejde og forberedelse, for nu er det *trofæet*, det gælder. Overdommeren kalder den første model hen til statisk bedømmelse

Skønne dagdrømmerier!

Ganske vist var flyvevejret noget nær perfekt, men 2, siger og skriver to! piloter mødte op med deres modeller. Dette skyldes måske, at de fleste jumbomodeller befinder sig på den anden side af den efterhånden ret dyre Storebæltsoverfart.

Ydermere afholdtes det årligt tilbagevendende store opvisningsshow i Tarp, lidt syd for grænsen i selvsamme weekend.

Nå, men lidt har jo også ret. De to piloter var Poul Münsberg og J. K. Hansen, nævnt i start-rækkefølge. Poul Münsberg medbragte en Pitts Special S1A trukket af en Tartan 44, og J. K. Hansen mødte op med en KZ II trukket af en Quadra. Efter den statiske bedømmelse og de tre flyvninger kunne Poul Münsberg udnævnes til



Poul Münsberg vandt Jumbo skala DM.

Danmarksmester 1984, og J. K. Hansen fik en andenplads.

Som førstegangsarrangør var det positivt med et lille antal fremmødte piloter, så vi havde god tid til at få afviklet stævnet uden »stress«, og med risiko for at forfalde til selvros synes jeg, at stævnet forløb helt pænt. Men vi havde nu alligevel håbet at se bare lidt flere piloter og modeller!

Sidst, med risiko for at høre nogen sige »apropos« vil jeg godt opfordre til lidt skrappere krav til piloternes evner før udstedelse af jumbo-certifikater — eller et lidt strengere syn på de eksisterende krav!

Tom Jakobsen, KFK

DM i termik, d. 18-19/8 1984

1. Kjeld Sørensen, BMC	16.543 pt.
2. Peter Mikkelsen, AMC	16.513 pt.
3. Hans Grønne, BMC	15.201 pt.
4. Carsten Jeppesen, BMC	15.143 pt.
5. Peder Juhl Laursen, BMC	13.881 pt.
6. Niels Ejner Rasmussen, BMC	13.229 pt.
7. Peter Juul Christensen, BMC	13.158 pt.
8. Orla Abildgren, Esbjerg	13.100 pt.
9. Jan Abel, Frederikshavn	13.097 pt.
10. Poul Madsen, Esbjerg	11.554 pt.
11. Erik Dahl Christensen, Gudenå	11.452 pt.
12. Walter Nyborg, AMC	11.262 pt.
13. Morten Juul Christensen, BMC	11.165 pt.
14. Leif Mikkelsen, AMC	11.017 pt.
15. Hans Hansen, Frederikshavn	25

DM blev igen i år arrangeret af AMC, men heldigvis med hjælp fra den anden Århus-klub, BMC.

17 var tilmeldt, men et par afbud i sidste øjeblik bragte deltagerantallet ned på 15. Der var kun folk fra Jylland, som nu i F3B må betragtes som hovedlandet. Vi vil snart komme til at savne det gamle konkurrenceforhold mellem

Jylland og Sjælland, som indførelsen af 2 meter på Sjælland har slået i stykker.

Det har været en tør sommer de fleste steder, men i det nordlige Århus har vi i juli fået tre kraftige tordenskyll, som har forårsaget oversvømmelser adskillige steder. Det var ikke godt for vor lavtliggende flyveplads i Lystrup mose. 14 dage før DM var det helt klart, at der ikke ville blive høstet på de omkringliggende marker, som er nødvendige for at placere startlinien. Vi måtte altså se os om efter en bondemand, som ville stille en mark til vores rådighed. Det lykkedes at finde en dejlig stor (300 x 300 m) og rimelig flad mark på gården Thomasminde i nærheden af Todbjerg.

Vi kom lidt sent i gang lørdag på grund af flyvningen, men snart var der to fly i luften hele tiden i 1. termikrunde. Kjeld Sørensen lagde hårdt ud med 6 minutter rent og 7 cm fra strengen. Tre andre scorede tider omkring 6 min. I første rundes hastighedsflyvning havde Carsten Jeppesen, Kjeld Sørensen og Peter Mikkelsen tider på 27-30 sek. I 2. og 3. runde tog Peter Mikkelsen rigtig fat med max i termikken og gode landinger. I hastigheden var det stadig Carsten, Kjeld og Peter, der scorede mest med tider under 30 sek. Carsten havde lørdagens bedste tid med 27,5 sek. Vi nåede tre hele runder om lørdagen samt hastighedsflyvningen i runde 4. Vi kunne således lægge ud med en termikflyvning søndag morgen.

Søndag morgen mødte alle op til den aftalte tid kl. 9, men ak, tågen lå som en fed dyne over landskabet, og vi måtte vente halvanden time, før vi kunne komme i gang. På trods af, at tågen lige var lettet, blev der præsteret tæt ved de 6 minutter af 7 af de tilbageblevne 14 deltagere. En enkelt var faldet fra på grund af havari. En anden deltager med havari havde dog en reserve-model med.

5. og 6. runde bragte ikke noget nyt i spidsen af konkurrencen. Peter Mikkelsen scorede hver gang lidt mere end Kjeld Sørensen. Lidt længere ned i rækken var der mange lige resultater. Blandt andre var Hans Grønne begyndt at arbejde sig op. Han var begyndt at kende sin model.

I 7. runde tabte Peter Mikkelsen et lille skridt i termikflyvningen, og konkurrenterne i toppen rykkede tættere sammen. Carsten Jeppesen havde her DM's hurtigste hastighed, 26,6 sek., men hvad hjælper det, når man dropper ned efter 2½ minut i termikken. Det blev hans smid-vækrunde. En opgørelse efter 7. runde viste, at Peter Mikkelsen førte med 12 points foran Kjeld Sørensen. På de følgende pladser fulgte Hans Grønne og Carsten Jeppesen.

Når der afholdes et stævne som dette, dukker der mange tilskuere op for at se eksperterne ar-

bejde. Der kom tilskuere helt fra Fyn. Lad os håbe, at de blev inspireret til selv at arrangere en termikkonkurrence. Der var dog ikke mange tilskuere, der fik slutningen med, for 7. runde var færdig kl. 16.50, og så gik vi som aftalt i gang med den 8. og afgørende runde.

Vi lagde ud med hastighed, og her skete der det sensationelle, at Kjeld hoppede af krogen uden at få noteret tid. Var det nu afgjort? Carsten havde hurtigste tid 28,2 sek., og Peter mistede terræn med 29,6 sek. og en landing uden for sædvanlig standard, nemlig 154 cm. Det gentog sig for Peter i termikflyvningen. Trods en flyvning på 6 minutter rent, trækker det fra i toppen, når man lander 85 cm fra strengen.

Resultatet var hurtigt regnet ud. Det foregik ligesom sidste år på en transportabel Epson HX-20 computer. Den er forsynet med en lille printer, så man får resultaterne ud på strimmel.

Før det endelige resultat forelå, troede de fleste, at Peter Mikkelsen havde genvundet mesterskabet, men resultatet blev, at Kjeld Sørensen var vinder med 30 points mere end Peter. Trediepladsen var også en overraskelse, idet Hans Grønne havde arbejdet sig forbi Carsten Jeppesen.

Den nykårede danske mester flyver med en selvkonstruktion KSIC. Det er en stærk og velbygget model med T-hale og spændvidde 280 cm. Den er forsynet med et selvkonstrueret profil, som Kjeld kalder et mix af de bedste Eppler-profiler til formålet. Modellen har bagkantsbremse, og den udnytter Kjeld meget effektivt. Hans gennemsnit for de 16 landinger var 27 cm. Modellen vejer 2.400 g og bliver i hastighedsflyvningerne ballastet med op til 800 g. Kjeld Sørensen er en værdig mester, også når man ser på de foregående års resultater. Det har været tæt ved flere gange. Måske har det været klubbekiftet fra Silkeborg til Brabrand, der har givet det sidste skub.

Peter Mikkelsen og Carsten Jeppesen fløj med Optima, Hans Grønne med Ger og Peder Juhl Laursen flyver med en Multiplex Alpina, en model, som normalt er for stor til at begå sig i F3B, men i hænderne på Peder går det fint. Der blev desuden fløjet med gamle og ny Multiplex, Flamingo, Gentrion og Focus fra Eismann.

Til slut skal der lyde en stor tak til de mange hjælpsomme officials og de mange tålmodige piloter, som efter dette stævne med herlig sommer-sol og svag vind i to dage var med til at sætte dansk rekord i antallet af fløjne runder.

Walter Nyborg

DM i stand-off skala og F4C, AMC's flyveplads d. 25/8-84

1. Poul Münsberg, RFK	817,27 pt.
(Pitts Special S2A, Robbe, OPS 61)	
2. Finn Rasmussen, Sydfyns MfK	812,23 pt.
(Britten Norman Islander, Robbe, 2xOS 15)	
3. Hans Erik T. Larsen, Gudenå	702,73 pt.
(Piper Cub J-3, Multiplex, OS 40 FSR)	
4. Ole Wendelboe, RFK	696,48 pt.
(Stephens Acro, Robbe, Webra 61)	
5. Bo Lybæk, Modelflyveklubben Take-Off	633,31 pt.
(Piper Super Cub PA 18, Multiplex, OS 50 FSR)	
6. Niels Bille, Grenå RC-klub	602,06 pt.
7. Herbert Christophersen, NFK	533,88 pt.
8. Poul Schjoldager, NRC	kun statistisk

DM blev i år afholdt på AMC's baner. Vi har gennem årene afholdt mange DM i andre discipliner, men aldrig inden for skalagruppen. Vi havde derfor gjort os hæderlige anstrengelser for at få stillet et godt stævne på benene, og vi var derfor lidt skuffede over, at kun 8 piloter tilmeldte sig. Men ved nærmere eftertanke var det måske ikke så dårligt endda.

Efter tre uger med sommervejr lykkedes det lige akkurat at ramle ind i en koldfront rødet en lidt generende vindretning, 2-5 m/sek. og overskyet vejr. Omvendt kan man vel sige, at aspi-



De glade vindere fra DM i højstart. I midten Kjeld Sørensen, til højre Peter Mikkelsen og til venstre Hans Grønne.



Øverst står Danmarksmester Poul Münsbergs flotte Pitts Special S2A. Derunder Finn Rasmussen's Britten Norman Islander, der fløj særdeles fremragende og scorede mange flyvepoints. Første billede herunder er en model af en T-17. Den er bygget og blev fløjet af Niels Bille fra Grenå. Rykker man blikket et nummer længere ned, får man øje på en Piper Cub J-3 med indregistreringsbogstaverne OY-AVP. Ifølge en lokalkendt betyder det »Andersens Vælte Peter«. I betragtning af, at modellen opnåede en tredjeplads i hænderne på Hans Erik T. Larsen, kan den ikke have svaret til øgenavnet. Nederst Poul Schjoldagers flotte Grumman Sea-Otter, der dog ikke var i luften, da den var ganske ny og uprøvet.



I alt 10 modeller og piloter medvirkede ved årets SMSK 2-meter Cup.

ranter til et DM bør kunne beherske disse vejrforhold, og det viste sig også, at de kunne.

Selve stævnet var oprindeligt berammet til to dage, men ved at lave et forberedt stramt tidsprogram, kunne vi afvikle stævnet på en dag med briefing start kl. 10.00 og præmieoverrækkelse kl. 17.00, så sjællænderne kunne allerede nå en færge kl. 18.00.

Desværre oplevede vi et totalhavari, idet Herbert Christophersen allerede i starten af sin første flyvning havde radiosvigt, hvorved hans dejlige Catalina blev knust.

Poul Münsberg og Ole Wendelboe havde en del motorproblemer, men gennemførte dog og Poul endda så godt, at han sluttede som nr. 1 og dermed Danmarksmester — meget tæt fulgt af Finn Rasmussen.

Vi kunne derefter slutte stævnet af med overrækkelse af vandrepokal, og med stor velvilje fra Avionic, Risskov og Normanns Hobby, Århus var vi i stand til at kunne uddele præmier til de tre bedst placerede. *Frede Sachmann*

SMSK 2 meter Cup, d. 26. august

1. Kennet Hagel Nielsen	6.465 pt.
2. John Olsen	5.876 pt.
3. Kai Andersen	5.643 pt.
4. Gunnar Bryde	5.632 pt.
5. Rene Madsen	5.354 pt.
6. Henrik Andersen	5.166 pt.
7. Steen Høj Rasmussen	5.033 pt.
8. Jørgen Meyer	3.419 pt.
9. Børge Hansen	3.302 pt.
10. John Justesen	3.301 pt.

Vejrguderne smilte til os — sol og termik (mest i pauserne) næsten hele tiden. Pauser er der som bekendt ikke mange af i en 2-meter konkurrence. Med officials gik det meget fint, dem var der 11 af, nemlig piloterne selv.

Vi startede kl. 10.15 og stoppede kl. 15.30. Der havde vi opnået to runder og haft 175 starter med to linebrud.

Det blev en hyggelig dag med en masse god flyvning. Flyvelederne siger tak for hjælpere og piloter for en god dag og håber, at det fremover vil blive lige så positivt.

Ernst Nissen Thomsen

Als-Cup, Sønderborg d. 2/9-84

1. Peter Mikkelsen, AMC	4.740 pt.
2. Peter Juhl, BMC	3.968 pt.
3. Jan Abel, Frederikshavn	3.900 pt.
4. Morten Juhl, BMC	3.673 pt.
5. Torben Rasmussen, BMC	3.633 pt.
6. Torben Krogh, SMK	3.495 pt.
7. Niels Ejner Rasmussen, BMC	3.169 pt.
8. Poul Madsen, Esbjerg	3.078 pt.
9. Orla Abildgren, Esbjerg	3.013 pt.
10. John Rasmussen, BMC	2.613 pt.

11. Poul Sørensen, BMC	2.532 pt.
12. Peer Hinrichsen, SMK	2.333 pt.
13. Keld Sørensen, BMC	2.301 pt.
14. Hans Hansen, Frederikshavn	2.004 pt.
15. Leif Mikkelsen, AMC	1.723 pt.

17 modelsvæveflyvere fra jyske klubber mødte op til det første Als-Cup. Konkurrencen startede kl. 9.30 i letskyet vejr, men midt i 1. rundes hastighedsflyvning sprang vinden. Efter at have lavet et snyde-el-hegn for nogle køer (højstartslinje) kunne banen flyttes, og flyvningen tages om. Ved starten af 2. runde begyndte det at regne, men trods regnen viste Jan Abel fra Frederikshavn, at der kunne findes termik ved at flyve på henholdsvis 6.01 og 4.56 i 2. og 3. runde — vi fløj 3 runder. Konkurrencen var slut kl. 18 med nogle meget våde linehenter og tidtagere.

Torben Krogh, SMK

DM skrænt F3F, d. 9/9-84

1. Knud Hebsgård, Thy RC-klub	5.981 pt.
2. Bjørn Krogh, NFK	5.894 pt.
3. Jens Erik Holm, Thy RC-klub	5.805 pt.
4. Klaus Untrieser, Thy RC-klub	5.777 pt.
5. Jørgen Larsen, Thy RC-klub	5.574 pt.
6. Henrik Larsen, Frederikshavn Mfk.	5.464 pt.
7. Anders Dahl, Frederikshavn Mfk.	5.448 pt.
8. Mads Hebsgård, Thy RC-klub	5.338 pt.
9. Jan Abel, Frederikshavn Mfk.	5.055 pt.
10. Finn Hebsgård, Thy RC-klub	4.860 pt.
11. Kim Josefson, Thy RC-klub	4.639 pt.
12. Per Poulsen, Thy RC-klub	1.564 pt.

Det så ellers ud til at blive godt vejr til DM Skrænt i år. Først på ugen havde vi 10-12 m/sek. fra nord næsten lige ind på Hamborg skrænten. Men ak, torsdag løjede vinden af. Så det var med bange anelser, vi stod op lørdag morgen — og ganske rigtigt, ingen vind: 0 m/sek.

Vi mødtes til briefing kl. 9 og måtte meddele, at det var en af de få dage om året, hvor det overhovedet ikke blæste i Hanstholm. Selv havet var blikstille. Så reservedagen måtte tages i brug.

Søndag morgen mødtes vi igen ved campingpladsen. Ud af de 15 deltagere, som var mødt frem om lørdagen, var vi kun 12 deltagere tilbage. Vi kørte ud til DM skrænten mod syd, men vinden kom fra sydøst, så der kunne vi ikke flyve. Vi kørte så ud til en sydøst skrænt i Amtoft (efter at vi fra Karup havde fået at vide, at vinden ville holde nogenlunde i den retning og tiltage til 10 m/sek.).

Kl. 11 var vi klar til at starte første runde. De første 2-3 runder var der ca. 7 m/sek. og tørvejr. Derefter tiltog vinden til ca. 10 m/sek. med nogle lette regnbyger engang imellem. Det var næsten tørvejr i 7. runde og i 8. var det helt tørt, til den næstsidste pilot, Klaus Untrieser skulle flyve. Da begyndte det at regne. Klaus startede,

men midt i flyvningen tiltog regnen så meget, at det generede Klaus, så han ikke kunne se og derfor fik han en meget dårlig tid. Sidste pilot ville ikke flyve i regnen. Klaus indgav en protest mod at sidste runde talte med og fik af flere grunde medhold i protesten.

Det viste sig hurtigt, at Knud Hebsgård var i topform. Bjørn Krogh prøvede at nå Knud, men det lod sig ikke gøre, og Knud vandt dermed sit andet DM i træk. Jens Erik Holm blev nr. 3 og Klaus Untrieser måtte nøjes med en 4. plads.

Nyt fra styringsgruppen for svævemodeller

Radio-svæve-diplomer

Følgende piloter har pr. 5/9-84 fløjet med i unionens nye diplom-system:

A-diplomer:

- 01 Kjeld Sørensen, Brabrand Mfk.
- 02 Michael Høj Rasmussen, SMSK
- 03 Niels-Ejnar G. Rasmussen, Brabrand Mfk.
- 04 Kennet Hagel Nielsen, SMSK
- 05 Steen Høj Rasmussen, SMSK
- 06 Poul Sørensen, Brabrand Mfk.
- 07 John Willum Rasmussen, Brabrand Mfk.
- 08 Morten Juul Christensen, Brabrand Mfk.
- 09 Kenneth Petersen, Brabrand Mfk.
- 10 Peter Mikkelsen, AMC
- 11 Poul C. Madsen, Esbjerg Mfk.
- 12 Orla Abildgren, Esbjerg Mfk.
- 13 Arvid Aagaard, NFK
- 14 Hans Grønne, Brabrand Mfk.
- 15 Benny Busted, Ry Mfk.

B-diplomer:

- 01 Michael Høj Rasmussen, SMSK
- 02 Steen Høj Rasmussen, SMSK
- 03 Kennet Hagel Nielsen, SMSK
- 04 Orla Abildgren, Esbjerg Mfk.
- 05 Hans Grønne, Brabrand Mfk.

Piloterne vil senere få tilsendt et diplom som kvittering for deres præstationer. Der vil tillige i vinter blive fremstillet klæbemærker mm., som vil kunne købes gennem RC-unionen.

I april-nummeret 1985 (altså 2/85) vil der fremkomme en fuldstændig redegørelse for diplomerne og for de nye S-certifikater og Stor-S-certifikater, som skal være en parallel til motorflyvernes A-certifikat og Jumbo-certifikat.

Men, har du ikke tid til at vente og gerne vil tage diplomer i efteråret og vinteren, kan du læse i Modelflyve Nyt nr. 2/84 eller kontakte RC-unionens sekretariat og høre nærmere:

RC-unionen
v. Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Tlf. 06-22 63 19

Vi vil gerne understrege, at diplomsystemet specielt henvender sig til nye piloter og til ikke-konkurrence-piloter, så det er bare med at komme ud af busken og få støvet flyvetræet af, for *alle* kan være med!

Med venlig hilsen,

Svæveflyve-Styrings-Gruppen

Konkurrencereferater

På grund af flytning mv. nåede nogle af forårets og sommerens konkurrencereferater beklageligvis ikke med i sidste nummer af Modelflyve Nyt. De er med i dette nummer sammen med de aller-nyeste.

Nyt fra hobby-flyveaktivitetsudvalget

Videofilm fra sekretariatet

Hobbyflyveudvalget kan meddele, at vi har indkøbt fire videofilm i Tyskland.

De er indspillet på VHS systemet.

Filmene kan lånes vederlagsfrit ved henvendelse til sekretariatet. Vi har besluttet at dele dem i to pakker:

1. pakke består af »Helikopterdemonstration«, ca. 30 min. samt »Modelflyveudstilling« med en sekvens med indendørs helikopterflyvning, ca. 40 min.

2. pakke består af »Svæveflyveparadiset Tech«, ca. 30 min. samt »Flyvedag i Ramstein«, som når flyvevåbnet holder åbent hus, ca. 60 min.

Bestil filmene ved henvendelse til sekretariatet:

RC-unionen
v. Karen Larsen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Tlf. 06-22 63 19.

NB: Vi håber på et par film mere inden længe.

Mærkat

Hobbyflyveudvalget har fremstillet en mærkat tegnet af Benny Steen Nielsen. Mærkaten har været udsendt til uddeling ved træf.



Nyt fra styringsgruppen for skalamodeller

Sporting Code 1984

Den nye udgave af FAI's Sporting Code kom ret sent til Danmark, men ved at sidde til ud på de små timer de sidste dage har jeg oversat F4C-delen (dvs. reglerne for skalamodeller) til dansk. Der er mange ændringer i forhold til stand-off udgaven fra 1975 med tilføjelser.

Skalainteresserede, som vil være med til kommende mesterskaber og konkurrencer i F4C-klassen, bør studere den grundigt — også dommervejledningen — så de ved, hvad det drejer sig om.

To meget vigtige ting er: En ordentlig dokumentation samt modellens omrids i forhold til

tegningerne. Læg specielt mærke til, at mindst et foto af det aktuelle fly, man har efterlignet, er absolut påkrævet. Fotos vil have fortrinset frem for tegningerne, hvis der er tvivl om nogen dels skaløjagtighed.

Når dette blad udkommer, skulle den danske udgave af F4C-skalareglerne også være parat til levering fra RC-unionens sekretariat.

Der arbejdes for øvrigt på at få etableret en mindre krævende skalaklasse, således at stand-off klassen nok vil glide ud. Herom skal I få noget mere at vide på et senere tidspunkt.

Knud Jørgensen

Kommentarer til DM i Jumboskala og Stand-off skala

I forbindelse med DM i Jumboskala hos KFK d. 12/8 bør der som vanligt rettes en tak til den klub, som har påtaget sig opgaven vedr. arrangementet. Denne tak fra styringsgruppen omfatter naturligvis også alle enkeltpersoner, som har udført en opgave i samme anledning. Endvidere er der i forbindelse med dette stævne yderligere 2 — to — personer, som fortjener en varm tak, nemlig de to, som mødte frem som deltagere.

I foråret 84 meldte KFK sig som den eneste klub øst for Storebælt som arrangør af stævnet. Samtidig gjorde KFK opmærksom på, at klubben ikke tillader flyvning med benzindrevne modeller på sin flyveplads. Styringsgruppen er principielt af den opfattelse, at vi ved afholdelse af stævner er gæster, mens de arrangerende klubber er værter. Almindelig høflighed kræver derfor, at vi retter os efter de lokale ønsker og indretter vort adfærdsmønster derefter, hvilket vi ganske naturligt gør i en lang række andre situationer, såsom mht. støjgrænser, forbudte overflyvningsområder mv. Efter offentliggørelse af, at KFK ikke ønskede benzindrevne motorer, fik jeg skønmæssigt 15-20 protesterende henvendelser, ligesom andre protesterende følte sig foranlediget til at »sladre« til RC-unionens bestyrelse om styringsgruppen. Ved at forene en hel del gode kræfter — og ikke mindst i kraft af KFK's velvilje — lykkedes det at opnå en enkelt week-ends dispensation fra reglen.

Det er klart, at styringsgruppen på baggrund af disse oplevelser måtte sige til sig selv: Død og pine! Hvilken strålende succes venter der os ikke ved dette års Jumbo-DM mht. deltagerantal! Som omtalt mødte der to piloter frem, hvoraf den ene (altså 50%) efter forlydender anvendte benzinmotor. I 1983 androg deltagerantallet ved Jumbo-DM 4 piloter, så der er en ikke ringe risiko for, at antallet i 85 vil ligge omkring den eneste ene.

Styringsgruppen har på sit sidste møde besluttet, at vi ser os nødsaget til på en eller anden måde at omplacere dette stævne — evt. ved at medtage det som et appendix ved DM i F4C-klassen.

Som omtalt under stævne referater blev DM i stand-off og F4C afviklet hos AMC d. 25-26/8. Dvs. konkurrencerne afvikledes fuldstændigt i løbet af lørdagen. Vejret forekom lørdag ret truende, så som formand for styringsgruppen hilste jeg anstrengelserne for at færdiggøre stævnet om lørdagen med glæde. — Søndagsvejret blev imidlertid høj sommer og vindstille.

I stævnet deltog 4 veteraner og 3 debutanter. Det bør her nævnes, at de to af debutanterne satte 2. og 3. pladsen, hvilket måske kunne tolkes derhen, at *alt* for mange skalapiloter holder sig borte af »frygt« for de tunge drenge inden for sport. De er ikke heller ganske løbet over ende, hvilket udmærket demonstreredes af vinderen, idet han i sin sidste flyverunde havde råd til et motorstop i slutningen af runden med påfølgende landing på naboarealet, hvilket i dette tilfælde ville sige en losseplads — netop en loka-

litet, hvor den pågældende model absolut intet har at gøre. Forhåbentlig varer det mange år, inden en lignende tort skal overgå den.

For mig ser det ud, som om den generelle byggestandard hæves år for år. Det kommer imidlertid ikke som nogen overraskelse, når man tænker på, hvad man ser ved besøg på sommerens skalatræf. Ligeledes højnes sikkert også flyvestandarden, men det er ligesom mere »trinløst«. Det forekom også mig, at de piloter, som deltog, havde haft et meget sikkert øje for, hvilken model hver enkelt burde vælge.

Den tekniske side af mesterskabernes afvikling blev naturligvis varetaget af stævnearrangøren, AMC. AMC havde før stævnet over for mig givet udtryk for, at man ønskede at gennemføre arrangementet med mindst mulig spildtid. Da piloterne ligeledes — specielt de sjællandske — var motiverede for en hurtig afvikling, forløb hele

arrangementet glat og gnidningsløst.

Dog — et DM er måske ikke et DM, hvis ikke der kommer en dråbe malurt i bægeret. Herbert Christoffersen mistede under sin første flyvning sin smukke, kendte og berejste PBY Catalina. Berejst er den, fordi den sammen med Herbert deltog i VM-82 i Californien. Havariet, der var totalt, skete godt et minut efter starten. Det lignede resultatet af et radiosvigt, men forlydender ville vide, at højderorsforbindelsen havde svigtet. Som enhver anden historie har også denne en morale, som ikke bare er for skalapiloter, men for *alle* radiostyringspiloter: Tænk sikkerhed. Når et sådant svigt kan overgå en så rutineret og samvittighedsfuld pilot som Herbert, bør det stå helt klart for enhver, at det kan overgå os alle. Naturligvis fløj Herbert ikke over publikum, så skaden var kun materiel.

Af uforståelige grunde havde samtlige deltagere

re tilmeldt sig den gamle stand-off klasse, mens F4C-klassen var helt blank. Hvad man end kan mene om F4C, er det en fuldblyrdet kendsgerning, at den er den eneste klasse i international sammenhæng, hvorfor det er en betingelse, at de piloter, som udtages til at forsvare vore farver i det fremmede, har underkastet sig F4C bedømmelsen. Dette har styringsgruppen klart og utvetydigt givet udtryk for i denne rubrik i Modelflyve Nyt 3/84. I kraft af disse betragtninger er jeg efterhånden kommet til den erkendelse, at alt for få skalapiloter uden for dommerkredsen læser rubrikken. Det er mig meget magtpåliggende at opfordre *alle* skalainteresserede til i hvert nummer af bladet at læse rubrikken.

Til slut også en skrevet tak til AMC for det store og velgennemførte arbejde, der er præsteret for at modtage skala-DM 84.

På styringsgruppens vegne, *Hugo Dueholm*

Opslagstavlen

Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige køb- og salg-annoncer af modelfly og tilbehør til modelfly. Annoncer for ikke-modelflyvegrej smides uden videre i papirkurven. 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. redigering i deres tekster.

Denne grove medfart af de indsendte annoncer kan kun forsvares med, at annoncerne er gratis.

Annoncer til Opslagstavlen skal indsendes en måned før bladets udgivelse til:

Modelflyve Nyt

Mariendalsvej 47, 5610 Assens

Annoncer til Opslagstavlen eller rettelser til allerede indsendte annoncer modtages ikke under nogen omstændigheder pr. telefon. Utydeligt skrevne annoncer og annoncer uden afsender smides vi uden tøven direkte i papirkurven.

Futaba S-8 servo til optrækkeligt undersel købes brugt. Ikke påbegyndt Svensson byggesæt til Fieseler Storch sælges kr. 600. 01-88 12 03 (John Borgen).

Flyveklare svævefly sælges: 1 stk. Optima til højstart, vinger m. kulfiberforstærket hovedbjælke, udløselig højstartskrog. Sælges m. 2 stk. S-20 servoer indbygget i vinger v. krængerør. Pris 1.500 kr. 1 stk. Verso-skræntmodel, profil mod. E 178. Pris 850 kr. 06-22 50 07 (Leif Mikelsen).

Ny K&B 3,5 cm³ RC-motor sælges. Med løs køletope, aldrig kørt. Pris 500 kr. 06-15 23 69 (Poul Morén).

Forskelligt sælges: Nye linære Multiplex-servoer, Multiplex mixer til modtager, Multiplex lynlader. Cox-motorer m. tilbehør, aldrig kørt. Lidt brugt Royal FM 40 Mhz 7-kanals sender. Japanpapir, nylonline til højstart. Desuden sælges nogle RC-svæve modeller. 06-46 61 99 (Bøgelund Jensen) — helst aften.

Sælges: Robbe Delmo m. påmonteret 3-hjuls understel og mek. mixer, 450 kr. 10 cm³ Webra Champion, 500 kr. Robbe Piper Cub Super Cruiser byggesæt, 650 kr. Købes: Færdigbygget Pitts Special i størrelsen 180 cm spv. 04-42 58 92 (Claus Reinke).

2 stk. Zlin 526 Akrobat sælges. Flotte skala jumbokunsthjævningsmodeller m. hhv. OS FSR 61 med gear og Quadra 35 benzinnmotor. Med motor kr. 3.500 pr. stk., uden motor kr. 2.200. 06-28 41 72 (Hans Peter Nørgaard) efter 18.00.

Sælges: Twin Ace, spv. 156 cm m. 2 stk. OS 20 motorer, kr. 1.800 m. motorer men uden radio. kr. 1.200 uden motorer (se den på side 29 i Modelflyve Nyt 4/84). Rasant byggesæt, 150 kr. Rasant flyveklar, 300 kr. Henv. Arne Hansen, Fasanvej 3, 4250 Fuglebjerg.

Sælges: Robbe Mars FMM RC-anlæg 35 MHz m. akkus i sender og modtager, 3 servoer og Robbe lader, 1.600 kr. Thunder Tiger 25 motor, 300 kr. Robbe EF 76 II elektromotor incl. 6 stk. 1,2 Ah Cd-celler og ladekabel, 200 kr. Påbegyndt Flair Attila m. div. tilb., 300 kr. Alt nyt og ubrugt. 05-94 11 87 (Flemming Jørgensen).

Diverse sælges: Turboplan, nyt byggesæt, ikke påbegyndt, sælges el. byttes m. 6-7 cm³ motor. Bell 222 Graupner helikopter model 73A m. 2 kroppe, flyveklar, 3.500 kr. el. evt. andet af værdi. Starlet, Graupnermodel u. motor, 600 kr. Helimodul og Gyromodul til »Herregårdssenderen«, 600 kr. OS FS 40 4-takt, 800 kr. Baron 40, helikopter m. koll. pitch, u. motor, 1.800 kr. 09-17 42 35 (Bjarne Pedersen).

Sælges: Skytumlere, Box Fly 20 W, Miss QM Mustang, Lotus, alle beregnet til medfølgende Webra Speed 20 RC + Multiplex Combi 79 m. 4 servoer og tilbehør. Samlet pris kr. 3.500. 06-55 63 06 (Klaus Toft) eft. kl. 17.

Sælges: Robbe Progo m. Webra 40. Skal ombeklædes og repareres lidt, 800 kr. Graupner Monsun m. optr. næsehjul, u. motor, 500 kr. Halen lettere beskadiget. 01-17 83 36 (Kurt Larsen) eft. kl. 17.30.

Købes: Gammel modelmotor, gerne køreklar, af mærket Micro Diesel 2,5 cm³, Viking 2,5 eller Thorning 3,0 cm³. 01-63 96 43 (Dan Nielsen).

Sælges: Multiplex Royal 6-kanals anlæg m. 5 servoer, 7-kanals modtager, akkus og lader, 1.200 kr. Multiplex Flamingo, 500 kr. Carrera ASW 17, spv. 3,20 m, 800 kr. Cirrus termiksvæver m. stærke vinger, 350 kr. Ikke påbegyndt svæver-byggesæt (krop og styroporplaner), 400 kr. Næsten ny OS 15 Max motor påmont. svæveflyopsats m. propel, gløderør, tank mv., 550 kr. Endvidere balsaplader, balsahøvl mv. 05-15 39 28 (Jesper Engsted) eft. 18.

OS 10 cm³ FSR-ABC incl. resonans-dæmper, har kørt få timer. Sælges el. byttes m. Tartan 22 cm³ ell. lign. 04-43 17 26 (Bent Beck) eft. kl. 16.

Startkasse købes m. plads til indbyggn. af powerpanel, batteri, brændstofpumpe, brændstof samt rum til reservedele og værktøj. 01-49 41 78 (Poul Anthonson) eft. kl. 18.

Skalahelikopter Hughes 300 GH af mærket Kobe Kiko (KKK) m. 22 cm³ benzinmotor sælges for højeste bud over 6.500 kr. Evt. m. Futaba 6-kanal RC-anlæg. 06-25 39 55 (Peter Kongsted).

Sælges: OS 60 FSR (aldrig kørt) og Cosmos 3 byggesæt. Samlet kr. 1.200. 07-52 31 41 (Thorsten Matthiesen).

Flyveklar Tumlere m. glasfiberkrop, styroporvinger, 4 cm³ OS-motor, 4-kanals Robbe Economic RC-anlæg samt akkus sælges for højeste bud over 1.600 kr. 09-12 77 33 (Morten Bro-Nielsen).

Købes: Hurtiglader til 12 volt (bil-akku), f.eks. Auto-Duo eller lign. købes. 02-98 67 20 (Bertel Tangø).

Sælges: Robbe Economic 27 MHz 4-kanal sender og modtager m. to servoer og ni-cad batterier samt original kassen, 650 kr. 02-57 20 78 (Fritz Scotwin).

WACO YMF 3. Er der en, der kan hjælpe mig med dokumentation til Waco YMF 3. Evt. cockpitbyggesæt til Pica's skala 1:6 købes. 04-65 32 23 (Anders Rasmussen).

Futaba FPFG 7-kanaler sælges. 2 mixere, reduktion, servovending, 35 MHz. Incl. 7 servoleddninger, 2 kontakter, komplet i emb., uden servoer, kr. 2.100. Garanti gives. 02-63 33 07.

Sælges: Næsten færdig SIG Cessna 150 m. fabriksny OS 60 4-takt motor, 1.500 kr. Pilot PA 18 m. Webra 3,5 cm³ motor, flot model, har fløjet tre gange, pris 900 kr. Evt. bygge med helikopter. 09-16 14 78 (Henning).

Sælges: Testors Starchaser, linestyret begyndermodel m. McCoy .049 motor. Har aldrig fløjet. Pris eft. aftale. 01-78 89 18 (Jesper).

Annoncer til Opslagstavlen i nr. 6/84 skal være os i hænde senest d. 5. november.

Knaldgode tilbud

Skriv eller ring
efter katalog

FOR MODELBYGGERE



Scorpio

Falco 180,
spv. 1.750 mm.

730⁰⁰

Radio 2-3 kanaler



Scorpio

Safari 2000/A,
spv. 1.485 mm

665⁰⁰

Radio 2-3 kanaler
Motor: 2,5-5 cm³

AVIOMODELLI

Aviomodelli

Radar, RC-
træner,
spv. 1.600 mm.

845⁰⁰

Radio 3-4 kanaler
Motor: 2,5-5 cm³

Aviomodelli

Cessna 177 RC,
spv. 1.700 mm.

1.155⁰⁰

Radio 4-6 kanaler
Motor: 6,5-10 cm³

Precedent HI-FLY

Spv. 1.600 mm

318⁰⁰

Radio 2 kanaler



SG-Racing Car:

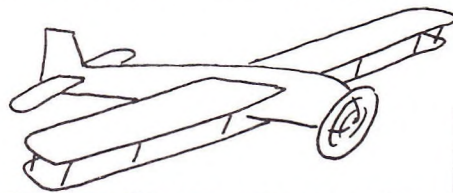
Columbia MK 2
banevogn

2.585⁰⁰

Motor: 3,5 cm³
Radio 2 kanaler

Dansk Mester 83,
Verdensmester 82/83
og Europamester 84.

Vi oplyser nærmeste forhandler på 03-72 21 41

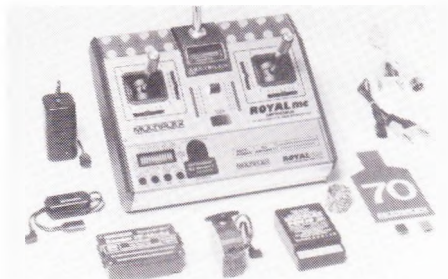


danwell

Østergade 22 - 4700 Næstved - Telefon 03-72 21 41

Forbehold for prisændringer og trykfejl

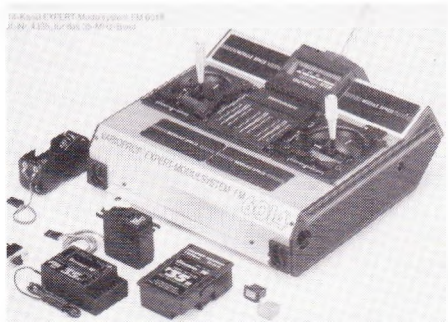
MINI-PRISER



Multiplex ROYAL mc RC-anlæg med PCM-system, incl. 1 servo kr. 3.845,00



Robbe Compact fjernstyringsanlæg med 1 servo, minipris kr. 520,00



Graupner »Herregårdssættet«, minipris kr. 1.960,00

Graupner Varioprop C4 fjernstyring, minipris kr. 575,00

Graupner Varioprop T 1008 fjernstyring, minipris kr. 1.165,00

Robbe Supra PMCS fjernstyringsanlæg incl. akku og 1 servo, minipris ... kr. 3.490,00



Robbe »Progo«, minipris kr. 995,00



Robbe »Charter«, minipris kr. 365,00

Graupner Taxi I med OS 30 motor, samlet minipris kr. 885,00



Graupner Duo med OS 30 motor, samlet minipris kr. 900,00

Graupner Trend med OS 30 motor, samlet minipris kr. 942,00

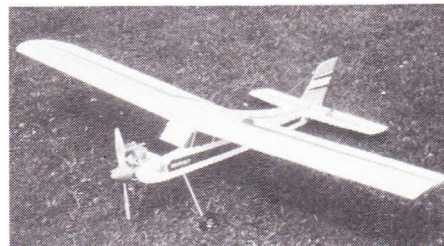
Graupner Volksplane med OS 30 motor, samlet minipris kr. 875,00

Alle OS-motorer: ± 20%

Thunder Tiger 15 RC motor kr. 210,00

Thunder Tiger 20 RC motor kr. 285,00

Thunder Tiger 25 RC motor kr. 350,00



Simprop Super Chart byggesæt med færdigvinge, minipris kr. 425,00

Tumler, den kendte RC-træner fra Dan-Model, minipris kr. 695,00

Piper PA 18, komplet træbyggesæt til skalamodel, minipris kr. 698,00

Robbe resonansrør 7,7 cm — 15 cm, minipris kr. 185,00

Robbe Multilader, minipris kr. 188,00

Robbe Baron CP best. nr. 3851 RC-helikopter m. kollektiv pitch, minipris kr. 2.850,00

El-starter, minipris kr. 435,00



Graupner Helimax helikopter til 6,5 cm³ motor, nr. 4607, minipris kr. 3.360,00

Graupner Helimax helikopter til 10 cm³ 4-takt, nr. 4608, minipris kr. 3.560,00

Graupner Playboy helikopter, nr. 4612, minipris kr. 2.450,00

Graupner Bell 222, nr. 73A kr. 4.475,00

Graupner Bell 222, nr. 98 kr. 1.560,00

Graupner Gyro Sensor, NEJ-100 kr. 995,00

3-kanals fjernstyringsanlæg med udskiftelige moduler, kan udbygges til 7 kanaler, minipris kr. 995,00

Graupner Amateur II, minipris ... kr. 352,00



Graupner Taxi II, minipris kr. 705,00

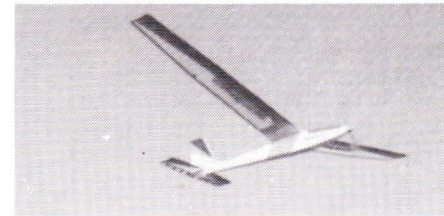
Graupner RC-UHU, minipris kr. 580,00

Graupner Dandy, minipris kr. 412,50

Graupner Elektrofly, minipris kr. 660,00

Graupner Funny, minipris kr. 358,50

Graupner Ultra, minipris kr. 628,00



Graupner Mosquito, minipris kr. 665,00

Graupner Soft Fly, minipris kr. 675,00

Graupner ASW 22, minipris kr. 999,00

Graupner Thermik, minipris kr. 890,00

Brændstof 20/80, pr. 5 liter kr. 59,00

Reservedele til fly, biler, helikoptere mm. normalt på lager.

Ring og spørg om de ting, du ikke finder i annoncen! Vi sender overalt!

MINI HOBBY

TÅRNVEJ 303, DK-2610 RØDOVRE — Tlf. 01-41 50 46 svarer hverdage kl. 8.00-21.00.

Åbningstider: Mandag, tirsdag, onsdag 12.00-18.00, torsdag 12.00-19.00, fredag 12.00-20.00, lørdag 10.00-14.00.

Vil du være medlem af RC-unionen? Det kan vi klare for dig, hvis du henvender dig i forretningen!



Hegi Piper PA 18 til 10 cm³ motor. Spv. 181 cm. Til 3-6 kanals anlæg. Vægt flyveklar ca. 3.000 g.

Komplet byggesæt kr. 699,-

SERVO-TILBUD: Servo C-505, normalpris kr. 294,-, vores pris kr. 198,-. Trækraft 3.230 cm/g og nul slør.

OS motorer rabat ÷ 20%.

Husk: Vi fører også plastikbyggesæt i stakkevis. Der er masser af gode tilbud til ungdomsskoler.

Balsa: 2. sorterings-balsa 1,5, 2 og 4 mm, kun kr. 7,- pr. plade.

2-komponent maling. Vi har lidt tilbage, som vi sælger i portioner på 250 ml med hærdet til kr. 19,85. Farverne er lyseblå, mørkeblå, grøn og klar lak.

Kavan listeskærer, før 45,-, nu kr. 35,-.

Kavan Lockheed helikopter m. kollektiv pitch og optrækkeligt understel, før kr. 7.350,-, nu kr. 5.675,-.

Kavan Ranger helikopter m. kollektiv pitch, før kr. 3.450,-, nu kun kr. 2.500,-.

Ring og få minipris på nyt RC-anlæg!

HOBBYKÆLDEREN

Dumpen 10, 8800 Viborg
Telefon 06-61 08 32

JS teknik tilbyder

Grej til flyvekassen:

AKKU »tør« 12 V, 6 A kr. 286,00
Elektronisk lader til ovenstående kr. 183,00
El-starter op til 15 cm³ kr. 433,00
Power Panel, alm. kr. 250,00
Power Panel, de luxe kr. 380,00
Skulle uheldet være ude, eller er du i gang med en ny model, har vi:
Cyanolit, 3 gram KUN kr. 15,00
Cyanolit, 20 gram KUN kr. 41,50
Stabilit ekspress kr. 30,00
UHU Hart, stor kr. 19,00
UHU Hart, lille kr. 9,75
Super Epoxy kr. 57,00
Balsahøvl m. 5 blade kr. 36,75
Listeskærer kr. 36,00
Løvsav med klinger kr. 27,00
.... blot for at nævne lidt af udvalget.

Fjernstyringsanlæg leveres også:

F.eks. FUTABA og MULTIPLEX. Få en prislister tilsendt med faste priser mod 5 kr. i frimærker.

Så får du samtidig leveret vores katalog over:

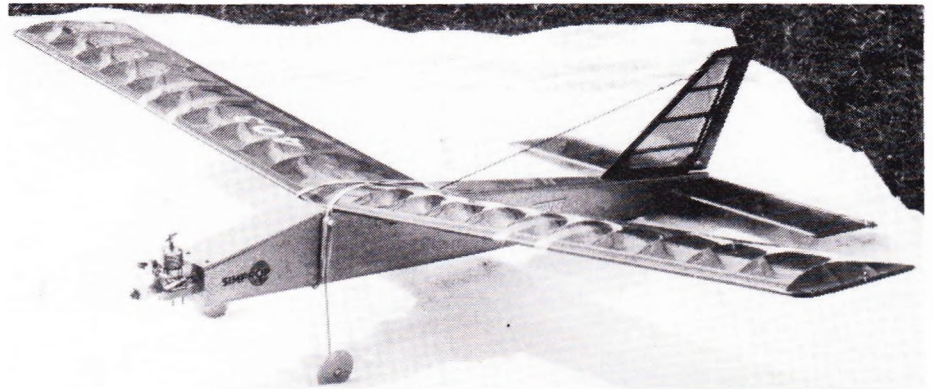
SIKKERHEDSUDSTYR, AFLADERE til sender og modtager, AKKU'er og andet tilbehør til RC-hobbyen.

JS teknik

Uglevang 52, 1., 3450 Allerød

02-27 55 51

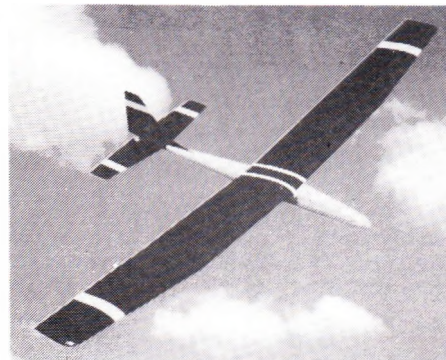
Leif O. Mortensen Hobby



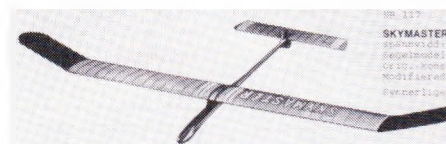
LÆRKEN

En letbygget og stærk RC-begyndermodel med rolige og godmodige flyveegenskaber. Spændvidde 122 cm, længde 87 cm, motor 0,8 cm³ m. tank. RC-anlæg: 2 kanaler. Byggesættet indeholder alle nødvendige trædele, styretøjsdele, hjul, fittings o.lign. og mangler kun motor, RC-anlæg, lim og lak. Læs testen af Lærken i Modelflyve Nyt 3/83. Pris 285,- kr.

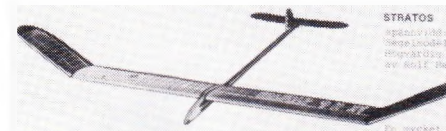
Vi fører også RC-anlæg til din model.



Riser, 2 meter RC-svævemodel. Let at bygge og med gode flyveegenskaber. Velegnet for begyndere. Spændvidde 198 cm, kan flyves med 2 kanaler. Læs testen i Modelflyve Nyt 4/83. Pris kr. 370,-



SKYMASTER — Velflyvende model i A2-klassen. Spændvidde 1.690 mm. Skymaster er ideel som første A2-model til begyndere, der tidligere har bygget en eller to A1-modeller. Sættet indeholder alle nødvendige dele samt tegning i fuld størrelse og dansk byggevejledning kr. 165,-



STRATOS — Moderne konkurrencemodel i klasse A2. Spændvidde 1.913 mm. Stratos er en særdeles velflyvende model, som kan anbefales til modelflyvere, der tidligere har bygget og fløjet med en stor svævemodel. Sættet indeholder alle nødvendige dele samt tegning i fuld størrelse og dansk vejledning kr. 165,-

KSB D/T Timer — urværk til termikbremse på fritflyvende modeller. Vægt ca. 20 gram. Kan indstilles fra 0 til 6 minutter. Let at indbygge. Pris kr. 120,-

Solarfilm og Solartex

Vi har Solarfilm og Solartex i mange farver. Til Solartex medfølger dansk brugsanvisning.

Solarfilm, 1,25 m kr. 24,00
Solarfilm, pr. m kr. 20,00
Solarfilm metallic, 1,25 m kr. 26,50
Solarfilm metallic, 5 m kr. 105,00
Solartex, pr. m kr. 35,00
Solartex, 5 m kr. 168,00

P.A.W. motorer

Er du træt af akkumulatorer, gløderør, methanolordning — så prøv en dieselmotor.

NYHED: P.A.W. 1,0 cm³. Motorydelse 0,13 HK. Også i RC-udgave.

P.A.W. 0,8 cm³ kr. 173,-
P.A.W. 1,0 cm³ kr. 188,-
P.A.W. 1,5 cm³ kr. 195,-
P.A.W. 1,5 cm³ Contest kr. 225,-
P.A.W. 2,5 cm³ kr. 195,-
P.A.W. 2,5 cm³ Contest kr. 225,-
P.A.W. 3,2 cm³ kr. 218,-
P.A.W. 4,75 cm³ kr. 435,-

RC-motorer:

P.A.W. 0,8 cm³ kr. 255,-
P.A.W. 1,0 cm³ kr. 270,-
P.A.W. 1,5 cm³ m. dæmper kr. 285,-
P.A.W. 2,5 cm³ m. dæmper kr. 300,-
P.A.W. 3,2 cm³ m. dæmper kr. 315,-
P.A.W. 4,75 cm³ m. dæmper kr. 465,-

Vi flytter

Pr. 1. december flytter vi og får ny adresse og nyt telefonnummer:

Leif O. Mortensen Hobby
Nørremarksvej 61, 9270 Klarup
Telefon 08-31 94 22

— Men indtil da gælder det gamle nummer og den gamle adresse.

LEIF O. MORTENSEN HOBBY

HERNINGVEJ 94

DK-9220 AALBORG ØST

Tlf. 08-15 97 07 ma.-fr. 16.00-17.30

Giro: 9 00 00 62

**Her finder
du en god
leverandør**

MÅLØV

Alle mål i træliter, krydsfiner, balsatræ. Fittings til fly og skibe. Tidsskrifter. Tegninger til skala-fly.

Måløv Hobby

Måløv Hovedgade 69, 2760 Måløv.
Tlf. 02-65 23 33

Åbent hverdage 13-17.30, lørdag 9-13.00.

KSS HOBBY

RC
Mandag kl. 14-19

Futaba,
brændstof
mm.
Ring til
KSS!



KSS, Rødovrevej 47, 2610 Rødovre
01-41 29 98

Hele programmet fra

MULTIPLEX

RC-anlæg — motorer — fly —
skibs- og bilmodeller.

RANDERS HOBBY v. Knud Maaetoft

Rådhusvej 4, 8900 Randers
Tlf. 06-42 58 14

ODENSE

Specialforretning for modelhobby

Odense Hobby Forretning

Vesterbro 42, 5000 Odense C
Tlf. (09) 12 21 04

VIBORG

*Hobbykælderer er din specialbutik
inden for fjernstyring og linestyring.
Alt i byggesæt. Ring eller skriv, og
vi opfylder dine ønsker!*

HOBBYKÆLDEREN

Dumpen 10, 8800 Viborg
Tlf. 06-61 08 32

KØBENHAVN

Materialer, bøger, blade,
byggesæt, værktøj
alt til modelbyggere!

Model & Hobby

Frederiksborggade 23, 1360 Kbh. K.
Tlf. 01-14 30 10

Ma., ti. to, fr. 13-17, lø. 10-12, onsdag lukket!

FUTABA RC-værksted

Det autoriserede danske Futaba-
værksted udfører reparation og
service på alle Futaba-anlæg.

Futaba RC-Service

Magnolievangen 40, 3450 Allerød
Tlf. 02-27 64 20

Robbe RC-værksted

Vi udfører alt garanti- og service-
arbejde på Robbe RC-anlæg i
Danmark.

Robbe Servicecenter Danmark

v. Bjørn Nielsen
Gartnervej 30, 8310 Tranbjerg
Tlf. 06-29 49 20

Model-Center

Stort udvalg i epoxy og glasfiber,
specielt til modelbygning. Skriv
efter vort katalog! (Vi forstår
engelsk, tysk, italiensk og fransk).

MODEL-CENTER

Urs Schaller & Anna Vannucchi
Costa S. Giorgio 76, 50125 Firenze
Italien

World Free Flight Review

Send 30 US\$ plus porto (10\$ luft-
post, 1\$ alm. post) og modtag
verdens bedste fritflyvningsbog —
redigeret og udgivet af Bill Hartill.

WORLD FREE FLIGHT PRESS
7513 Sausalito Ave., Canoga Park
Calif. 91307, USA

*Gælder det tryksager,
så forhør dig hos*



A-OFFSET, 7500 Holstebro
Tlf. 07-41 01 00



KAVAN

DANMARK

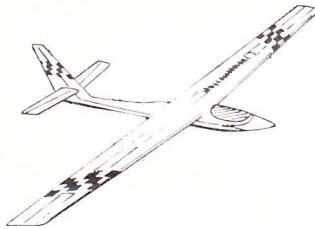
Kvalitetsprogram for helikoptere
og radiostyringstilbehør.

Generalagent:

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

Forhandlere inviteres!

**Forhåbentlig
er der strøm nok på
Min svæver har været i
luften i 2 timer nu**



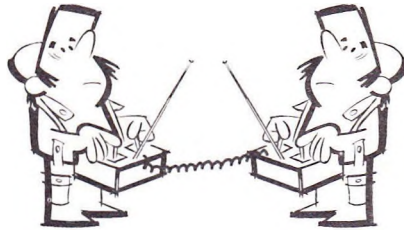
DD HR MASKINLÆRLING
JØRGEN LARSEN
HJØRTEGRÅSVEJ 3 SPERRING
7700 THISTED

Svaret giver MULTIPLEX' spændingskontrol til modtagerakkuen.

PCM-10 modtageren til Royal mc (og Profi 2000 PCM) har en ekstra servoudgang til hvilken en separat servo eller switch-kontakt kan tilsluttes. Falder spændingen til under en given grænseværdi, løber denne servo i slutstilling. Derved kan et signal udløses, f.eks. udkast af en papirfane. Andre funktioner forbliver uberørt deraf (der sker altså ingen påvirkning af bremseklapper, ror eller andet).

Et ægte bidrag til større sikkerhed i modelsporten — en sikkerhed som kun MULTIPLEX kan tilbyde.

**Modelflyvning læres
nemmere
med lærer/elev-kabel**



Mesteren daler ikke ned fra himlen!

Flyveundervisning med lærer/elev-kabel sparer tid og modeller. Med det nye Royal mc bliver lærer/elev-drift endnu mere effektiv. Med to Royal mc-sendere er den såkaldte co-pilot-styring mulig: Derved kan »læreren« overgive »eleven« eller »co-piloten« enkelte styrefunktioner — altså f.eks. først sideror, derefter højderor osv. På den måde lærer man flyvning endnu hurtigere og sikrere. Naturligvis kan det hidtidige lærer/elev-kabel-system også anvendes med Royal mc og alle andre MULTIPLEX-FM-sendere.

**Har jeg et anlæg, som i
morgen teknisk set er »out«?
Eller er jeg fremtidssikret?**

1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990

I MULTIPLEX-Royal mc er den mest moderne mikro-computer-teknik virkeliggjort. Pga. softmodulteknikken kan nye tekniske landvindinger enkelt og prisbilligt tilpasses Royal mc. Endvidere kan alle MULTIPLEX-FM-modtagere produceret siden 1975 anvendes til Royal mc. MULTIPLEX-piloter kan altså få glæde af alle Royal mc's fordele, selvom de benytter gamle modtagere, servoer mm.

MULTIPLEX-Royal mc er fremtidssikret og tager samtidig hensyn til fortiden.



**Kun den nye
ROYAL mc
kan tilbyde dig
disse
muligheder!**

De her nævnte fordele er kun nogle enkelte eksempler på, hvad markedets mest avancerede anlæg, Royal mc, kan tilbyde dig. Du får yderligere information i MULTIPLEX's hovedkatalog eller i håndbogen omhandlende Royal mc. Spørg din forhandler om prisen på Royal mc — du bliver positivt overrasket



DK-8900 Randers
Telefon: 06-42 58 15