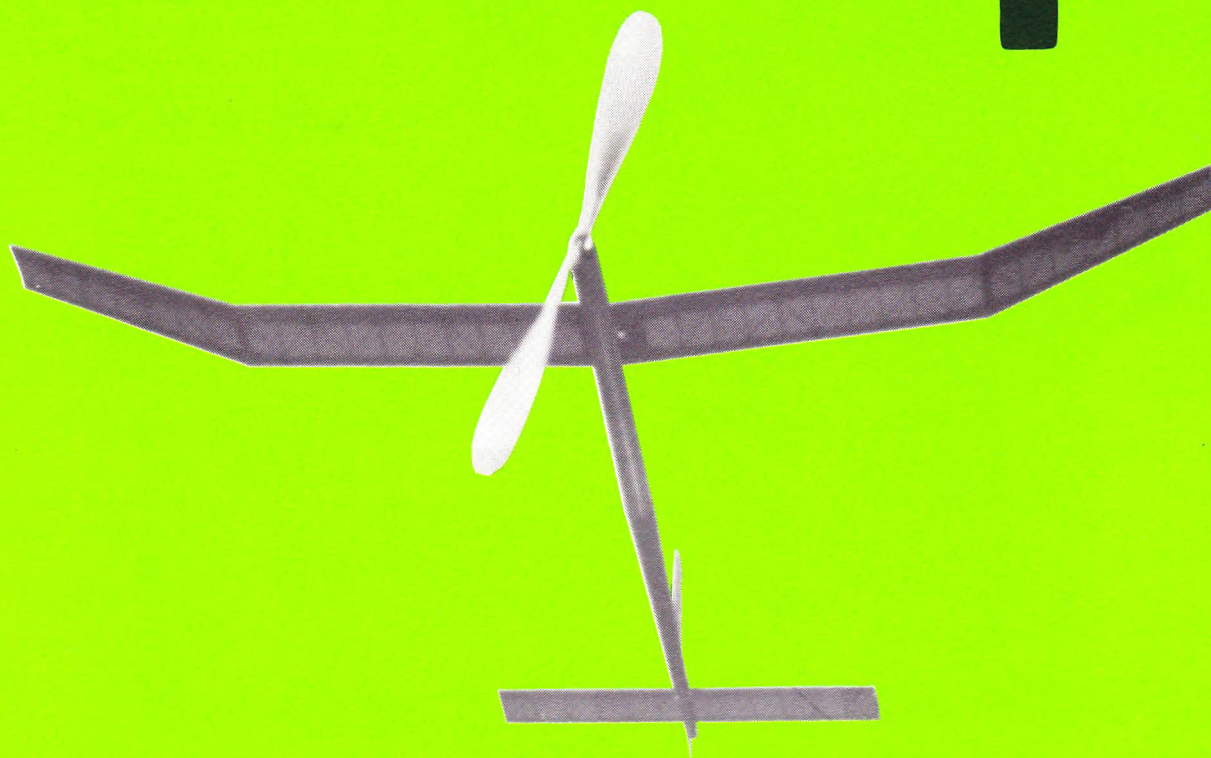


Modelflyve

D. 1/7-78, 2. årgang, kr. 9,25 incl. moms

Nyt 4⁷⁸



Læs i bladet:

- ☆ Linestyrede speedmodeller
 - ☆ NOVA — byggesæt til
fritflyvende svævemodel
 - ☆ Luftfotografering fra
RC-motormodel
 - ☆ Byg selv en mini-gasser
 - ☆ Danske modelmotorer
- og meget andet



Digital Edition Magazines.

This issue magazine after the initial original scanning, has been digitally processing for better results and lower capacity Pdf file from me.

The plans and the articles that exist within, you can find published at full dimensions to build a model at the following websites.

All Plans and Articles can be found here:

Hlsat Blog Free Plans and Articles.

<http://www.rcgroups.com/forums/member.php?u=107085>

AeroFred Gallery Free Plans.

<http://aerofred.com/index.php>

Hip Pocket Aeronautics Gallery Free Plans.

http://www.hippocketaeronautics.com/hpa_plans/index.php

Diligence Work by Hlsat.



Graupner model-racerbiler til fjernstyring



Til gløderørsmotorer:

Motor fra 3,2 til 4,0 cm³.
nr. 4980, hurtigbyggesæt
kr. 1.015,- uden motor.

Dansk byggeanvisning, kort byggetid på grund af mange færdige byggegrupper.

Konkurrenceklasse B (formel) med motorstørrelse 3,48 cm³.

Med tilbehør til indbygning af RC.

Max. hastighed ved 25.000 omdr./min. på motor = 79,8 km/t.

Motortilbehør:

nr. 1521 motor HB 21 PDP CAR, 3,48 cm³. Termisk ukritisk, konstrueret til belastninger ved meget høje hastigheder. Komplet med luftfilter, special-køletopstykke og specialgløderør — lige til at montere i bilen. **Kr. 716,-.**
(Også HB 20 eller HB 25 kan monteres i bilen, når motoren forsynes med køletop).

nr. 4980/24 komplet udstødningsanlæg, der dæmper støjen effektivt og forøger motorydelsen. Afstemt efter motorerne HB 21 PDP CAR, HB 20 og HB 25. **Kr. 110,-.**

Enkelte tekniske data:

Foraksel med efterløb og hjulstyr samt stilbar tilpasning for optimale køreegenskaber. Let tilgængelig midterplaceret motor. Gennemsigtig, rumopdelt tryktank. Indkapslet bagtøj med keglehjul, servicefri. Slidstærk, termisk højt belastbar centrifugalkobling. Sikker skivebremse.

Med elmotor:

nr. 4970, Porsche Carrera RSR Turbo.

nr. 4971, Ferrari.

Begge: **Kr. 625,-.**

Til VARTA NC-akkumulatorer fra 4,8 til 8,4 volt/1,2 Ah.

Motor RS 540, karosseri Lexan.

Indbygget fartregulering for både frem og bak. Udskiftelige gear til forskellige hastighedsområder.



Læs mere om disse dejlige bilmodeller i **GRAUPNER** nyhedsprospekt N 78 og special-prospekt.

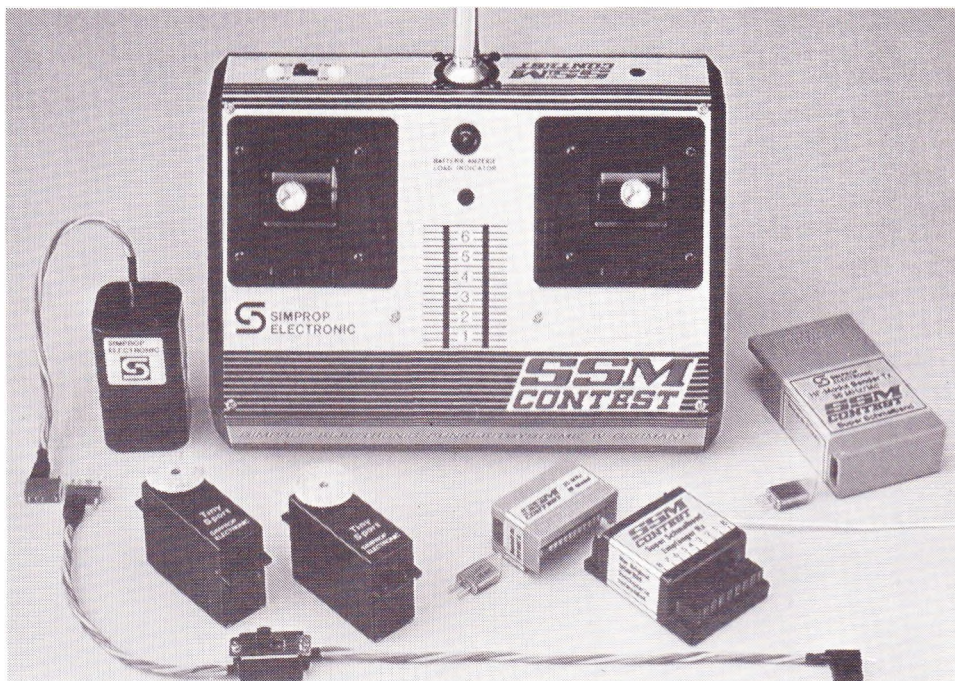
Generalagentur og import:

IB ANDERSEN HOBBY ApS

9620 Aalestrup, tlf. (08) 64 13 33

Nu har vi det!!!
SIMPROP SSM CONTEST
Verdensmesteranlægget 1975-77
20 pct. under prisen i fremstillingslandet
Tyskland

TIL LANDS — TIL VANDS — OG I LUFTEN: I EET OG SAMME ANLÆG



Komplet med: Niccl.-akkuer, 8 kanals modtager, 2 servoer i 27-35-40 MHz;
udskiftelige frekvensmoduler.
SSM: Står for Super-Smalbånds-Modulation og betyder,
at Sikkerhed og Stabilitet langt har overgået både AM og FM anlæg.

Vil du vide mere, så ring eller skriv
til os. Vi svarer, hvor andre tier.

IMPORT - EN GROS - DETAIL

RC HOBBY



til lands til vands i luften

Terrassen, Rødovre Centrum 226,
2610 Rødovre. Tlf. (01) 41 41 16

Vesterbrogade 118
1620 Kbh. V. Tlf. (01) 31 11 18
(Parkering: Sundevedsgade)

S-Lager, Roskildevej 39
2500 Valby. Tlf. (01) 16 44 45

JEG BESTILLER HERMED

..... stk. **Simprop SSM
Contest** à kr. 1.998,- (katalog
følger gratis med hvert anlæg).

Jeg betaler:

- ☐ Check
- ☐ Efterkrav + gebyr 17 kr.
- ☐ Katalog à kr. 19,85
(216 sider)

Navn

Adresse

.....
Postnr. og by

PORTO

RC-HOBBY
Roskildevej 43
2500 Valby

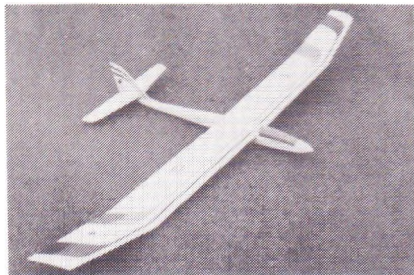
PHOENIX 100

Spvd.: 246 cm
Planareal: 50,6 dm²
Radio: 2-kanal
Kr. 385,-

FIESTA

Spvd.: 203 cm
Planareal 38 dm²
Radio: 2-kanal
løvrigt som
Phoenix 100.
Kr. 315,-

Termikmodel designet af Neville Mattingley, medlem af det britiske landshold. Også velegnet til skråntflyvning. Fyr-forstærkede »blå skum« vinger med Eppler 176 profil, skal kun beklædes med solarfilm el. lign. Alle dele til trækkroppen er udskåret, og alt »isenkram« medfølger.

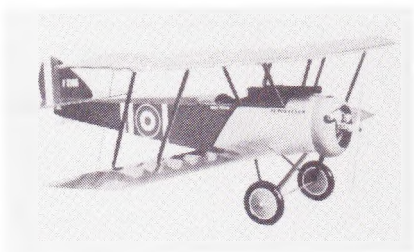


PUPPETEER

Spvd.: 153 cm
Vægt: 3 kg
Radio: 4-kanaler
Motor: 5-10 cm³
Kr. 595,-

Skabt til biplanlaskere, modellen har meget fine langsomtflyveegenskaber med sit næsten 1 m² store planareal. Puppeteer vil sammen med Magnattila udgøre et ideelt par til dogfights ved opvisninger og »Fly for Fun«-stævner.

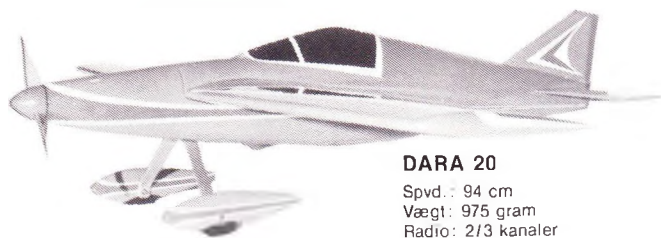
Byggesættet indeholder færdigbukket understel, færdigt motorcowl, horn, tank, udskårne dele i balsa og krydsfinér, dural-vingestivere samt tegning og byggevejledning.



AEROSTAR

Spvd.: 127 cm
Motor: 29-45
Kr. 230,-

Den berømte fladkrop stuntmodel der blev brugt til opvisning for 100.000 mennesker ved FA Cup Finalen på Wembley 1977. Modellen er fantastisk hurtig at bygge, byggesættet indeholder bl.a. hule styroporvinger til indvendig hovedbjælke, alle udskårne trædele og clunktank.



DARA 20

Spvd.: 94 cm
Vægt: 975 gram
Radio: 2/3 kanaler
Motor: 2,5-3,5 cm³
Kr. 275,-

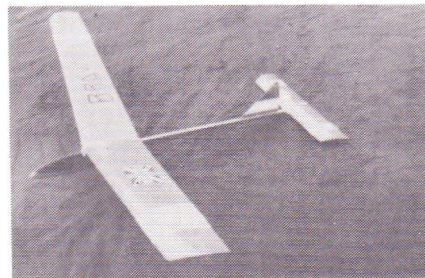
DARA 20 kommer fra Club 20-klassens hjemstavn England, hvor den har vundet stribevis af stævner. Modellen er enestående stabil ved høje hastigheder, med fin manøvredegytighed og dertil en simpel konstruktion. Modellen kan også blive en fin sportsmodel med en 2,5 cm³ motor. Byggesættet indeholder spinner, motorfundament, horn, vingebeholdningsbolte og alle dele udskåret i balsa og krydsfinér, samt tegning og byggevejledning.

NYT: DARA 20 fås nu også med glasfiberkrop og styroporvinger. Samme specifikationer i øvrigt.
Pris kr. 350,-.

BRAVO

Spvd.: 120 cm
Kr. 65,-

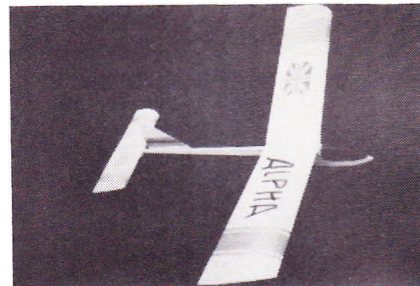
Konkurrence-svævemodel i klasse A1. Modellen kan bygges på en aften, og den har glimrende flyveegenskaber. En ideel model til ungdomsskolekurser og lignende. Den er konstrueret af Martyn Cowley. Bestil dit byggesæt nu, hvis du vil være sikker på at få det inden modelflyvesommerlejren på Vandel!



ALPHA

Spvd.: 90 cm
Kr. 50,-

En mindre udgave af »Bravo«. Ligesom denne er »Alpha« ideel som introduktion til fritflyvende svævemodeller. Endnu få »gamle« byggesæt til gammel pris!



SUPERSTAR COMPETITION SPECIAL

Spvd.: 106 cm
Motor: 2,5 cm³
Kr. 85,-

Det var med en model af dette byggesæt, at konstruktøren Richard Wilkins blev nr. 4 ved EM-77.

Byggesættet indeholder hule styroporvinger til indvendig hovedribbe, alle udskårne trædele og tanksæt. Det er også muligt at bruge suttank. Simpelt den bedste combatmodel, der nogensinde er lavet.



STARLET

Spvd.: 71 cm
Motor: 1,5 cm³
Kr. 65,-

Også denne model har nu hule vinger, udskårne trædele og desuden en færdig tank.

En utrolig stærk model, der vandt British Nationals i 1/2 A combat klassen. Konstrueret af Richard Wilkins.



KURT PEDERSEN



TLF. 04 52 51 01
JOMFRUSTIEN 26
DK 6100 HADERSLEV

Alle priser er incl. moms og porto.
Også en gros salg. Skriv venligst efter nærmere oplysninger.

Modelflyve Nyt

Nr. 4 — juli 1978

Redaktion:

Per Grunnet (ansv.) — (09) 71 28 68

Hans Geschwendtner (linestyling)

— (01) 59 62 13

Svend Grønlund (fritflyvning)

— (01) 16 47 25

Ib Weiste (radiostyring)

— (02) 45 18 65

Medarbejdere ved dette nummer:

Bent Djerberg, Pietro Fontana, Knud Hammeken, Olav Hune, Jørgen Korsgaard, Erik Knudsen, Jørgen M. Larsen, Dusty Miller, Luis Petersen, J. Bukh Rasmussen, C. Thorhauge, Ove Windberg.

Bladets kontor:

Tidsskriftet Modelflyvenyt
Krimsvvej 33

2300 København S

Postgirokonto nr.: 7 16 10 77.

Annonceekspedition:

Kontakt Per Grunnet, tlf. (09) 71 28 68,
bedst kl. 10-12 på hverdage.

Udgiver:

Fritflyvnings-Unionen

Ålborggade 17, 4.th., 2100 Kbh. Ø

Tlf. (01) 26 08 36.

Linestyngs-Unionen

Gormsvej 14, 7080 Børkop.

Tlf. (05) 86 62 19.

Abonnement og løssalg:

Abonnement for årgang 1978 (6 numre)
koster kr. 52,-, som indsættes på bladets
postgirokonto.

Årgang 1977 (5 numre) kan købes sam-
let for kr. 40,-, mens enkeltnumre koster
kr. 9,25. Indbetal beløbet på bladets
girokonto og skriv, hvad der ønskes til-
sendt på girokortets kupon til modtager.
Bladet forhandles i løssalg bl.a. i gode
hobbyforretninger.

Udgivelsesterminer:

Modelflyvenyt udkommer ca. d. 1. i
månederne: januar, marts, maj, juli,
september og november.

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

Tryk: Eks-skolens Trykkeri A/S, Kbh.

Oplag: 2.000 ekpl.

Distribution:

Modelflyvenyt sendes til abonnenterne
gennem Avispostkontoret. Udebliver
bladet, bedes man i første omgang rette
henvendelse til sit lokale postkontor.

Forsiden:

Erik Knudsen starter sin wakefield.

Redaktionen sluttet d. 14/6-78.

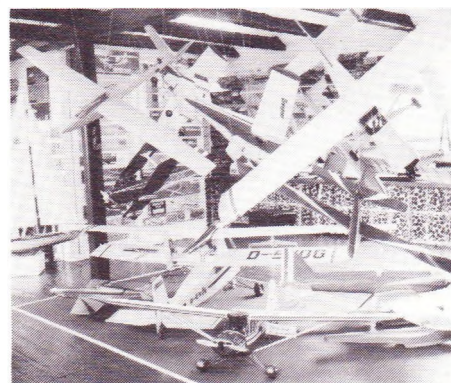
Dead-line for nr. 5/78: d. 20/7-1978.

VI BEKLAGER — I sidste nummer satte vi en lille notits i bladet om, at vi blev en uge forsinket. Det blev desværre til lige over tre ugers forsinkelse. Den første uge skyldtes som nævnt i bladet, at redaktionen havde overtrådt deadline, men dermed var ulykkerne ikke slut. Først brød trykmaskinen sammen, og vi måtte vente nogle dage på at den blev repareret. Så blev bladet trykt med en del forsinkelse. Da det så skulle til bogbinder, blev det yderligere ca. 10 dage forsinket, da falskemaskinen, som folder bladet, brød sammen og ikke kunne komme i gang før forskellige reservedele var skaffet til veje. Vi beklager, at læserne måtte vente så længe — og vi glæder os over, at over 100 har ringet og spurgt, hvor bladet blev af. Det tyder på stor interesse.

Vi vil fremover stramme produktionen op, så risikoen for forsinkelser bliver mindre. *red.*

FLERE BEKLÆGSELSE — Vi har en del problemer med at få bladet sendt til modelflyveklubben ved Flensborg i Tyskland. Hvad der egentlig sker med bladet på vej herfra og til Tyskland er os ikke helt bekendt, men det særlige resultat er, at abonnenterne dernede ikke får bladet uden at måtte skrive efter det — og så sender vi en ny portion afsted. Sidste gang kom vi i anden — eller var det tredje? — omgang til at sende nr. 3 fra 1977 ved en fejltagelse. Kan I tilgive os?

MERE STUNT! — Under mottoet »Att flyga stunt är sunt« behandler nr. 2/78 af det svenske Modelflygnytt linestyrede kunstflyvningsmodeller. Artiklerne om emnet i bladet kommer godt omkring emnet, og folk der har lyst til at gå i gang med denne klasse, der desværre fører en hensynende tilværelse (også) i Danmark (med få notable undtagelser), kan virkelig få god oplysning. Bladet bestilles fra Sveriges Modelflygförbund, Box 100 22, 600 10 Norrköping, Sverige. Bladet koster sv.kr. 30,- for 6 numre, eller sv.kr. 5,- pr. nummer.



PERMANENT Udstilling — Hobbyforretningen Maaetoft & Co. har åbnet en permanent udstilling af modelfly og -både lige ved siden af deres forretning. Tanken er, at interesserede i fred og ro går rundt på udstillingen og ser på de forskellige artikler, uden at de behøver at føle sig presset til at købe noget. For at komme ind på udstillingen skal man først henvende sig i forretningen.

RUSSEKROG — Bob Hatschek sælger russekroge af egen konstruktion til den ganske rimelige pris af 20 US-dollars. Krogen er speciel ved, at den er fast monteret på kroppen og ved at samtlige funktioner indstilles med skruer på selve krogen. Bestil fra: Bob Hatschek, 316 Grosvenor Street, Douglaston, New York 11363, USA.

NYHEDER

— om motorer
— om produkter
— om personer
— om flyvning

NELSON/DODGE — Det forlyder fra Henry Nelson, at hans pilot Carl Dodge skal til at bygge to team-race modeller med optrækkeligt understel til VM. Nelson/Dodges sidste resultat i USA er 4:09, 4:07 og en havareret model i finalen.

KOMMUNAL ANERKENDELSE — I Fredericia har kommunen hædret byens danmarksmestre ved en reception på rådhuset, hvor Leif Eskildsen og John Mau hver modtog en Bjørn Wiinblad plakette. Desuden modtog klub 635 2.000,- kr. til videre arbejde.

ENGELSK VM-HOLD — Det engelske hold til VM i linestyling er udtaget. Det blev følgende: *Speed:* Gordon Isles, Pete Halman og Dave Smith.

Stunt: Pete Tindall, Jim Mannall og John Lynch.

Combat: Vernon Hunt, Dave Wood og Mick Tiernan.

Team-race: Clarkson/Woodside, Smith/Brown og Heaton/Ross.

Bedste heat-tid ved udtagelseskonkurrencerne i team-race var 4.00,6 til Smith/Brown med en Bugl. Smith/Fry har stoppet samarbejdet, og Fry flyver nu sammen med Harknett. Bedste gennemsnit i 6 flyvninger havde Clarkson/Woodside med 4:06,0 med en Nelson. Bedste tid af disse var 4:04,0.

HOLLANDSK VM-HOLD — Det hollandske landshold i team-race er udtaget med følgende resultater:

Brødrene Metkemeijer, snit 4:04.

Visser/Buys, snit 4:07,8.

Van der Veerd/Wakkerman, snit 4:24,2.

Tiderne virker ikke særlig imponerende, men af og til indvirker vejret kraftigt.

TYSK MESTERSKAB — Ved de tyske mesterskaber i linestyling vandt Klaus Maikis stunt foran G. Egervary. Egervary har de sidste 20 år repræsenteret Ungarn, men fandt åbenbart klimaet i Vesttyskland bedre. Han stiller iøvrigt op for Tyskland til VM. Emil Rumpel vandt speed med 257 km/t med Ingo Schmidt på andenpladsen med 250 km/t.

FREKVENSVIRVIRING — En kvik læser har spurgt, hvorfor kun Futaba sælger radioanlæg på 25 MHz. Her er jo rige muligheder for at slippe for indblanding fra walkie talkies, RC-både osv. Vi må beklage, at heller ikke Futaba har anlæg på denne frekvens (som ikke må benyttes af RC-folk) — derimod har vi lavet en trykfejl i Thorngreens annonce i de sidste numre af bladet. Anlæggene leveres i 27 og 35 MHz-udgaver.

FOTOKONKURRENCE — »Aeromodeller« har lavet en konkurrence om de bedste model-flyvefotos. Man skal enten indsende farvediapositive eller sort/hvide papirfotos (ikke større end 18 x 24 cm). Vinderne får forskelligt foto-udstyr (som de jo nok har i forvejen) samt — og ikke mindst — *aeren*. Indsend til: »Photo Competition«, Aeromodeller, 13-15 Bridge St., Hemel Hempstead, Herts, England.

WAKEFIELD JUBILÆUM — Det er ikke kun her i landet, at wakefield-klassens 50-års jubilæum markeres. I England arrangerer Bob Wells en tilsvarende jubilæumskonkurrence engang tidligt på efteråret. Oplysninger om regler og andet er endnu ikke ankommet hertil.

FF-SKALA — Selvom vi ikke har meget af den slags i Danmark — endnu da — så er fritflyvende skalamodeller ganske yndede andre steder i verden, ikke mindst i USA og England. Der arbejdes på at arrangere et uofficielt VM for disse modeller i forbindelse med linestyrings- og skala-VM'et på Woodvale til august.

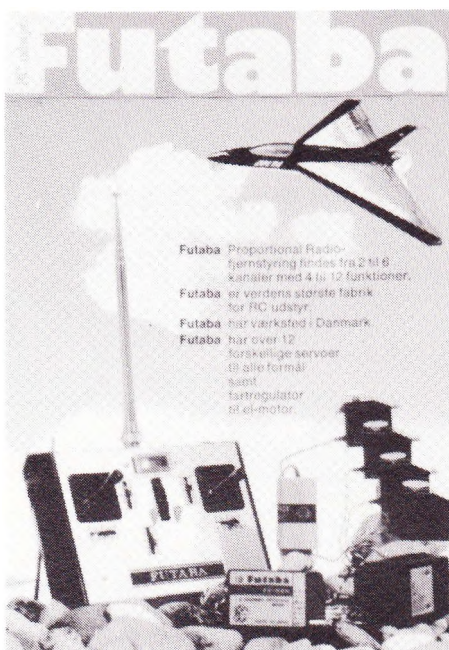
RC-STATISTIK — Velunderrettede kilder hævder, at der årligt sælges ca. 2.000 RC-anlæg i Danmark, heraf langt størsteparten til ikke-organiserede modelbyggere. 9 ud af 10, der har anskaffet sig et anlæg for første gang, bygger det ind i et fly. Og 9 ud af 10 af disse fly overlever ikke første startforsøg. En del forsøger sig igen, normalt med tilsvarende succes, mange går derefter over til RC-både og -biler, og ligeså mange dropper RC-hobbyen, skuffede og en del fattigere. Indtil videre er vores bedste råd til disse RC-begyndere: Kontakt en klub gennem RC-Unionen (ring (03) 72 21 07). Kun med en erfaren pilot ved siden af dig, har du en chance for at lære at flyve med radiostyrede fly! Hvis læserne har bedre — eller andre — forslag, hører vi gerne fra dem.

EPOXY KRÆFTFREMKALDENDE — I begyndelsen af juni måned offentliggjorde miljøkonsulent Keld Høeg fra Byggefagenes Samvirke en undersøgelse foretaget af en gruppe forskere ved Danmarks Farmaceutiske Højskole, der viste, at epoxy kan være kræftfremkaldende. Man opfordrede til et generelt forbud mod anvendelsen af epoxy-stoffer, der bl.a. anvendes i byggeindustrien i meget store mængder.

I en kommentar til denne opfordring udtalte direktør Erik Andersen fra Arbejdstilsynet, at man på Arbejdstilsynet havde arbejdet med problemerne omkring anvendelse af epoxy-stoffer i et par år, og at man var klar over, at epoxy gav allergi-reaktioner hos mange mennesker, samt at stofferne kunne give luftvejssygdomme, f.eks. fremkaldte astma-anfald.

Til oplysningerne om epoxy-stoffernes kræftfremkaldende virkning udtalte direktør Andersen tvivl om målemetodens sikkerhed. Han mente endvidere, at hvis man fulgte de anvisninger, som Arbejdstilsynet snart ville udsende i en bekendtgørelse om anvendelse af epoxy-stoffer, så ville evt. kræftfremkaldende effekter ved stofferne ikke få betydning.

Hertil svarede Keld Høeg, at målemetoden — den såkaldte Ames' test — var almindeligt anerkendt, og han fastholdt, at et totalforbud mod stofferne burde indføres.



FUTABA — Thorngreen har som den første danske RC-importør udgivet en lille dansksproget folder om RC-udstyr. En god idé, som forhåbentlig udvikler sig, således at vi engang vil opleve, at forhandlerne udgiver foldere med seriøs vejledning om valg af anlæg ved siden af det mere reklameprægede materiale. Det må jo sådan set være i forhandlerens interesse, at RC-køberne også anskaffer sig det rigtige anlæg, og at de bliver grundigt instrueret om, hvordan de skal komme i gang med at bruge det.

BRÆNDSTOFØKONOMI — Under en prøvekørsel på Mercedes-fabrikkerne har verdens efter sigende mindste dieselmotor kørt 678 km på én liter brændstof. Det betegnes fra fabrikken

som verdensrekord. Der er tale om en vandkølet motor, som både kan hånd- og el-startes. Motoren er udviklet af Farymann Diesel, og den yder 6,5 HK og vejer 60 kg. Til sammenligning kan nævnes, at en team-racer kan flyve 10 km ved brug af ca. 14 cm³ eller 0,014 liter brændstof. En hel liter ville altså række ca. 70 gange længere, eller 700 km

DEAD-LINE — Giv os en chance for at udkomme til tiden, overhold vores afleveringsfrist for stof til bladet! Nr. 5/78 har således dead-line d. 20. juli for konkurrenceindmeldelser, referater, artikler, læserbreve, osv.

DIF-SAGEN — I sidste nummer aftrykte vi Dansk Modellflyve Forbunds ansøgning om optagelse i Dansk Idræts Forbund. Endnu er der ikke sket noget i sagen, idet DIF i forbindelse med formandskifte har nedsat et såkaldt »optagelsesudvalg«, der skal behandle ansøgninger om optagelse, inden disse sendes til behandling i DIFs forretningsudvalg. En optagelse bekræftes endeligt af repræsentantskabet efter indstilling fra forretningsudvalget. Så hele sagen kan have lange udsigter, hvis ansøgningen da ikke afvises af optagelsesudvalget.

ANTI-APARTEID — Der går rygter om, at den finske aeroklub har tænkt sig at boycotte VM for linestyrede modeller, hvis der kommer sydafrikanske deltagere. Denne holdning er i givet fald i overensstemmelse med de fleste europæiske landes principielle indstilling til sportsligt samarbejde med det racistiske Sydafrika. Nyt vil det imidlertid være, hvis et ikke-østblok land lader sin principielle indstilling slå igennem i praksis. Det finske landshold får såvel rejse som ophold og startgebyr dækket via aeroklubben.

FRITFLYVERE I ALBERTSLUND — Palle Pedersen (tlf. (02) 64 29 51) og Lars Buch Jensen (tlf. (02) 64 89 27) vil meget gerne i forbindelse med andre fritflyvere i Albertslund eller omegn, så der kan blive lidt fælles flyvning — og muligvis kan man så finde en god flyveplads.

KRAIWIESEN — Den 26-28/5 var der international linestyringskonkurrence i Kraiwiesen i Østrig. De danske deltageres vogn brød desværre sammen på vejen derved. Men resultaterne er trods alt blevet sendt til Modellflyvenyt:

Klasse F2A speed:

1. Louis Bilat, Schweiz 255 km/t
2. Ingo Schmidt, Vesttyskl. 244 km/t
3. Oton Velunsek, jugosl. 241 km/t

Klasse F2B stunt

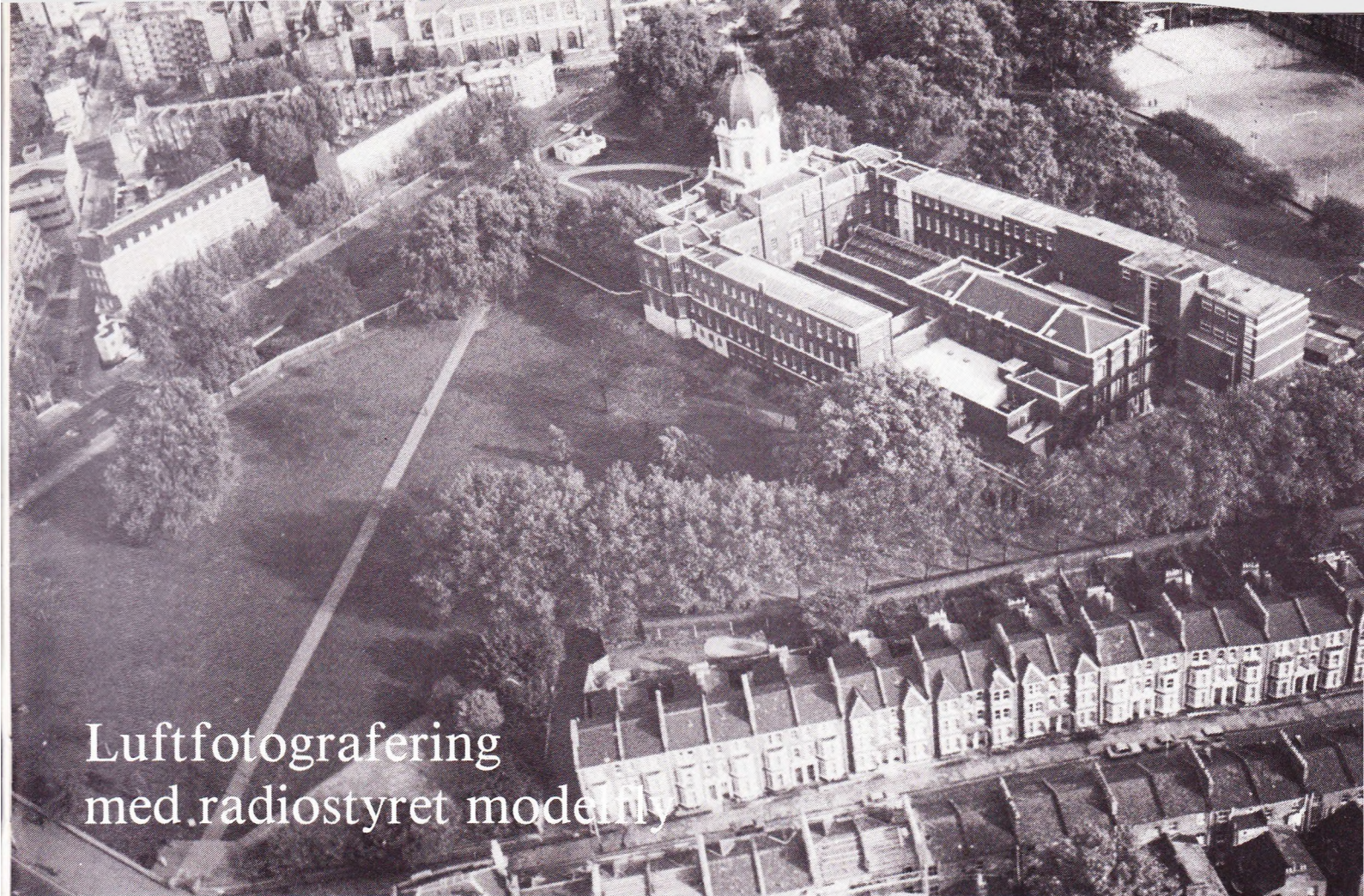
1. G. Egervary, Vesttyskl. 5326 pt.
2. F. Ballesio, Italien 5171 pt.
3. K. Maikis, Vesttyskl. 5167 pt.

Klasse F2C teamrace

1. Bugl/Hohenberg, Østrig:
3:58 3:56 8:11
2. Balogh/Dorant, Ungarn:
4:00 3:57 9:12
3. Nitsche/Fischer, Østrig:
3:55 3:52 172 omg.

ITALIENSK HOLD — Det italienske hold til VM i England i linestyring udgøres i F2C teamrace af:

Fontana/Amadio, 4:11 med Bugl motor.
Peracchi/Cipolla, 4:16 med Cipolla motor.
Vogtura/Menozzi, 4:17 med Cipolla motor.
Cipolla-motoren er en speciel diesel bygget af brødrene Cipolla.



Luftfotografering med radiostyret modelfly

Den engelske modelflyver Dusty Miller fra Cambridge har siden 1969 optaget film med et kamera installeret i en radiostyret motormodel. Efter de første forsøg, der blev udført som rent hobbyarbejde, har han lavet et firma, som mod betaling påtager sig specielle luftfoto-opgaver. Han fortæller selv om sine erfaringer. Hans Geschwendtner har oversat.

Det hele startede i 1969. En af mine venner skulle organisere en rejse til det Røde Hav for at studere koralrev. De havde prøvet at kortlægge revene med theodolit og lign., men da rev for det meste er under vandet, var det ikke lykkedes at lave nogen kort. Det er nødvendigt med kort i studierne af havlivet, så min ven spurgte mig, om det kunne lade sig gøre at medbringe et kamera i en radiostyret model, da der skulle tages lodrette billeder, og en »rigtig« flyver var alt for kostbar på de kanter. Det var en vanskelig opgave. Koralrevene er langt til havs, så det gjorde det nødvendigt at modellen skulle kunne håndstarte fra en lille båd, og derefter lande på vandet.

Den tropiske saltluft fik altid til at rus-

te, og da vi var cirka 1500 kilometer fra nærmeste modelflyveforretning, da modellen skulle kunne medbringe et 400 grams 16 mm kamera, samt da jeg måtte lære et af medlemmerne i ekspeditionen at flyve den — havde jeg virkelig fået noget at lave.

På den tid havde der ikke været publiceret artikler om luftfotografering i noget modelflyveblad, og så vidt jeg vidste, var det aldrig blevet gjort med succes før.

Jeg konstruerede en stor model, der var

udstyret med en Super Tigre 61, men jeg gjorde en fejl ved at lave den alt for stærk, da jeg overvurderede påvirkningerne, der ville komme fra kameraet ved landingen på vandet. Den blev så tung, at den knap nok kunne flyve, men den indbragte nogle opmuntrende erfaringer. Modellen kunne imidlertid ikke komme op fra en lille båd, men kun fra en hurtigtgående speedbåd.

De følgende modeller var mindre og lettere med bedre startegenskaber, og arbej-

Modellen der er omtalt i artiklen — den har en Super Tigre-61 motor.





det gik nu klart ud på at lave modellerne lettere og mere egnede til at bære kameraet.

Luftfoto-firma

Røde Hav-projektet gav så gode resultater, at vi besluttede at lave et lille firma, som skulle fotografere kommercielt, og vi har de seneste 6-7 år haft en del kontrakter og har produceret nogle virkelig fine ting. Eftersom det er en bibeskæftigelse, er der aldrig blevet gjort forsøg på at annoncere, og mange jobs er kommet på

grund af de fordele denne fotograferingsteknik har. Fotografiet af Imperial War i London centrum kunne kun have været taget i så lav højde med en helikopter, og sådan en er meget dyr.

Ved et arbejde i Jordan blev denne model valgt, fordi det var umuligt at få helikoptertiladelse så nær ved fronten.

Vi skal nu tilbage til Det Røde Hav for at hjælpe til med at undersøge en ny sag, og der er stadig mange andre muligheder.

Adskillige modeller er blevet anvendt. Modellen på fotografierne er 180 cm i spændvidde og er udstyret med den førnævnte Super Tigre, der stadig går godt efter adskillige dyk i vandet. En anden model er 250 cm i spændvidde og udstyret med en Fox 78.

Vi har også prøvet en dobbelt auto-gyro og den virker lovende. Dens evne til at stige stejlt ved lav hastighed og at lande næsten lodret er meget anvendelig, men dens topfart er så lav, at den har tendenser til at blive ført væk af vinden.

Kameraet vi nu anvender, er et Ricoh-Hi-colors og med motordrev OM 1s. Ricoh'en bliver drevet af en urfjeder, og da de er billigere, anvendes de, hvor der er risiko for kameraet. OM 1 kameraerne har meget fin optik, men er meget tungere og meget dyre, og bruges, hvor modellen kan flyves sikkert.

Begrænsningerne

Vi har for nylig taget infrarøde billeder for et universitet, men skønt billederne er gode, afslører de grænserne for brugen af modelbilleder — at vi ikke kan dække et stort landområde. Og da universitetet ønskede overlappende billeder for at få stereoskopisk effekt, gav det problemer med flyvehøjde, hastighed og position, som er meget svær at styre fra jorden. Denne sag kan kun klares af et full-size fly.

Derfor er jeg nu blevet ejer af sådan et, og er ved at tage flyveundervisning, men det er en ganske anden sag

NOVA

— en engelsk fritflyvende svævemodel

Byggesætsundersøgelse

På det danske byggesætsmarked har man længe savnet et byggesæt til en enkel, moderne A2'er.

I England har den kendte modellflyver Jim Baguley konstrueret og fremstillet en hel serie af fritflyvningsbyggesæt, hvoraf Ib Andersen, Aalestrup importerer en del, heriblandt A2-modellen Nova.

I serien findes bl.a. to A1-modeller, 1 gasmotormodel for 0,8 cm³ motorer og en gummimotormodel »Performer«, som ser meget lovende ud. Men det er en anden historie

Baggrunden for følgende vurdering af Nova'en er 2 byggesæt — den ene model er færdigbygget af Lars Jensen, Skjern, og bygningen af den anden er godt igang. Det ene byggesæt fik vi gratis fra Ib Andersen til afprøvning.

Tegningen, der består af 2 dele, som man selv må lime sammen, er grundig og udførlig. Byggevejledningen — på engelsk (bør oversættes) — er meget grundig og ombyggelig, og trimmevejledningen er simpelthen god med endog et afsnit om konkurrenceflyvning.

Byggesættet

Balsakvaliteten er gennemgående god, og der er foretaget en udvælgelse af materialerne til deres formål. Planprofilerne er f.eks. udstanset af meget hård 1,5 mm quartergrain, mens en noget lettere quartergrain er anvendt til haleplanets profiler. Den kraftige 10 x 10 mm planforkant er hård balsa til midterplanet, men blød balsa til ørerne. I det ene byggesæt var en bagkant til midterplanet dog alt for let og svag — men ellers må materialerne siges at være af en acceptabel kvalitet. Nogle få lister var dog et par mm for korte.

Delene kræver nogen tilpudsning — profilerne skal samles i en blok og pudses ens, ligesom det er klogt at tilpasse hak og lister til hinanden. Alle lister kræver også afpudsning inden anvendelsen, ligesom bagkanten skal høvles ca. 1,5 mm tyndere.

Men alt i alt — gode, udvalgte materialer, der kræver lidt tilpasning. Alt nødvendigt krydsfiner og pianotråd findes i byggesættet, farvet papir — tyndt til haleplanet — er også tilstede. Rørene til plansam-

BEMÆRK!

Det kan ikke siges for tit, så nu siger vi det igen: **ONSDAG** har vi **LUKKET** hos **MODEL & HOBBY**, Frederiksborggade 23, 1360 København K. Du må gerne ringe til os og høre, om det ikke også er sandt — prøv nr. (01) 14 30 10 — og så vil vi fortælle dig, at der ihvertfald er lukket hver eneste onsdag, fordi så holder vi fri. Så er der ikke noget med at gå og rode rundt efter alverdens underlige ting og sager hos os. Nemlig! Og vi ta'r sikkert slet ikke telefonen alligevel, for vi holder jo fri. Om onsdagen — husk det nu. Vi kan ikke have en masse mennesker stående ude på gaden foran Frederiksborggade 23 om onsdagen, bare fordi de har glemt, at vi har lukket. Men kom en anden dag — altså i forretningstiden, så skal du nok komme ind, og så kan du få lov til at finde ting og sager, som du sikkert også kan få lov til at købe ... vi må jo hjælpe hinanden. Bare ikke onsdag. Kan du nu huske det!

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23, 1360 Kbh. K
Tlf. (01) 14 30 10
Onsdag lukket.

lingen var i det ene byggesæt lidt for store messingrør, mens det andet sæt indeholdt lette og nøjagtige aluminiumsrør.

Modellens opbygning

Kroppen er en enkel kassekrop og meget let at bygge. 3 x 10 mm balsalister i top og bund limes på den ene 3 mm side, og de nødvendige forstærkninger limes ind, inden den anden side limes på og lukker kroppen. Planet ligger på en massiv balsaklods med gode, brede holdeplader. Næsen er meget kort, men kunne udmærket rumme det nødvendige bly, når det meste blev smeltet i.

Planet er stærkt og dog let opbygget. Alle lister i ørerne er af balsa, og midterplanet er forstærket med fyrrelister ca. 30 cm ud, så der er tænkt på vægt- og styrkefordeling.

Hovedbjælken er en I-bjælke med 1,5 x 6 mm fyr i top og bund forstærket med 3 mm balsawebbing med lodrette årer. Mellem hovedbjælke og forkant ligger der på oversiden 2 stk. 1,5 x 3 mm lister.

Rørene til vingesamlingen fæstnes bag på forkanten og ind i hovedbjælken. Indlimningen af disse rør er nok den vanskeligste del af bygningen, men byggevejledningen forklarer det omhyggeligt.

Midterplanet bygges først. Derefter løftes det op fra beddingen til v-form, så ørets lister ved hjælp af lasker kan bygges fast til midterplanet, inden øret færdiggøres liggende på byggebrædtet.

Ved planroden er der under planet limet en plade 1 mm krydsfiner, som på vores model gav anledning til ekstra krumning af bagkanten. I byggesættet gik årerne i fineren på langs af profilet. Tværgående årer var nok bedre.

Haleplanet opbygges almindeligt og volder ingen særlige problemer. I-bjælke med webbing giver det god styrke.



Lars Jensen med Nova'en på Vandel.

Indbygning af kurveklap og termikbremse er også omhyggeligt forklaret og tegnet, så disse funktioner let kan indbygges.

Konstruktionen

Den aerodynamiske opbygning af modellen skal ikke kommenteres meget. Den har nogenlunde stort sideforhold af en byggesætsmodel at være — korde 14,6 cm og spændvidde 198 cm. Vingen har ret stor, delt v-form, og kroppen er forsynet med en meget kort næse med lille sideareal foran planet. Tyngdepunktet ligger på ca. 60 pct. Efter mine begreber en god, sund og gennemført konstruktion, der nok skal hævde sig flyvemæssigt mod Stratos og Skymaster.

Trimning og flyvning kan vi desværre ikke udtale os meget om, da modellen fløj væk efter sin anden højstart. Vi fulgte den i 16 minutters elegant termikflyvning. Det var en kraftig Vandel-boble, der tog den, selv om bremsen efter alt at dømme virkede som den skulle.

Konklusion

Men — den fløj lige fra byggebrædtet med tyngdepunktet efter tegningen — højstarterne var meget sikre, og kurveegenskaberne i termik fremragende. Så her er sikkert modellen for den begynder, der har bygget et par A1'ere og nu ønsker noget større. Lidt vejledning — især ved bygning af midterplanet — er nok nødvendig, men med en dansksproget byggevejledning vil problemerne ikke være store.

Den danske pris på byggesættet — 155,- kr. — er nok rimelig, men kunne måske betinge en lidt større grad af forarbejdning — f.eks. hak i bagkanter og forarbejdet forkant.

Men — her er et byggesæt til en god model, og det kan absolut anbefales.

Erik Knudsen



Linestyrede speedmodeller

— typer, tankproblemer og løsninger

Speedmodeller — eller hastighedsmodeller, som de vel burde hedde på rigsdansk — indeholder en utrolig bunke udfordringer for den mekanisk interesserede modelflyver. Desværre har klassen aldrig haft nogen bred udbredelse i Danmark, omend vi har haft og har flyvere, der lever op til den internationale elite.

Denne artikel er en bearbejdet oversættelse af Pietro Fontanas artikel i det italienske blad »Modellistica«. Fontana er kendt både som speed- og team-race-flyver, han tegner sig bl.a. for en 3. plads ved VM i 1964 i team-race og et EM i speed i 1971.

Det skal stå klart for de mindre erfarne, og i nogle tilfælde også dem som betragter sig som eksperter, hvordan en model begynder at forme sig i sine dimensioner og faconer. Jeg vil ikke med disse artikler henvise læserne til specielle løsninger vedrørende modellerne eller motorerne, men lade læseren selv vælge ud fra de mulige løsninger.

Startgrundlaget for at konstruere en speedmodel er naturligvis reglerne. Disse foreskriver en linelængde i FAI speed på 15,92 m og en linediameter på 0,40 mm. Vingernes største tilladte bærelastning er 100 g/dm² med en minimum overflade på 2 dm² pr. 1 cm³ slagvolumen, og en FAI model skal derfor have et minimums planareal på total 5 dm².

Da de bærende overflader for hastighedsmodeller har en aerodynamisk modstand på ca. 15 pct. af hele modellens totalmodstand, skal man derfor konstruere en hastighedsmodel så let som muligt for at begrænse den bærende kraft, der optræder over profilerne og giver modstand.

Der er nogen, der vil sige, at differencerne er minimale, og at der derfor ingen grund er til at bygge en vidundermodel for at få ganske få hundrede meter i timen i forøgelse. Til det vil jeg sige, at i den sidste store konkurrence her i Italien var forskellen mellem vinderen og nr. 2 100 meter/timen.

Apropos modellens vægt skal man være klar over, at en speedmodel er svær at styre for en begynder, og jo tungere en model er, desto trægere er den at flyve, og derfor tillader den ikke direkte styrefejl, som mo-

dellen så er for sløv til at rette op.

Da reglerne ikke har andre krav vedrørende selve modellen end planarealets størrelse, vil vi bruge alle vores kræfter på at begrænse kroppens aerodynamiske modstand, da kroppen står for 85 pct. af modellens totale modstand.

Først betragter vi modellens arkitektur.

En speedmodel bliver som alle andre modeller bygget af en stabiliserende bærende overflade og en krop. Siden starten på hastighedsflyvning er disse to dele disponeret efter to tendenser.

Den første er repræsenteret af modellen med lodret motor og vingerne symmetrisk om centerlinien, mens den anden har liggende motor og ingen ydervinge. Eksemplerne på disse to tendenser er de berømte modeller af Amato Prati og Giancarlo Ricci.

Den første (fig. 1) duo-vinge verdensrekordholderen i 1955, den anden solo-vinge (fig. 2) verdensmester i 1974. Man skal også huske modellen, der startede solo-vingetendensen, nemlig Zanins jet-verdensrekordholder fra 1964 med 327 km/t, der allerede blev bygget i 1957. I mellemtiden er der også dukket en mellemting op, nemlig Arnie Nelsons asymmetriske verdensmestermode fra 1970 (fig. 4), som har stående motor. Det er med en sådan model, Emil Rumpel behersker speed i disse år.



Pietro Fontana er gået i tænkeboxen for at udklække artiklen her



Fig. 1. Speed King.

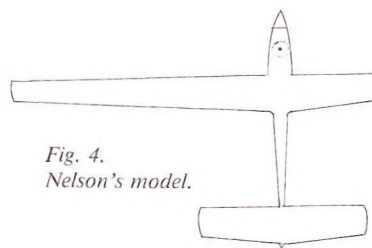


Fig. 4.
Nelson's model.

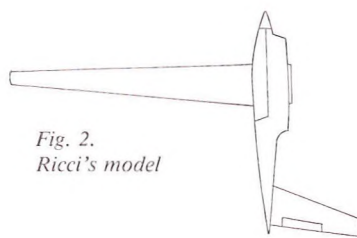


Fig. 2.
Ricci's model

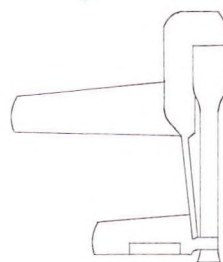
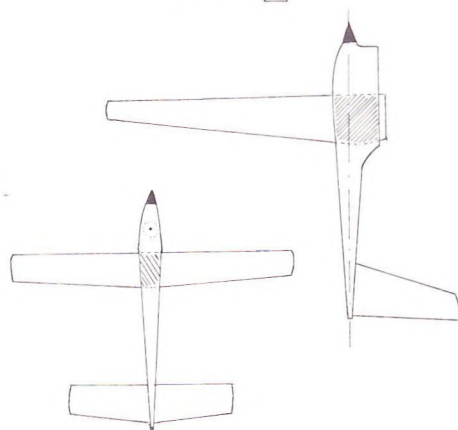


Fig. 3.
Monoala af
Zanin.



Fig. 5.
Samme kropsform
uanset modeltype.



Man kan herudfra stille sig det spørgsmål: Hvilken af disse modeltyper: duovinge, monovinge eller assymetrisk er mest effektiv og dermed hurtigst? Foreløbig lader vi dette spørgsmål hvile til senere og kaster vores opmærksomhed på modellens krop.

Kroppen

Kroppen på en speedmodel består af en panne (»motorholder«) af letmetal (aluminium eller magnesiumlegeringer), som rummer fastspændingssted for motor og tank, og af en træ- eller glasfiberskal, hvor de stabiliserende dele (vinge og hale) er fastgjort.

Kroppens form for modeller med forbrændingsmotor er faktisk standardiseret både i den lodrette og den vandrette motorplacering (fig. 5). Man kan ikke sige, om der eksisterer en kroppsposition der kan foretrækkes rent aerodynamisk.

I en vandret krop kan man bedre skjule vingens overflade end i den lodrette, men det er ikke afgørende for kroppens position. Et sådant valg skal foretages efter hvilken type tank og motor man vil bruge.

Tanke

Faktisk er speedmotoren meget kritisk med hensyn til fødding, og de fungerer kun godt, hvis tanken er placeret rigtigt.

For at afgøre i hvilken position kroppen skal placeres, må man studere de forskellige tanktyper og tankplaceringer for at finde den, der egner sig bedst til speedmodeller, og se hvordan den skal indbygges i kroppen, eller mere korrekt, hvordan kroppen skal bygges uden om den bedst mulige tank.

Man bruger følgende typer tanke:

1. Gummiblæretank (»sut-tank«)
2. Metaltank med motorsug
3. Metaltank med tryk fra effektpotten
4. Metaltank med tryk fra krumtaphuset
5. Metaltank med konstant niveau (Chicken-hopper).

1. Gummiblæretank

Den elastiske gummiblæretank, der enten kan være lavet af en penneblære, en gummisut el.lign., er den eneste type, der ikke påvirkes af centrifugalkraften.

Den tegnede gummiblæretank er vist fremstillet af et gummirør, der er lukket i begge ender, hvor den ene er forsynet med en slange. Mens motoren arbejder, forsyner den udspilede gummiblære motoren med en næsten konstant mængde brændstof. Denne type blev meget anvendt før effektpotternes opdukken på speedarenerne.

En motor, der er forsynet med en effektpotte stiger i omdrejninger fra jorden til luften. En sådan variation kan være op til 15.000 omdr./min.

Gummiblæretanken tillader ikke at indstille motoren på jorden med en meget fed blanding, som er nødvendig oppe i luften for at have brændstof nok i flyvningen.

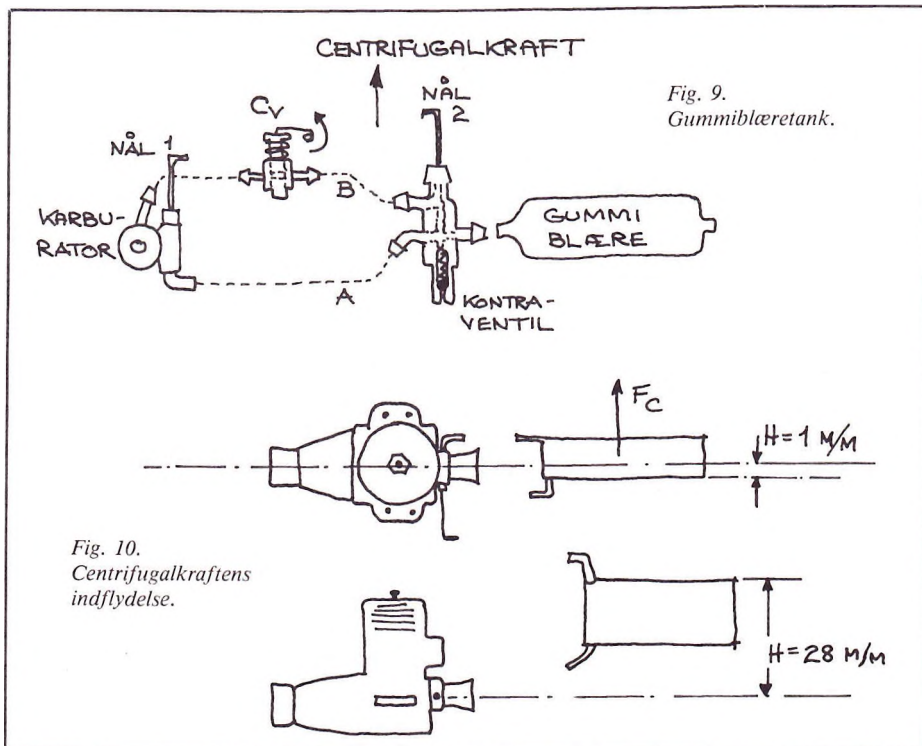


Fig. 10. Centrifugalkraftens indflydelse.

Man kan undgå dette ved at bruge en centrifugalventil, der begrænser blandingen på jorden. Fig. 9 viser en installation af en gummiblæretank med optankningsventil og centrifugalventil.

En centrifugalventil er en ventil, der på grund af centrifugalkraften åbner for bedre gennemstrømning til motoren. Tanken fyldes gennem ventil A, der er en kontraventil og som med nålen kan lukke helt for tilgangsrøret B. På A, der fører direkte til det almindelige strålerør, indstilles på nål 1 motorens gang på jorden. På B, der fører via nål 2, kan motorens flyveblanding justeres, idet det giver en tilsætning til jordbrændstofmængden, når centrifugalventilen Cv åbner pga. centrifugalkraften. Summen af A og B giver således blandingen til flyvning, mens A alene bestemmer jordkørslen.

Alle de andre tanktyper er mere eller

mindre påvirket af centrifugalkraften, og derfor skal man kende størrelsen af en sådan kraft, før man laver en oversigt over de forskellige tanke.

På en »almindelig« speedmodel viser det sig, at centrifugalkraften virker på brændstoffet, således at det virker som om det vejer 28 gange så meget, som det gør, når modellen står stille på jorden.

Derfor skal der være en niveauforskel på 1 mm fra motoren til indersiden af tanken, hvis der er 28 mm på prøvebænken (fig. 10).

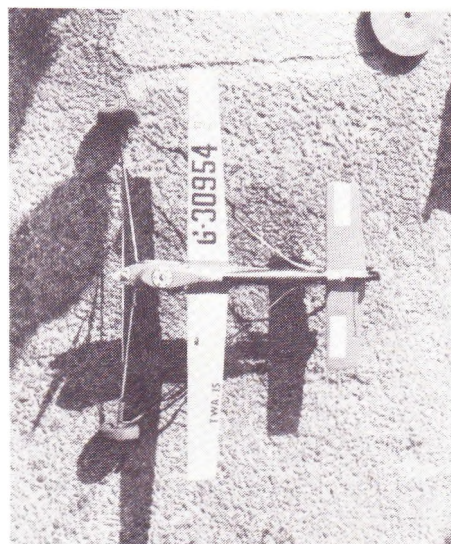
Det må konkluderes, at centrifugalkraften er af stor betydning, og derfor er det vigtigt at finde en tank, der ikke giver ulemper pga. denne kraft.

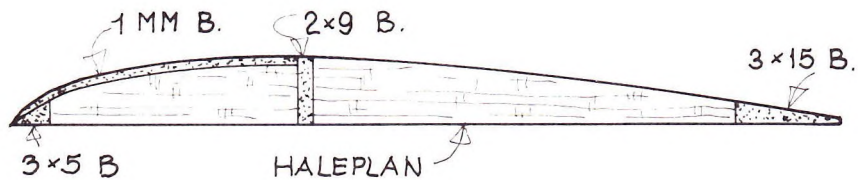
I et kommende nummer behandles resten af tanktyperne, deres placering og indbygning.

Wiesnevski's panne til VM-68.

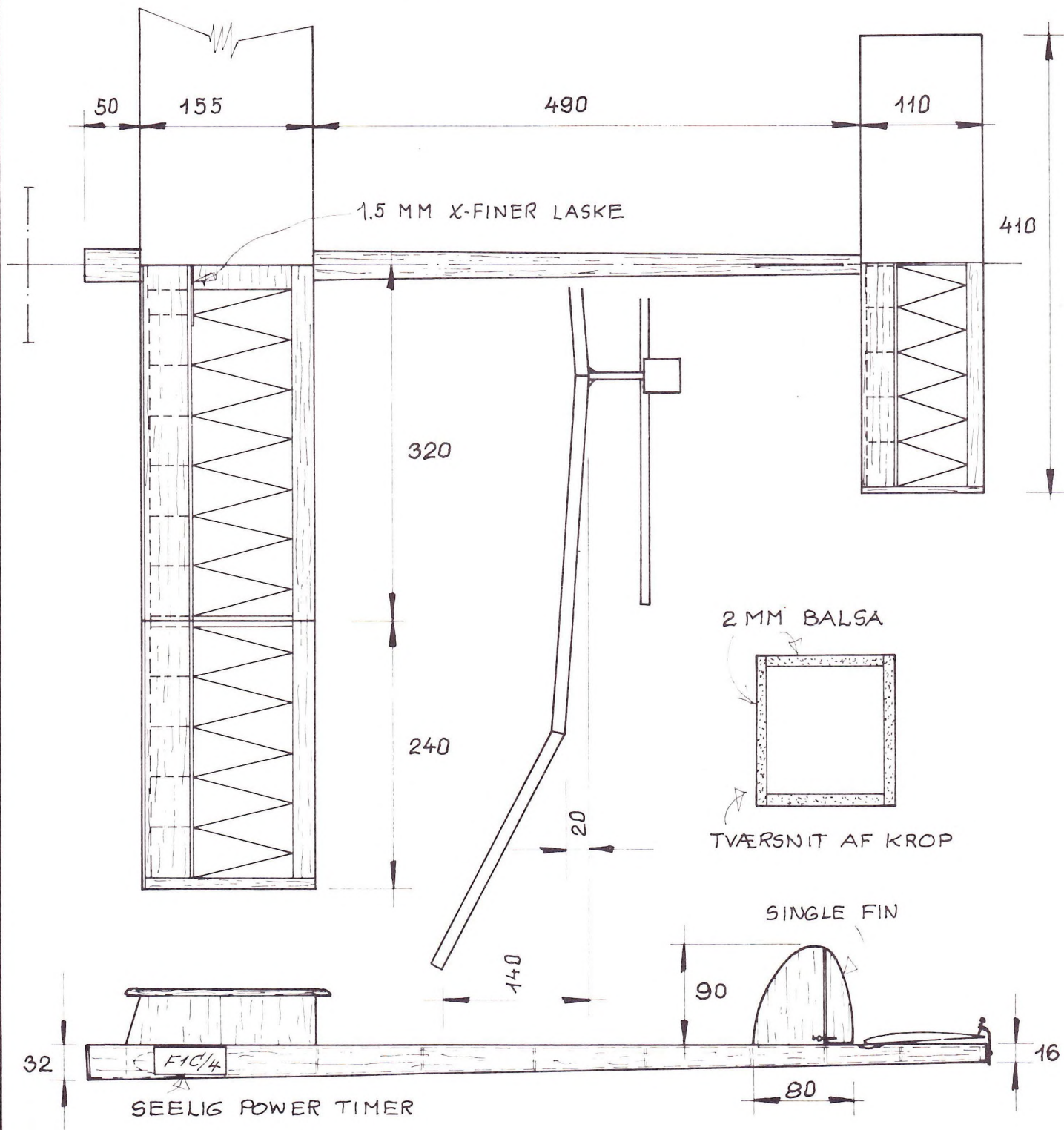
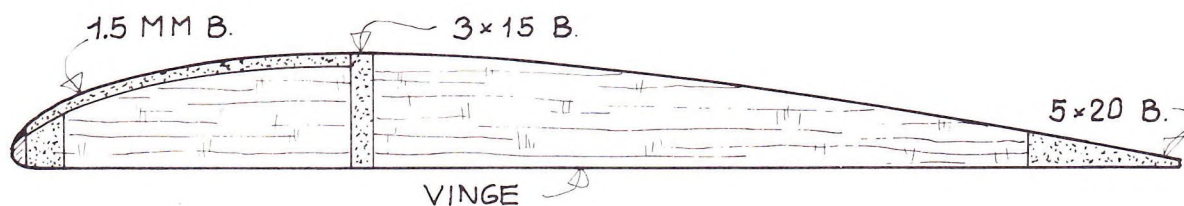


Brian Jacksons model fra VM-68.





NB: TEGNINGEN ER KUN VEJLEDENDE!



D-1 AF KARSTEN LARSEN, HILL.

JK 78



Baby-gasser — en alternativ modelflyvestart!

Ved fritflyvningskonkurrencer er det ubetinget gasserne, der med deres hvinende motorer og voldsomme stig skaber størst publikumsinteresse. Men gasklassen er samtidig den vanskeligst tilgængelige fritflyvnings-klasse. Netop derfor er det glædeligt at se, at en begynder kan magte opgaven.

Karsten Larsen startede sin modelflyveaktivitet som de fleste i disse år på et ungdomsskolehold. Men han fandt ikke de sædvanlige begyndermodeller spændende nok. I stedet for som første model at bygge en A1'er ville han bygge en gasser. Når man bor i Hillerød, kan man heller ikke undgå at blive påvirket af, at modelflyveklubben dér har en verdensmester på omræder.

Med hjælp fra klubben byggede Karsten således sin egen version af Steen Agners Conoverry, en model til 0,8 cm³ motorer.

Den første model blev lidt af et problembarn. Den viste sig at være for svag i konstruktion og bygning og led en række havarier, indtil den blev afløst af en ny og forbedret udgave.

Den nye model kunne klare de stød, verden giver, og fik derved lejlighed til at fremvise sine udmærkede flyveegenskaber.

Karsten har fået godt hold på modellens trim. Det beviste han bl.a. ved danmarksmesterskaberne sidste år i Skjern. Her fløj han et fornemt danmarksmesterskab hjem. Der var i øvrigt god deltagelse i klassen ved den lejlighed.

mesterskaberne sidste år i Skjern. Her fløj han et fornemt danmarksmesterskab hjem. Der var i øvrigt god deltagelse i klassen ved den lejlighed.

Forenklet — men mangler intet

Sammenlignet med en moderne D2'er er konstruktionen enkel, og modellen er med sine mindre mål mere overkommelig at gå i krig med. Men teknisk set har den det udstyr, der regnes som standard på en D2'er: autoror (ændret siderorsudslag, når motoren stopper) og tail-plane-setting (ændret haleplansstilling, når motoren stopper). Derfor er den også udstyret med en 4-funktions D2-timer, der styrer de to nævnte funktioner foruden motorstop og termikbremse.

Både vingen og haleplanet er opbygget på den måde, at hovedlisten fylder hele profilets højde. Herved bliver ribberne delt i to helt adskilte dele, der limes mellem henholdsvis forkantsliste og hovedliste og hovedliste og bagkantsliste. Bagerste del af ribberne er udført som diagonalribber for at forbedre vridningsstivheden. Denne opbygning kræver større omhu end de fleste sædvanlige metoder.

Både vinge og haleplan er forsynet med torsionsnæse (1,5 mm balsabeklædning fra forkant til hovedliste). Karsten bemærker selv, at torsionsnæsen skal laves meget kraftig for at kunne holde. Midt på vingen limes en 1,5 mm laske på hovedlisten. Uden denne forstærkning brækker vingen hurtigt (må man gætte på, at Karstens første model ikke havde denne forstær-

Karsten skal til at kaste sin model, mens Thomas Køster holder øje med ham.

ning!?). For at bøde på slag og stød ved landing er vingens forkant forsynet med en tynd fyrreliste.

Kroppen er en kassekrop lavet af 1,5 eller 2 mm straight-grain balsa. Pylonen er af 5 mm hård balsa, og kroppen er beklædt med et lag tyndt (27 g/m²) glasfiberklæde.

Hængslet til sideroret er lavet af dobbeltklæbende mylar, der er »bagt« ind mellem fyrrelister, på hvilke henholdsvis finne og sideror er pålimet. Til tail-plane-setting anvender Karsten et system med én vippear, der laves af 2 mm duraluminium, som bukes for at give et stabilt hængsel.

Modellen dopes med zaponlak og får til slut 2-3 lag tynd polyuretanlak for at beskytte mod brændstoffet.

Motoren er en Cox Tee-Dee .049 eller .051 forsynet med original Cox tank, der er lavet om til tryktank. Motoren kan køre på standard-brændstof, men den går meget bedre med nogle »vitaminer« i. Der bør ikke være under 10 pct. nitromethan i blandingen, mener Karsten. Han flyver med en hvid nylonpropel på 5" x 3" fra Dansk Hobby.

Trimning

Inden man gør noget forsøg på at flyve med modellen, må man kontrollere, at højre vingehalvdel har 2,5-3 mm wash-in. Resten af modellen skal være lige.

Trimning bør foregå på en stille dag og helst i halvlængt græs! Inden man overhovedet tænker på at starte motoren, må man foretage en grovtrimning ved hjælp af håndstarter. Med haleplanet i svævestilling trimmes gliddet som om det var en A1'er. Modellen skal foretage en jævn glideflugt i en svag kurve, når den kastes med normal flyvehastighed.

Med tail-plane-settingen inde (haleplanet i stig-stilling) skal man kaste kraftigt til, og modellen skal da flyve i en helt lige bane skråt i jorden.

Når alt tilsyneladende er i orden, kan man prøve en start med motoren kørende i ca. 2 sek. Mere motortid behøver man ikke i de første starter for at se, hvordan trimmet skal ændres. Justeringer skal iøvrigt foretages i små trin, og motortiden skal ikke øges, før flyvemønstret ser sikkert ud.

I øvrigt gør Karsten opmærksom på, at han har trimmet modellen på egen hånd — man behøver ikke nødvendigvis at have en verdensmester i klubben for at gå i krig med en D1'er.

Svend Grønlund

NB: Mens motorløbetiden i D2 er nedsat til 7 sek., er den stadig 10 sek. i D1. Der er heller ikke krav om, at D1'ere skal flyve på standardbrændstof.



*Kom og se vores nye
permanente udstilling
af modelfly, -både
og andet hobbyudstyr*

*Udstillingen er åben i alm. forretnings-
tid eller efter aftale. Besøgende bedes henvende
sig i forretningen, Rådhusørvet 4, Randers.*



**Rådhusørvet 4
8900 Randers
Tlf. 06-42 5815**

RC-helikopter-program til konkurrencer

Programmet for »eksperter« ved Silver Star Helicup var stort set fremstillet af undertegnede og gennem RC-Unionens kontaktmand for RC-helikoptere Bjørn Carstens videregivet til RC-Unionen. Da der endnu ikke fra Unionens side er fremkommet program til konkurrenceflyvning, kunne jeg ønske mig, at alle aktive helikopterpiloter ville sende mig nogle kommentarer til dette program, så vi kunne få sat et stævneprogram på benene, der ikke var »forfattet« af én person.

Dette kunne så forelægges for RC-Unionen som program til et DM — og lad os så få det i gang. Send forslag til »Modelflyvenyt«s adresse.

Bent Djerberg

Program til Silver Star Helicup maj 1978

1. Fra startmærke op til øjenhøjde, svæve 5 sek., flyv 15 m frem i øjenhøjde, svæve 5 sek. 180° halerotordrejning, svæve 5 sek. Flyv 15 m tilbage til startmærke, svæve 5 sek. 180° halerotordrejning, svæve 5 sek. Lande i startmærke.

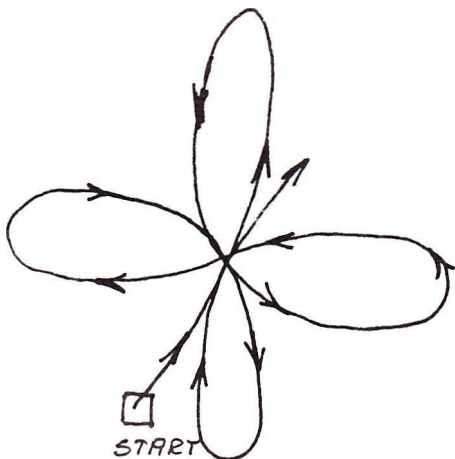
Karakter 1-10, sværhedsgrad 10.

Der trækkes fra i sværhedsgrad, hvis piloten ikke bliver *stående* ved startmærke.

2. Kløverblad.

Lodret til øjenhøjde, svæve 2-5 sek. Herfra fremad stigning i »cirkel« 360° og herfra i »ottetal« og »cirkel«. Efter udført manøvre i kløverbladets centrum landingsrunde (valgfri) og landing i startmærke.

Karakter 1-10, sværhedsgrad 10.



3. Fra startmærke til 1 meters højde, svæve 5 sek. Slalom gennem 5 porte tilbage til startmærke, svæve ca. 5 sek. Landing.

Karakter 1-10, sværhedsgrad 15.

Der *fratrækkes* 1 point i sværhedsgrad pr. 5 sek. over 1 min. fra start til landing. Der gives 2 points pr. gennemfløjet port.

4. Start fra startmærke til øjenhøjde, svæve i 5 sek. Herefter flyves en cirkel (radius, højde og retning efter eget valg). Landing direkte herfra på bord ca. 60 x 60 cm.

Karakter 1-10, sværhedsgrad 10.

Der *fratrækkes* 1 point i sværhedsgrad for hver 5 sek. over 1 minuts varighed.

5. Start fra startmærke, svæve i ca. 5 sek. i øjenhøjde op til god flyvehøjde — enkelt stall turn vinkelret på vindretningen, efter udført øvelse, *FRI øvelse* efter eget valg. Dommerne *skal* inden programmets start skriftligt have den fri øvelse bekendtgjort. Landing i startmærke.

Karakter 1-10, sværhedsgrad 15.

Der tillægges fra 1-10 point i sværhedsgrad for den fri øvelse, *f.eks.*:

1. Loop 10
2. Pirouette 5
3. Dobbelt stall turn 5.

6. Start fra startmærke lodret til ca. 10 m, herfra ned til bord ca. 60 x 60 cm med 5 øldåser, forsøg på nedrivning 1 af gangen. 2 point pr. nedrevet dåse, sværhedsgrad 15.

Der *fratrækkes* 1 point fra sværhedsgraden for hver 5 sek. flyvetiden overskrider 1 min.

Max. flyvetid 2 min. fra start til landing.

Max. for hele programmet: 850 points.



Baronen uden forklædning.

»Den grimme ælling«

Jeg har efterhånden mange gange givet udtryk for min begejstring for RC-helikopteren »Baron« fra Silver Star Models.

Det jeg har givet udtryk for, er dens fremragende flyveegenskaber — gode konstruktion — billige reservedele — osv. Men jeg har slet ikke talt om dens udseende. Den ligner jo kun en helikopter, fordi den har en hovedrotor og halerotor — men dermed er alt også sagt. Og på et eller andet tidspunkt vil man jo gerne have noget der er lidt »smart« uden at sætte alt det gode man kender overstyr.

Det kan lade sig gøre både hurtigt og billigt.

Lind Hobby forhandler en Hughes 500 krop til Heli-Baby — den kan monteres på Baronens blot ved at forlænge halen ca. 12 cm. Jeg lavede forlængelsen med et konisk paprør, som jeg limede på den bestående halebom. Kroppen er i to dele, og den er

meget let. Hele vægten blev kun forøget 200 g, og da min motor OS 40 HFSR har rigeligt med kræfter, er dette intet problem.

Den medfølgende bundplade monteres direkte under de bestående aluminiumsrammer — de bestående rammer, der udgør »næsen« kortes ca. 6 cm af — og man er klar til at montere kroppen, der bagtil forneden fastholdes af 2 elastikker — let og elegant. Resten er maling og lidt øvelse i at »tage kroppen af og på«.

Jo, den kan blive til en svane.

Desværre er min gået til »Helikopternes evige kirkegårde«, hvis en sådan findes, men »indmaden« er igen opstået, om ikke som fugl Fønix, så dog som en standard Baron.

Så vil du lidt mere, så prøv med en Hughes 500 på din Baron. Bent Djerberg

Danske modelmotorer

— et afsluttet, men interessant kapitel

Vi har bedt Jørgen M. Larsen, der havde et indlæg i sidste nummer af bladet om Diesella-modelmotoren, om at fortælle mere fra de første år med modelmotorer i Danmark.

På opfordring af redaktionen skal jeg her forsøge at skrive lidt om modelflyvemotorenes historie i Danmark i tidsrummet 1938-1954.

Jeg skal i det følgende holde mig til de motorer, jeg enten har haft personligt kendskab til, — eller set demonstreret hos andre.

Jeg har bygget modeller og fløjet fritflyvende siden 1937/38, og jeg har beskæftiget mig med faktisk talt alle fritflyvende modeltyper.

Min første oplevelse af en benzinmotor fandt sted på Eremitagesletten i sommeren 1938, hvor jeg mødte en amerikansk dreng, som var på besøg hos sin danske familie. Denne dreng var den lykkelige ejer af en »Brown Junior« motor, som var indbygget i en for sin tid meget smuk og bekendt model — »Red Zephyr«. Drengen hed Al Frederiksen, og han foretog en jordstart fra den ende af golfbanerne, som ligger nærmest Hjortekær. Den foretog en meget lang start og kurvede derefter over mod skoven, hvor den havnede i ét af de yderste træer langs hegnet. Jeg hentede den ned til ham, og han gav senere på sommeren en demonstrationsflyvning ved et stort modelflyvestævne som blev afholdt på den gamle Lundtofte flyveplads i august. Herunder havarerede modellen ret alvorligt.

Min tidligere klubkammerat Niels Hassing havde allerede i 1938 bygget en benzinmotor på egen hånd, — efter en tysk tegning, men desværre kom denne motor aldrig til at fungere, — det kunne være interessant at vide, om Niels endnu har denne motor, — for i så fald vil den være af stor historisk værdi for dansk modelflyvning som værende én af de allerførste dansk fremstillede motorer.

På samme tid var der nogle få »voksne« personer i omegnen af Virum-Hellerup, som til trods for »Valutacentralens« hæmmende funktion var i stand til at skaffe sig benzinmotorer fra udlandet. Jeg husker således, at fabrikant Erik Willumsen var i besiddelse af en engelsk produceret motor, — men hvilken han uden held prøvede at foretage en start en efterårsdag på Eremitagesletten.

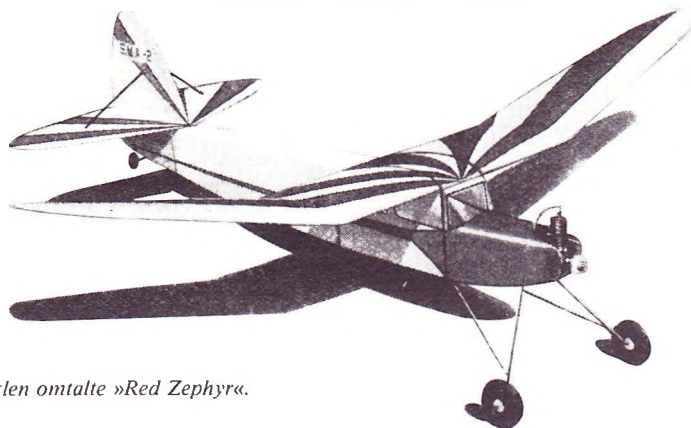
Niels Hassing, Erik Holten og undertegnede var en aften på samme tid inviteret på besøg hos Herr Malthe-Bruhn i Hellerup, hvor vi fik lov at overvære opstart og

kørsel af en »Brown Junior« i prøvestand. Der i huset havde man oven i købet hele to af den slags motorer.

Under vore små »smuglerrejser« til Helsingborg for at indkøbe balsa og japanpapir — samt motorgummi hos Brdr. Boréus blev vi også præsenteret for en svensk fremstillet motor af mærket »GP« — det stod for Giovanni Pilotti — en italiensk ingeniør som var havnet i Sverige, — og hvem Sven Truedsson i Malmø havde aktiveret til denne produktion. Men for at gøre en lang historie kort, så blev enden på det, at Niels Hassing købte sådan en motor i Helsingborg. Niels var dengang i lære og var således den »rigeste« af os drenge i Cirrus. Motoren kostede — så vidt jeg husker 100 sv.kr. — ca. 115 danske, men det var også en ukristelig masse penge på det tidspunkt. Motoren blev godt og vel »hjemsmuglet« — og til den byggede Niels en stor model fra »Model Airplane News« — Sept. 1938. Modellen hed »The Privateer« og var en ordentlig basse med en spændvidde på 87 tommer og en længde på 60 tommer. Denne model kom meget hurtigt til at figurere på de officielle rekordlister, idet Niels satte de fleste af de mulige absolutte rekorder i den klasse, hvor benzinmotorerne hørte til. Dansk Modelflyve Industri, som dengang befandt sig i Skjern (Tarm), bragte nogenlunde samtidig en benzinmotor på markedet — kaldet »Rex-I« — jeg mener at huske, at det var en Hr. Rose, som stod bag den, men nogen stor udbredelse fik denne motor mig bekendt ikke. Jeg har i hvert fald aldrig set noget eksemplar af den.

I 1940 fik jeg selv en motor i hænde, det var en tysk »Kratmo 4«, som klubben havde fået forærende af Ing. Simoni i Virum. Han havde fundet den i en brokkasse et eller andet sted i »det tredje rige« under et studieophold dér. Motoren var meget udslidt og manglede desuden tændspolen —

RED ZEPHYR



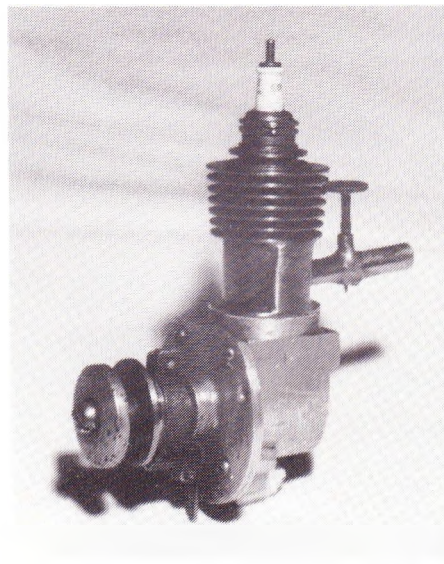
Den i artiklen omtalte »Red Zephyr«.

men efter en hovedreparation kom den såmænd til at arbejde ganske udmærket.

Så godt endda, at jeg i september 1942 vandt et Danmarksmesterskab på Amager Fæled. Stævnet var arrangeret af Dansk Modelflyver Union i samarbejde med Berlingske Tidende.

Men afspærringen fra verden uden for nazistisk regi begyndte efterhånden at blive mærkbar — også på modelflyveområdet. Vore små forsyningsrejser til Sverige sluttede den 9. april 1940 — og kun en vis forudseenhed gjorde det muligt for drengene fra »Cirrus« at fortsætte bygningen af balsamodeller. Motorerne stod det sløjt til med, selv om Niels Hassing og Chr. Falkenberg lige i sidste øjeblik havde fået anskaffet sig hver et eksemplar af Pilottis nyeste model — en lillebror til Niels' første motor. Niels solgte i sommeren 1940 »The Privateer« med motor til en velhaver, som havde set modellen flyve på

Ceros-motor med tændspole.



Eremitagen, — så vidt jeg husker, var salgssummen 200 kr. — men alligevel!! — det var dengang mange penge, i dag må det forekomme som den rene forærringspris. Blot den model og den motor havde eksisteret i dag — det havde været et værdigt objekt for vort forhåbentlig snart kommende fly-museum.

I slutningen af 1942, eller tidligt i 1943 begyndte der i modellflyvekredse at svirre rygter om, at et firma i Kolding var i gang med at fremstille en dieselmotor, — hvad det så ellers kunne være for noget. Det forstod vi ikke rigtigt dengang, men vi forstod, at der hverken skulle tændspole eller batteri til for at få sådan en til at arbejde — og alene ved tanken herom strålede øjnene, — for tænk engang, hvor små man ville kunne bygge modellerne fremover!!

Jeg blev naturligvis også begejstret — oven i købet så meget, at jeg solgte min »Kratmo 4« for 100 kr. for at få råd til at kunne købe et af de nye vidundere, — dette salg fandt sted i foråret 1944, og så kom Gestapo i vejen med en slæde, og jeg skulle først få min motor engang i løbet af sommeren 1945, — som omtalt i mit tidligere indlæg om »Diesella« motoren.

Men så kom der efterhånden gang i dansk produktion af model-dieselmotorer.

»Diesella« i Kolding fremkom med kun én type, nemlig den allerede omtalte 2,5 cm³ med indsugning i cylinderen bagfra.

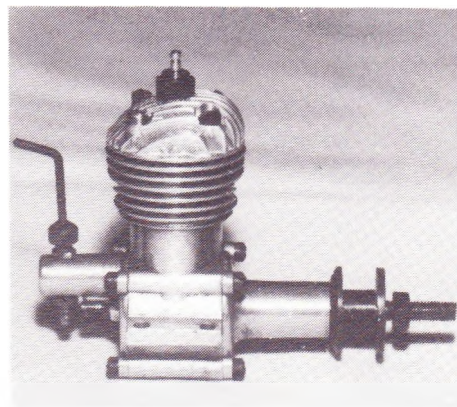
Thorning i Helsingør fremkom med flere typer — alle disse er så glimrende beskrevet i »Modellflyve Nyt« nr. 2/78 — så her skal jeg ikke blande mig.

Fabrikant Kaj Nielsen fremkom under mærket »Mikro-Diesel« med tre modeller. En 2,5 cm³ diesel med indsugning i cylinderen, bagfra. Denne motor var håndværksmæssigt meget nydelig — og lignede meget den svejtsiske »Dyna«, som man jo nok også havde skævet noget til under konstruktionen. Nr. 2 Mikro-Diesel var nok et helt hjemligt produkt — af samme volumen som den første, men med indsugning gennem akslen — forfra. Nr. 3 Mikro-Diesel var ingen diesel, men en stor gløderørsmotor på 4,9 cm³ med indsugning agterfra, gennem en roterende ventil i krumtaphuset. Den var meget à la den amerikanske Dooling. Motoren var for øvrigt meget udmærket udført — med hele to kuglelejer — altså i kvalitet med helt moderne motorer.

Dansk Modellflyve Industri i Odense har sendt fire motortyper på markedet. Nr. 1 en dieselmotor på 2,5 cm³. Nr. 2 en gløderørsmotor på 3,2 cm³ med indsugning bagfra, via roterende ventil i krumtaphuset. Nr. 3 — den lille »Red Helm« — 0,8 cm³ dieselmotor med indsugning forfra gennem akslen. Den må vel nærmest betragtes som en kopi af den amerikanske »Red Head« fra McCoy i samme størrelse. Nr. 4. — Viking 2,48 Super var den sidste Viking-motor, en frontindsugningsmotor.

Men så var det også slut med det danske

initiativ, for tidsmæssigt er vi nu havnet omkring 1952-53, og danske modellflyvere havde nu mulighed for at få motorer udenlands fra, — hvilket man siden har benyttet sig af, — hvilket vel egentlig må beklages, — for de gamle danske motorer var der så sandelig ikke noget at udsætte på, hvad kvaliteten angår. Lad os håbe, at det vil være muligt at støve nogle pæne, intakte eksemplarer frem til vort fly-museum — som jeg personligt ser frem til med stor forventning. Kommende generationer af modellflyvere skulle jo også gerne se, at man engang — i længst svunden tid — også har kunnet bygge modelmotorer i Danmark.



Viking 3,2 Glow.

Her kan du købe brændstof

Som det vil være de fleste modellflyvere bekendt er det ikke længere muligt at købe methanol frit. RC-Unionen har imidlertid forhandlet sig frem til en dispensationsordning med Miljøstyrelsen, således at organiserede modellflyvere fortsat kan købe methanol forskellige steder. Efter aftale med RC-Unionen bringer vi her omtalen af ordningen og forhandlerlisten (fra »RC information« nr. 52).

Der er nu inden for den dispensationsordning, som RC-Unionen har opnået hos Miljøstyrelsen, etableret 32 godkendte methanolforhandlere. Listen bliver ikke længere i denne omgang, idet det er aftalt, at den her efter først kan tages op til revision pr. 1. april 1979.

Organiserede hobbyfolk — dvs. medlemmer af RC-Unionen, Linestyrings-Unionen, Fritflyvnings-Unionen og Jysk-Fynsk Modelbådsunion — kan under iagttagelse af bestemmelserne i dispensationen købe methanol hos disse forhandlere. En af bestemmelserne går på, at der skal forevises gyldigt medlemskort ved købet. For gamle medlemmers vedkommende er det girokortet, som man har indløst på postkontoret. Nye medlemmer skal forevise det medlemsbevis, som man får tilsendt efter indmeldelsen, og på hvilket medlemsnummeret står anført i øverste højre hjørne. Videre skal *methanol-emballagen altid være forsynet med den krævede advarselsetiket*. Det gælder også for den emballage, man anvender på flyvepladsen, så få hos forhandleren en ekstra etiket til at klistre på dit tankningssystem.

De 32 forhandlere er:

Hans Flindt, HF Hobby Center,
H. C. Ørstedesvej 1, 1879 Kbh. V.

Jens Geschwendtner, fa. Walbom,
Krimsvvej 33, 2300 Kbh. S.

Ole Maindal
Strøhusvej 73, 2670 Greve.

Erik Rom, Hobbyfirma Absalon,
Aleksistevej 157, 2720 Vanløse.

Ole Harder, RC Hobby-Center,
Thorsholms Allé 6, Tulstrup, 3400 Hillerød.

Tage Larsen,
Døjringevej 3, 4190 Munke Bjergby.

Ib Karlsen,
Tjørnevej 30, Fensmark, 4700 Næstved.

Stig Klausen,
Sønderbyvej 7, Blangsløv, 4700 Næstved.

Børge Knudsen, fa. Transmerc,
Bårse, 4720 Præstø.

Knud Juel,
Søllehusvej 3, Ø. Karleby, 4990 Nakskov.

Arne Jensen, Midtfyns Hobby,
Søgårdsvej 8, 5750 Ringe.

Chr. L. Jacobsen,
Diernæsstrandvej 26, 6100 Haderslev.

Eno Duborg,
Byvej 1, St. Emmerske, 6270 Tønder.

V. Kristiansen, fa. August Schlossers Eftf.,
Fr. d. 7.s Gade, 6600 Vejen.

Arnth Jepsen, fa. Dall & Jepsen,
Sønder Allé 4, 6630 Rødding.

Olav Nielsen,
Bjergegaard, 6665 Veerst.

Robert Jessen,
Rolighedsvej 29, 6700 Esbjerg.

Bent Hørslev Nielsen,
Tværgade 1, 6870 Ølgod.

Poul Erik Damkjær,
Bummerhavevej 44, 7100 Vejle.

Kaj Aa. Sørensen, Fibacero Modeller,
Skolegade 27, 7200 Grindsted.

Sv. O. Andersen, Lind Hobby,
Hovedgaden 28, Lind, 7400 Herning.

Bent Østerdal Nielsen,
Langgade 8, 7600 Struer.

Benny Kriegbaum,
Skolevej 12 A, 8250 Egå.

Carl Berthelsen,
Storegade 4, 8382 Hinnerup.

Hans T. Lorentzen,
Dumpen 18, 8800 Viborg.

Knud Maetoft, Maaetoft & Co.,
Rådhusstræde 4, 8900 Randers.

Leif O. Mortensen, Mfk. Aviator,
Hesteskoen, Rørdal, 9000 Alborg.

Ole Pedersen, Materialisten,
Slotsgade 49, 9330 Dronninglund.

Jørgen Mikkelsen, Matas Materialisten,
Aabybro-Centret 3, 9440 Aabybro.

Axel E. Mortensen, Silver Star Models,
Sjællandsvej 3, 9500 Hobro.

Helge Juul Madsen,
Islandsgade 9, 9850 Hirtshals.

Svend Erik Seerup,
Vesterbyvej 6, 9990 Skagen.

+ LAVPRIS

FRA DE SMÅ TIL DE STORE

Billige sinterceller,
der kan
hurtigoplades.
Ordre over 150 kr.
portofrit.

1,2 V 500 mAh ... 13,50 kr.
ved 10 stk. 12,50 kr.

1,2 V 1,2 Ah . 21,00 kr.
ved 10 stk. .. 20,00 kr.

1,2 V 2,0 Ah . 23,00 kr.
ved 10 stk. .. 22,00 kr.

1,2 V 4,0 Ah 41,00 kr.
ved 10 stk. 40,00 kr.

JS teknik

Uglevang 52, 1.
3450 Allerød
Tlf. (03) 27 55 51

Mini-test:

Linestyringsbyggesættet Aerostar

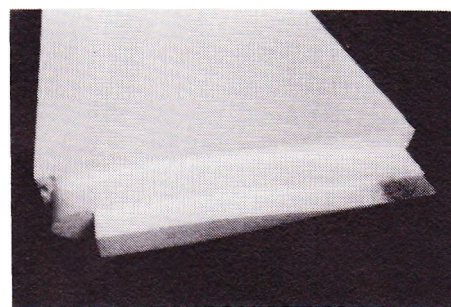
Der er nu kommet et byggesæt på markedet af den berømte »Aerostar«, der ikke har udrettet meget mere end at blive konstrueret til at underholde 100.000 tilskuere ved den engelske fodbold-Cup-finale på Wembley i 1977.

Modellen er konstrueret som kunstflyvningsmodel, men er også særdeles velegnet til combat med 6 cm³ motorer. Det er en fladkropsmodel med skumvinger og ethjulet understel.

Det første indtryk, man får, når man åbner den nydelige æske med Richard Wilkens smilende ansigt, er, at det er et gennemført byggesæt. Dette indtryk beholder man hele vejen igennem. Vingerne af polystyrol er meget fint udskåret som billedet viser, og selv udhulingen er udført uden slinger i valsen.

Tanken er en clunk-tank af god kvalitet, der medfølger spinner, hjul, skruer og andet isenkram som er nødvendigt for et godt resultat.

Balsakvaliteten er ikke god, men heller ikke dårlig, men det er en god ting, at kvaliteten er ens, således at man ikke får



én blød og én hård side.

Alle de udskårne dele er pænt forarbejdede og passer godt sammen, så enhver vil kunne bygge denne model med et godt resultat.

Som rosinen i pølseenden skal nævnes den meget fine bygge- og flyvevejledning, der er på engelsk, men den er meget let forståelig.

Modellen er konstrueret af Richard Wilkens og fremstillet i England af firmaet Wonder Wings Ltd. Den forhandles her i landet i hobbyforretninger. Importør er Kurt Pedersen, Haderslev.

Det eneste, man kan sætte et minus ved, er prisen, der her i Danmark er kr. 250,- incl. moms.

Hans Geschwendtner

Radiostyrede biler

TRANSMERC har et stort udvalg i biler til radiofjernstyring.

Elektriske biler: Robbe og Tamiya.

Biler med forbrændingsmotor: Robbe, Associated, Challenger og Mardave.

Bilerne fås til de sædvanlige billige **TRANSMERC**-priser.

RC-anlæg til biler fra kr. 800,-.

Transmerc

Th. Hansensvej 2, DK-4720 Præstø

Tlf. dag fra kl. 9.00: (03) 79 02 02

Aften til kl. 19.00: (03) 79 19 55

Modelflyvereglerne

Konkurrenceregler og klassifikation for fritflyvende modelfly

Manglen på ajourførte modelflyveregler har altid været evident i Danmark. Modelflyvenyt vil gerne hen ad vejen bringe de vigtigste i dansk oversættelse.

Vi lægger ud med fritflyvningsreglerne for konkurrencer og modelklasser.

I overensstemmelse med beslutningen på Fritflyvnings-Unionsens ordinære landsmøde bringer vi her et uddrag af »Sporting Code« i dansk oversættelse — altså reglerne for fritflyvende modelfly.

Det skal pointeres, at der ikke er tale om en fuldkommen og officiel oversættelse. I tvivlstilfælde skal Sporting Code (på engelsk eller fransk) anvendes, men i alle almindelige tilfælde vil oversættelsen her dog være tilstrækkelig.

Skulle oversættelsen give anledning til spørgsmål om reglerne, vil vi meget gerne uddybe bestemmelserne.

Reglerne omfatter klasserne: A1 (F1H), A2 (F1A), C5 (F1G), C2 (F1B), D1 og D2 (F1C).

Almindelige konkurrencebestemmelser

a) **Rapportering:** Konkurrencer rapporteres på rapportblanketter, der skal indsendes til Fritflyvnings-Unionen senest tre dage efter konkurrencens afholdelse.

b) **Deltagere** skal være medlem af Fritflyvnings-Unionen eller udenlandske aeroklubber.

c) **Startpoler.** Konkurrenceledelsen markerer en startlinie vinkelret på vindretningen ved hjælp af startpoler med en afstand af 7-10 meter (fra januar 1979 4-5 meter for F1B og F1C).

d) **Antal modeller.** En deltager må kun anvende to forskellige modeller i konkurrencer, der flyves over fem starter. Flyves der syv eller flere starter, må man anvende tre modeller. Dele fra modellerne må ombyttes, forudsat at modellerne stadig overholder klassifikationsreglerne.

e) **Konkurrencelederen** kan af sikkerhedsmæssige eller andre årsager fastsætte særlige regler. Hel eller delvis aflysning af konkurrencen eller nedsættelse af maximumstiden pga. vejrforholdene afgøres ligeledes af konkurrencelederen.

Regler fælles for alle klasser

a) **Vinder** af en konkurrence er den deltager, der opnår den højeste samlede flyvetid.

b) **Maximumtid.** For hver flyvning regnes højst tre minutters flyvetid (klasse A1 (F1H) dog kun to min.). Står to eller flere deltagere lige i flyvetid efter de ordinære flyvninger, foretages ekstra flyvninger. Ved hver ekstra flyvning forhøjes maximumstiden med ét minut, til vinderen er fundet. Ekstraflyvninger skal flyves inden for en periode af 15 minutter. Inden for denne tid skal deltagerne i:

F1A: starte og udløse modellerne.

F1B: trække motorerne op og slippe modellerne.

F1C: starte motorerne og slippe modellerne. Sædvanlige regler for omflyvning gælder.

Generelle tidtagningsregler

a) Ved normale starter tages kun indtil 3 minutter er overskredet (dette gælder naturligvis ikke ved fly-off).

Flyvetiden regnes fra modellen slippes af deltageren (ved svævemodeller når linen frigøres fra modellen), og til flyvningen er sluttet. Tidtagerne må nøje indprente sig særlige kendetegn ved modellen for at kunne skelne den fra andre (f.eks. v-form, kontrastmønstre, særlige former, mm.).

b) Flyvningen *er sluttet*, når modellen rører jorden, møder en forhindring, som endeligt standser dens bevægelse, eller når modellen endeligt forsvinder fra tidtagerens synsfelt.

Hvis modellen forsvinder bag forhindringer eller i skyer, skal tidtagerne vente 10 sekunder; er modellen stadig forsvundet efter de 10 sek., skal tidtagningen afsluttes, og de 10 sek. fratrækkes flyvetiden. (De 10 sek. måles ved at tælle 1 og 2 og 3 og 4, osv.).

c) Flyvningerne skal kontrolleres af to tidtagere med stopure af en nøjagtighed på mindst 1/5 sek. Mindst én tidtager skal være forsynet med kikkert.

d) Tidtagerne skal under tidtagningen blive inden for en cirkel med 10 meters radius.

e) Den gyldige tid fås som middeltallet (gennemsnittet) af de to tider målt af tidtagerne; dette middeltal rundes ned til nærmeste hele antal sekunder *under* middeltallet.

Eksempel:

tidtager A	tidtager B	middeltal	gyldig tid
179,8 sek.	180,6 sek.	180,2 sek.	180 sek.
179,6 sek.	180,2 sek.	179,9 sek.	179 sek.

Vigtigt: Tryk ikke stopuret tilbage, før du skal bruge det til næste start. Tiden kan da altid vises frem til evt. protesterende.

Brug af kikkert

a) Kikkerten skal forstørre mellem 4 og 8 gange.

b) Indstil kikkerten, så den passer til dig, og læg mærke til eventuelle skalaindstillinger, så du let finder samme indstilling igen.

c) Man skal begynde brug af kikkerten i god tid. Udløsning af svævemodel må gerne iagttages i kikkert. Pas på ved overgangen til kikkert brug, at du fanger den rigtige model igen. Hvis begge tidtagere bruger kikkert, bør de ikke skifte til kikkert samtidigt.

d) Selv om modellerne lander tæt ved, vil det nøjagtige landingstidspunkt bedst kunne fastslås ved brug af kikkert.

Regler for svævemodeller

Modeller uden nogen form for drivanordning.

Klasse A2 (F1A):

Samlet vingeeareal: 32-34 dm².

Min. vægt: 410 gram.

Max. længde af startline belastet med 2 kp: 50 meter.

Foreløbige regler for klasse A1 (F1H):

Samlet vingeeareal: max. 18 dm².

Min. vægt: 220 gram.

Startline som for klasse F1A.

Definition af en gyldig flyvning:

a) Når startforsøg nr. 1 er lig med eller større end 20 sekunder.

b) Startforsøg nr. 2 (omflyvning) uanset flyvetid.

Kommentar: Hvis første startforsøg er under 20 sek. og andet startforsøg ikke tages, noteres tiden 0 sek.

Definition af et startforsøg:

Det regnes som et startforsøg, når modellen er startet og når:

A) flyvetiden er mindre end 20 sek. efter udløsningen.

b) modellen lander uden at linen er udløst.

c) deltageren under højstarten løber så langt bort fra tidtagerne, at disse ikke med sikkerhed kan afgøre, hvornår modellen frigøres fra linen.

d) når en del af modellen frigøres under start eller flyvning (inden maximumstiden er opnået).

e) når modellen eller startlinen kolliderer med en anden startline under start (linekryds), og hvis modellen er udløst fra linen inden 1 minut fra linekrydsets begyndelse. Fortsætter modellen sin flyvning på normal måde, kan deltageren forlange flyvningen anerkendt som gyldig flyvning, også selv om det først sker efter modellens landing.

Kommentar: En svævemodel er udløst, når line og flag er frigjort fra modellen.

Et startforsøg kan tages om (ugyldig flyvning), hvis modellen kolliderer med en anden model under flyvning eller med en person under starten. Fortsætter modellen sin flyvning på normal måde, kan deltageren forlange flyvningen anerkendt som gyldig flyvning, også selv om det først sker efter modellens landing.

Under højstarten holder den ene tidtager øje med flaget i startlinen og starter *begge* stopure ved udløsningen. Den anden tidtager holder øje med startlinen for at registrere eventuelle linekryds, og i tilfælde af linekryds, tager han tid på den nævnte 1 minuts periode (se ovenfor). Så snart risikoen for linekryds er væk, overtager han sit stopur og fortsætter normal tidtagning.

Kommentar: Praktisk anvisning ved linekryds: Sker der et linekryds, skal den tidtager, der holder udkik efter linekryds, starte sit ur (hvert hold har 3 ure), når linekrydset registreres. Derefter kan der ske 3 ting:

1. Modellen *landes*, iden der er gået 60 sekunder. Det giver omstart.

2. Modellen *udløses*, iden der er gået 60 sek. — Det regnes for et startforsøg med ret til omstart. Man kan vente med at forlange omstart, til modellen er landet.

3. Modellen udløses senere end 60 sek. efter at linekrydset blev registreret. I dette tilfælde er flyvningen gyldig og giver kun omstart efter de normale regler.

Hvis startforsøg nr. 1 resulterer i en mislykket flyvning efter ovenstående regler, har deltageren ret til startforsøg nr. 2 (omflyvning).

Kommentar: En deltager kan altså normalt højst foretage 2 startforsøg. Kun efter reglen vedrørende kollision med model eller person under flyvningen kan et startforsøg erklæres for ugyldig flyvning og derefter gentages.

Starten af modellen kan foretages med linen fastgjort til et spil eller lignende. Hvis spillet

kastes under starten, skal flyvningen tillægges værdien 0.

Kommentar: Linen alene må gerne kastes, men skal fjernes fra startstedet umiddelbart efter starten. Falder den startende og *taber* spillet, kan flyvningen tillægges værdi (konkurrencelederen må på grundlag af tidtagernes fremstilling af hændelsen vurdere, om startforsøget skal anerkendes som alm. startforsøg).

Deltageren skal befinde sig på jorden og skal selv foretage starten. Han må bevæge sig frit omkring under højstarten, men må ikke kaste spillet.

Hjælperen skal slippe modellen inden for en radius af 5 meter fra startpolen.

Gummimotormodeller

Modeller drevet af en motor af elastisk materiale.

Klasse C2 (F1B) (også kaldet Wakefield)

Samlet vingereale: 17-19 dm².

Min. vægt af model uden motor: 190 gram.

Max. vægt af motor(er) smurt: 40 gram.

Klasse C5 (F1G) (også kaldet Coupe d'Hiver)

Ingen arealbegrænsning.

Min. vægt af model uden motor: 70 gram.

Max. vægt af motor(er) smurt: 10 gram.

Største kropstværsnit min. 20 cm².

Regler for wakefieldmodeller

Definition af en gyldig flyvning:

a) Når startforsøg nr. 1 er lig med eller større end 20 sekunder.

b) Startforsøg nr. 2 (omflyvning) uanset flyvetid.

Definition af et startforsøg:

Det regnes som et startforsøg, når modellen er startet, og når:

a) flyvetiden er mindre end 20 sekunder.

b) en del af modellen frigøres under start eller flyvning (inden maximumstiden er opnået).

Et startforsøg kan gentages, hvis modellen kolliderer med en anden model under flyvning eller med en person under starten (ugyldig flyvning). Fortsætter modellen sin flyvning på normal måde, kan deltageren forlange flyvningen anerkendt som gyldig flyvning, også selv om det først sker efter modellens landing.

Hvis startforsøg nr. 1 resulterer i en mislykket flyvning efter reglerne ovenfor, har deltageren ret til et startforsøg nr. 2 (omflyvning).

Startmetoden er håndstart, og deltageren skal befinde sig på jorden (hop er tilladt).

Deltageren skal selv trække motoren op og selv slippe modellen. Modellen skal slippes inden for en radius af 5 meter fra startpolen.

Gasmotormodeller

Modeller drevet af en stempelmotor.

Klasse D2 (F1C):

Max. slagvolumen af motor(er): 2,5 cm³.

Ingen form for forlængelse af udstødningsåbningen(-erne) er tilladt.

Min. total vægt (300 x slagvolumen i cm³) gram.

Min. planbelastning: 20 gram/dm².

Max. planbelastning: 50 gram/dm².

Max. motorløbetid: 7 sek. fra modellen er sluppet.

Brændstof til gløderørsmotorer: 80 pct. methanol, 20 pct. olie.

Brændstof til dieselmotorer kan frit bestemmes af deltageren.

Klasse D1 (danske regler)

Max. slagvolumen af motor(er): 1,0 cm³.

Ingen minimumsvægtbegrænsning.

Max. motorløbetid: 10 sek. fra modellen er sluppet.

Regler for D2-modeller

Definition af en gyldig flyvning:

a) Når startforsøg nr. 1 har en motorløbetid lig med eller mindre end 7 sek., og den totale flyvetid er lig med eller større end 20 sek.

b) Når startforsøg nr. 2 (omflyvning) har en motorløbetid lig med eller mindre end 7 sek. — uanset den totale flyvetid.

Definition af et startforsøg:

Det regnes for et startforsøg, når modellen er startet og:

a) den totale flyvetid er mindre end 20 sek.

b) motorløbetiden overstiger 7 sek.

c) når en del af modellen frigøres under start eller flyvning (inden maximumstiden er opnået).

Ugyldig flyvning som for klasse F1B.

Hvis startforsøg nr. 1 resulterer i en mislykket flyvning efter ovenstående regler, har deltageren ret til en omflyvning (startforsøg nr. 2).

Startmetoden er håndstart, og deltageren skal befinde sig på jorden (hop er tilladt).

Deltageren skal selv starte og regulere motoren og selv slippe modellen. Modellen skal slippes inden for en radius af 5 meter fra startpolen.

Tillæg

De »små klasser« flyves alle med 120 sekunders maximumstid og 5 starter. For Coupe d'Hiver- og D1-modeller gælder, at modellerne skal *håndstartes* (altså ikke jordstart for Coupe d'Hiver).

Reglerne her er oversat og bearbejdet af Erik Knudsen og Svend Grønlund.

Tag til Rødovre — når det gælder modelflyvning!

STORT UDVALG I BYGGESÆT OG MOTORER i de førende fabrikater.

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

SOLARFILM — BEKLÆDNINGSFOLIE i alle farver.

FAGTIDSSKRIFTER — Flug — RCM — Radio Models — Aeromodeller.

FUTABA — GRAUPNER — KRAFT — MICROPROP — MRC
— fjernstyringsanlæg og løsdele.

VI SENDER OVERALT

RØDOVRE HOBBY

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

Fritflyvningsresultater

OM-F mesterskab C1 og D1, d. 4. maj 78

Odense Model-Flyveklub afholder klubmesterskaber i alle klasser, jævnt fordelt hen over året. Denne dag var der jævn vind og man fløj tre starter med 120 sek. max.

C1: 1. Bjarne Jørgensen 120 sek. **D1:** 1. Bjarne Jørgensen 212 sek. 2. Tage B. Hansen 119 sek.

A1-konkurrence, Skive d. 4. maj 78

Den nye Skive-klub — ca. 40 medlemmer — der dyrker både RC-, CL- men også FF-modelflyvning, inviterede Kristi Himmelfartsdag til A1-konkurrence.

Vi drog afsted 7 mand fra Skjern ivrige efter at få prøvet vore modeller og nysgerrige efter at se Skives flyveplads.

Og minsandten — her lå en udmærket fritflyvningsplads, som må anvendes hele året rundt.

Pladsen er den fredede Hjerm hede ved Flyndersø, og den er offentlig tilgængelig hele året igennem.

Jens og Povl Kristensen fra Århus var mødt op for at trimme, og Povl blev så begejstret, at han stærkt overvejede at henlægge sin sommerferie hertil — der er campingplads i nærheden.

Vejret var noget blæsende for begyndere, og der var en del starthavarier, men der blev lavet mange fine starter ind imellem.

Indtryk fra dagen:

— Den flåde af Sus'er, som lederen af fritflyverne i Skive — Ole Brauner — havde på lager. Der var mange variationer — stort sideforhold — andre profiler — diagonalforstærket vinge — trapezører, osv.

— Vinderen af konkurrencen — Christian Sennels, som ganske afgjort har talent for fritflyvning.

— De RC- og CL-flyvere, der for sjov havde bygget Sus'er, og nu øjensynligt nød denne form for modelflyvning.

— Det flotte stig, som Jens Kristensen præsterede med sin nye model med variabelt haleplan og autoror.

— Det lækre kaffebord, som afsluttede dagen og den hyggelige atmosfære, det hele foregik i.

Alt i alt — en god modelflyvedag. Det bliver nok ikke sidste gang, Hjerm hede bliver konkurrenceplads. Den eneste ulempe er hugormene, men gummistøvler siges at være et effektivt middel mod dem.

Erik Knudsen

A1: 1. Christian Sennels, Skive 398 sek. 2. Erik Knudsen, Skjern 353 sek. 3. Ole Brauner, Skive 349 sek. 4. Jørgen Kærgaard, Skive 308 sek. 5. Jørn Kroer, Skive 298 sek. 6. Peter Kjær, Skive 256 sek. 7. Bjarke Madsen, Skive 143 sek. 8. Ole Vestergaard, Skjern 142 sek. 9. Hans Stephansen, Skive 39 sek.



Joël Besnard med en A2'er. Detaljebilledet viser dens haleplan med symmetrisk profil. Nedenunder Per Grunnets model efter at tyrene havde haft den under behandling.

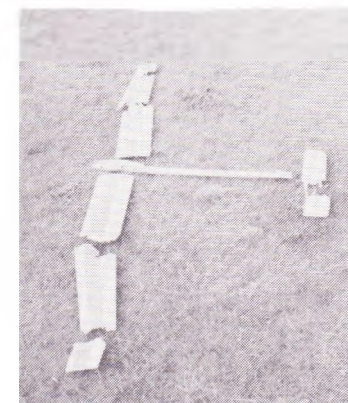
Combat des chefs, Frankrig, Nancy, d. 14.-15. maj 78

Gennem det fremragende franske blad »Vol Libre« havde vi hørt om en — tilsyneladende — større fransk konkurrence, der hvert år afholdes nær byen Nancy ca. 150 km fra grænsen til Tyskland. Konkurrencen består dels af to 5-starters dagkonkurrencer og dels af 2 morgen- og 2 aftenstarter i — forventet — dead-air. Ved dead-air-starterne benytter man ikke maksimumstid — man får samtlige sekunder, som man kan flyve.

Fra Danmark tog Steffen Jensen, Palle Jørgensen samt undertegnede Per Grunnet afsted til årets »Combat des Chefs«. Det viste sig, at der var ca. 1300 km at køre, og det tog ca. 16 timer (bortset fra, at vi for vild i Frankfurt — det tog et par timer ekstra ...). Turen er let at køre — det meste foregår på tysk Autobahn.

Ved ankomsten på flyvepladsen blev vi modtaget af en ret opgivende Jean-Claude Neglais,

Les amis — til venstre André Schandel, i midten Jean-Claude Neglais.



der beklagede det dårlige vejr — det havde regnet, og det blæste lidt. Vi slog lejr på flyvepladsen, og vejret blev godt hen mod aften, hvor Palle gik i gang med at slå sin nye wakefield i trim, som han udtrykte det. Splinterne føg! Steffen fik hold på en helt ny A2'er, og jeg trimmede til stillevejrskonkurrence med godt resultat.

Dagen efter skulle den første 5-perioders konkurrence flyves. Vinden var ikke særlig kraftig, og der var god termikaktivitet. Jeg lagde ud med min gamle model og fløj et flot max. Steffen fløj kun to minutter og landede ind i en hangar og fik sin gamle model havareret stærkt. Palle maxede. Men ... da jeg kom ud efter min model, stod der 5 tyrekalve og flæede i den. Med opbydelser af alt mit mod gik jeg ind og hentede stumperne — den var totalt ødelagt. Alt var tygget igennem, kun forkroppen havde de undladt at gnaske i. Der gik lidt af lysten tabt for mig

Steffen trak sig ud efter to startforsøg med den nye model, hvor den ikke ville udløse. I stedet gik han i gang med at trimme til aftenens dead-air. Jeg droppede i min anden start — faktisk var jeg på nippet til ikke at ville flyve videre — men fløj siden tre maxer og sluttede på dagens tredjeplads. Palle lavede en del dårlige starter — han havde ikke fuld kontrol over modellerne endnu.

Om aftenen skulle Steffen og jeg i gang med dead-air-konkurrencen, Palle kunne nære sig. Vejret var dårligt — det blæste, der kom lidt

finregn og startstedet lå på et meget turbulent sted. Michael Warren fra England fik termik og fløj 268 sek. — flot dead-air, ikke!? Steffen fløj en god tid og jeg kun to minutter. I næste start fik Motsch fra Tyskland termik og fløj 265 sek. Men det var helt misvisende for en dead-air-konkurrence, for der var tydelig termik og nedvind, men pga. de mange startende (man startede stort set samtidig) var der ikke plads i luften til at lede efter noget — det var bare om at udløse og håbe.

Mandag morgen var det ikke bedre. Luften var fugtig, det blæste videre, og resultaterne forekom tilfældige. Termik var der dog stadig. Resultatet blev, at Michael Warren vandt tæt fulgt af Motsch. Jeg kom ind som nummer tre et par hundrede sekunder efter, og Steffen fik en femteplads. Han havde udløst i halv højde i en af morgenstarterne og havde fløjet lige op med mig, hvis udløsningen havde været normal.

Så begyndte det at øse ned, og vi kørte ud og drak café-o-lait'er, mens vi langsomt tørrede. Efterhånden endes vi om at tage hjem — vejret så håbløst ud, øsregn, blæst, og koldt var det. Ude på pladsen var alt drivvåd Og så skete underet! Pludselig lettede skyerne, og vinden lagde sig. Vejret blev perfekt — stille, solskin, varme. Da konkurrenceledelsen havde troet, at det ville fortsætte med regn og blæst, havde man slået alle fem starter sammen i én periode. Så det kan nok være, at folk fik travlt med at starte. Jeg fløj tre maxer i løbet af ca. tre kvarter, og derefter de to sidste lige i rap efter at en regnbyge var passeret. Palle havde fået form over modellerne, og han gjorde en god indsats og scorede dagens bedste wakefieldtid — 771 sek. Og Steffen fløj 5 maxer med sin nye model — hver gang han havde udløst begyndte det at regne, men det lykkedes altså alligevel.

Motsch, der fløj 900 på førstedagen i A2, droppede en enkelt start og blev dagens nummer tre, men stadig samlet vinder. Og på tredjepladsen samlet kom en hæderligt flyvende franskmænd, Nocque, der dog — som næsten alle franske — havde problemer med højstarten pga. det håbløse cirkelsystem, han anvendte (assymmetrisk placeret højstartskrog).

Konkurrencen var skuffende besøgt — på grund af dårlig vejrudsigt var mange franskmænd og tyskere blevet hjemme. Til gengæld var det nogle pragtfulde mennesker, der var der. Franskmændene var fantastisk flinke og hjælpsomme, og vi havde det virkelig dejligt dernede. Flyvepladsen var en meget stor græsmark, der kun bliver brugt til modellflyvning og faldskærmsudspring. Virkelig perfekt, hvis det ikke havde været for de der tyrekalve

Næste år vil Nancy-klubben arrangere konkurrencen i september i stedet for maj. På det tidspunkt lover de perfekt vejr, så stillevejskonkurrencen ikke bliver en farce som i år.

Per Grunnet

Udpluk af resultaterne:

A2: 1. H. Motsch (Vesttyskl.) 900 + 872 = 1772 sek. 2. Per Grunnet 825 + 900 = 1725 sek. 3. Nocque (Fr.) 827 + 842 = 1669 sek. 4. M. Warren (Engl.) 784 + 678 = 1462 sek. ... 8. Steffen Jensen 128 + 900 = 1028 sek. Ialt 15 deltagere. C2: 1. Koppitz (Fr.) 757 + 640 = 1397 sek. 2. P. Masterman (Engl.) 649 + 703 = 1352 sek. 3. Prioux (Fr.) 621 + 678 = 1299 sek. ... 5. Palle Jørgensen 494 + 771 = 1265 sek. Ialt kun 6 deltagere. Dead-air-konkurrence, A2: 1. M. Warren (Engl.) 746 sek. 2. H. Motsch (Tyskl.) 711 sek. 3. Per Grunnet 563 sek. ... 5. Steffen Jensen 486 sek. Ialt 13 deltagere.



Henning Schultz starter Tage B. Hansens A1'er

A1-konkurrence, St. Højstrup d. 21. maj

OM-F's traditionelle A1-konkurrence blev i år afholdt i dejligt vejr, desværre med nogen blæst, der medvirkede stærkt til at fylde pladsen med turbulens. Men termik var der også meget af, så familien Jørgensen — repræsenteret af Bjarne og Claus — satte nogle imponerende højderekorder.

Maximumtiden blev sat til 120 sek., hvilket er i smuk overensstemmelse med FAIs provisoriske A1-regler (og dermed vel også de danske regler?), og der blev fløjet 5 starter.

Bjarne Jørgensen førte konkurrencen fra start til slut — han fløj 4 maxer samt en nedvind i nævnte rækkefølge. Bjarne har en særpræget teknik, som godt kan forvirre tilskuere, indtil man finder ud af den. Han står længe og venter på termik fra jorden — men for ikke at blive slået i gruppe med de her cirkel-A2-flyvere, så lader han som om han venter på noget andet. F.eks. på at piben bliver kold, at der kommer ild i den, at linen er strakt rigtigt ud osv. Når termikken er der, så kalder han, og hjælperen slipper modellen. Efter en normalt kort højstart, udløser han smukt og råber »hovsa!« og forsøger at se dybt uheldig ud, som om modellen er smuttet af ved et uheld. Efterhånden som den klatter i termikken, bryder smilet frem igen Og folk tror, at det er held!

Efter Bjarne kom Tage B. Hansen, der omhyggeligt fløj uden om de store termikbobler med sin meget velbyggede og smukt flyvende model. Først i sidste start blev det til en max. Claus Bo Jørgensen startede med 22 sekunder, lavede så et par smukke maxer, og sluttede halvslojt af. Modellen flyver godt, men Claus er måske ikke kommet i træning efter sin USA-tur sidste år. Sidst på listen kom Keld Schultz, der heller ikke denne gang så sin lille A1-model uden termikbremse dampe af i termik. I fjerde start var den ellers tæt på, men turbulensen fik den ned efter at maxet var fløjet.

Som så ofte før på St. Højstrup en dejlig afslappet konkurrence i godt selskab.

Per Grunnet

A1: 1. Bjarne Jørgensen 537 sek. 2. Tage B. Hansen 432 sek. 3. Claus B. Jørgensen 408 sek. 4. Keld Schultz 384 sek.

Vårkonkurrence II, distrikt Vest, Vandel d. 28. maj 78

Efter en uges dejligt sommervejr kunne de ikke-eksamensplagede modellflyvere i distrikt Vest samles på Vandel til årets anden vårkonkurrence. Vinden var svag — den skiftede mellem 2 og 4 meter i sekundet, og for én gangs skyld gik den endda på langs af startbanerne.

Fremmødet i A1-begynder var stort. Der var folk fra Skjern, Flensborg og Skive, og der blev fløjet virkelig godt. Umiddelbart skulle man tro, at Vandels lunefulde termik var svær at klare for de små modeller, men hvadenten det var flyverne eller modellerne, der gjorde udslaget, så blev der fløjet fremragende. Chr. Semmels fra Skive lavede atter et godt resultat med to maxer og en på 90 sek. og vandt (der blev fløjet 3 starter i begynderklasserne og 120 sek. max i de små klasser). Jørg Schmidt fra Flensborg havde også to maxer, men kun 49 sek. i sin tredje start, så han blev henvist til andenpladsen.

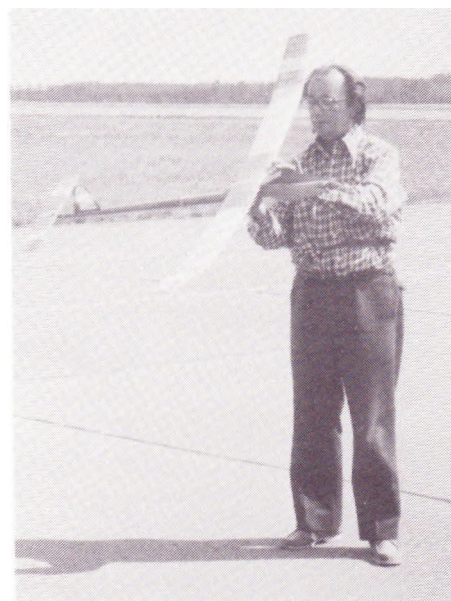
A2-begynder blev vundet sikkert af Jan Honoré fra Odense. Han fløj 480 sek. i sine tre starter og tog så for egen regning to mere og fik 745 sek. sammenlagt. Ikke dårligt i betragtning af, at det var hans første A2-konkurrence. Tommy Jensen blev nr. 2 med 353 sek. på de tre starter — også et godt resultat.

Hugo Ernst fløj kun to maxer i A1 ekspert, men fik alligevel 569 sek. — kun 31 sek. fra »fuld tid«. Ole Brauner fra Skive fløj tre maxer og var lige i hælene på Hugo — 567 sek! Jørn Rasmussen og Bjarne Jørgensen var også tæt på hinanden på 3. og 4. pladserne, 406 og 398 sek.

I A2-ekspert var der kun 3 deltagere. Jeg vandt en let sejr, idet Jørn Rasmussen lavede to spiraldyk på 33 og 26 sek., og Erik Jensen havde to flotte nedvinde undervejs. Jeg dummede mig også, da jeg trak for hårdt op i 4 start, så russerkrogen abnede sig, uden jeg vidste det, og modellen udløste utilsigtet. Det er en led fornemmelse!

De virkelige stjerner ved konkurrencen fløj wakefield. Og her tænker jeg især på to: Jens Kristensen og Jørgen Korsgaard. Jens har bygget nogle modeller med timerstyret stig. Under-

Povl Kristensen på Vandel til 2. vårkonkurrence i distrikt Vest.



vejs i stiget reguleres kurveklap og tail-plane-setting tre gange, således at modellen får fuldt udbytte af gummimotorens aktuelle vridningsmoment under hele motorløbetiden. Modellen stiger næsten lodret som en gasser, flader efterhånden ud i stiget, men stiger uafbrudt, lige til propellen klapper. Det ser fantastisk ud.

I første start mistede Jens 5 sekunder pga. nedvind — resten var maxer, omend den sidste flyvning var ret nervepirrende, modellen var næde og slå græsset, da den blev reddet af en fantastisk termikboble.

Jørgen Korsgaard har fundet storformen igen. Efter flytning og det rod, der nu følger med det, er han kommet i gang igen, og han viste sig nu i sin gamle rolle som termikflyveren, der tilsyneladende koldt og velovervejet

udsøger sig de helt store termikbobler at flyve i. Men mod Vandel-termikken har selv den mest erfarne termikflyver ikke en chance, så i tredje start måtte han afgive 16 sekunder, ellers fløj han lutter maxer.

Povl Kristensen havde en stor nedvind i tredje start, men måtte ligesom Jens afgive sekunder også i første start efter at have været oppe i meget stor højde. Sidste start fløj Povl med en gammel model, der powerstallede og var noget ude af trim, så det blev heller ikke til så meget. Bjarne Jørgensen havde — traditionen tro — Vandel-termikken imod sig og fik et resultat, som ikke siger noget om hans egentlige styrke. Hans nye model flyver meget fint — den kan sagtens klare 3 minutter uden termik.

Som det vel efterhånden er fremgået, var det

en fornøjelse at flyve denne konkurrence — undtagen måske for de par stykker, der fløj væk i den kraftige termik. Det gik bl.a. ud over Lars Jensens Nova, som omtales andetsteds i bladet — den fløj væk efter at Skjern-folkene havde fulgt den i kikkert i 16 minutter!

Per Grunnet

A1 beg.: 1. Chr. Semmels 330 sek. 2. Jørg Schmidt 289 sek. 3. Bjarke Madsen 190 sek. 4. Hans Linde Jensen 184 sek. 5. Karl Heinz Lorenzen 183 sek. 6. Bjarne Geipel 120 sek. 7. Jesper Christensen 107 sek. 8. Ole Vestergård 66 sek. 9. Bjarke Madsen 51 sek. **A1 eks.:** 1. Hugo Ernst 569 sek. 2. Ole Brauner 567 sek. 3. Jørn Rasmussen 406 sek. 4. Bjarne Jørgensen 398 sek. **A2 beg.:** 1. Jan Honoré 480 sek. 2. Tommy Jensen 353 sek. 3. Karl Heinz Lorenzen 136 sek. 4. Bjarne Geipel 28 sek. **A2 eks.:** 1. Per Grunnet 832 sek. 2. Erik Jensen 614 sek. 3. Jørn Rasmussen 523 sek. **C2:** 1. Jens Kristensen 895 sek. 2. Jørgen Korsgaard 884 sek. 3. Povl Kristensen 702 sek. 4. Bjarne Jørgensen 681 sek.

Linestyringsresultater

2. årskonkurrence vest for Storebælt d. 16/4

SPEED: I speed var der kun to skrappe, der stillede op, og eftersom Ole Poulsen havde problemer med sin speeder, sejrede Leif Eskildsen let med 233,46 km/t.

GOOD YEAR: Efter at de to Ålborghold havde trukket sig på grund af uheld, sejrede Jørgen Vejen/Mogens Tomsen med 10:06 over det nye hold Kåre Nielsen/Per Sauerberg, der fik 10:20.

TEAM-RACE: I modsætning til de andre klasser stillede der hele 7 hold. Til trods for en dårligt startende motor lagde Hans Geschwendtner/John Mau ud med en tid på 4:02 og jorde Per/Ole Hasling med mere end 40 sek. Så var det Peter Sejersén/Palle Edslevs tur til at få en god tid på 4:01 i et tomands heat med Uffe Edslev/Bjarne Schou, som fejlede på grund af forkert brændstof (vistnok noget med acetone). I anden runde brillerede Mau/Hans med uofficiel verdensrekord på 3:45 med deres eksperimentmodel med en Nelson.

Finalen blev klart vundet af Mau/Hans efter at Peter/Palle var blevet disket på grund af meget hård flyvning, og derefter trodsede dommerens ordre om at blive på jorden.

STUNT: I stunt vandt Leif Eskildsen i sædvanlig stil, fulgt af Jørgen Kroer, der fløj meget sikkert.

I begynderstunt var det en positiv overraskelse at se hele tre deltagere, hvor Hans Rabenhøj vandt sikkert over sine klubkammerater fra Rydshave Slots ungdomsklub.

COMBAT: I kampflyvning stillede kun tre mand, hvor det må konstateres, at Linnet ikke har overvundet sit Uffe-kompleks.

C. Thorhauge/J. Bukh Rasmussen

RESULTATER:

Speed

1. Leif Eskildsen, 635	..	233,46	230,8	229,5
2. Ole Poulsen, ALK	..	208,00	219,2	0



Herover Erik Jensen med en ny model med Jedelsky-balsavinge. T.h. trækker Jørgen Korsgaard op til endnu et max.

Til højre herfor sidder Ole Brauner og taler med Bjarne Jørgensen.

Herunder starter Jørn Rasmussen Jan Honorés fine A2'er. Nederst t.h. vinderen af A1 eks., Hugo Ernst.



Stunt begynder:

1. Hans Rabenhøj, Rydhave 681 pt.
2. Steen Bertram, Rydhave 473 pt.
3. Henning Forbech, Rydhave 390 pt.

Stunt eksperter

1. Leif Eskildsen, 635 1806 pt.
2. Jørn Kroer, Skive 1648 pt.

Team-race

1. Hans Geschwendtner/John Mau, Comet/635
4:02,8 3:45,8 8:33,8
2. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK
4:14,7 4:08,3 8:49,3
3. Peter Sejersen/Palle Edslev, ALK
4:01,5 4:14,3 disk.
4. Per Hasling/Ole Hasling, Comet
4:44,7 4:24,0
5. Jørn Vejen/Mogens Thomsen, 635
4:50,5 4:33,7
6. Kåre Nielsen/Per Sauerberg, Haderslev
96 omg. 4:38,7
7. Bjarne Schou/Uffe Edslev, ALK
7:11,0 21 omg.

Combat

1. Uffe Edslev, ALK
2. Henrik Linnet, Aviator
3. Jan Steen Jensen, Aviator

Good-Year

1. Jørn Vejen/Mogens Thomsen, 635
7:03,5 5:23,0 10:06,0
2. Kåre Nielsen/Per Sauerberg, Haderslev
5:37,5 5:13,0 10:20,8
3. Ulrik Nielsen/Ib Rasmussen, ALK
6:12,5 7:12,5 18 omg.

635-Slaget d. 30/4

Tro det, om I vil — men sandt er det, at 635-Slaget den 30. april blev afholdt i sne og storm. Det var en sand prøvelse for deltagerne bare at få pakket grejet ud af bilerne. Ikke desto mindre blev stævnet gennemført i alle klasser, selv om en del af de fremmødte før eller siden opgav at flyve.

STUNT

1. Leif Eskildsen, 635 4137 pt.
2. Robert Petersen, Windy 3195 pt.
3. Stig Henriksen, Windy 1438 pt.

SPEED

1. Leif Eskildsen, 635 225,0 km/t
- 3 andre deltagere fik ikke noteret resultat.

TEAM-RACE

1. Hans Geschwendtner/John Mau, Comet/635
4:12 4:20,5 8:14,3
2. Peter Sejersen/Palle Edslev, Århus
5:05 4:21 8:41,5

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

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

3. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, Århus

4:22 4:24

4. Jørn Vejen/Mogens Thomsen, 635

4:33 4:22,5

Endnu to hold fik ikke noteret resultater.

GOOD-YEAR

1. Jørn Vejen/Mogens Thomsen, 635
5:16 5:00 9:51,1
2. Per Sauerberg/Kåre Nielsen, Haderslev
5:08 5:10 10:15,7
3. Dan Hune/Olav Hune, Kjøven
5:55 5:33 11:59
4. Stig Henriksen/Rene Nielsen, Windy
34 omg. 6:51
5. Kurt Pedersen/Niels Lyhne-Hansen
93 omg.
6. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev
— 56 omg.

COMBAT

1. Kurt Siig Jensen, 635
2. Uffe Hune, Sydfyn
3. Olav Hune, Kjøven
4. Uffe Edslev, Århus
5. Dan Hune, Kjøven
6. Jan Jensen
7. Morten Nielsen, Kjøven
8. Henrik Linnet, Ålborg
9. Jørgen Dobel, Østbirk
10. Asger Bruun-Andersen, Sydfyn

Limfjordsstævnet d. 14.-15. maj 1978

Årets Limfjordsstævne blev fløjet i strålende vejr på Aviators bane, hvor man samtidig indviede det nye sikkerhedshegn, der er det første af sin art her i landet. Der var mange svenske gæster, og de var så ubeskedne at vinde to klasser.

SPEED: Ole Poulsen havde igen fået fart i maskinen og henviste sin evige rival Leif Eskildsen til andenpladsen. Ingemar Larsson fra Sverige havde svære problemer med sit udstyr. Det er yderst sjældent at man ser en svensk speeddel-tager.

1. Ole Poulsen, ALK 226,84 230,47 233,16
2. Leif Eskildsen 226,41 0 227,13
3. N.-E. Hansen 219,11 221,54 214,80
4. Ingemar Larsson, S . 0 0 0

STUNT beg.: Et nyt navn Peter Kjær fra Skive sejrede efter hård kamp med Carsten Ullerup fra værtsklubben.

1. Peter Kjær, Skive 1612 pt.
2. Carsten Ullerup, Aviator 1416 pt.
3. Jan Steen Jensen 163 pt.

STUNT eks.: Den »tidligere« verdensstjerne Ove Andersson fra Sverige er igen ved at komme i form og sejrede med god margin til Leif Eskildsen. Robert Petersen, der skal til VM, blev nr. 3 foran Erik Hüss fra Sverige, der sammen med de øvrige svenske stuntfolk vil slå et slag for interessen i Sverige for kunsthøjflyvning. Efter nogle års fravær var det også en fornøjelse at se Alf Eskilsson på banen igen. Den tredje VM-deltager fra Danmark Stig Henriksen havde problemer og blev sidst.

1. Ove Andersson, S 3728 pt.
2. Leif Eskildsen, 635 3621 pt.
3. Robert Petersen, Windy 3179 pt.
4. Erik Hüss, S 3077 pt.



Nyt svensk hold, Andersson/Larsson.

5. Jørn Kroer, Skive 3060 pt.
6. Alf Eskilsson, S 3045 pt.
7. Jørn Ottosen, Orkan 2814 pt.
8. Stig Henriksen, Windy 2491 pt.

COMBAT: Lørdag kl. 11.15 startede første runde med 12 deltagere, heraf 5 svenske, i blæst og kulde en forrygende runde, hvor vi fik set, at de nye regler virkelig betyder noget for resultatet af en kamp. Det var for »glødens« vedkommende for det meste mekanikerens kamp mod sekunderne, der gav udslaget og ikke så meget selve kampen.

Efter en regnsvejrspause startede tabernes runde, som vel nok gav de bedste kampe, og stævnets højdepunkt blev kampen mellem Olav Hune og Erik Hüss, hvor Eriks første model sprang af linerne og fløj i fin stil gennem sideruden på landsmanden Ingmars bil, og reserve-modellen lavede alle tiders crash sidst i kampen.

Søndag startede med kampen mellem Henrik Linnet og Olav Hune om fortsat medvirken. Olav lagde sig virkelig i selen og vandt i fin stil. Her i mellemrunden måtte danmarksmesteren Uffe se sig slået ud (han træner nok for lidt). I semifinalen blev den hårdt kæmpende svensker Bjørn Regnstrøm slået af det nordjyske håb Jan Steen, men han fik revanche, da landsmanden Johan Norelius udgik og 3. pladsen var hjemme. Finalekampen var nu rent dansk, idet Dan Hune og Jan gav en fin dyst, dog skal Jan nok have mere fut i modellen, hvis han vil helt til tops.

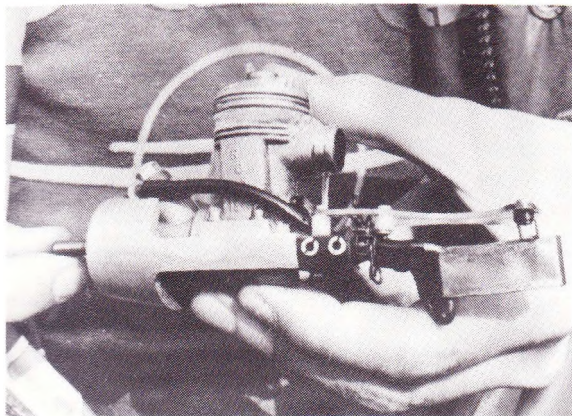
Resultatet af de mange kampe blev:

1. Dan Hune
2. Jan Steen Jensen
3. Bjørn Regnstrøm, S
4. Johan Norelius, S
5. Uffe Edslev
6. Olav Hune
7. Asger Bruun
8. Jørgen Finn, S
9. Henrik Linnet
10. Benny Furbo
11. Erik Hüss, S
12. Per Stjarnesund, S.



*Vindere af team-race
ved Limfjordsstævnet,
Bengstar/Bohlin med
K&B 15-udstyret model.*

*Dan Hune i storform
vandt combat.*



Ulf Larssons model

*Ulf Larssons teamracemotor
opvarmes via et batteri af
indbyggede varmelegemer
i krumtaphuset under opvarm-
ningsperioden.*



Stævnet var det første af sin art, hvor det hele fik et virkelig godt forløb, og hvor deltagerne opførte sig eksemplarisk, dog var danskerne til en forandring lidt træge til at komme på banen, men alt i alt et godt stævne.

TEAM-RACE: Der var meget hård kamp om sejren, der gik til det svenske hold Bengtsar/Bohlin, der sejrede på deres imponerende 1. gangs-starter med et uhyre stabilt grej.

Det danske landshold til VM lagde sig ind på de næste 3 pladser, og den største overraskelse var, at John Mau/Hans Geschwendtner blev slået ud af finalen.

Mogens Thomsen/Jørn Vejen satte ny personlig rekord med 4:11 og beviste i semifinalerne, hvor de fik 4:17,8, at det er tider de agter at gentage.

Der blev over hele linien vist god team-race, og det er helt klart, at det de sidste par år har hjulpet på bredden i klassen. Selv om der manglede nogle af de københavnske hold, var der alligevel 9 danske hold og 3 svenske til start. Imponerende!

1. Mats Bohlin/Gösta Bengtsar, Sverige
4:00,5 disk. 3:59,0 5:58,6 8:09,1

2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet
98 omg. 4:10,4 4:02,8 4:15,8 8:29,2
3. Peter Sejersen/Palle Edslev, Århus
disk. 4:07,5 4:13,5 4:06,7 disk.
4. John Mau/Hans Geschwendtner, 635/Comet
4:00,0 4:24,0 4:07,5 4:12,0
5. Mogens Thomsen/Jørn Vejen, 635
4:11,0 99 omg. 4:39,0 4:17,8
6. Hans Andersson/Ulf Larsson, Sverige
4:12,5 4:15,0 disk. 4:21,0
7. Ib Rasmussen/Ole Poulsen, ALK
4:21,8 4:23,5 4:30,4 4:23,9
8. Per Sauerberg/Kåre Nielsen, Haderslev
4:30,0 4:37,0 4:46,8 udg.
9. Anders Appring/Ulf Nygren, Sverige
4:51,5 4:41,5 4:36,2 6:44,4
10. Ulrik Nielsen/Ove Vindberg, ALK
disk. 6:26,3
11. Ole Bisgaard/Leif Mortensen, Aviator
76 omg. disk.
12. Kurt Pedersen/Niels Lyhne-Hansen
disk. 69 omg.

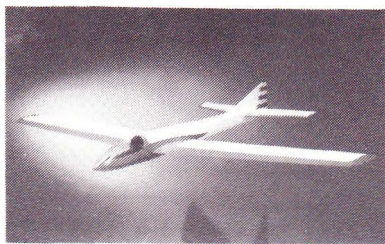
GOOD-YEAR: Mogens Thomsen og Jørn Vejen har virkelig fået skik på deres grej, og de sejrede i finalen efter hård kamp med Bjørn Hansen/Luis Petersen, der førte, da deres tank

gik løs. Sidstnævnte var kun 3 sekunder fra danmarkrekorden i heatet med Bjørns ombyggede Super Tigre G. 15.

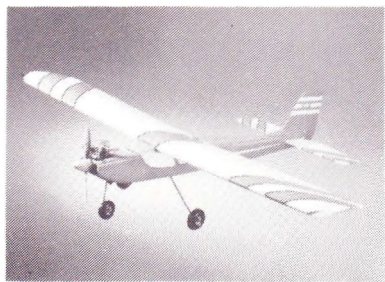
Dan og Olav Hune er på imponerende kort tid kommet i toppen blandt Good-Year folkene, og det var overraskende, at DM-vinderne måtte stå uden for i finalen. Der stillede 8 hold op i en virkelig hård dyst. Ligesom i team-race var Jørgen Bobjerg en glimrende konkurrenceleder.

1. Mogens Thomsen/Jørn Vejen, 635
4:55,9 4:47,5 10.01,5
2. Bjørn Hansen/Luis Petersen, Comet
4:40,0 16 omg. 186 omg.
- Olav Hune/Dan Hune, Kjøven
46 omg. 4:55,9 72 omg.
4. Ole Bisgård/Leif Mortensen, Aviator
4:57,5 4:56,0
- Jan S. Jensen/Henrik Linnet, Aviator
5:08,4 5:06,0
6. Per Sauerberg/Kåre Nielsen, Haderslev
5:11,5 5:21,8
7. Uffe Edslev/Bjarne Schou, Århus
5:26,0 5:54,5
8. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev
6:00,7

*Hans Geschwendtner
& Ove Windberg*

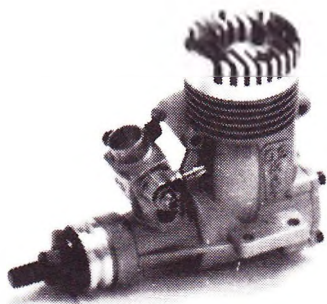


SVENSON SEYCHELLE skråntflyvningsmodel konstrueret af nr. 3 ved VM, Roger Banister. Spændvidde 172 cm. Vægt uden RC-anlæg ca. 900 g. Pris kr. 485,-



SVENSON PRONTO begynder og trænermodel til 6 cm³ motor. Byggesættet indeholder f.eks. færdigbeklædt skumplastvinge, hjul, tank, horn og motorfundament. Spændvidde 150 cm. Totalvægt ca. 2.200 gram. Pris kr. 515,-

SVENSON katalog og nyhedsprospekt sendes mod kr. 5,00 i frimærker.



OS 21 FSR, en helt ny schnuerlemotor i 3,2 cm³ klassen. Kan leveres vandkølet til både og luftkølet til biler (kan også anvendes i fly, hvis man vil acceptere, at køleribberne i toppen sidder lidt skævt). Begge typer er forsynet med 2 kuglelejer og meget effektiv drossel. Priserne er excl. dæmper.

OS 21 FSR CAR kr. 489,-
OS 21 FSR Marine kr. 545,-

Skalamodeller

Begrænset lager.

Phantom jager for 10 cm³ kr. 695,-
Victor forretningsfly for 2 4 cm³ ... kr. 708,-
C47 Dakota/DC 3 for 2 6,5 cm³ ... kr. 1.003,-

Altec cyanolim

3 sekunder 2 og 20 gram.

30 sekunder 20 gram.

60 sekunder 20 gram.

20 gram kr. 47,20

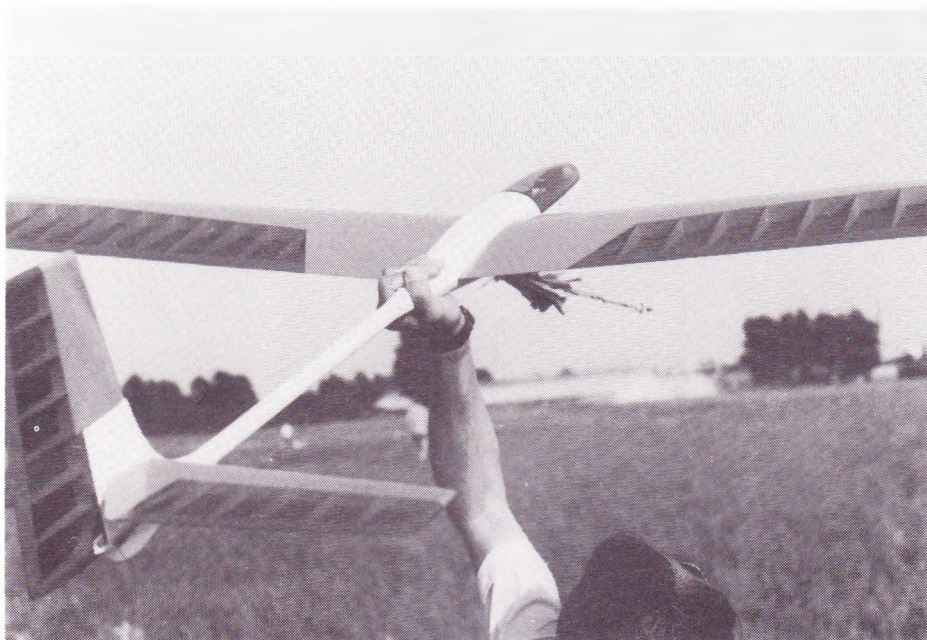
2 gram kr. 12,00

Vi har sikkert nogle RC-anlæg efter de gamle P&T bestemmelser tilbage. Ring og få et godt tilbud.

Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro.

Telefon (08) 52 03 57



Fra SM højstart er her i Unica klar til at stryge til vejs

Radiostyringsresultater

SM skrånt d. 21/4-78

13 piloter var tilmeldt konkurrencen, som startede på Stevns Klint ved Holtug. Der var skiftende sydøstlig vind 3-8 m/sek.

Her blev afviklet 2 runder, men så faldt vinden til under 3 m/sek., og stævnet måtte flyttes til en skrånt nogle km sydligere. Her var vinden lige på skrånten og konstant 8-9 m/sek.

Der blev afviklet 6 runder i rask tempo. Et uheld på denne skrånt var katastrofalt for flyet, da man ikke kunne komme ned og hente modellen. Peter Bech måtte således tage afsked med sit fly, da det landede i bølgerne.

Knud Hammeken

1. Age Egsgård, Nuserne 6654 pt.
2. Knud Hammeken, SMSK 6579 pt.
3. Bjørn Krogh, NFK 6545 pt.
4. Preben Nørholm, MMF 6534 pt.
5. H. Hvidtfeldt, NFK 6508 pt.
6. Peter Kjær, KFK 6412 pt.
7. Niels Hassing, NFK 5896 pt.
8. K. H. Nielsen, Nuserne 5854 pt.

Silver Star Helicup d. 28. maj 1978

Man kunne ikke ønske bedre vejr, end det der var ved Helicup i Hobro, arrangeret af Silver Star Models, nu for 3. år i træk. Allerede ret tidligt dukkede de første piloter op på flyvepladsen søndag d. 28. maj, og ret hurtigt blev parkeringspladsen fyldt med gæsteparkering.

Axel Mortensen, arrangør og indehaver af Silver Star Models, havde alt arrangeret perfekt på forhånd, bade mad og drikke, stævnetilrettelæggelse og sidst men måske vigtigst, dommerne, der virkede særdeles velkvalificerede.

Nedrivning af öldåser (billedet er fra sidste års Helicup).



JM højstart d. 21/5-78

21 deltagere var mødt op ved Herning Hallernes parkeringsplads. Vejret var fint med sol, varme og vindhastighed 4-6 m/sek., men næsten skyfrit. Termik var der sparsomt med.

Der blev fløjet 3 runder på 9 timer. Tempo, organisation og sikkerhed var bestemt ikke noget at råbe hurra for — det kan og bør gøres bedre!!

Knud Hammeken

1. Preben Nørholm, MMF 3704 pt.
2. Wolfgang Schlüter, Tyskland 3700 pt.
3. Peter Franck, Århus 3465 pt.
4. Knud Hammeken, SMSK 3351 pt.
5. Bjørn Krogh, NFK 3336 pt.
6. Dan Moesgård, MMF 3254 pt.
7. Erik Eriksen, Nuserne 3115 pt.
8. Jørgen Bjørn, SMSK 3100 pt.



Peter Bech overgiver sig til Knud Hammeken efter den hårde konkurrence.

de. Jeg hørte ikke en eneste mislyd angående dommernes bedømmelse.

Der blev fløjet i to grupper A og B. A-programmet var stort set det samme som sidste år, men alvorligt strammet op tidsmæssigt, idet der var tidsbegrænsning på de svære øvelser som slalom, bordlanding og øldåsenedriving.

B-programmet var identisk med sidste års program.

Der var tilmeldt 7 deltagere i A-gruppen — men kun 2 i B-gruppen. Da der var så få deltagere, blev det vedtaget at flyve 3 flyvninger i hver gruppe og så kassere den dårligste.

Jeg skulle selv lægge ud, og det blev et kort program, da et halerotorblad faldt af allerede i begyndelsen af anden øvelse med havari til følge. En af de tilmeldte udeblev, og en ønskede ikke at deltage i konkurrencen, så der var kun 5 deltagere, da første flyvning var overstået. Sidste års vinder Erik Toft førte.

Yderligere havari udeblev ikke, hovedsagelig ved slalomflyvningen, og de fleste piloter vil ikke flyve denne disciplin mere, før »portene« bliver markeret med balsapinde. Denne mangel ved stævnet er den eneste alvorlige kritik, der bør rettes mod et virkelig godt stævne.

Da alle 3 flyvninger var overstået, blev en værdig mester — K. H. Nielsen — kåret, og han fik overrakt pokalen, der første år gik til Ole Harder, 2. år til Erik Toft og nu som sagt til K. H. Nielsen. Alle tre er jo navne, der er velkendte inden for alle grene af RC-flyvning, både motorfly, svævefly og helikoptere. Det er alle navne, der findes i toppen af RC. Det var en værdig vinder, ikke alene pointene fortæller det, men klapsalverne fra såvel tilskuere som konkurrenter rullede ofte over pladsen, når K. H. fløj med sin Kavan. — Efter mit kendskab til danske helikopterpiloter — ja, så skal der uheld til i form af havari for at detronisere ham foreløbig — men også nr. 2 og 3 viste fremragende flyvning, men afstanden til nr. 1 var helt klar.

Der må være mange flere helikopterpiloter i Danmark, så en så beskeden deltagelse ikke gentages, sidste år var der langt flere.

Måske er præmierne for små? De var i hvert fald nærmest usle i denne konkurrence, ikke

mindst når der tænkes på den økonomiske risiko piloterne løber.

Bliver der gjort nok fra RC-Unionens side for at fremme helikopterflyvning? Det er i hvert fald gået mere end langsomt med sikkerhedsbestemmelser i form af A-certifikat, konkurrenceregler osv.

Bent Djerberg

SM højstart 4/6-78

Sjællandsmesterskabet i højstart blev i år afviklet på SMSK's flyveplads, Stensletten ved Herstedøster.

Der var mødt 18 deltagere op med forventning om en god konkurrence, hvad det sandelig også blev. Aldrig før er der set så megen god flyvning fra alle deltagere, der ved deres præstationer viste, at den gennemsnitlige standard var højnet betydeligt.

Vejret var ideelt med sol, termik og vind på ca. 3-4 m/sek. Stævnet blev afviklet planmæssigt med 4 runder, og som arrangør stod NFK med Peter Bech som primus motor.

Under alle 4 runder stod kampen om førstepladsen mellem Knud Hammeken, Niels Hassing og Bjørn Krogh. En overgang så det ud til, at Niels Hassing skulle løbe af med sejren, da han i varighed nåede et par max'er mere end de andre.

Bjørn Krogh kæmpede ligeledes hårdt, men et par uheld under højstarten af hans Epsilon gjorde, at hans ene vinge måtte samles med »pakketape« (iøvrigt et fremragende nødreparationsmiddel, der gennem tiderne har reddet mange modelflyvere fra at udgå af konkurrencen). Så enden blev, at Knud Hammeken med sin nye Unica og glimrende flyvninger lagde sig sikkert på førstepladsen.

Gunnar Bryde Hansen fra SMSK klarede sig ligeledes pænt med sin Unica, og placerede sig som nr. 4. Han kom dermed på landsholdet (sammen med Bjørn Krogh og Knud Hammeken), der skal dyste om Nordisk Mesterskab i Ystad d. 18.-20. august 1978.

Sikkerheden ved stævnet var i orden, takket være vor strikse Peter Bech, der arbejdede hårdt hele dagen med at holde styr på deltagere og tilskuere. Der blev også holdt skarp kontrol med startspillet under hele konkurrencen, således at alle deltagere fik så ensartede vilkår som muligt at starte under.

Desværre afholdt jyderne sig i år fra at deltage i SM-78, så det blev et rent sjællandsk opgør. Der var almindelig enighed om, at det nok ikke skyldtes, at de helt havde opgivet, men at de brugte tiden flittigt til at træne til DM.

Ib A. Weiste

1. Knud Hammeken, SMSK (Unica) . 5.389 pt.
2. Bjørn Krogh, NFK (Epsilon) 5.313 pt.
3. Niels Hassing, NFK (Special Cirrus) 5.288 pt.
4. Gunnar B. Hansen, SMSK, Unica . 5.000 pt.
5. Peter Bech, NFK (Epsilon) 4.876 pt.
6. Ludolf Petersen, SMSK (Cumulus) 4.874 pt.
7. Kurt Larsen, SMSK (Unica) 4.752 pt.
8. Leif Petersen, NFK (Cirrus) 4.702 pt.
9. J. Hammeken, SMSK (Wild Fl.) . . 4.592 pt.
10. Henrik Hvitfeld, NFK (Epsilon) . 4.407 pt.



Bjørn Krogh lavede et »stående et-tak« men kunne efter en hastig reparation flyve videre med samme model.

**Balsa
Webra
Lister
Krydsfiner
Byggesæt
Lim
Beklædning
Gode råd
Pianotråd
Maling
Radioanlæg
Liner
Hjul
Japanpapir
Messingrør
Motorer
Brændstof
Amylnitrat
..... O.S.V.**

**Vi har det hele
og sender
gerne
pr. postordre**

LEGETØJSBODEN

Vendersgade 13,
7000 Fredericia
Tlf. (05) 92 05 13

Kalender:

Fritflyvning:

- 22-23/7 Jyllands-slaget, Vandel
- 23-30/7 Sommerlejr 1978, Vandel
- 12-13/8 Wakefield jubilæumskonkurrence, Vandel
- 13/8 Fynsmesterskab klasse C og D, St. Højstrup, Odense
- 26-27/8 Eifel Pokal, Zulpich, Tyskland
- 16-17/9 DM, Trollesminde, Hillerød
- 22-24/9 EM, Ansbach/Bavaria, Tyskland
- 1/10 Høstkonkurrence, distrikt Øst, Kalundborg
- 15/10 Høstkonkurrence I, distrikt Vest, Skjern. Distriktsmøde
- 20/10 Distriktsmøde, distrikt Øst
- 5/11 Distriktskonkurrence, Trollesminde, Hillerød
- 12/11 Landsmøde, Korsør
- 26/11 Høstkonkurrence II, distrikt Vest, St. Højstrup, Odense
- 3/12 Distriktskonkurrence, Trollesminde, Hillerød

Linestyling:

- 22-30/7 Sommerlejr, FSN Vandel
- 19-20/8 Holland International Combat
- 20/8 Haderslev Cup, stunt, combat, good-year
- 29/8 1. Høstkonkurrence øst for Storebælt, Amager Fælled og DFDS Sluseholmen, Alle klasser.
- 2-3/9 DM i linestyling, Hesteskoen, Ålborg
- 10/9 Sensommerstævne, Grindsted, alle klasser
- 16-17/9 Bochum International, Vesttyskland

Radiostyling:

- 9-16/7 Sommerlejr, Skagen
- 15-23/7 Sommerlejr, Haderslev. Kontakt: Hans Jørgen Kristensen, tlf. (04) 52 62 85.
- 5-6/8 DM-kunsthøjflyvning. Kontakt: Bruno Hedegaard, tlf. (06) 98 07 45.
- 27/8 DM-højstart, kontakt Peter Bech, tlf. (02) 48 28 08.
- 27/8 Gudenå open kunsthøjflyvning, kontakt H. Caspersen, tlf. (06) 46 34 30.

Vi henviser iøvrigt til Modelflyvenyt nr. 1 og 2 1978, hvori vi har bragt omfattende konkurrencekalendere for såvel danske som udenlandske konkurrencer. Kontakt iøvrigt de tre modelflyveunioner for nærmere oplysninger.

Sommerlejren 1978

Linestyings-Unionen indbyder hermed medlemmer af Fritflyvnings-Unionen og Linestyings-Unionen samt disses mænd, koner, kærestes, børn og udenlandske modelflyvekammerater til Modelflyvesommerlejr 1978.

Tid: 22.-30. juli.

Sted: Flyvestation Vandel.

Klasser: Alle (+ de nye, vi evt. finder på til lejligheden).

Deltagergebyr: kr. 40,- excl. forplejning.

Frist for tilmelding og betaling: d. 7. juli.

Hvis du allerede har været på sommerlejr, vil du naturligvis gøre alt for at komme med igen i år. Ellers skal du lige vide lidt om, hvad modelflyvesommerlejren er.

Sommerlejren afholdes hvert år på Flyvesta-

tion Vandel af Fritflyvnings- og Linestyings-Unionerne.

Der afholdes konkurrencer i alle fritflyvnings- og linestyingsklasser.

Der er rige muligheder for at træne eller bare flyve for sjov.

Der opstilles et byggetelt, hvori man kan bygge og reparere modeller.

Man diskuterer modelflyvning på lejren og får på denne måde netop de tips, man går og mangler.

Den årlige fodboldkamp mellem »frittere« og »linebasser« spilles på sommerlejren.

I lejravisen »Vandelposten«, der udkommer hver dag (hvis der er nogen, der gider skrive den), kan man holde sig à jour med hensyn til de utrolige ting, der sker på lejren. »Vandelposten« udkommer første gang ca. 10 dage før lejren og sendes til alle tilmeldte. Den vil indeholde nyttige oplysninger om ankomst og ophold på lejren.

Men frem for alt er sommerlejren et sted, hvor man hygger sig med gamle og nye venner.

Så snyd ikke dig selv for modelflyvesommerlejren 1978. Den bliver måske lige så god som de tidligere.

Opholdet

Der bliver mulighed for at campere i eget telt på en udmærket campingplads, eller man kan bo i 40-mands militærtelte med opstillede køjer. Vælger man det sidste, behøver man kun at medbringe sovepose.

Der er gode sanitære forhold på lejren, bl.a. brusebade.

Fra mandag til fredag (begge dage incl.) er der mulighed for at spise på flyvestationens cafeteria morgen, middag og aften inden for de tildelte tidsrum (som vil blive meddelt senere) til følgende priser:

Morgen: Komplet ca. 8,25 kr.

Frokost: smørrebrød ca. 2,00 kr. pr. stk. eller ca. 3,00 kr. pr. stk.

Aften: Lun ret ca. 7,75 kr.

Maden betales på stedet i cafeteriaet.

Det er muligt at modtage besøg af pårørende og bekendte, normalt i tidsrummet kl. 8.00-22.30.

Lejrens deltagere er underkastet »Bestemmelser for afvikling af civile arrangementer på Flyvestation Vandel«. Disse bestemmelser skal naturligvis overholdes, så vi fortsat kan afholde sommerlejr på flyvestationen.

Tilmelding og gebyr skal være undertegnede i hænde senest den 7. juli, således at Flyvestation Vandel kan have deltagerlisten til aftalt tid.

Tilmelding er først gyldig efter betaling af gebyret. Ved afmelding senest d. 14. juli refunderes 30 af de 40 kr.

Tilmelding til:

Olav Hune

Bakkevej 59

3460 Birkerød.

Ved tilmeldingen (som skal ske skriftligt) skal du opgive følgende:

- Hvilken union kommer du fra
- Dit navn, adresse, CPR-nummer
- Udlændinge skal opgive nationalitet og pasnummer
- Hvilke klasser vil du flyve
- Overnatningsform (eget telt/militærtelt)
- Om du ønsker at spise på cafeteriaet (hvilke måltider)
- De samme oplysninger for evt. ledsagere, familie o.lign., der skal med.

Slut af med at skrive tilmeldingen under — og hvis du ikke er fyldt 18 år, skal du have en af dine forældre/din værge til at skrive under også.

Nyt fra Fritflyvnings-Unionen

Teknisk afdeling

På given foranledning vil vi lige gøre opmærksom på, at vi ikke er noget kreditinstitut, så derfor er der nogle stykker, der i den nærmeste fremtid kan risikere at få en rykker for ting, de har købt til billige penge her i Teknisk Afdeling. Stiger antallet af »dårlige betalere«, må der imødeses en kraftig stigning i afdelingens priser — og det er der vel ingen, der er interesseret i?

Betaling for varer iøvrigt:

Kan ske med en alm. check, bankcheck (dem med de røde tal). Girokonto har der været en del besvær med at få oprettet, men den kommer nok i den nærmeste fremtid.

Prisstigninger:

Desværre ser vi os nødsaget til at hæve prisen på KSB timere (D/T) fra kr. 50,- til kr. 55,-. Beklaget. Det samme gælder også for duraluminium, hvilket kan ses på den fuldstændige prisliste.

Varer pr. 1/6 1978:

KSB D/T timere	kr. 55,-
Seelig F1A single function	kr. 70,-
Seelig F1B single function	kr. 70,-
Seelig F1B 3-functions	kr. 95,-
Seelig 1/2 A 4-functions	kr. 95,-
Seelig F1C 4-functions	kr. 110,-
Towmaster plasthøjstartsspil	kr. 40,-

5-minutters epoxy, Devcon kr. 30,-

Duraluminium, 250 x 500 mm:

1 mm kr. 20,-, 1,5 mm kr. 25,-, 2,0 mm kr. 40,-
og 3,0 mm kr. 50,-.

FAI Supply motorgummi:

1 x 6 mm og 1 x 3 mm, ca. 450 g kr. 40,-

Husk Teknisk Afdelings nye adresse:

Jørgen Korsgaard

Søderholm 15

2391 Harrislee

Tyskland

Tlf. 009-49-461-7 30 41 (fra Danmark).

Diverse artikler for fritflyvere ...

I det engelske blad »Free Flight News« har der fornylig været en oversigt over forskellige firmaer, der har ting og sager af speciel interesse for fritflyvere. Vi anfører de mest interessante tilbud her:

Free Flight Bulk Purchasing

21 Ravensbourne Drive,

Chelmsford, Essex,

England CM1 2SJ

Timer extender skive (12 min.) til KSB

D/T el. lign. 1,50 pund

FFN wakefield prop nav 7,50 pund

Tee Bar 0,40 pund

Bobbin 0,20 pund

PTFE plasticslange, pr. meter 0,15

PTFE slange kan bruges til at lægge ind i bag-

kroppen til gennemføring af liner til kurveklap,

D/T line mm. Det er så let, at det kan føres

hele vejen igennem, hvorved udskiftning af liner bliver let.

MAXAID

Elton Drew

2 Downfield Close,

Alveston, Bristol,

England BS12 2NJ

Cirkelkrog, anvendes både til A1

og A2 4,0 pund

Micro-X, indendørsmaterialer

Laurie Barr,

4 Hastings Close,

Bray, Berkshire,

England

Her kan man simpelthen få alt til indendørsflyvning incl. verdens bedste balsa, og vi foreslår, at du skriver til ham for at få en prisliste.

FAI Model Supplies

PO Box 9778, Phoenix

Arizona 85068, USA

Det er herfra, vi får vores motorgummi, men de sælger meget andet af interesse. Det kan iøvrigt ikke betale sig at købe gummi direkte derfra, idet vi får en fantastisk rabat, der ikke kan opnås af enkeltpersoner.

Nogle ting fra kataloget:

Chuckgliderbyggesæt, udsøgt balsa og fyrretræ.

Sweepette, Flash, Polly, pr. sæt ... 2,50 dollars

A2 Dragmaster, Nova, pr. sæt ... 15,- dollars

Mini-Pearl 1/2 A 10,- dollars

Mylar streamers, 6 m/12 mm 0,50 dollars

Mylar metal tape, ca. 3 m, 12

og 15 mm 0,70 dollars

Ronytubes, Ron Pollard

23 Ivy Road,

Newcastle-upon-Tyne,

England NE6 4PU

Glasfiberbagkropsrør:

19/10/1050 mm (Chop-type) 2,80 pund

13,5/5,5/1068 mm (standard) 2,50 pund

11/3/1068 mm (A1) 2,00 pund

6/1,5/510 mm (chuckglider) 0,60 pund

22/14,5/1220 mm (RC/power) 3,50 pund

Postgebyret beløber sig for hver enkelt sending indtil 8 stk. til 1,20 pund.

Når man bestiller fra disse firmaer, så skal man skrive på engelsk. Vær ikke bange for at dit evt. mangelfulde sprog ikke bliver forstået. Men skriv tydeligt og husk at sende din egen adresse med — skriv den meget tydeligt, med blokbogstaver eller på skrivemaskine.

Konkurrence- indbydelser

Jyllandsslaget 1978 d. 22.-23. juli.

Alle Fritflyvnings-Unionens medlemmer skulle have modtaget indbydelse til årets store danske internationale konkurrence, Jyllandsslaget. Hvis du vil med og har smidt indbydelsen væk, så send navn, adresse, CPR-nummer samt oplysning om, hvilke klasser du vil deltage i til:

Jørgen Korsgaard

Søderholm 15,

D-2390 Harrislee, Vesttyskland.

Tilmeldingen skal være fremme senest d. 5. juli 1978.

Wakefield-jubilæums konkurrence d. 12.-13. august på FSN Vandel.

Undertegnede afholder dagene d. 12.-13. august på FSN Vandel en speciel konkurrence for gummimotormodeller i anledning af 50-året for

LÆSERSERVICE — navnesedler

Vi er blevet opfordret til at formidle fremstillingen af navnesedler til fritflyvende modeller (og det var måske også noget for radiostyrede modeller? — man har jo hørt, at sådanne fløj væk). Hvis der er en del mennesker, der bestiller navnesedler, vil de kunne laves ret billigt.

Navnesedlerne bliver trykt på to typer selvklebende vinylfolie (meget tyndt) — hvid og gennemsigtig. De bliver skåret ud enten i striber med et par stykker eller enkeltvis, men man skal selv klippe dem til. De bliver trykt med sort farve, og man kan bestille 25, 50, 75 eller 100 eksp.

Teksten bliver:

Ved fund af dette modelfly, bedes De
venligst henvende Dem til ejeren:

(Her står så NAVN

ADRESSE

POSTNUMMER/BY/LAND

TLF.-NR.

Og her er to linier, som du selv kan udfylde
med hvad du ønsker).

Prisen på mærkesedlerne bliver:	25 eksp.: kr. 25,-
	50 eksp.: kr. 40,-
	75 eksp.: kr. 55,-
	100 eksp.: kr. 70,-

For at projektet skal sættes igang, skal der melde sig en del mennesker — mindst 15 — ellers kan priserne ikke holde.

Hvis du vil være med, så send en seddel med tydeligt skrevet navn, adresse, postnummer, by, tlf.-nr. samt dit eget forslag til de to nederste linier på sedlen (du behøver selvfølgelig ikke at skrive noget på dem). Send inden d. 1. august til:

Per Grunnet,

Mariendalsvej 47, 5610 Assens.

wakefield-klassens oprettelse. Der vil blive fløjet følgende klasser:

Wakefield: Der flyves med tre minutters max, men der må benyttes modeller fra hele tidsperioden. De skal opfylde de regler, de er bygget til og anvende den startmetode, reglerne foreskriver. F.eks. jordstart for modeller fra før 1953.

Coupe d'Hiver (80 g): Her flyves der med 2 min. max., men der gennemføres fem flyvninger som i de andre klasser. Husk her, at der højst må anvendes 10 g gummi. Min. kropstverrsnit: 20 cm².

C1 (dansk klasse): Tre min. max., fem flyvninger, håndstart. Max. 30 g motorgummi og højst 10 dm² totalt planareal. Motoren skal være indesluttet i kroppen.

Stavmodeller (Wasp el. lign.): Vi prøver med jordstart, 1 min. max. og modelstørrelse og gummivægt helt fri.

»Fly for Fun« og trimning: Selvom man ikke ønsker at flyve med ovennævnte modeller, er man alligevel velkommen til Vandel for at få lidt træning, gennemført lidt trimning mm. i andre klasser.

Ophold: Man er velkommen på FSN Vandel i tidsrummet 12/8 kl. 10.00 til søndag d. 13/8 kl. 17.00. Der kan camperes på området og vand og toiletter er for hånden.

Startgebyr: Dette er endnu ikke fastlagt, ligesom der heller ikke på nuværende tidspunkt er tænkt på præmier mm.

Tilmelding: Til undertegnede allerseneest 25. juli 1978. Forsinkede tilmeldinger accepteres ikke. Indsend en lap papir med *navne* og *CPR-nr.* på de personer, der skal ind på FSN-Vandels område og angiv de *klasser*, du ønsker at flyve i.

Perioder: Lørdag 12/8 skal to starter afvikles kl. 15.00-20.00. Søndag 13/8 skal tre starter afvikles kl. 9.00-14.30.

Konkurrenceleder: Jørgen Korsgaard.

Vel mødt!
Jørgen Korsgaard
Süderholm 15
2391 Harrislee
Tyskland

Free-flight Days in Poitou, Frankrig d. 12.-15. august 1978.

Der bliver ingen Pierre Trebod-konkurrence i år. Den klub, der normalt arrangerer dette stævne, er på det nærmeste opløst, og ingen kan klare arrangementet. I stedet afholdes en

stor fritflyvningskonkurrence i Poitou ca. 200 km sydvest for Paris. Sidste år var denne konkurrence velbesøgt, og i år forventer man et endnu større fremmøde.

Interesserede bedes henvende sig til Per Grunnet (tlf. (09) 71 28 68) om nærmere oplysninger. Tilmeldingsfrist er d. 22/7.

Eifel Pokal 1978

Årets Eifel-Pokal-konkurrence skulle ifølge arrangørerne blive noget særligt, idet det er 10. år konkurrencen afvikles. Den finder sted d. 26.-27. august ca. 700 km syd for den danske grænse. Nærmere oplysninger vil — forhåbentlig fremkomme i »Flyv«. Interesserede bedes iøvrigt henvende sig til Jørgen Korsgaard, som har tænkt sig at tage med.

Husk Danmarks- mesterskaberne

Danmarks mesterskaberne for fritflyvende modeller afvikles i Hillerød på Trollesminde/Favrholm i dagene d. 16.-17. september. Sæt allerede nu dagene af til formålet, således at vi får et vellykket og velbesøgt DM. Nærmere oplysninger i »Flyv« og i næste nr. af Modelflyvenyt.

Nyt fra Linestyings-Unionen

VM-udtagelse

Følgende er af unionen udtaget til at repræsentere Danmark ved VM i England:

F2A speed

1. Leif Eskildsen	1181,5
2. Ole Poulsen	1163,3
3. Niels Lyhne-Hansen	1128,0

F2B stunt

1. Leif Eskildsen	20
2. Robert Petersen	17
3. Stig Henriksen	9

F2C team-race

1. Hans Geschwendtner/John Mau	19:53,9
2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen	20:11,8
3. Peter Sejersen/Palle Edslev	20:37,7

F2D combat

1. Dan Hune	25
2. Uffe Edslev	19
3. Olav Hune	18

Konkurrence- indbydelser

Hollands internationale combatkonkurrence d. 19. og 20. august i Amerongen.

Dette er årets »spaarndam«, og hvis man vil deltage, bedes man henvende sig til sekretæren Niels-Lyhne Hansen (tlf. (05) 86 62 19).

Haderslev Modelflyveklub indbyder hermed til Haderslev Cup

søndag d. 20. august på klubbens bane i Haderslev.

Starttid kl. 9.30.

Klasser: Stunt, combat og Good-Year.

Startgebyr: 10,- kr. pr. mand pr. klasse.

Tilmelding senest d. 15/8-78 til:

Kurt Pedersen
Jomfrustien 26
6100 Haderslev
Tlf. (04) 52 51 01.

De københavnske klubber indbyder hermed til 1. Høstkonkurrence øst for Storebælt

Søndag d. 29. august kl. 10.00.

Sted: Amager Fælled og DFDS Sluseholmen.

Startgebyr: 10,- kr. pr. mand pr. klasse.

Klasser: Alle klasser.

Det er forpremiere på DM, så mød frem!

Præmieuddeling efter konkurrencen.

Tilmelding senest d. 25/8-78 til:

Jens Geschwendtner
Spidslodden 6
2770 Kastrup
Tlf. (01) 51 74 47.

DM for linestyrede d. 2.-3. september

Hermed indbyder Aviators Modelflyvere til DM-78 i linestyrt lørdag d. 2. september kl. 12.00 og søndag d. 3. september kl. 9.00 på banen ved Hesteskoen, Aalborg.

Der flyves på asfalt i følgende klasser: F2A Speed, F2C Team-race og Good-Year, mens der på græsbanen flyves F2B Stunt (beg. og eks.) og F2D Combat. Der vil blive fløjet i alle klasser begge dage. Startgebyr: 30,- kr. pr. klasse og 20,- kr. pr. efterfølgende klasse pr. mand.

Der er — som sædvanligt — lørdag aften spisning, kl. 19.30, pris: 35,- kr. Tilmelding skal ske hurtigst muligt.

Madpakke til søndag 12,- kr.

Campering kan finde sted ved flyvepladsen.

Sidste frist for tilmelding og betaling: **lørdag d. 19. august** til:

Carsten Ullerup
Snekkerstenvej 14
9270 Klarup
Tlf. (08) 31 95 45.

OBS: Aviator har iøvrigt fået opsat en mønttelefon i klubhuset, telefonnummeret er (08) 15 81 18. Er der nogen, der vil snakke, er vi der mandag og onsdag aften.

Venlig hilsen,

Troels Burmann

The Looping Star Club indbyder hermed til Sensommerstævne

søndag d. 10/9 kl. 9.30 på Grindstedværkets parkeringsplads.

Der flyves i klasserne speed, team-race, good-year, stunt beg., stunt eks. samt combat.

Startgebyret andrager kr. 15,- for den første klasse og kr. 10,- for de følgende.

Tilmelding skal finde sted senest d. 5/9 til:

Bjarne Simonsen,
Gribsøvej 7
7200 Grindsted
Tlf. (05) 32 27 38.

Hermed indbydes til stor konkurrence i Vesttyskland, Bochum International

lørdag-søndag d. 16.-17. september i Ruhr-Park, Bochum.

Dette er en af de helt store konkurrencer i Europa, og i år er det VM-revanche, så der bliver noget at flyve om. Nærmere oplysninger hos Jens Geschwendtner, tlf. (01) 51 74 47.



RC information

Dansk RC-tidsskrift med nordisk tilsnit.

20-28 sider i A-4 format
hveranden måned.

Prøvenummer dkr. 8,-
incl. porto.

RC-unionen

Paludansvænge 4,
DK-4700 Næstved

Postgirokonto 3 26 53 66.

RC MODEL CENTER

ALT I RC-UDSTYR

Vi sender overalt
— Portofrit ved køb over kr. 200,-.

OLE HARDER

Torsholms Allé 6 — 3400 Hillerød
Tlf. (03) 28 66 00 — også aften
Postgiro nr. 7 31 77 19

NYHED: RC-BILER FRA GRAUPNER



Formel 1
til gløderørs-
motor fra
3,2 til 4 cm³,
79,8 km/t.

KUN 998,-



Porsche
m. elmotor,
50 km/t

KUN 598,-

Er du interesseret i oprettelse af en bane for RC-biller, så ring til Ole Harder!



RADIO-
ANLÆG

VARIOPROP FM EXPERT 14 S ... 4.695,-
MICROPROP-VARIOMODUL

PROFFS. 7 kanal 4.995,-
MULTIPLEX PROFF. FM 7 3.995,-
FUTABA FM 35 6 kanal 2.595,-

Ved køb af nyt radioanlæg modtager vi gerne dit brugte anlæg i kommission.



WEBRA SPEED

61 F 675,-
40 RC 575,-

Snuerle-
motorer

OS MAX

60 FSR 895,-
40 FSR 595,-
Incl. lyddæmper

NYT: Vi yder
6 mdr. garanti på
Webra og OS

HP - FOX - HB - PROFI
MERCOC leveres til
de rigtige
priser

WEBRA resonansrør — komplet KUN 365,-



NYHED: Resonansrør til OS og HB komplet KUN 265,-

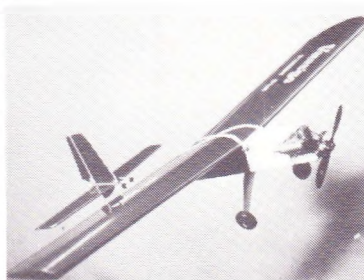


NYHED
FUTABA
SERVO KUN 168,-

Træk 2 kg
Vægt 44 g
20x40x39 mm
Passer til
næsten al-
le anlæg!



Startklemme
med
påmonteret
NC-accu
batteri 1.25 V
- 4.0 AH
KUN 65,-



NYHED:

»Funny Fly«

Dansk byggesæt - Alle
tiders begynderfly. Kan
bygges på få timer. Mo-
tor 5-6,5 cm³.

KUN 235,-
Ekstra plan KUN 110,-.

FÆRDIGBLANDET
BRÆNDSTOF 5 l kun 38,00



SINTERCELLER

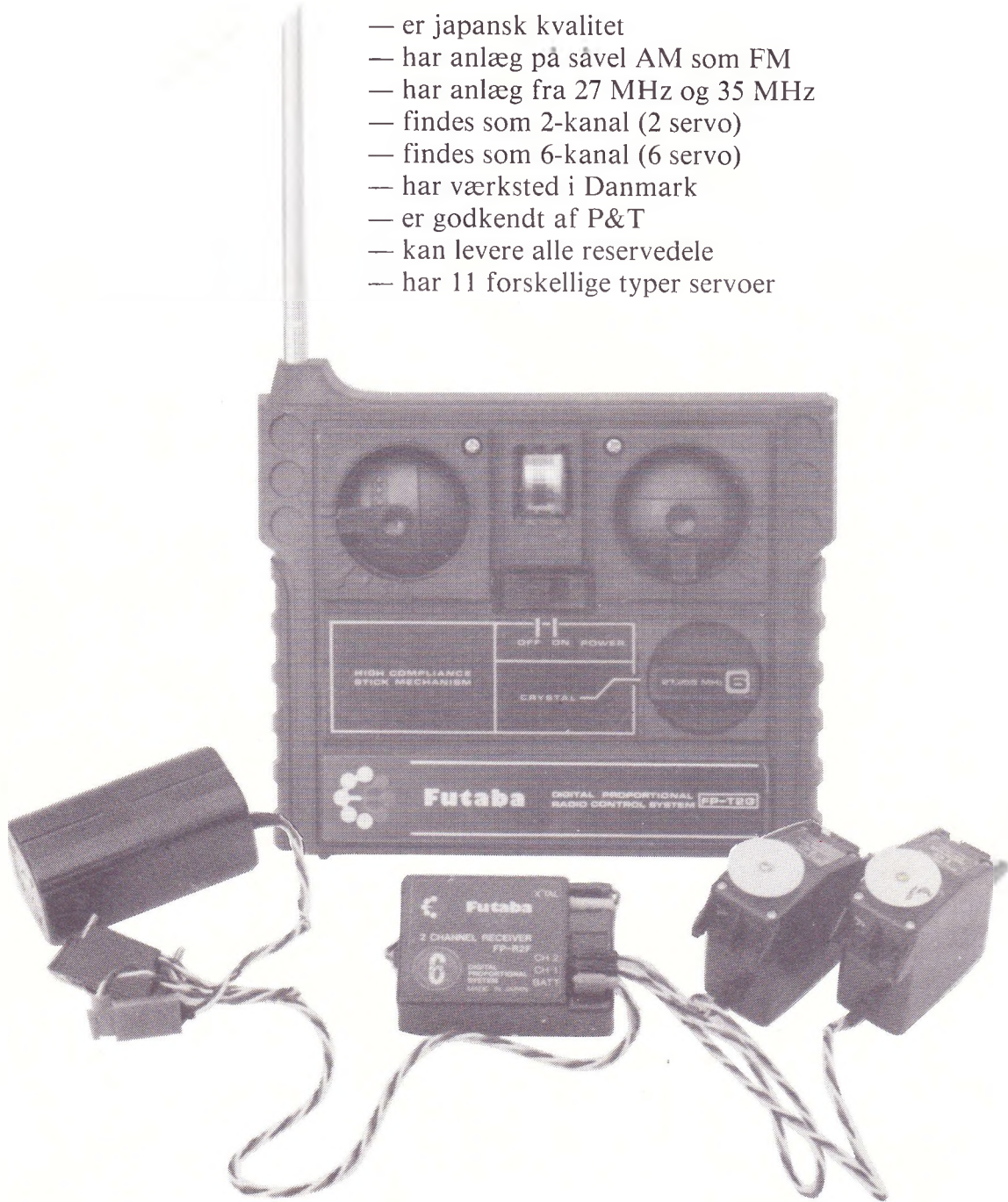
1.2 V - 0.45 AH
Tilbudspris . KUN 15,-
v. 10 stk. 13,85
Taler hurtigopladning

Vi leverer selvfølgelig alt i små-
dimser og tilbehør til RC-fly,
-både og -biler.

Ring (03) 28 66 00
— også aften

Futaba

- er japansk kvalitet
- har anlæg på såvel AM som FM
- har anlæg fra 27 MHz og 35 MHz
- findes som 2-kanal (2 servo)
- findes som 6-kanal (6 servo)
- har værksted i Danmark
- er godkendt af P&T
- kan levere alle reservedele
- har 11 forskellige typer servoer



Billedet viser Futabas 2-kanals proportionalanlæg, der leveres komplet med servoer, batterikasse, mm. lige til at bygge ind i modellen. Anlægget er især velegnet til svævemodeller, motorglidere og små motormodeller.

Futaba importeres af:
Thorngreen, Vimmelskaftet 34, 1161 København K, tlf. (01) 14 46 48