

Modelflyve

Nyt

5

86

D. 20/11, 10. årgang

Kr. 18.00

RADIOSTYRING • FRITFLYVNING • LINESTYRING • RADIOSTYRING



Graupner | JR er osse »små« radioanlæg

Måske sejler du af og til med modelbåd eller kører modelbil (ellers gør din søn/datter det måske), og du ønsker ikke at bruge dit dyrebare fly-radiogrej til disse formål. Måske flyver du også mindre motor- eller svævefly og foretrækker at spare overflytning af modtagere mm. fra de større modeller.

I disse tilfælde — og i mange, mange andre — er det rart at have et »lille-sæt«, så du problemløst kan dyrke alle former for radiostyring.

Har du ikke allerede et »supplement-sæt«, så kig lidt på det følgende. Her kan du altid finde et sæt, der passer til netop dine formål.

Og priserne — ja, de er bestemt lave. Tal med din forhandler og bliv overrasket!



C4
Sæt nr. 3944, 27 MHz



D4
Sæt nr. 3127, 27 MHz
3135, 35 MHz
3140, 40 MHz



E4
Sæt nr. 3981, 40 MHz



E8
Sæt nr. 3988, 27 MHz
3921, 40 MHz

Alle sæt er i amplitudemoderet SSM-smalbåndsteknik og indeholder: Sender, modtager, kvartssæt, 1 servo, batteriholder/forsyningskabel med afbryder.

Alle 16 forskellige servoer (vist i bladet nr. 3/86) kan anvendes i alle ovennævnte RC-sæt.

Alle selvneutraliserende styrehåndtag kan let og hurtigt ændres til ikke-neutraliserende — og tilbage igen, når det ønskes.

Alle sendere og modtagere kan bestykkes med batterier eller med genopladelige akkumulatorer.

OPLYSNINGER OM SENDERNE

RC-sæt, type	C4	E4	D4	D4	D4	E8	E8
Frekvensområde MHz	27	40	27	35	40	27	40
Antal servoer, maksimalt	2	2	2	2	2	4	4
Jævnstrømsydelse i watt	0,8	1,1	1,3	1,3	1,3	1,3	1,1
Kanalfunktioner med trim	4	4	4	4	4	8	8
Midtpunktforskydning, senderhåndtag	venstre	venstre	begge	begge	begge	—	—
Dobbelt envejsforskydning, senderhåndtag (single-side-servo-throw)	—	—	ja	ja	ja	—	—
Styrehåndtag kan drejes 90°	ja	ja	ja	ja	ja	—	—
Servoreversering	—	—	ja	ja	ja	—	—
Montering af kort gummianteenne uden adaptor	—	—	ja	ja	ja	—	—
Udvendigt tilgængeligt kvarts	ja	ja	—	—	—	ja	ja
Ladebænkning	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Måleinstrument strømforsyning	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Bæreremsmontage uden ophæng	—	—	ja	ja	ja	—	—
Bæreremsofhæng kan monteres	ja	ja	—	—	—	ja	ja
Bestykning	10 transistor, 5 dioder	5 transistor, 6 dioder	1 IC, 5 trs, 4 dioder	1 IC, 5 trs, 4 dioder	1 IC, 5 trs, 4 dioder	13 transistor, 9 dioder	13 transistor, 9 dioder

OPLYSNINGER OM MODTAGERNE

Kanalraster i kHz	10	10	10	10	10	10	10
Følsomhed i μV, ca.	10	10	10	10	10	10	10
Bestykning	2 IC, 8 trs, 5 dioder	2 IC, 8 trs, 6 dioder	2 IC, 7 trs, 4 dioder	2 IC, 8 trs, 6 dioder	2 IC, 8 trs, 6 dioder	1 IC, 8 trs, 5 dioder	1 IC, 8 trs, 5 dioder
Mål i millimeter	60 x 40 x 20	60 x 40 x 20	45 x 32 x 20	60 x 40 x 20	60 x 40 x 20	60 x 40 x 20	60 x 40 x 20
Vægt i gram	40	40	30	40	40	50	50

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

Går du med tanker om at anskaffe Modelbil

- så kommer du ikke uden om **Graupner** der har det helt store udvalg af typer til såvel el- som gløderørsmotorer og med 2- eller 4-hjulstræk. Af udvalget kan nævnes følgende el-biler:



Graupner

PEGASUS nr. 4903
off-road buggy skala 1:10

Uafhængige hjulophæng i triangler med skruefjederdæmpere. Differentiale med indkapslede tandhjul. En ideel model at starte sin off-road sport med.



Graupner

JAVELIN nr. 4899
off-road buggy skala 1:10

Rullegitter og hurtig akkuskit. For- og bagaksel med differentiale. Uafhængige hjulophæng med langbenede triangler og oliestøddæmpere med stilbare skruefjedre. Valgfri trækraft ens for/bag eller mest for.



Graupner

ICARUS nr. 4898
off-road buggy skala 1:10

Uafhængige hjulophæng: Triangler for, svingarme bag. Oliestøddæmpere med stilbare skruefjedre. Rullegitter.



Graupner

OPTIMA nr. 4928
off-road buggy skala 1:10

Uafhængige hjulophæng med langbenede triangler og oliestøddæmpere med stilbare skruefjedre. For- og bagaksel med differentiale. Valgfri trækraft ens for/bag eller mest for. Klatrer som en bjergged.

OPTIMA er den bil, der har vundet de fleste off-road konkurrenceløb i år

SPECIFIKATIONER	PEGASUS nr. 4903	ICARUS nr. 4898	OPTIMA nr. 4928	JAVELIN nr. 4899
Træk	baghjul	baghjul	4-hjul	4-hjul
Motor	RS-540S	360T	RS-540	RS-540
Længde, mm	388	388	405	405
Bredde, mm	232	232	240	240
Højde, mm	133	133	130	130
Sporvidde for, mm	188	188	194	194
Sporvidde bag, mm	190	190	196	196
Frihøjde, mm	25	25	36	36
Vægt, gram	1450	1550	1550	1550

Og priserne? Ja, de ligger fra under 800 kr. og opetter. For at kunne køre modelbil, skal der bruges: RC-sæt med 2 servoer, køre-akku 7,2 volt samt oplader (evt. opladekabel)

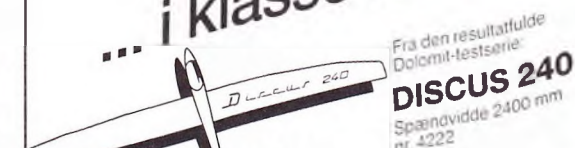
Vi lagerfører alle reservedele og har service-værksted.

Husk: Der skal stå Graupner på din bil!

Svævefly

så kommer du ikke uden om

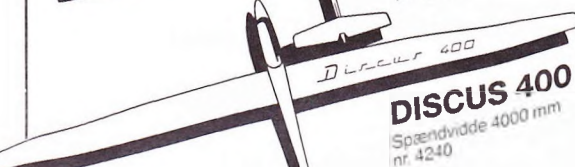
Graupner
storsvævere
... i klasse for sig!



Fra den resultatfulde Dolomiti-testserie
DISCUS 240
Spændvidde 2400 mm
nr. 4222



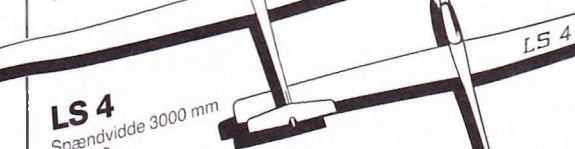
DISCUS 330
Spændvidde 3250 mm
nr. 4224



DISCUS 400
Spændvidde 4000 mm
nr. 4240



LS 6
Spændvidde 3570 mm
nr. 4226



LS 4
Spændvidde 3000 mm
nr. 4228



ASW 22
Spændvidde 2400 mm

nr. 4250
uden krængør
nr. 4244
med krængør

Alle modeller i intagen DISCUS 240 har blåseletvægtsplaner. Alle med færdig krop. Udførlig beskrivelse kan du finde i GRAUPNER hovedkataloget 39 FS hos din forhandler

De koster mindre end du tror

Graupner har naturligvis mange andre modeller, også de lidt mindre RC-modeller som f.eks. **UHU, AMIGO, DANDY** og diverse udgaver af **ASW 22**.

Der er mange — rigtig mange at vælge imellem, så du kan altid finde den, du søger.

Du kan læse meget mere om RC-anlæg, modelbiler, svævefly og alt det andet hobbygrej i **Graupners store hovedkatalog 39FS** på ca. 550 sider, som du kan købe hos din forhandler.

Nærmeste forhandler oplyses gerne.

Forbehold for trykfejl.

Graupner

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

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

OS modelmotorer i 50 år



OS 61 LONG STROKE



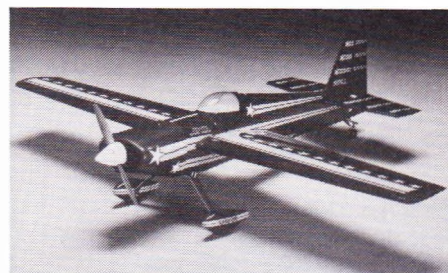
Kalt Cyclone helikopter

Cyclone er en helt ny helikopter fra Kalt i Japan. Den er let at flyve og kan samles på få timer. Rotordiameter 140 cm. Vægt ca. 4 kg. Til 7-10 cm³ motor. Til 4-5 rormaskiner.
Kalt Cyclone kr. 3.295,00



Baron 20

Helikopter med kollektiv pitch. Meget velegnet til begyndere. Som motor anbefales OS 25 FSR H, men også andre motorer mellem 3,5 og 5 cm³ kan bruges. Rotordiameter 110 cm. Længde 109 cm. Vægt 2,2 kg. Kan udstyres med autorotation. Komplet byggesæt uden motor og RC-anlæg.
Baron 20 kr. 2.995,00



P.D.Q. færdigmodeller

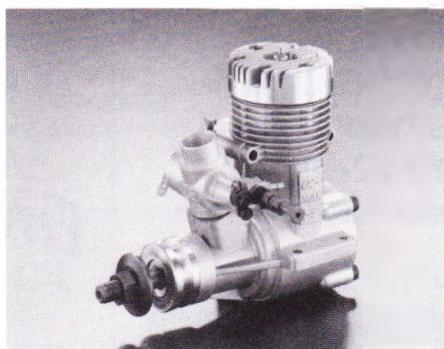
P.D.Q. er en ny serie af færdigmodeller fra Thunder Tiger. Modellerne kan samles på få timer, det tager længere tid at montere radioanlægget end at samle modellen.

Telstar 40, nyhed kr. 1.993,00
Telstar 25 kr. 1.425,00
Chipmunk 25 kr. 1.425,00
Cessna 182 40, nyhed kr. 1.993,00

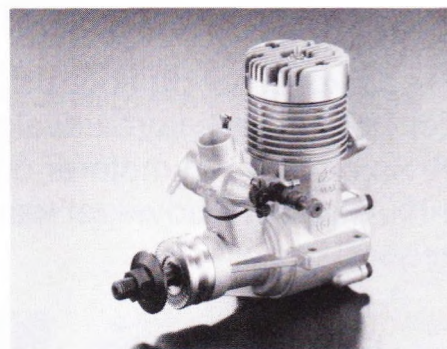
Kataloger

Simprop Hovedkatalog 1985/86 kr. 54,00
Simprop Minikatalog kr. 6,00
Pilot 86 Hovedkatalog kr. 36,00
Pilot EZ katalog kr. 15,00

Hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importøren



OS 61 SF (sideudstødning)

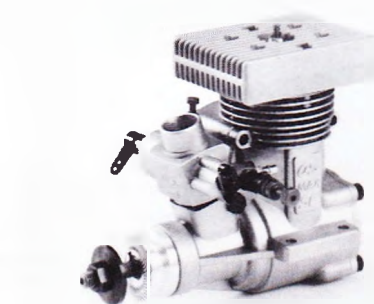


OS 61 RF (bagudstødning)

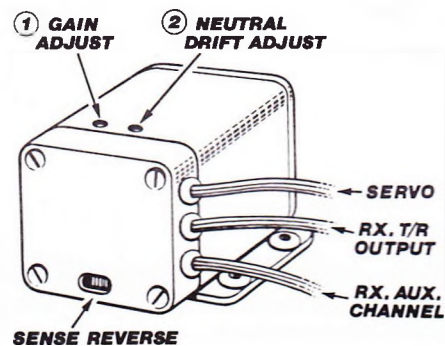
Endelig kom OS 61 Long Stroke motorerne. OS 61 Long Stroke leveres med sideudstødning »SF« og bagudstødning »RF« i ring og ABC. Også helikopter- og pumpeudgaver kan leveres.

Modeloversigt: OS 61 SF
OS 61 SF ABC
OS 61 SF-P
OS 61 SF-H
OS 61 SF-H-ABC-P*
OS 61 RF-ABC
OS 61 RF-ABC-P
OS 61 RF-H-P*

Motorerne kan leveres ca. 10/10.
De med * mærkede dog først 10/11.



OS 61 SF-H (helikopter)



Quest gyro

Quest gyro letter helikopterflyvning for begynder og ekspert. Quest gyro er opbygget i én enhed 4 x 4 x 5 cm. Den kan derfor også indbygges i små helikoptere. Følsomheden kan justeret permanent eller med en kanalfunktion. Vi sender gerne yderligere oplysninger (engelsk).

Quest gyro kr. 995,00

Coverking

Coverking er beregnet til forbehandling af foliebeklædte modeller. Med Coverking hæfter folien urokkeligt fast til underlaget.

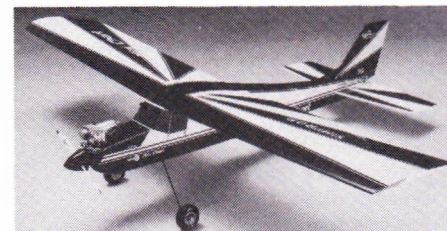
Coverking 250 cm³ dåse kr. 67,00
Coverking 400 cm³ spray kr. 73,00



T.T. 642 Digital omdrejnings-tæller

Takket være dollarfaldet behøver du ikke at være »herremand« for at købe en omdrejningstæller. LCD display med tre cifre med 100 omdr./min. visning.

642 omdrejningstæller kr. 437,00



Simprop Mini-Chart

En robust og velflyvende begyndermodel til 1,6-3,2 cm³ motor. Spændvidde 120 cm. Hurtigbyggesæt med finerbeklædt skumvinge.

Mini Chart kr. 647,00

Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro
Telefon 08 52 02 55

Anviser gerne nærmeste forhandler



MODEL HOBBY

Cobra

TLF. 08 67 35 61

Bredgade 84, 9670 Løgstør



Christen Eagle II

Jumbomodel skala 1:3,7 kr. 3.500,00

QB 40 fra Pilot

Markedets bedste RC-træner. 150 cm spændvidde. Modellen har krængeror og er meget let at bygge kr. 795,60

Servo-tilbud:

Thunder Tiger-servoer fra kr. 169,85

Multiplex Domino

RC-svævemodel, spændvidde 2.300 mm kr. 839,50

Lexan karrosserier

30 forskellige modeller på lager.

Skala 1:12 kr. 120,00

Skala 1:10 kr. 150,00

Skala 1:8 kr. 200,00

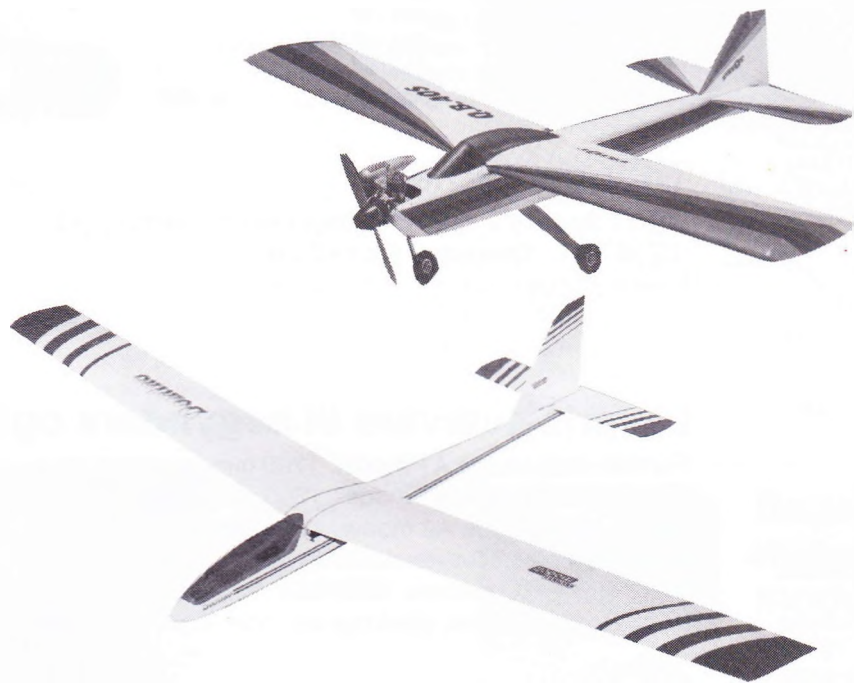
El-starter

Royal Heavy Duty 12 volt starter kr. 388,75

RC-undervandsbåd

Krick U-25, el-drevet RC-undervandsbåd på over en meters længde.

Der kræves tre servoer for fuld manøvrering af u-båden kr. 918,00



Ovenstående er blot et lille udpluk af vore mange gode tilbud til modelbyggere. Ring og få pris på de ting, du ivoerigt har brug for.



ASSOCIATED ELECTRICS INC



GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

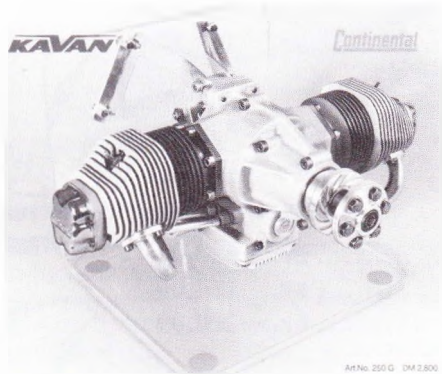
KAVAN Shark 40

Type 502 med kollektiv pitch, autorotation og padler. Kan flyves med simpel 4-5 kanals radio på grund af præcis og friktionsfri mixersystem indeholdt i sættet. En ægte førstegangs-helikopter med en masse muligheder og til den rigtige pris.

Kr. 2.670,-

Incl. HP40 Gold Cup kr. 3.250,-

Motor: 6,5 cm³. Vægt: 3,4 kg. Lastevne: 50%.
Rotordiameter: 1130 mm. Længde: 1120 mm. Styring: 4-5 kanaler.



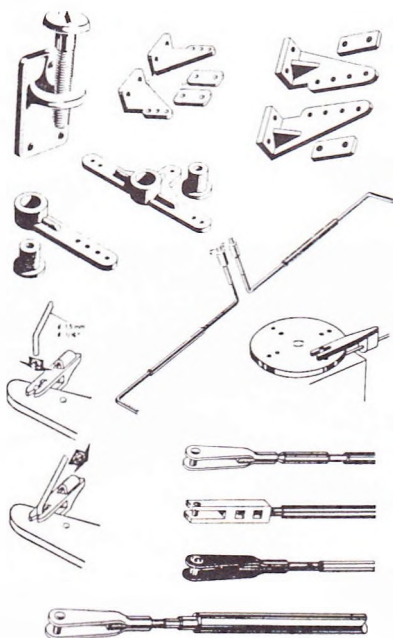
ArtNo. 200 G DM 2.800

KAVAN FK50 Mk. II

50 cm³ 4-takter Twin nu igen til levering i glødeudgave til stærkt reduceret pris. Rost til skyerne af udenlandske fagblade.

Mk. II-udgaven er en yderligere forfinet version af den tidligere model.

En ægte skalamotor for liebhavere **kr. 8.500,-**



KAVAN's kvalitets-tilbehør

Link, hængsler, horn, tanke, hjul, propeller, spinnere, stænger, bowden, skruer, møtrikker osv., osv.

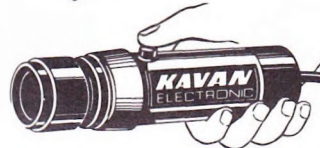
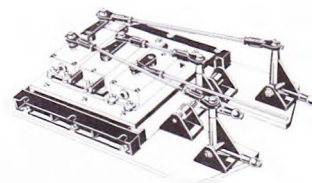
KAVAN laver det hele i allerbedste udførelse, og AVIONIC lagerfører det til lave priser.

At annoncere alle disse ting er næsten umuligt, vi har derfor nu fremstillet en overskuelig **prislister med nøjagtig beskrivelse.**

Fremsendes mod 6 kr. i frimærker.

KAVAN nyheder til introduktionspriser

- no. 149 **Krympflex** til samling af akkuer, 75 x 1000 mm **kr. 15,-**
- no. 150 **Gas loddekolbe.** Justerbar 10-60W. Effektiv, også ude **kr. 330,-**
- no. 152 Friktionsfrit **mixersystem** specielt for delta og V-hale **kr. 84,-**
- no. 153 Som 152, men for helikoptere **kr. 112,-**
- no. 275a **Gløderørs-driver** og hurtiglader (op til 7 celler). Input 12 V. Forbrug ved tilsluttet gløderør 0,6 A. Handy størrelse: 50 x 30 x 20 mm **kr. 210,-**
- no. 111 **Starter** med gear. Indbygget planargear giver en handy og let starter med et stort drejeblik. Ny lavere pris **kr. 480,-**



Tilbudshjørnet

- Webra Speedy 2** cm³ ABC. bagudstødn., venturi carb. **kr. 320,-**
- OS 35 FP** u. dæmper, 5,9 cm³ 2-takt **kr. 450,-**
- Kavan Ranger**, koll. pitch for 10 cm³ **kr. 2.500,-**
- Kavan Lockheed 286 L** komplet, foræringspris **kr. 4.990,-**
- Eismann Hai**, 2100 mm, E-178, skræntreacer **kr. 1.200,-**

Lavpris-svævere til begyndere og skoler

- Termik**, fritflyvende A1 model, 1200 mm **kr. 85,-**
- Cikada**, fritflyvende A1 model, 1200 mm **kr. 90,-**
- Nordic**, fritflyvende A2 model, 1900 mm **kr. 180,-**
- Blue Phoenix**, RC-svæver, 1990 mm **kr. 320,-**
- BS1, Bjørn**, RC-svæver, 2200 mm **kr. 390,-**
- Kestrel**, skalamodel, glaskrop og ribbevinge, 2840 mm **kr. 760,-**

Oracover

Mange har tilkendegivet deres tilfredshed med dette nye beklædningsmateriale. Prøv det selv.

Fås i mange spændende farver, stadig til **kr. 25,-** meteren for almindelige farver og **kr. 30,-** for selvlysende.

Nu også i **selvklæbende** til stafferinger, foreløbig i gul, orange og sort. Pris **kr. 30,-** pr. meter.

Spraylak i ORACOVER farverne samt klarlak. 400 ml dåser **kr. 40,-**. Gode argumenter for ikke at bruge ORACOVER for fremtiden vil blive belønnet individuelt og efter skøn!



Ny Digicont PCM

Et væld af kombinationsmuligheder, mixere, reduktion, servovending osv. er standard-udstyr i den nye Digicont. Alle funktionerne er dækket af et klart plastlåg.

Trods de mange kombinationer er indstillingerne enkle og logiske. Man kan eksempelvis vælge krængrodsdifferentiering, lineær eller eksponentiel reduktion, mixe side- og krængeror eller klapper og krængeror, alt sammen trinløst justerbart. Komplet beskrivelse af mulighederne kan rekvireres. Vejledning på dansk.

Komplet sender
m. 1.200 mAh akkuer .. **kr. 3.000,-**
PCM-modtager
med krystal **kr. 1.040,-**

Eksempelvis Futaba servoer kan, ved ændring af stik, anvendes til Digicont.



DIGICONT PCM når der skal flyves sikkert. Billedet viser Svend Hjermitsev med sin Pitts.

Et antal nye og brugte Digicont sendere af første udgave til salg til nedsat pris.

Futaba radioer

Attack 2NR, 27 MHz AM, m. 2 S-38 servoer .. **kr. 640,-**
Conquest 4NLG 35 MHz FM
med 3 stk. S-128 servoer **kr. 2.185,-**
Conquest PCM 5NLP 35 MHz
med 3 stk. S-128 servoer **kr. 2.810,-**
Alle sæt i fabrikspakning med diverse tilbehør, men uden NiCd akkuer og lader.

Futaba servoer:

S-28/128 standard servo **kr. 210,-**
S-30/130 m. kuglelejer **kr. 390,-**
S-31S/131S kraftig servo **kr. 495,-**
S-32/132 hurtig servo **kr. 360,-**
S-33H/133H mini-servo **kr. 360,-**
S-38 billig servo **kr. 200,-**

Greven Cyano

Velkendt og påskønnet af mange. Mest kendt er den tyndflydende version. Fås nu også i langsommere, tyktflydende udgave (den gule), som udvider anvendelsesmulighederne betragteligt. Især ved anvendelse af **aktivator**, som er en spray, man pifter på. Den tørrer limen på sekunder til stenhård cement. Gul cyano koster **kr. 60,-** for 25 g og aktivator **kr. 50,-**.



Greven Cyano holder også til store modeller. Peer Mikkelsen med sin Fokker DRI.

HP motorer

Flere og flere finder, at HP er et godt alternativ, og der er mange gode grunde hertil, bl.a.:

- ★ Høj ydelse
- ★ Startvillighed og driftsikkerhed
- ★ Fornem bearbejdning og finish
- ★ Lav pris — specielt på reservedele



HP 40 Gold Cup
Pris **kr. 650,-**
Dæmper ... **kr. 120,-**
Krummer .. **kr. 95,-**
Reso-rør **kr. 250,-**

HP 61 Gold Cup
ABC, pris .. **kr. 900,-**
Dæmper ... **kr. 150,-**
Krummer .. **kr. 100,-**
Reso-rør **kr. 270,-**

HP 61 VT
Pris **kr. 900,-**
Dæmper ... **kr. 95,-**
HP 49 VT .. kr. 800,-
HP 25 VT ... kr. 600,-

HP Inhibitor

Anti-rust-middel for motorer (specielt 4-taktere). Med dagens reservedelspriser på visse motorer kan det være en god investering. 40 ml. rækker til 20 liter brændstof.



Bogen om radiostyrede modelfly

Den nye danske udgave af Pär Lundqvists kendte og glimrende radiostyringshåndbog kan du købe hos os. 224 sider, ill., solidt indbundet. **Kr. 158,-**

Generalagenturer:
R&G Glas og Epoxy
DIGICONT PCM
PRACTICAL SCALE

F. KAVAN
CAMBRIA
EISMANN

Postforsendelser med vedlagt girokort for din regning og risiko
Betalingsbetingelser: 8 dage netto
Med forbehold for trykfejl samt større kursjusteringer

FUTABA »Guldanlæg« FP-7FGK

Nu kommer FP-7FGK »Guldanlægget« på lager igen. Fabrikspakningen indeholder:

- ★ Sender og modtager
- ★ 4 servoer
- ★ NC-akku til sender og modtager samt oplader
- ★ Guldeloxeret kabinet med åben kardansk ophængning af styrepindene (»open gimbal«).
- ★ To-trins omskifter med trim for krængerors-udslag
- ★ To-trins omskifter med trim for højderorsudslag
- ★ Omskifter for indbygget trænersystem
- ★ Servoreversering på alle kanaler
- ★ Mixning mellem side- og højderor
- ★ Mixning mellem side- og krængeror
- ★ To-trins omskifter for siderorsudslag
- ★ Programmerbar servoudslag på krænge-, højde- og sideror
- ★ Dansk brugsanvisning



FUTABA har radioen

Du kan f.eks. vælge det prisbillige FUTABA Attack FP-2NR RC-anlæg.

Attack-anlægget har reversering på begge kanaler. Det er særdeles velegnet til en model som f.eks. KYOSHO Duet 1200 — og iøvrigt til RC-biler, RC-både og RC-svævemodeller.

Futaba har et specielt helikopter sæt med PCM-system, der giver maksimal sikkerhed mod radioforstyrrelser og driftstop. Det hedder **FUTABA FP-8HP**.

Hele **FUTABA Conquest-serien** er på lager. Det er anlæg på AM 27 MHz, FM 35 MHz og PCM 35 MHz.

Der er et **FUTABA-anlæg** til ethvert formål — ialt 12 forskellige typer på lager, der rækker fra de billigste 2-kanals AM 27 MHz anlæg til de kostbare PCM-anlæg som **FP-8SGAP**.



Husk - Futaba er japansk kvalitet!

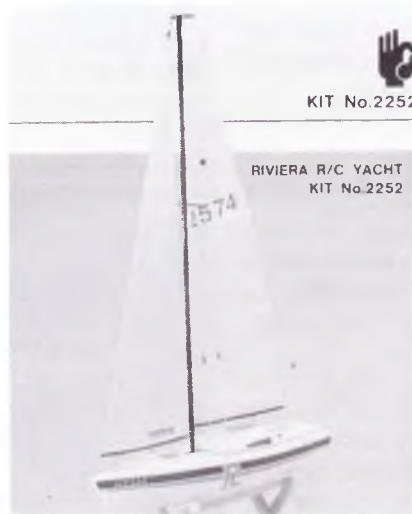
NiCad batteri

1.200 mAh m. 6 celler (7,2 V). Samlet med krympefolie og monteret med stik.



FP-S38/138 servo

Ny præcisionsservo fra Futaba til en særdeles attraktiv pris.
 Drejningsmoment: 2,5 kg×cm
 Hastighed: 0,23 sek/60°
 Størrelse: 40,5×20×35,3 mm
 Vægt: 41 gram
 Spørg din forhandler om prisen på denne servo. Den er billig!



Kyosho Riviera

Flot sejlskib beregnet til radiostyring med 2-kanals anlæg.



FUTABA Rate-Gyro

Stabiliserer din model, så du får lettere ved at styre den uden uheld.

*Import & engros
 (nærmeste forhandler anvises)*

Futaba

Import
Danmark

Kastagervej 27, 2730 Herlev
 Telefon 02 91 01 01



REDAKTION:

Ansvarshavende & fritflyvning
Per Grunnet, Blomstervængel 21,
5610 Assens

Radiostyring:
Lars Pilegaard, Teglmærken 65,
8800 Viborg
Tlf. 06 61 59 51 (aften)

Linestyring:
Benny Furbo, Samsøvej 2,
7400 Herning
Tlf. 07 22 50 89

Medarbejdere ved dette nummer:

Torkild Balslev, Henning Forbech,
Aksel Risberg Hansen, K
Hermann, Ejner Hjort, Benny
Juhlin, John Justesen, Ole
Jørgensen, Hans Jørn Vedby
Jørgensen, Jørgen Korsgaard, Jens
B. Kristensen, Torben Krogh, Arild
Larsen, Karen Larsen, Jan Laursen,
Børge Martensen, Leif Mikkelsen,
Stig Møller, Benny Steen Nielsen,
Preben Nørholm, Luis Petersen,
Jesper Buth Rasmussen, Pia Buth
Rasmussen, Steen Høj Rasmussen,
Bjarne Schou, Johannes
Thorhaug, John Wilsfeld.

Redaktion:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Blomstervængel 21,
5610 Assens
Tlf. 09 71 49 50 (kun automatisk
telefonsvarer, der tager imod
besked)

Ekspedition:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Strandgårdsvej 25
5762 Vester Skerninge
Postgiro nr. 7 16 10 77
Tlf. 09 71 49 50 (kun automatisk
telefonsvarer, der tager imod
bestillinger mv.)

Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund
v. Bjørn Krogh (formand)
Elmedalen 13, 3540 Lyngø

Abonnement og løssalg:

Årsabonnement for 1986 koster kr.
96,- for alle seks numre.
Løssalgseksemplarer koster kr. 18,-
og kan købes i en række kiosker
landet over samt på bladets
ekspedition.

Udgivelsesterminer:

Modelflyve Nyt udkommer i
begyndelsen af månederne februar,
april, juni, august, oktober og
december. Annoncemateriale skal
være os i hænde senest ved den
opgivne dead-line.

Oplag: 4.700 eksp.

Produktion:

Sats, montage, repro: H.P. Sats,
Assens
Trykning: A-Offset, Holstebro

Materiale til Modelflyve Nyt:

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

Redaktionen sluttet d. 3/11 1986.

Dead-line for nr. 1/87: 5/1 1987.
Nr. 6/86 udkommer medio december 86

Forsiden Fra 2-meter postkonkurrencen i
Hjørring d. 31. maj ses her Børge
Martensens kaste den norske
»Klubbens 2-meter«. Hjørring-
klubben fløj på Torkild Balslevs pri-
vate flyveplads, og det er Torkild
Balslev, der har taget billedet.

Undskyld forsinkelsen

En sørgeligt velkendt, men alligevel velment overskrift i Modelflyve Nyt. *Hvor bliver Modelflyve Nyt af? — Er det kun mig, der ikke har fået mit Modelflyve Nyt? — Hvornår kommer bladet?* Telefonerne har ikke stået stille hos modelflyveunionerne i den sidste måneds tid, hvor modelflyvere med helt klare abstinenser har ringet på stort set alle tider af døgnet.

Hvad er der sket?

Der er sket det enkle, at jeg — bladets ansvarshavende redaktør — i de sidste to måneder ikke har haft fritid. Det arbejde, som jeg tjener mine penge ved, har på grund af anskaffelse af nye maskiner og indførelse af nye arbejdsgange krævet min tilstedeværelse 12-14 timer i døgnet inklusive de fleste week-ends. Og så bliver der jo ikke tid til at være redaktør for Modelflyve Nyt.

Som en konsekvens af, at jeg ikke kunne få tid til at lave bladet, bad jeg om at blive fritaget for arbejdet. Bestyrelsen i Dansk Modelflyve Forbund ønskede imidlertid at beholde mig som redaktør og foreslog derfor en ordning, som indebar, at en del af den tid, jeg bruger på Modelflyve Nyt, bliver betalt, således at jeg har kunnet ansætte medhjælp i mit firma og derved få bedre tid.

Disse ting træder først i kraft fra nr. 6/86, som udkommer midt i december måned. Fra Modelflyve Nyts første nummer i 1987 skulle bladet herefter komme til tiden, dvs. den første i hver af de »lige måneder« plus/minus en uges tid.

Dansk Modelflyve Forbund, redaktionen og ikke mindst jeg undskylder naturligvis den helt ekstraordinære forsinkelse, dette blad kommer med. Og vi håber, at vore læsere trods alt synes, at bladet vil være ventetiden værd.

Per Grunnet

Flyvning med skalamodeller side 16

Lars Pilegaard har som andre undret sig over, at mange skalaflyvere bygger så flot og flyver så dårligt. Han har derfor bearbejdet en artikel af David Boddington, som muligvis kan hjælpe skalaflyverne til at få modellerne til at flyve bedre og sikrere.

RC-unionens F3B-spil side 18

Leif Mikkelsen har været hovedkraften bag fremstillingen af RC-unionens to meget kraftige højstartsspil, der bruges ved konkurrencer for termik-svævemodeller. I artiklen fortæller han, hvordan spillene er blevet til.

Læserbreve side 20

En læser efterlyser nogle informative artikler om RC-kunstflyvning. En anden gør opmærksom på ungdomsskolernes mulighed for at tage på sommerlejr. Og en tredje har et problem med en skæv GFK-krop til en svævemodel.

Skala-VM i Norge side 21

Benny Juhlin giver en fyldig rapport om sine oplevelser ved sommerens VM for skalamodeller i Norge og i forlængelse af Bennys referat, fortæller John Wilsfeld, hvordan det var at være dommer ved sådan et stævne.

VM for linestyrede side 25

Et lille dansk hold var til VM for linestyrede modeller i Ungarn. Stig Møller fra combatholdet fortæller om combatkonkurrencen, hvor danskerne fik sølvmedalje som hold og Bjarne Schou vandt bronzemedalje individuelt.

I Israel til VM i klasse F3B side 26

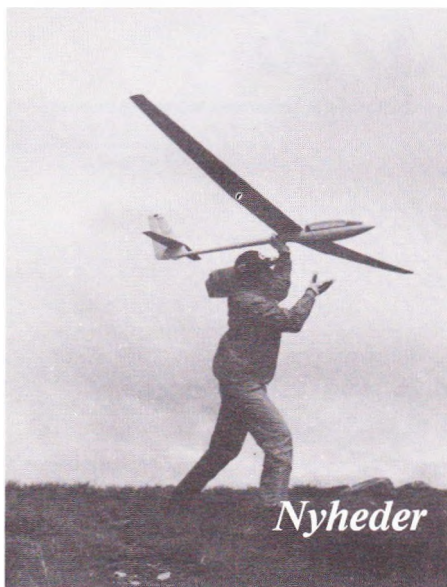
Preben Nørholm fortæller om holdlederen der kom til EM uden landshold. Og kommer undervejs ind på både det ene og det andet, ikke mindst Reinhard Liese's »Epsilon«, som der også er tegning til her i bladet.

Til VM for indendørsmodeller side 31

De danske indendørsflyvere havde både hold og holdleder med, da de var i Cardington, England for som første fuldtallige danske landshold at flyve VM. Jørgen Korsgaard fortæller — og der er tegning af hans model.

EM i Rumænien for fritflyvende side 34

Per Grunnet var på det danske EM-hold, der tilbragte en uge i Rumæniens mønsterby Pitești, hvor Europamesterskabet blev afholdt. Det blev en kontrastfyldt oplevelse for danskerne og de øvrige vesteuropæiske deltagere. Spændende og deprimerende.



HØJDEREKORD — Ewald Heim, der er hovedkraften bag de velkendte Heim modelhelikoptere, har fornylig sat ny verdensrekord i højde for modelhelikoptere. Den tidligere rekord var sat af en russer og var på 1.120 meter. Heim benyttede en af sine egne »Star-Ranger« modeller og fik givet rekorden et kraftigt skub opad til 1.620 meter.

Rekorden blev sat i Schweiz ved byen Zermatt nær bjergene Matterhorn. Vi har ingen oplysninger om måleproceduren ved højderekorden, men mon ikke Schweiz blev valgt, så man kunne foretage højdemålingen »oppefra« på en bjergside.

En af sponsorerne ved rekordflyvningen var firmaet Graupner, der netop havde overtaget forhandlingen af Heim's produkter (så de havde en vis interesse i PR-effekten af rekordforsøget). Rekordforsøget kostede ialt omkring 35.000 kroner at gennemføre.

Den danske Graupner-importør Ib Andersen har iøvrigt meddelt, at Graupner har overtaget alt salg af Heims helikoptere, således at Ewald Heim fremover kan koncentrere sig om produktion og udvikling. Man fører også det komplette reservedelprogram.

Tilgangen af Heim-helikopterne får ingen konsekvenser for Helimax-helikoptermodellerne hos Graupner. De fortsætter uændret.

NY RC-BOG — Med fremkomsten af en dansk version af Pär Lundqvist's svenske »Nya radioflygboken« er der for første gang i mange, mange år kommet en god dansksproget modelflyvebog på markedet. Den danske udgave hedder »Bogen om radiostyrede modelfly« og den er bearbejdet af modelflyvekapaciteter som Benny Juhlin, Hilmer Petersen, Ole Hilmer Petersen, Per Hilmer Petersen, Gerlof Sijtsma og K. H. Nielsen.

Et hurtigt gennemsyn af bogen tyder på, at fordanskningen er sket på bedste måde — man kan ikke mindst glæde sig over, at RC-unionen, Modelflyve Nyt, de danske RC-klubber, danske regelsæt osv. er medtaget. Det er en meget god service over for nye modelflyvere — og det er god reklame for RC-unionen at blive omtalt i en sådan bog, som givetvis vil vinde meget stor udbredelse.

»Bogen om radiostyrede modelfly« er udsendt af Clausen Bøger/Aschehoug Forlag. Den solidt indbundet, har mange illustrationer på sine 224 sider og koster hos boghandleren kr. 158,-.

Udførlig anmeldelse i næste nummer!

BOGLISTE — »Fjernstyring og modelbygning« hedder en bogliste udarbejdet af Birthe Hansen og Pia Schack Pedersen. Boglisten findes eller kan bestilles på alle biblioteker. Listen angiver titler på bøger og tidsskrifter, der beskæftiger sig med området. Under de nøgelfaste oplysninger om de forskellige publikationer er der for det meste nogle titikord til, hvad man kan læse om i bøgerne og bladene. En glimrende oversigt til dem, der ønsker at inde oplysninger om specielle områder inden for fjernstyrings- og modelområdet.

OPFINDSOMT — Ved et fransk stævne for 2-æter svævemodeller klarede man for nylig opgaven med at få svævemodellerne i luften ved hjælp af modelhelikoptere. Svæverne blev løftet og drevet fra helikopterens meder.

FORSIKRING — Rundt om i sommerlandet reklameres der hvert år flittigt med modelflyveoplysninger i forbindelse med diverse arrangementer. Disse oplysninger er aldrig omtalt i RC-unionens stævnekalender, så hvordan man den forsikringsmæssige side af sagen er klarert?

EKSPANSION — Modelflyve Nyts læserkreds breder sig uden for landets grænser, og et par af vore annoncører kan allerede nu melde om salg til norske kunder.

FFn 200 — er navnet på den jubilæumsbog, som det engelske fritflyvningsblad Free Flight News har udgivet i anledning af, at bladet har udsendt sit nummer 200. Bogen indeholder en række artikler og tegninger, hvoraf kun få har været publiceret tidligere.

»FFn 200« koster £ 6,20 incl. porto, hvis den skal sendes almindeligt. Som luftpost koster den £ 9,00. Bestil den ved at sende en check på beløbet til: Ian Kaynes, 7 Ashley Road, Farnborough, Hants, England, GU 14 7EZ. Og hvis du samtidig vil tegne abonnement på Free Flight News for 1987, skal du betale £ 9 ekstra for normal forsendelse og £ 15,50 for luftpost.

Skal vi lige tilføje, at Free Flight News absolut er det bedste informationsblad vi kender på fritflyvningsområdet. De nyheder, som ikke dukker først op i Modelflyve Nyt, dem finder man først i Free Flight News

60 ÅRS MODELFLYVNING — De russiske modelflyvere har i 1986 kunnet fejre 60 års jubilæum for organiseret modelflyvning. Den første officielle konkurrence blev afholdt på Moskvas centrale lufthavn i august måned 1926.

Siden da er tingene vokset ganske enormt i Sovjetunionen. Modelflyvning er som teknisk idrætsgren et af de områder, man fra centralt hold har gjort mest for at styrke. Og det er virkelig lykkedes for de sovjetiske modelflyvere at nå et meget højt niveau, ikke mindst inden for fritflyvning og line-styring, hvor man i mange år har været dominerende nation i EM- og VM-sammenhæng.

Nogle tal: Der er over 350.000 organiserede modelflyvere i Rusland. Af disse er ca. 1000 »master of sports« og yderligere 300 »international masters of sports«, altså modelflyvere på et højt sportsligt niveau nationalt og internationalt. Russiske modelflyvere har omkring halvdelen af de modelflyveverdensrekorder, der er registreret hos FAI (russerne har iøvrigt ca. halvdelen af alle FAI-rekorderne i det hele taget).

ELEKTRONISK TIMER — Mens Thomas Køster er ved at lave en ny serie FIA-timere, har vi modtaget meddelelse om, at man kan købe en anden type elektronisk timer hos J. Dumont i Vesttyskland. Dumonts timer kører kun 2½ time på et 9 volts batteri (omtrent som den amerikanske Bauer-timer), og den har dimensionerne 68×27 mm, vægt 25 g uden batteri. Prisen er kun 55 D-Mark, altså ca. 200 kr. incl. porto. Nærmere oplysninger eller bestilling: J. Dumont, Kleinmanschierstrasse 48-52, 5100 Aachen, Vesttyskland.

TERMIKSNIFFER — Et amerikansk firma har lavet en digital termiksniffer, som kan købes for den type guld, der hedder US-dollars. Termiksnifferen er digital, og det betyder, at den reagerer øjeblikkeligt på temperaturændringer. Den viser temperaturen på et display med 0,1° skala. Selve apparatet fylder ca. 6×6×1,5 cm og vejer ca. 50 gram. Det er batteridrevet med et lille ur-batteri. Hvis man vil, kan man købe en stander sammen med snifferen, således at man kan montere målesonden ca. 2,5 meter over jorden, mens udlæsningen foregår i øjenhøjde.

Apparatet fås uden stander for 32,50 \$, mens apparat plus stander koster 49,95 \$. Begge priser er incl. porto. Bestil fra Starline International, Sal Friciano Steve Riley, 6146 E Cactus Wren Road, Scottsdale, AZ., 85253 USA.

HØJSTARTSSPIL — Der er nogle FIA-flyvere, der kan lide at flyve med gummimotor-drevne selvopruddende højstartsspil. Disse var meget populære for 20-25 år siden — og kan i nogle situationer måske være gode, f.eks. når der flyves på heder eller pladser med højt græs.

Man kan købe et sådant færdigt spil for 35,- schweizerfrancs (45,- incl. højstartslinje, flag og ring) hos Werner Heiss, Guggimoo, CH-5425 Scheisingen, Schweiz.

Werner Heiss har iøvrigt mange andre spændende produkter for fritflyvere, bl.a. byggesæt, propelsystemer til wakefields, propelforme af gips, osv., osv.

FRITFLYVNINGS-VM 1987 — Der er nu kommet de første oplysninger om VM-arrangementet i Frankrig i 1987. Men oplysningerne er foreløbige og endnu ikke godkendt af FAI's fritflyvningsudvalgte. Til gengæld er de fremsendt af Pierre Chaussebourg, så der er nok en vis sandsynlighed for, at de holder: VM'et afholdes d. 10.-17. august med konkurrencedage d. 13., 14. og 15. august. Stedet bliver Thouars. Der bliver lavet en campingplads for deltagere, der ønsker det. Poitou International flyves d. 21.-23. august.



Forsiden af den nye danske RC-bog



50 år med Aeromodeller

Det engelske forlag Argus Books, som udgiver en lang række modelblade, bl.a. det hæderkronede Aeromodeller, der netop havde 50 års jubilæum sidste år, har for nylig udsendt en jubilæumsbog for at fejre det flotte jubilæum for dette blad.

Jubilæumsbogen har A4 format, er på 96 sider og rummer en smule tekst samt en utrolig bunke tegninger, udsnit af artikler, annoncer, osv.

Princippet i bogen er, at man har klippet tidstypiske ting fra Aeromodeller igennem alle årene, arrangeret dem nogenlunde kronologisk og så har skrevet en kort tekst, som forklarer, hvad der var nyt og spændende ved de pågældende modeller eller fænomener, da de først dukkede op. Det er måske ikke historieskrivning i ordets almindelige betydning, men en gennemkigning af bogen giver et godt indtryk af, hvordan modelflyvehobbyen har udviklet sig siden 1935.

Jubilæumsbogen er redigeret af Vic Smeed, en af Aeromodellers mest produktive skribenter igennem årene.

En bog som denne må vurderes på samme måde som man vurderer et fotoalbum med familiebilleder. Hvem ville finde på at kalde det godt eller dårligt? Det ville være meningsløst. Tilsvarende for denne bog — den kan være inspirerende og spændende for nogle læsere, rodet og ligegyldig for andre.

Modelflyvere med blot den mindste interesse for Old Timer-modeller vil sandsynligvis finde den utrolig interessant, fordi den rummer en masse spændende tegninger og tekst om halvtreds års modelflyvning. Og som et ekstra plus for disse mennesker, så er den billig — udsalgsprisen fra forlaget er kun £ 4.95 + £ 0.50 i porto.

FRANSK VM-HOLD — I Frankrig har der været fløjet udtagelseskonkurrence om hvem der skal på fritflyvningslandsholdet i 1987, hvor Frankrig selv er vært. Det blev i F1A Galichet, Godinho og den nye Europamester Barberis. I F1B blev det Cheneau, Dupuis og Lepage. Og i F1C blev Ferrero, Braire og Roux de heldige.

ENGELSK VM-HOLD — Også englænderne er færdige med at udtage landshold, og her blev F1A holdet Chris Edge, Gary Madelin og William Colledge. Wakefieldholdet blev G. Foster, Ron Pollard og Ivan Taylor. Og endelig gasholdet: Stafford Screen (der meget mod sin sædvane droppede 5 sekunder i sidste start!), Roger Baggott og Ray Monks. Mike Fantham, Bernard Aslett og Ken Faux fik de fire fjerdepladser.

Videofilm fra RC-unionen

I RC-unionens sekretariat får vi mange henvendelse om unionens videofilm, både om kvaliteten og indholdet af de forskellige film.

Derfor har vi i sekretariatet selv prøvet at anmelde nogle af filmene. En anmelders mening er selvfølgelig helt hans egen, og anderledes skal det heller ikke være. Det vi synes er en god film, kan andre mene direkte det modsatte om, men vi prøver alligevel at begive os ind på dette farlige område. Numrene ud for de enkelte filmtitler er filmenes bestillingsnumre hos RC-unionens sekretariat.

5. Modell-Helikopter-Præsentation

Spilletid: Ca. en halv time, filmen er på tysk.

Det er en god film med tydelig og klar tale. Først ser vi flyvning med et par helikoptere, derefter montering af rotor, det hele ledsaget af instruktive oplysninger.

Filmen slutter med en opvisning i helikopterflyvning inde i en stor hal. En af speakerens bemærkninger er, at det vil være en fordel at være klaverspiller, og det er nok rigtigt.

En film der kan anbefales til kommende og øvede helikopterpiloter.

7. Turbo Fan

Filmen varer ca. 1 time og er med engelsk tale.

Trods filmens dårlige lyd og billedkvalitet giver den et godt indblik om ducted fan motorer og konstruktionen af flyene.

Vi ser tre fly, et MIG 15 og to F-86 Sabre. Disse tre maskiner sammenligner man så, men her svigter kameraet. Det er næsten umuligt at se tallene, og lyden er dårlig.

Men filmen må kunne hjælpe mange, der går i ducted fan-tanker.

8. Barkaby 1984

Filmen varer en time og er med svensk tale.

Den bygger på 14 interviews med de deltagende piloter, og på samtaler med flere hobbyhandlere, som viser deres produkter.

Mange af optagelserne forekommer ret mørke. Jeg savnede flere nærbilleder af de enkelte maskiner og flere byggetekniske forklaringer.

Det sidste interview er efter min mening mere informativt, både hvad angår bygning og nærbilleder.

Oplysningerne om de enkelte modeller er i det store og hele tilfredsstillende. Filmen kan absolut anbefales.

10 Model Grand Illusions

Varighed 45 min., engelsk tale.

Filmen er meget professionelt lavet. Den viser alle tre flygrene. Især en del om skalabygning, specielt på et linestyret bombefly, det er virkelig for eksperter.

11. Memphisbelle, Fight for the Sky

Filmen varer 38 minutter og er med engelsk tale.

Det er en autentisk flyverfilm om en amerikansk flyvereskadrille i England under anden verdenskrig.

Memphisbelle er navnet på en B-17, også kaldet flyvende fæstning.

Denne bombemaskine skal ud på sit 25. togt til Tyskland. Vi følger bombeeskadrillen på toget, hvor de skal bombe forskellige områder i Nordtyskland. Vi ser deres møde med det tyske antiluftskys og angrebene af de tyske jagermaskiner.

Filmen slutter med eskadrillens returnering til deres base. Af de 36 fly, som startede, er der ikke mange, som returnerer, og næsten ingen er helt uskadede. Det ene fly er mere masakreret end det andet, i det hele taget er det utroligt, at de kunne flyve i den tilstand.

14. Spitfire

Varighed ca. 1 time.

Filmens egen reklame lyder således i fri oversættelse:

Historien om den mest berømte jager, der nogensinde er bygget, meget af filmen har ikke været vist før. Vi ser Spitfiren i testflyvning, masseproduktion, armering, service og kamp.

Vi ser enkelte sekvenser af slaget om England og som en kuriositet Spitfires på hangarskibe. Dronet af Merlin motoren og halsbrækkende landinger gør denne film til mere end en teknisk film for entusiaster.

Filmen slutter med en af de få maskiner, som endnu er tilbage af de 18.298 maskiner, som blev bygget. Vi ser kunstflyvning og lavtflyvning fra cockpittet i en Mk. IX.

Og vores egen anmeldelse: Filmen er i sort/hvid, hvilket er meget naturligt, da det er klip fra krigen om bl.a. bygningen af maskinen, der vises. Det er en meget interessant film, som kommer ind på mange detaljer.

En klub har brugt filmen som indfaldsvinkel til diskussion af RC-unionens tegning til Spitfire. Denne idé er hermed bragt videre.

Filmen kan absolut anbefales.

23. VM Skala i Norge 1986

Filmen var ca. 2 timer og er optaget af unionsmedlem Lars Nøhr.

Der er ingen tale, men der er flere undertekster på flere af flyene. Det er en film for skalaentusiaster og alle andre, som interesserer sig for flyvning.

Filmen er en af de bedre af RC-unionens film. Der er mange gode næroptagelser, hvor man virkelig kan se selv den mindste detalje.

Filmen har også det positive i sig, at man ikke ser så meget flyvning, som man normalt gør på ikke professionelle film.

Hvis man skal anke over noget vedrørende optagelserne, så kunne fotografen godt have holdt kameraet i lidt længere tid på flyene. Der mangler også en væsentlig ting i filmen, nemlig billeder fra afslutningen af VM.

22. Det 19. internationale KZ Rally i Stauning 1986

Varighed ca. 1 time.

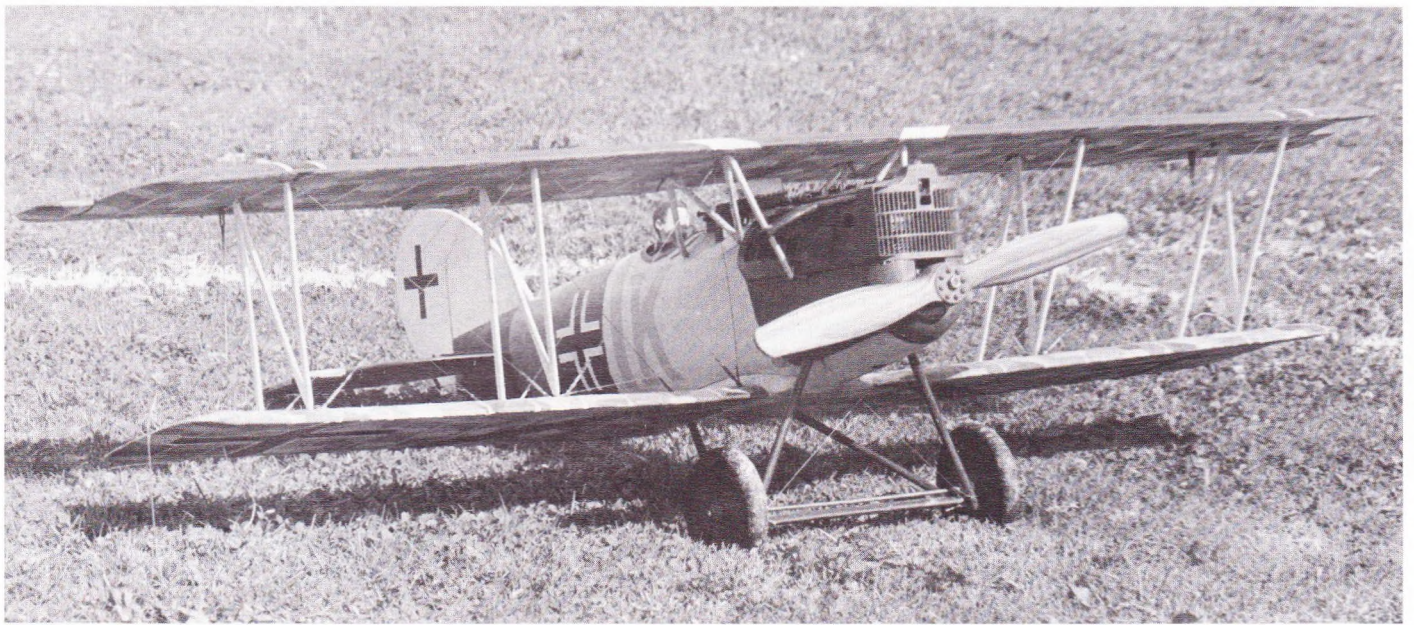
Filmen er optaget af Kurt Pedersen, der styrer unionens videofilm. Det er hans første forsøg inden for denne genre.

Det er ikke modelfly, filmen handler om, men rigtige fly, lige fra eksperimentalfly til de sidste nye film inden for civilflyvningen.

Optagelserne er af rimelig god kvalitet.

Arild Larsen

Oplysning om lejebetingelser mv. fås ved henvendelse til RC-unionens sekretariat.

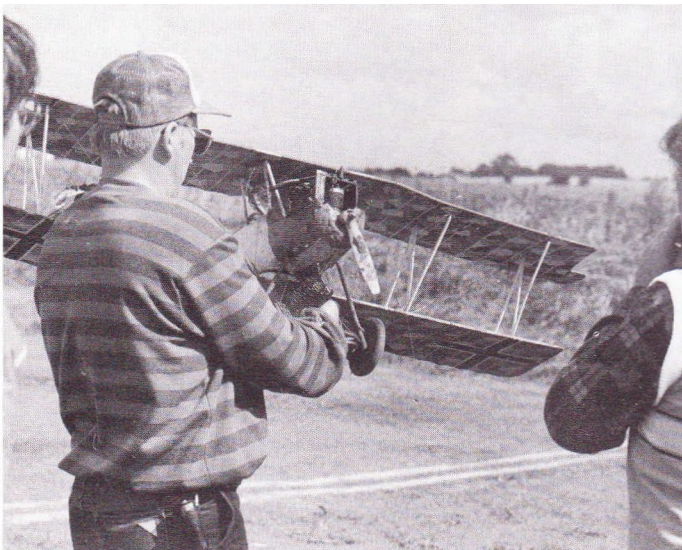


Skala-DM, set med tilskuerens øjne

Aksel Risberg Hansen har som tilskuer overværet Danmarksmesterskabet for RC-skalafløj hos Borup Modelflyvere. Han har taget denne — måske lidt makabre — billedserie af Rene Jepsens smukke Pfalz D XIII, som desværre kom så grueligt galt afsted under konkurrencen. Desuden har Aksel Risberg kommenteret DM-stævnet, som er udførligt omtalt andetsteds i bladet:

For anden gang oplevede jeg som ydmyg tilskuer et veltilrettelagt skalastævne i Borup, hvor skalafolket dystede om Danmarksmesterskabet. Hvor er det dog skønt at se flyhistorien få vinger i et meget velarrangeret stævne. Som tilskuer fik jeg masser af dramatik (måske lidt for meget, vil nogle mene), særligt på den første dag.

Som nostalgiker med stor interesse for flyhistorie måtte jeg dog lidt nogle smertelige afsavn. Jeg savnede noget mere om de enkelte flys historie og baggrund, som udmærket kunne være fortalt i de ofte lidt lange pauser mellem de spændende flyvninger. Man kunne for afvekslingens skyld have to speakere, en til selve afviklingen af konkurrencen og en til at fortælle publikum om flyenes historie og mærkværdigheder. Der må bl.a. fra deltagerens side foreligge nogle historiske facts om flyene, noget som netop har fået dem til at kaste al deres kærlighed på netop det fly.



VERDENREKORD — To ansatte ved SAS har fremstillet verdens største papirfly. Nu bliver det spændende at se, hvilken modellflyve-union de to rekordindehavere melder sig ind i.

SORT UHELD — Den flotte Beaver model med pontoner, som blev vist på hobbyflyverseminaret i Dragør dette år, har lidt totalhavari inden sin jomfruflyvning, så vi gik i denne omgang glip af historien om, hvordan man forstørrelser en oprindelig 0,8 cm³ model op til et jumbo-fly.

STØJLUKNING — Endnu en modellflyveklub har oplevet at få sin flyveplads lukket for bestandigt på grund af støj. Denne gang var det Vejle Amtskommune, som har svunget miljølovens lange sværd, så har *du* gode råd om dæmpning af motorstøj, det være sig alt lige fra små tips til hele artikler, som måske kan redde andre klubber fra en lignende skæbne, så har Modellflyve Nyt også den fornødne spalteplads.

TOPKARAKTERER — Et stort engelsk modellflyveblad, som råder over fint måleudstyr, har nu testet den lille OS 3,5 cm³ firtakter og har ved den lejlighed fundet ud af, at ingen anden firtaktsmotor til modellfly yder så meget pr. cm³.

DØVE FLYVER LINESTYRING — Ved en specialskole i Stockholm har et hold døde elever lært at flyve linestyrt. Fint klaret, ikke mindst når man tænker på, hvor svært det må være at indstille motoren uden at kunne høre den, ligesom de jo heller ikke bare kan slippe håndtaget og stille spørgsmål med tegnsprog.



De nye LSF-piloter, fra venstre: Børge Martensen, Torben Christensen og Søren Bolet.

Nyt fra LSF

LSF har nu over 100 piloter med 1. grad i Danmark.

Jeg vil ønske følgende piloter tillykke med deres første LSF diplom:

Hans Jørgen Jense, Næstved, LSF nr. 96.

Niels Wagner Sørensen, Næstved, LSF nr. 97.

Klaus Petersen, Ballerup, LSF nr. 98.

Søren Bolet, Hjørring, LSF nr. 99.

Børge Martensen, Hjørring, LSF nr. 100.

Torben Christensen, Hjørring, LSF nr. 101.

Normalt er underskriftdatoen afgørende for det danske LSF-nummer, men de tre fra Hjørring havde samme dato. Derfor var det nødvendigt at trække lod for at afgøre, hvem af de tre, der skulle være nummer 100. Lodtrækningen blev foretaget af regnskabschef

Hans E. Nielsen i firmaet A W Alarm System (han er ikke modellflyver!).

Det høje aktivitetsniveau fortsætter, der rekvireres og uddeles fortsat mange skemaer, og jeg vil håbe, at det fortsætter, selvom sommeren er ovre.

Der er for øjeblikket ikke flere LSF mærker, så I må vente med at bestille. Når mærkerne igen er på lager, vil der i Modellflyve Nyt blive bragt en oversigt med priser, så I hurtigt kan finde ud af, hvad I har brug for og hvad det koster.

Alle henvendelser om LSF til:

Steen Høj Rasmussen

Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup

ser og duller efter bestilling til modellflyvning. For en yderst rimelig betaling.

Bjørns faglige kunnen kan aflæses af hans forskellige motortests her i bladet — og det kan nævnes, at Bjørn var manden bag maskinen, da BG-motoren endnu var i produktion.

Står du og mangler en dims, så kontakt Bjørn på tlf. 01 95 93 13.

EN EPOKE FORBI I mange år har en af CL-unionens medlemmer været trofast fulgt af en stor, rød stuntmodel, som nogen har påstået var usædvanlig grim, men den har åbenbart fløjet godt, for den har vundet adskillige DM i stunt, ligesom den også er kendt i udlandet som den mest larmende stuntmodel i Europa — trods dette har den også vundet konkurrencer i udlandet. De mange konkurrencer har sat deres præg på modellen, som dog kun har været udsat for transport-skader.

De fleste har nok gættet, at det drejer sig om Leif Eskildsens stuntmodel, og nyheden om denne model er, at Leif har solgt den til Aage Wiberg efter DM i Herning. Nu bliver det spændende at se, om Leif har flere stunter, som rygterne vil vide, og om han også kan vinde med andre modeller.

En anden spændende ting ved stunteren, som kaldes Focus, er, at konstruktionen faktisk har været udgangspunkt for mange af de stuntmodeller, som flyver i konkurrencer herhjemme.

GALT ÅRSTAL — Nej, det er ikke alle, der er så forsinkede som Modellflyve Nyt. De medlemmer af RC-unionen, som har undret sig over at der står »Medlemskort og forsikringsbevis for året 1986«

på den kontingentopkrævning, som de har modtaget i november måned, skal ikke tro, at man forsøger at få dem til at betale 1986-kontingent for anden gang.

Der er såmænd bare sket det sjældne, at RC-sekretariatet har lavet en lille fejl. Der skulle have stået 1987 i stedet for 1986. Karen Larsen fra sekretariatet beder medlemmerne om at strege det forkerte årstal over og skrive 1987 i stedet for. Så er sagen klaret — methanolforhandlerne og forsikringselskabet er orienteret om fejlen og indforstået med, at den rettes på denne måde.

MODUL-PRISER — Vi havde lavet en fejl i Graupner-annoncen i nr. 4/86, idet der ved priserne over moduler til RC-anlæggene skulle have stået, at de pågældende priser var betinget af, at man købte modulerne sammen med et radioanlæg.

ØRNEPOSTEN — RC-klubben Ørne har startet et lille klubbblad, som Modellflyve Nyt har fået et eksemplar af. Det er et lille fotokopieret blad, der specielt udmærker sig ved at teksten ikke er almindeligt maskinskrevet, men tilsyneladende sat på en fotosatsmaskine. I september-nummeret, som vi har fået, er hovedhistorien en oversættelse af Mick Reeves artikel fra Scale Aircraft Quarterly om »Det frygtede tip-stall«.

FID VM-HÆFTE — Jørgen Korsgaards flotte tegningshæfte med modellerne fra VM for indendørsmodeller kan købes hos Jørgen for 30,- kr. incl. porto. Et meget flot hæfte med tegninger i den kvalitet, som Modellflyve Nyts læsere må kende bedre end nogen andre.

FOLDER OM RC-UNIONEN — Efter en lang og trang produktionsproces har RC-unionen udsendt en lille folder, der kort fortæller om nogle af fordelene ved at være medlem af unionen. Tanken er, at folderen skal deles ud til gæster på flyvepladserne samt at den kan bruges af klubberne når der laves PR-arrangementer, ved udstillinger osv. Klubber kan rekvirere folderen hos RC-unionens sekretariat.

FINMEKANISK SERVICE — Der findes næppe den modellflyver, som ikke på et eller andet tidspunkt står over for et problem, som kræver brugen af en drejebænk eller fræser. Indtil nu er alle, som ikke har eller kender en, som har udstyret og materialerne, været henvist til at gå andre veje, men dette er nu løst. Bjørn Hansen er begyndt at lave dim-

POLSK WAKEFIELD-BOG — En helt ny bog med masser af tegninger og teori, 175 sider, A4-format er udgivet i samme udstyr som den F1A-bog, der kom for ca. 2 år siden. Bogens forfatter er K. Lapinski, som er en af Polens bedste wakefield-flyvere. Eneste anke mod bogen set fra en dansk synsvinkel er sproget. Men selv uden kendskab til polsk, er det et godt køb for de 60,- kr. incl. porto, man skal betale til Jørgen Korsgaard for at få et eksemplar. Jørgens adresse er Ahornweg 5, D-2397 Ellund-Handewitt, Vesttyskland.

NØDSTRØM — Duracell lancerer nu et nyt 6 volt lithium mangan-dioxyd batteri i slagfast plasthus med en kapacitet på 1,25 Ah og en samlet vægt på kun 45 gram.

Batteriet, som fungerer perfekt i temperaturer fra $\pm 20^\circ$ til $+60^\circ$, kan efter fem års stilstand stadig afgive 97% af sin oprindelige kapacitet og kan belastes vedvarende med 1A og i momenter op til 4A.

Det må være det helt rigtige batteri til stormodeller med nødstrømsanlæg. Den danske grossist er Duracell-Daimon A/S, tlf. 02 45 33 00.

AMERIKANSK VM-HOLD — I USA har fritflyverne allerede fløjet »The Finals«, den afsluttende udtæglingskonkurrence, der bestemmer, hvem der skal være fritflyvningslandshold i 1987. Resultatet blev, at F1A-holdet er Randy Weiler, Jim Bradley og Don Elder. I F1B er det Jim Quin, Bob White og George Xenakis. Og F1C-holdet består af Bob Gutai, Bob Sifleet og Del Matear.

Imponerende at Bob White atter er på holdet. Han har fløjet adskillige VM'er, normalt med placeringer blandt de allerbedste — og får altså nu endnu en chance for at vinde den VM-sejr, som han mere end de fleste andre fortjener. Også George Xenakis hører til veteranerne med VM-deltagelse sidst i 60'erne.

FILM EFTERLYSES — RC-unionens Hobbyflyverudvalg vil meget gerne se gamle 8 mm-film med henblik på evt. overspilning til video. Har du gode, gamle modelflyvefilm, som fortæller noget om RC-flyvning i »gamle dage«, dvs. for 5-10-15-20 år siden, og har filmene en rimelig teknisk kvalitet, så gør en indsats for at andre også skal få glæde af dem: Ring til Hobbyflyveudvalgets formand og aftal, hvem du skal låne filmene til!

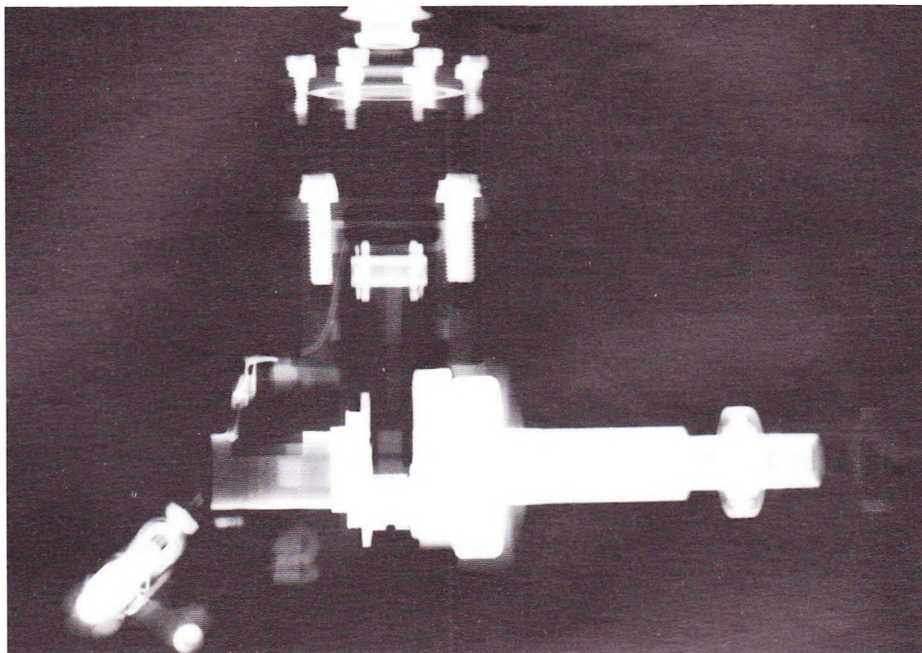
FOREDRAGSHOLDERE HAVES — RC-unionens styringsgrupper modtager med glæde opfordringer til at skaffe foredragsholdere til klubaftener, modelflyveseminarer mv. Kontakt den styringsgruppe, som tager sig af det område, I ønsker foredrag om. Så finder styringsgruppen en dygtig modelflyver, som kan holde et inspirerende foredrag om emnet.

KOBRA 20 BYGGESÆT — Avionic har i oktober udvidet sit virkefelt med fremstilling af byggesæt. I første omgang har firmaet fået licens til Lars Holmgrens Kobra 20, som tidligere blev fremstillet af PeA's Rotorblad i Sverige.

Når Avionic markedsfører den store Kobra i Danmark, vil der samtidig blive gjort et salgsfremstød i det øvrige Skandinavien.

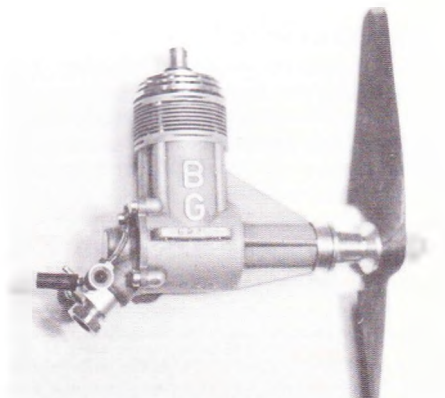
Det forlyder iøvrigt, at Lars Holmgren arbejder med udvikling af en decideret kunstflyvningsmodel i samme størrelse og byggeteknik som Kobra-serien.

FUN FIGHTERE — Ved skalakonkurrencen i Barkaby i Sverige blev to Focke Wulf FW 190 D i år henholdsvis nr. 7 og 9 i klasse 4 på trods af, at modellerne fløj uden understel og derfor ikke fik points for start og landing. Modellerne var Fun Fighters fra Cambria, som var blevet modificeret som beskrevet i Modelflyve Nyt nr. 1/86.



RØNTGENBILLEDE AF MOTOR — Når man tager et røntgenbillede af en modelflyvemotor, så kommer billedet til at se ud, som man kan se herover. Motoren er en BG team-race motor af den type, som blev produceret her i Danmark for nogle år siden. Billedet til højre viser motoren, som den ser ud på et normalt billede.

Når Luis Petersen kan få den idé at få lavet et røntgenbillede af sin motor — for det er naturligvis ham, der er på spil — så skyldes det, at røntgenbilledet kan afsløre eventuelle fejl i materialer og pasning, som man ikke kan se, når motoren er adskilt. Som det fremgår af røntgenbilledet, så er aluminiumsdelene letgennemtrængelige for røntgenstrålerne, mens ståldelene i motoren har bremset røntgenstrålerne.



EFTERLYSNING — Mange nye modelflyvere kender ikke de modeller, som RC-unionen sælger tegninger til. Vi efterlyser derfor fotos til en snarlig præsentation i bladet. Billederne skal helst være i sort/hvid, men lyse farvebilleder kopieret i det såkaldte format Super 10 kan også bruges. Billederne kan eventuelt efter forudgående aftale indsendes til unionens sekretariat eller bladet's redaktion.

VM-PRÆST — Ved skala-VM i Norge undrede enkelte deltagere og ledsagere sig over, at de norske arrangører også havde sørget for, at der var en præst til stede, når mesterskabet skulle afvikles. På pladsen stodte man nemlig af og til ind i en venlig herre, som havde et mærke på sin jakke, hvor der stod, at han var »VM-præst«.

Eftersom præster jo på mange måder kan betragtes som den højeste retfærdigheds repræsentanter på jorden, så kunne det egentlig synes ganske rimeligt med en sådan official.

Historien bag »VM-præsten« har nu ikke så meget med retfærdighed at gøre. Og dog. Den pågældende herre mente nemlig, at det var helt urimeligt og uretfærdigt, at han skulle betale 500 norske kroner for at få adgang til VM-stævnet. Derfor fik han sin kone til at sy et præste-mærke på sin jakke, således at han uhindret kunne passere igennem tælleapparatet ved indgangen med henvisning til, at han hørte til organisationen.

Og det lykkedes vist.

ABONNEMENTSPRIS I 1987 — Modelflyve Nyts abonnementspris i 1987 bliver kr. 124,50. Opkrævning udsendes i december måned.



Arvid Jensen med F-100 model udstyret med Bauer BM 40-81 ducted fan-motor

Ducted fan

Er du interesseret i ducted fan modeller, så er vi en gruppe, der forsøger at samle RC-piloter om dette emne. Vi vil forsøge at arrangere seminarer og træf, altså i det hele taget at samle interesserede ducted fan piloter.

Skriv eller ring til:

Arvid Jensen
Sdr. Vedby Skovvej 29
4800 Nykøbing Falster
Tlf. 03 85 96 95



Et kig ud over pitten



John Henriksens Kellet Autogyro.



Arne Hansen med sin Pilot F-16.

Hobbyflyvertræf 1986

Den 31. august afholdt KFK og RC-unionens Hobbyudvalg det store årlige træf for hobbypiloter på KFK's flyveplads ved Soderup.

47 RC-piloter med deres 65 modeller var mødt. Der var »gamle« søndagspiloter såvel som nye ansigter bl.a. den 13-årige Henrik Abrahamsen fra RC-klubben, Den Røde Baron. Henrik har både A- og jumbo-certifikat, og han flyver sin skala 1:3 Pitts Special som en sand mester. Der skal nok blive noget ud af den knægt.

Af de forskellige præmier fik Søren Busch Pedersen præmien for den mest bemærkelsesværdige model. Søren's Long-EZ skalamodel 1:5 af Burt Rutans konstruktion, hvor originalflyet bl.a. findes i Roskilde, og hvor Søren har været en flittig gæst for at studere originalen.

Der var mange andre dejlige modeller og herlige piloter jeg kunne skrive om, men mon ikke hellere jeg skulle anvende Modelflyve Nyts spalteplads til i stedet at være billeder af piloter og modeller.

Til slut en hilsen og tak til alle søndagsflyverne ved Hobbytræf 86 og ikke mindst en tak til formanden for KFK, Erik Huber, samt alle hans sven- de, der gjorde det muligt at vi fik denne dejlige flyvedag.

Benny Steen Nielsen



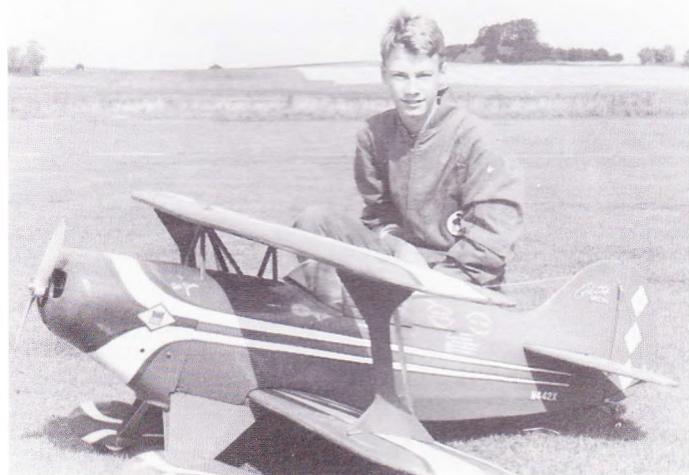
Arvid Jensens F-100 ducted fan model er forsynet med en Bauer Fan BM 40-81, der drives af en Rossi 61 motor. Modellen vejer 3,8 kg og har en spændvidde på 132 cm. Modellens længde er 160 cm, så det er ikke nogen helt lille model. På billedet til højre er låget løftet af over fan-motoren, så man kan se, hvad den indeholder. Arvid er medlem af klubben »Albatros« fra Falster.

Alle fotos: Benny Steen Nielsen



Stævnets yngste pilot var Henrik Abrahamsen på 13 år, der fløj denne Pitts Special med spændvidde 170 cm og en vægt på 8 kg. Motoren er en Titan 38 cm³. Henrik flyver modellen som en fuldbefaren.

Dette billede viser Ole Veggerbys Boeing Stearman skalamodel. Modellen har en spændvidde på 160 cm og den er forsynet med en OS FS 90 motor. Ole er medlem af klubben Den Røde Baron.





Er skalamodeller vanskelige at styre?

Året rundt og vel specielt i disse skalavm tider drømmer mangen en modelflyver om at skabe deres livs supermodel, men næsten lige så mange drømme kommer aldrig i luften.

Skalamodeller flyver jo elendigt. – Eller gør de? For faktisk synes standardspørgsmålet til skalapiloter at være »er den ikke svær at flyve?«. På dette spørgsmål har Brian Tayler, en af Englands mest succesrige skalapiloter, allerede for mange år siden svaret følgende i Radio Control Models & Electronics. Lars Pilegaard har oversat.

Rigtigt. Det spørgsmål stilles jævnligt, og der er stadig en tyrkertro blandt modelflyvere på, at skalafly er langt vanskeligere at flyve, bare fordi de er skalafly.

At generalisere på denne måde er simpelt hen ikke rigtigt. Det er nemlig mere et spørgsmål om at få bygget modellen rigtigt i alle henseender.

Det virkelige spørgsmål i overskriften er nok også nærmere »Kan en almindelig RC-pilot, som kan flyve træningsmaskiner og kunstflyvningsmodeller, risikere at bygge en skalamodel uden risiko for økonomisk ruin«, og svaret på dette er »ja« under forudsætning af, at originalflyet er en sund konstruktion, at modellen bygges med omhu og med en fornuftig planbelastning, og at tyngdepunktet er placeret rigtigt.

Jeg har ligesom andre også ofte hørt den påstand, at man skal være noget af en ekspertpilot for at kunne håndtere visse skalamodeler, men personligt er jeg ikke tilhænger af dette synspunkt. Hvis du ser en skalamodel, der flyver flot, er det nemlig meget mere sandsynligt, at det er fordi modellen er skruet rigtigt sammen.

Selvfølgelig kan man ikke se bort fra den pilotmæssige side af sagen, og selvfølgelig vil en veltrænet RC-flyver med hurtige reflekser have størst chance for at redde en model, som f.eks. er forkert afbalanceret eller ude af trim, men forestil jer et øjeblik en Spitfire, som vejer 500 g/dm², ikke har wash-out, har skæve vinger og har tyngdepunktet langt tilbage på vingen. Rigtigt — den pilot, som kan flyve den model, er ikke født endnu, men ikke desto mindre har mange mere eller mindre lignende modeller gjort deres første og eneste tur til flyvepladsen for at vende hjem i en plastikpose, båret af en ejermand, der fremmuler noget om at skalaflyvning ikke ligger for ham.

Hvordan man undgår sådanne frafald af nye skalapiloter? Det gør man ved at få nye piloter til at forstå, at alt afhænger af omhyggeligt håndværk og af, at modellen er aerodynamisk korrekt, og på ingen måde af

om kabineindretningen og overfladebehandling står til en ærespræmie i den statiske bedømmelse.

Skævheder

Der er intet så frydefuldt for en skalamand, som når han på den første tur blidt trækker styrepinden tilbage og ser modellen graciøst bestige himlen liggende på helt lige vinger, men det sker sjældent, og oftest ser man fly, som på grund af skævheder bliver ukontrollable allerede på vej ned ad startbanen.

Vinger i propelfacon og kroppe som bananer skal undgås, og skulle en lille skævhed snige sig ind i byggeriet, så sørg for at din »før flyvning kontrol« afslører den, så du allerede inden første start kan kompensere med krængorstrim.

Den bedste måde at se vingeskævheder på er for mig at klodse vingen op og studere den forfra på et par meters afstand, og stående der med mit bedste »lutterkik« strejfende fladt hen over vingens centerlinie, kontrollerer jeg, at bagkanten flugter med centerlinien hele vejen tværs over vingen. Hvis vingen er bygget med wash-out, skal bagkantslinien selvfølgelig komme nærmere og nærmere centerlinien ud mod vingertipperne. Når wash-out'en skal kontrolleres, er det på samme måde nemt at anbringe sig sådan, at bagkanten ved den ene vinge netop ses ved centerlinien, og så uden at dreje hovedet se, om det også er tilfældet ved den anden vingetip. Hvis det er tilfældet, er du en dygtig håndværker, men for at undgå ubehagelige overraskelser er det en god idé at lave denne kontrol flere gange under byggeriet.

Balance

Hvis du samler et byggesæt eller bygger efter en købt tegning, burde du med rimelighed kunne forvente, at det viste tyngdepunkt er korrekt eller i det mindste ikke er anbragt for langt baguden, men desværre, jeg har f.eks. læst en artikel i et amerikansk modelflyveblad om bygning af en P-47 Thunderbolt (heldigvis ikke en af mine tegninger), hvor omtalte magiske punkt måtte flyttes ikke



mindre end 2 cm fremad i forhold til tegningen.

Tyngdepunktet skal faktisk være i højsædet lige fra konstruktionsarbejdet påbegyndes, sådan at man om muligt allerede på det tidspunkt kan undgå senere at skulle lægge bly i modellen. I flere af mine egne modeller, f.eks. P-40, P-47, P-51 og Bf 109F er det lykkedes og overraskende nok blev det også tilfældet i min FW 190A, dens korte næse til trods.

Super-tekniske metoder er ikke nødvendige til tyngdepunktskontrol. Et par finger-spidsen under vingeroden er såmænd mere end nok.

Jeg har iøvrigt endnu aldrig bygget en model, som var for næsetung i luften, men jeg har bygget adskillige, hvor tyngdepunktet måtte flyttes fremad. En svaghed, der synes at forekomme oftest på kortnæsede fly, men ikke som man skulle tro på grund af næsen, men fordi konstruktøren har lagt tyngdepunktet så langt tilbage som overhovedet muligt ifølge hans kalkulationer, for derved at undgå at skulle lægge bly i modellens næse. Jeg bruger i øvrigt i denne forbindelse ordet »kalkulation«, fordi det lyder flot, for i virkeligheden er det som oftest et skøn baseret på eksperimenter, der ligger til grund for tyngdepunktspaceringen.

På min Mosquito lagde jeg ved første flyvning tyngdepunktet så langt tilbage, som det overhovedet var forsvarligt, og selv det krævede 250 g bly i næsen. Modellen fløj lykkeligt rundt uden styreproblemer, men den lå ikke som den rigtige Mosquito i luften, og da jeg sænkede flapsene, røg næsen helt op. Ved hjælp af yderligere 125 g bly blev tyngdepunktet så rykket 6 mm fremad, og — hvilket under! — nu fløj den som sit forbillede.

Haleplansareal

Da jeg første gang fløj min Spitfire 1A, var tyngdepunktet tydeligvis for langt tilbage, men med et andet resultat end ved Mosquitoen, nemlig ustabilitet i modellens længderetning. Jeg måtte ustandselig justere højderorstrimmet, og hvis jeg trimmede »op« for at flyve vandret, begyndte modellen at stige efter blot et simpelt drej. Så trimmede jeg »ned«, og efter næste sving påbegyndte modellen i stedet et dyk. En lille smule mere vægt i modellens næse kurerede lidelsen, og i dette tilfælde var tyngdepunktet fejlplaceret set i forhold til haleplanetets areal.

Nogle år tidligere var jeg kommet ud af et lignende problem på en Gauntlet ved at lime balsaplader uden om haleplanet, indtil jeg fandt den rette størrelse, men det var dengang, det var almindeligt anerkendt, at skalafly skulle have haler i overstørrelse. Da jeg senere byggede en Gladiator, der som bekendt har samme arealer og momenter som en Gauntlet, fløj den tilfredsstillende med skalarigtig hale, blot tyngdepunktet blev flyttet fremad.

Tyngdepunktets placering har endvidere også betydning for, hvordan modellen reagerer på understellet, og dette sammen med haleplansfaktoren kan resultere i, at nogle

skalamodeller er lidt lumske under start og landing. I mine øjne er det dog ikke noget problem, men blot en interessant faktor.

Jo nærmere tyngdepunktet er ved understellet, jo bedre kører modellen ligeud, og jo bedre reagerer den under kørslen på sideroret. Hvis tyngdepunktet derimod ligger for langt tilbage i forhold til hjulene, vil der ikke blot opstå problemer med at køre lige ud, men modellen vil også være tilbøjelig til at »hønse« (dvs. hoppe op i luften igen nogle gange, før den endelig falder til ro på jorden) i landingen, specielt hvis man forsøger en trepunktslanding. Er tyngdepunktet derimod tæt på hjulene som på f.eks. en Spitfire, får modellen tendenser til at gå på næsen. Min Spitfire vælter omgående forover, hvis jeg forsøger at starte med neutralt højderor, så derfor må sådanne modeller holdes nede med højderor, mens der langsomt gives gas og samtidig styres kontra med sideroret for at imødegå propellens vridningsmoment. Først når maskinen er i fart, kan halen hæves.

Fornylig byggede jeg forøvrigt en Cessna 120, og da jeg første gang studerede tegningen, bemærkede jeg, at skalaforbilledets vinge havde mere indstillingsvinkel end modellens. Det ville betyde, at med tyngdepunktet placeret på det rigtige sted, ville modellen blive en »hønser«, fordi der var for stor afstand frem til hjulene. Efter overvejelse besluttede jeg mig derfor til at øge indstillingsvinklen og samtidig flytte tyngdepunktet tættere på hjulene med det resultat, at den færdige model både blev mere nøjagtig og opførte sig perfekt på jorden.

Sådanne indgreb i en konstruktion viser for mig mere om en skalapilots dygtighed, end nok så meget malerarbejde, og det understreger samtidig, hvor vigtigt der er for det endelige resultat, at tingene gøres rigtigt fra starten.

Rorudslagene

Rorudslagene — specielt store — er endnu et område, der kan gøre skalamodeller vanskelige at styre. Jeg har godt nok hørt RC-piloter påstå, at store udslag kan redde modellen i vanskelige situationer, men set med mine øjne bringer udslagene oftere modellerne ind i disse situationer.

På en ordentlig tegning har man angivet de rorudslag, som testflyvningerne har vist, er de mest velegnede, så hold jer til dem i det mindste under de første flyvninger.

Nogle RC-folk prøvelflyver iøvrigt deres skalamodeller allerede på grundmalingsstadiet, for at spare finish-tid, hvis modellen af en eller anden grund skal ændres. For mig er der imidlertid to fornøjelser ved skalafly. Den første er at nyde synet af den færdige model, og den anden er selvfølgelig at flyve med den, så mine modeller kommer altså først op, når de er helt færdige, og skulle de havarere på første tur, så har jeg da i det mindste nået at nyde synet på jorden. Jeg har ganske vist tidligere prøvet at flyve med ufærdige modeller, men så er det altid endt med, at flyvningen har varet for længe, og at flyet først er blevet lavet helt færdigt natten

Spitfire Mk. IX

I flyvevåbnets gamle håndbog for Spitfire Mk. IX er anført, at tyngdepunktet for denne flytype ved tomvægt generelt skal være 14-20 mm foran spant 5 målt på en linie, der ligger 7,6 mm under og parallelt med propellens træklinie. Det hele nøjagtige tyngdepunkt var angivet i det enkelte flys logbog, ligesom der i håndbogen er angivet, hvor meget vægten af pilot, brændstof, forskellige våben, udstyr etc. forrykker tyngdepunktet.

Spitfires tyngdepunkt, som altså skulle passe både på den ene og anden led af flyet, måtte under ingen omstændigheder vandre mere end ± 45 mm, når flyet blev lastet, så summa-summarum: Hvad får os modelflyvere til at tro, at vore små fly vil opføre sig eksemplarisk, blot tyngdepunktet passer inden for en fingerbredde eller to?

før det skulle i konkurrence.

Mon ikke det sidste ligger uden for rigtige flyveproblemer, og — uden indblanding fra os gamle — er op til den enkeltes temperament og arbejdsdisciplin. □

JS teknik tilbyder også UDVALG

For os er de små ting til modelhobby vigtige. Og vi nøjes ikke kun med én slags af hver.

Fra danske og udenlandske leverandører har vi et righoldigt udvalg i **RORHORN** og **HÆNGSLER**, også stilbare og udgaver, man ikke ser alle steder.

Vi har tanke, skruer, møtrikker, forskellige glødeklemmer, hjul, spinnere og motorholdere. Kort sagt alt det, der skal sættes på den nøgne flyver, for at den kan flyve.

Bygger du selv?

JS teknik har også glasfibervæv og epoxy på lager samt et godt lager af lister og plader.

Propellen bliver leveret fra **GRAUPNER** eller **MASTER AIRSCREW**. Så er der træk i den.

Vi lagerfører også et stort udvalg i ladere og ledninger til de enkelte anlæg.

Til byggearbejdet

leverer X-acto værktøj fra lager samt diverse lime: Cyanolit, super epoxy, kontaktklim mv.

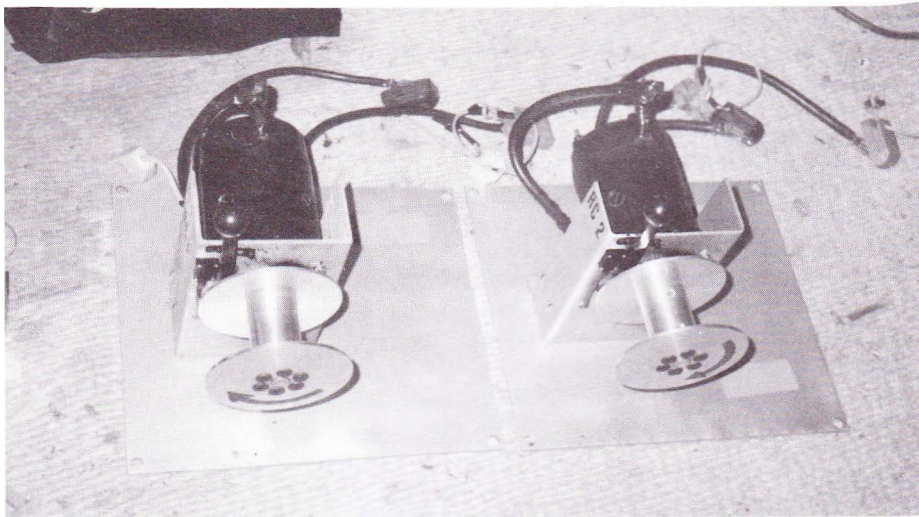
Nyhed

Elektroniske omdrejningstæller, uundværlig til 4-taktsmotorer.

Læs nærmere om alle disse ting i vores store katalog. Prisen for kataloget er 10,- kr. Hertil kommer 10,- kr. i porto.

JS teknik

Uglevang 52, 1., 3450 Allerød
02 27 55 51



RC-unionens to F3B-spil

Leif Mikkelsen har bygget to højstartsspil, som står til rådighed for RC-unionens medlemmer, når der skal flyves F3B-konkurrencer, altså termikkonkurrencer for RC-svævemodeller. I vinteren 85/86 har Leif forbedret spillene yderligere, således at unionen i dag råder over et par særdeles konkurrencedygtige spil — en betingelse, hvis man vil lege med i toppen af F3B-konkurrencerne. Leif fortæller selv om bygningen af de to spil.

RC-unionens to nye el-spil er blevet helt færdige, og følgende er en kort beretning om deres tilblivelse og opbygning.

Det drejer sig om F3B, og i den forbindelse var det danske hold taget til EM i Holland i 1984. Resultatmæssigt blev det ikke det helt store, men vi drog hjem med en masse erfaring. Vores fly var lidt for gammeldags, men især manglede vi el-spil, der var tidssvarende. De el-spil, vi så dernede, var vores spil overlegne i kraft og hastighed, men læs iøvrigt Modelflyve Nyt 5/84.

Der blev snakket og planlagt på hjemturen, og nogle ideer begyndte at tage form. I januar 1985 blev der givet grønt lys for to styk el-spil, der skulle bruges til vore egne nationale stævner og samtidig bruges til internationale F3B stævner. Disse el-spil skulle selvfølgelig være i overensstemmelse med de regler, som FAI har for F3B.

Første skridt på vejen var jo at finde ud af, hvilken motortype, vi skulle bruge, én ting var sikker, den skulle være kraftig. De gamle Lucas typer som M-35 og M-45 var ganske enkelt ikke kraftige nok. Vi havde en masse billeder med hjem af forskellige spil-typer, men det gav ligesom ikke rigtig nogen løsning.

Problemet blev løst af Frede Vinther fra Avionic, der ringede til Ralf Decker (ham med VM-titlerne) og spurgte, hvilken motor det tyske hold brugte. Ralf videregav, som den flinke mand han er, de nødvendige oplysninger, og så var det jo bare om at komme igang.

En starter-motor (brugt) til en Mercedes 300 D blev købt og ændret (forklaring længere fremme) til noget, der begyndte at ligne noget, vi kunne bruge. En tromle blev i hast

fremstillet, og det hele blev midlertidigt monteret, så det var klar til afprøvning.

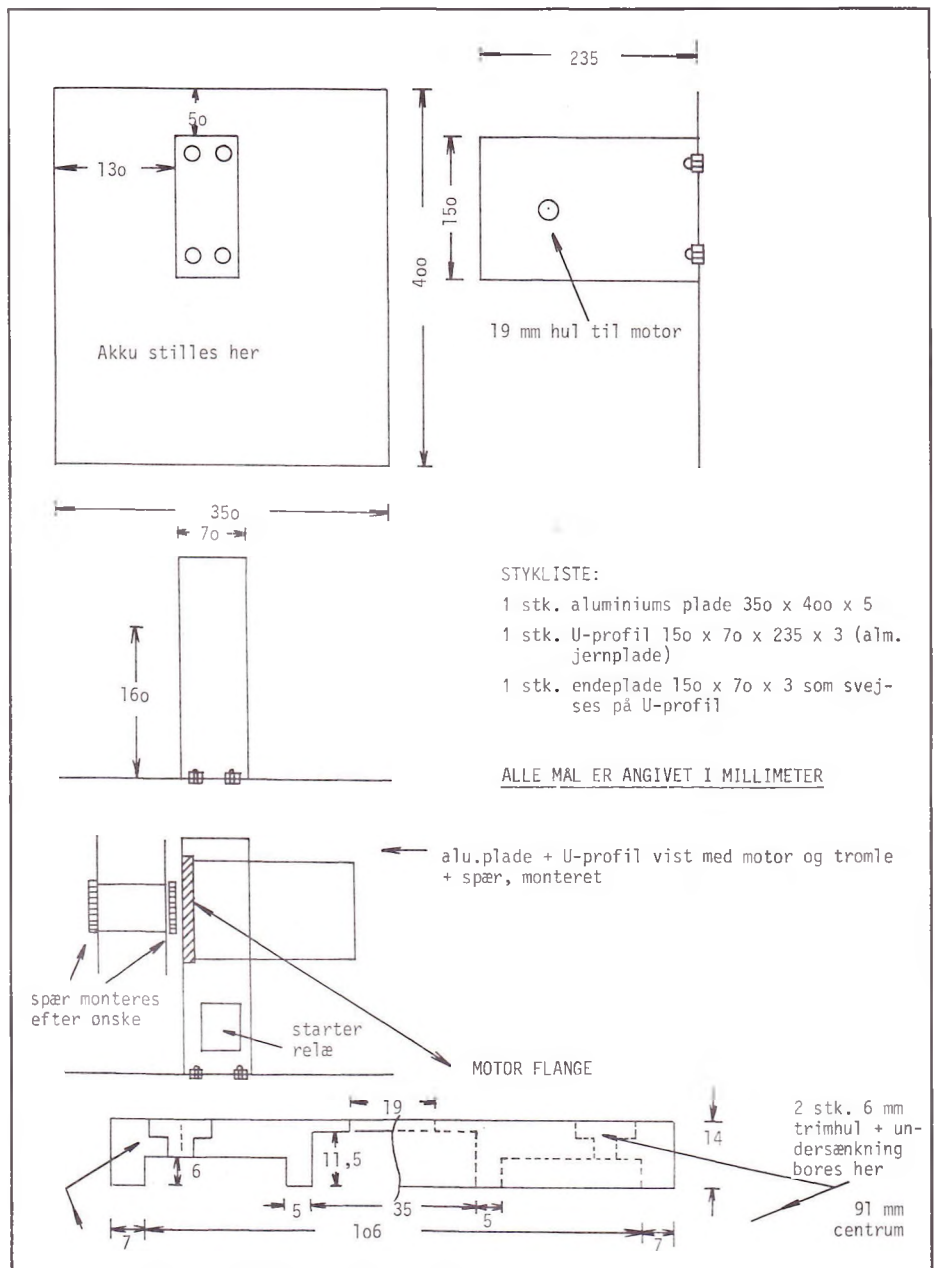
Min søn Peter og jeg drog ud på vores flyveplads for at afprøve og finde ud af, om motoren havde den tilstrækkelige kraft, det ville jo være rart at vide, inden vi byggede videre.

Trækraft og hastighed var der nok af, det var faktisk meget tæt på at gå rigtig galt.

Peter fik lov til at bruge min Lotus til den første start, og det gik også fint på vej op i højstarten, men i katapulten satte startrelæet sig fast, og spillet var nu ikke til at stoppe. Vi opdagede på brøkdele af sekunder, at dette spil spoilede ind med enorm hastighed, og det lykkedes lige akkurat Peter at få vredet Lotus'en af linen (der findes stadig to eksemplarer af denne type fly!) (se side 26 her i bladet om det andet fly, red.).

Der viste sig at være fejl ved relæet, så vi vendte efter nogen tids prøven af andre relætyper tilbage til Lucas start relæet, og vi har da heller ikke siden haft problemer. Vi bruger som en ekstra sikkerhed nogle hurtigt aftagelige lynkoblinger på akkuerne.

Nu skulle vi gøre det første spil klar til



brug og samtidig begynde at tænke på nummer to. Det første spil blev afprøvet ved konkurrence i Lystrup d. 9. juni 1985, og alle deltagere syntes vældig godt om trækraften og hastigheden — en undtagelse var måske John Rasmussen, BMC, han trak for hårdt og rev vingerne af sit fly.

Motoren havde stået sin prøve, og nu måtte vi i gang med det andet spil, de skulle jo være klar til både DM og NM. Med stor hjælp fra brødrene Peter og Morten Juhl Christensen blev det næste spil gjort klar og de nødvendige akkuer og opladere indkøbt.

Det eneste »svage« punkt på spillene var spolerne og de tilbageløbsspær fra en knallert, som vi brugte. De nav holdt ikke længe og måtte sommetider udskiftes midt i en konkurrence. Det var et problem, som vi var nødt til at finde en løsning på efter sæsonen.

Spillene, med de midlertidige spoler og spær, stop klar til brug til NM i Finland september 1985, og de fungerede meget fint, som man vil kunne læse i Preben Nørholms beretning i Modelflyve Nyt 5/85.

Tidligt i 1986 stod spillene helt færdige med nye spoler og tilbageløbsspær udført af Kjeld Herbsleb, Silkeborg. De har i deres nu færdige form været brugt til alle hidtidige F3B stævner i 1986, og de stilles til rådighed til disse stævner uden beregning med alt komplet udstyr. Det kræver blot en henvendelse fra stævnearrangørerne mindst en uge i forvejen, og da jeg normalt selv deltager i disse stævner, tager jeg spillene med, ellers må stævnearrangørerne selv sørge for transport frem og tilbage.

Interesserede kan ringe på telefon 06 22 50 07 (helst i week'enden).

Data om spillene

Begge spil er bygget op på følgende måde: Motor: Bosch starter motor 12 volt (starter motor fra Mercedes 300 D eller Hanomag). Flg. numre er påstemplet de to motorer: 1: 547X226 – 0001 362003-004 – JF 12 V 2.5 PS

2: 425 – 0001 362027-028 – JF 12V 2.5 PS

Som motoren fremtræder, ser den ikke umiddelbart ud til at være egnet til el-spil, da der jo »kræves« en fri aksel, på hvilken der kan monteres en tromle. En ombygning er derfor nødvendig, og det gøres på flg. måde:

Startermotoren skilles ad, og »klokken« omkring drevet samt det indbyggede relæ fjernes. I stedet fremstilles en flance (evt. i aluminium) med plads til kugleleje.

Akslen, der er hærdet, har lige netop et mål, der ikke er standard mht. kuglelejer, derfor skal akslen slibes til pasning af kugleleje FAG 6003 2ZR, som derefter presses på akslen. Inden den nye flance monteres, er det måske en god idé at efterse kullene.

Nu spændes motoren sammen ved hjælp af de originale lange bolte, og den er klar til at modtage en tromle og samtidig blive monteret. RC-unionens spil/motor er monteret på et stykke U-profil, der igen er fastspændt på en aluminiumsplade. Denne måde at monteret motoren på giver let adgang til evt. småreparationer og giver samtidig god køling for motoren.

Tromlen, der monteres på akslen, består af et nav og to endeflancer i aluminium. Tilbageløbsspær kan monteres på flere måder. RC-unionens spil er forsynet med specielle nav monteret mellem tromlen og motoren. En lidt nemmere måde er at montere et knallertnav yderst på tromlen og låse den med en kæde. Til konkurrence-brug, hvor der er tale om mange starter, anbefales det specielle navn.

Af tegningen fremgår, hvordan spillene er samlet.

Et startrelæ er jo nødvendigt, og her bruges som tidligere nævnt et standard Lucas 12 volt startrelæ.

Til at styre kørslen med spillet bruges en mikro-switch monteret på en fodpedal. Omløberen er efter frit valg. RC-unionens er af et tysk fabrikat, meget enkel i konstruktionen. Den er monteret på en stander, så omløberen er ca. 1 meter over jorden.

Spillinen er en 1,4 mm nylonline med brudstyrke på 69 kg. Vi brugte i en lang periode en line af mærket Danlon, men den blev umulig at skaffe i 1,4 mm. Scandic i Randers var imidlertid i stand til at levere en tilsvarende line, som har fungeret perfekt.

Hvis der er interesse for bygning af et sådant spil kan jeg kontaktes for yderligere information. □

Modeltegninger fra RC-unionen

- | | |
|---|----------|
| 1. GROKKER | kr. 30,- |
| Højvinget motormodel med siderorsstyring.
Spændvidde 900 mm. Motor 0,8-1 cm ³ . Til 2 kanaler. | |
| 2. SPITFIRE | kr. 45,- |
| Semiskalamodel til kunstflyvning.
Spændvidde 1600 mm. Motor 10 cm ³ . Til 5 kanaler. | |
| 3. DART 2 | kr. 85,- |
| Parasolvinget motormodel med sideror. Kan bruges som begynderfly.
Spændvidde 1300 mm. Motor 2,5-4 cm ³ . Til 3 kanaler. | |
| 4. KLUBBENS 2-METER | kr. 75,- |
| Svævefly i en standard ud over det sædvanlige for klassen.
Spændvidde 2000 mm. Til 2 kanaler. | |
| 5. KATANA | kr. 90,- |
| Højvinget siderorsmodel specielt for begyndere.
Spændvidde 1410 mm. Motor 3-5 cm ³ . Til 3 kanaler. | |
| 6. MINI KOBRA | kr. 35,- |
| Lavvinget motormodel med krængror.
Spændvidde 730 mm. Motor 0,8-1 cm ³ . Til 2 kanaler. | |
| 7. MINI SUPER KOBRA | kr. 35,- |
| Lavvinget motormodel med krængror. Flyver meget hurtigt.
Spændvidde 680 mm. Motor 0,8-1 cm ³ . Til 2 kanaler. | |
| 8. SAAB J-21 | kr. 35,- |
| Lavvinget motormodel med krængror og skubbende motor.
Spændvidde 740 mm. Motor 0,8-1 cm ³ . Til 2 kanaler. | |

Jeg bestiller herved følgende tegninger:

___ stk. tegning nr. ___ à kr. _____, ialt kr. _____

___ stk. tegning nr. ___ à kr. _____, ialt kr. _____

___ stk. tegning nr. ___ à kr. _____, ialt kr. _____

Samlet pris kr.

Pengene skal vedlægges i check udstedt til RC-unionen.

NAVN: _____

ADRESSE: _____

POSTNR./BY: _____

Klip kuponen ud – eller skriv din bestilling på et kort – og send ind til:

RC-unionen
Rugmarken 80, 8520 Lystrup
Telefon 06 22 63 19

Læserbreve

Mere kunstflyvning

Efter at have ligget brak en 4 års tid med alt, hvad der har haft med flyvning og især RC-kunstflyvning at gøre, er lyst og lejlighed vendt tilbage.

I den mellemliggende tid er der kommet et nyt flyveprogram, som stiller andre krav til såvel pilot som til fly og motor. Så meget vidste jeg, da jeg genindmeldte mig i unionen, og for yderligere at finde ud af, hvad der mere præcist skulle til for at blive konkurrencedygtig — ja, så pumpede jeg cyklen og kørte til nærmeste bibliotek for at studere sidste årgang af bladet.

Og hvad fik jeg så ud af det?

Helt sikkert en masse — men kun lidt om kunstflyvning.

Samtidig er det tankevækkende, at der til SM var sølle fire piloter, og det er trist, men måske ikke så mærkeligt: Hvis man har fået appetit på de udfordringer, som ligger i kunstflyvning, og samtidig er eneste medlem af en klub med den interesse, hvor henter man så den nødvendige viden, der skal til for ikke at blive distanceret flere sæsoner?

Mere konkret efterlyser jeg artikler som løbende følger udviklingen og giver konkrete oplysninger om f.eks.:

- flyenes størrelse, udformning og idealvægt.
- forskellige profiler.
- prøvebygning eller gennemgang af egnede byggesæt/tegninger.
- eksempler på typer af optrækkelige understel.
- fordele/ulempes ved de mest benyttede motortyper.
- afstemning af resonansrør.
- støjbekæmpelse.

Hvis artiklerne blev udarbejdet og jævnlige suppleret med de nyeste erfaringer, kunne det måske i sig selv virke inspirerende for potentielle kunstflyvningspiloter.

Dette er ikke udelukkende en appel til styringsgruppen om mere stof, men også til de aktive pilo-

ter, som givet ligger inde med værdifulde erfaringer.

Iøvrigt bliver det hele ikke lettere af, at det tilsyneladende er meget få forhandlere, som har byggesæt/tegninger til kunstflyvningsmodeller. Heri er unionen ganske uden indflydelse, men hvor ville det være rart at se en annonce for en F3A model.

Sluttelig virker det noget malplaceret at præsentere B-programmet ved sæsonens slutning, når det allerede første gang blev benyttet ved JM i april.

Venlig hilsen,

JOHN NIELSEN
Østervej 16, Vålse, 4840 Nr. Alslev
Tlf. 03 83 11 83

Kære John!

Tak for dit brev, som du får svar på alt for sent pga. vore problemer med at få bladet ud til tiden.

Det sidste først: Ja, det var et kedeligt kiks af redaktionen, at den ikke fandt plads til B-programmet i et af de første numre i 1986. Men heldigvis skal programmet vel også bruges i 1987.

Vi i Modelflyve Nyts redaktion vil meget gerne forene os med dig i ønsket om at få flere konkrete artikler om kunstflyvning. Din liste over mulige artikler kan vi fuldt ud tilslutte os, og vi håber, at såvel styringsgruppen som landets øvrige kunstflyvere vil bestræbe sig på at skrive disse eller andre kunstflyvningsartikler.

Vi skal dog for god ordens skyld lige nævne, at Per Andreasen i nr. 2, 3 og 4/84 havde en glimrende serie om kunstflyvning, som du muligvis ikke har fundet på dit bibliotek.

Med venlig hilsen,

Per Grønnet

Ungdomsskoler kan få glæde af sommerlejr

Linestyriings-unionen afholder hvert år i juli måned en 10 dage lang sommerlejr, hvor der flyves, bygges og hygges og afholdes små kurser i line-styret modelflyvning.

Normalt kræver deltagelse, at man er medlem af Linestyriings-unionen, men i 1987 tilbyder unionen deltagelse i lejren uden medlemskab af unionen, såfremt man har deltaget eller undervist i ungdomsskolen i modelbygning i sæsonen 86/87 og har en gyldig ansvarsforsikring.

Du kan komme alene, eller måske kan lige netop

dit hold lave en fælles tur til Herning, hvor lejren vil ligge. Husk, at ungdomsskolen kan planlægge og støtte sådanne ture som forlagt undervisning.

Benyt denne enestående chance til en pragtfuld ferie og skriv allerede nu til nedenstående adresse og få tilsendt yderligere oplysninger om lejren samt tilmeldingsskema — du er også velkommen til at ringe og høre nærmere om lejren.

Bemærk: Oplysninger og tilmeldingsskema udsendes først omkring juni 1987.

BENNY FURBO
Samsøvej 2, 7400 Herning
Tlf. 07 22 50 89

Skævhed i kunststofkrop

Jeg har et spørgsmål angående en GFK-svæveflyverkrop, som jeg håber, I kan give mig et svar på. Halvvejs inde i bygningen af en Robbe »Phoenix« svævemodel opdager jeg til min rædsel, at den bageste del af kroppen er skæv (hælder ca. 5 grader). Det jeg så vil spørge jer om, er, om det er muligt at rette en sådan fejl ved f.eks. opvarmning. Det er ikke muligt for mig at sende modellen retur til forhandleren, idet jeg har anskaffet den ved et ophørsudsalg for et halvt år siden.

På forhånd tak!

CASPER KØHL CHRISTENSEN
Eremitageparken 75, 2800 Lyngby

Kære Casper

Jeg har forelagt dit problem for Hans T. Lorenzen, Cobra Hobby, der har årelang erfaring i fremstilling af kunststofkroppe til modelfly.

En eventuel retningsaktion, fortæller Hans, afhænger af, i hvor høj grad glasfiberkroppen er udhærdet, og problemet skal, som du selv er inde på, løses ved varme, men der er kun plads til få forsøg, for hærdningen tillægger markant for hver opvarmning.

Hvis du er heldig og hærdningsprocessen endnu ikke er helt overstået, kan problemet måske klares med kogende vand og en »jig« (bedding).

Begynd med at lave en jig, altså en form/stativ, som kroppen kan spændes fast i i de helt rigtige vinkler. Læg så modellen i et badekar eller lignende og dæk den med masser af kogende vand (naboernes gryder og komfurer må også i sving), og når kroppen efter et kvarters tid er blevet godt gennemvarmt og forhåbentlig blød, løftes den hurtigt op og spændes fast i din »jig«, hvor du lader den stå til afkøling og hærdning i mindst 7-8 dage.

Hvis kroppen herefter stadig er skæv, skal der anvendes grovere midler som varmetræde og varmluftspistoler, men det er næsten umuligt for ikke faglærte hobbyfolk.

Ud fra denne forklaring ville jeg alvorligt overveje at finde det nærmeste glasfiberfirma i telefonbogen, og så efter aftale med dem møde op på virksomheden med »jig« og model og så få foretaget opvarmningen i virksomhedens varmeovn under sagkyndig bistand.

Med venlig hilsen,

Lars Pilegaard

Skriv til Modelflyve Nyt og få svar på dine modelflyve-spørgsmål. Hvis du vil, sender vi svaret til dig straks, så du ikke skal vente indtil bladet udkommer med at få løst dit problem.

Abonner på DMU-nyt nu! - og få hele 1986-årgangen helt gratis.



DMU-nyt er bladet for RC-folk til vands, men også de flyvende RC'ere kan her få mange ideer.

Bladet udkommer 4 gange om året og prisen er kun 40.- kr. pr. år. Indsend kuponen i lukket kuvert til DMU-nyt, Roustvej 51D, 6800 Varde.

JA! Send mig venligst hele 1986 årgangen af DMU-nyt helt gratis + girokort 40.- kr. for 1987-årgangen.

Navn: _____

Adr.: _____

Postnr.: _____ By: _____

Øjenvidneberetning fra VM for skalamodeller: En oplevelse af de store!

Dansk modelflyvning var repræsenteret i stærkeste opstilling ved VM i Norge d. 14.-20. juli, idet RC-unionen havde sendt fuldt hold samt holdleder til stævnet. Og på grund af den korte rejse til Kjeller flyveplads, hvor VM blev afholdt, var der mange andre danskere til stede — blandt andet vores medarbejder, Benny Juhlin, som her fortæller om stævnet og alle oplevelserne undervejs.

For tredje gang skulle jeg opleve et verdensmesterskab for skalamodeller, den form for modelflyvning, som jeg er kommet til at holde meget af. — Mon der er andre herhjemme, der har været så heldige?

Det første var i 1982 i byen Reno i USA, det andet i Paris i 1984 og denne gang i Norge ca. 25 km fra Oslo på Kjeller militærflyveplads. Lidt underligt ville det nok være, hvis man ikke foretog en vis sammenligning mellem disse tre stævner, så lad mig lige få det overstået med det samme. Alle havde de hver deres form og charme, men én konklusion kan man da straks fastholde, kvaliteten af modellerne er blevet bedre fra stævne til stævne.

Den første gang var altså i Reno, hvor Danmark startede sin deltagelse i skala-VM. Herbert Christoffersen stillede op som eneste mand med sin dejlige Catalina, og jeg var hans holdleder, hjælper og meget andet. Opbudet af alle de smukke modeller, det internationale sus fra alverdens lande, inspirationen, jo — altsammen var en stor og stærk oplevelse. Stævnet kunne måske have været bedre arrangeret, men det afsluttedes med et imponerende luftshow af veteranfly, som vil huskes længe.

Paris — igen en af de store oplevelser. Kvaliteten af de deltagende skalamodeller var absolut bedre, men nu var det jo heller ikke mere VM i stand-off klassen, men i den nye F4C skalaklasse. Og franskmændenes udstilling af de deltagende modeller i den store hal i le Bourget lufthavnen var dejlig. Publikum kom i meget stort tal, og sikkerheden ved stævnet mestrede arrangørerne fuldkomment.

Denne sikkerhed kneb det derimod noget med i Norge, men det kommer jeg ind på senere. Udstillingen af de deltagende modeller var også her noget klemt, og det var synd for publikum. Skalamodeller klumpet sammen nærmest hulter til bulter ser ikke ud af noget særligt, men modellerne i Norge var virkelig gode. De var så smukke og kvaliteten om muligt bedre end i Paris, så her var virkelig noget at glæde sig over. Og det var en sand fryd at nyde dem både på jorden og i luften. Den øvrige organisation af dette VM-skalastævne var ellers i orden og til deltagernes tilfredshed. Resultatet fik I i sidste nummer af Modelflyve Nyt, så her kan jeg ikke komme med nogen overraskelser, men oplevelsen ved at overvære stævnet var ikke kedelig, og den kommer her, som jeg så den.

Deltagelse fra hele verden

Hovedkvarteret for skala-VM i Norge var luksushotellet Olovsgaard ca. 3 km fra flyvepladsen. Her var så godt som alle samlet på nær nogle få, bl.a. fra Danmark; de logerede på en campingplads ca. 25 km fra Kjeller flyveplads. Det skyldes, at den plads, der lå i nærheden, og som skulle være benyttet af deltagerne, var »smuttet« for de norske arrangører. Det var ikke så godt. Alligevel overnat-



Tre fjerdedele af det danske hold følger konkurrencen opmærksomt. Modellen er Ivar Nobels Nieuport 28 — og med ryggen til står fra venstre Ole Wendelboe, Ivar Nobel og Jørgen Holsøe.

tede de fleste ved Olovsgaard, for hotellet havde velvilligt stillet et stort parkeringsanlæg til campisternes rådighed, og her stillede jeg da også mit lille telt op. Ved hovedkvarteret summede det af alle tungemål. Det var sydeuropæere, australiere, japanere, russere, bulgarere, polakker, amerikanere, englændere, skandinaver og mange flere. En egen meget positiv stemning, der er svært at beskrive, men berusende at opleve.

Stævnet indeholdt både VM i linestyring med 13 deltagere og VM i radiostyring med 47 modeller. De sidste vil jeg fortælle om, de første må linestyringsfolkene hellere tage sig af. Jeg kan dog ikke nære mig for at fortælle, at russerne igen blev nr. 1, 2 og 3 i linestyring, ligesom de blev i Paris. Men en RC-hold stillede de ikke med. Det havde de ellers lovet i Paris, men der var måske ikke nogen i RC-skala, der var sikre på at placere sig som nr. 1, 2 og 3? — Nu må vi vente med at se dem til næste gang!

Ændret dansk hold

Dette VM var det første, hvori Danmark stillede med et helt landshold. Ole Wendelboe var med kort varsel trådt ind i stedet for Finn Rasmussen fra Langeland, der var blevet forhindret, og Jørgen Holsøe, der er en af vore skala-dommere, trådte ind som holdleder i stedet for Ole, der på grund af sin fjerdeplads ved skala-DM i 1985 var holdets førstereserve.

Vi mødte altså med Ivar Nobel, der stillede op med sin veltjente Nieuport 28, hvis billedokumentation nu var i orden. Han havde håbet, at hans nye Nieuport 27 var blevet færdig, men det lykkedes ikke. Holdets andenmand var Poul Münsberg med en meget smuk og helt ny model af Pitts Special og som trediemand altså Ole Wendelboe med sin gamle, men ny-renoverede KZ-8, og de var alle tre fulde af kampgejst til at dyste på det internationale plan. — Men det internationale

plan lå nu meget højt, måtte alle sande. Imidlertid, af 17 nationer blev Danmark placeret på en 10. plads for hold. Det var nu slet ikke så dårligt i det selskab. — Men inden jeg fortæller om de forskellige modeller, så lidt om flyvningen.

Der var jo mange deltagere — 47 — så man startede med første flyverunde dagen før annonceret, nemlig om onsdagen. Det var en fornuftig beslutning, for det lykkedes først at slutte den sidste flyvning i tredje runde lige før afslutningsceremonien om lørdagen.

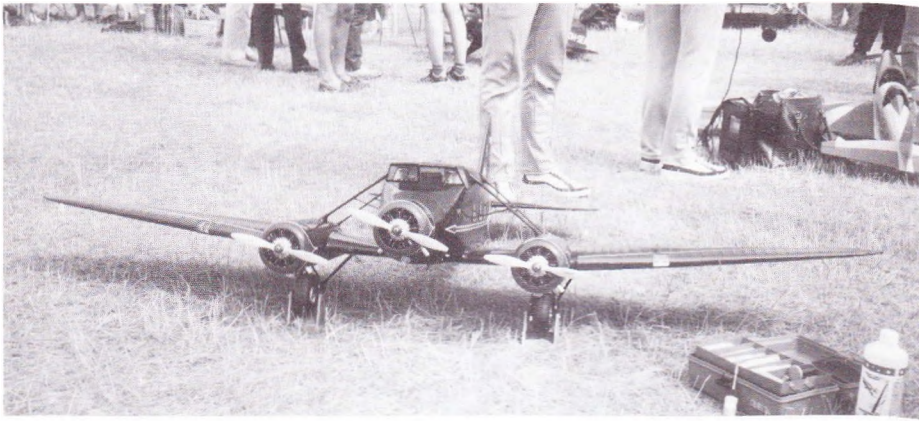
Et hårdt job har det været for skala-dommerne, der var i uafbrudt aktivitet først med statisk bedømmelse og siden med bedømmelsen af de tre flyverunder, dvs. ca. 140 flyvninger. — Her var Danmark også med for første gang. En af vore erfarne dommere, John Wilsfeld fra KFK, var i dette dommerpanel. Han må nu være den mest erfarne skaladommer i Danmark. Og ikke blot var han med, han var også flere gange udslagsgivende ved bedømmelserne. Se Johns artikel om oplevelserne som skaladommer umiddelbart efter dette referat.

Bortset fra torsdag eftermiddag, hvor det styrtede ned i voldsomme tordenskyller, var vejret fint under hele stævnet. I begyndelsen var der ikke så mange tilskuere, men de sidste par dage kom mange til, og de fik glæde af besøget. Det var som et kik igennem flyhistorien, når man så disse 47 skalamodeller i luften. Der var ikke mange gengangere, så bortset fra de faste manøvrer, var flyveprogrammerne forskellige, og det var meget underholdende at se på.

Problemer med sikkerheden

Der var lidt kiks i sikkerhedsorganisationen, men gudskelov kom der da ingen galt afsted. En dramatisk episode fandt sted om torsdagen, hvor vinden

(fortsættes næste side)



Den amerikanske tremotorede »Stinson A.1« med to forskellige motorstørrelser monteret. Den fløj godt og blev nr. 10. Prototypen er fra 1936. (Foto: Benny Juhlin)



H. Zeller fra Schweiz med det meget strømlinede racerfly fra begyndelsen af trediverne, De Havilland Comet. Zeller placerede sig på andenpladsen. (Foto: Ole Jørgensen)

drejede lidt rundt. En lille kær flyvebåd fra Finlands hold skulle i luften, men det kneb lidt. Flyvebåden var vist en russisk model, der hedder Savrov S-2, og den flaksede underligt afsted hen ad banen. Startbanen var af asfalt og buede på midten som en gammeldags vej. Modellen endte sin færd i en vindmølle ude i siden, men hurtigt fik finnen modellen til start igen, desværre uden at kontrollere den ordentligt. Det viste sig nemlig, at højre vingetip var brækket, og inden nogen fik advaret ham, var flyet påny i luften. Nu kunne han overhovedet ikke styre den. Som en vingskudt and tumlede den ind over publikum og faldt ned lige midt mellem alle menneskene. Den kom tæt over hovedet på Sven Abrahamson fra »Den røde Baron«, der var taget herop for at se skalamodeller. Det fik han virkelig set på nært hold, og den endte for fødderne af hans kone, der forskrækket sad i sin stol og så på modellen, hvis motor lystigt snurrede videre, selvom resten af flyet var godt ødelagt. Det var lidt af en under, at der ikke skete skade på nogen.

Næste morgen var tilskuerpladsen spærret således af, at publikum ikke kunne komme frem ved siden af startbanen, hvor flyede havde deres take-off. Men kort efter vendte vinden 180°. Det klarede man ved simpelthen at lade flymodellerne starte i modsat retning. Man tænkte ikke på, at her stod så alle tilskuerne ligesom før. — Først nogle timer efter ændrede man afspærringen. — Nej, sikkerheden var ikke rigtig sat i højsædet i Norge. Men ellers fungerede tingene rimeligt godt.

Nervøsitet på det danske hold

Hvordan gik så flyvningerne for det danske hold? — Jo, man var optimistiske. De statiske points lå nogenlunde godt, med Poul Münsbergs Pitts Special som nr. 14 af 47 og Ivar Nobel som nr. 27 med sin Nieuport. I løbet af fredagen fløj man anden



Den nye verdensmesters smukke model af den engelske 1. verdenskrig jager, Bristol Scout. Den var enkel, smuk og velflyvende. (Foto: Benny Juhlin)

flyverunde, og lad os se, hvordan det gik for danskerne.

Ole var en af de første, der skulle i luften med sin KZ-8. Som før sagt var startbanen som den plejer at være ved skala-VM nemlig af asfalt. Men den belægning kan godt være lidt farlig, hvis man da ikke har trænet godt på den slags baner før. Den er lumsk, for når solen skinner, og belægningen bliver varm, danner der sig en stor opdrift indtil et par meter over asfalten. Det er det, man kalder stor ground-effekt. Kommer modellen nu for tidligt i luften, så staller den, så snart den kommer over det tynde lag af varm opdrift. Og nøjagtigt så



Den 21-årige tysker J. Steinberger havde lavet denne meget fint byggede BE2e-jager fra første verdenskrig. (Foto: Ole Jørgensen)

uheldig var Ole på denne sin anden flyvning. Han startede, i løbet af få meter lettede KZ-8 modellen, den steg kraftigt og faldt så igennem. »Det liter den inte bra«, sagde en nordmand, og det var så sandt, så sandt. — Ole var nu ude af konkurrencen, for understellet var så ødelagt, at det ikke kunne repareres før han kom hjem til Danmark. Nå, én flyverunde havde han da nået.

Senere på dagen fløj Poul Münsberg med sin Pitts. Det er en meget køn model. Poul var lidt nervøs her i sin anden flyvning, og var ikke selv tilfreds med den. Men som han sagde, så ville han sats på tredje runde, og her fløj han da også ganske dejligt. Det er en fin model han har skabt sig.

Sidst på dagen var det Ivars tur med sin Nieuport. Også en køn model, og i luften er den skøn. I sin anden runde var Ivar også noget nervøs og heller ikke han var glad ved sin flyvning. Han fløj sine manøvrer højt, men ved sin tredje flyvning fløj han godt, virkelig godt, og selv var han da også tilfreds.

Holdlederen — eller team-manageren, som det hedder — Jørgen Holsøe er ikke skaladommer hjemme i Danmark for ingenting. Han gav sit hold råd og kritik mellem deres flyvninger som en anden fodboldtræner. Og det er nu slet ikke så dårligt. — Som flyvningerne skred fremad, begyndte der at tegne sig et billede af resultatet, hvor vesttyskerne stod stærkt, efterfulgt af schweizerne. I tiden mellem flyvningerne kikkede man på skala-modeller, og dem vil jeg nu også dvæle ved.

Pragfulde modeller

Som jeg har fortalt, var der mange dejlige modeller til dette VM i Norge. F.eks. var der en stor tremotorers »Stinson A-1« der kom fra USA. Prototypen stammede fra 1936, og det var en rigtig gammeldags tremotorers flyvemaskine, hovedsageligt malet i sort og med et særpræget ydre, som I selv vil kunne se på billederne. Interessant ved modellen var, foruden at den fløj dejligt, at Mr. Sauger, der havde bygget den, havde valgt at sætte to slags motorer i. I vingen sad to 3,5 cm³. HB totaktere og i næsen en 2,5 cm³ OS-motor. Den placerede sig som nr. 10 på resultatlisten.

En anden spændende model havde den berømte rekordflyver fra begyndelsen af trediverne, de Havillands »Comet« som prototype. Et rigtig racerfly, hvor man havde gjort alt for strømlinieformen. Modellen fløj skønt, motorerne gik som symaskiner, men den blev også placeret som nr. 2.



Den berømte englænder Brian Taylor med sin realistiske model af Spitfire Mk. 1A, der kom ind på en 15. plads. (Foto: Ole Jørgensen)

Der sad to firetakts OS 40 motorer i, den kom fra Schweiz, og ejeren hed Zeller.

Verdensmesteren fra Paris, den australske Masterton, stillede med sin de Havilland Drover. Den blev jo omtalt omhyggeligt dengang, så den vil jeg ikke gå nærmere ind på. Det er en meget fin model, men denne gang nåede han »kun« en femteplads, men man lå jo temmelig tæt på hinanden i toppen.

Den nye vesttyske verdensmester, Max Merkschlager, der havde sin kone med som mekaniker, havde brugt det kendte engelske første verdenskrigsfly Bristol Scout som prototype. Hans model var stor, han brugte en 120 OS firetakter 20 cm³ som trækraft, og denne motor gav en lyd til flyet, som var meget naturtro. Og så fløj Max forbløffende skalarigtigt. Når modellen var i luften, gav det en fuldkommen illusion af dette gamle krigsfly i lufthavet.

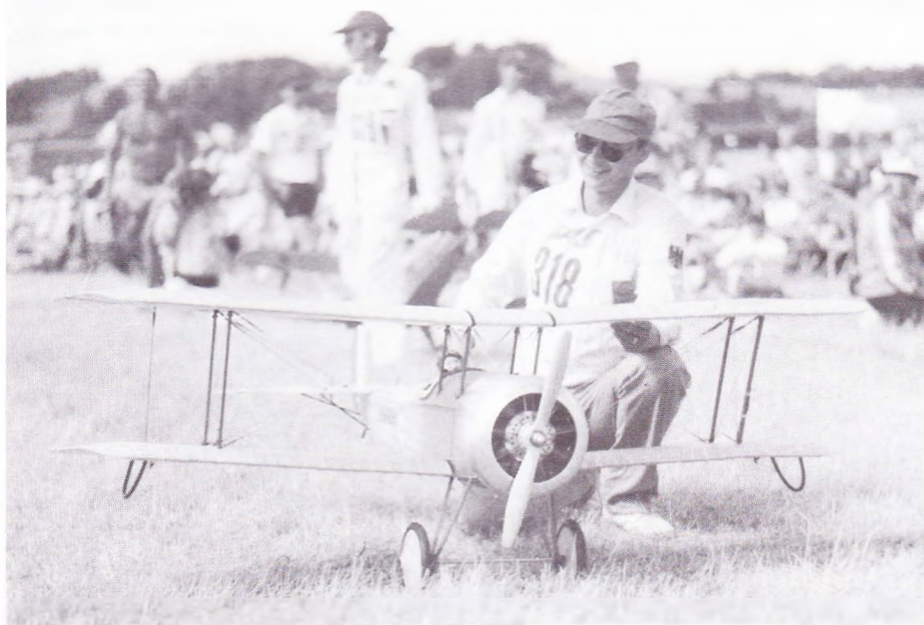
Tyskerne havde øjensynligt kastet sig over de

engelske fly. J. Steinberger, der blev nummer 7, havde bygget den kønneste skalamodel af den gamle BE 2a, et af første verdenskrigs tidlige fly, der var så stabilt flyvende, at tyskerne skød mange af dem ned, fordi den ikke kunne lave de kvikke kampanøvrer. Senere udviklede englænderne som reaktion på den stabile BE 2a de berømte jagerfly som Sopwith, BE 5a og mange andre, der ikke var så selvstabile, men kunne tumle sig i den vilde krigsleg. Men denne kære, lille BE 2a var meget smuk og rigtigt lavet af sin unge tyske pilot. Han var 21 år gammel, og hans mor og far fulgte med i det hele som supportere. Det viser, at selv meget unge piloter kan placere sig i skalasporten.

Her var ellers deltagere i alle aldre. Fra meget unge til de skal vi sige noget ældre. Hele det amerikanske hold, der som landshold blev nummer fem, var i alderen 40, 53 og 55 år og med en holdleder på 66, iøvrigt en særpræget kvinde.

Fra England var det gamle kendinge som Brian

Engelske McDermot blev nummer 12 med denne utroligt dejligt byggede første verdenskrigsjager, Sopwith 7 Fl Snipe. (Foto: Arild Larsen)



Taylor, 48 år, og Pete McDermot, 44 år. Den første havde medbragt en meget smuk model af en Spitfire Mk. 1A, og han flyver dejligt. F.eks. måtte han på et tidspunkt nødlande med sin model, fordi han ved landingsrunden opdagede, at det ene landingshjul ikke ville folde sig ud. Han tog en hurtig beslutning, trak det andet hjul op og landede en meget smuk mavelanding, så præcist, at de små »hudafskrabbinger« modellen fik på asfalten, var nøjagtigt lige store på begge vinger. Det så realistisk ud — og var sikkert også ofte forekommende under krigen.

McDermot havde sin skalamodel af Sopwith Snipe med, den samme som netop var blevet færdig for to år siden til VM i Paris. Man kan ikke blive træt af at studere den i alle led og kanter, der er så utroligt godt lavet med alt, hvad der kan tænkes af detaljer. En sådan model, og det gælder de fleste af dem, der var med ved dette stævne, er fra byggerens side en kærlighedserklæring til disse vidunder af fly. De bygges nok til konkurrencer, men lige så meget og om ikke mere for at tilfredsstille pilotens glæde ved at lave så ægte et minifly, at man nærmest får prototypen stående foran sig, bare i overskuelig form og størrelse. Det er lidt af en besættelse, næsten en kærlighedsakt, og så er skalamodellen barnet, når barnet opfører sig helt som det skal i luften, så er bare lykken hjemme.

En anden spændende skalamodel i den helt anden ende af flyhistorien, var modellen af en F-15 C jetjagerfly med betegnelsen »Eagle«. Det var en af de typer fly, der var med i konkurrencen med F-16 flyet, da den store flyhandel blev indgået for nogle år siden, den handel hvor Danmark også var med. Dette F-15 fly var utroligt godt lavet. Det blev iøvrigt placeret som nr. 6 her i Norge. Bemalningen var fantastisk detaljeret og fuldkommen naturtro. Alt var med. Alle bitte små tekster og tal, mærker, lemme, nitter og alt. Og så havde modellen også fået lidt slidfarver, som et fly må have, når det har været i brug. Oliestriber hist og lidt afskrabbinger pist. Og så fløj den uhyre naturtro. Larm lavede det, måske lidt for meget til danske forhold, men det gør prototypen af F-15 jo også. Og flyvningen var sikker og rigtig. Jo, det var en oplevelse. Denne model brugte til sine fan-motorer to stk. 7,5 cm³ KB-totaktere, og radioanlægget var et Multiplex. Piloten hed Philip Avonds, 27 år, og han var fra Belgien.

Italienerne var også godt med. Carlo Bergamaschi var mødt op med en højt pudsigt udseende tremotorers bombeflyver, prototypen var fra slutningen af trediverne, og den var speciel. Den så ud til at være bygget efter de forhåndenværende italienske søms princip. Men han kunne flyve med den og blev placeret som nr. 11. Han var ude for at få sin første flyverunde diskvalificeret, fordi han havde fjernet nogle camouflagelplader inden i motorgondolene, sikkert for at få mere luft til de tre Webra firetakts 40-motorer, som modellen var monteret med. Disse plader satte han så i igen, men det generede øjensynligt ikke hans firetaktere, i hvert fald fløj han utroligt dejligt og placeringen var efter min mening fortjent. Han brugte et radioanlæg, der hedder »Olympic«. Prototypen hedder Savoia Marchetti S 79.

Men man kunne jo nævne mange flere, og vi vil måske i kommende numre af Modelflyve Nyt komme ind på nogle af dem, men dette referat skulle jo ikke blive alt for langt. Dog, en lille smule til:

Der var modeller som f.eks. schweizeren K. Oetikers Bucker 133 C Jungmeister, der meget overraskende kom ind på en tredieplads — der var den mærkelige franske Moyne Jupiter, der i Paris for to år siden blev forvandlet til byggesæt ved et crash, men nu som en fugl Fønix var opstået igen. Det var flyet med en motor både i næsen og halen,

(fortsættes næste side)



Den meget fint byggede amerikanske F 15-C Eagle var bygget af Philip Avonds, der er 27 år gammel og kommer fra Belgien. Han blev nr. 6. (Foto: Ole Jørgensen)

og det fløj glimrende. Der var også en schweizisk model af den amerikanske Wildcat med det mest fantastiske system af et optrækkeligt understel. Der var et amerikansk Hercules fly, en norsk Sopwith Tabloid fra 1. verdenskrig foruden vore egne Nieuport 28, Pitts Special og KZ-8 fly. Men mange kunne med rette nævnes. Et skønt opbud af skalamodeler, der glædede os i al den tid stævnet varede og som ved tanken igen får vore hjerter til at banke lidt heftigere lang tid fremover.

Dette skala VM sluttede lørdag med en kort højtidelighed foran flagbastionen, hvor vinderne fik overrakt deres trofæer, og en lang nat på hotellet, hvor alle tumlede sig i et festligt samvær, og hvor Ivar Nobel rullede sig ud med guitar og sang. Den russiske verdensmester i linestyret dansede russisk dans, og alle smeltede sammen til en stor, harmonisk familie, og sådan slutter alle gode eventyr. Og dette var jo næsten et eventyr!

Se resultatlisten og en lang række billeder i *Modelflyve Nyt* nr. 4/86.

En skaladommers indtryk af VM i Norge

John Wilsfeld var dommer ved VM for skalamodeler i Norge i sommer. Her fortæller han til *Modelflyve Nyts* læsere, hvordan hans indtryk af VM'et var.

Baggrunden for følgende er Norges opfordring til Danmark om at stille med en reservedommer til verdensmesterskabet i RC-skalaflyvning 1986, der som bekendt blev afholdt på Kjeller flyveplads lidt nord for Oslo midt i juli måned. Sideløbende afholdtes også verdensmesterskabet i linestyret skalaflyvning.

Skalastyringsgruppen foreslog undertegnede som emne, og efter de fornødne formaliteter var bragt i orden, var Norgesturen en realitet.

Som reservedommer regnede jeg derfor kun halvt om halvt med at komme i funktion, hvorfor jeg så frem til en afslappet uge med masser af impulser.

Men det skulle gå anderledes: Vel ankommet til hotellet nær flyvepladsen blev jeg ved aftenbrieffingen for dommere og holdledere budt velkommen som medlem af FAI-dommerteamet, idet den

svenske dommer var blevet forhindret i at deltage.

Dermed stod det klart, at jeg kunne glemme alt om turistplaner i Oslo og omegn — en arbejdsuge forestod.

Af praktiske grunde besluttede FAI-juryen at lade RC-dommerne bedømme de linestyrede skalafly statisk og linestyre-dommerne de radio-styrede, idet der var 13 linestyrede fly og 47 radio-styrede.

Hensigten hermed var, at man så hurtigere kunne komme igang med RC-flyvningen, da flyene skal være statisk bedømt før første flyvning.

RC-dommerteamet, der bestod af fem dommere, var udtaget fra England, Schweiz, Tyskland, Norge og Danmark.

CL-dommerteamet bestod af fem dommere fra USA, CSSR, USSR, England og Norge.

Statisk bedømmelse

Ved et første hurtigt kig på de deltagende modeller, opstillet på række i et stort telt på flyvepladsen, stod det mig klart, at standarden generelt var meget høj. Mange fly syntes at nærme sig det perfekte, og der var derfor ingen tvivl om, at bedømmelsesarbejdet ville kræve stor indsats.

Efter vor statiske prøvebedømmelse af en model uden for konkurrencen, kunne det fastslås, at dommerteamet var funktionsdygtigt, idet vi sup-

plerede hinanden på udmærket vis under arbejdet.

Det var også tydeligt under de følgende bedømmelser af de deltagende linestyre modeller, at de bedste var så gennemførte, at der ligefrem skulle ledes efter afvigelser. På så perfekte modeller vil små afvigelser under bedømmelsen fremstå relativt mere iøjnefaldende end på de mere jævnt udførte, hvor tilsvarende afvigelser ligesom sløres af de større. Derfor kræver de allerbedste modeller også virkelig granskning, for at indplaceringen kan blive rigtig.

Efter de nye, lempede regler er trådt i kraft, foretages der ingen opmåling af modellen ved den statiske bedømmelse, bedømmelsen af form og konturer sker altså alene på grundlag af en øjemåls-sammenligning mellem model og de fremlagte tegninger og fotos.

Jeg kan måske lige her understrege betydningen af, at dokumentationsmaterialet, som der flere gange er skrevet om her i bladet, er velafstemt og overskueligt præsenteret.

Det var tydeligt, at de deltagere, der opnåede høje statiske points, også mødte op med et klart overskueligt dokumentationsmateriale.

Det er nemlig sådan i praksis, at dommerne i løbet af relativ kort tid skal gennemgå modellen minutløst, og det er derfor upraktisk, om der skal blades rundt i diverse blade og bøger for at finde de billeder, der lige netop vedrører den valgte model, og risikoen for at overse noget er naturligvis stor.

Kvaliteten af dokumentationsmaterialet var noget svingende for linestyremodellernes vedkommende, særligt når det tages i betragtning, at det er et verdensmesterskab, det drejer sig om. Eksempelvis varierede farvedokumentationen lige fra dårlige farvereproduktioner til fine farvefotos bilagt signerede farveprøver. Selv om man som dommer har stor forståelse for vanskelighederne omkring fremskaffelse af godt dokumentationsmateriale, turde det være indlysende, at tydelige fotos og tegninger danner et sikkert grundlag for bedømmelse af modellen.

Særligt for oldtimers, hvor det altså ikke har været muligt at fremskaffe f.eks. farvefotos, er det i høj grad dommernes »fornemmelse« af den præsenterede model, der er bestemmende for bedømmelsesresultatet. Eksempelvis drøftedes det en hel del, hvorvidt en af modellerne var for lys eller for gennemskinnelig i lærredsbeklædningen i forhold til prototypens. Ved en anden model var farvebilledet af så dårlig kvalitet, at det med dommernes



kendskab til prototypen var klart, at modellens farver var væsentlig rigtigere end det fremgik af billedet.

Efter den statiske bedømmelse af de 13 linestyringsmodeller var tilendebragt, var tilstrækkeligt mange af de 47 RC-fly bedømt til, at flyvningen umiddelbart kunne påbegyndes, og forventes fortsat uden afbrydelser evt. som følge af, at flyverunderne kunne »indhente« den statiske RC-bedømmelse, som altså linestyringsdommerne stod for.

Flyvning

Efter en prøvebedømmelse af en flyvning uden for konkurrencen og en drøftelse mellem dommerne stod det klart, at vi ikke havde de store afvigelser i bedømmelse og synspunkter, og at vi derfor kunne begynde.

Jeg må her indrømme, at det var med en vis spænding og forventning, at jeg satte mig tilrette i stolen med skriveunderlag og blyant, en stol jeg vel ialt kom til at tilbringe 30 timer i.

Da det er et verdensmesterskab, der afholdes, forventer man som nytilkommen FAI-dommer, at »nu skal der ses flyvning af karat«.

Det var derfor med nogen undren, at jeg ved de første flyvninger, heriblandt den forsvarende verdensmesters, måtte konstatere, at den øverste ende af karakterskalaen næsten ikke kunne anvendes.

Her skal dog indskydes, at deltagerne med enkelte undtagelser fløj sikkert, og at der var mange fly, der fløj endog meget godt, på trods af, at det er den »tunge« skalaklasse, der er tale om; en skalaklasse, der tidligere var berygtet for at være dårligt flyvende bl.a. på grund af flyenes høje planbelastning.

Da den nye verdensmester M. Merckenschlager (skulle det vise sig) påbegyndte sin første flyvning, var det tydeligt, at her var tale om flyvning, som jeg ihvertfald aldrig havde set tilsvarende tidligere. Flyvningen var simpelthen så gennemkontrolleret og korrekt i alle faser, at man næsten ikke troede sine egne øjne — topkaraktererne kunne pludseligt noteres i stort omfang.

Efter afslutningen af Merckenschlagers 3. flyvning var der enighed blandt dommerne om at give karakteren 10, den højest opnåelige, ud fra den betragtning, at der aldrig tidligere ved et verdensmesterskab var set så fin flyvning, og at det vel var tvivlsomt, om vi nogen sinde vil se det blive gjort bedre. (Realisme i flyvningen skal drøftes dommerne imellem, og det er en karakter, der helst skal opnås enighed om).

Selve flyveforholdene på stedet var af en beskaffenhed, der gav anledning til nogen diskussion på grund af en noget springende vind.

Banen, der benyttes, er Kjeller flyveplads' startbane, men på grund af den springende vind var man en stor del af tiden nødt til at starte og lan-

de på tværs af den 35 meter brede asfaltbane. Dette medførte mindre elegante starter og landinger hos mange af deltagerne, idet flyene ved landing skulle sættes uhyre præcist, og alligevel kørte mange ud over begrænsningen i det høje græs, da de simpelthen ikke kunne nå at standse på de 35 meter asfaltbelægning.

Netop sådanne forhold kan medføre frustrationer hos en del piloter, der ikke er vant til at flyve under sådanne betingelser, og det er vel også et spørgsmål, om ikke vilkårene var for skræppe for de hurtige fly.

Nu vi er ved flyvningen, synes jeg, det er på sin plads at nævne noget om præsentationen. Det er tydeligt at de »rutinerede hold« eksempelvis de amerikanske, tyske og australske, har indøvet optræden og præsentation af programmet, idet de forinden flyvningen kort meddeler detaljer om de valgfri manøvrer, og under flyvningen placerer pilot og hjælper sig således, at de ikke spærrer udsynet for dommerne, men samtidig så tæt på, at meldinger tydeligt kan høres. Selve manøvrerne placeres også i et tænkt vindue foran dommerlinien, således, at man undgår at brække nakken eller kigge over skulderen, eller blændes af solen for at se, hvad der sker. Under flyvningen gives også meldinger om, hvad der forestår i manøvrerne, eksempelvis meldes »hjul op hjul nede bombebelem ned bombe kastes nu!« Sådanne meldinger er med til at skærpe dommerens opmærksomhed og »få det hele med«.

Netop forhold som skitseret her, er medvirkende til at opnå den rigtigste bedømmelse af præstationen, idet uheldigt placerede manøvrer altid vil medføre lavere points, som naturligvis ikke altid vægtes ens blandt dommerne. Det samme gælder fejludførte manøvrer. Det er netop derfor, der er fem dommere.

Det var ved flyvningerne forbausende at konstatere, hvor mange af deltagerne, der tilsyneladende havde misforstået helt almindelige manøvrer; eksempelvis ved overshoot, hvor flyet skal flyve ind til tre meters højde for derefter igen at stige, så vi gang på gang piloter konsekvent gik langt under de foreskrevne tre meter. En ting flere også overså, var, at manøvrerne skal påbegyndes og afsluttes med vandret flyvning. Fejl der let kan rettes, og som derfor giver »nemme points«.

Jeg tror nu, det er tid at afslutte disse betragtninger, der skal jo også være plads til andet i bladet, for der var simpelthen så mange pragtfulde og interessante modeller, at en gennemgang ville kunne fylde hele bladet — og langt fra være fyldstgørende — det skal opleves!

I skrivende stund, en måneds tid efter hjemkomsten, kan jeg se tilbage på en koncentreret, begivenhedsrig uge, en oplevelse jeg vil huske med glæde. □



Poul Münsbergs Pitts Special blev meget fint placeret i statisk bedømmelse som nr. 14. I det samlede resultat blev den nr. 24. (Foto: Benny Juhlin)

Linestyrings-VM i Ungarn d. 30. juli til d. 4. august 1986

Hvis nogle skulle være i tvivl, så eksisterer linestyret modelflyvning faktisk endnu. Det blev blandt andet demonstreret denne sommer, da der blev afholdt verdensmesterskaber for denne type modelfly i Ungarn.

Det stod derimod ret sløjt til med den danske deltagelse i stævnet. Men hele Danmarks Stig Møller (ikke ham, der spiller blomster-rock, den anden!) deltog heldigvis i combatklassen, og her har vi — med eneret for Modelflyve Nyt — fornøjelsen af at bringe hans eksklusive referat af sine modelflyve oplevelser på VM-turen.

Min sommerferie startede med, at jeg og min elskende Helle Mortensen tog toget til linestyringsommerlejren i Herning den 11. juli. På trods af, at vi ikke var mere end 30 mere eller mindre aktive modelflyvere plus to, der fløj RC, blev det en god trænings- og afslapningslejr før VM i Ungarn. I løbet af ugen trænede Henning Forbech, som også var VM-udtaget, og jeg 15 træningskampe i combat med et minimalt modelforbrug. Sidst på lejren blev det noget udslidte grej udlånt til dem, der ville prøve, og de fleste mente, at det var noget af en »heftig tjald«, og at man bestemt ikke kunne styre det i en kamp.

Jeg og Henning tog hermed til Århus for at se, om modelbyggemaskinen Bjarne Schou stadig fungerede. (Bjarne havde måttet afskrive et sommerlejrhold for at kunne bygge modeller til VM). Bjarne var ved at lægge sidste hånd på sine og Hennings 35 nye modeller, kaldet Skræp og opbygget rimeligt traditionelt af skum. Foruden disse 35 stk. pakkede vi 15 Mjølnerer (mylarbeklædte med balsaribber) og 15 nye unavgivne af mine egne i bilen. Dette var garanteret den største nye modelpark i Danmarks FAI-historie.

På vej til VM

Efter et par gode dage i Århus tog vi Hennings nyindkøbte Mercedes Benz varevogn og kørte med sikker kurs mod Ungarn. Grundet to fuldt udstyrede buffemaskiner (læs sovepladser) samt flere flyvende chaufførskift med 120 km/t nåede vi Østrig. (Redaktionen har her slettet et større afsnit med diverse ferieoplevelser i Østrig og spisning af utrolig lækker mad med tilbehør).

Efter to timers kørsel var vi ved den ungarske grænse og videre med Pečs. Her tilbragte vi et par dage på campingpladsen, hvor vi traditionen tro færdiggjorde modellerne.

Efter både uofficiel og officiel træning samt en lidet opsigtsvækkende åbningsceremoni på fejlfrit ungarsk og intet andet sprog, blev »the games begun«. Vi genså her en masse combatkammerater fra hele Europa, som vi normalt kun ser et par gange om året.

Selve VM i combat

Fredag den 1. august fløj vi seks kampe ialt, hvoraf kun Henning tabte en af sine to kampe. Dette resultat skyldtes godt grej samt et godt fungerende holdarbejde. På andendagen blev Henning slået ud i en uheldig kamp mod franskmænden Emanuel Saad, mens Bjarne og jeg vandt vores. I 4. runde

(fortsættes næste side)

Resultater fra VM for linestyrede modeller

F2A speed

1. Alexander Kalmikov, USSR	293.63
2. Sergej Piskalev, USSR	288.00
3. Jozsef Mult, HUN	287.53
4. Carl Dodge, USA	286.39
5. Tomas Chojnacki, P	286.39
6. Sandor Szegedi, HUN	285.26
7. Anatoly Kohaniuk, USSR	281.91
8. Jozsef Molnar, HUN	280.59
9. Andrzej Rachwal, P	279.93
10. Chuck Schutte, USA	277.34

Ialt 42 deltagere fik points. Ingen dansk deltagelse.

F2A hold

1. Rusland	863.54
2. Ungarn	853.38
3. Polen	841.54
4. Kina	814.89
5. USA	807.79

Ialt 16 deltagende nationer, heraf 11 med fuldt hold.

F2B kunstflyvning

1. Anatoly Kolesnikov, USSR	5753
2. Zang Xiandong, Kina	5648
3. Paul Walker, USA	5457
4. Wang Janzhong, Kina	5455
5. Zhu Younan, Kina	5442
6. Niu An Lon, Kina	5404
7. James Casale, USA	5367
8. Sergej Klochkov, USSR	5326
9. Valentin Salonek, USSR	5306
10. Bill Werwage, USA	5196

Ialt 50 deltagere fik points. Ingen dansk deltagelse.

F2B hold

1. Rusland	16.839
2. Kina	16.751
3. USA	16.228
4. Italien	15.802
5. Ungarn	13.772

Ialt 20 deltagende nationer, heraf 13 med fuldt hold.

F2C team-race

Resultatlisten er ganske ulæselig, men finalen blev en rent russisk affære og vundet med en tid under 7 minutter. Adgang til finalen gav en heattid på ca. 3:25.

På resultatlisten lader det sig dog tyde, at en tid på 3:58.92 gav et bekendt udseende hold bestående af J. Rassmussen/Carston Thorvaug (det står der!) en placering som nr. 38. Måske vi hører nærmere fra Aviator i et kommende nummer angående denne præstation?

F2C hold

1. Rusland	10:12.22
2. England	11:02.02
3. Australien	11:18.73
4. Vesttyskland	11:19.92
5. USA	11:23.50

På resultatlisten er kun anført 10 deltagende lande, men individuelt deltog 51 hold.

F2D combat

1. Nikolay Necheuhin, USSR
2. Viasheslov, USSR
3. Bjarne Schou, DK
4. Mervin Jones, GB
5. Ingvar Abrahamsson, S
6. Oleg Doroshenko, USSR
7. Pertti Salerma, SF
8. Emanuel Saadi, F
9. Loet Wakkerman, NL
10. Charles Rudner, USA

13. Stig Møller, DK
26. Henning Forbech, DK
Ialt 46 deltagere.

F2D hold

1. Rusland
2. Danmark
3. England
4. Holland
5. USA

fortsatte Bjarne i fin stil mod verdensmesteren Loet Wakkermann fra Holland, hvor han efter de var holdt op med at kæmpe torpederede Loet's helt uskadte førstemodel. Vi mente, at det var uforholdsmæssigt, men Bjarne påstod, at han kunne styre sine modeller. Loet fik foræret en ny model (Skræp) efter konkurrencen. Bjarne gik vanen tro ud af dette med en sejr og fik fasttøret hollændernes danskerkompleks.

Jeg mødte eks-verdensmesteren Oleg Doroshenko fra Rusland. Efter en meget velflyvet kamp 1 med klip i lav rygflyvning, var jeg en klar vinder, op til 2 sekunder før kampen var færdig, men da viste det sig, at et af mine håndtag lå i indercirklen, samt at Olegs liner samtidigt havde krydset mine i løbet af kampen. (Begge dele er diskvalifikationsgrund, red.). Dette betød meget uretfærdigt, at vi fløj en omkamp, som jeg tabte, æv.

Trediedagen fløj Bjarne først mod Doroshenko, som han dermed som den første fik besejret. Oleg blev efter Bjarnes taktiske linevikling diskvalificeret for at have sit håndtag liggende i indercirklen.

Herefter fløj jeg en dårlig kamp mod Emanuel Saad (Frankrig), som hermed slog mig ud af turneringen.

I sjette runde var Bjarne mod Ingvar Abrahamsson, Sverige, som på dette tidspunkt heller ikke havde tabt nogen kampe. Her blev der fløjet en meget jævn og god kamp, som Bjarne vandt med tre klip mod to. Nu mødte Bjarne en af de hårde nysere, den 19-årige Nikolay Necheuhin, Rusland, som i dårlig russetradition startede med at tage hele Bjarnes streamer, hvorefter Bjarne havde frit slag og nøjedes med tre klip.

Efter omkamp, grundet pointlighed, tabte Bjarne til den tredje russer, Beliaev, med kun 20 points.

Nu var det så tid til at møde Nikolay igen, men via en meget velflyvet kamp med 2-3 klip til Bjarne og 3-5 klip til Nikolay, hvilket gav en pointforskel på 110, blev Bjarne hermed også turist.

Den sidste kamp, også kaldet finalen, fik Nikolay som velfortjent vinder og dermed verdensmester.

Et par konstateringer

Russernes succes skyldes, at de »kun« flyver combat, og har trænet 10 kampe hver dag i to måneder op til VM.

Vores resultat, som gav sølvet i hold, skyldes godt grej og total mangel på mekanikerfejl. Og vi så oven i købet ud som om vi havde det sjovt imens.

Vejret havde under VM været høj sol med temperaturer fra 35-40°C.

Turistinformation: Et stort måltid mad + vin med meget mere, kostede allerhøjest 60 kr.

Hermed splittedes vi op. Henning og Bjarne fortsatte til en konkurrence i Holland, og vi vendte næserne mod det dejligt kolde København.

Og det var den dejlige sommer. □

Europamesterskab i RC-svæveflyvning klasse F3B i Israel

17.-23. august var der EM i RC-termiksvæveflyvning. Preben Nørholm rejste alene til Negev ørkenen og var ene om at repræsentere hele Norden ved dette noget specielle mesterskab, som han her beretter om.

Men det skete i de dage, at der udgik en befaling fra FAI, at Europas bedste F3B pilot skulle kåres. Derfor drog Preben, der er medlem af MMF fra Dronningens by til Beer Sheva i Negev ørkenen for at lade sig indskrive der tillige med sin Lotus, der var nypoleret. Og mens de var der, kom tiden, da der skulle flyves

Men hvor blev landsholdet af? Et mesterskab i Israel er noget specielt, måske navnligt ved at det er dyrt og besværligt. Langt inde i planlægningen (jeg var dengang udset til holdleder) måtte vi opgave og sende det triste budskab, at Danmark ikke ville deltage, og var der så ikke sket mere, så var denne artikel aldrig skrevet.

Direktøren for El-AI's — det israelske luftfartsselskabs — kontor i København, Benjamin Shliom, var særdeles ked af budskabet. Arick Sinai, generalsekretær for Aeroclub of Israel, ville slet ikke acceptere, men protesterede gennem officielle KDA-kanaler og afkrævede Dr. P. V. Brühl en officiel forklaring fra KDA ved FAI's Council møde i Paris i juni.

Når man har glædet sig vanvittigt, og derefter oplevet skuffelsen, for endelig at blive konfronteret med et sådant pres, så kan man blive svag, så der ikke skal så meget til at vælte læsset, f.eks. at Benny Shliom ringer igen og spørger, om da ikke i det mindste nogle på holdet har ombestemt sig. Præcis dette skete, hvorved min situation blev helt umulig, for F3B er jo en holdpræstation. Ænmands-F3B på verdensplan er en umulighed, men Arick Sinai havde tilbudt lån af israelsk højstartspil og israelske hjælpere. Alle dårlige (og gode) undskyldninger syntes fejlet af bordet, og de næste par måneder syntes at flyve afsted indtil den 13. august, hvor jeg pludselig stod i Ben Gurion lufthavnen og vinkede til min gamle ven fra VM 1983, Zvika Nave, der viftede med et papskilt med påskriften F3B.

En forklaring på det dygtigt udførte gruppepres var nok det begrænsede deltagerantal. Kun syv landshold fra hele Europa er ikke meget, men det var de stærke: Østrig, Schweiz, Italien, Tyskland, Frankrig og Holland stillede med fuldtallige landshold foruden naturligvis Israel, og med mig som eneste repræsentant for hele Norden blev det 22, halvdelen af EM i Holland i 1984.

Det kan forekomme umuligt at overlade et EM til Israel, idet alle østlande naturligvis ville stemme imod, hvis de fik chancen. Men der blev i FAI's demokratiske organer begået et ægte kup, som jeg ikke kender i detaljer, men jeg kan ikke frikende Deutsche Aero Club, og jeg er også ret overbevist om, at hovedagenten gik under kodenavnet HQ.

Dr. Quabeck var iøvrigt ikke på holdet i år, men han kommer senere på året til Israel bl.a. for at forsøge verdensrekord i distance fra Beer Sheva til Eilat ved Det Røde Hav — noget over 200 km!

Flyvning i ørken

Sikke et vejr. Og hvilken flyveplads. Skulle nogen være i tvivl, så består Negev ørkenen af sand, fint sand. Regnen dryppede engang dernede, men det



Værtslandets eget hold. Ziv Nave holder flyet for fader Zvika Nave med 3 på maven, i midten Arik Meir og yderst th. med dokumenterne holdleder Arie Goldberg og (nr. 11) Avi Gueta. Hele holdet fløj med Pirania, konstrueret af Dr. Helmut Quabeck, Tyskland.

var mere end et halvt år siden. Men Arik Meir, formand for den lokale klub og israelsk deltager, havde hver anden time døgnet rundt i halvanden måned flyttet rundt på vandingsanlægget på ca. 3 tønder land af den uendelige ørken, som en nærliggende kibbutz havde været så venlig at tilså med græs. 3.000 kubikmeter vand var hentet højt oppe i Galilæa 4-500 km væk gennem Negev vandledningen — Israels hidtil kostbareste udviklingsprojekt.

Foruden aeroklubben var en række institutioner med i den vanskelige opgave, først og fremmest Beer Sheva kommune og luftvåbenet, der udlånte kommunikationsudstyr, vandvogne, akkumulatører og meget mere. Den lokale Multiplex importør var også en god ven og gjorde personligt et stort arbejde i arrangementet.

Og så en aften står vi pludselig til hornmusik og blafrende flag og krummer tæerne til *Deutschland uber Alles* og *Kong Christian*. Så *Gotens hjelm og hjerne brast*. Forsmædeligt primitiv digterkunst af visse mellem- og nordeuropæiske lande. Forhåbentlig forstod de inter.

Alle var mødt flere dage før mesterskabet til træning på pladsen. På plads var også min faste supporter Israel Grinberg. 20-årig korporal i luftvåbenet og dygtig F3B-pilot. Vi havde tre gode træningsdage sammen, og straks konfronteredes jeg med landets ulykker: Israel's familie bestod af far og mor. Ingen andre var undsluppet holocausten i hjemlandet Polen. Bare tre dage, og så måtte jeg bede fader Grinberg bringe Israel til militærhospitalet, der stillede diagnosen: Rygsmerter, influenza og — værst af alt — hedeslag. Jeg så aldrig Israel igen; han blev udskrevet samme dag, som jeg rejste hjem.

Tilbage til nulpunktet hurtede jeg mig så igen nem mesterskabet med tildels tilfældigt forefaldende hjælp. Noget uheldigt for præstationerne, da jeg til tider kun havde hebræisk talende hjælpere. Vel, de gjorde et fint arbejde, og man kan sige meget om det, men jeg havde bestemt ingen grund til at ked mig.

Programmet tilpassedes vejret. I tre dage gik første start præcis kl. 7 (6 dansk tid), og vi kørte to runder (6 flyvninger) pr. dag til ca. kl. 13-13.30, indtil vi var ved at opløses af en hede, som vi aldrig fik konstateret i tal, men som givet lå mellem 40 og 45°C med solen lodret over hovedet.

Østrigerne viste sig overraskende stærke. Andreas Meissl viste sig allerede på den officielle træningsdag som den hurtigste i hastighedsopgaven: 17,10 sek. var den officielle tid på 4×150 meter banen. Utroligt! Og de gjorde det næsten



Det danske »hold«. Foruden mig selv med murerkasket min mest trofaste hjælper, 17-årige Ofer fra den lokale klub. Davidsstjernen på Lotus'ens venstre vinge var en grim fejludlevering. Den virkede som en magnet på journalister og fotografer fra aviser, ugeblade og TV — meget tidskrævende. Bemærk, at vi praktisk taget står på vores egen skygge.

lige så godt under mesterskabet. Vi skulle helt frem til femte runde med højstart i medvind, hvor en speed-runde første gang vandtes med over 20 sek., idet Joris Ten Holt — 7 gange hollandsk mester — vandt med 20,01 sek.

Ørkertermik

Vejret var aldeles ens hver eneste dag. Trods svag søndenvind blev spillene kl. 6 stillet op til nordenvind. Kl. 9 var det vindstille, termikken udviklet, og varmen oversteg langt det komfortable. Kl. 10-11 havde vi svag nordenvind, der hjalp noget på den tiltagende hede, men til gengæld også fremmede fordampningen fra kroppen, således at væskestanden i den personlige 5 liters isvandsdunk allerede var sunket betragteligt. De første skyumper viste sig. Først på eftermiddagen var nordenvinden frisk, altid 3-4 skyumper inden for

synsvidde og heden uudholdelig for permanent ophold på pladsen, ikke blot for nordeuropæere, men også for lokale folk. Kl. 15 var nordenvinden så kraftig, at sandstorm ødelagde sigten. Sandet lagde sig ved 17-tiden, men tiden herfra til solnedgang udnyttedes kun på træningsdagene. Kl. 21 vandrede vi trætte, mætte og glade få hundrede meter fra det udmærkede airconditionerede Zohar Hotel til en iskage-fortovsrestaurant og nød Mars', Jupiters og fuldmånens skær i blikstille vejr og 30°C.

Dvs. hollænderne og italienerne sov for længst, og trods lystig modelflyversnak var der ingen pardon, når tyske holdleder Gert Schröters ur bippede kl. 22 og meldte sengetid for det tyske hold — minus holdleder! Værre stod det til for den schweiziske, israelske og danske holdleder, der havde utroligt svært ved at få sine piloter hjem i seng på den rigtige side af midnat.

Termikken ude i ørkenen var ny for mig, men den overraskede kun ved at ligne gennemsnitlig dansk termik. Egentlig ved vi jo godt, at termik ikke skyldes varme, men temperaturforskelle, og de kommer navnlig i et varieret landskab — som f.eks. Danmark. Skypumperne var meget risikable — omgivet af store synkområder, og alt for snævre til at ramme på afstand og udnytte effektivt. De fleste holdt sig på lang afstand af dem. Man flyver heller ikke altid 6 minutters max. dernede. Efter en af de første varighedsflyvninger stammede jeg noget i jorden efter at være gledet ganske stille ned på 4:32. Indtil verdensmesteren landede ved siden af mig til 4:36 i 40°C! Så var det ham, der stammede.

Epsilon – mesterens fly

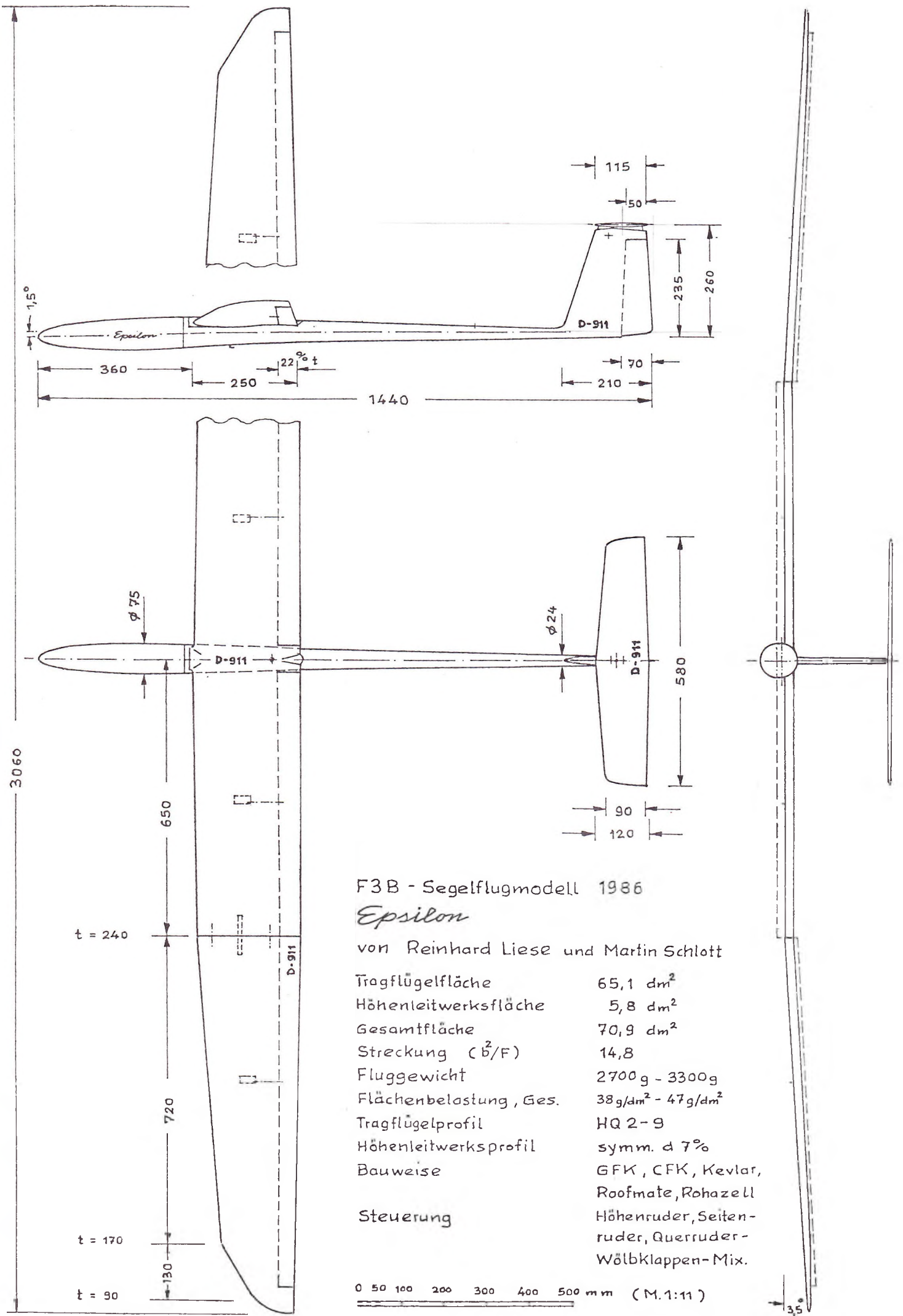
Jeg delte telt med det tyske mandskab på pladsen, og jeg faldt straks for min drømmemodell, Epsilon, der blev fløjet af regerende Europamester Reinhard Liese hjulpet af meddesigneren Martin Schlott, der ligesom Reinhard er en uhyre sympatisk fyr og F3B-flyver i verdensklasse. Reinhard står for det aerodynamiske design og bygger vingerne, mens Martin står for strukturberegninger og -design og bygger krop og hale.

Epsilon er et godt eksempel på dagens moderne F3B svæver. 3-delt vinge med delt V-form, som Stuart Blanchard, England »opfundt«, er nu vidt udbredt. Alle flyver med low-drag næsekonus. Epsilon ballastes med blystænger, der forfra skubbes ind i langsgående rør i kroppens centersektion. Kun næsekonusen skal afmonteres for ombalancering — enkelt og genialt. »Den er nødvendig for retningsstabilitet specielt i hastighedsopgaven,« forklarer Martin Schlott og fortsætter: »Alt for mange anser finnen for blot et stativ for haleplanet, men den er en betydningsfuld del for flyets harmoniske opførsel, hvorfor der skal kæles for finnenes profil præcis som for vingens.« Epsilons finne er en tilnærmet NACA 4-cifret 00-serie, ca. 10% nederst og 13-15% øverst.

3-plansskitsen og data fortæller det meste, men intet om rorfunktioner. Der er fem funktioner: Sideror, højderor, krængeror, flaps og bremsor, og de udføres af seks rorflader: 2 krængeror (ydeklapper), 2 flaps (inderklapper), haleplan og sideror med mixning mere avanceret end tidligere set.

Lad os begynde med det simple. Siderorsfunktionen påvirker sideroret. Punktum. Højderorsfunktionen har fuld Direct Lift Control (DLC) med dynamisk wash-out, dvs. inderklapperne følger ca. 67% med inderklapperne. Krængerorsfunktionen virker naturligvis 100% på ydeklapperne, men inderklapperne trækkes 33% med. Sideroret trækkes 15% med for inverse yaw kompensation, men denne kobling slås fra under hastighedsopgaven, den eneste omkobling, der sker under flyvning eller mellem opgaverne.

(fortsættes næste side)



F3B - Segelflugmodell 1986

Epsilon

von Reinhard Liese und Martin Schlott

Tragflügelfläche	65,1 dm ²
Höhenleitwerksfläche	5,8 dm ²
Gesamtfläche	70,9 dm ²
Streckung (b ² /F)	14,8
Fluggewicht	2700 g - 3300 g
Flächenbelastung, Ges.	38 g/dm ² - 47 g/dm ²
Tragflügelprofil	HQ 2-9
Höhenleitwerksprofil	symm. d 7%
Bauweise	GFK, CFK, Kevlar, Roofmate, Rohazell
Steuerung	Höhenruder, Seitenruder, Querruder-Wölbklappen-Mix.

0 50 100 200 300 400 500 mm (M.1:11)



Mesteren Reinhard Liese selv med sin Epsilon — længe før han selv troede på sejren. Ballaststave monteres langsgående i kroppens centersektion, så vingerne ikke skal afmonteres for omballastering.

Flapfunktionen virker ens på både inder- og yderklapper. Til hastighedsopgaven gives ca. $2\frac{1}{2}^\circ$ negativ flaps. De $\pm 5^\circ$, som Dr. Helmut Quabeck anbefalede som max. på sine profiler (se Model-flyve Nyt 6/83) er for meget, siger Martin Schlott. Flapfunktionen har naturligvis trimkompensation på højderøret, og funktionen bruges i højstartens indledende fase med $+5-15^\circ$ afhængigt af vindforholdene.

Bremsefunktionen er af den nu altdominerende split-trail type, dvs. inderklapperne går ned til max. 70° , mens yderklapperne går op med max. kun $20-25^\circ$ for at bevare god krængerorsvirkning med bremsefunktionen aktiv. Som et genialt ekstra giver det jo en dynamisk tiltagende differentiering på krængerorsfunktionen ved bremsning, selvom inderklapperne — med et langt svagere moment — har den modsatte virkning på krængerorsfunktionen under bremsning. Denne bremsefunktion giver naturligvis et kraftigt pitch-up moment, som kompenseres ved mixning med haleplanet.

Det var det hele. Der er et par ekstra detaljer i forhold til vore egne F3B eksperter, hvoraf en del arbejder ud fra den samme filosofi. Derfor et spørgsmålet bare, hvordan man programmerer det ind i to styrepinde på 10.000 kroner super-radioen. »Det gør man heller ikke bare,« forklarer Martin. Endnu ingen sælger en sender, der klarer dette. Man må selv bygge dele af hardwaren. Martin fortsætter stolt forklaringerne, men indskyder heldigvis et *Verstehst du?* hvilket giver mig lejlighed til et befriende *Nein*.

Vi må blot konstatere, at tingene går i ring. For 30 år siden måtte man være elektronisk ekspert for at være med på toppen. Det skal man igen i 1986.

Når jeg både skulle flyve mesterskab og »spionere«, var det nødvendigt at koncentrere den detaljerede spionage om ét fly, hvilket blev Reinhard Liese's Epsilon. Jeg var derfor ret tilfreds med mit valg, da resultatet efter 7. og sidste runde viste, at Reinhard havde genvundet titlen som Europamester efter at have ligget på 3.-5. pladsen i flere dage.

En spændende slutspurt

Hidtil har vi hørt om 6 runder på 3 dage. 4. dag var delvis reservedag for evt. forsinkelser, men da alt klappede fint under hele arrangementet (Hurra for vore utroligt energiske venner i Israel!), fløj vi bare to opgaver eller $\frac{1}{2}$ runde og tog kl. 10.30 på bustur til Masada klippen, hvor israelske soldater nu igen aflægger ed til folk og fædreland efter romernes 3-årige belejring og indtagelse efter jødernes masseselv mord i år 73 — hvem husker

ikke TV-serien sidste vinter. Og badning i Det døde Hav.

Sidste varighedsopgave blev gemt til lørdag morgen (sabbat'en), hvor alle Beer Sheva's 150.000 indbyggere var inviteret, og det var ikke mange, der blev hjemme. Store politistyrker dirigerede trafikken, og iskagesælgerne havde millionomsætning.

Joris Ten Holt, Holland, havde langsomt men sikkert tilkæmpet sig en førerposition, og den var velfortjent. I 13 år har Joris været på toppen i F3B uden dog nogensinde at vinde EM eller VM. Nu skulle han bare præstere en perfekt varighedsflyvning — så var han mester. Og den blev perfekt, men i landingen gled den 3 meter over punktet. Havde den stoppet på 2 meter, havde han vundet med 4 points, men nu manglede han 7, og Reinhard Liese kunne stoppe sin pipe for 500. gang og på sin stiltfærdige måde tilkendegive, at han var rimeligt godt tilfreds med sig selv.

En lille time gik med præmieoverrækkelse, Deutschland, Deutschland über Alles, borgmestertaler, kulturborgmestertaler, osv., og et gigantisk opvisningsprogram med alle grene af RC-flyvning gik igang. Naturligvis skulle her også crashes en håndfuld fly i limbo o.lign., men der blev også vist megen fin flyvning af virkeligt kompetente piloter — et tillempet publikumsvenligt F3A program kun få points under verdensklasse — flot formationsflyvning med helikoptere, pragtfulde skalafly mv. Fuldskala flyvning var repræsenteret ved formationspring af 8 faldskærmsudspringere, og hjemmedesignede mikrolette demonstrerede flyvning, som jeg ikke havde troet mulig.

I en klasse for sig selv var en N.A. P-51D Mustang, ikke en kvartskala eller sådan, men skala 1:1 med en rigtig 2000 HK V-12 Packard Merlin monteret på brandskottet. Sikke et flyvejern! Ih, du milde. Jeg glemmer aldrig dens aerofoni, da den passerede min næsetip med 700 km/t. Den havde kæmpet i Sinai krigen i 1956 og var helt nyrestaureret med franske ørkenfarver som i 1956. Nu var piloten blot israelsk, han var modelflyver, og han havde brugt 7 år på restaureringen.

Med luftvåbenets kraftige engagement i mesterskabet havde vi nok ventet et par low-passes mv. af et par IAI Kefir eller sådan, men det var jo kun alt for hverdagsagtigt for Negev ørkenens indbyggere, så de blev væk. Det havde de også lovet i dagene forud, hvilket de næsten overholdt, mens hærens observationshelikoptere på deres evindelige patruljeringer kom os betænkeligt nær. Endnu nærmere kom de skarpt bevæbnede MP soldater, der

et par gange om dagen kom forbi og spurgte til vores velbefindende.

Et særligt land

Det kunne ikke skjules, at vi befandt os i et land i krig. Bortset fra de evindelige vejspærringer, hvor man bare skal sætte farten ned til 20 km/t og se europæisk ud, går livet dog sin vante gang stort set som i Danmark. Under overfladen mærkes dog en rastløshed ind imellem grænsende til desperation, som bedst beskrives ved et par sætninger fra Itzhak, en af de mange soldater, der tomlede med på min en-mands pilgrimsfærd til Jerusalem.

Itzhak var 5 dage yngre end jeg, havde været soldat i 22 år og havde kæmpet i fire krige. Vi talte åbent sammen om alt, og efter forsøg på trøstende ord fra min side, udtrykte han sig ca. således: *Kære Preben, det glæder mig overordentligt, at dit lands tusindårige krige er ophørt, og at du og dit land nu lever i fredelig sameksistens med Sverige, England, Tyskland og andre tidligere fjender. Jeg kan bare ikke vente i 200 år!* Det sidste understregede han ved at banke skæftet på sin maskinpistol ned i gulvet på min udlejnings-Opel, så de skarpe patroner raslede i magasinet. Halvt inde i mit livs dumme spørgsmål — om apparatet nu var forsvarligt sikret (manden har været i krig i 22 år) — blev jeg afbrudt: *»Jeg er fædt i opvokset i et Jerusalem i krig. Jeg vil dø i et Jerusalem med fred!«*

Danmark berømt

Så langt hjemmefra er det altid spændende at vide, om man kender Danmark, om Danmark er hovedstaden i Stockholm eller sådan. Man vidste god besked. På tomandshånd kom uopfordret mere end et dusin gange stort set enslydende: *Danmark er et vidunderligt land. Danskere er vidunderlige mennesker.* Hvilket selvsagt krævede en forklaring, og den kom prompte: Danske jøders evakuering til Sverige under krigen. Min forklaring om svenskerne, der tog imod; om nordmænd, der vel var ligeså gode, selvom norske jøder selv spadserede gennem skoven til Sverige; og var der ikke enkelte jøder, der evakueredes til England fra Holland? — Det blev slet ikke godttaget. *Danskere er det eneste folk i verden, der har bevist, at det i større stil er parat til med livet som indsats af redde jøders liv, blev det kort fastslået, og så var det emne uddebatteret.* Iøvrigt kender alle israelere monumentet på Denmark Square i Jerusalem, og nu ved jeg også, at det eksisterer.

En krævende klasse

Jeg blev som resultaterne viser ikke Europamester. Så langt fra som muligt. Mere overraskende er måske nok, at jeg som vel ca. nr. 20 i Danmark ikke var længere bag 21 af Europas bedste, men det var da også kun fordi jeg et par gange slog personlige rekorder.

F3B klassen er efterhånden også udviklet i en sådan grad, at det er overordentligt vanskeligt og dyrt for mindre lande at være med. Tyskerne bragte f.eks. ca. 800 kg luftfragt med sig. De havde også rigeligt udstyr på enkelte områder. Hvis vi går to år tilbage og læser Hans Grønnes rapport fra EM 1984 i Holland, vil vi vide, at der her var meget, meget vådt, og her blev israelerne for første gang i deres liv med tysk assistance ikklædt gummistøvler. Da en tysk hjælper åbnede en Lufthansa container med et af Reinhard Liese's spil nede i ørkenen, da lå øverst Reinhard's EM-84 gummistøvler. Der gik adskillige minutter, før det øvrige tyske mandskab (de var 14 ialt) kunne trække vejret normalt igen, hvorefter Reinhard fjernede piben 5 mm fra læben og udtrykte: *Man ku' jo aldrig vide.* I mange dage blev han drillet helt utroligt — se derude, er det ikke Noahs ark, må jeg låne dine ..., osv. Indtil Reinhard lovede at tage gummistøvlerne på ved



Joseph Vardi var en meget populær jury formand, ikke blot fordi han klarede alle små skærmydsler med både kompetence og humor, men også fordi han rådede over stævnets største isvanddunk, som konkurrenceleder Shamuel Davidovitz her nyder godt af. Shamuel er teltfabrikant for hæren. Depotteltene forærede han aeroklubben

afslutningsbanketten, hvis han vandt — og hvis drilleriet holdt op. Og således fik vi endnu et festligt indslag i afslutningen sent lørdag aften.

Et sådant overdrev kan der komme ud af at have et nationalt luftfartsselskab, der som Lufthansa er forstående over for sportsfolk. Vores indledende følere hos vores eget luftfartsselskab var til sammenligning ganske anderledes. *Airline of the Year* eller *The Businessman's Airline* kalder de sig vist, og det passer måske. Men er man ikke lige netop forretningsmand med taske i A4 format, så gad vide, om vi overhovedet har et luftfartsselskab? Derfor var det utroligt heldigt, at El-Al vender ret så ofte i Kastrup; det var simpelthen en forudsætning for, at projektet var fysisk realisabelt. Og så betyder det intet, at jeg måtte undvære en pendant til de flotte Lufthansa T-shirts og i stedet reklame-re for benzin på ryggen.

F3B reglerne

De FAI regelteknikere, der ikke flyver F3B, fryser altid af de evindelige »skænderier« om reglerne, der efterhånden er overordentlig komplicerede. Til VM og EM skulle det vel næppe være et problem, men det er det så sandelig. Her i Danmark flyver vi efter en speciel dansk simplificeret version, mens andre lande fortæller, at de naturligvis benytter den rene FAI version uden ændringer. Man må derfor undre sig, når det tager timer ved holdleder- og jurymøder ved et EM at nå frem til

Karl Wasner jr., Østrig servicerer sin Quasar, nærmest en Starbird variant. Karl førte det meste af mesterskabet, men sluttede som nr. 3 ligesom ved VM i Australien sidste år.



regelmodifikationer, der gør bogens bogstaver anvendelige i praksis. For mig er der kun én forklaring: De andre simplificerer reglerne ligesom vi — vi er bare ene om at have det skrevet på papir. Vi fandt dog frem til noget, der fungerede godt i reglerens ånd, og det er jo det vigtigste.

Efter mesterskabet var der en lang, uformel snak om reglerne for højstartspillene anført af verdensmesteren Ralf Decker, Tyskland. Sprængstykket (weak-link'en på alle sprog incl. hebræisk) er umulig at administrere, mente han. Her skete der det, at Holland protesterede over weak-link'en og demonstrerede, at den langt fra holdt til fabrikantens lovede 45 kg træk, og man leverede konkurrenceledelsen en rulle line, der i demonstrationen holdt 49 kg — reglerne siger, den skal springe ved mellem 40 og 50 kg træk. Den benyttede vi så.

Resultatet var mange linesprængninger, men weak-link'en holdt altid.

Kun tyskerne gennemskuede komediespillet, men holdt klogeligt mund, da de havde store, tunge fly og kraftige spil. Ralf forklarede, at det hele var et spørgsmål om at binde de helt rigtige knuder, der er ret så avancerede og tidskrævende, og han fortsatte: »Jeg har intet imod spejdere, men det kan ikke passe, at succes i F3B skal være et spørgsmål om at binde de rigtige knuder! Han mente, at hans hjælper havde lavet ham en godkendt weak-link, der holdt til 75 kg.

Spillene er alt for store og kraftige, mener Ralf. Det nytter ikke at stramme de nuværende mål for batteri og motor, det vil blot forøge omkostningerne — 3-4 starter på en opladning af specialbatterier og specialmotorer f.eks. de herrer Geist og Keller i stedet for ombyggede bilstartere. Der er kun én vej, mener Ralf, hvis F3B ikke skal blive udelukkende for en lille omkostningsignorerende klike:

1. Motoren skal være en standard startermotor på 1.100-1.300 W.
2. Reglerne skal specificere en enkel målemetode til afsløring af væsentlige motormodifikationer.
3. Herved bliver reglerne om weak-link og batteristørrelse overflødige, og et ganske almindeligt bilbatteri bliver konkurrencedygtigt.

Der var vilde protester fra Alpe-landene: Vi har investeret enorme summer i gode, kraftige spil, som så bare er til skrot!

Nej, sagde Ralf, men jeres motorer skal skiftes ud med små, billige motorer, og når spillene er slidt op, kan I bygge nye, mindre, billigere og mere håndterbare spil. Men Ralf nævnte også et andet problem: Hvad siger kineserne til, at Deutsche Aero Club f.eks. foreslår starteren til en Opel Kadett som eneste lovlige motor? Eller omvendt?

Ralf har givetvis ret, men er det muligt? Vil FAI nogensinde kunne enes om at beslutte så drastiske ting på demokratisk vis? Det bliver næppe i dette årti.

I distanceopgaven er nu indført den group-scoring, der besluttedes for to år siden. Det betyder, at fire piloter flyver på samme bane samtidigt med fire forskellige lydsignaler for vendelinie passage. Det gik fint med at skille signalerne fra hinanden, blot ikke når to eller tre lød samtidigt. Dette kom som en overraskelse også for de lande, der havde foreslået reglen i sin tid — igen et nydeligt stykke skrivebordsarbejde, som forslagsstillerne næppe selv har prøvet i praksis. Vi løste midt under mesterskabet problemet ved, at summeren og McCloud-hornet skulle trykkes i 1½ sek., og klokken og hornet kun i ½ sek. — ikke særlig proffert ved et Europamesterskab.

Den store hær af officials, som distanceopgaven nu kræver, havde arrangørerne lånt fra luftvåbenets F3B skole — ja, du læste rigtigt! I Israel har luftvåbenet en spejderagtig afdeling for 14-17 årige, som undervises i RC svæveflyvning med henblik på senere som rigtig soldat at kunne fungere som pilot på deres specielle førerløse minispionfly. Det var en flok friske drenge, der klarede opgaven til UG. Jeg fik iøvrigt en brochure om minispionflyet med hjem. Den har jeg tænkt mig at give videre til forsvarsministeren, så vi måske en dag bliver i stand til at arrangere en rigtig F3B konkurrence.

Det bliver spændende at se, hvad tyskerne gør næste år til VM i Osnabrück. Netop dette VM var vel en af årsagerne til, at jeg rejste til Israel for at se F3B på verdensplan anno 1986, for rygte vil allerede vide, at landsholdet igen peger på mig som holdleder.

Men det bliver på én betingelse: At vort landshold følger med! □

Resultater

1. Reinhard Liese, Tyskland	17.436
2. Joris Ten Holt, Holland	17.429
3. Karl Wasner jun., Østrig	17.376
4. Günther Aichholzer, Østrig ...	17.162
5. Samuele Villani, Italien	16.946
6. Andreas Meissl, Østrig	16.935
7. Jeroen Smits, Holland	16.656
8. Ralf Decker, Tyskland	16.428
9. Ruedi Binkert, Schweiz	16.403
10. Bruno Sieber, Schweiz	16.380
11. Klaus Blömler, Tyskland	16.291
12. Francis Casaux, Frankrig	16.105
13. Franco Givone, Italien	16.096
14. Bainer Ammann, Schweiz	16.058
15. Arik Meir, Israel	15.909
16. Marco Lorenzoni, Italien	15.873
17. Henk Bonestro, Holland	15.417
18. Avi Gueta, Israel	14.431
19. Philippe Maisse, Frankrig	14.317
20. Zvika Nave, Israel	14.076
21. Michel Mahe, Frankrig	13.360
22. Preben Nørholm, Danmark ...	12.275

Holdresultater

1. Østrig	51.473
2. Tyskland	50.155
3. Holland	49.502
4. Italien	48.914
5. Schweiz	48.841
6. Israel	44.416
7. Frankrig	43.783
8. Danmark	12.275

Største indendørs-VM nogensinde i England d. 23.-25. august 1986

For første gang nogensinde har Danmark haft fuldt hold ved et indendørs-VM. Og hvilken lejlighed kunne også være mere oplagt end dette års VM, der blev afholdt i England i den ene af de to berømte luftskibshangarer ved Cardington lidt uden for London.

VM-veteran Jørgen Korsgaard, der hermed fik fløjet ved VM for anden gang i klasse F1D, fortæller her om sine og holdets oplevelser.

Fem kilometer fra byen Bedford, ca. 90 km nord for London, ligger en lille flække, Cardington, hvor man endnu har to luftskibshangarer fra tyverne. Det er enorme haller, 300 meter lange, 55 meter brede og med 50 meter op til loftet. Her havde englænderne inviteret til VM i klasse F1D, indendørs mikrofilmmodeller, i den næstsidste weekend i august plus mandagen, der er helligdag i England.

51 deltagere fra 17 nationer havde tilmeldt sig, og så mange har der aldrig været før til et indendørs VM, men det er naturligvis helt i overensstemmelse med den voksende interesse, der spores for denne meget smukke modelflyvesport verden over.

Danmark sendte for første gang nogensinde et fuldt hold afsted til VM. Holdet bestod af Hugo Ernst, Taulov Modelflyveklub, Frank Dahlin fra Skjern klubben og Lene og Jørgen Korsgaard fra Harreslev Modelflyveklub. Lene skulle med som holdleder, og det job klarede hun til stor tilfredshed for resten af holdet.

Vi rejste med Mærsk Air fra Billund til Southend, idet det var den hurtigste og billigste rejseform, vi kunne finde. Og da Mærsk Air samtidig havde lovet os fin service med modelkasserne, samt en snedig beregning af billetpriserne, valgte vi denne rejseform. Vi fik en fortrinlig behandling, free drinks, middag mm., og vi kunne selv være med til at læsse og hente kasserne i flyets bagagerum. Flyet var iøvrigt en DH Dash-7, som gør turen på omkring de to timer.

Jørgen Korsgaard med en af sine nye mikrofilmmodeller. Sådant en model har en spændvidde på 650 mm, længden på den er omkring 800 mm — og så vejer den 1 gram. Men så er motoren heller ikke regnet med — den vejer ca. 1 gram også, så modellens totale flyvevægt kommer op omkring to gram!



Indendørsflyvning kræver stor indendørs plads. Disse to luftskibshangarer fra tyverne hører til verdens bedste flyvepladser for de små, lette mikrofilmmodeller. (Foto: Jørgen Korsgaard)

Chefen for VM-arrangementet var Laurie Barr, hvis minibus drøede rundt til forskellige lufthavne i London-området for at hente VM deltagere, og hans bus hentede os da også meget præcist i Southend. Iøvrigt vakte vores rejsegods en hel del opmærksomhed i lufthavnen, specielt Hugos modelkasse, da han har bygget den med to sider i plexiglas, så man kan beskue de smukke mikrofilmmodeller udefra. Tolderne lod os da også slippe hurtigt igennem.

En by i hallen

Det var mørkt, da vi ankom til Cardington, men vi kunne alligevel ane silhuetterne af de enorme bygninger i horisonten, efterhånden som vi nærmede os.

Indkvarteringen var genialt placeret lige over for hallerne i et velholdt kursuscenter, hvor der var plads til både deltagere, officials og ledsagere — og maden var af høj kvalitet og rigelig!

Det officielle program skulle starte lørdag med trimning og med konkurrencestarter søndag og mandag, men overarrangøren, Laurie Barr, havde fået lov til at åbne døren til hallen (Hal nr. 2, der bruges til brandforskning) allerede fredag eftermiddag, så efter en kort shopping-tur til Bedford stormede vi efter lunch med modeller og pakkenelliker over i hallen for endelig at besigtige dette berømte sted — og for at få prøvet modellerne.

Det er en fantastisk fornemmelse at stå i en så stor hal, man bliver næsten svimmel af at kigge op til loftet, så højt er der! Men gulvet var fyldt med alskens stilladser og bygninger, selvom brandforskningsfolkene havde gjort en stor indsats for at give os god plads. Der var hele to-etagers huse, skorstene, hospitalssenge på cementgulvet, men som Laurie Barr sagde, så var der stadigvæk over 40 meter op til loftet og også tilstrækkelig med fri gulvplads til at starte på. Det viste sig da også at holde stik, selvom enkelte landede på skorstene eller tage i løbet af konkurrencen.

Fredagen og lørdagen summede hallen af aktivitet, der blev talt op til 24 modeller i luften på en gang, og der var naturligvis også en del kollisioner, men det er sjældent, at der sker større skader på de skrøbelige modeller herved, højst et par huller i mikrofilmen, som let kan lappes.

Det danske hold trimmede en del — som mange andre — med halv motor, hvor den anden halvdel består af en pind med kroge. Ved denne trimmetode opnår man at se, hvordan modellerne opfører sig i starten ved højt drejningsmoment uden at man får modellerne op i taget, hvis motoren er for kraftig. Ligeledes er flyvetiden naturligvis også halveret.

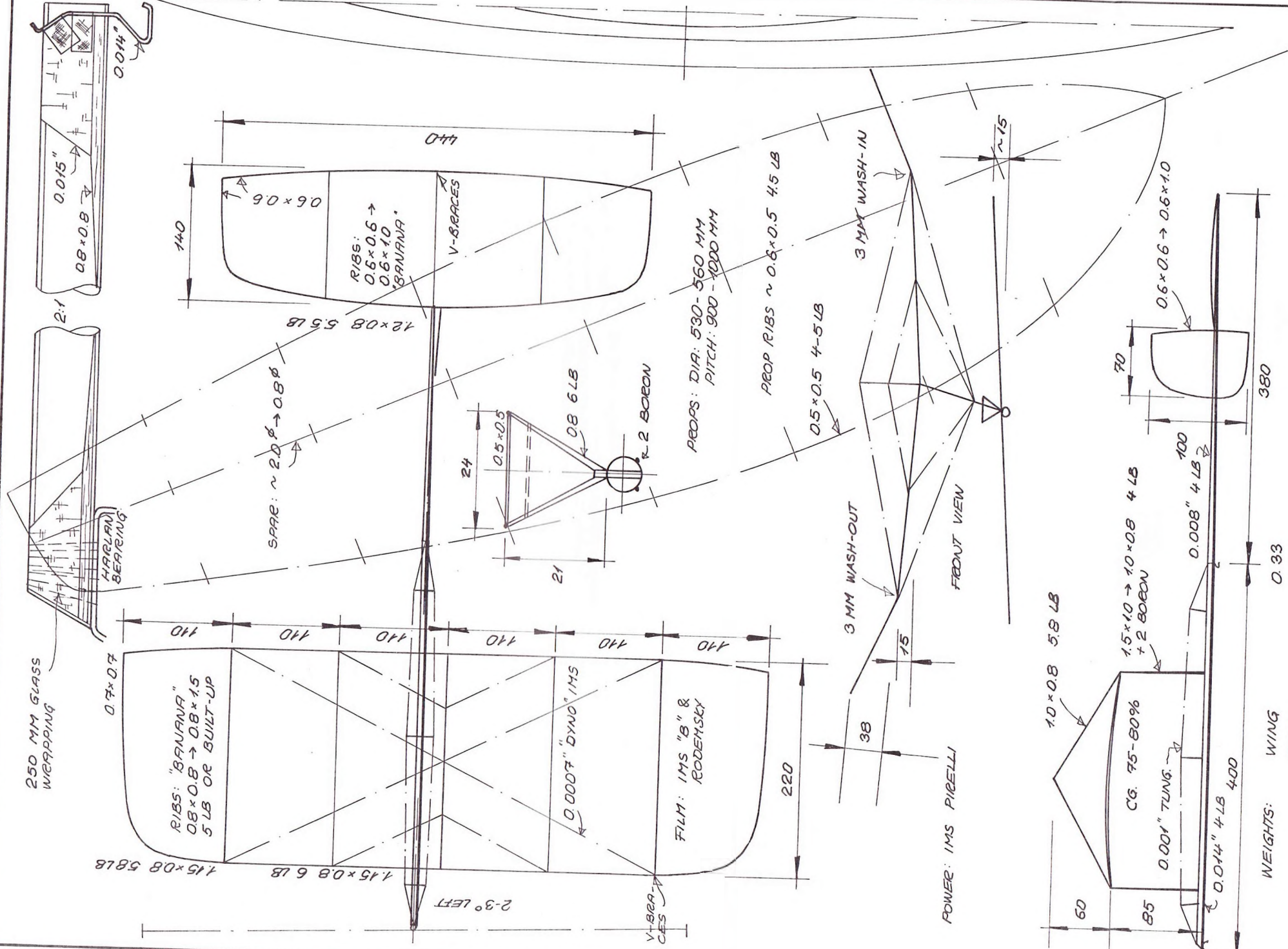
Under trimningen viste det sig, at det ville blive nødvendigt at styre modellerne fra tid til anden, da der af og til var træk i hallen. Lange fiskestænger — op til 8 meter — bliver hurtigt for korte, hvorfor hvert hold havde en eller flere heliumballoner til rådighed — helium'en blev lånt af Airship Industries ved siden af. Styring foretages så ved, at man fanger modellen med ballonlinen mellem propellen og vingen og man går så med det hele ind i midten af hallen igen. Et lille ryk i snoren frigør modellen, og flyvningen fortsættes. Det lyder nemt, men det er i virkeligheden meget svært. Undertegnede ødelagde på trimmedagen to modeller med ballonlinen, hvorefter vores holdleder nedlagde forbud mod at bruge styring.

Vi opnåede ikke de helt store tider under trimningen, men havde fået en idé om, hvilke motorer og propeller, der skulle bruges i konkurrencen.

Fint vejr på førstedagen

Den første konkurrencedag, søndag, oprandt med letskyet vejr og svag vind, og Laurie Barr var i strålende humør, for så ville det blive en rigtig god dag til indendørsflyvning!!! Det viste sig at holde stik, faktisk blev det den bedste dag nogensinde i indendørsflyvningens historie. Der blev lavet 16 flyvninger på mere end 40 minutter. »Never heard of,« sagde Laurie. Desværre var vi danskere ikke

(fortsættes næste side)



WEIGHTS:

WING	0.33
STICK	0.31
BOOM/STAB/FIN	0.22
PROP	0.18
TOTAL	1.04 GRAMS

F1D 1986
 JOEGEN KORSGAARD
 DENMARK

JK AEROGRAPHICS 1986



Her er Frank Dahlin i færd med at foretage en mindre reparation på sin model. Frank kom under opholdet i Cardington med i den eksklusive gruppe af danske modelflyvere, der har fløjet over 30 minutter indendørs. Gruppens eneste andet medlem er Jørgen Korsgaard, hvis model er tegnet på siden overfor. Jørgens model har Danmarksrekorden på 36 min. 19 sek.

blandt de elleve, der havde opnået en eller flere af disse »drømmetider«. I første start havde Frank for lidt kraft i sin motor, så hans model kom ned efter godt 18 minutter, mens Hugos model slet ikke ville rigtig op, hvorfor han måtte nøjes med katastrofale 11 minutter. Min egen flyvning så egentlig rigtig god ud, kom meget højt op, men begyndte så at drive over mod den ene side. På trods af vores holdleders styreforbud tog jeg alligevel ballonen med, men det var for sent, modellen sad fast efter godt 18 minutter ret højt oppe. Imens rungede klapsalver gennem hallen for amerikanerne, hvor tre mand havde klaret over 40 minutter i første start!

Men vi overlevede psykisk og gik igang med anden runde. Vejret i hallen var ret lunt efterhånden, og Frank forbedrede til 28:22 på en ret god flyvning, mens Hugo endnu haltede bagefter med 20:24 på sin anden flyvning. Min egen så godt nok ud i starten, den holdt sig pænt i midten, men kom ikke højt nok op og landede derfor med for mange omdrejninger tilbage på motoren. Tiden blev dog 31:40.

I anden runde blev der fløjet fire flyvninger på over 40 min., bl.a. finnen Pentti Nore, ungaren Orsovai og englænderen Pymm.

I tredje start skulle det være. Jeg fik en meget god flyvning på 36:19 og et tip om, hvordan jeg skulle flyve 45 min. den næste dag. Det var samtidig ny dansk rekord, og det hjalp lidt på humøret. Frank havde en meget smuk flyvning og kom som anden dansker nogensinde over en halv time med 31:43. Hugo kom også meget højt op, men modellen tabte pusten undervejs, så han kom til at mangle 36 sekunder i at få en halv time. Han ærgrede sig grundigt. Undervejs havde han forøvrigt fået ødelagt en model, da hans motorpind brød sammen under påsætningen af motoren. Herved skete der en mindre »eksplosion«, og der var kun små balsastumper og mikrofilmklaser tilbage af modellen!!

Når man flyver en masse med disse 1-grams modeller, sker der hele tiden små uheld, en liste bryder sammen, man får fingrene i en bardun og river den af, og der kommer huller i mikrofilmen, men med cyano og mikrofilmklapper lader det hele sig nemt reparere. Man skal dog spare på limen, da modellen ellers let bliver noget tungere.

Andendagen blæsende

Aftenerne blev tilbragt sammen med de andre modelflyvere i centret, hvor der var en pub-bar. Stemningen var meget international og hyggelig, men blev som regel brat afbrudt af bartenderens gjaldende råb: »Last orders, please!!« og det på et alt for tidligt tidspunkt. Til gengæld havde vi så ikke problemer med at komme op om morgenen!

Sidste konkurrencedag, mandag, oprandt med truende skyer og hård vind, men vi skulle jo heldigvis gå indendørs. Men i løbet af dagen blev »vejret« inde i hallen også meget dårligt, det trak voldsomt af og til, det var lige før, at modellerne blæste ned af stativerne, og gennem enkelte huller i taget regnede det ned til os.

Vejret var dog nogenlunde i første runde, så der blev fløjet tre flyvninger over 40 minutter, to amerikanske og en hollænder. Frank fik 24:22 og Hugo bare godt syv minutter, mens jeg selv stallede i gulvet to gange og måtte noteres for et nul for den flyvning.

I starten af anden runde så det ud til, at den forsvarende verdensmester, amerikaneren Jim Richmond, skulle få endnu en meget fin flyvning. Han havde startet i den ene ende af hallen, men hans model drev langsomt ned i den anden ende, dog beholdt den højden og efter 30 minutter var den stadig højt, højt oppe. Han måtte styre den et par gange, og efterhånden rettedes alles øjne mod modellen, der nærmede sig de 50 minutter, da den landede. Stort bifald, tiden blev 47:44, stævnets længste flyvning og ensbetydende med, at Richmond for fjerde gang ialt blev verdensmester, da hans næstbedste tid var 45:54 — iøvrigt den næstlængste flyvning ved dette VM. Altså absolut en værdig verdensmester.

I denne runde var driften meget alvorlig og på noget, der kunne ligne en god flyvning drev min model alligevel ud og satte sig fast i taget. Slut med den, Frank fulgte lige efter med en god start, men også hans model drev ud til siden, fløj igennem en regnbyge fra et hul i taget uden at tage skade og så ud til at skulle sætte sig fast i taget, men Laurie Barr hjalp Frank med at styre uden resultat. Tiden blev kun 19:22, da de til sidst ikke kunne få modellen fri af ballonlinen. Hugo sluttede med godt et udendørs max.

I sidste runde var klimaet i hallen virkelig dårligt, kun ganske få kom over en 5-10 minutter, selv om de prøvede som gale. Dermed sluttede VM som et antiklimaks.

Afslutning

Alle samlede omkring resultattavlen for at følge udregningen af de endelige placeringer. Richmond vandt foran Cezar Banks, USA, og Pentti Nore fra Finland. Sidstnævnte havde fløjet 44:01 i 3. runde den første dag, en tid som må gælde som absolut nordisk rekord — den bliver svær at slå!

Englænderne fløj jo på hjemmebane, men fik ikke rigtig den sikre succes, som deres træningstider havde kunnet formode. De to fløj med tandemmodeller med små propeller og mange omdrejninger på motoren. Jim Richmond fløj med sin store model fra VM i 1984, som dog ikke havde propel med variabel diameter, men længere motorpind, lang motor og lille propel. Modellen fløj som en drøm. Pentti Nores model var helt »normal«, men meget fint bygget. Og så havde han præcis fundet den rigtige kombination af propel, motor og omdrejninger.

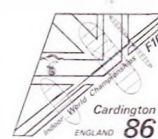
Holdkonkurrencen blev vundet af USA foran Holland og England. Vi blev nr. 12 foran Tyskland, som ellers har gode indendørs traditioner. Men vi mangler træning i store haller og erfaring i styring med balloner, for vores modeller ligner stort set de andres, og vi har også det samme gummi, så

Jeg havde i samarbejde med Laurie Barr udarbejdet et program for VM fyldt med tegninger af de fleste af VM modellerne, idet vi havde inviteret deltagerne til at sende mig tegningerne i god tid inden VM. Hæftet blev vel modtaget i Cardington, da vi lige præcis nåede at få det trykt to dage forinden afrejsen.

På vejen hjem havde vi tid til et meget kort besøg i Tower i London, idet vi blev kørt til Liverpool Street Station, hvor Mærsk Air har deres terminal for Southend ruten. Vi havde også lejlighed til en kort tur i »The Tube«, undergrundsbanen.

Well, well *Indoor is beautiful!!* □

PS: Tak til Mærsk Air for den fine behandling og tak til Sparekassen Sydjylland for nogle meget flotte og meget billige VM-dragter.



Individuelle resultater:

1. J. Richmond, USA	1:33:38
2. C. Banks, USA	1:27:25
3. P. Nore, SF	1:25:37
4. B. Randolph, USA	1:24:57
5. D. Orsovai, HUN	1:24:13
6. D. Pymm, GB	1:24:00
7. T. Andre, NL	1:23:20
8. D. Siebenmann, CH	1:20:41
9. B. Hunt, GB	1:18:27
10. A. Ree, HUN	1:18:27
11. O. Rodenburg, NL	1:17:45
12. L. Englund, SF	1:15:35
25. J. Korsgaard, DK	1:07:59
37. F. Dahlin, DK	1:00:05
47. H. Ernst, DK	49:48

Holdresultater:

1. USA	4:05:39
2. Holland	3:55:33
3. England	3:53:10

EM for fritflyvende modeller 9.-14. september 1986, Pitesti, Rumænien

Et reservespækket dansk fritflyvningslandshold – oven i købet ikke fuldtalligt – hoppede de små 3.000 kilometer fra Danmark til Rumænien for at deltage i Europamesterskaberne, der blev afholdt i den rumænske mønsterby Pitesti, der er centrum for landets olieindustri – og hvorfra Rumæniens nuværende leder, Nicolai Ceausesco, stammer.

Det skulle vise sig, at den geografiske afstand var langt den mindste afstand mellem Danmark og Rumænien. Modelflyve Nyts Per Grunnet var med på turen og beretter herunder om sine oplevelser i det fremmede.

»Gummi, gummi« – »Bonbon, bonbon«. Der står 10-12 rumænske børn rundt om Henning Nyhegns bil og tigger om tyggegummi og bolcher. Vi ryster rutinemæssigt på hovederne og siger »Nej – forsvind med jer!«. Tre dage på flyvepladsen lige uden for Pitesti har hærdet os efterhånden er ungerne i de udtrådte kondisko blevet en naturlig del af omgivelserne, ganske som den fede, svovlmættede røg fra raffinaderiets skorstene, som står på række langs den ene side af flyvepladsen og sender røg og støv ind over os fra morgen til aften.

Det naturlige samtaleemne for os – og for de fleste andre af de 20 deltagende hold – er, hvor godt vi egentlig har det derhjemme. Og det er lige meget, om hjemme er Thatchers England, Mitterands Frankrig eller Schlüters Danmark – det er bare Paradis ved siden af denne svovlstinkende, fattige plet, som selv de lokale beboere sandsynligvis betragter som indgangen til helvede.

Rumænien er et fattigt land. Et af de fattigste i Østeuropa. For blot 10 år siden var det meget anderledes. Dengang var oliepriserne høje, og Rumænien stod midt i et ambitiøst udviklingsprogram af olieindustrien, der skulle gøre landet til et

Dette billede giver et indtryk af flyvepladsen ved Pitesti. I baggrunden ses en del af fabriksanlæggene på pladsens ene side. I forgrunden lidt af landsbyen, som modellerne drev ind over, hvis de fløj max i god højde. Og skorstenen yderst til venstre spreder en gang svovllugtende røg over det hele.



Her er det russiske hold i færd med at påkalde sig termikgudernes opmærksomhed anført af holdleder Victor. Bemærk afstanden til tårnet i baggrunden — så meget plads var der på flyvepladsen

økonomisk kraftcentrum i Østblokken. Den dengang høje oliepris fik beslutningstagerne til at foretage et voldsom satsning på olieindustrien, som indebar en kapitalkrævende udbygning af såvel olieproduktionen som følgeindustrien – raffinering, plasticproduktion osv., osv.

Da udbygningen var sat i gang, kom faldet i oliepriserne – ikke et fald på 5 eller 10 procent, men et fald til halvdelen eller en trediedel af de hidtidige priser. Og de investeringer, som rumænerne havde foretaget, blev med ét slag helt urentable. Al videre udbygning blev standset – og landet bugner fortsat af byggepladser, hvor kraner står og rustet mellem ufærdige bygninger

Hovedstaden Bucharest er faktisk en stor byggeplads, hvor intet tilsyneladende bliver fuldført.

Dette slog Rumæniens økonomi i stykker. Fra at være et land på vej frem, blev Rumænien med ét slag en økonomisk ruin. Og vi kunne se resultaterne af den fejlslagne udbygningspolitik overalt.

Også på flyvepladsen ved Pitesti. De mange tiggende børn var blot ét af mange tegn på, hvor dårligt det står det. Det var f.eks. ikke blot børnene, der tiggede. Vi blev også kontaktet af mange voksne, der forsøgte at veksle til vestlig valuta eller forsøgte at købe cigaretter, kaffe, tøj osv. af os. Og besøg i forretninger viste, hvor dyrt alting er – og

hvor begrænset udvalget er.

Oplevelsen af denne fattigdom kom til ganske at overskygge oplevelsen af modelflyvekonkurrencen for os og de fleste andre deltagere. Og det værste var næsten, at vi, der havde så meget i sammenligning med de rumænere vi var omgivet af, kunne overhovedet ikke stille noget op for at hjælpe dem. Hvis vi f.eks. begyndte at give børnene mad eller slik, som de tiggede om, så ville vi på ingen tid blive løbet over ende af horder af børn. Vi kunne blot have medlidenhed med dem – og så glæde os over, at vi er så heldige at være født i et samfund, der har overskud af stort set alt i denne verden

En flyveplads på størrelse med et frimærke

Efter VM i Spanien i 1981 har der fra FAI's – og det vil sige fritflyvningskomiteen – side været lagt en forholdsvis hård linie over for arrangørerne af VM og EM. I Spanien var arrangørerne knap nok klar over, hvad fritflyvning egentlig gik ud på – hvilket f.eks. udmøntede sig i, at konkurrencen blev afholdt på en plads, som knap nok var stor nok til en lille, lokal klubkonkurrence.

Pladsen i Rumænien skulle være god nok – det havde FAI subkomiteens formand Ian Keynes forvisset sig om ved et besøg i 1982. Men selv på få år kan meget ændres. Olieindustri-anlægget på pladsens ene langside var end ikke påbegyndt, da Ian så pladsen for fire år siden Og at halvdelen af resten af pladsen var bevokset med mandshøj majs, kunne man jo heller ikke vide dengang.

Så det var noget af et chock for Ian at opdage, at den plads, han så i 1982 og anslog til 2×5 km, nu var skrumpet ind til et frimærke på 800×900 meter – med meget uheldige landingsområder på tre af siderne. På den ene side var der et industriområde, hvor vi ikke måtte komme ind. På den anden side var der bare majsmark. Og på den tredje side lå landsbyen, hvor modeller blot forsvandt på mystisk vis, hvis de landene der

På den sidste side af flyvefeltet var der »kun« en kirkegård, nogle stenhårde pløjemark – og i et par kilometers afstand en stor sø

Meget kan dog lade sig gøre, hvis blot vejret er perfekt, men på trimmedagene gav pladsen sjældent plads til flyvninger på over 60 sekunder, før modellerne var ude af området.

Et underbemandet dansk hold

Med tre deltagere i FIA, to i FIC og én i FIB samt to ledsagende hustruer og et ledsagende barn, havde det danske hold langt fra tilstrækkeligt med mandskab til at gennemføre konkurrencen på



Tjekkiske Ivan Horejsi fløj denne gang med en A2-model med balsabeklædt vinge. Vingen var forsynet med såvel turbulenstråde som invigoratorer. Ivan klarede sig som altid fint og gik igennem til fly-off. I dette blev han desværre udsat for et linekryds, der betød, at han ikke fik max. i fem-minutters starten og dermed »kun« blev nr. 6.

ideel måde. Specielt FIA-flyverne kunne hurtigt få hjemhentningsproblemer, da vi var fuldtallige og derfor kunne risikere at lave tre starter i hurtig rækkefølge med tilhørende problemer for de to eller tre hjemhentere.

På holdmødet aftenen før FIA-konkurrencen var stemningen forholdsvis mat, idet alle hidtidige erfaringer tydede på, at vi i løbet af de første tre eller fire perioder ville miste alle vore modeller enten i majsmarken eller i landsbyen.

FIA-konkurrencen

Da vi ankom på pladsen en times tid inden FIA-konkurrencens start, blæste en svag, kold vind modellerne over i majsmarken på halvandet minut. Fra trimdagene vidste vi, at luften var meget vanskelig at flyve i, og gårsdagens aftale om startrækkefølgen: Henning Nyhegn, Jes Nyhegn og mig sidst, var helt klart et alvorligt handicap for Henning.

Men sådan kom det heller ikke til at gå.

Henning startede godt nok først, men fik linekryds og udløste ca. 20 sekunder derefter. Ifølge reglerne har man så ret til en omstart, hvis man vil. Og da Henning kun fik ca. 2½ minut, ville han naturligvis have sin omstart. Tidtagerne mente imidlertid ikke, at reglerne gav ham ret til det, og først efter en længere diskussion, hvor også FAI-juryen blev involveret, fik Henning lov til at tage omstarten.

I mellemtiden måtte jeg så starte — stadig tidligt i perioden. En svag indikation gav desværre kun 150 sekunder og et farvel til fly-off-muligheden.

Jes droppede også sin første start med en flyvning på lige under 2 minutter, så Henning blev eneste dansker med max, da han i periodens sidste sekunder nåede at udløse i dagens første egentlige termikboble.

I de følgende perioder havde vi en lang række problemer. Den lille plads medførte, at man højstartede meget tæt på hinanden, og risikoen for linekryds var derfor særdeles stor. Vi havde hver 3-4 linekryds, hvor især Henning måtte benytte sig af muligheden for omstart. Jeg fik til gengæld ødelagt en model i et dramatisk linekryds, hvor min model blev nedlagt på brutaleste vis.

Vores andet hovedproblem — som vi også delte med de øvrige FIA-flyvere — var de seje tidsler, der voksede overalt på pladsen. De var 10-15 cm høje og fangede med usvigelig sikkerhed enden af højstartslinien, når man lod den slæbe efter sig på jorden. Og så var de stærke! Det var for det meste

håbløst at trække dem over, så linien blev fri igen.

I fjerde start blev Henning fanget af sådan en. Vupti, og linien sad uhjælpeligt fast, strammede til, og modellen fløjtede rundt i en snæver cirkel, hvorefter krogen åbnede og modellen udløste i lav højde og dårlig luft Det hele skete på få sekunder — og vi kunne intet gøre, selvom vi hele tiden løb to mand og forsøgte at frigøre linien, når sådan noget skete.

I samme periode blev den forsvarende Europamester, Cenny Breeman fra Holland sat ud af spillet på samme måde — kun 63 sekunder fik han ud af det.

Det vi havde frygtet mest, hjemhentningen, viste sig imidlertid at blive det mindste problem. Denne dag — og de følgende konkurrencedage — var det nemlig så stille, at vi for det meste landede inde på pladsen på max-flyvninger. Så bortset fra et par havarier, der skyldtes linekryds, kunne vi gennemføre konkurrencen uden at miste modeller.

Otte til fly-off

Efter syvende periode havde otte stadig fuld tid. Desværre ingen af os danske. Jeg var tættest på, idet jeg havde seks maxer efter droppet i første start. Henning havde ud over den omtalte fjerde

Ulf Edlund fra Sverige deltog for første gang på det svenske FIA-hold og gjorde det virkelig godt. Han kom igennem til fly-off — en stor præstation — men var så uheldig at blive fanget i hvirvler i 4-minutters fly-off'en, så tiden blev under et minut.

Som det kan ses af billedet, har Ulf ikke tabt humøret af den grund!



start også sat sekunder til i sidste periode. Og Jes havde på trods af fire flotte maxer ikke undgået den sidsteplads, som han også havde regnet med at have på. I femte og sjette start havde Jes nogle meget dårlige udløsninger, der sendte modellen næsten i jorden i spiraldyk. Den slags kan rettes — og ingen tvivl om, at Jes var en stor, positiv overraskelse som trediemand på holdet. Næste gang kan han meget vel placere sig som nummer et i den anden ende af listen

Men til fly-off'et: Vejret var fortsat glimrende, da 4-minutters runden skulle flyves. Samtidig med, at runden blev startet, gik de første fire op på linien og søgte straks tilbage bagved startlinien, så de kunne snylte på de senere startende. Det blev dog ikke nødvendigt, for inden der var gået mange sekunder lå de første modeller allerede højt i en stor termikboble, som seks af deltagerne kom med i. De to sidste var svenske Ulf Edlund og engelske Gary Madelin, der begge trak frem foran startlinien.

Ulf kom ud til overgangen mellem majsmarken og græsmarken, som vi fløj på — og der fik han termikindikation. Men da modellen blev udløst, blev den nærmest kastet mod jorden i et stort hvirvelområde, der åbenbart havde snydt Ulf. Det var synd, at Ulf skulle få en så dårlig afslutning på en ellers perfekt gennemført konkurrence — en ottendeplads til EM i sin første internationale konkurrence uden for Sverige er ret enestående.

Gary Madelin var mere forsigtig med at checke sin termik. Han cirkledede en, to, tre, fire gange i boblen, før han var tilfreds — og udløste så flot. Modellen steg i begyndelsen, men blev så puffet ud af termikken — sandsynligvis fordi Gary havde ventet for længe med at udløse modellen, så termikkens centrum var passeret ham. Han endte med at mangle sølle 20 sekunder af maxet.

Seks mand startede på fem-minutters runden. Først oppe og bag startlinien var tjekken Ivan Horejsi, som mange gerne ville se som Europamester. Ivan startede i sidevind for at være sikker på at komme bag startlinien i en fart. Det lykkedes også, men da han havde fundet termik deromme, var et par andre kommet ned til ham — og den ene af dem lavede linekryds med ham, så Ivans model blev trukket i jorden. Tilbage til startlinien og op igen, men denne gang i dårligere luft. En måske lidt forhastet udløsning nogle minutter før periodens slutning gav kun lidt over tre minutter, så Ivan måtte som så mange gange før nøjes med en placering lige under medalje-pladserne, idet de fem andre havde fløjet max.

(fortsættes næste side)



Unge Sergei Marakov fra Rusland er her ved at indstille sideroret på sin model mens Henning Nyhegn kigger ham over skulderen. Marakov er ny på det russiske FIA-hold, men ikke desto mindre — eller måske netop derfor — placerede han sig på en fornem andenplads ved EM. På detailbilledet herunder kan man se den lille vinkelmåler, han brugte til siderorsindstillingen.

Næste fly-off-runde gik, mens det hurtigt blev mørkere, og tidtagerne havde ind imellem problemer med at se de fem modeller. Kun to modeller fløj max — en ny russer, Sergei Makarov, og Didier Barbaris fra Frankrig. Først ville juryen udsætte næste fly-off til den følgende morgen, men specielt den russiske holdleder protesterede, så efter nogen parlamentaren fortsatte man med syv-minutters runden.

Luften var stadig hjælpsom, men egentlig termik var der ikke tale om. Franskmænd fandt bedst luft og vandt med en flyvning på knap fire minutter, mens Makarov nøjedes med knap tre et halvt minut. Og — vigtigt — tidtagerne havde ingen problemer med at se modellerne!

Didiers vindermodel var ganske traditionel — faktisk er den i familie med min »Cirkeline«, men har dog lidt større spændvidde og torsionsbox også i ørerne. Didier har igennem de seneste år arbejdet systematisk på at dygtiggøre sig som FIA-flyver. Han er mødt op ved talrige konkurrencer som deltager eller tilskuer, har altid været med, når nogen viste deres modeller frem, og han har holdt sig orienteret om udviklingen ved at følge grundigt med i den internationale modellflyvelitteratur. En sådan flid belønnes — ikke mindst, når den opnåede viden omsættes til praksis på en så overbevisende måde, som Didier viste i Rumænien.

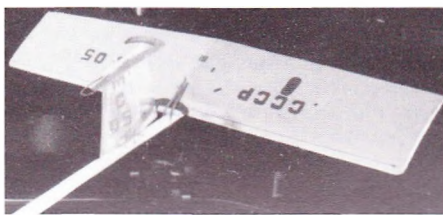
Makarovs model var også ganske traditionel, idet det var en russisk begyndermodel til konkurrenceflyvere. Spændvidden var omkring 230 cm, profilet ret tyndt, ca. 6%, og vingen opbygget helt traditionelt uden anden brug af kunststoffer end kulfiberroving lagte på som capstrips til forstærkning af profilerne. Det med begyndermodel skal tages helt bogstaveligt — det var den modeltype, som en række af de russiske eksperter har udviklet og anbefaler nye konkurrenceflyvere at benytte, indtil de får erfaring nok til selv at konstruere modeller. Makarov havde kun bygget fire konkurrencemodeller, så han må — ikke mindst efter russisk målestok — betragtes som nybegynder i faget. Til gengæld kunne hans højstarter og katapultudløsninger få stort set alle andre på pladsen til at blive grønne af misundelse.

Holdkonkurrencen blev vundet af det tjekkiske hold, der kun droppede 10 sekunder ialt. Og disse 10 sekunder, der fordeltes på to flyvninger, blev droppet i den vanskelige første periode.

Det russiske hold, som traditionelt er storfavoritter, kom langt ned ad listen, eftersom stakkels Ghenadi Orlov, der her deltog på holdet for tredje gang, igen havde en meget uheldig dag med kun tre maxer på de syv starter.

F1C-konkurrencen

Vore to deltagere i gasklassen var brødrene Tho-



mas Køster og Kim Køster. Deres modeller var også i nær familie med hinanden, idet de var lavet i de samme forme på det samme værksted.

Kim havde imidlertid store problemer på trimdagene, idet han ikke fik sine modeller i trim. Den ene blev smadret ud over, hvad der kunne laves i Rumænien, mens den anden kun fik mindre læsioner ved en tur i jorden. Da det ikke lod sig gøre at få modellen trimmet i tide inden konkurrencen, besluttede Kim imidlertid at undlade at starte. Dels fordi det var for farligt at flyve med en utrimmet model mellem alle de mennesker, og dels fordi han reelt ingen chance havde for at undgå yderligere havari, hvis han fra starten skulle flyve med fuld motortid.

Så Thomas blev eneste dansker i gasklassen. Det gik også udmærket — der var et par starter, som var endog meget tæt på de tre minutter — men altid »oppefra«, så efter sjette periode var Thomas en af de 16, der havde fuld tid. Men så gik det tilsyneladende heller ikke længere. Jeg stod langt væk fra startlinien og skulle hente modellen og så, hvad der skete. Thomas kastede modellen, der steg i et par sekunder. Derefter stoppede den

Kim Køster holder omdrejningsstælleren, så storebror Thomas kan læses displayet. Og lige meget hjalp det — ved dette EM var det motorerne, der holdt Thomas fra en medaljeplacering — og det kunne let være blevet til den fineste medalje, hvis motorerne havde kørt ordentligt.



og lagde sig langsomt ned til flyvestilling i ca. 30 meters højde. Det lignede en start på et minut eller halvandet Men Thomas havde ikke opbrugt alt sit held, for langsomt begyndte modellen at stige et hop op hist og endnu et hop pist og efter et lille minut så det faktisk ud som om den havde vundet 10-20 meters højde. Termikken blev bedre og bedre, og da stopuret viste 2 minutter, var der ingen tvivl. Den klarede sig — endnu et max til Thomas, der dermed var i fly-off med 13 andre, heriblandt russerne Verbitski og Nakonechny, hhv. forsvarende Europamester og nuværende verdensmester.

Mange af klassens andre mestre var ikke nået så langt. Den altid velflyvende englænder Stafford Screen droppede allerede i anden runde tolv sekunder. Stafford havde iøvrigt bygget en aluminiumsgasser efter russisk mønster. Under flyveturen fra England til Bucharest havde den ligget i flyets bagagerum, hvor der åbenbart ikke var kunstigt normalt tryk som i kabinen, for vingen havde været blæst op som en ballon, da Stafford fik kassen åbnet. Beklædningen må have været helt tæt, så trykket i vingen og udenfor ikke har kunnet udlignes. Så andre, der beklæder vinger med helt tæt materiale, må huske at lave nogle »luft huller«, så det samme ikke sker, hvis deres modeller skal op i flere kilometers højde i lastrummet på et fly.

Gasflyvning på verdensplan

Da engelske Alan Jack kastede sin model i 4-minutters starten havde den ene tidtager knap 7 sekunders motortid, mens den anden havde 15 sekunder. Konklusion: Overturen, fordi tiden findes ved at lægge sammen og dividere med to. Også selv om den ene tid er oplagt forkert. Og da Alan ikke nåede at tage sin omstart, var han ude af konkurrencen med en trist nul på resultatlisten.

Om det samme skete for Francisc Rimoczi fra Rumænien ved jeg ikke, men heller ikke han fik tid i fly-off'et.

Det er den slags ting, der er så utilfredsstillende i gas-klassen. Alle — på nær måske tidtagerne — ved, at Alans motortid var i orden. Men på grund af larmende motorer på alle sider af tidtagerne og fordi Alan ikke har bunt (dvs. visuel markering af stigets afslutning), så kan tidtagerne ikke afgøre, hvornår motoren stopper, og så indtræffer disse kedelige hændelser, hvor folk bliver smidt ud af konkurrencen uden grund.

Ni mand fik dog de fire minutter — heriblandt Thomas, som inden fly-off'et havde banket sin bedste model i en trimstart, hvor motoren stoppede halvt oppe i stiget. Det medfører oftest et lodret

dyk i jorden og en grundig molestretning af modellen. Så Thomas måtte flyve med en ældre model, der steg ret langsomt, men til gengæld havde et formidabelt flot glid.

Alle på nær Reinhard Truppe fra Østrig fløj fem minutter, men så smuttede der til gengæld tre mand i seks-minutters fly-off'et.

Syv-minutters starten blev fløjet i næsten helt stille vejr. Thomas startede først — og da modellen var halvvejs oppe, satte motoren ud for tredje gang denne dag. Det kostede dog ikke modellen nu, men til gengæld smuttede muligheden for at vinde konkurrencen. Modellen fløj tre-fire store cirkler i tilsyneladende ganske svag termik og landede på 235 sek. En imponerende tid i betragtning af udgangshøjden — men tydeligvis ikke nok til en medaljeplads, når tre så stærke folk som Verbitski, Nakonechny og Venuti stadig var med i legen.

Vi så Venuti lave en drømmestart, så Nakonechny og endelig Verbitski med en flyvning, der satte de to andre i skyggen. Der manglede kun 11 sekunder i at Verbitski havde fået maxet også i denne runde, men det var han nu ret ligeglad med. Sejren var hjemme — en populær sejr — og andet Europamesterskab i træk for Verbitski, der også vandt i Jugoslavien 1984.

For Thomas blev dette EM ikke det come-back, som han havde arbejdet på. Bevarer, en fjerdeplads er flot, meget flot, men måden den blev opnået på var ikke tilfredsstillende for Thomas. Hovedproblemet ligger imidlertid i motorerne. Thomas har de sidste par år fløjet med Nelson-motorer, og det har givet ham en masse problemer. Nelson'erne er særdeles ydedygtige, men meget svære at få til at køre stabilt. Heldigvis kan dette problem løses meget let: Skift motoren ud til en AD eller en Rossi. For Thomas kan samtidig glæde sig over, at han tilsyneladende har fundet frem til en modeltype, som både stiger og glider fremragende — og den vil givetvis være en god basismodel i de kommende år — ganske som hans Cream-modeller var i årene 1976-1980, hvor Thomas både blev verdensmester og Europamester.

F1B-konkurrencen

Wakefield-klassen blev fløjet på sidste konkurrencedag. Jens B. Kristensen var eneste danske deltager, men til gengæld — sammen med Thomas — vores storfavorit. Jens havde på trimmedagene haft en lang række glimrende flyvninger og havde tilsyneladende udviklet en velfungerende sans for at finde termik.

Desværre kiksede netop termiksøgningen i første periode, hvor Jens ramte klart ved siden af ter-

Der knyttede sig store forventninger til det russiske wakefieldhold, og de blev også indfriet ved en holdsejr. Individuelt gik det imidlertid knap så godt, idet Stefanchuk her blev bedste russer på sjettepladsen.



Ossi Kilpelainen fra Finland blev bedst placerede skandinav i wakefield med en glimrende femteplads. Ossi er en af Finlands dygtigste og mest erfarne wakefield-flyvere. Han har deltaget i både VM og EM mange gange tidligere og placerer sig ofte i toppen.

mikken og fløj ca. 2:45. Tidtagerne tog dog også fejl af tingene og tog tid på en anden model i stedet for, men heller ikke dette gav Jens max, idet tidtagerne tildelte ham 176 sek. I sidste ende kom denne fejl kun til at betyde én plads i rækkefølgen, så det piller ikke meget ved Jens' afsluttende placering.

De følgende fem starter var alle max'er, men i sidste periode ramte Jens igen ved siden af og fik 163 sek.

Jens var ikke ene om at have problemer med at ramme termikken. Dagen virkede varmere end de tidligere — og termikken virkede mindre forudsigelig, end vi havde vænnet os til. Selv en model i stor højde var ingen garanti for, at man ville få termik ved at starte under den.

I femte og sjette periode var der lange, lange pauser, hvor ingen turde starte. Eller næsten ingen, for engang imellem blev der kastet en enkelt model, som for det meste flaksede uhjælpeligt ned i klar nedvind. Men når en af disse blev hængende — eller hvis den blot steg hurtigt, så skete det af og til, at hele flokken fulgte efter. Og så fulgte der ofte nogle ganske spændende minutter, hvor det blev afgjort, om der nu virkelig også var termik og med jævne mellemrum måtte hele flokken af snyltere ned og bide i græsset, for max'et var nået.

Det var underholdende — og rart at tænke på, at man heldigvis selv har en snor i modellen, hvor man kan mærke, om der er termik eller ej

Et af dagens samtaleemner var iøvrigt Ruslands Andrjukov, der glimrede ved sit fravær fra det russiske hold. Han var forsvarende Europamester, men havde altså ikke engang fået lov til at flyve med som sådan. Russerne fortalte, at de kun sendte hold, og at Andrjukov ikke havde kvalificeret sig denne gang

I slutningen af sidste periode udspillede et mindre drama omkring det russiske og det franske hold. Franskmandene havde fløjet glimrende hele dagen, Gerald Noque og Jean-Claude Cheneau havde fuld tid, og trediemanden Francois Rapin havde kun et enkelt drop i første periode, så holdet lå på en førsteplads få sekunder foran russerne, som også kun havde droppet få sekunder. De to med fuld tid havde fløjet først i sidste periode og begge maxet, og nu stod Rapin tilbage og havde knap et kvarter til at flyve den max, der ville sikre holdsejren. Han trak sin model op, ventede i nogle minutter, og lod så motoren løbe ud for at sætte en ny og frisk i. Den nye motor sprang imid-

lertid halvvejs gennem optrækket, og i stedet for at skifte til reservemodellen, der lå klar ved siden af, begyndte han at fjerne den sprængte motor uret tikkede hele tiden, periodeafslutningen nærmede sig og før han havde trukket den friske motor op, blev perioden skudt af.

En taktisk brøler af format at lade motoren på A-modellen løbe ud, uden først at trække reservemodellen op, så der hele tiden var mindst én model med optrukket motor.

Sådan en fejl kunne russerne aldrig finde på at lave. Vi så netop samtidig den sidste russer gøre klar til sidste russiske start. Sidst i optrækket sprang der en enkelt streng i motoren, men han fortsatte blot optrækket og fik efter et par minutters venten kastet modellen i en stor, sikker termikbølle. I så kraftig termik betyder det aldrig noget, om motoren er en smule træt. Det er startøjeblikket, der tæller.

Det vidste de fleste franskmænd også — og der blev kigget skævt til Rapin fra flere sider, selvom alle heldigvis kunne forenes i lutter smil og ryglappen senere på natten. Selvom holdsejren altså blev forvandlet til en ottendeplads i sidste sekund.

12 mand til fly-off

Blandt de tolv deltagere i fly-off'et var svenske Bror Eimar, der omsider fik lov til at flyve med i sit naturlige selskab — blandt de allerbedste — ved et EM. Brors fine præstation blev fulgt godt til dørs af de to andre svenskere, Leif Ericsson og Per Findahl, der begge placerede sig pænt midt i feltet med henholdsvis et og to drop. Det indbragte svenskerne tredjepladsen i holdkonkurrencen og dermed den bedste skandinaviske wakefieldpræstation ved VM og EM i de sidste mange år.

Når man dertil lægger Ulf Edlunds fly-off-placering i FIA, så må det konstateres, at det svenske hold gjorde det godt i år.

Vejret var ikke udpræget godt, da fly-off'et startede. Der blæste en svag men konstant vind, og det virkede som om der ikke ville være termik. De først startende fik heller ikke noget. Russeren Stefanchuk fløj kun lidt over tre minutter, Arno Hacken fra Holland fik præcis 180 sek. — ét sekund mere end Bror Eimar. Men det lykkedes dog englænderen Ron Pollard at få en hæderlig tid på 226 sek. i første halvdel af fly-off-perioden. En præ-

(fortsættes næste side)

Gerard Nocque fra Frankrig har det store smil fremme her, hvor han som en af to har klareret 240 sek. i første fly-off runde. I den anden fly-off skiftede han timer i sin model, fordi timeren i den kunne ikke løbe mere end lidt over 3 minutter. Den nye timer satte han imidlertid i den forkerte rille, således at bremsen gik alt, alt for tidligt, og modellen landede på 180 sek. rent — selvom den havde haft højde nok til at flyve mere end de 195 sek., som Csaba Zold fløj i fem-minutters starten.



tation, der snart skulle vise sig god nok til trediepladsen. Csaba Zold fra Ungarn og Gerard Nocque fra Frankrig fløj sent i perioden og fik som de eneste max.

Vejret var ikke meget bedre da næste runde startede. Gerard fløj et par minutter inde i perioden. Starten var ikke imponerende, der var et lille stall i stiget, og luften var kun hæderlig. Men det så bedre og bedre ud som tiden gik. Ved tre minutter havde modellen 25-30 meters højde tilbage — nok til max'et — og så gik termikbremsen! Gerard havde sat Seelig-timeren i forkert rille!

Det hele blev lidt lettere for Zold. Han lavede et dårligt kast — modellen så ud til at have ret dårlig luft — men ligesom Gerards forbedrede den sig hen ad vejen. Dog ikke nær så meget som den franske, for Zold's model landede på 3:15 — hvilket var nok til sejren.

Alt ved det gamle

Dette EM bragte ingen tekniske eller taktiske nyskabelser. Som så ofte før i de seneste 4-6 år må det konstateres, at de gode præstationer ikke er et resultat af nytænkning på modelområdet, men derimod af træning, træning og atter træning.

Se f.eks. F1A-fly-off'et, hvor seks ud af otte — og de seks bedst placerede — helt tydeligt har lagt taktik for deres fly-off-flyvning. De kæmper om at komme bag hinanden, så muligheden for at snylte er størst mulig.

I dette kapløb om at have trænet mest og bedst er det — også i EM-sammenhæng — helt klart, at østlandene står stærkest. Godt nok fordelte medaljerne ved dette EM sig ret lige, når man ser på de individuelle placeringer, men f.eks. blev alle tre holdkonkurrencer vundet af østlande — wakefield og gas af Rusland, F1A af Tjekkoslaviet.

Arrangementet

Hvis man kunne se bort fra landet og flyvepladsen, så kunne man med god ret betegne arrangementet som perfekt. Konkurrenceflyvningerne blev afviklet til tiden, tidtagerne var generelt særdeles velkvalificerede, konkurrenceledelsen var meget lydhør over for de problemer, vi mødte op med osv., osv. Også indkvarteringen på Pitesti's førende luksushotel var — landet taget i betragtning — glimrende, og ingen tvivl om, at vi blev bispist på en måde, der ville få en almindelig rumæner til at tro, at han eller hun var blevet ophøjet til medlem af centralkomiteen.

Prisen for det hele var endda ikke engang så voldsom, hvis man sammenligner med, hvilke priser der fremgik af forretningerne og af hotellets prisliste. Så man skal være et skarn, hvis man beklager sig over rumænerens måde at afvikle Europamesterskabet på.

Bortset fra flyvepladsen, som var under al kritik.

Hjem til Danmark

Til gengæld skal man også være et skarn, hvis man efter at have opholdt sig i Rumænien i lidt over en uge ikke også har lært at sætte ekstra pris på vort lille kapitalistiske kongerige.

I Danmark betyder en kartoffelkur måske, at bøfferne bliver lidt mindre et par dage om måneden. Eller at man ikke skifter bilen ud før til næste år. Eller at sommerferien bliver hos moster og onkel på landet i stedet for i Spanien.

Såan er det ikke i Rumænien. Der kan man stort set kun købe kartofler i fødevarerbutikkerne. Og man kan kun få en vis portion hver uge. En bil koster flere års løn — og skal betales på forhånd! Man kan risikere at måtte vente 3-4 år på bilen, efter at man har betalt den! Og så kan man iøvrigt kun købe ca. 30 liter benzin om måneden. Og ferie er i bedste fald en by i Rusland. Men mere sandsynligt et besøg hos noget familie, hvor man samtidig lige kan hjælpe til med høsten, med at bygge huset om, osv., osv.

Jo, goderne her i verden er sandelig ulige fordelt. — Det var også det, Karl Marx sagde for over hundrede år siden.

Sådan et besøg i Rumænien er faktisk lige til at blive socialist af Eller er der måske noget, jeg har misforstået?

Csaba Zold fra Ungarn var ikke ganske uheldig med at komme foran

Gerard Nocque. Til gengæld lavede Csaba den uden sammenligning flotteste start i 4-

minutters fly-off'en, så det vil være synd at

betragte ham som i uværdig mester, hvis nogen skulle finde på det.

Modellen er ret stor, i den moderne russer-tradition, og den bliver også fløjet i

russer-stilen med et næsten lodret, kraftfuldt

kast, et hurtigt stig der bliver ved en anelse længere end man

forventer — og så et godt

glid.

Resultater:

F1A: 1. Didier Barberis, F, 1260+240+300+360+234 sek., 2. Sergei Makarov, USSR, 1260+240+300+360+216 sek., 3. Stefan Jurczeniak, P, 1260+240+300+327 sek., 4. Nicolov Nicolai, BG, 1260+240+300+270 sek., 5. Ion Bucazar, RU, 1260+240+300+220 sek., 6. Ivan Horejsi, CZ, 1260+240+204 sek., 7. Gary Madelin, GB, 1260+220 sek., 8. Ulf Edlund, S, 1260+43 sek., 9. Gabbo Massimiliano, I, 1258 sek., 10. Jaromir Orel, CZ, 1257 sek., 11. Michael Fantham, GB, 1255 sek., 11. Uwe Rusch, DDR, 1255 sek., 13. Jiri Nahlovsky, CZ, 1253 sek., 14. Erhard Poglitsch, DDR, 1248 sek., 14. Avraham Baruh, IS, 1248 sek. 25. Per Grunnet, DK, 1230 sek. 49. Henning Nyhegn, DK, 1106 sek. 58. Jes Nyhegn 922 sek.

F1A hold: 1. Tjekkoslaviet 3770 sek., 2. Østtyskland 3741 sek., 3. Frankrig 3739 sek., 4. Polen 3701 sek., 5. Bulgarien 3672 sek., 6. Vesttyskland 3669 sek., 7. Rumænien 3631 sek., 8. Rusland 3623 sek., 9. Sverige 3610 sek., 10. Holland 3592 sek. 18. Danmark 3258 sek.

F1C: 1. Eugeny Verbitski, USSR, 1260+240+300+360+409 sek., 2. Giorgio Venuti, I, 1260+240+300+360+361 sek., 3. Nikolai Nakonechny, USSR, 1260+240+300+360+329 sek., 4. Thomas Køster, DK, 1260+240+300+360+235 sek., 5. Gyorgy Napkori, HUN, 1260+240+300+360+188 sek., 6. Vasiliev Ognian, BG, 1260+240+300+211 sek., 7. Gringu Popa, ROM, 1260+240+300+194 sek., 8. Dittmar Meissnest, Vesttyskl., 1260+240+300+152 sek., 9. Reinhard Truppe, Østrig, 1260+240+233 sek., 10. Roman Czerwinski, P, 1260+195 sek., 11. Cenek Patek, CZ, 1260+153 sek., 12. Alan Jack, GB, 1260+0 sek., 12. Francis Rimoczi, ROM, 1260+0 sek., 14. Claus-Peter Wachtl, DDR, 1256 sek., 15. Yuri Ablamski, USSR, 1255 sek.

F1C hold: 1. Rusland 3775 sek., 2. Italien 3739 sek., 3. England 3737 sek., 4. Bulgarien 3723 sek., 5. Vesttyskland 3641 sek., 6. Ungarn 3630 sek., 7. Polen 3612 sek., 8. Frankrig 3606 sek., 9. Østtyskland 3599 sek., 10. Jugoslavien 3534 sek.

F1B: 1. Csaba Zold, HUN, 1260+240+195 sek., 2. Gerard Nocque, F, 1260+240+180 sek., 3. Ron Pollard, GB, 1260+226 sek., 4. Franz Wutzl, Østrig, 1260+223 sek., 5. Ossi Kilpeläinen, SF, 1260+203 sek., 6. Stephan Stefanchuk, USSR, 1260+200 sek., 7. Sasho Jordanov, BG, 1260+186 sek., 8. Arno Hacken, NL, 1260+180 sek., 9. Bror Eimar, S, 1260+179 sek., 10. Vladimir Kubes, CZ, 1260+175 sek., 11. Bernhard Strauch, DDR, 1260+160 sek., 12. Jean-Claude Cheneau, F, 1260+142 sek., 13. Pietro Zoppelli, I, 1256 sek., 14. Juri Gulugonov, USSR, 1250 sek., 15. Jens B. Kristensen, DK, 1239 sek.

F1B hold: 1. Rusland 3715 sek., 2. Ungarn 3710 sek., 3. Sverige 3649 sek., 4. England 3618 sek., 5. Italien 3592 sek., 6. Bulgarien 3579 sek., 7. Polen 3570 sek., 8. Frankrig 3557 sek., 9. Tjekkoslaviet 3550 sek., 10. Vesttyskland 3538 sek.



Referater Radiostyring

SMSK's 2-meter postkonkurrence d. 31/5-86

Den 25. maj i år var en meget blæsende og regnfuld dag, og trods ihærdige forsøg både i Jylland og her på Sjælland, måtte konkurrencen henlægges til reservedagen.

Vores reservedag bød dog heller ikke på det bedste vejr, da det blæste meget, hvilket gik særligt ud over Hjørring Modelflyveklub, der fløj på luftfotograf Torkild Balslevs private flyveplads. Den ligger i et ret kuperet terræn, der giver en del turbulens.

Frederikshavn Modelflyveklub havde lavet en hel klubkonkurrence ud af dagen, hvor tre fløj 2-meter og fem af medlemmerne fløj Open. Bortset fra en enkelt byge fik man en god flyvedag ud af det.

På Stensletten kæmpede vi også mod vinden, men midt på dagen var det helt godt, så vi nåede 3 runder og kunne smide den første væk.

En flot nummer et blev Torben Christensen fra Hjørring Modelflyveklub, som vil få en pokal tilsendt.

1. Torben Christensen, Hjørring Mfk. 3.415 pt.
(Blue Phoenix)
2. John Olsen, SMSK (selvk.) 3.254 pt.
3. Jørgen Meier, SMSK (selvk.) 3.148 pt.
4. Henrik Nedergaard, Hjørring Mfk. 3.011 pt.
(Amigo II)
5. Børge Martensen, Hjørring Mfk. 2.993 pt.
(Norsk 2-Meter)
6. John Justesen, SMSK (Metric) 2.803 pt.
7. Anders Skamris, Frederikshavn Mfk. 2.451 pt.
(Blue Phoenix)
8. John Nielsen, Frederikshavn Mfk. 1.553 pt.
(Star 200)
9. Erik Christensen, Frederikshavn Mfk. 1.121 pt.
(Beta)

DM i kunstflyvning, Spjald d. 2.-3. august 1986

Der var dystre forventninger op til DM, da sæsonen ikke har været præget af den store aktivitet. Bl.a. måtte vi aflyse Falcon Cup i foråret, fordi der kun var tilmeldt én (ja, du læste rigtigt) dansk pilot.

*Erik Nymark med sine to store modeller. Han fløj både klasse A og Jumbo ved DM.
(Foto: Ejner Hjort)*



Finn Lerager er ved at skifte gløderør under en start. Stopuret tikker imens. Det er Leif Norup, der holder på Finns model, så den ikke smutter væk under operationen. (Foto: Ejner Hjort)

Efter at tilmeldingsfristen var løbet ud, så det også ud til at blive en ny afløsning, men så efter tre dage havde man dog trukket sig selv op og tilmeldt sig.

Erik Toft og Peter Christensen, som begge arbejder i udlandet nu, havde rejst den lange vej hjem for at være med. Peter, som har deltaget i EM i Frankrig og flere konkurrencer i Schweiz, fløj bedre end nogensinde før. Erik Toft gav ham dog skrap konkurrence.

Stævnet blev afviklet i et rask tempo, hvilket skyldes at piloterne var rede til at starte lige så snart den foregående var landet. Dette gav somme tider tidtageren problemer.

Et virkelig godt organiseret stævne, og det beviser, at man ikke behøver at være en stor, velkendt og erfaren klub for at påtage sig et DM.

En tak til Jysk Luftcirkus og dets medlemmer m.fl. skal lyde fra styringsgruppen. *Ejner Hjort*

Også den arrangerende klub har sendt et referat:

Lørdag og søndag d. 2.-3. august afholdt Jysk Luftcirkus på Spjald flyveplads DM i klasserne A, B, Jumbo og Junior Stunt. Der var mødt 12 deltagere op med 14 modelfly. De første piloter ankom fredag aften. Lørdag formiddag blev brugt til prøveflyvning af de forskellige modeller. Om formiddagen var det solskin og stille vejr.



Selvom Junior Stunt resultaterne ved DM ikke er indsendt til Modelflyve Nyt, så skal det ikke skjules, at Mogens Bennedsen, som ses her på billedet med sin model, vandt denne konkurrence. (Foto: Ejner Hjort)

Kl. 12.30 blev der holdt briefing, hvorefter Jørn Søvsø foretog den første prøveflyvning med sin Dalotel monteret med en Webra 61.

Derefter blev der fløjet to omgange, samtidig med at det blæste op til frisk vind på tværs af banen. Trods blæsten viste piloterne fin flyvning med deres veltrimmede modeller.

Kl. 16.30 var de to runder afviklet, og derefter blev der holdt briefing, og man blev enige om at afvikle de to resterende omgange søndag formiddag.

Lørdag aften var der mulighed for at grille medbragte pølser og lignende.

Søndag morgen kl. 7.30 blev der holdt fælles kaffebord for de morgenfriske. Kl. 9 startede man på de to sidste runder, som blev afholdt uden problemer. Vejret var fint.

Efter lidt middagsmad kl. 12.30 var der pokaloverrækkelse, hvor Peter Christensen fra Falcon i klasse A genvandt mesterskabet med 2.627 points. Vinder i klasse B og Jumbo blev Claus



Erik Toft er ved at starte og får hjælp af Jørn Søvsø. (Foto: Ejner Hjort)

Reinke fra SMK, mens Mogens Bennedsen fra Jysk Luftcirkus vandt Junior Stunt.

Frederik Peder Frederiksen

Klasse A:

- | | |
|---------------------------------------|-----------|
| 1. Peter Christensen, Falcon | 2.627 pt. |
| <i>(Selvk., Graupner, Webra LS)</i> | |
| 2. Erik Toft, NRC | 2.496 pt. |
| <i>(Selvk., Webra RC, Webra LS)</i> | |
| 3. Jørn Søvsø, Gudenå | 2.072 pt. |
| <i>(Dalotel, Multiplex, Webra 61)</i> | |
| 4. Finn Lerager, NFK | 1.675 pt. |
| 5. Jens Jørgensen, Silkeborg | 1.662 pt. |
| 6. Erik Nymark, Falcon | 1.481 pt. |

Klasse B:

- | | |
|--|---------|
| 1. Claus Reinke, SMK | 993 pt. |
| <i>(Atlas, Robbe RC, OS 10 cm³)</i> | |

Jumbo:

- | | |
|---|-----------|
| 1. Claus Reinke, SMK | 1.206 pt. |
| <i>(Laser 200, Futaba, Super Tigre 30 cm³)</i> | |
| 2. Erik Nymark, Falcon | 1.176 pt. |
| <i>(Zlin 226, Simprop, Tartan 22 cm³)</i> | |

Als-Cup F3B d. 10/8-86

I år var der 12 deltagere fra jyske klubber til Als-Cup. Vejret var letskyet med ca. 4 m/sek. vestlig vind.

Igen i år blev der vist fremragende flyvning med nye rekorder til følge. I anden runde satte Peder Mikkelsen fra BMC Danmarksrekord i hastighedsflyvning med 21 sek. Og ca. 8 min. efter forbedrede Karsten Krogh Jeppesen, også BMC, til tiden 19,9 sek, lige under den magiske 20 sek. grænse. I fjerde runde blev der igen fløjet hurtigt med tider på 20,5 sek. og 20,2 sek.

Ud over de fine tider i hastighedsflyvningen blev der også lavet gode landinger i termikrunderne. Fire gange blev der målt landinger på 0 cm.

Stemningen var lystig med rundstykker, F3B-pølser og kaffe.

Torben Krogh

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| 1. Karsten Krogh Jeppesen, BMC | 6.392 pt. |
| 2. Keld Sørensen, BMC | 6.288 pt. |
| 3. Peter Mikkelsen, BMC | 6.203 pt. |
| 4. Niels-Ejner Rasmussen, BMC | 5.810 pt. |
| 5. John V. Rasmussen, BMC | 5.556 pt. |
| 6. Morten Juhl Christensen, BMC | 5.215 pt. |
| 7. Peter Juhl Christensen, BMC | 5.156 pt. |
| 8. Torben Rasmussen, BMC | 4.751 pt. |
| 9. Preben Jensen, Sønderborg | 4.480 pt. |
| 10. Hans Hansen, Frederikshavn | 3.819 pt. |
| 11. Torben Krogh, Sønderborg | 795 pt. |
| 12. Hans Dahl Christensen, Gudenå | 514 pt. |



Skala-DM i Borup. Henrik Kejlaa udfører her taxi forbi dommerne.

Junior Stunt i Esbjerg d. 17/8

Der kom otte piloter med deres maskiner til Esbjerg Modellflyveklubs Junior Stunt-stævne. Lige som andre arrangører må man nok konstatere, at det kniber for klubberne at deltage, hvis de skal bevæge sig bare lidt hjemmefra. Selv nabo-klubberne har svigtet! Den eneste, som kom fra en udeklub, var en fra The Flying Tigers. Desværre måtte han udgå, da han fik karburatorfejl under en træningstur. The Flying Tigers synes at være den mest aktive klub til at rejse rundt i området og flyve Junior Stunt. En masse spændende ting de kunne fortælle for de steder, hvor de har været.

På grund af det hårde vejr var der kun fire, der turde gennemføre konkurrenceflyvningerne. Da de to første runder var afsluttet, holdt man en briefing om hvorvidt man skulle flyve endnu en runde. Da alle havde en chance for at vinde (alle lå meget tæt), fløj man en tredje runde, men det var kun de to, der talte med.

Resultatet blev, at to havde samme pointtal og måtte derfor ud i en omflyvning, der skulle afgøre placeringen. Lars b. Hansen havde dog forinden skiftet om til en anden model, og det med godt resultat, idet han leverede en vinderflyvning. Han lavede bare den store bommert at flyve bag flightlinien. Dette er utilgiveligt og straffes hårdt med +10 points. Hermed gled han helt ned på fjerde- og sidstepladsen.

Ellers blev der vist megen fin flyvning, og medlemmerne fra Esbjerg Modellflyveklub ville sikkert have fået mange førstepladser, hvis de var kommet ud til de andre Junior Stunt stævner.

Ejner Hjort

- | | |
|------------------------------------|--------|
| 1. Erik Lasborg, Skymaster | 83 pt. |
| 2. Keld Larsen, Snoopey | 83 pt. |
| 3. Jan Vestergård, Valborg | 80 pt. |
| 4. Lars B. Hansen, Cherokee/Taifun | 78 pt. |

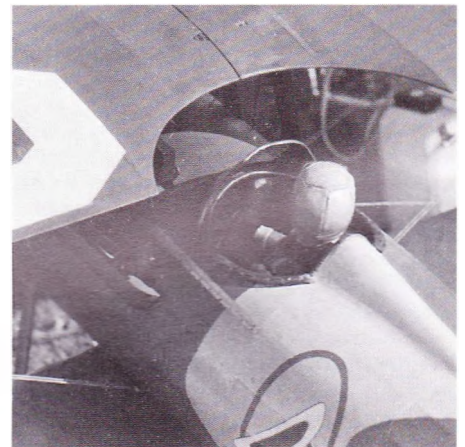
DM i skala, Kløvested d. 23.-24. august 1986

DM i skalaklasserne F4C, Jumboskala og Dan-skala blev afviklet hos Borup Modellflyveres flyveplads i Kløvested.

Det hele startede en aften i februar, hvor klubbens formand blev kontaktet angående afholdelse af DM i alle tre skalaklasser. Da vi havde prøvet det før, var vi ikke lang tid om at sige ja. De gamle papirer blev fundet frem — var der noget vi kunne lave bedre end sidste gang? — var der noget, der skulle laves om? En masse mennesker blev kontaktet.

Lørdag den 23. august mødtes næsten hele flyveklubbens medlemmer med familie på flyvepladsen kl. 7.00. Efter den fælles morgenkaffe blev dagens arbejder og poster uddelegeret af stævneleder Kai Andersen.

Kl. 9.00 eller lige deromkring blev der indkaldt til møde for piloter, dommere, tidtagere, hjælpere



Et kig ned til piloten i Ivar Nobels efterhånden velkendte Nieuport 28, som fik næsthøjeste statiske points ved DM i F4C.

re mm. Kort tid efter startede den statiske bedømmelse.

Det var planlagt, at der skulle lægges ud med F4C klassen, derefter kom Jumbo og til sidst Dan-skalaklassen.

Desværre undgik vi ikke »sidste øjeblik afbud«, idet der var hele to. I F4C var det Keld Gade fra Viborg RC Klub, der skulle have deltaget med sin Lockheed P 38 J 15 LO Lightning, og i Dan-skala var det Bent Lund Jensen, Viborg RC Klub, med en T-17, der måtte melde fra.

Efter statisk bedømmelse så man, at konkurrencen i F4C førtes af Poul Munsberg med Pitts S2A Special, foran Ivar Nobel, Nieuport 28 C 1, med Ivan Lassen, RAF BE2e på tredjepladsen. Der var ialt fem deltagere i denne klasse.

I Jumbo-klassen var der tre deltagere. Her førte Poul Munsberg, Pitts S1A Special foran Ole Wendelboe, Stephens Acro og Henrik Kejlaa med Cessna Skyhawk.

Dan-skala-klassen førtes af Per Holm med Piper Tomahawk foran Steffen Johansen også med Piper Tomahawk og Anders Harpsøe med Mitsubishi Zero 52.

De tre statiske dommeren, Torben Back Sørensen, Ove Alexandersen og René Jensen, havde her haft noget at se til. Det skal bemærkes, at tiden for bedømmelse i F4C klassen lå på fra 22 min. til 25 min. pr. deltager.

Efterhånden som man blev færdig med den statiske bedømmelse, blev der startet op med flyvningerne.

Som flyvedommere var der Knud Eibye, Hilmer Petersen og Jørgen Kaae.

Vejret om lørdagen var godt. En del skyer, 3 til 5 m/sek. vind fra vest-nordvest.

Jeg vil ikke her komme nærmere ind på de enkelte flyvninger, eller hvor mange points der blev opnået — det fremgår af resultatlisten.



Poul Münsberg vandt Jumbo-skala med sin Pitts S1A Special.



Ivan Lassens RAF BE2e så længe ud til at skulle blive ny danmarksmester i F4C, men en mesterlig flyvning fra Finn Rasmussen henviste den til en ærefuld andenplads.



Allan Harpsøe faldt ned med denne fine Mitsubishi Zero, der deltog i Dan-skala.

Finn Rasmussen vandt F4C-DM'et med sin Islander, som han her bærer til start sammen med en hjælper. Det er Finn til venstre i billedet.



Resultatliste for F4C-skala, Jumbo-skala og Dan-skala 1986

F4C-skala

1. Finn Rasmussen (Britten N. Islander, vægt 3.500 g, motor OS 15 2 stk., radio Robbe Mars)
Statisk bedømmelse: 1565,1. Bedste flyvning: 1588,40. Total: 3153,50
2. Ivan Lassen (RAF BE2e, vægt 4.910 g, motor OS 60 4-T, radio Robbe Promars)
Statisk bedømmelse: 1594,5. Bedste flyvning: 1415,65. Total: 3010,15
3. Ivar Nobel (Nieuport 28 C 1, vægt 4.800 g, motor OS 90 4-T, radio: Robbe Mars Rex)
Statisk bedømmelse: 1647,0. Bedste flyvning: 1215,55. Total: 2862,55
4. Poul Münsberg (Pitts S2A Special, vægt 5.900 g, motor OS 120 4T, Robbe Rex FMM)
Statisk bedømmelse: 1724,3. Bedste flyvning: 452,10. Total: 2176,40
5. Rene Jeppesen (Pfalz D XIII, vægt 4.500 g, motor OS 60 4-T, radio Robbe Mars Rex)
Statisk bedømmelse: 1403,0. Bedste flyvning: 451,95. Total: 1854,95

Jumbo-skala

1. Poul Münsberg (Pitts S1A Special, vægt 8.400 g, Tartan 44 cm³, radio Robbe Rex FMM)
Statisk bedømmelse: 1534,5. Bedste flyvning: 943,8. Total: 2478,3
2. Ole Wendelboe (Stephens Acro, vægt 6.200 g, motor OS 120 4-T, radio Robbe Mars)
Statisk bedømmelse: 1435,0. Bedste flyvning: 989,10. Total: 2424,1
3. Henrik Kejlaa (Cessna Skyhawk, vægt 11.000 g, motor Bully 36 cm³, radio Futaba)
Statisk bedømmelse: 1111,0. Bedste flyvning: 1136,0. Total: 2247,0

Dan-skala

1. Steffen Johansen (Piper Tomahawk, vægt 2.000 g, motor OS 30 RC, radio Robbe Starion)
Statisk bedømmelse: 308,4. Gennemsnit af 2 flyvn.: 520,50. Total: 828,9
2. Per Holm (Piper Tomahawk, vægt 4.300 g, motor Webra 61, radio Robbe)
Statisk bedømmelse: 318,0. Gennemsnit af 2 flyvn.: 424,50. Total: 742,5
3. Anders Harpsøe (Mitsubishi Zero 52, 3.780 g, motor Veco 61, radio Futaba)
Statisk bedømmelse: 256,5. Gennemsnit af 2 flyvn.: 0. Total: 256,5

Flyvepoints for Dan-skala klassen er gennemsnittet af de to bedste flyvninger.

Dramatik var der nok af om lørdagen

For Poul Münsberg var det ikke nogen dag. Da Poul havde overstået sidste valgfrie manøvre og skulle i gang med landingsrunden, gik det galt og Poul's Pitts faldt ned ved de parkerede biler. Om den kommer op at flyve igen, vides endnu ikke.

René Jeppesen syntes ikke Poul skulle være alene med hensyn til nedstyrtninger. René's Pfalz ville kun flyve til den havde gennemført ottental foran dommerne. Det var tilsyneladende radiosvigt, der fik den til at gå i jorden.

Anders Harpsøe oplyser, at hans Mitsubishi

Zero ikke er så alvorligt skadet, så den skal nok komme op igen.

Søndag var vinden skiftet, så den nu kom fra nord. Den var lidt kraftigere, nu 5-7 m/sek.

I alle tre klasser blev afviklet to flyvninger. Flyvningerne forløb uden uheld/nedstyrtninger.

Der var stor spænding om udfaldet i F4C. Det så længe ud til, at Ivan Lassen fra BMF skulle vinde klassen (i hans første konkurrence), men en »superflyvning« af Finn Rasmussen i tredje omgang bragte ham op på den endelige førsteplads.

Efter udregning og kontroludregning kunne resultatet offentliggøres. Vi kunne herefter gå over til præmieoverrækkelsen. Da klubben ikke har nogen prisliste, måtte vi klare os med »Europalæser«.

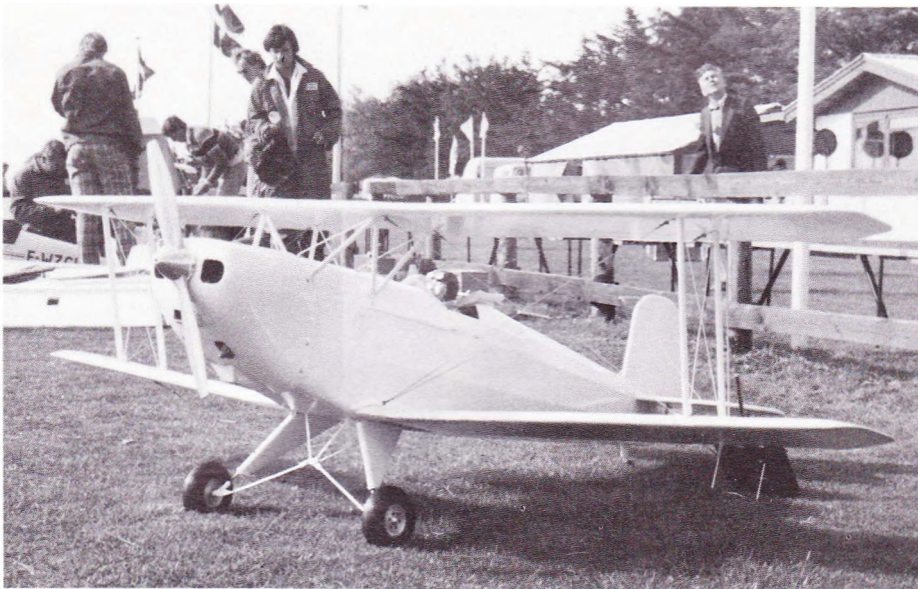
Borup Modelflyvere vil herigennem godt sige tak til følgende, der har skænket præmier: Ib Andersen Hobby, Rødovre Hobby, Næstved Model Hobby, Mini Hobby og Poul Erik Witzel. Ud over de nævnte præmier var der pokaler/vandrepokaler. Ligeledes tak til Skovbo kommune for lån af toiletvogn og skilte.

Vi, Borup Modelflyvere, syntes selv, det var et godt stævne, hvor der fra piloternes side blev udvist en god sportsånd. Tak til piloter, dommere, publikum. Hans Jørn Vedby Jørgensen, BMF

Brønderslev Luftshow 1986, d. 24. august

Søndag den 24. august afholdt Brønderslev Modelflyveklub sit årlige luftshow, som i år blev kombineret med klubbens 10 års jubilæum. Søndagsvejret var også med os. Det bød på solskin det meste af søndagen, og ca. 6 m/sek. på langs af banen, og med disse forhold blev arrangementet til en god oplevelse for de ca. 40 piloter og publikum.

Allerede lørdag formiddag ankom mange piloter med deres familie og venner, og indrettede sig på vores flyveplads, hvor der er god plads til campingvogne, telte, varevogne osv. Det meste af lørdagen blev brugt til prøveflyvning og udveksling



Med alvorlig risiko for at tage fejl vil vi gætte på, at dette er en Bucker Jungmeister. Fotografen, Børge Martensen, har nemlig hverken opgivet ejer eller andre oplysninger om dette billede, der er taget ved Brønderslev Luftshow 1986.

af nye ideer, projekter og nyt grej. Klokken 18 var Brønderslev Modelflyveklub vært med salatbord og en øl, og senere på aftenen blv der spillet op til dans af et 4-mands spillemandsorkester.

Under morgenkaffen søndag ankom de sidste piloter, som straks gik i gang med at pakke deres grej ud og få det prøvfløjet. Kl. 11 var der tilmelding, som vi i år kørte efter samme system som i Tarp. Det var lidt panisk i begyndelsen, men nåede dog at falde på plads, inden vi blev færdige med tilmeldingen.

I tiden op til weekenden var vi noget bekymrede for tilmeldingen af piloter, men det gik bedre end ventet. Der blev tilmeldt 39 piloter med ialt 60 fly. Kl. 12 var klubben vært med en gang varm mad, og en time senere lå programmet for eftermiddagen klar.

Med Svend Plougstrup ved mikrofonen startede vi stævnet med slæb af banner efter Per Mikkelsens Diabolo, som senere debuterede som slæbefly for storsværerne. (Pers Diabolo blev forresten kun én uge ældre end denne dag).

Efter bannerslæb fulgte en massestart, dvs. af næsten alle kanaler er optaget, og hovedvægten af flyene består hovedsagelig af ballon og rævejægere og trænere.

Program 3 og 4 var skalaflyvning, henholdsvis over og under 6 kg.



Et hurtigt kig i redaktionens bog med billeder af alverdens flytyper fortæller os, at dette er en trillebør. Og — som den skarpsindige læser også vil kunne se — så sidder der en modelmotor på denne trillebør. Ja, der er endog monteret lydæmper på den, hvilket må være en stor lettelse for naboerne, når man er i gang med hævbejdet. Fotograf Børge Martensen hævder at have taget billedet ved Brønderslev Luftshow 1986.

Program nummer 5, ballonflyvning, falder altid i god smag hos publikum, men var også i år præget af nogle mindre havarier. Nr. 1 blev Svend Hjerimitslev og nr. 2 Per Mikkelsen, som ellers var en af havaristerne.

Næste programpunkt var specielle ting, som plejer at bestå af flyvende Nuser, strygejern osv. Dette punkt blev i år suppleret af en flyvende trillebør i skala 1:1, som uheldigvis endte sin charmerende flyvning i alt for mange dele.

Næste punkt var Per Mikkelsens ducted fan-udgave af MIG 15 i rød-hvide farver og med en eminent flyveopvisning.

Program nr. 8 var flyslæb, og igen var Per Mikkelsen på pletten for denne gang at debutere som flyslæber. I den anden ende af linjen havde han Hans T. Larsens storsvæver koblet på. Efter kort tids flyvning og kun i én retning (Per turde ikke dreje) var Hans trukket så højt op, at han næsten selv bestemte sin flyvetid.

Niende programpunkt var rævejagt, som blev afviklet i to omgange, blev ikke det helt vilde. Kun én jæger opnåede at få ræven, og det tegnede Peter Søeby sig for.

Tiende og sidste programpunkt var en decideret kunstflyvningsopvisning ved Svend Hjerimitslev, som lavede en overbevisende flyvning med sin nye Zlin 50.

Under stævnet holdt vi to pauser for at gøre plads for en KZ 2, som udførte sit kunstflyvningsprogram, og en ultralight, som også viste, hvad den kunne.

Til slut: Tak til alle de piloter fra fjern og nær, som sluttede op om vores arrangement. Og på gensyn en af de sidste weekender i august næste år.

På klubbens vegne, Jan Laursen

SMSK 2-meter + Open, d. 24. august 1986

Svag vind fra skiftende retninger og vekslende skydække med et enkelt par regndråber, som dog ikke generede særligt, var, hvad vejrgruderne havde at byde på.

Desværre var der kun fem deltagere i 2-meterklassen og seks i Open. Det lave deltagertal skyldtes nok, at Borup samme dag afviklede DM i skala, og netop Borup-folkene er flittige deltagere ved vore stævner, og også flinke til at score præmier. De to deltagere fra Borup, der var mødt op, kom da også begge på præmielisten.

Verner Hansen måtte dog have sin 3. præmie i Open klassen tilsendt, da han ved en beklagelig fejl ikke havde fået points for to landinger, idet et 0 på startkortet var blevet tydet som ingen landing. SMSK beklager meget dette og håber, det ikke vil gentage sig.

Med lidt forsinkelse pga. vinden, der ikke rigtig vidste, om den ville være for eller imod, nåede vi at flyve tre runder.

SMSK siger tak til de trofaste fremmødte, der tog den lidt drilske vinde med vanligt godt humør.

John Justesen

2-meter:

1. John Olsen, SMSK (selvk., Futaba) 5.755 pt.
2. Børge Hansen, BMF (selvk.) 5.338 pt.
3. Jørgen Meier, SMSK (selvk.) 4.523 pt.
4. John Justesen, SMSK (Metric, Futaba) 4.469 pt.
5. Lars Bryndum (Blue Phoenix) 4.062 pt.

Open:

1. René Madsen, NFK (selvk.) 6.059 pt.
2. Marek Andraszek, NFK (selvk.) 5.408 pt.
3. Verner Hansen, BMF (LS 1) 5.063 pt.
4. Ernst Thomsen, SMSK (Cirrus) 4.941 pt.
5. Jørgen Tønnesen, NFK 4.724 pt.
6. Claus Petersen, SMSK 2.326 pt.

Luftcirkus Sønderborg, d. 24. august 1986

Meteorologerne havde som altid helgarderet sig. Vejrudsigten lød på byger, lidt regn, let til frisk vind og lidt sol. Der var lidt nerver på, hvad vejret angik, fordi vi havde vort sidste stævne alt for tydeligt i erindring. Det var for to år siden, hvor vi måtte afbryde stævnet på grund af regn og storm.

Men vi var heldige denne gang. Vejret blev fint både om lørdagen og søndagen.

Desværre var der seks andre arrangementer rundt i Danmark på samme tidspunkt, og det resulterede i, at vi kun kunne trække ca. 40 piloter til vort luftcirkus i Sønderborg. Og det var lige i underkanten for at køre et godt program igenem.

Heldigvis kom der ca. 10 piloter fra Tyskland lige før briefing kl. 13.15, og det betød, at vi kunne stille et rimelig godt program på benene.

Det syntes i hvert fald de ca. 2.000 tilskuere, som strømmede til hele eftermiddagen.

Alt i alt blev det et godt stævne. Da det var slut, udtrykte piloterne, at de var godt tilfredse med arrangementet.

Sønderborg Modelflyveklub vil prøve på ved sit næste stævne at planlægge på en sådan måde, at tidspunktet for stævnet falder mere heldigt ud end denne gang. Vi skulle jo gerne op på omkring 100 piloter ved sådan et stævne. K. Hermann

Referater Linestyring

Limfjordsstævnet 1986, Aalborg d. 17.-18. maj

Limfjordsstævnet i år var mest fyldt af hyggeligt samvær, masser af sjov og mad, samt oceaner af tid til at afvikle stævnet i. For deltagere kneb det meget med. Kun FAI-combat var rimelig besat, idet her var kommet en del fra både Holland og Sverige. Deltagerantallet i hver af de andre klasser kan tælles på én hånd.

Selve stævnet forløb stille og roligt. Selvom vi ikke var så mange, så blev vi først sent færdig, men det kommer der vel af at have god tid.

Vejret de to dage var ikke alt for godt. Om lørdagen var der rimeligt vejr, dvs. ingen regn, men masser af blæst. Indtil om aftenen, hvor vi skulle spise, så lagde vinden sig og solen gav sig til at varme. Aha, tænkte vi; så bliver det nok sommer nu. Men ak, søndag var der igen overskyet og blæsevejr, og nu kom også regnen.

Lørdagsspisingen bestod i år af kattermad (for de uindviede = lasagne), i en mængde så selv Garfield måtte sig forbarme. Alle blev stokmætte, selvom det er en kunst at spise den slags af paptallerkener. Så vidt vides, var der dog ingen, som åd tallerkenen.

Aftenen gik hurtigt over i en masse snak om stort og småt inden for modellflyvningen. Fiduserne sad, som altid hos os linestyingsfolk, løst i lommerne, så der var mange, der fik nogle verdensmesterråd (sådan en deltog nemlig også) med sig hjem.

Snakken foregik på et kaudervælsk af dansk, svensk, hollandsk, engelsk, tysk mm., så man skulle tro, man var havnet i en international lufthavn, og ikke i Aviators hyggelige klubhus. Selv de mest ihærdige var dog dratted omkuld før løbsledelsen kom søndag morgen.

Du må iøvrigt godt allerede nu sætte kryds i kalenderen til næste år, for til den tid holder Aviator 50 års jubilæum, og vi kan i alt fald love, at det ikke forbigås i stilhed. *Altså: Kryds i kalenderen i pinsen d. 6.-7. juni 1987.*

Good-Year:

I good-year var det lokale hold Jesper B. Rasmussen/Carsten Thorhauge udfordret af tre svenske hold.

Det viste sig, at to af de svenske hold kun havde hurtige diesler med (Rossi og Cipolla, som ikke længere er lovlige herhjemme). Dette resulterede i en beslutning om, at alle skulle flyve efter de gamle regler med hurtige diesler.

Efter at Jesper/Carsten havde demonstreret, at i Danmark betyder »hurtige diesler« 25 km/t mere end i Sverige, og det viste sig, at et af de svenske hold alene havde »lovlige«, langsomme diesler, enedes man om at flyve efter reglerne.

Så til start stillede Jesper/Carsten og et svensk hold. Begge kørte 60'er (ikke størrelsen, men årgangen) Super Tigre med en meget jævnbyrdig flyvefart. Forskellen lå vist mest i pilotens højre arm!! Dysten blev efter nogle gode løb afgjort til Jesper/Carstens fordel, mest på grund af deres bedre pitstops.

Klassen er præget af, at det er svært at skaffe en god, lovlig (dvs. ikke-snuerleskyttet) dieselmotor. PAW er der desværre endnu ingen, der har turdet bruge. De kan ellers nemt være hurtigere end de Super Tigre, vi så til stævnet.



Dette billede giver et godt indtryk af moderne modellflyvning på højt internationalt plan. Hvis nogen skulle være i tvivl, er det Stig Møller siddende ved bordet og Henning Forbech, der laver morgengymnastik ved bildøren. Den unge dame, der slanger sig i græsset bag bilen er givetvis Helle Mortensen. Og — for ikke at glemme dem — så er det modellerne, der ligger forsvarligt emballeret i plasticposer spredt rundt om på campingpladsen

Mini-speed

Niels Lyhne-Hansen havde igen taget sin fine 0,8 cm³ PAW diesel udstyrede minispeed-model med.

Efter at han havde fløjet meget tæt på den danske rekord, kom Danmarksmesteren ud af busken med sin dieselkonverterede Cox Tee Dee. Han måtte erfare, at uden træning går det ikke, så Niels sejrede sikkert.

Minispeed er en klasse med en masse grøde i. Mange siger: »Det vil jeg også bruge min 0,8'er til.«

Hvornår skal du med i flokken?

FAI-speed

Der opstillede fire mand, de to velkendte danskere Leif og Niels, svenskeren Göran Fallgren, samt hollænderen Arne Kock, som nok er bedre kendt fra combatcirklen.

Arne fløj med en nydelig potteforsynet glow-Nelson, som lavede stabile flyvninger lige over de 200 km/t. Pænt af en begynder.

Göran Fallgren havde nogle meget hidsigede ombyggede Rossier med, men tekniske problemer gjorde, at han sluttede på tredjepladsen, efter Leif Eskildsen, som uden at leve op til sin standard kunne forsvare en andenplads. Årets vinder blev igen Niels Lyhne-Hansen.

FAI-combat:

Igen i år var det Limfjordsstævnets deltagertopscorer med 5 danske, 6 svenske og 3 hollandske, ialt 14 deltagere. På grund af den mindre deltagelse i andre klasser, kunne combatten flyttes til den store kunstflyvningscirkel, så hele stævnet blev afviklet på Aviators eget anlæg, til glæde for tilskuerne, der ikke skulle rende fra sted til stede.

Ud af de fjorten deltagere må det siges, at der kun var to begyndere (svenske), som blev elimineret efter to runder. De havde så rig lejlighed til at suge viden til sig, for der blev vist combat af verdensklasse.

Efter 27 spændende kampe, hvor næsten alle udenlandske deltagere var elimineret, skulle Stig H. Møller og Johan Loren de Jong flyve om 3.-4. pladsen. Kampen blev spændende med mange points til begge deltagere. Stig blev dog vinder med et klip i overskud.

Finalen var et rent Århusopgør, Uffe Edslev mod Bjarne Schou. De måtte flyve mindst to gange, da begge var ubesejrede, i sig selv en bedrift mod så skrappes modstandere.

Første finalekamp tabte Uffe til Bjarne, så først matchbold fik Bjarne. Den lod han ikke gå fra sig. Efter en hård og lige kamp vandt han også næste kamp og mesterskabet med 8 points, den snævreste margin set i mange år. Tillykke Bjarne.

Jesper Buth Rasmussen, Pia Buth Rasmussen, Johannes Thorhauge

Almere 1986, Holland d. 2.-3. august

Efter at have sagt farvel til resten af det danske VM-hold tog vi, dvs. Bjarne Schou og Henning Forbech, videre mod Almere i Holland, hvor hele den europæiske combat-elite skulle forsamles til VM-revance. Undervejs gjorde vi et kortere ophold i München for at besøge nogle af folkene bag CTM-motorerne. Tro det eller ej, men disse motorer bliver faktisk fremstillet i et kælderlokale på ca. 7 m². Ud over denne minifabrik har CTM-folkene også fået opbygget en utrolig masse high-tech udstyr til at teste og optimere deres motorer — kræs for enhver mtoorfanatiker. Det kan dog undre, at alle deres tests og forsøg endnu ikke har givet sig udslag i nogle hurtigere motorer!

Da vi ankom til Almere hilste vi på de 21 andre piloter. Det viste sig, at der var rigtig mange gamle og erfarne folk, så det var vigtigt at lægge den rigtige taktik fra starten. Vores erfaring fra Ungarn var, at det er vigtigt at holde hovedet koldt og bevare det store overblik over kampen. Hvis man har dette overblik, kan man mange gange få vendt en kamp, der ser håbløs ud, til en sejr. Dette overblik kan man kun opbygge ved at deltage i masser af konkurrencer. Det kræver f.eks. meget træning for at bedømme, om man sidst i en kamp har fordel af at starte et linevinkel eller bruge andre beskidte tricks.

I de to runder om lørdagen gik alting planmæssigt, dog mistede Bjarne kondien (og dermed overblikket) i den sidste kamp og tabte til Mike Hember (GB).

Traditionen tro var der lørdag aften grill-party og en masse modellflyvesnak. Ud på natten blev det livligt diskuteret, om man skulle have store ører eller en stor næse for at komme til tops i combat. Tilhængerne af de forskellige teorier blev dog ikke enige, men næste morgen viste det sig, at de fleste havde et stort hoved på.

Trods de natlige hændelser var alle dog klar til

at fortsætte konkurrencen søndag morgen kl. 9.00. Der blev fløjet mange flotte kampe, selv om det går stærkt. Især svenskerne havde lagt stilen om, og var blevet gode til at følge efter modstanderne og ikke bare lave små ottetaller for sig selv.

En af de morsomste kampe var opgøret mellem Mats Bejhem (S) og Johan de Jong (NL), da modellerne landede efter et sammenstød gik der ild i dem. På trods af piloternes, mekanikernes og dommerens regndans udbrændte begge modeller med streamer. Da den almindelige latter efterhånden døde hen og det tykke røgsløv drev væk, kunne man se, at dommeren havde dømt omkamp.

Efter en del runder skulle vi flyve imod hinanden. På vej ind på banen blev vi en del overrasket, da det pludselig gik op for os, at vinderen af denne kamp ville vinde konkurrencen.

Kampen blev lidt rodet, men resultatet blev dog, at den bedste gav den næstbedste lov til at vinde — han ville jo så gerne!

Efter finalen skulle Henning flyve mod Loet Wakkerman om 2.-3. pladsen. Også denne kamp var med til at forstærke Loets dansker-kompleks, for endnu engang måtte han se sig slået.

I to-mands-konk' en tilkæmpede Henning sig en flot andenplads, mens Bjarne lidt skuffende kun blev nummer næstsiddet.

Konkurrencens endelige resultat var således igen i år med til at fortsætte den fine danske tradition ved dette stævne, hvor der de sidste fire år har været danske på medaljepladserne.

Mandagen efter konkurrencen var vi på besøg hos Loet og Monique Wakkerman. Der så vi nogle af deres videotagelser fra VM og weekendens konkurrence. Ved at se kampene igen kan man pludselig se mange af de fejl, som man ikke er opmærksom på, mens kampen er i gang.

Bjarne Schou & Henning Forbech

DM i diesel-combat & Hedeslaget d. 23.-24. august

I de fleste af konkurrenceklasserne herhjemme er der sket en afmatning i 1986, men det er heldigvis ikke tilfældet i diesel-combat, hvor 17 kunne deltage og andre ærgre sig over at være forhindret.

Deltagerantallet er måske lige lille nok til at berettige til en weekendkonkurrence, men til gengæld giver det et dejligt afslappet forløb.

Siden diesel-combat blev startet op for nogle år siden, er der dog ikke kommet så mange nye til, men til gengæld har det været nogle lærerige år for mange af deltagerne, så i årets DM-konkurrence var der mange virkelig fine kampe, hvor der var en hårfin konkurrence, som sa udmøntede sig i konkurrenceresultatet, som på meget passende vis afspejler den flyvning, der blev leveret. Ved at se på konkurrenceresultatet vil man også ved sammenligning med tidligere års konkurrencer finde ud af, at der er en temmelig stor variation i konkurrenceplaceringerne, hvilket absolut må tages som udtryk for, at en stor del af deltagerne er meget jævnbyrdige i kampene.

Det er altid en stor fornøjelse ved et mesterskab at kunne give udtryk for, at vinderen var en værdig mester, og det er så absolut tilfældet i år, hvor Dan Hune i flere år har været henvist til andenpladsen, men så endelig i år har lige netop det sidste, der giver førstepladsen.

I junior-afdelingen, hvor Leif O. Mortensen Hobby havde sat en PAW-motor ind som førstepræmie var konkurrencen også knivskarp mellem de tre deltagere, som fløj alle mod alle. Det var dog svært at hindre Ejnar Hvid i at vinde, og han vandt da også alle sine kampe i juniorafdelingen. Der går sikkert ikke lang tid, før også han vil blande sig i det åbne mesterskab.

Generelt om modellerne var der ikke sket de store ændringer i forhold til tidligere år, da der ikke



Bjarne Simonsen i en gang hurtigt mekanikerarbejde, mens Per Bjerager ser til i baggrunden. Billedet er taget af Benny Furbo ved DM i Diesel-Combat 1986.

var nogen nye konstruktioner af betydning, og der var en nogenlunde ligelig fordeling af træ og skummodeller. Måske vil skummodellerne vinde lidt ind i de kommende år — mest af økonomiske årsager, da en sådan jo kan fremstilles for ca. 20,- kr. og i konkurrencesammenhæng har de lige så stor holdbarhed som træmodellerne (næsten).

I FAI-konkurrencen var Bjarne Schou stort set uovervindelig, men også de andre deltagere leverede nogle meget fine præstationer. Dog må der i denne sammenhæng nævnes, at der faktisk ikke er så få igen, som flyver FAI-combat, når man tæller dem sammen — det er bare sjældent, at alle mødes på en gang.

De mange tilskuere, som kom pga. konkurrencens avisomtale, var tydeligvis imponerede af FAI-combat, men måske også nok chokerende, når der i løbet af et par minutter kunne fremvises fire totalknuste modeller, men dette var dog ikke helt reglen, heldigvis.

Det har været en spændende opgave for Sumetra at afholde DM i diesel-combat, og der skal da også lyde en tak til dem, som gjorde konkurrencen mulig, som tidtagere, klipptællere, dommere mv.

Dan Hune th. vandt en fortjent sejr i konkurrencen — her flyver han finale med Jan Steen Jensen. (Foto: Benny Furbo)



Men især til vores piger, som lavede maden til spisningen lørdag aften, Connie Larsen og Pia Jensen og til Marianne Svensson, der klarede salget af madder og læskedrikke på banen, skal lyde et tak.

Benny Furbo

Diesel-combat:

1. Dan Hune
2. Jan Steen Jensen
3. Aage Wiberg
4. Ole Bjerager
- 5.-6. Michael Berthelsen, Benny Furbo
- 7.-8. Tom Pedersen, Per Bjerager
- 9.-11. Stig Møller, Søren Larsen, Henning Lauritzen
- 12.-17. Keld Kristensen, Bjarne Simonsen, Jørgen Aagaard, Klaus Kristensen, Ejnar Hvid, Kurt Sørensen

Junior:

1. Ejnar Hvid
2. Klaus Kristensen
3. Kurt Sørensen

FAI-combat (Hedeslaget)

1. Bjarne Schou
2. Henning Forbech
3. Stig Møller
4. Jan Steen Jensen

Dansk juniormester Ejnar Hvid er her koncentreret igang med at vinde sit mesterskab over Klaus Kristense. (Foto: Benny Furbo)



Referater Fritflyvning

Jyllandsslaget 1986, Harrild Hede d. 26. juli

Efter at vi sidste år måtte erkende, at heden ved Idom, hvor sommerlejren afholdes, er for lille til egentlige konkurrencer, blev det traditionsrige »Jyllandsslag« i år henlagt til en ny plads — Harrild Hede i Midtjylland. Aage Westermann og Ole Vestergaard stod for arrangementet.

Da det var flyvepladsen, de fleste deltagere var mest spændte på at se, må vi hellere beskrive den først. Og lad os slå fast: Harrild Hede er en fortræffelig fritflyvningsplads, klart bedre end flyvestation Vandel og fuldt på højde med, hvad vi ellers har af pladser i Danmark.

Det eneste forbehold er transportforholdene — kørsel på pladsen er forbudt, så al færdsel skal foregå til fods. At bære sine modelkasser og udstyr en lille kilometer for at komme frem til startstedet er noget, der kan mærkes! Når vi næste gang skal holde konkurrence på Harrild Hede — og det mener jeg helt afgjort, at vi skal — må der på en eller anden måde tages højde for dette problem, enten ved at vi får tilladelse til i et vist omfang at benytte de andre adgangsveje, der utvivlsomt er rundt om heden, eller ved at vi hver især indstiller os på at vi må begrænse byrderne. Jeg sløbte selv rundt på fire wakefieldmodeller og halvtreds gummitorer — selv om jeg jo udmærket ved, at jeg i en konkurrence højst får brug for henholdsvis to modeller og ti motorer! Det må være »lærestregen« som skal huskes næste år: Lad overflødigt grej og reservemodeller blive liggende i bilen, og hent det først, hvis det bliver strengt nødvendigt!

Om arrangementet iøvrigt: Lige ved siden af flyvepladsen ligger en »rigtig« campingplads, som frit kan benyttes, så der alt i alt er ualmindelig fine forhold til konkurrenceafholdelse.

Konkurrencen begyndte meget tidligt lørdag morgen. Tilladelsen til at benytte heden omfatter foreløbig kun éndagsarrangementer, så Aage havde besluttet at forsøge at gennemføre konkurrencen som en morgen/aften konkurrence, med en lang pause midt på dagen, og på denne måde alligevel nå at afvikle syv starter. På trods af dystre vejrudsigt viste det sig at være ganske godt flyvevejr, og næsten alle tilmeldte var mødt op. Det havde regnet det meste af natten, og da første periode begyndte klokken 6.30, var heden utrolig våd. Der var en smule vind (3-4 m/sek.), og startstedet var ret turbulent. Den »stille morgenluft« er vist noget af en myte!

På grund af den »ukendte« plads var der mange af os, der nok var overdrevent forsigtige i de første perioder — i hvert fald i wakefield var der tydelig ulyst imod at tage de gode modeller frem. Det var ret ubegrundet. Selv senere på dagen, hvor det blæste noget op, var hjemhentningen stort set problemfri på grund af pladsens gode størrelse.

Senere på formiddagen steg vinden til 5-6 m/sek. og drejede næsten 90 grader, så startstedet blev flyttet et par gange. Da vejrudsigterne lovede dårligt vejr om aftenen, blev programmet ændret, så vi fløj de syv starter ud i ét med en kort frokostpause. Jeg mener, at denne disposition var helt rigtig — selv om vejret om aftenen faktisk blev ganske godt.

Om eftermiddagen var det nemlig »rigtigt« flyvevejr: solskin, lidt vind og gode termikbobler — og det er nu engang det sjoveste. Stillevejrsløv-

Tegn abonnement på nr. 6/86 og hele årgang 1987 allerede nu!

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyve Nyt med posten hveranden måned fra nu af og i hele 1987 — tegn abonnement!

Abonnementsprisen for nummer 6/86 og hele årgang 1987 — 7 numre — er kr. 140,-. Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.

OBS: Hvis du er abonnent i forvejen, skal du ikke forny dit abonnement ved at indsende kuponen. Abonnenterne får automatisk tilsendt et girokort til abonnementsfornyelsen i løbet af december måned!

Vi har mange blade på lager ...

Det tynder ud i lageret af de gamle blade. Men der er stadig en del tilbage — og vi har endnu årgang 1984 og 1985 komplet.

Bemærk vort tilbud med alle de gamle numre fra lageret for kun 189,- kr. — Du sparer ca. 50 kroner ved at købe de gamle blade samlet.

Pas på dine blade

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 fire flotte farver — husk at krydse af på bestillingssedlen herunder, hvilke(n) farver du ønsker. Prisen er kr. 37,50 pr. stk. incl. porto.

Ekspeditionsgebyr

Vi må desværre indføre et ekspeditionsgebyr på alle ordrer under kr. 100,-. Ekspeditionsgebyret er kr. 10,- og går til dækning af portoudgifterne ved udsendelse af bestilte blade og mapper. Ved ordrer over kr. 100,- opkræver vi intet ekspeditionsgebyr.

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

Hermed bestiller jeg:

- Abonnement fra nr. 6/86 og hele 1987 (7 blade), pris kr. 140,-
- Årgang 1985, 6 blade, pris 90,- kr.
- Årgang 1984, 6 blade, pris 82,- kr.
- Årgang 1983, 4 blade, 2/83 og 6/83 mangler, pris 50,- kr.
- Årgang 1982, 3 blade, 1/82, 2/82 og 4/82 mangler, pris 30,- kr.
- Tilbud: Årgang 1982, 1983, 1984 og 1985 (ialt 18 blade), pris 189,- kr.
- _____ stk. samlebind à kr. 37,50 i farverne:
 - blå
 - rød
 - gul
 - grøn

Følgende enkeltnumre (sæt kryds):

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1982:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1983:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1984:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1985:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1986:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Enkeltnumre koster kr. 18,- pr. stk. uanset hvilken årgang det drejer sig om.

Ved køb for under kr. 100,- tillægges et ekspeditionsgebyr på kr. 10,- til dækning af portoudgifter. Ved køb for over kr. 100,- er der ikke noget ekspeditionsgebyr.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

ning kan være spændende, når man er ude at træne — i konkurrencer er det lidt kedeligt, fordi det taktiske element i konkurrencerne går fløjten.

Konkurrenceaktiviteten koncentrerede sig om A2 og wakefield. I A2 skilte to deltagere sig hurtigt ud: Allan Ternholm og Raimund Brinker fra Tyskland. Begge havde fuld tid efter fjerde periode. I femte periode var Brinker så uheldig at droppe to sekunder, og i syvende droppede han ni — så Allan vidste, at han var nødt til at flyve max for at beholde førstepladsen — men det gjorde han så. Fuld tid og en fornem sejr til Allan Ternholm, som jo også vandt Jyllandsslaget sidste år. De to forende lagde god afstand bag sig til Peter Buchwald og Henning Nyhegn på 3. og 4. pladsen.

A2 begynder havde tre deltagere og blev vundet af Ulrik Hansen med en tid, som ville have placeret ham ca. midt i ekspert-feltet.

I wakefield var vi fire mand, der fløj. Stillingen skiftede ustandselig — især formiddagsflyvningerne var lidt lotteribetonede, da der næsten ikke var nogen termik, og samtidig en del turbulens. Eftermiddagen bragte dog afgørelsen, da Bjarne Jørgensen afsluttede med fire max'er — efter at have gemt reservemodellerne væk og taget en af de gode frem. Jeg blev selv nr. to foran Erik Knudsen og Kristian Andersen, som ellers lå som nr. to efter sjette start. Kristians handicap er, at han kun har én rigtig god model, og han nåede ikke at finde den i tide til syvende periode, hvor han så måtte flyve med en middelmådig reserve.

Der var én deltager i A1 begynder — Rasmus Buchwald — som derfor vandt. Tre deltagere fløj chuck, som vandtes af Martin B. Westermann efter en del flotte flyvninger.

En slutbemærkning: Hvis der kan holdes Jyllandsslag på Harrild Hede næste år, fortjener konkurrencen langt bedre deltagerantal. Medvirkende til det lidt beskedne fremmøde var uden tvivl tidspunktet en uge efter sommerlejren. Det må være hovedårsagen til, at vi savnede de ellers så aktive folk fra Taulov og Holstebro. Man skal også være opmærksom på, at det er uheldigt med to »landsdækkende« arrangementer med så kort mellemrum. Man får ikke ret mange sjællændere til at rejse til Jylland to gange på 14 dage.

Disse ting må (skal) der tages højde for, når konkurrencekalenderen for 1987 planlægges. Mon ikke vi må se i øjnene, at kalenderen simpelthen er overfyldt? Når selv store og traditionsrige stævner som 10-startskonkurrencen og Jyllandsslaget ikke kan trække mere end ca. 20 deltagere, må det have en årsag — især sammenholdt med, at Fritflyv-

nings-unionen de sidste 4-5 år er gået markant frem i medlemstal. Jeg tror simpelthen, at spredt os for meget, og at det er på høje tid, at konkurrencekalenderen bliver tænkt igennem, i stedet for blot at blive gentaget år efter år.

Jens B. Kristensen

Chuckglider: 1. Martin B. Westermann 265 sek., 2. Kjeld Kristiansen 210 sek., 3. Jes Nyhegn 41 sek. **A1 beg.:** 1. Rasmus Buchwald 583 sek. **A2 beg.:** 1. Ulrik Hansen 1006 sek., 2. Martin Vennevold 777 sek., 3. Kjeld Kristiansen 544 sek. **F1A:** 1. Allan Ternholm 1260 sek., 2. Raimund Brinker, D. 1249 sek., 3. Peter Buchwald 1133 sek., 4. Henning Nyhegn 1106 sek., 5. Ole Vestergaard 1036 sek., 6. Leif Nielsen 891 sek., 7. Jan Pedersen 483 sek., 8. Jürgen Helbing, D. 464 sek., 9. Steen Hermansen 114 sek. **F1B:** 1. Bjarne Jørgensen 1116 sek., 2. Jens B. Kristensen 1016 sek., 3. Erik Knudsen 954 sek., 4. Kristian Andersen 947 sek.

Eifel-Pokal 1986, Züllich, Vesttyskland d. 30.-31. august

Eifel-Pokal konkurrencen afholdes hvert år ved den lille by Züllich syd for Köln af den lokale modelflyveklub, og er den af de store, internationale FAI-konkurrencer, der afholdes tættest på Danmark. Der er ca. 6 timers kørsel fra den danske grænse til Züllich, så en tur til Eifel-Pokal kan sagtens lade sig gøre inden for rammerne af en normal weekend — især for jysk/fynske modelflyvere.

Konkurrencen afholdes på den udmærkede plads, som blev brugt til EM i 1982. Midt på området ligger Züllich-klubben klubhus og en RC-flyveplads, som deltagerne kan campere på under udmærkede forhold. Selve pladsen er nogle store, flade landbrugsområder, hvor kun nogle enkelte uøstede majsmarker kan give hjemhentningsproblemer, hvis man er så uheldig at lande i dem.

Da konkurrencen desuden er meget velarrangeret er det et stævne, der burde tiltrække langt flere danske fritflyvere, end det gør. Man får her chancen for at flyve under »store« forhold, som giver fritflyvningen en anden dimension end vores små, danske konkurrencer.

I år var der tilmeldt 46 mand i F1A, 20 i F1B og 10 i F1C. Hvis det ikke var for tidspunktet lige efter den franske Poitou-konkurrence og lige før EM i Rumænien, kunne man sikkert have samlet endnu flere deltagere. De fleste deltagere var fra Tyskland og Holland, men der var også finner, englændere mm. — og Leif Nielsen i F1A og undertegnede Jens B. Kristensen i F1B fra Danmark.

At vi så i år var meget uheldige med vejret er en anden sag. Da konkurrencen begyndte lørdag morgen, blæste det kraftigt, og de nederste luftlag var meget turbulente. Hele natten havde det regnet og blæst, men heldigvis holdt regnen op, inden der skulle flyves. Alligevel var det utrolig hårdt.

De barske forhold bevirkede, at en del deltagere helt lod være med at flyve, og kørte hjem — det gjaldt bl.a. næsten alle de tilmeldte hollændere, som ikke ville risikere deres modeller så kort tid inden EM.

Især i F1A blev der fløjet utrolig dårlige tider i de første perioder. Leif Nielsen fløj kun lidt over et minut i første start, men det var nok til, at han var placeret i den bedste halvdel! Masser af modeller blev fanget i turbulensens allerede under højstarten og gik i jorden eller fik vingerne revet over. De modeller, der blev udløst, væltede rundt i luften på alle mulige måder, til de landede.

Senere på dagen blev startstedet flyttet for at formindste turbulens, og det virkede delvis. Samtidig lagde vinden sig noget, og de sidste af lørdagens flyvninger foregik under mere menneskelige forhold.

I wakefield var problemerne ikke helt så store — i hvert fald for de af os, der havde hurtigstignende modeller. Kom man først op over 40-50 meters højde, var luften roligere, og selv om modellerne kom meget langt ud, var det absolut muligt at flyve. I første start fløj jeg selv 2.10, hvilket var ganske respektabelt forholdene taget i betragtning.

I anden periode fik jeg max, og modellen kom så langt ud, at tidtagerne og andre mente, at den muligvis var landet i en lille landsby. Heldigvis viste den sig at ligge i en roemark umiddelbart foran de første huse.

Tredje og fjerde start gav mig også max — i fjerde start først efter omstart, da den gamle reserve-model jeg havde brugt i de første starter, tabte vingerne, da propellen stoppede i et svagt dyk efter et powerstall. Det gav lidt problemer med tidtagerne, som ikke kendte omstartsreglerne, men efter lidt forhandlinger fik jeg taget omstarten sidst i perioden med en anden model.

Efter lørdagens fire starter i wakefield førte jeg konkurrencen foran Ossi Kilpeläinen fra Finland, med god afstand til nummer tre. Alligevel var jeg mest indstillet på at trække mig ud af konkurrencen, hvis det dårlige vejr fortsatte søndag.

Men om søndagen var vejret meget bedre. Vinden var meget svagere, og den eneste forhindring var en lille regnbyge midt i sjette periode. Jeg droppede en del i sjette start, så Kilpeläinen kunne have bragt sig i spidsen med en max, men da han også droppede, vandt jeg konkurrencen efter at have fået max i syvende start. Jeg fik ialt 1166 sek. mod Kilpeläinen 1146 sek. Derefter var der ca. 100 sekunders afstand til nr. tre, tyskeren H. A. Stoffels.

Omkring halvdelen af de tilmeldte fuldførte konkurrencen i wakefield.

F1A blev vundet af Raimund Brinker fra Tyskland, som jo også klarede sig godt, da han var i Danmark til Jyllandsslaget. A2-folkens problemer med vejret understreges af, at Schmidt på fjerdepladsen havde en tid på kun 3 sekunder fra første periode! Solid flyvning i de resterende seks starter var nok til at bringe ham frem blandt de bedste.

Leif havde sin del af problemerne om lørdagen. Heldigvis blev han forskånet for havarier og problemer med selve højstarterne, men hans modificerede Blue Bird var ikke gode venner med den turbulente luft. F1A-deltagerne skulle flyve fem perioder lørdag, så de fik kun to starter i det gode søndagsvejr, hvor Leif også oppede sig betydeligt, og sluttede af med en max.

Leifs model tiltrak sig iøvrigt en del opmærk-

BREV

Frankeres
som
postkort

Tidsskriftet Modelflyve Nyt
Strandgårdsvej 25
DK-5762 V. Skerninge

somhed — dels ved at være en moderne byggesætsmodel, og dels ved sin Køster-timer og sin Nyhegn-krog. Specielt Cirkelinekrogen var mange af tyskerne interesserede i.

Også i FIA var der mange deltagere, der slet ikke fløj, eller ikke kunne/ville fuldføre konkurrencen.

FIC blev vundet af en tysker foran Waltonen fra Finland og Bill Hartill fra USA. Vinderen, Rolf Stabler, havde en god model, og kom over de 1200 sekunder.

Konkurrencen sluttede — som den plejer — med en stilfuld præmieoverrækkelse med sejrs-kammeler, læssevis af pokaler osv. Der var også en fortjent hyldelse til Hans Peter Gatzweiler, som er stævnets primus motor, og var en af hovedkræfterne bag Zulpich-klubbens EM i 1982.

Som sagt vil jeg gerne anbefale andre at tage til Eifel-Pokal næste år. Det er en velarrangeret konkurrence i rare omgivelser. *Jens B. Kristensen*

FIA: 1. Raimund Brinker, D, 1156 sek., 2. Stefan Vollbrecht, D, 1115 sek., 3. Gerhard Aringer, D, 1082 sek. ... 13. Leif Nielsen, DK, 628 sek. Ialt 27 deltagere.

FIB: 1. Jens B. Kristensen, DK, 1166 sek., 2. Ossi Kilpeläinen, SF, 1146 sek., 3. H. A. Stoffels, D, 1045 sek. Ialt 9 deltagere.

FIC: 1. Rolf Stabler, D, 1214 sek., 2. Yrvo Waltonen, SF, 1180 sek., 3. Bill Hartill, USA, 1154 sek.

Orientering fra Fritflyvning- unionen

Konkurrencekalender

- 30/11 OM-F's sidste flyvedag, St. Højstrup v. Odense, kontakt Claus Bo Jørgensen, 09-12 36 95
- 7/12 Distriktskonkurrencer i Øst og Vest, vedr. Øst kontakt Henning Nyhegn, 02-26 35 25
I Vest er konkurrencen decentral

Kluboversigt

- Skjern Modelflyveklub**, Erik Knudsen, Amagervej 66, 6900 Skjern, tlf. 07 35 17 67
- Idom Modelflyveklub**, Hans Rasmussen, Hestbjergvej 26, Idom, 7500 Holstebro, tlf. 07 48 51 88
- Taulov Modelflyveklub**, Erling Lund Jørgensen, Børupvænget 7, Taulov, 7000 Fredericia, tlf. 05 56 42 62
- Odense Model-Flyveklub**, Claus Bo Jørgensen, Vinkældervej 2, 5000 Odense C, tlf. 09 12 36 95
- Århus Fritflyvnings Club**, Ole Vestergaard Pedersen, Steen Billes Torv 4, 2. th., 8200 Århus N, tlf. 06 10 19 86
- Termik, Hillerød**, Henning Nyhegn, Industrivænget 28, 3400 Hillerød, tlf. 02 26 35 25
- Harreslev Modelflyveklub**, Jørgen Korsgaard, Ahornweg 5, D-2397 Ellund-Handewitt, Vesttyskland, tlf. 009 49 46 08 68 99
- Sølvpilen, Ringsted**, Peter Buchwald, Ellehøj 49, Høm, 4100 Ringsted, tlf. 03 64 33 88

Indbydelser

Distriktskonkurrencer

Første søndag i hver måned flyves distriktskonkurrencer i begge distrikter. Dette foregår i vinter-



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 105 kr., for seniormedlemmer 250 kr. Indmeldelse sker ved at indbetale kontingentet til unionens sekretariat.

Bestyrelsesformand:

Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5,
D-2397 Ellund-Handewitt
Vesttyskland
Tlf. 009-49 46 08 68 99
(fra Danmark)

Distriktsledere:

Distrikt Øst (øst for Storebælt):
Henning Nyhegn
Industrivænget 28, 3400 Hillerød
Tlf. 02-26 35 25.
Distrikt Vest (vest for Storebælt):
Hugo Ernst
Ægirsvej 38, 7000 Fredericia
Tlf. 05-92 92 93

Fritflyvnings-Unionens sekretariat:

Steffen Jensen
Thorsgade 46E, 4.th., 2200 Kbh. N
Tlf. 01-81 81 28.
Giro: 7 13 95 35.

månederne til og med april måned 1987.

I Distrikt Øst flyves konkurrencerne centraliseret, nemlig på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød fra kl. 10.00. Ring evt. til distriktsleder Henning Nyhegn og hør, om du skal tage stillevejrsmodellerne med, eller om du kan nøjes med blæsevejrsmodeller.

I distrikt Vest flyves distriktskonkurrencerne som decentraliserede konkurrencer. Man tager sine fem (eller — hvis vejret er til det syv) starter, skriver tiderne (de enkelte periode-tider) ned på et stykke papir, og sender dette til distriktsleder Hugo Ernst. Når sidste konkurrence er fløjet, offentliggør Hugo så den samlede stilling her i Modelflyve Nyt.



Linestyryngs-Unionen (CL-unionen) er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er 145,-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:

Team-race pilot Luis Petersen
Østergårds Allé 28, 2500 Valby
Tlf. 01-30 05 51

Bestyrelse iøvrigt:

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

Modelflyver Jørgen Aagaard
Tjørnevej 13, 4140 Borup
Tlf. 03-62 64 18

Combatpilot Asger Bruun-Andersen
Gl. Nybyvej 29, Eskær,
5700 Svendborg
Tlf. 09-22 70 92

Team-race pilot Kurt Pedersen
Østergade 20, 6100 Haderslev
Tlf. 04-52 51 01

Modelflyver Henning Forbech
Avnbøgevej 4, 8220 Brabrand
Tlf. 06-26 13 53

Combatpilot Benny Furbo
Samsøvej 2, 7400 Herning
Tlf. 07-22 50 89

T/r-G/Y-mekaniker Jesper B. Rasmussen
Engtoften 33, 9280 Storvorde
Tlf. 08-31 91 98

Linestyryngs-Unionens sekretariat:

Pia Rasmussen
Engtoften 33, 9280 Storvorde
Tlf. 08-31 91 98
Giro: 5 20 87 69.

Linestyryngsredaktør:

Benny Furbo
Samsøvej 2, 7400 Herning
Tlf. 07-22 50 89

Ungdomsskolekontakt:

Fritz Steffensen
Elmevej 25, 4140 Borup
Tlf. 03-62 68 37

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 mv. Opremsninger af småting bliver udeladt eller — i bedste fald — slået sammen i et »med mere«. Indsenderne bliver ikke orienteret om vor evt. redigering i teksterne.

Til gengæld er annoncerne gratis.

Annoncer til Opslagstavlen skal indsendes en måned før bladets udgivelse til:

Modelflyve Nyt

Blomstervænget 21, 5610 Assens

Annoncer til Opslagstavlen eller rettelse til indsendte annoncer modtages ikke under nogen omstændigheder pr. telefon. Vi fortæller ikke under nogen omstændigheder, hvad der står i et kommende nummers Opslagstavle, hvis man forsøger at få det at vide. Utydeligt skrevne annoncer og annoncer uden telefonnummer (husk område-nummer!) eller adresse smides uden videre i redaktionens store papirkurv!

Laser 200 jumbo u. motor, kr. 2.000. Med ny Titan motor, kr. 3.500. Stinson Voyager jumbo, næsten færdigbygget, kr. 1.000. Bleriot skala-model, kr. 500. Turbulent, næsten færdigbygget, kr. 600. 03 54 53 43 (Ejgild).

Sælges: Næsten ny Futaba sender med defekt modtager (kanal 74), 3 Futaba S-28 servoer. Delene sælges gerne hver for sig. 07 42 74 97 (Lars).

Sælges: Picco RC 60 m. bøjning og resonansrør, kr. 600. OS 61 to-taktsmotor m. bøjning og resonansrør, kr. 500. Super Tigre 60 X, ny med mellemstykke og resonansrør, kr. 900. Webra 10 cm³ Long Stroke, kr. 500. Byggesæt til Arrow kunstfly til 10 cm³, komplet kr. 900. 01 37 43 30 (Mogens Hansen).

6 kanals Futaba RC-anlæg med to modtagere, den ene lidt defekt, samt batteribox, afbryder, batterier og fire servoer (den ene defekt), kr. 900. 05 36 28 77 (Michael Kragh).

Nelson R15 Normal, 2,5 cm³ FAI gløderørsmotor sælges. 02 26 21 34 (dag), 02 25 03 19 (aften, weekend) (Thomas).

Købes: Gammel modelmotor, gerne køreklar, af mærket Micro Diesel 2,5 cm³ eller Viking 2,5 cm³. 01 63 96 43 (Dan Nielsen).

Modelflyveblade sælges: Aeromodeller 1973-1985. Le Modèle réduit d'Avion 1973-1985. Henv. 02 84 90 53.

Sælges: Robbe Piper Super Cup, spv. 2100 mm, med 15 cm³ OS firtaktsmotor (ny) og Robbe Mars RC-anlæg med syv servoer, akkuer og ladeapparat, samt Carrera Favorit svæver, spv. 2400 mm, og diverse tilbehør. Prisinde: Samlet kr. 3.500. 02 95 38 05 (Robert), bedst aften.

Webra 15 cm³ 4-takt sælges, ny, kr. 1.500. Mekaniksæt nr. 73 til Graupner Bell 222 samt to sæt rotorblade, nyt, kr. 2.200. HB 6,5 cm³ motor PDP m. pumpe, kørt 1 time, kr. 500. 02 90 97 36 (Heine Tønnesen).

Sælges: Komplet flyveklar Carrera Trainer m. Webra SP 40 og 4/7 kanals RC, kr. 5.000. (Nypris ca. kr. 6.500). Dobbeltdekker med Webra SP 61, kr. 1.000. Begge fløjet få gange. 06 62 94 41 (Kristian) efter kl. 17.

Sælges: Simprop SAM FM, 7-kanals radio med fem servoer, combi mixer, delta-V mixer, dual-rate, akku, lader samt div. ledninger, kr. 3.000. Næsten færdig Flair Fokker tredækker jum-

bomodel, kr. 1.800. 05 33 27 48 (Henrik Hammer).

Tegninger til Falcon Mk. II ønskes til køb eller evt. lån for kopitryk. 06 52 09 75 (Finn) efter kl. 16.00.

Christen Eagle II, spv. 168 cm, m. 3 servoer og 44 cm³ Tartan, flyveklar, kr. 4.000. Christen Eagle, spv. 126 cm, helt ny, ikke samlet, kr. 1.350. 35 MHz Robbe Mars 5-kanals anlæg med lader og to servoer, kr. 1.450. 03 95 64 19 (Kent Kjær).

Købes: Billigt 4-kanals anlæg, Robbe eller Futaba. 06 93 60 94.

Begyndermodel sælges m. 3 servoer, akku og OS-motor, kr. 1.500. Falcon 56 m. 4 servoer, modtager, akku og 6,5 cm³ motor, kr. 2.500. Robbe Luna FM 6-kanal sender, kr. 1.500. Ved samlet køb medfølger startbatteri, oplader og fem propeller samt div. fittings, kr. 5.000. 04 44 13 77 (Henrik Klyver Larsen).

Graupner Taxi med OS Max 20 RC motor, »kun tilkøbt, aldrig fløjet«, samt Microprop Variomodul 4 kanal medfølger flyveklar. Pris kr. 2.000. 09 18 91 78 (Hans Rasmussen).

Sælges: Helt ny, velflyvende Graupner Taxi 2 med ny OS 25 FSR motor samt Futaba 6-kanals RC-anlæg, ladeapparat, akkumulatorer mm. Sælges samlet kr. 2.900 pga. tidsmangel. 09 97 27 16 (Ove Dahl).

OS 61 FS 10 cm³ firtakter, 14 år gammel, kun brugt få gange, kr. 1.000. 06 48 42 53 (Jørgen Sørensen).

Sælges: Eismann Focus svævefly, spv. 2550 mm, kr. 1.250. Eismann Playboy svævefly, spv. 2.100 mm m. 2 stk. Futaba servoer S133H indbygget i vingerne, kr. 1.500. Uden servoer kr. 800. Begge servoer er nye, og ingen af flyene har været skadet. 08 92 27 10 (Børge).

Nyt Graupner PCM 18 anlæg, 35 MHz, kanal 69. Aldrig benyttet. Grundsættet er fuldt udbygget med flg. moduler: Differentialmixer, differential, multimix, exponential/dual-rate, unimix, proportional, omskifter og ekstern omskifter modul. Desuden medfølger ialt 7 servoer, senderakku 1200 mA, modtagerakku 1200 mA, kortantenne, 3 stk. V-kabler, ladekabler for sender/modtager, senderophæng og bærerem. Originalemballage, kr. 7.000. 02 17 99 14 (Per) efter kl. 17.

Sælges: Graupner Maxi m. 6,5 cm³ Webra motor, kr. 400. Biplan, spv. 1100 (Flyin' Flivver fra RCM no. 699) m. 6,5 cm³ Webra motor, kr. 500. Flair Magnattila m. OS 40 FS motor, kun fløjet få gange, kr. 1.400. Hegi Burda Piper m. OS 60 FS motor, aldrig fløjet, kr. 1.500. 02 17 64 14 (Flemming Neumann).

Sælges: Graupner Bo 209 Monsun, kr. 800. Kavan Alouette II, kr. 1.250. Evt. bytte med helikopter til 3,5 cm³ motor. 05 15 27 21 (Bo) bedst ml. 16.15-18.

Kalt 20 Baron modelhelikopter sælges. Rotordiameter 1100 mm, OS Max 28 FH motor, 4-kanals Acos AP427 radio. Modellen er samlet. Pris kr. 3.000. 05 13 91 47 (Erik Berg) bedst efter 19.00.

Promars-Rex sælges: Sender, modtager, helikoptermodul, infoterminal, tachosensor. Pris kr. 5.000. 03 48 23 77 (Poul).

Sælges: Byggesæt til semiskalamodeller: Hawker Hurricane til 35-motor (glasfiberkrop, skumvinger, mv.), kr. 600. B. N. Islander til 2 stk. 0,8 cm³ motorer eller elektromotorer (skumvinger, balsakrop mv.), kr. 450. Evt. bytte med Flair Baronette. 06 32 29 81 (Steen) ml. 17-18.30.



Cambria Pinto kunstflyvningsbiplan til 4-6,5 cm³ motor sælges. Kun fløjet få gange, kr. 400. Robbe Charter begyndermodel, velholdt, kr. 400. 09 21 76 46 (Steffen Johansen).

Købes: Robbe 4-kanals FM-modtager på 35 MHz. 09 21 76 46 (Steffen Johansen).

Til combat sælges: Bagdæksler i alle dimensioner monteret med 1/8-1" i dynkobling. Mobilkompressor på op til 17 bar samt 100 meter tryksslange udlejes. 01 46 28 64 (Stig).

Samlet QB 15 H sælges. Er beklædt og har hjul monteret. Pris kr. 300. 09 67 19 96 (Steve) helst efter kl. 16).

Sælges: Meget flot Big Lift, spv. 2225 mm, har aldrig fløjet, kr. 2.800. 05 83 80 49 (T. Jensen).

Modelflyvemotorer købes: Tændrørs- og dieselmotorer fra 1930-1950. Centra, Komet, Dooling, McCoy, defekte motorer og stumper har også interesse. Henvendelse til C. Carlsson, Box 34, S-83121 Östersund, Sverige.

Sælges: Baron 20 helikopter flyveklar med OS 28FH. 3-meter svæver med krængerør og brems. Comoranum svæver, 2-meter. Minifly med 0,8 cm³ Cox motor. Futaba FP-7FGK RC-anlæg. Futaba FP-2GS med modtager, kontakt, batteriholder og to servoer. 08 92 24 93 (Søren).

Købes: Graupner resonansrør til 10 cm³. Optrækkeligt understel til vingerne (mekanisk). **Sælges:** Ny PAW 2,5 cm³ diesel Contest, 195 kr. 07 32 06 97 (Keld)

Annoncer til næste nummer af Opslagstavlen skal indsendes hurtigst muligt. Annoncer til nr. 1/87 skal være os i hænde senest d. 5. januar 1987.



RC-unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er kr. 215,-. 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 kontingentopkrævning.

Bestyrelse:

Flemming Pedersen, Nuserne (formand), Holdgårdsvej 38, 7260 Sdr. Omme, tlf. 05-34 18 33, Ole Wendelboe, RfK Slangerup (næstformand), Anders Breiner Henriksen, Falcon, direktør Erik Jepsen, KfK, tandlæge Bjørn Krogh, NfK, John Lorentzen, AMC, programmør Preben Norholm, Midtjysk MfK.

Sportsudvalget:

Preben Nørholm,
Godthåbsvej 7, 7400 Herning.

Styringsgrupper:

Kunstflyvning

Ejner Hjort
Syrenvej 5, 6650 Brørup
Tlf. 05-38 13 17.

Svævemodeller

Hans R. Grønne
Lenesvej 9, 3. th., 8220 Brabrand
Tlf. 06-25 00 67.

Skalamodeller

Hugo Dueholm
Tinghusvej 16, 9640 Farsø
Tlf. 08-63 40 40.

Helikoptermodeller

Rasmus P. Thorsen
Nørregade 25, 4970 Rødby
Tlf. 03-90 21 27.

Hobbyudvalget

Benny Steen Nielsen
Solvænget 8, 2791 Dragør
Tlf. 01-53 60 14

Flyveplads-udvalget

Flemming Pedersen
Holdgårdsvej 38, 7260 Sdr. Omme
Tlf. 05 34 18 33

Rekordsekretær

Børge Cramer Hansen
Favrholm-vænget 100, 3400 Hillerød
Tlf. 02 25 16 65

Frekvenskonsulent

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

RC-unionens sekretariat

Karen Larsen
Rugmarken 80
8520 Lystrup
Tlf. 06 22 63 19
Giro: 3 26 53 66

Orientering fra RC-unionen

Vedrørende medlemskort og forsikringsbevis for året 1987

Ved en beklagelig fejl har vi på de netop udsendte giroopkrævninger vedr. medlems- og forsikringsbevis for året 1987 skrevet, at det er for året 1986.

Vi vil derfor bede dig om at rette dette, så du har et gyldigt medlemsbevis for året 1987.

Ny klub

Denne gang byder vi velkommen til en ny klub: **RC-klubben »Tårnfalkene«**, v. Bent Ole Sørensen, Grejsdalsvej 288 st.th., 7100 Vejle, tlf. 05 72 33 25.

Udgået klub

Køge Modellflyveklub har mistet sin flyveplads, hvorfor vi må tage afsked med denne klub, som iøvrigt har været optaget i unionen i 10 år.

A-certifikater

- 647 Kim T. Rasmussen, Grenaa MfK.
- 648 Torben Rasmussen, Himmerlands MfK.
- 649 Robert Vang, NfK
- 650 Troels Jørgensen, Hobro Fjernstyringsklub
- 651 Torben Søberg, Hobro Fjernstyringsklub
- 652 Kion Sørensen, Grenaa MfK.
- 653 Lars Dahlgren Pedersen, Ribe MfK.
- 654 Morten Weile, Holstebro MfK.
- 655 Gunnar Bryde Hansen, Comet
- 656 Lars Andersen, Nakskov MfK.
- 657 Jens Hauge Nielsen, F16 Rougsvø
- 658 Preben Nielsen, Grenaa MfK.
- 659 Henrik Nymann Christensen, Nykøbing F MfK.

- 660 Jørgen Bjørn, Comet
- 661 Klaus Hermanni, Sønderborg MfK.
- 662 Jan Lebeck, Nuserne
- 663 Richard Henriksen
- 664 Ole Rosenberg, Comet

H-certifikater

- 012 Rasmus Thorsen, Nakskov MfK.
- 013 Henrik Rasmussen

Radio-svæve-diplomer

A-diplomer

- 031 Hans-Jørgen Jensen, Sydsjællands RfK.
- 032 Niels Wagner Sørensen, Sydsjællands RfK.
- 033 Gitte Jensen, Sønderborg MfK.
- 034 Peer Hinrichsen, Sønderborg MfK.
- 035 Finn Matthiesen, Sønderborg MfK.
- 036 Ivan Lassen, Borup Modellflyvere

B-diplomer

- 017 Niels-Ejner G. Rasmussen, BMC
- 018 Torben Dam, Falcon
- 019 Torben Krogh, Sønderborg MfK.

C-diplomer

- 001 John V. Rasmussen, BMC
- 002 Klaus Pedersen, SMSK

NYT FRA SKALASTYRINGSGRUPPEN
NYT FRA SKALASTYRINGSGRUPPEN
NYT FRA SKALASTYRINGSGRUPPEN
NYT FRA SKALASTYRINGSGRUPPEN

Dan-skala-nyt

I forbindelse med DM-86 hos Borup Modellflyvere besluttedes det at man fra 1987 og fremover vil ændre Danskala-konkurrencen på den måde, at man før sommerferien (= medio juni) vil afholde et stævne øst for Storebælt + et stævne vest for Storebælt. Det er meningen, at de tre vindende fra hver side skal mødes for at dyste om den endelige placering sidst i august.

Der er flere grunde til denne nyordning:

1. Vi tror, at flere vil komme frem til konkurrencen, dersom man er »landfast« med konkurrencestedet.
2. En dag/weekend til Dan-skalakonkurrence er mere passende, end at klassen skal hægtes på



— Det er ligesom det man siger med at en hund ofte ligner sin herre!

MULTIPLEX

Vi har nu fået forhandlingen af Multiplex radioanlæg, modeller og tilbehør. Vi har derfor følgende introduktionstilbud:

Multiplex Commander 4/7
med 4 servoer og opladelige batterier kun kr. 2.850,-
Multiplex servo kun kr. 200,-
Big Lift model kun kr. 1.300,-

Fra **Simprop** og **OS** har vi følgende begynderstilbud:

Star 12 anlæg m. 3 servoer
+ **OS 25 FP** og **Super Chart**
model for kun kr. 2.895,-

Andre gode tilbud:

OS 61 VF kun kr. 1.250,-
Webra 15 cm³ m. dæmper
koster nu kun kr. 1.500,-
Thunder Tiger:

40 FSR m. dæmper .. kun kr. 580,-
25 RC m. dæmper kun kr. 300,-
Power Panel kun kr. 224,-
Starter kun kr. 350,-
Servo med Futaba, Robbe
og JR stik kun kr. 170,-

Skylark 40H færdig-
model kun kr. 850,-
Champion 60 model med
plastkrop kun kr. 798,-
Biler: Tiger el-buggy
4-hjulstræk kun kr. 798,-

Vi importerer modeller fra **HR Bauer, Topp, Röga, Krause** og **WIK**. Ring og spørg efter prisliste.

Kataloger:

Multiplex kr. 38,-
Topp kr. 38,-
Simprop kr. 50,-
Pilot kr. 28,-

Vi har alt i tilbehør til dit modellfly.
Ring og og hør om priser, evt.
prisliste.

Vi sender som postordre over hele landet.

Telefonordrer mellem kl. 16 og 20
på hverdage og kl. 10-12 på
lørdage.

Erik Toft Modelhobby

Dalby Allé 27
9230 Svenstrup J

☎ 08 38 22 33

efter afholdelse af F4C's konkurrence.

- Den inspirerende kommunikation mellem F4C deltagere og Dan-skala-deltagere, som vi i styringsgruppen havde set frem til, tror vi er udeblevet.

Åbent hus i Tirstrup

Når dette blad udkommer, har der været åbent hus i Tirstrup. Skalastyringsgruppen har fået til opgave at udsmykke med ophængte skalamodeller — en opgave som vi har været meget glade for at imødekomme.

Skala-VM 86 set med tilskuerens øjne

VM var naturligvis en blanding af godt og mindre godt.

Det gode først: Det er ikke tidligere overgået mig at se så mange og så enestående skalamodeller samlet på én lokalitet. 70 års flyvehistorie var samlet og blev demonstreret på Kjeller flyveplads. Det vil være svært at fremhæve enkelte modeller frem for andre, medmindre man har haft mulighed for at se modellerne med dommerens øjne og muligheder, dvs. at have haft det medbragte dokumentationsmateriale samt den nødvendige bedømmelsestid til rådighed. Men netop dette, at man uhildet kan betragte modellerne, gør, at man er i stand til at nyde dem alle.

VM blev begunstiget af et næsten ideelt vejr, så omtrent alle modeller kunne præsenteres flyvende under så godt som optimale forhold. Jeg må indrømme, at den model, som i denne fase gjorde det største indtryk på mig, var Bryan Taylors Spitfire Mk. IA. Det var en oplevelse, som dårligt lader sig beskrive, at se denne model udføre de manøvrer, som man for 35 år siden kunne se bare ved at løfte

blikket.

Om den statiske eller den flyvende del af konkurrencen var den væsentligste, er det mig ikke muligt at afgøre — selv efter en måneds betænkningstid

Om det mindre gode: Ad tilfældige kanaler var jeg blevet orienteret om, at vore norske værter i næstsidste øjeblik ikke så sig i stand til at anviser gæsterne egnede campingmuligheder i umiddelbar nærhed af flyvepladsen. Pr. brev anbefalede jeg de norske arrangører at leje en egnet græsmark til formålet, men trods denne henvendelse havde man ingen løsning på problemet, da vi ankom d. 13/7 vi camperede næsten illegalt på en brakmark ved hotel Olavsgård.

Jeg havde — for at være i stand til at trænge ind til begivenhedernes centrum — tilmeldt mig som supporter og havde i den anledning indbetalt 604 D.kr. I den forbindelse kan jeg konkludere, at stævnet var effektivt som sprogundervisning betragtet, idet jeg for fremtiden ikke vil være i tvivl om, hvad glosen »supporter« betyder.

Skala-DM 1986

Skala DM 86 gennemførtes hos Borup Modellflyverne i week-end'en 23-24/8. DM er selvsagt nemmere overskueligt end VM. En del af modellerne havde vi set ved tidligere lejligheder, men enkelte nyskabelser viste sig dog. Af de sidste lagde jeg særligt mærke til Ivan Lassens RAF BE2e, som er et smukt rekognoscerende biplan fra 1915-16. Flyet var ikke kunstflyvedygtigt, og modellen fløj derfor et program for sådanne typer.

DM skæmmedes desværre i år af et antal (fire) havarier, hvilket vi har været forskånet for de senere år. Derimod var vejret på det nærmeste ideelt.

Borup Modellflyvere kan arrangere den slags. Som gæst føler man sig fra først til sidst absolut velkommen, og alle tænkelige hensyn tages til camperende gæster. Den sportslige afvikling af et mesterskab mestrer klubben ligeledes til fuldkommenhed. Konkurrencerne ledes med en tiltalende blanding af myndighed og venlighed, som det også er mit indtryk, at deltagerne værdsætter. Hvis vi ad åre får lejlighed til at afvikle et EM eller VM i Danmark, bør styringsgruppen til den tid forsøge at trække mest muligt på Borup Modellflyveres ekspertise. *Hugo Dueholm*

Billedet herunder viser Steffen Johansen, der vandt DM i Dan-skala klassen. Steffen er medlem af Sydfyns Modellflyveklub. Hans model er en Piper Tomahawk forsynet med en OS 30 RC motor. Modellen vejer flyveklar 2.000 g.



SKALATEGNINGER

BRIAN TAYLOR

DH Mosquito, spv. 181 cm kr. 150,-
Messerschmidt BF 110c,
spv. 153 cm 125 kr.
Focke Wulf FW190 A4, 153 cm .. 125 kr.
Hawker Tempest Mk. 5, 157 cm 125 kr.
Curtiss P-40e, Kittyhawk, 166 cm 125 kr.
Kawanishi N1K2-J George,
spv. 163 cm 125 kr.
P-51 Mustang, spv. 153 cm 125 kr.
P-47D Thunderbolt, spv. 155 cm 125 cm
Gloster Gladiator, spv. 143 cm .. 140 kr.
Spitfire Mk XIV & XIX, 176 cm ... 150 kr.
Messerschmidt BF 109f, 155 cm 125 kr.
F4U-1 Corsair, spv. 157 cm 125 kr.
F6F-5 Hellcat, spv. 164 cm 125 kr.

DENNIS BRYANT

DH Chipmunk, spv. 173 cm 130 kr.
Hawker Fury, spv. 152,5 cm 130 kr.
Fieseler Storch, spv. 178 cm 130 kr.

RCM&E

DC 3 Dakota, spv. 160 cm 132 kr.
Sopwith Camel, spv. 143,5 cm .. 132 kr.

KATALOGER

RCM&E Plans Handbook 1986 .. 30 kr.
Brian Taylor + Dennis Bryant ... 14 kr.
Cowl, canopy og spinner fås til de fleste
modeller. Ring og spørg.

PITCH er et postordrefirma. Ring og
bestil i dag (bedst efter 17.00).



Plejlen 17, DK-8800 Viborg
Telefon 06 67 45 98 - Giro 8 54 19 81

Elektronik & Hobby

Import ★ Engros ★ Detail

Bredt udvalg i motor- og svævefly, f.eks. Robbe Charter,
Kun kr. 398,00

RC-anlæg til billige priser for fly, bil og båd. F.eks. 2/4-kanals anlæg m. to servoer

Kun kr. 687,00

El- og gløderørsmotorer, køre-akkuer fra **kr. 145,00**

10 stk. penlight akkuer, 500 mA **kr. 127,00**

Alt i tilbehør!

5 amperes panel-meter koster **kun kr. 28,00**

Elektronik-komponenter og byggesæt.

CB-stationer og tilbehør.

Armbåndsurre, herrer **kr. 28,00**

Få mere for pengene hos

TREKANTEN'S ELEKTRONIK & HOBBY

Vesterbrogade 9, 7000 Frederica

☎ 05 93 41 09 (daglig kl. 10-12)

*Vi sender som postordre over hele landet
Telefonordrer modtages hver dag mellem
kl. 10 og 12 på tlf. 05 93 41 09*

FLYWOOD

Tegninger, cowl, spinner, canopy og materialer til skala RC-fly fra Complete-A-Pac, Mike Smart Designs og Brian Taylor.

Brian Taylor:

BF 109e, tegning kr. 125,00

Cowl, canopy, spinner kr. 156,00

Hellcat, tegning kr. 85,50

Cowl, canopy, spinner kr. 138,00

Corsair, tegning kr. 85,50

Cowl, canopy, spinner kr. 110,00

C.A.P.

Thunderbolt, tegning kr. 123,50

Cowl ... kr. 169,- Canopy ... kr. 66,50

Tiger Moth, tegning kr. 123,50

Cowl kr. 113,00

Spitfire Mk. IX kr. 123,50

Spinner .. kr. 38,- Canopy .. kr. 56,00

P-51 Mustang kr. 85,50

Desuden føres fyrrelister, krydsfiner, pianotråd og materialesæt til CL-unionens tegninger.

Rekvirer prislister.

Næstved Model Hobby

v. Jørgen Andersen

Øverup Erhvervsområde 10

4700 Næstved

Bemærk nyt telefonnummer:

03 74 66 22 (kl. 16.00-18.00)

Tilbud fra HOBBYKÆLDEREN

Graupner D14 RC-anlæg, 7-kanals avanceret RC-anlæg **kun 1.480,-**

Graupner Trend RC-motormodel med

OS 35 FP motor og dæmper koster

samlet **kun kr. 985,-**

10 cm³ ABC motor kan du købe billigt

hos os. Normalprisen er kr. 4.020,-

— vores pris er **kun kr. 2.500,-**

Graupner C-505 servo har en trækraft

på 3,2 kg og plejer at koste kr. 318,-

— men hos os er prisen **kun kr. 198,-**

Nyt Hitachi nickel cadmium batteri

på 1,2 volt, 500 mAh **kun kr. 18,85**

Start-akku, 2 volt, 10 ampere koster

hos os **kun kr. 122,85**

Elstarter, god og kraftig model,

vor pris er **kun kr. 498,-**

Graupner E8 RC-anlæg, 4-kanals

anlæg med én servo **kun kr. 1.100,-**

Graupner E8 med to servoer

koster **kun kr. 1.200,-**

*De nævnte tilbud gælder kun så længe
lager haves.*

Husk: Du kan få de fleste anlæg til rimelige priser hos os. Og alt muligt andet til din modelhobby.

HOBBYKÆLDEREN

v. Jørn Pedersen

Dumpen 10, 8800 Viborg

Telefon 06 61 08 32



Randers Elektronik & Hobby

Graupner Hughes 500 E helikopter,
normalpris kr. 6.715,- **nu kr. 5.995,-**
Robbe Baron 20 **nu kr. 2.695,-**

*Stort udvalg i modeller og tilbehør fra Multiplex,
Graupner, Robbe og Modelhob.*

Vi sender overalt.

Desuden kan vi tilbyde elektronik-byggesæt og løsdeler. Vi har eget moderne serviceværksted for fjernstyringsanlæg og elektronik.

I det hele taget kan vi ikke på denne plads nævne hele vort sortiment — ring og spørg. Ring også efter minikataloget fra **MODELHOB**, som vi gerne sender.

Randers Elektronik & Hobby, Klostergade 5, 8900 Randers
Telefon 06 42 58 15

Super balsa til minipriser

Pladestørrelse 915 x 100 mm

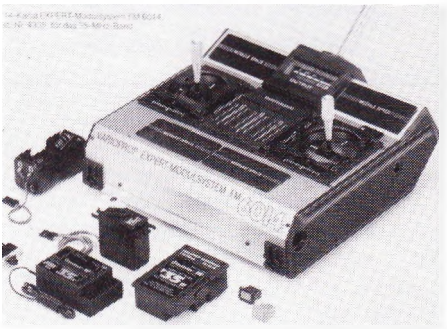
1,0 mm	kr. 11,75
1,5 mm	kr. 11,95
2,0 mm	kr. 12,75
3,0 mm	kr. 14,75
5,0 mm	kr. 16,95
6,0 mm	kr. 20,75
8,0 mm	kr. 27,95
10,0 mm	kr. 32,50
12,0 mm	kr. 37,50
15,0 mm	kr. 41,75
30,0 mm	kr. 69,75



MINI HOBBY



Robbe Supra PCM uden servo ... kr. 3.195,00
 Robbe servo RS-10 kr. 195,00
 Robbe servo RS-100 kr. 225,00
 Robbe Cessna 172 Skyhawk kr. 785,00
 El-starter, minipris kr. 435,00
 Graupner Duo kr. 532,00
 Graupner Trend kr. 637,00
 Graupner Volksplane kr. 502,00
 Futaba Conquest PCM 35 med
 3 servoer kr. 3.159,00
 Enya 46-4C firtaktsmotor. Slagvolumen
 7,5 cm³, ydelse 0,75 HK. omdrejnings-
 område 2.500-14.000 omdr./min.,
 vægt 380 g, uden dæmper kr. 1.395,00



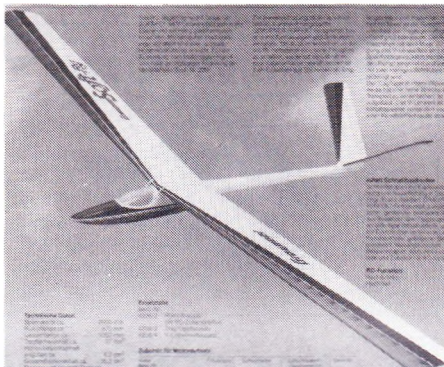
Graupner Varioprop T 1008 fjernstyring,
 kompl. m. 1 servo minipris kr. 1.165,00
 Graupner T 1014, 7-kanals RC-anlæg
 nr. 4135, m. 1 servo, minipris kr. 1.280,00
 Graupner TM 2014, 4-7 kanals RC-anlæg
 nr. 3863, m. 1 servo, minipris kr. 1.395,00
 Graupner »Proprietærsættet«,
 FM 4014 m. 1 servo kr. 1.572,00
 Graupner »Herregårdssættet«,
 m. 1 servo, minipris kr. 1.960,00
 Graupner Amateur, minipris kr. 299,00
 Graupner Taxi II, nu med dansk
 byggevejledning, minipris kr. 565,00
 Graupner Maxi, best. nr. 4639,
 minipris kr. 900,00
 Graupner Amigo, best. nr. 4219,
 minipris kr. 551,00
 Graupner RC-UHU, minipris kr. 580,00
 Graupner Dandy, minipris kr. 412,50



Minipriser på OS-motorer

OS 20 FP m. dæmper kr. 450,-
 OS 25 FP m. dæmper kr. 490,-
 OS 35 FP m. dæmper kr. 520,-
 OS 40 FP m. dæmper kr. 560,-
 OS 40 FSR u. dæmper kr. 845,-
 OS 50 FSR u. dæmper kr. 990,-
 OS 20 FS firtakt kr. 950,-
 OS 61 FS firtakt kr. 1.610,-
 OS 90 FS firtakt kr. 1.890,-

Graupner Ultra, minipris kr. 628,00
 Graupner Mosquito, minipris kr. 665,00



Graupner Soft Fly, minipris kr. 675,00
 Graupner ASW 22, termikvinge,
 minipris kr. 895,00
 Graupner ASW 22, vinge uden
 krængror, minipris kr. 1.099,00
 Graupner ASW 22, vinge med
 krængror kr. 1.265,00
 Graupner LS-4, nr. 4228 kr. 1.540,00
 Graupner LS-6, nr. 4226 kr. 1.820,00
 Graupner Discus, nr. 4240 kr. 2.550,00
 Graupner Elektrofly, minipris kr. 660,00
 Graupner Funny, minipris kr. 358,50
 Thunder Tiger 15 RC motor kr. 210,00
 Thunder Tiger 20 RC motor kr. 285,00
 Thunder Tiger 25 RC motor kr. 350,00



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. 1.875,00
 Graupner Bell 222, nr. 73A kr. 4.475,00
 Graupner Bell 222, nr. 98 kr. 1.560,00
 Graupner Gyro Sensor, NEJ 100 kr. 1.191,00
 Graupner Hughes helikopter,
 nr. 501 kr. 4.865,00
 Brændstof 20/80, pr. 5 liter kr. 85,00
 3-kanals RC-anlæg med
 udskiftelige moduler på FM, kan udbygges
 til 7 kanaler, med 1 servo kr. 995,00



Multiplex ROYAL mc RC-anlæg
 med PCM, uden servoer kr. 3.845,00
 Multiplex Europa Sprint, 4-kanals sender, 7-
 kanals modtager (sender kan udvides til 7 kana-
 ler), leveres med akkuer i sender og modtager
 samt 1 Nano servo og diverse tilbehør,
 minipris kr. 1.599,00



Simprop Super Chart byggesæt,
 minipris kr. 425,00
 Robbe Charter, minipris kr. 410,00
 Robbe Progo, minipris kr. 1.140,00

**RING OG SPØRG OM DE TING, DU IKKE FINDER I ANNONCEN! VI SENDER OVERALT!
 OGSÅ STORT UDVALG I RC-BILER, RC-BÅDE, MODELTOG OG FORSKELLIGT TILBEHØR.**

Alle priser er incl. moms – der tages forbehold for prisændringer og trykfejl.

MINI HOBBY

Tårnvej 303, DK-2610 Rødovre – ☎ 01 41 50 46 – Giro 9 16 20 54

Åbningstider: Mandag, tirsdag, onsdag, torsdag 12.00-18.00, fredag 12.00-19.00, lørdag 10.00-14.00

Vil du være medlem af RC-unionen? Det kan vi klare for dig, hvis du henvender dig i forretningen!

♣ MINI HOBBY ♣

SÆRTILBUD til MINIPRISER

Modeller

Graupner Nimbus, best. nr. 4255,
tilbudspris kr. 1.500,-
Graupner LS-6, best. nr. 4226,
tilbudspris kr. 1.500,-
Graupner K8B, best. nr. 4259,
tilbudspris kr. 1.200,-
Graupner Wiehe 50, best. nr. 4252
tilbudspris kr. 1.300,-
Hegi Piper P1838 Tomahawk,
best. nr. 3205 kr. 1.500,-



Multiplex Flamingo Contest,
stor super-RC-svæver kr. 1.452,-
Hegi Teddy, dansk byggevejledning
medfølger kr. 450,-
Hegi Snoopey, den perfekte
begyndermodel, med dansk bygge-
vejledning kr. 575,-

Helikoptermodeller



Graupner Playboy helikopter
med kollektiv pitch kr. 2.285,-
Graupner Bell 222 helikopter,
med flot skalaudseende kr. 4.990,-
Graupner Hughes helikopter,
best. nr. 4614 kr. 3.995,-

Servoer

Mikroservoer til Graupner og
Robbe RC-anlæg kr. 265,-
Standard servoer til Graupner,
Robbe og Multiplex kr. 195,-

RC-anlæg

Graupner Varioprop T-14 Mikromodul
Promix Expert. Komplet RC-anlæg,
helt nyt incl. bærekuffert kr. 3.200,-



Futaba FP-8SGHP helikopteranlæg.
Det største og mest avancerede Futaba-
anlæg overhovedet. PCM-drift, der
medfølger fem servoer, akkuer i sender
og modtager mm. *Ring og få en særpris!*



Robbe Starion 4-kanals anlæg,
senderen har reversering på alle kanaler,
og kan udbygges med mixermodul. Et godt
anlæg at begynde med.
Pris uden servoer kr. 975,-



Das Spitzengerät der neuen Terra-Serie - ausbaufähig - mit hohem Be- 1. Ausbaufähigkeit der Sender 3. Servoverse
Durch Einbau von 2 Zweikanalmodu- Sidedrill! Servoverstärkung im S

Robbe Terra Top, 4-kanals anlæg, der
kan udbygges til 8 kanaler. Desuden kan
der indbygges en række funktionsmodu-
ler.

Pris uden servoer kr. 1.295,-
Multiplex Europa Sprint FM-anlæg,
4-kanals anlæg, der kan udbygges til
7 kanaler samt med moduler.
Pris incl. 1 servo kr. 1.350,-

Diverse tilbehør

Varta akkuer, 1,2 V, 500 mA.
Ved køb af 1-9 stk. af gangen... kr. 16,-
Ved køb af 10 stk. af gangen kr. 14,-
Robbe Multilader kr. 290,-
Power Panel kr. 295,-
Startmotor til 15 cm³ motorer kr. 498,-
Kavan gyro kr. 700,-

Motorer

Vi giver **40% rabat** på en række bådmoto-
rer af fabrikat **OS** og **Picco**.

Køb for op til 15.000,- kr. uden udbetaling!

Mini Hobby gør det let for dig at finansiere et større indkøb, idet vi har fået mulighed for at finansiere køb på op til 15.000,- kr. Afbetalingen kan strække sig over op til 36 måneder alt efter behov.

MINI HOBBY

Tårnvej 303, DK-2610 Rødovre – ☎ 01 41 50 46 – Giro 9 16 20 54

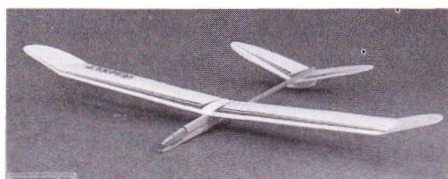
Åbningstider: Mandag, tirsdag, onsdag, torsdag 12.00-18.00, fredag 12.00-19.00, lørdag 10.00-14.00

Vil du være medlem af RC-unionen? Det kan vi klare for dig, hvis du henvender dig i forretningen!

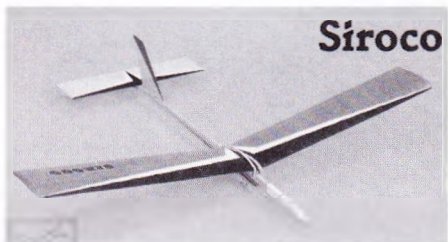
Leif O. Mortensen Hobby



Fritflyvende svævemodeller



Veleret, spændvidde 830 mm kr. 54,00



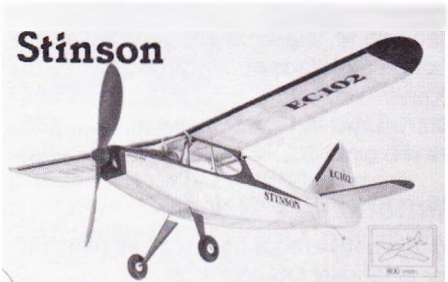
Siroco, spændvidde 1000 mm kr. 72,00

Mustafa, stor konkurrencesvævemodell i klasse A2, spændvidde 1980 mm kr. 245,00

KSB termik-timer, lille urværk til montering i fritflyvende modeller, således at urværket afbryder flyvningen efter en på forhånd indstillet tid. Forhindrer bortflyvning i termik.

KSB termiktimer kr. 120,00

Fritflyvende gummimotor-modeller



Stinson, spændvidde 800 mm kr. 99,00



Nieuport, spændvidde 610 mm kr. 107,00



SE5a, spændvidde 610 mm kr. 109,00

Linestyrede modeller



Fenix, spændvidde 960 mm, til 2,5 cm³ motor kr. 152,00



MIG 3, spændvidde 870 mm til 2,5-4,0 cm³ motorer kr. 218,00



Baron, spændvidde 1030 mm, til 3,2 cm³ motor kr. 230,00

RC-svævemodeller



Mosquito, spændvidde 1500 mm . kr. 649,00



Llanero 2, spændvidde 2612 mm . kr. 952,00

Der er flere andre fine RC-svævemodeller på lager — ring f.eks. og hør prisen på Modelhob's **Nemesis**, der har en spændvidde på 2360 mm. Til Nemesis kan man også få en meget billig motorgondol, således at modellen kan flyve som en stor motorsvæver. Motoren til dette kan vi selvfølgelig også levere

RC-motormodeller



Coyote, spændvidde 1.450 mm, til 3,5-6 cm³ motor kr. 465,00



Champion, spændvidde 1340 mm, til 4 cm³ 2-takt eller 6 cm³ 4-takt motor. Kan udbygges med pontoner kr. 465,00



Tucano, spændvidde 1400 mm, til 6,5 cm³ motor kr. 765,00

Motorprøvestand kr. 23,00

Rossi gløderør

R1	kr. 17,00
R2	kr. 17,00
R3	kr. 19,00
R4	kr. 22,00
R5	kr. 23,00
R6	kr. 25,00
R7	kr. 26,00
R8	kr. 30,00

Alle priser er incl. 22% moms. Der tages forbehold for trykfejl, udsolgte varer, valutakurser, afgifter og andre forhold, der kan indvirke på prisdannelsen.

Leif O. Mortensen Hobby

Nørremarksvej 61
DK-9270 Klarup

Telefon 08 31 94 22

Giro 9 00 00 62

Telefontid: mandag-fredag kl. 16.00-18.00

RØDOVRE HOBBY

Roskildevej 284, 2610 Rødovre, tlf. 01 70 19 04

Vi sender overalt!

OS motorer til Danmarks billigste priser

OS 20 FP m. dæmper	445,-
OS 25 FP m. dæmper	485,-
OS 35 FP m. dæmper	515,-
OS 40 FP m. dæmper	555,-
OS 40 FSR u. dæmper	840,-
OS 50 FSR u. dæmper	985,-
OS 61 FSR u. dæmper	1.385,-
OS 20 FS firtakt	945,-
OS 90 FS firtakt	1.885,-

Servoer til bundpriser

Robbe RS 10, kun	190,-
Robbe RS 100, kun	225,-
Futaba S-33/133, kun	395,-
Futaba S-132, kun	395,-
Graupner 505, kun	248,-
Multiplex Nano, kun	295,-
Multiplex MS1, kun	250,-
TT servo, alle stik	195,-

Kalt Baron RC-helikopter

Den lille Kalt Baron helikopter koster nu kun 2.995,-

Billige fjernstyringsanlæg

Futaba Conquest med PCM. Incl. 3 servoer, kun	3.195,-
Graupner Herregårdssæt med PCM. Incl. 1 servo	3.450,-
Simprop Star 12 6-kanals anlæg med 1 servo, kun	1.995,-
Multiplex 4-kanals anlæg incl. 1 servo	1.548,-

Byggesæt til radiostyrede modeller

MK Astro 40, lavningen model, nu kun	995,-
Pilot Foster T2	795,-
Air Jet Trimmy, glimrende svæve- model (tidl. Carrera)	1.250,-
Kyosho DUET, to-motoret elektrofly, næsten færdigbygget incl. elektromotorer	1.995,-
Multiplex Flamingo RC-svæve- model med fine egenskaber	1.250,-
Mirage med Cox-motor	995,-
Telstar færdigmodel	1.495,-
Pilot Rainbow 30	795,-
Robbe Delmo flyvende vinge	895,-
Orion, 3,5 m svævemodel	1.195,-

Forskelligt

Robbe Faldskærmsmand, radiostyret faldskærmsudspringer som flyver meget livagtigt	995,-
Brændstof 80-20	85,-
Elektronisk omdrejningstæller, uundværlig til 4-taktsmotorer	425,-
El-starter til max. 15 cm ³	485,-
Brændstofpumpe, elektrisk	155,-
Multilader, fra Robbe	290,-
Voltmeter	120,-
Multitester	195,-
Multitester, gigant	548,-
4-takt rør, mrk. Saito	40,-
Elektronisk stopur	149,-

Besøg vores velindrettede hobbyforretning, hvor du kan finde tusinder af ting, som vi aldrig får plads til i vores annoncer.

Vi har også et stort udvalg af modelflyveblade og anden interessant litteratur.

KSS HOBBY

RC
Mandag kl. 14-19

Futaba,
brændstof
mm.
Ring til
KSS!



KSS, Rødovrevej 47, 2610 Rødovre
01-41 29 98

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

RANDERS

Vi kan levere et bredt udvalg af kvalitetsprodukter fra f.eks. Modelhob, Multiplex, Graupner og Robbe. Eget serviceværksted for RC-anlæg og elektronik.

Randers Elektronik & Hobby

Klostergade 5, 8900 Randers
Telefon 06 42 58 15

FUTABA RC-værksted

Har du fejl på din Futaba-radio eller vil du have den checket, så send den til det autoriserede værksted. Vi checker også dine ni-cad-akkuer!

Futaba RC-Service
Magnolievangen 40, 3450 Allerød
Tlf. 02-27 64 20

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!



Schlüter & Heim helikoptere

Schlüter og Heim helikoptermodeller - reservedele - Futaba fjernstyringsanlæg - OS-motorer mv.

BATRONIC

Kløvervænget 26,
5935 Bagenkop
Telefon 09-56 14 67, efter
kl. 18.00: 09-56 19 24

MÅLØV

Alle mål i træliker, 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.

VENDSYSSEL:

Vi er bare billigst med MULTIPLEX, OS, FUTABA, TAMIYA og mange andre. — Byggesæt, fjernstyring, tilbehør og brændstof — vi sender overalt.



v. Erik Christensen
P. Munksvej 58
9300 Sæby
Tlf. 08-46 21 44

Fjernstyring

på

1

Klasse med

MULTIPLEX

ROYAL mc

med Softmodul-system

Nu endnu mere attraktivt!

**Super-serie til super-pris,
vejledende kr. 8.784,-**

Best.-Nr. 35728 35 MHZ
Best.-Nr. 35729 40/41 MHZ



Begrænset antal med:

- ★ dit navn indgraveret
- ★ ialt 3 soft-modul-typer
- ★ Jet-box
- ★ Kryds-rem

**På grund af indgravering samt
valgmulighed i modulvalg er
leveringstiden ca. 1 måned.**

2065 1447 01

JØRGEN NIELSEN

BYGVÆNGET 3
6990 ULFBORG

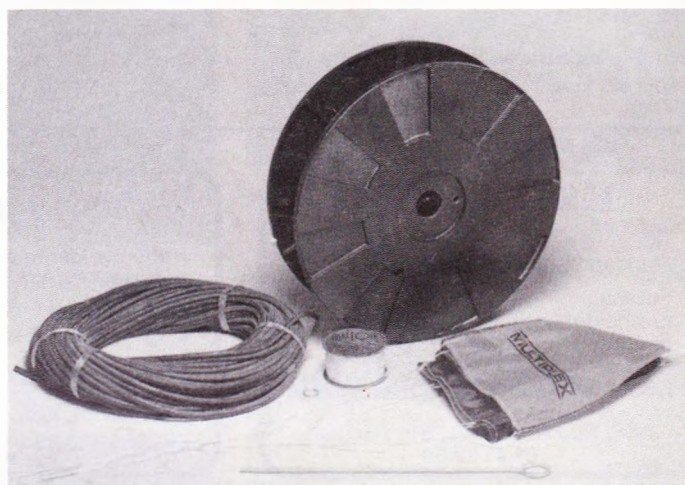
Panasonic High-Amp

På grund af ny fremstillingsteknik har Panasonic High-Amp-akkuer med samme ydre mål og ringe vægt ca. 11% mere kapacitet. Dette kan især udnyttes ved afladestrøm op til 8 ampere. Ved en lavere indre modstand på ca. 6 mΩ kan også høje strømme op til 30 ampere udtages. Særlig velegnet til f.eks. sender- og modtagerakkuer.

Panasonic Red-Amp

NiCad-højstrømsceller med professionel hurtigladnings- og afladningsegenskaber. Den ekstremt lave indre modstand garanterer, at cellen også ved ekstreme belastninger ikke mister spænding.

*Panasonic Industri-batterier er blevet navnet
på verdens bedste akkuer!*



Multiplex-svævefly-specialisten tilbyder nu fire størrelser i højstartsudstyr. Specialfremstillet højfleksibelt gummi, der kan udtrækkes op til 150%. Den opsparede energi afgives — efter frigivelse af modellen — jævnt og stabilt, så modellen får en perfekt start. Fire forskellige størrelse udstyr alt efter modellens størrelse — hør nærmere hos din forhandler!

Nye hovedkataloger fra Multiplex og Aero-Naut kan købes hos din forhandler eller direkte hos os. Multiplex kataloget kan købes i en tysk og en engelsk version. Du bør have disse kataloger, der har en meget høj informationsværdi.



Messingvej 46
DK-8900 Randers
Telefon - fra
Danmark: 06 44 75 44
Norge: 095 45 6 44 75 44