

Modelflyve Nyt 3 77

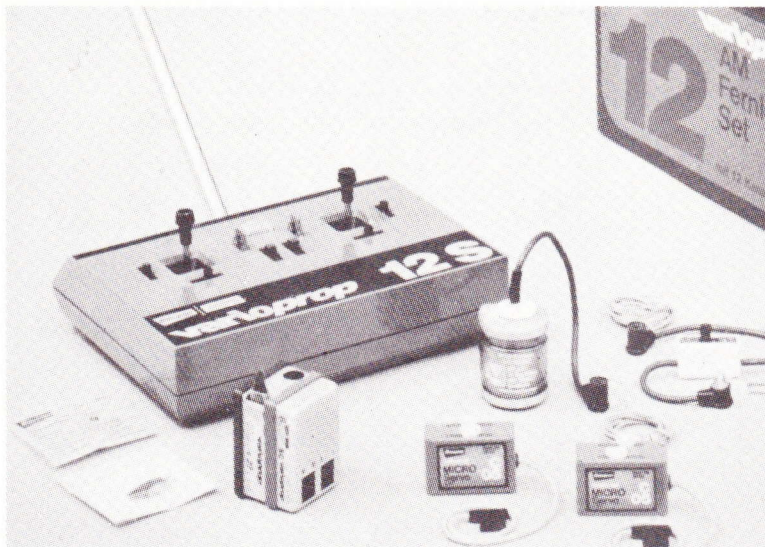
D. 1/7-77, kr. 9,00 incl. moms



- »Square Cream« - gasser i verdensklasse
- »Little Bugbear« - enkel combat-træner
- Sommertid er chuck-tid — byggevejledning
- Blériot fra 1909 som RC-skalamodel

Graupner**GRUNDIG**
electronic**varioprop**

NY PRISER fra 1. marts 1977:

**Helt komplette AM-anlæg med 12-kanal S-sender:**

3792/2, med 2 servoer kr. 1.655,-
 3792/3, med 3 servoer kr. 1.890,-
 3792/4, med 4 servoer kr. 2.125,-

Anlæggene kan yderligere udbygges i modtageren til 5 eller 6 servoer.

Krystal efter ønske i 27 mHz-båndet.

Kan leveres omgående.

Helt komplette FM-anlæg med 14-kanal S-sender i 27 eller 40 mHz-båndet:**27 mHz 40 mHz**

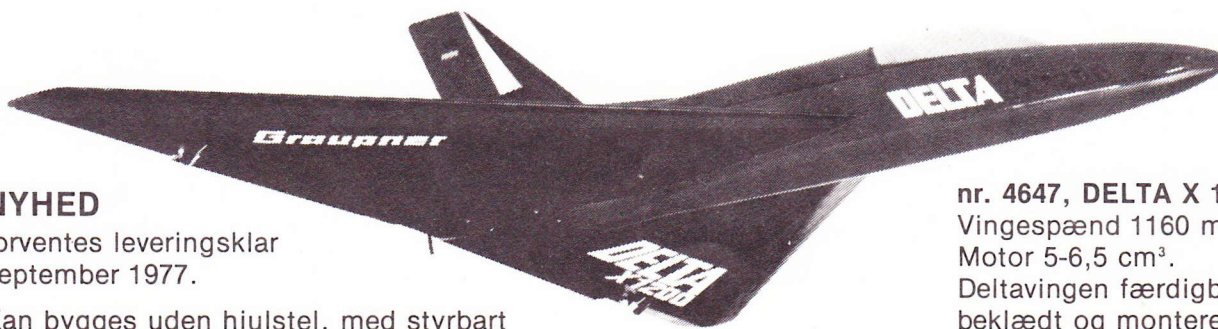
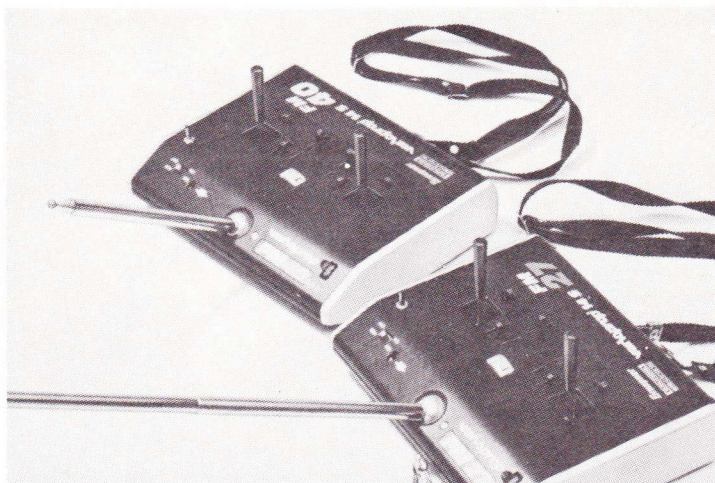
2728/4 4028/4, med 4 servoer . kr. 3.275,-

2728/5 4028/5, med 5 servoer . kr. 3.495,-

2728/6 4028/6, med 6 servoer . kr. 3.715,-

Kan leveres omgående.

Ny priser på FM-sendere og modtagere — og en ny let forenklet 8-kanal FM-sender — spørg forhandleren om priser, leveringstid osv.

**NYHED**

forventes leveringsklar september 1977.

Kan bygges uden hjulstel, med styrbart hjulstel eller med optrækkeligt, styrbart hjulstel.

nr. 4647, DELTA X 1200

Vingspænd 1160 mm

Motor 5-6,5 cm³.

Deltavingen færdigbygget, beklædt og monteret med bowdentræk til krængoror.

IB ANDERSEN HOBBY APS., 9620 AALESTRUP — Generalagentur for GRAUPNER i Danmark

Modelflyve

Nr. 3 — juli 1977

Nyt

Redaktion:

Per Grunnet (ansv.)
Hans Geschwendtner (linestyling)
Svend Grønlund (fritflyvning)
Ib Weiste (radiostyring)

Medarbejdere ved dette nummer:

Asger Bruun-Andersen, Jens Geschwendtner, Arne Hansen, Henry Hviid, Henrik Iskov, Jørgen Korsgaard, Luis Petersen, Ivan Svendsen.

Bladets kontor:

Tidsskriftet Modelflyvenyt
Alborggade 17, 4. th.,
2100 København Ø
Tlf. (01) 26 08 36
Postgirokonto nr.: 7 16 10 77

Alle henvendelser om annoncer, abonnement, løssalg, artikler og lignende bedes rettet hertil, med mindre andet er aftalt med en af redaktørerne.

Udgiver:

Fritflyvnings-Unionen
& Linestyngs-Unionen.

Abonnement og løssalg:

Abonnement for årgang 1977 koster kr. 40,-, som indsættes på bladets postgiro. Bladet kan købes i løssalg, bl.a. i større hobbyforretninger eller gennem bladets kontor. Pris pr. stk. kr. 9,-.

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: 1.500 ekpls.

Distribution:

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

Fritflyvnings-Unionen

Alborggade 17, 4. th., 2100 Kbh. Ø.
Tlf. (01) 26 08 36.

Linestyngs-Unionen

Gormsvej 14, 7080 Børkop
Tlf. (05) 86 62 19.

Forsiden:

Knud Hammeken starter sin RC-svæve-model på Hanstholm-skrænterne.

Vi opfordrer læserne til uopfordret at sende os artikler, fotos, læserbreve, tegninger, gode råd og kritik.

Redaktionen sluttet d. 15/6-77.

Dead-line for nr. 4/77: D. 1. august.

»KINGCAT« — Som den første i en serie af nye motorer fra det engelske modelmotorfirma »Kingshire« er der just blevet sendt en 1,49 cm³ dieselmotor på markedet, »Kingcat«. Motoren er med frontindsugning og er tværskyllet samt er uden kuglelejer. Den kan i ydelse mm. sammenlignes med Webra Record og P.A.W. 1.49.

LUIS PETERSEN, vores betroede medarbejder, er blevet udnævnt til »autoriseret BUGL-reparatør« med hele jorden som område. Med andre ord; skal din Bugl-motor repareres, skal den sendes til Luis og ikke til Bugl.

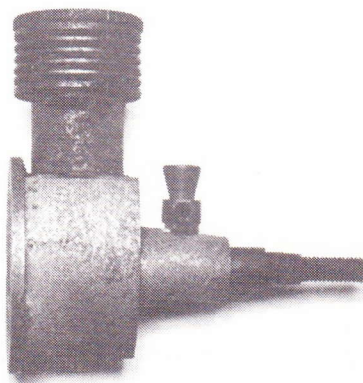
RC-HOLD — Til VM i RC-kunsthøjvning i Springfield i USA har Sverige udtaget følgende tre: Kenneth Holm, Bengt Lundström og Benny Kjellgren.

A2-BYGGESET — »Ultimate Dragmaster« er en A2-model, der fås som kvalitetsbyggesæt. Alle dele er udskåret, og der er taget særligt hensyn til udvælgelsen af balsa og krydsfiner. Sættet koster 30 dollars pr. luftpost. Skriv til: RM Enterprises, 3255 NW Crocker Lane, Albany, Oregon 97321, USA.

BRITISKE MESTERSKABER — De engelske mesterskaber strækker sig i år over to week-ends: 20.-21. august og 26.-27.-28.-29. august. Fritflyvning afholdes den første weekend. Der flyves på RAF's flyveplads Little Rissington, der ligger ca. 13 km nord-nordvest for Burford, Glos.

Det er en meget imponerende konkurrence, så hvis du alligevel kommer på de kanter, skulle du kigge med.

SØSTJERNEJAGT — For nogle år siden truede en søstjerneart med totalt at ødelægge adskillige af de store koralrev, der beskytter havene i de sydlige lande. Forskere fra Cambridge blev tilkaldt, og de klarede problemet med lokalisering af rev og søstjerner ved at bruge en stor RC-model udstyret med et kamera. Modellen styredes af David Miller fra Cambridgeklubben, og han fik på denne måde en billig ferie.



CEROS 130 — Hvem kender noget til denne motor? På krumtaphuset er stemplet »CEROS 130«. Hvem har lavet den? Hvor og hvornår? Nærmere oplysninger modtages med glæde på redaktionen.

RC-HELIKOPTERSTÆVNE — I Stockholm afholdes et stort RC-Heli-stævne d. 27-28/8. Nærmere oplysninger kan fås fra Jan Levenstam, Movägen 26, 163 60 Spånga, Sverige.

NYHEDER

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



FORSIDE-DILLER — På forsiden af martsnummeret af det italienske modelflyveblad »Modellistica« vises en gigantisk RC-svæve-model. Over 5 meter i spændvidde. Man spørger uvilkårligt sig selv, om ikke hensigten med at bygge netop sådan en model har været at komme på forsiden?

Vi ønsker naturligvis ikke at skuffe den lykkelige ejer af modellen, men nøjes med et beskedent en-spaltet foto af hans frembringelse. Og bringer i stedet et billede af en praktisk og velflyvende konkurrencemodel på vores forside.

RADIO OM RADIOSTYRING — I maj måned var der et indslag i Danmarks Radios udsendelse »Børneradioen« om radiostyrede modelfly. Det var et godt indslag med to unge mennesker, der fortalte om deres hobby til Elith Nørholm, som før har været meget opmærksom på vores hobby og givet et godt indtryk til lytterne om modelflyvning.

T/R-INSTRUKTIONSBOG — Der er blevet nedsat en komité, der skal lave en instruktionsbog for team-race juryer. Det er kun aktive folk, der er i komiteen, så forhåbentlig kommer der virkelig et guldæg fra dem.

Medlemmerne er: Dave Rudd og Dave Clarkson, England, Henry Nelson og Larry Jolly, USA og Enrico Flores og Rob Metkemeyer fra Holland.

REKORDER — På New Zealand er der sat ny rekord i FAI team-race af Brown/Robinson, der med en ombygget K&B 15 i en model, der vejer 580 g, fik noteret 4:20,6.

Bliv medlem af en modelflyve-union!

Der findes tre modelflyveorganisationer i Danmark — *Fritflyvnings-Unionen*, *Linestyings-Unionen* og *Radiostyrings-Unionen*. De tre unioner arbejder sammen i *Dansk Modelflyve Forbund* og er endvidere alle tre tilknyttet *Kongelig Dansk Aeroklub*.

Unionerne varetager medlemmernes sportslige interesser, de afholder stævner, arrangementer, de udgiver medlemsblade og de fastsætter og ajourfører reglerne for de forskellige modelkategorier.

Gennem medlemskab af en (eller flere) af unionerne vil man komme i kontakt med andre modelflyvere, og i alle tre unioner gøres der et stort arbejde for at hjælpe nye medlemmer over de problemer, der normalt knytter sig til vores hobby for begyndere.

Fritflyvnings-Unionen

Sekretariat:

Fritflyvnings-Unionen
Ålborggade 17, 4.th.
2100 København K
Tlf. (01) 26 08 36

Kontingent:

Juniorer (til og med det år, hvor man fylder 18): kr. 70,-. Seniorer: kr. 150,-.

Fritflyvnings-Unionens medlemmer er direkte medlemmer af Kongelig Dansk Aeroklub og modtager Aeroklubbens medlemsblad »Flyv«. Medlemmerne er ansvarsforsikret i sager, der har med deres flyvevirksomhed at gøre. Medlemmerne modtager gratis »Modelflyvenyt«. Gennem unionen forhandles forskelligt grej — højstartsspil, timere, div. tegninger og et byggesæt til en letbygget svævemodel.

Fritflyvnings-Unionen afholder årligt ca. 6 større konkurrencer og ca. 12-15 mindre. Desuden afholdes sammen med Linestyings-Unionen en sommerlejr af en uges varighed i industriferien.

Klubber tilsluttet Fritflyvnings-Unionen findes i Hillerød, Gentofte, Kalundborg, Ringsted, Odense, Hejnsvig, Skjern, Fredericia, Harreslev. Få adresser på sekretariatet.

Linestyings-Unionen

Sekretariat:

Linestyings-Unionen
Gormsvej 14
7080 Børkop
Tlf. (05) 86 62 19

Kontingent:

Kr. 35,- pr. år.

Linestyings-Unionen er tilknyttet KDA, således at medlemmerne kan deltage i internationale konkurrencer. Medlemmerne er ansvarsforsikret i sager, der har med deres flyvevirksomhed at gøre. Medlemmerne modtager gratis »Modelflyvenyt«. Unionen sælger tegninger til linestyingsmodeller til medlemmerne.

Linestyings-Unionen afholder årligt 5 store og ca. 15 mindre konkurrencer. Desuden en modelflyvesommerlejr sammen med Fritflyvnings-Unionen.

Klubber under Linestyings-Unionen findes i: Ålborg, Århus, Kastrup, Børkop, Haderslev, Birkerød, Svendborg, Bagsværd, Ilskov, Vinderup, Hornslet, Ballerup, Grindsted.

Radiostyrings-Unionen

Sekretariat:

RC-Unionen
Paludansvænge 4
4700 Næstved
Tlf. (03) 72 21 07

Kontingent:

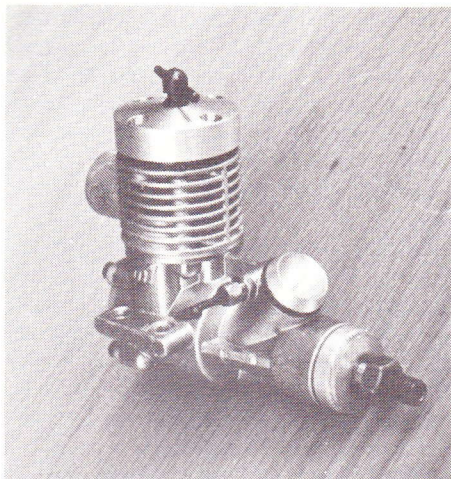
Årskontingentet er kr. 80,-.

Radiostyrings-Unionens medlemmer er direkte medlemmer af Kongelig Dansk Aeroklub, men modtager ikke medlemsbladet »Flyv«. Medlemmerne er ansvarsforsikret i sager, der har med deres flyvevirksomhed at gøre. Medlemmerne modtager hver anden måned medlemsbladet »RC information«.

Radiostyrings-Unionen afholder årligt ca. 10 store stævner og ca. 15 mindre. Der afholdes en speciel RC-sommerlejr — i år d. 16.-24. juli ved Haderslev.

Klubber under Radiostyrings-Unionen findes i ca. 40 byer fordelt over hele landet. Ved henvendelse til sekretariatet kan man få oplysning om adresser på de nærmeste klubber.

Støt din hobby — bliv medlem af en modelflyve-union!



MOVVS — den tjekkoslovakiske motorfabrik, har bragt en ny 2,5 cm³ motor på markedet i både glød- og dieselverson. Motoren skulle ifølge pålidelige kilder kun koste ca. 200,- i Tjekkoslavikiet.

Udførelsen er en smule rå, men cylinder og stempel siges at være i orden. Motoren har bagudstødning og schnuerleskylning samt 2 kuglelejer. Den tjekkoslovakiske elite er allerede flyvende med den, og mon ikke vi får den at se ved VM i fritflyvning.

PROFI-MERITER — Profi-motorerne som vi tester andetsteds i bladet, er konstrueret og produceret af Hans Hörnlein. Det var også Hörnlein, som havde konstrueret den udgåede Tai-fun Orkan — en 2,5 cm³ racerdiesel, i konstruktion meget lig Webra Mach 2, blot med bagski-veindsugning.

CL-EM — Ved EM i linestyling kunne Per/Ole Hasling have deltaget uden for landsholdet, da de er regerende Europamestre i team-race. Det gør de desværre ikke, men Per Hasling er blevet opfordret til at sidde i team-race juryen, hvilket han har accepteret.

BYRÅD TIL CL — Der har været afholdt modelflyveopvisning i Gladsaxe kommune, således at Byrådet har kunnet konstatere, hvad det er for noget man er ved at bevilde penge til. Der blev vist Combat foran Orkans nye klubhus, og banearbejdet i Gladsaxe siges at gå godt fremad, men det håber vi snart at kunne vende tilbage til her i bladet.



RC HELIKOPTER OVER KANALEN — D. 17. juli 1974 blev Den engelske Kanal krydset af en radiostyret helikopter. Modellen var en Bell 212 Twin-jet, der var udstyret med en HB 61 stamo på 9,97 cm³ og 2 liter brændstof. Turen tog 67 minutter og var på 52 km i linie. Piloten sad i en rigtig helikopter, der fløj ved siden af.

LEKSIKALT — Det er en sand fornøjelse at slå op i Lademanns Leksikon nr. 12 malt-muni på side 254-255 under modelflyvning. Der er en god 3-spaltet forklaring samt ikke mindre end 4 farvebilleder af gode modeller samt 3 billeder af motorer med ydelser, omdrejningstal, etc. En hel side. Strålende reklame for vores hobby.

COME-BACK — Thomas Kongsted gør i år come-back på det danske fritflyvnings-landshold. Thomas opnåede i 1965 den bedste placering nogen dansker har fået siden »familien Hansen«s store tid i begyndelsen af halvtredserne. Thomas blev da nummer otte i A2-klassen. I år deltager han dog ikke blot på egne vegne, men på hele holdets, idet han er udpeget som dansk holdleder.

SOMMERLEJRCHIEF — Sommerlejren risikerer at være uden chef i dagene d. 25.-27. juli, idet det ikke er lykkedes Chr. Wolfhagen, der skulle have været lejrchef, at få fri. I stedet tager Jørgen Korsgaard sig af dette job, men han kan ikke komme disse tre dage. Afløserne udbedes? Kontakt FF-sekretariatet hurtigst muligt.

HUSK VM — Læsere af »Modelflyvenyt« er næppe helt uvidende om, at der i dagene d. 6.-12. juli afholdes VM for fritflyvende modeller på Roskilde Lufthavn.

Vil du se flyvning, så kom torsdag d. 7. fra kl. 15.00, fredag fra kl. 16.00, lørdag fra kl. 16.00 og søndag fra kl. 16.00. For de morgenfriske vil der også være ting at se om morgenen fredag, lørdag og søndag kl. 03.50-08.10.

VM I LINESTYRING — Det er nu afgjort, at VM-1978 i linestyling kommer til at foregå i England.

Det skal flyves på RAF basen Woodvale nær Liverpool, og deltagerne skal overnatte på Liverpool University. Datoen er det mest overraskende — 4.-10. august.

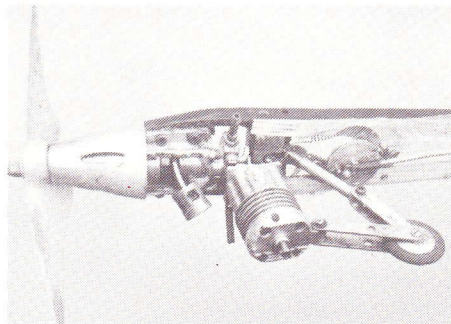
Forhåbentlig bliver der stor interesse for at komme på holdet — for bortset fra modelflyvningen er England et spændende land at besøge. Bl.a. kan anbefales et meget stort opbud af flyvemuseer, etc.



AFTAGELIG VINGE — Robert Petersen har ligesom Henry Hviid lavet en stunter med aftagelige dele. Han er blot gået endnu videre i arbejdet, idet også halen er aftagelig på den fantastisk smukke model.

AND — I det engelske blad CLARA, kan man læse om »De svenske mesterskaber i Ålborg« — Det er ikke en konkurrence der var på vores kalender.

POKALFINALE — Før den engelske pokalfinale i fodbold på Wembley Stadion var der opvisning med linestyrede modeller. Det må være en fantastisk oplevelse at flyve med sin model for øjnene af 100.000 tilskuere.

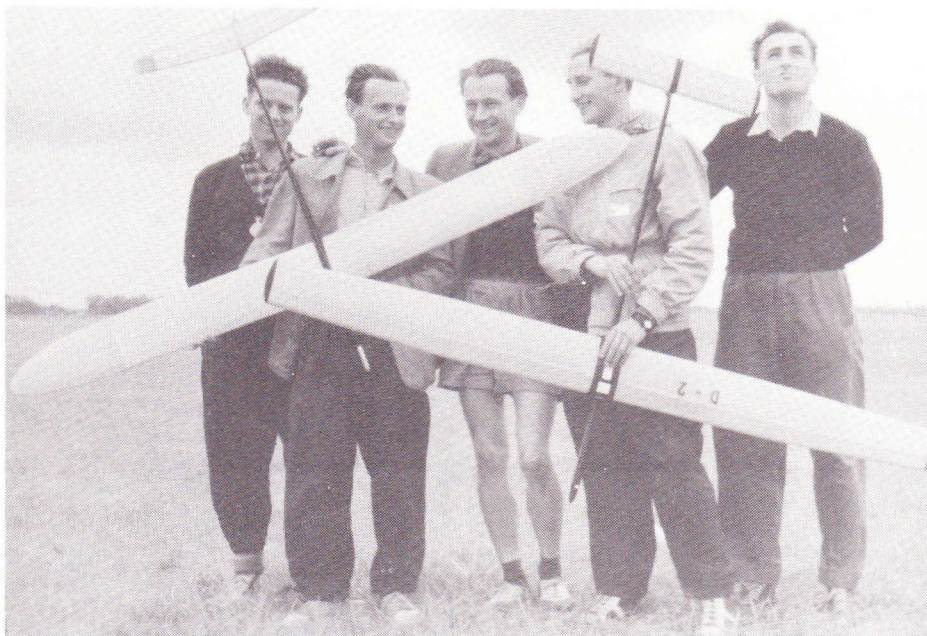


OPTRÆKKELIGT UNDERSTEL — Det øst-rigske hold Gürtler/Baumgartner har lavet en model med oprækkeligt understel til EM. Desværre havarerede modellen totalt under de første prøveflyvninger — selv motoren var fuldstændig smadret.

REKORDER — I Australien faldt der to rekorder, nemlig i FAI speed ved Robin Hiern, der med en Rossi fik 218,3 km/t, og i team-race ved Oddy/Reichardt, der med en Bugl fik 4:13,2.

FORSINKET — Som det er tradition for modelflyveblade udkom »Modelflyvenyt« nr. 2 stærkt forsinket. Dette faldt adskillige læsere så hårdt for brystet, at vores kontor blev kimet sønder og sammen. Det er den slags vi sætter pris på (omend Jytte og Steffen på kontoret var lige ved at blive trætte af det).

Årsagen til forsinkelsen skal findes i konflikterne på det grafiske område, der jo netop kørte for fuld kraft, da vi producerede nr. 2.



Verdensmesterskab i Odense

Regn og storm prægede VM i svævemodelklassen i 1954

I disse tider, hvor vi alle går og krydser fingre for et perfekt forløb af årets verdensmesterskaber ved Roskilde, kan man ikke undlade at se tilbage på sidste gang, danske modelflyvere stod for et lignende arrangement. På Beldringe lufthavn ved Odense afholdtes i 1954 VM i svævemodelklassen.

De øvrige fritflyvningsklasser, wakefield og gas, var henlagt til USA. Det var således ikke nær så stort et arrangement som i år. Der var »kun« kommet 150 mand fra 18 lande (i år regner man med 5-600 mand fra 30-35 lande). Det var da fjerde gang, der afholdtes officielt mesterskab i den ret nye A2-klasse (nu kaldet F1A), og med 71 aktive deltagere markeredes klassens hurtige popularitet.

Vejret har altid været et problem for danske modelflyvere. I 1954 fik man efter en månedlang periode med godt vejr regn og blæst, da mesterskaberne åbnede den 25. juni. Man havde i indbydelsen forberedt de udenlandske deltagere på det ustabile vejr i Danmark, men noget så dårligt havde man dog ikke regnet med. Vejrudsigten sagde vind på 15-20 knob og byger om lørdagen. Om søndagen, der var reser vedag, skulle det blive endnu værre. Disse udsigter holdt stik.

De, der deltager i arbejdet med dette års VM, kan bevidne, at der ligger et stort forarbejde bag et sådant arrangement. Det var naturligvis også tilfældet i 54. Det kneb bl.a. med at skaffe det nødvendige antal hjælpere. Således måtte man f.eks. nøjes med 10 tidtagerhold, hvor man havde regnet med et til hver nation. Foruden den sædvanlige modelkontrol før konkur-

rencen, gennemførte man tillige vægtkontrol af alle modellerne før hver periode. Det krævede naturligvis yderligere mandskab. Det må bemærkes, at de omkring 50 hjælpere fra hele landet selv måtte betale ophold og kost.

Flytrafikken på lufthavnen var begrænset til et minimum, således at der foruden de nødvendige avis-fly kun startede en KZ-III, der med godt resultat blev brugt til at lokalisere forsvundne modeller.

Om formiddagen fredag den 25. juni blev mesterskaberne åbnet af KDA's daværende generalsekretær John Foltmann. VM-lederen var den nuværende generalsekretær Per Weishaupt. Fredagen anvendtes i øvrigt til model- og startlinekontrol,

trimning og holdledermøde. Sekretariatsfolkene og andre hjælpere lavede generalprøver på deres funktioner. Man havde planlagt en sengetid kl. 21, men da mange ønskede at udnytte det noget roligere vejr om aftenen, blev busserne, der kørte deltagerne til hotellerne i byen, noget forsinket.

Lørdag morgen skulle første periode starte allerede kl. 5.00 for at udnytte det sædvanligvis noget roligere morgenvejr. Der var derfor vækning kl. 3.00! Vinden gik nogenlunde på langs ad den smalle flyveplads, men regnbyger prægede de første to perioder. Senere blæste det yderligere op, men regnen ophørte.

Resultaterne var usædvanligt små. I første periode blev der kun fløjet to max'er, i anden kun ét. Gennemsnittet for første periode var 66 sek., for anden 58 sek. I de tre sidste perioder blev der fløjet flere max'er, men samtidig en del 0-startere, således at gennemsnittet kun steg nogle få sekunder.

Franskmanden Templier fløj sin model væk i tredje periode. Den blev om eftermiddagen fundet lidt nord for Kalundborg efter en flyvning på omkring 55 km. Det var den anden modelsvæveflyvning over Storebælt. Den slags flyvninger sker naturligvis kun ved uheld, men det kunne alligevel være interessant at høre, om noget lignende er sket siden?

Gennem hele konkurrencen skete der store ændringer i placeringerne netop pga. de meget svingende tider. Slutplaceringen blev en dobbeltsejr til Vesttyskland med Rudolf Lindner som vinder og I. Rechenberg på andenpladsen. Også holdsejren gik til Tyskland. Det danske hold blev nr. 6, og Svend Pedersen blev bedst placerede dansker på en 16. plads. Det blev dengang, hvor Danmark hidtil havde været ret dominerende i klassen, betegnet som en skuffelse. I år vil vi vist være meget tilfredse, hvis det går vort F1A-hold så godt!

Svend Grønlund

Øverst det vindende tyske hold — Rudolf Lindner nr. 2 fra venstre. Herunder Børge Hansen.



Hans Hansen A2 VM 53



x	0	1,25	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y_0	1,0	3,1	4,4	6,4	9,3	11,7	12,5	12,7	12,5	11,8	10,3	8,0	4,5	0,2
y_u	1,0	0,2	0,0	0,0	0,4	1,6	3,1	4,0	4,4	4,5	4,4	3,5	2,1	0,0

A2-profiler - før og nu

Arne Hansen fortæller her om noget af baggrunden for den danske VM-sejr i 1953, hvor Hans Hansen blev individuel verdensmester i A2.

VM i Danmark! — Det er 23 år siden, vi sidst havde dette arrangement, og da var det alene A2-mesterskabet, der blev kæmpet om i strid blæst og regn i Beldringe ved Odense.

Når VM-stævnet i 1954 tilfaldt Danmark, var det en følge af Hans Hansens VM-sejr året før i Bled i Jugoslavien.

En af de faktorer, der dengang førte til Hans' sejr, var anvendelsen af et planprofil, der brød med daværende praksis.

Historien bag dette profil går tilbage til VM i Graz i Østrig 1952. Mesterskabet blev afholdt som morgenkonkurrence i håb om at nedsætte termikkens indflydelse.

Der var tre perioder med 5. min. max. og 100 m line. 1. periode foregik kl. 5.00-6.00, 2. periode kl. 6.00-7.00 og sidste periode den efterfølgende morgen kl. 5.00-6.00.

1. periode fandt sted i rolig luft, mens morgendisken endnu lå over området. Efter denne start havde Ove Nesdam periodens eneste max.

Der blev derfor stor interesse for Oves model. Udover et relativt stort sideforhold var der det karakteriske ved vingen, at bagkanten ved dopeningen havde trukket sig og fået en ekstra nedbøjning. Man diskuterede meget, om dette havde haft betydning for den (efter daværende forhold) høje flyvetid uden termik.

Den gode start kunne dog ikke følges op i anden periode. Den mere turbulente luft samt en måske lidt overmodig ekstra trimning førte til stall.

Vi rejste imidlertid hjem med hovederne fulde af ideer.

Der blev på den tid foretrukket planprofiler som Sigurd Isacssons SI 63008 og tidlige Benedek-profiler som B 8356 b. Dvs. profiler med den maximale

middelkurvehvælvning beliggende ved 30-35 pct. af korden og 7-8 pct. tykke. Disse profiler blev indført i årene omkring 1945 samtidig med erkendelsen af Reynoldstallets betydning. De afløste de meget tykke profiler, der var hentet direkte fra flyindustrien.

Før VM-53, der også skulle afvikles tidlig morgen, blev der arbejdet meget med nye profilformer. Vi forsynede vore gamle modeller med indstillelige flaps for at finde den bedste indstillingsvinkel.

Det blev herved klart, at man med de normalt anvendte profiler forsynet med flaps kunne opnå en forbedret flyvetid i rolig luft. Selv om glidetallet blev forringet, blev flyvehastigheden nedsat så meget, at synkehastigheden også blev mindre.

Naturligvis blev dette som så meget nyt overdrevet i starten, og i turbulent luft gav det ofte bagslag.

Hans konstruerede sin nye VM-model

med indbygget flapsvirkning i profilet. Det var selv på den tid forholdsvis tykt, ca. 10 pct., og middelkurvens hvælvning på ca. 8,5 pct. blev placeret ved ca. 47 pct. af korden.

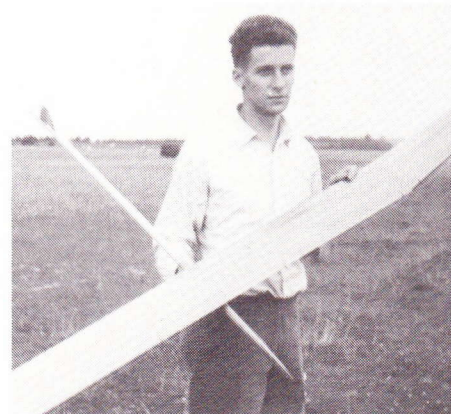
Dette profil blev altså medvirkende til en VM-sejr under meget fugtige vejrforhold.

Den internationale opmærksomhed, der blev om emnet, bevirkede, at A2-profilerne i de følgende år blev udviklet i denne retning.

De seneste års dagkonkurrencer, der har medført den særlige taktiske termiksøgning, har ikke givet nogen stor ændring af planprofilerne.

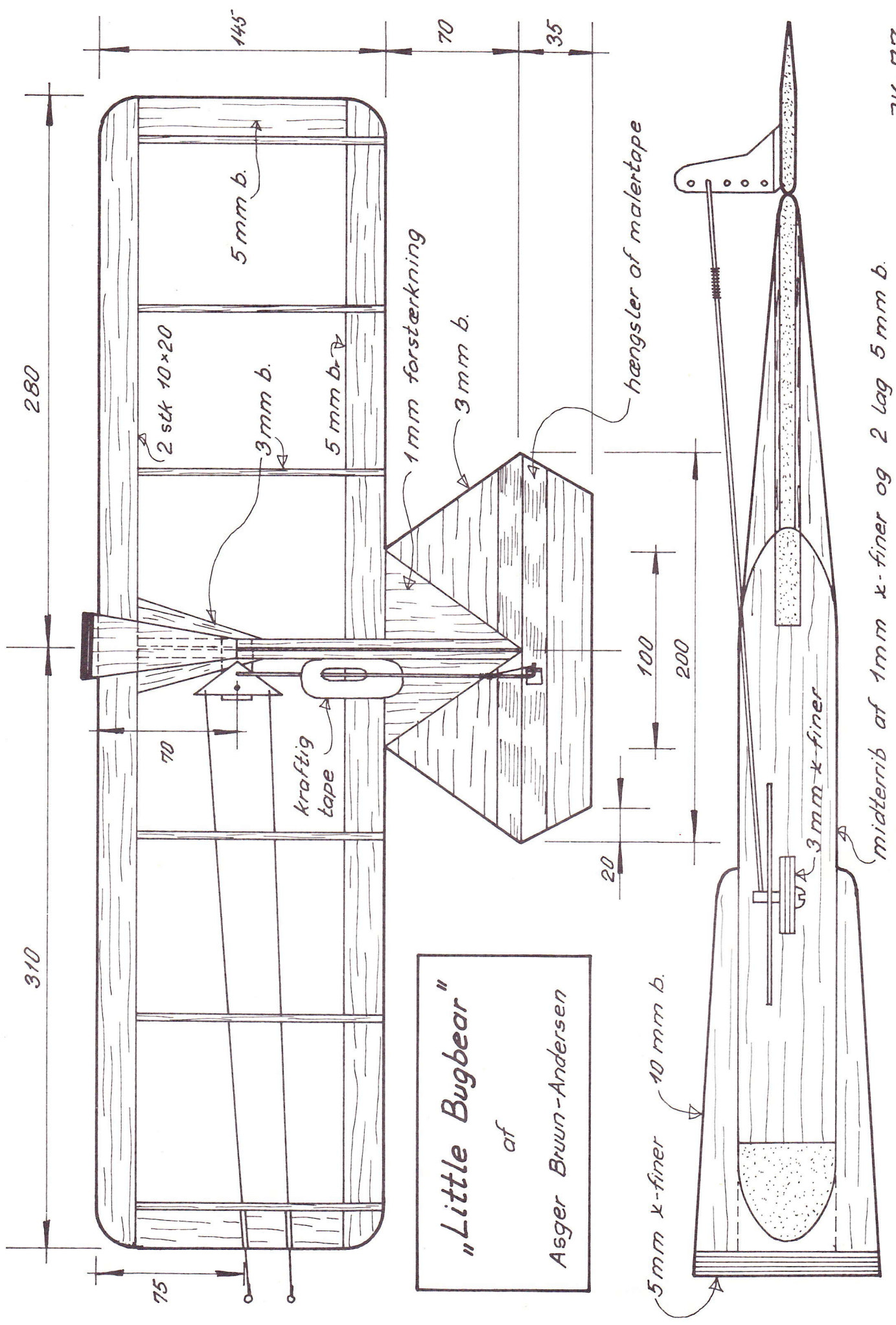
Der kan dog spores en udviling mod lidt mindre hvælvede profiler. Dette vil forøge modellens flyvehastighed, og det kan forbedre dens længdestabilitet under indflyvning til et termikområde.

Et typisk A2-profil, som anvendes idag, kan karakteriseres ved: 6,5-7 pct. tykkelse, 6,-6,6 pct. middelkurvehvælvning beliggende ved 40-45 pct. af korden.



Fra VM-54: Herover Hans Thomann. Og nedest ønsker Hans Hansen Rudolf Lindner tillykke efter sejren.





"Little Bugbear"
af
Asger Bruun-Andersen

midterrib af 1mm x-finer og 2 lag 5mm b.

Little Bugbear

En simpel og stærk træner til 0,8 cm³ motorer

»Little Bugbear« er udviklet i Svendborg Modelflyveklub, hvor den gennem flere år er blevet bygget og fløjet med stor succes af både begyndere og viderekomne. Asger Bruun-Andersen fortæller om den.

Allerførst motoren; modellen er konstrueret til den mest udbredte 0.49 motor der findes, nemlig Cox 0.49 Babe Bee, Golden Bee etc. — Motorer, der er forsynet med indbygget tank og påspændingsflanger bagpå.

Har du imidlertid en motor med flanger på siden, er der intet til hinder for at udføre et motorfundament som vist alternativeret samt en tank dertil.

Bygningen påbegyndes ved først at studere tegningen, således at du helt er inde i de forskellige detaljer etc.

Start med udskæringen af ribberne, der laves af 3 mm balsa. Skær en skabelon i krydsfiner, så er det nemt at udskære de seks ribber helt ens. Skær på dette tidspunkt huller til styreliner i tre ribber. Centerribben, der er længere end de andre, udføres af 2 lag 5 mm balsa, imellem hvilke der lægges et tilsvarende stykke 1 mm krydsfiner. Opmærk det firkantede hul til trekantsfundamentet og skær (fil) det ud.

Forkanten kan enten laves af en massiv 20 x 20 mm balsaliste eller den kan limes sammen af 2 stk. 20 mm brede strimler af en plade 10 mm balsa. Høvl eller snit den i form før samling med ribberne. Bagkanten og ørerne udskæres af 5 mm balsa.

Derpå samles planet i henhold til tegningens mål, bemærk at inderste plan (det med styrelinerne) er lidt større end det yderste.

Så limes haleplanet på plads — dette er samlet med højderøret og finpudset som vist på tegningen — inden det fastlimes.

Derefter anbringes de 4 stykker 1 mm balsatrekanter på haleplanet, de fire 2 mm balsatrekanter ved centerribben/forkanten og styretøjet, der er samlet som vist på skitsen, limes på plads i det tidligere udførte hul i centerribben. Styretøjsfundamentet sikres med et lille søm som vist på tegningen.

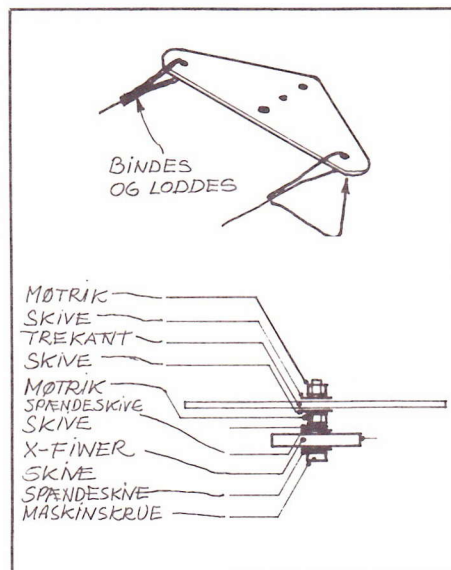
Det skal lige bemærkes, at de to stykker 2 mm messingrør, som styrelinerne går igennem, bores gennem øret.

Motorfundamentet, der er udført af tre lag 10 mm balsa, der er sammenlimet til en klods tildannet som vist på tegningen og forsynet med en 5 mm krydsfinerplade for enden (læg mærke til at dette er an-

bragt lidt ude af vinkel for udadtrækkets skyld), kan derpå pålimes. Både ved pålimningen af krydsfineren og ved pålimningen af fundamentet til forkanten er det vigtigt at huske at limdrænke, da dette forøger styrken betragteligt. (Limdrænkning: Smør kontaktfladerne ind i lim, lad limen tørre, smør lim på igen, og saml fladerne).

Derpå er vi klar til beklædning — næsten!

Nu skal du virkelig ofte god tid på en finpudsning af modellen. Slib alle ujævnheder, limknolde, forkant alt jævnt og glat. Du får en meget pænere model, der samtidig bliver meget nemmere at beklæde.



Som beklædning er plastfolie (solarfilm, mono-kote, melinex etc.) absolut nr. 1.

Følg brugsvejledningen for det respektive produkt, og kort efter har du en så godt som flyveklar model.

Der mangler kun påskruining af hornet (køb et nylon-horn) og motoren. Denne skrues på med træskruer, der dyppes i lim (kun gevindet).

Motoren monteres med opretstående cylinder, men kan også, hvis du vender tanken 90°, monteres med vandret cylinder. Det ser lidt smartere ud.

Flyvning

Dette skal der ikke siges meget om; kun skal følgende elementære regler iagttages:

Jo mere afstand mellem linerne på håndtaget, des mere bevæger modellen sig ved små håndbevægelser.

Jo højere op i hullerne i hornet stødstangen anbringes, des mindre styrebevægelser skal der til.

Jo længere tilbage tyngdepunktet ligger, des mere levende (og måske ustyrbare) bliver modellen.

Flyv modellen på ca. 9 meters linelængde med (allerbedst) ställiner.

Er I nogle stykker, der har bygget modellen, kan det anbefales at lave nogle streamere (1,5 meter nytårsserpentine for enden af en 1,5 meter stærk sytråd) og flyve kampflyvning mod hinanden. Det vil give mange timers morskab, samtidig med at man hurtigt bliver skrap til at håndtere en linestyrer model.

Der er yderligere en fordel ved at være nogle stykker om at bygge modeller: Det er væsentligt billigere at være fælles om at indkøbe materialer, da visse af dimensionerne vil der være et stort spild på, hvis der kun bygges én model.

Materialeliste:

- 1 stk. 0.49 motor (Cox)
- 1 plade 10 mm balsa, 75 mm bred
- 1 plade 5 mm balsa, 75 mm bred
- 1 plade 3 mm balsa, 75 mm bred
- 1 plade 1 mm krydsfiner
- 1 stump 5 mm krydsfiner (kan sammenlignes af 5 lag 1 mm), styretøjsdele, trekant, blød wire og 1,5 mm stødstang.
- 1 stump 1 mm balsa (ca. 20 x 10 cm).
- 1 tube lim (balsa-cement, Gul Dana, UHU Hart o.lign.).
- Ca. 1/2 m² beklædningsmateriale.

P.A.W.

2.49 DS



2,5 cm³ dieselmotor.
Robust, letstartelig og billig — den ideelle begyndermotor.
0,36 HK ved 15.500 omdr.
Alle reservedele på lager — garanti for fabriksfejl.
Pris kr. 140,-

Klubrabat:
Ved samlet køb af min. 5 stk. + 20 pct.
Manifold, beskytter mod snavs i udblæsningen
kr. 20,-

FRANK OBEL
IMPORT & EXPORT ApS 

Funkiavej 20
2300 Kbh. S
Tlf. (01) 55 20 75



Blériot - en historisk skalamodel

Man behøver ikke at købe et byggesæt, hvis man vil lave en RC-skalamodel. Ib Weiste fortæller her om sin Blériot.

Lørdag d. 25. juli 1909 kl. 4.35 startede *Louis Blériot* sit lille monoplan og satte kursen mod den Engelske Kanal. Han tilbagelagde som den første i verden de 33 km over Kanalen på 37 minutter, og vandt dermed præmien på 1000 pund sterling, som London-bladet *Daily Mail* havde udsat.

Denne bedrift havde allerede fascineret mig som dreng, og da tilfældet spillede mig en tegning fra Aeromodeller Plan Service i hænde af den berømte Blériot-maskine, var der ikke langt fra tanke til handling.

At tegningen viste en maskine, der var beregnet til gummimotor, afskrækkede mig ikke. Størrelsen (spændvidde ca. 110 cm) var rigtig og kroppen kunne sagtens rumme et radiostyringsanlæg, dimensioneringen af de forskellige byggelementer skulle blot forstærkes en smule.

Forkroppen blev opbygget af balsabelklædte krydsfinerspanter, og den åbne bagkropskonstruktion blev båret af 4 stk. 6 mm blomsterpinde af bøgetræ. De åbne kropsspanter blev fremstillet i samme materiale.

Understellet voldte de største problemer, idet der var tale om et teleskopunderstel med trådhjul. Teleskoperne blev fremstillet af nogle stumper messingrør, der passede sammen, og teleskopvirkningen blev opnået med gummibånd.



Trådhjulene blev fremstillet af et par gamle aluminiumsnav, der med 0,5 mm pianotråd blev fastgjort til de ydre fælge, der var udført af en krydsfinersring med to lidt større aluminiumsringe på hver side. Dækkene bestod af elektriker-kabel med gummiisolering. Efter et par perforerede fingre og en halv snes knækkede 0,5 mm bor, var hjulene funktionsdygtige.

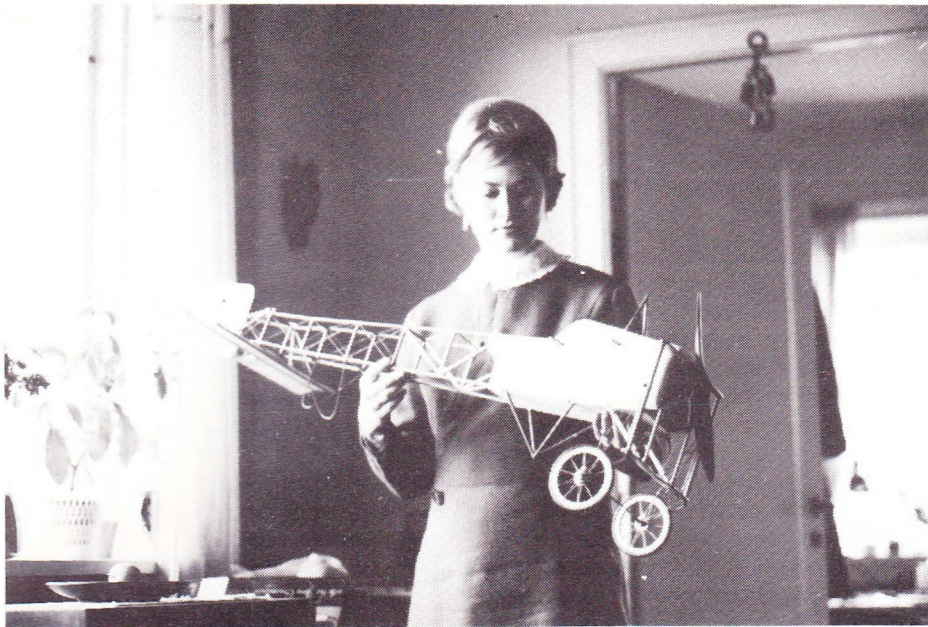
Styreforbindelsen fra servoer til højde og sideror skete via ægte wiretræk (stålskalawire blev anvendt) til horn, der ragede ud på hver side af styrefladerne.

Vingerne var et kapitel for sig. Ribberne var kun 10 mm på vingens tykkeste sted

og havde en stærkt hvælvet underside. Det var således umuligt at lave en selv bærende vingekonstruktion. I stedet gjorde jeg ligesom Blériot og forbandt vingerne til kroppen med 12 stålwirer, der endte i to wiretårne på henholdsvis over- og underside af kroppen.

Beklædning og bemaling blev udført så autentisk som muligt, og slutresultatet var en prægtig skalamodel på ca. 1 kg uden radioinstallation. Min radio var på daværende tidspunkt installeret i en anden maskine.

Resultatet blev, at Blériot'en blev op-hængt i loftet over skrivebordet.



Her hængte den et års tid, indtil en aften jeg havde besøg af min nabo og flyvekammerat Jens Hammeken. Pludselig rettedes hans blik gennem whiskysjussen mod Blériot'en, og han udbrød: »Nu skal den ud og flyve.« Jeg prøvede at bringe ham på andre tanker med forskellige undskyldninger, men enden på historien blev, at Jens lovede at lægge radio til, såfremt

jeg installerede den, og jeg betingede mig at foretage jomfruflyvningen.

Radioen blev installeret, og uden skrupler over, hvor mange børster den oprindelige Blériot havde haft i overskægget, blev der i Thorngreens dukkeafdeling indkøbt en »Action Man«, der passede nøjagtigt ned i cockpittet.

En ældre Enya 19 gløderørsmotor blev

ligeledes installeret, og dagen for prøveflyvningen oprandt.

Det var en næsten vindstille dag af dem man kun drømmer om, og motoren blev startet. Den gik fint i tomgang, men viste ikke tegn på at kunne opnå de helt store omdrejningstal.

Der blev langsomt givet fuldgas, og Blériot'en begyndte at rulle. Efter kun 4 m startbane hævede den sig majestætisk næsten som en helikopter, fulgt af forbavsende tilråb fra den tvivlende tilskuerskare.

Sideroret fungerede fint, men det viste sig, at flyvehøjden bedst lod sig regulere ved at ændre motorens omdrejningstal. Efter adskillige pladsrunder landede Blériot'en elegant på sit fjedrende teleskopunderstel.

Maskinen overlevede mere end 50 flyvninger, indtil en overmodig pilot skulle forsøge et loop. Herunder brød den ene vinge sammen, og efter et ægte »skala-styrt« knustes den i et totalhavari mod jorden.

Maskinen havde givet mange dejlige oplevelser af såvel byggemæssig som flyvemæssig karakter, og selv om dens liv blev relativt kort, syntes jeg bestemt, den havde været ulejligheden værd at stifte bekendtskab med.

God fornøjelse til dem, der skulle få de samme lyster.

Når det gælder det bedste:

HUMBROL - klar dope

HUMBROL - kulørt dope

HUMBROL - Hot fuel proofer

HUMBROL - Epoxy-dope

HUMBROL - Spray Gun

HUMBROL - Flightspan, beklædningsfolie

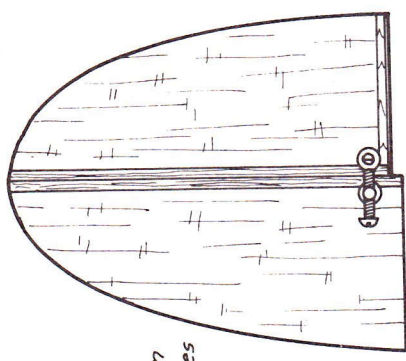
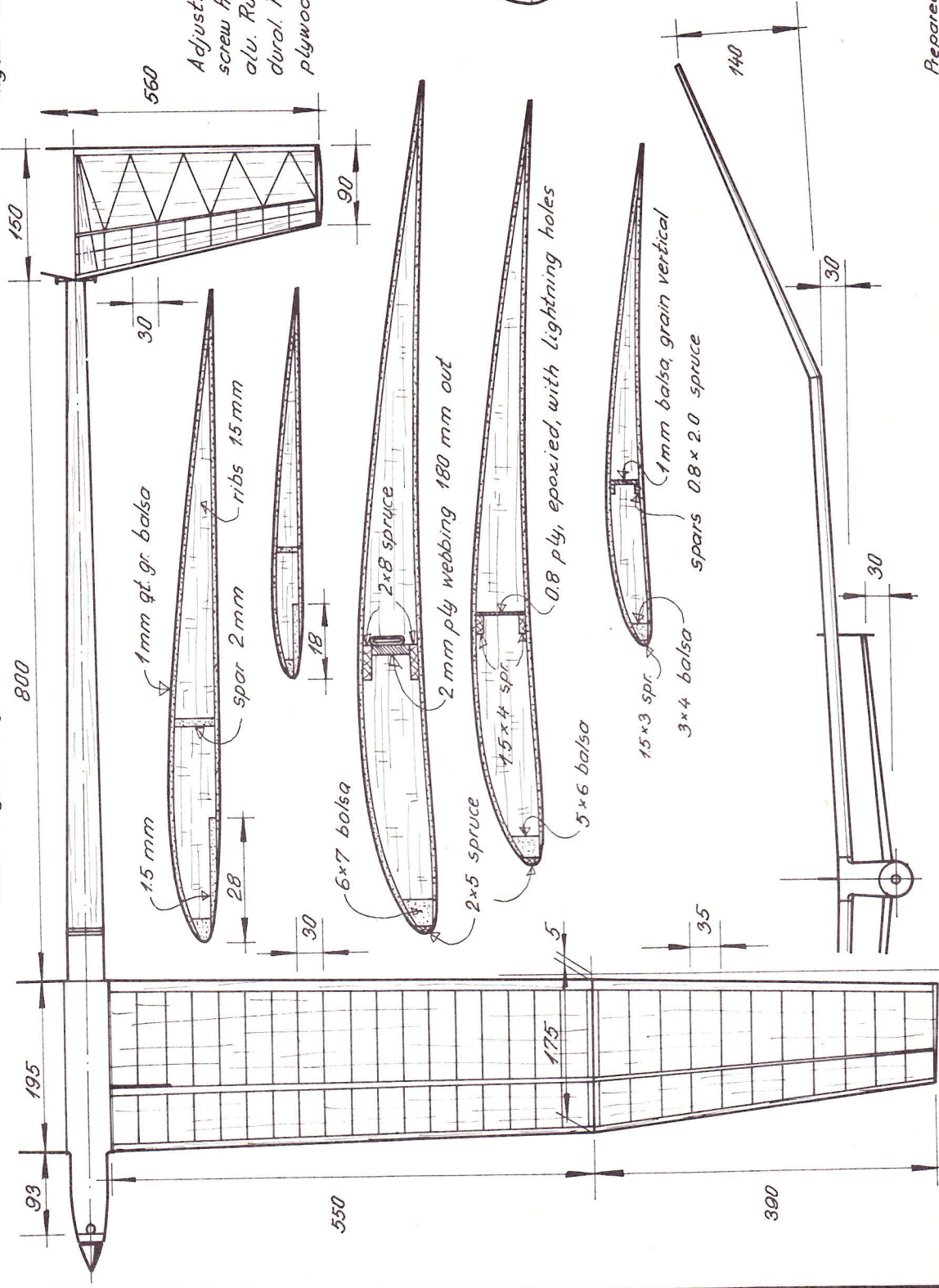
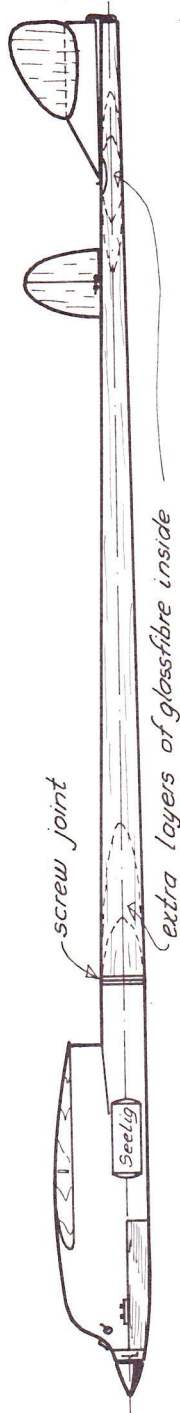
BRITFIX - balsalim

BRITFIX - Epoxy-lim

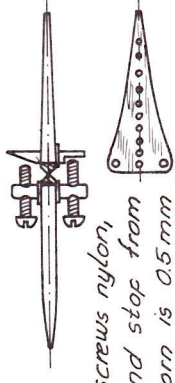
Køb det hos hobbyforhandleren

Import og engros: DANSK HOBBY, ODENSE

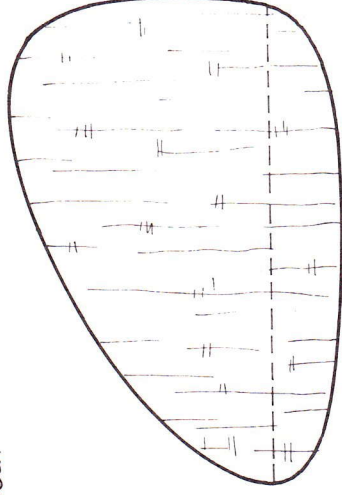
F1C »Square Cream« Thomas Køster



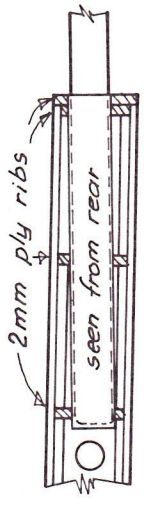
Auto-rudder from 3 mm balsa. Hinges 2x1.5 spruce and double-sticking mylar tape.



Adjustment screws nylon, screw holder and stop from alu. Rudder horn is 0.5 mm dural. Reinforcement is 2 mm plywood.



Tailplane fins, 4 mm balsa symmetrical section



Wing fixing: 1x7 mm steel band into brass tubes epoxied onto wing spars

Månedens model:

»Square Cream«

— Thomas Køsters gasmotormodel

Månedens model« er måske ikke det mest passende udtryk at bruge om »Square Cream« — »Årets model« eller »Årtiets model« kan forekomme mere dækkende, når man erkender hvor mange gas-flyvere, der har kopieret eller ladet sig inspirere af Thomas Køsters model.

Per Grunnet trækker her hovedlinierne op bag udviklingen af Thomas' flapper-gassere og herunder Square Cream.

På sommerlejren i 1960 stiftede jeg for første gang bekendtskab med Thomas Køsters gassere. Dengang havde han medbragt to 1,5 cm³-modeller — »Mix« og »Max« — som han i ugens løb fik banket nogle flotte huller i startbanen med.

Om det var disse præstationer, der gjorde udslaget, skal jeg ikke kunne sige. Men allerede et par måneder efter sommerlejren havde vi en konkurrence på Eremitagesletten, hvor der kom Hillerød-folk, og ved den lejlighed fløj Thomas med svæve-modeller. Gasserne havde han opgivet.

I efteråret 1962 gik han i gang med at bygge wakefield-modeller. I løbet af de næste par år blev der bygget en utrolig masse wakefields i kælderen hos familien Køster. Da Thomas lå i sengen med et

Efter et vanvittigt spændende fly-off i wakefield 1965 kunne Thomas bæres ud som vinder.



Sidst på vinteren 64 dukkede Thomas op med denne model. Samlet flyvetid: ca. 4 sek.

brækket ben i vinteren 64 fik han — foruden 3-4 wakefields og en A2'er — bygget en gasser. Den overlevede ikke sin første start

I 1963 vandt Thomas Nordisk Landskamp i wakefield på Vandel. Dette satte yderligere skub i wakefield-interessen. Det førte i 1965 til sejren ved verdensmesterskabet i Finland. En usandsynlig spændende konkurrence, der bød på al den dramatik, som man kunne ønske sig. Men den bedste model vandt

Efter en fin indsats i wakefield ved VM i Tjekkoslavakiet 1967 gik Thomas igen i gang med at bygge gassere. Og nu gik det bedre end tidligere.

Den første »Cream«

De første »rigtige« Cream-modeller havde elliptiske ører, konventionelt opbyggede vinger med torsionsbox og papirbeklædning. Modellerne havde tail-plane setting, hvilket på det tidspunkt var forholdsvis nyt i Danmark.

De gamle Creams fløj godt efter tidens standard. Der var rigeligt overskud til max. i stille vejr, og Thomas havde godt hold på trimmet. Modellen steg i en højrespiral — den havde en beskedne vinkelforskel under motorflyvningen, og der var 2-3 mm wash-in i højre vinge.

Disse modeller blev udviklet gennem de følgende år, og Thomas kom på gas-holdet til VM 1969 i Wiener Neustadt.

Et nyt trim

Thomas' VM-modeller havde en meget lav pylon, hvilket bevirkede, at de ikke drejede under stiget. Dette betød, at han måtte anvende et andet trim på modellerne.

Princippet er, at de under stiget flyver uden vinkelforskel (muligvis endda med negativ vinkelforskel) i et helt lodret stig. Trimmet kræver et meget præcist kast, men giver til gengæld væsentlig bedre højde end det dengang almindelige »prop-trækkerstig«.

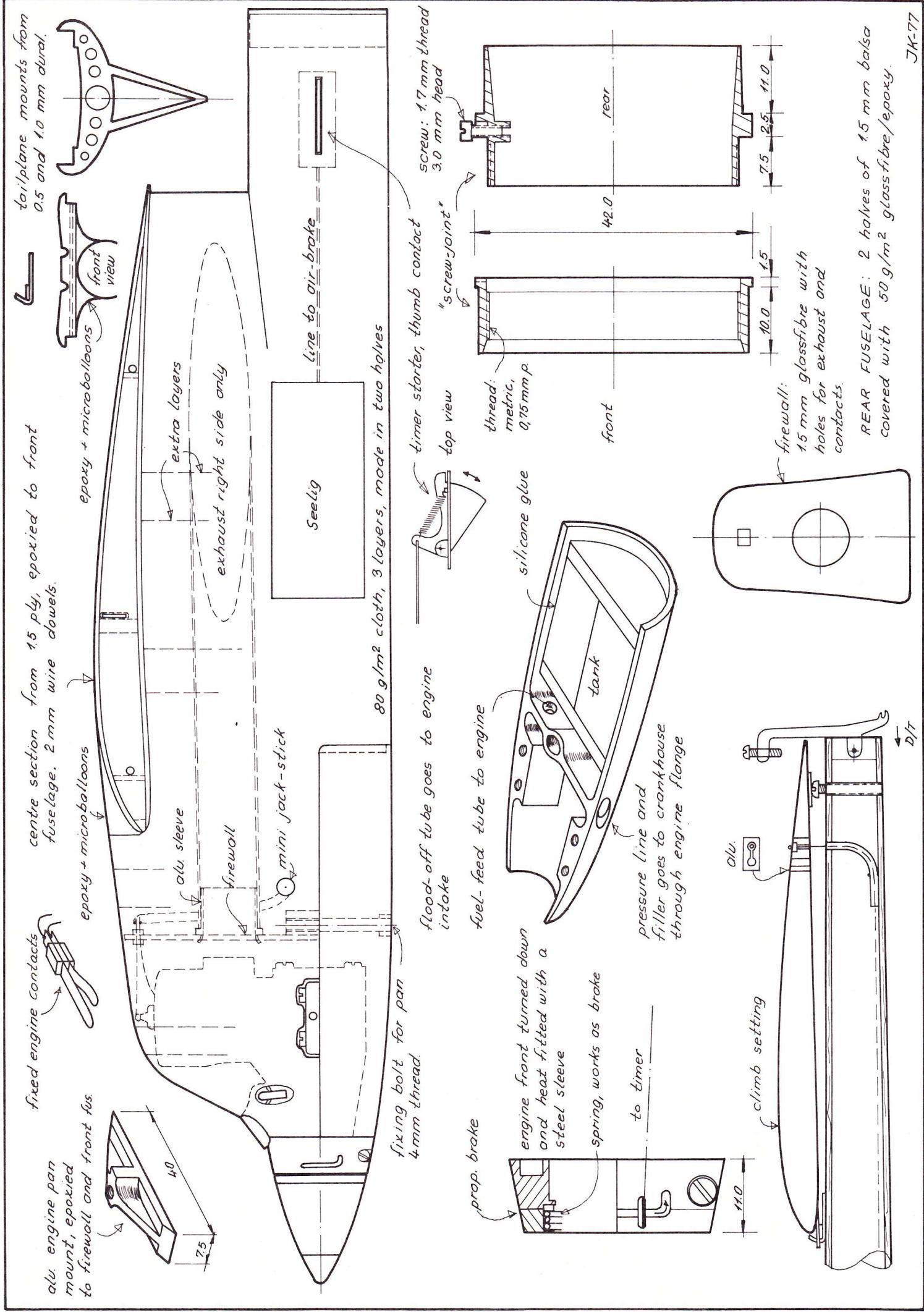
En mekanisk fejl i tail-plane settingen gjorde, at Thomas' model i 2. fly-off start fløj trykket, så han måtte nøjes med en 6. plads.

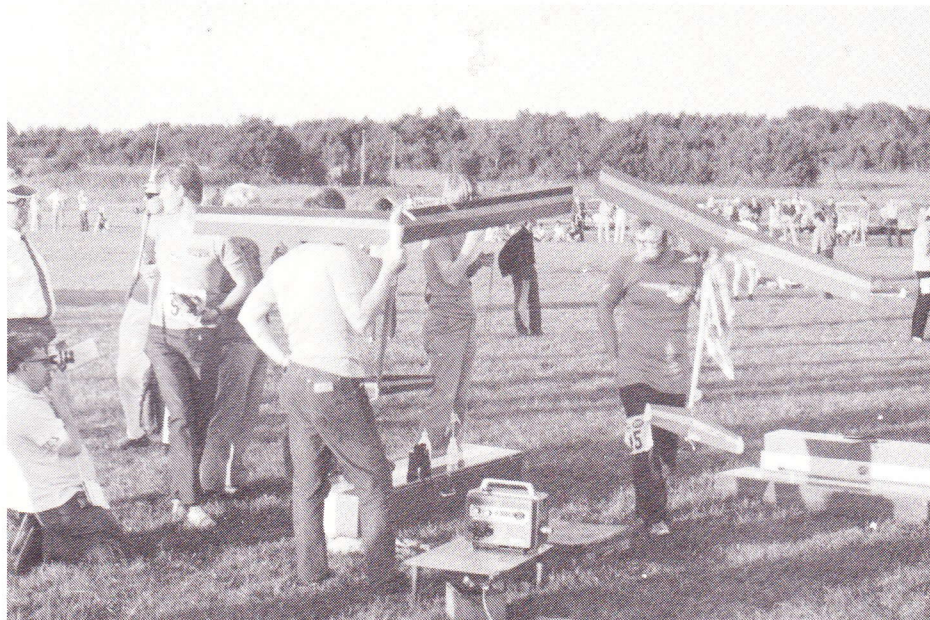
Flapper-ideen

Allerede inden VM 1969 havde Thomas og Niels Chr. Christensen gjort forsøg med flapper-gassere — inspireret af Bill & Anne Gieskings amerikanske forsøg.

De første modeller med systemet gav løfter om kraftige forbedringer af glideegenskaberne — men også om store mekaniske problemer. Specielt tog det lang tid, før Thomas blev klar over, hvilke kræfter det egentlig er, der virker på sådan en flap.

Den første seriøse flapper blev færdig i vinteren 69-70 — den blev højstartet for at afprøve glideegenskaberne, og klarede flyvninger på over 2 min. fra 50 meters





Det danske hold under en af de afsluttende fly-off starter i 1971. Stemningen var lidt trykket — hvad kunne flapperne finde på at lave?

højde. Til sammenligning kan nævnes, at en konventionel Cream ikke var til at drive over 70 sek. fra samme højde.

Den første flapper blev hurtigt mast — den var struktureret forkeret og havde konventionel opbygning, hvilket viste sig at være alt for svagt. De følgende flapper havde også enkelt V-form, men blev nu opbygget som helbalsavinger med ribber og krydsribber indeni.

Disse modeller var meget lovende — stillevejrstiden var over 7 min. — og Thomas stillede op ved VM i 1971 med to af dem. Her lykkedes det ham at blive nummer to. Konkurrencen viste imidlertid også, hvor ustabile modellerne var i trimmemæssig henseende. De blev trimmet ustandseligt, men var alligevel ikke altid helt på mærkerne i konkurrencestarterne.

»Square Cream« og flere flapper

Thomas byggede en enkelt V-forms flapper efter VM i 1971, men den kom overhovedet ikke i luften. Typen var for inkonsistent, og mekanikken var for dårlig.

En enkelt V-forms model blev ombygget (bl.a. en helt ny vinge) til delt V-form i 1972, og den fløj så godt, at Thomas derefter opgav enkelt V-forms modellerne.

Sideløbende med produktionen af flapper lavede Thomas også nogle »gode, gammeldags« modeller — med navnet »Square Cream«. Et af de sidste skud på denne stamme ses på hosstående tegninger. Disse modeller skulle tage det hårde slid ved konkurrencerne — og så var det meningen, at flapperne evt. kunne bruges til fly-offs eller til store konkurrencer.

Square Cream'erne viste sig imidlertid så fremragende, at de i langt de fleste tilfælde var at foretrække frem for de lune-fulde flapper.

Det blev Square Cream'erne, der stod model til Thomas' eksperimenter med nye

opbygningsmetoder. I 1972 begyndte han med at beklæde helbalsavingerne med glasfiberklæde påført med epoxy. Denne fremgangsmåde betød, at problemer med vidninger af vingerne blev helt elimineret.

I 1973 forsøgte Thomas sig med et par modeller med skumvinger — dvs. en skumkerne beklædt med balsa, der så yderligere var behandlet med glasfiber og epoxy. Det var en blindgyde — styrken blev for lille i forhold til vægten, så han vendte tilbage til opbygningen med ribber under helbalsaen.

Drejebænken - gasflyveren som finmekaniker

Næste trin i udviklingen af den konkurrenceegnede flapper-gasser blev anskaffelsen af en drejebænk til at lave de nødvendige mekaniske systemer med.

Hermed var vejen banet for en vellykket flapper — den såkaldte »Hot Tuna« fra 1973. Vingen var bygget med glasfiber og epoxy, flapper-mekanismen var af rimelig mekanisk standard (omend der stadig var et spring op til 1977-standard), og modellen havde proportioner som en Square Cream. Denne model opnåede en 6. plads til VM i 1973 — og havde vel vundet, hvis det ikke havde været for timer-problemer.

Drejebænken blev det centrale værktøj i byggerummet. Og senere fulgte — næsten naturnødvendigt — en søjleboremaskine, en fræser og diverse avancerede småting. Modellerne blev mere og mere komplicerede i detaljerne, mens selve træværket ikke ændredes synderligt.

Denne mekanisering af modellerne betød større pålidelighed, længere levetid og en hidtil uset flot finish helt ned i de mindste detaljer.

Timeren

Modellernes svageste led havde siden 1973 været timeren — motortiden var for til-

fældig. Dette problem kunne næppe løses uden at blande elektronikken ind i foretagendet, og Thomas gik i 1974 i gang med at udvikle en elektronisk timer. En lovent prototype var klar i foråret 1975, men den kiksede pga. vibrationer fra motoren.

Dette påvirkede Thomas' VM-indsats i 1975, hvor han indtog sidstepladsen. Han havde smadret sine Square Creams og havde kun to flapper til VM. I stedet for de elektroniske timere havde han lavet nogle mekaniske, og de kiksede i nogle afgørende situationer, hvorefter andre uheld kom til med det facit, at Thomas' efter anden periode kun havde en bunke splinter tilbage af to modeller.

Siden 1975 er udviklingen af den elektroniske timer gået videre, men indtil videre er der stadig så mange problemer, at den ikke vil komme i anvendelse ved VM 1977.

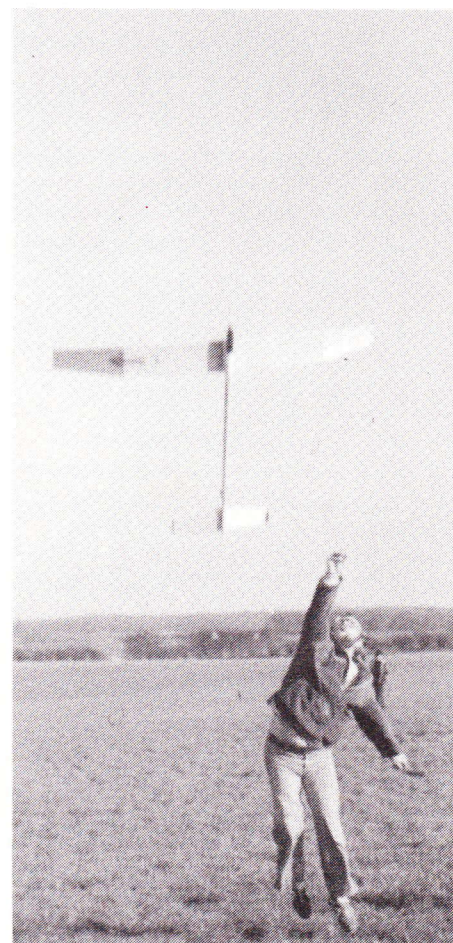
Byggeteknik

En af de vanskeligste ting ved en mekanisk avanceret gasser er at bygge den, så den ikke overskrider minimumsvægten.

Thomas bygger bogstavelig talt på en vægt. Hver eneste stump bliver vejet, før den bliver limet/monteret i modellen. Er en stump for tung, bliver den enten gjort lettere eller kasseret.

Således kan det lade sig gøre at bygge en Square Cream, så den skal have 90 g ballast i efter at tyngdepunktet ligger rigtigt.

Et typisk startbillede af Square Cream. Lodret deropad



Model & Hobby

Frederiksborggade 23, 1360 København K
Tlf. (01) 14 30 10

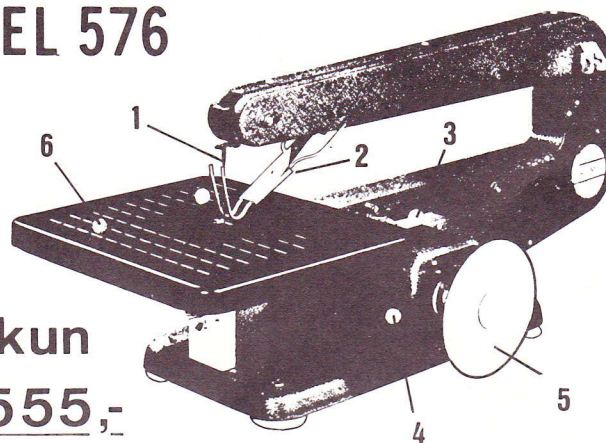
— Where modellers meet in Denmark

**KØB BILLIGST, - KØB TIL ...
TRANSMERC MINI-PRISER!**

DREMEL MOTO-SHOP MODEL 576

- alle tiders deкупør-sav (elektrisk løvsav)

- (1) Klingen kan vendes 90° i planet
- (2) Kombineret tilholder og fingerbeskytter
- (3) Motoren er direkte koblet til drivaggregat, derfor minimale vibrationer og krafttab . . .
- (4) 220 V. EI-motor, 50 H2. med kuglelejer (- er radio-støjdæmpet)
- (5) ø 100 mm pudseskive er standard-udstyr
- (6) Planet er højde-indstilleligt, - når klingen er slidt i skære-stedet, flyttes planet op eller ned - til et "frisk" sted på klingen . . .



- til kun
kr. 555,-

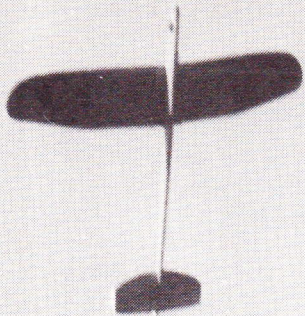
- den skærer op til 45 mm tykt materiale i f.eks. træ, plast eller metaller . . .

- og vi forsender overalt i Danmark, Norge og Sverige !

TRANSMERC

TH. HANSENSVEJ 2, DK-4720 PRÆSTØ
-drej (03) 79 19 55





Sommertid er chuck-tid

Henrik Iskov giver gode råd om bygning og flyvning med disse sjove, små modeller.

Mange modelflyvere, der til daglig beskæftiger sig med helt andre modelklasser har megen fornøjelse af »balsaglidere«, når lejlighed byder sig.

Chuck-glidere — det er hvad vi og englænderne kalder nogle små svævemodeller af massivt træ beregnet for håndkast. Spændvidden er som regel 40-50 cm (samlet planareal må maksimalt være 8 dm²). På trods af størrelsen kan disse modeller (med nogen øvelse) bringes til at flyve 50-60 sek. uden hjælp af termiske opvinde!

Modeltypen er ret populær i England og USA, men har herhjemme i de senere år ført en hensygnende tilværelse. Det hænger måske sammen med, at problemet med at få modellen til at stige glide ordentligt viser sig at være større end forventet. Man bør derfor, ligesom inden for de øvrige modelklasser, væbne sig med tålmodighed. Til gengæld er byggetiden for de små modeller beskedene. På modelflyvesommerlejren har der derfor altid været en betydelig produktion af »chuck'ere«.

Nå — til sagen! På tegningen er vist en model, som jeg gennem årene har haft en del gode flyvninger med.

Den har en størrelse, som vil kunne passe de fleste over 15 år. Er man yngre, vil en model i 2/3 størrelse passe bedre til armkræfterne.

Vigtige byggetips

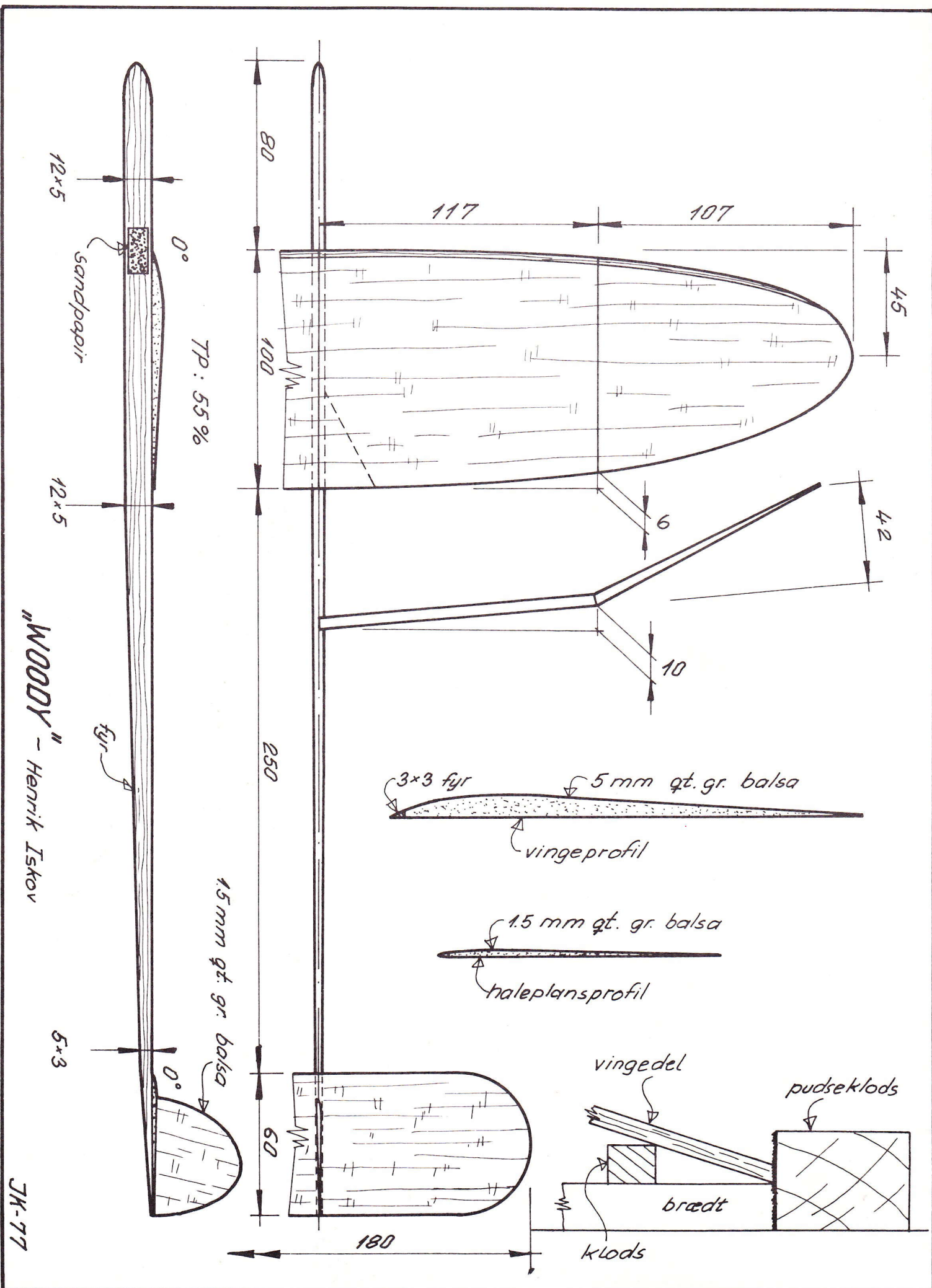
Først må man have fat i de rigtige materialer. Vingen, haleplanet og halefinnen laves af mellemløst (0,1 g/cm³) balsa, der helst skal være med *quarter grain* (spættet, spejlskåret).

Kroppen laves af en fyrreliste med så mange tætsiddende »striber« som muligt. Af disse skal så mange som muligt fortsætte i hele kroppens længde — ellers knækker eller flækker kroppen for nemt ved en »kikset« start (linestyringsfolkene kalder vist manøvren »stående 1-tak«!).

På tegningen er vingen vist »lagt ned«, dvs. før man har lavet nogen V-form. Man starter nemlig med at lave vingen i *ét* stykke.

Vingen (minus 3 mm af forkanten, der udgøres af en fyrreliste) skæres ud af en 5

Karsten Kongstad laver V-tegn efter start af en chuckglider. Det er nu ikke nødvendigt ...



"WOODY" - Henrik Iskov

JK-77

mm plade balsa. En 3 x 3 mm fyrreliste pålimes forkanten, og vingen høvles og slibes i profil som vist på tegningen. Lav ikke bagkanten for tynd (0,5-1,0 mm er passende) og bemærk, at den bageste 2/3 af vingen er flad på oversiden. Altså ingen »pukkelryg«!

Brug til slibningen den sribede type sandpapir (aluminiumoxid). Det skærer langt mere end det river. Start med korn 100 og slut med korn 400.

Der skal endnu ikke laves V-form i vingen!

Finne og haleplan skæres ud af en plade 1,5 mm balsa og slibes i profil. Slib ikke haleplanet for tyndt og lav frem for alt ikke forkanten for skarp. Den skal nærmest rundes en smule.

Overfladebehandling

Der fremstilles en blanding af ufortyndet dope og talkum. Der røres godt rundt og straks herefter smøres vinge, haleplan og finne ind i blandingen. Det skulle kunne fylde porerne i træet en hel del. Det drejer sig om at få en tilpas glat overflade. Ikke alt for glat, er der ganske vist nogle, der siger

Nå, lad det påsmurte tørre godt i ca. 3 timer og slib derefter overfladen, til man igen får øje på træet.

Herefter gives alle dele ca. 4 gange almindelig dope iblandet ca. 20 pct. fortynnet og så meget amerikansk olie, at lakken stadigvæk tørrer ordentligt. Det er ikke meget, der skal i — man må prøve sig frem. Olien skulle hindre modellen i at slå sig så meget som ellers, når lakken tørrer. Endelig kan en smule amyloacetat hældes i for at hindre fugtskjolder, men pas på: Det er ekstra farligt at indånde og kan i øvrigt vanskeligt skaffes.

Når hvert lag er helt tørt, slibes ganske let med sandpapir korn 400, og der skræbes med et barberblad. Det holdes omtrent vinkelret på vingens overflade og trækkes hen over denne.

V-form

Nu skal der laves V-form i vingen. Først skæres eller saves vingen over de tre steder, hvor knækkene skal være. Derefter slibes stykkernes ender i vinkel, således at de dele, der skal samles i et knæk, slibes lige meget i vinkel. Det skal gøres ret præcist, således at samlingen ikke senere gaber og derved nedsætter styrken af samlingen for meget. Vingen samles derefter med »balsacement« eller 5-minutters epoxy.

Hele modellen samles med 5-minutters epoxy. Husk at lime en 2 mm tyk krydsfinertrekant ind under vingen som vist på tegningen. Afvej dernæst modellen med bly anbragt i næsen, således at tyngdepunktet for hele modellen kommer til at ligge 55 pct. af vingens bredde fra vingens forkant.

Modellen holdes nu over dampstrålen fra f.eks. en fløjtekedel og vingen vrides, så den får 1 mm wash-in i venstre inder-

plan, dvs. forkanten af vingen skal ved knækket til øret være løftet 1 mm i forhold til inde ved kroppen. Denne vridning har en tendens til at ville forsvinde igen. Den må derfor kontrolleres af og til.

Bemærk: Modellen er vist, som den skal være for højrehåandede. Er man kejtet, som jeg selv, byttes vridning, krydsfinertrekant og stige/glideretning om.

Trimning

Nu er modellen klar til trimning. Dette gøres en stille aften på en mark med halvlangt græs — modellen vil sikkert banke i jorden nogle gange!

Finnens bagkant vrides lidt til venstre og det kontrolleres, at vinkelforskellen mellem vingen og haleplanet er 0, samt at haleplanet ikke er skævt. Evt. kan haleplanets bagkant være løftet en smule.

Derefter prøves med nogle forsigtige håndstarter. Modellen skal ikke bringes til at stige. Er der nogen vind, kastes der lige mod denne eller ganske svagt til venstre. Modellen bringes til at glide jævnt i en passende cirkel (30-40 meter i diameter). Staller modellen, bukket haleplanets bagkant nedad, idet man først ånder på overfladen. Falder modellen for hurtigt til jorden — hvis den flyver trykket — bukket haleplanet modsat. Man kan i stedet bøje hele bagkroppen tilsvarende.

Når glidet ser rimeligt ud, prøver man at få modellen til at stige: Pegefingernes yderste led anbringes på vingens bagkant ved krydsfinerstrekanten. Tommeltot og langfinger anbringes på hver sin side af kroppen lige under forkanten. Der er anbragt et stykke sandpapir her for at forbedre grebet. Se tegningen.

Der skal kastes godt til, men dog stadig kontrolleret! Modellen slippes, når den ligger næsten vandret eller har svagt løftet næse.

Efterhånden skulle modellen kunne bringes til at stige stejlt i et ganske svagt højrekurv, 1/4-1/2 omdrejning under hele stiget. Derefter, når tophøjden er nået, skal den flade ud og begynde at kurve til venstre. Nogle kan få modellen op i 30 meters højde på denne måde!

Der må i begyndelsen regnes med en pæn chance for at kvadre modellen under disse forsøg. Det værste sker som regel, når man kommer til at kaste modellen til venstre i forhold til vinden: Modellen ryger op, drejer rundt og ryger lige ned på en sådan skæv måde, at der ofte sker noget slemt.

Hovedregel: Modellen kastes en anelse til højre for vinden.

Termikbremse?

Termikbremse på chuck'ere bruges mest i USA. Her hjemme er vi endnu ikke så gode, at sådanne er brugt i større udstrækning.

— Husk: Chuck-flyvning er sund motion, men kan også give ømme armmuskler!

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

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

LEGETØJSBODEN

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

Motortest

Prøvekørsel af to PROFI-motorer

PROFI .61 RC og PROFİ .61 RCS

Profi-motorerne fremstilles af firmaet Hörnlein i Vesttyskland. De findes i størrelser fra 1,76 cm³ til 12,65 cm³, der alle i konstruktionsmæssig henseende ligner hinanden. Eneste undtagelse er 1,76 cm³ motoren, der har tværskylning i stedet for som de andre at have schnuerleskylning, og den nye .20'er der siges at have støbt krumtaphus.

Profi-serien må nok nærmest karakteriseres som værende en vesttysk storebror til Cox' Tee-Dee serie. Da der råder nogen usikkerhed med hensyn til hvilke forbedringer, der er foretaget ved den nye Profi, har jeg valgt at lave en sammenligning mellem den nye og den gamle type. Motorerne blev stillet til rådighed af firmaet Transmerc.

Specifikationer:

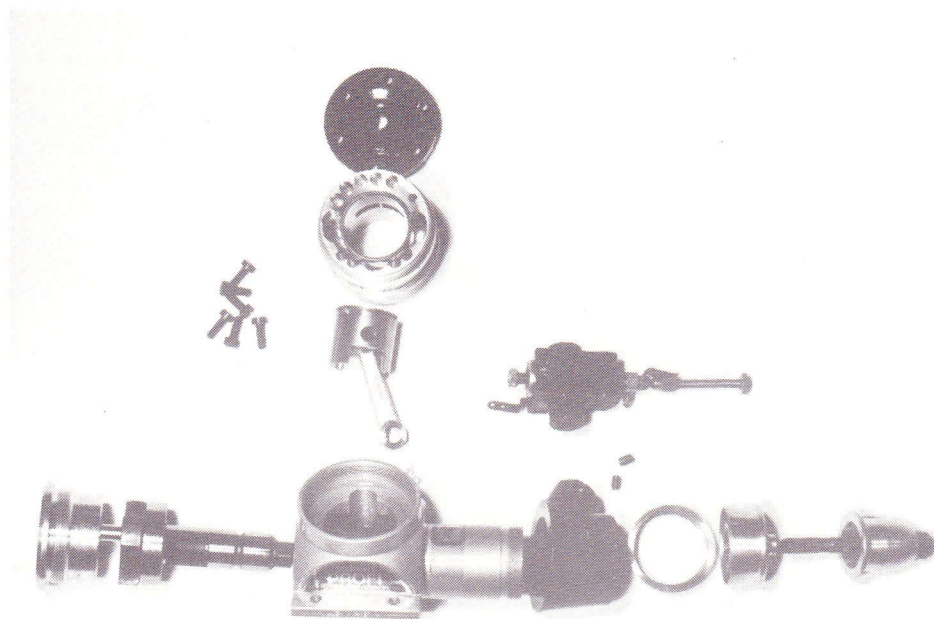
To-takts gløderørsmotor med schnuerleskylning, fladt aluminiumstempel med en stempelring fastlåst af en styrestift for at forhindre rotation. Stemplet løber i en stålforing, der er krympet i kølekappen for at forbedre varmeovergangen.

Kølekappen er skruet ned i krumtaphuset og fastspændes med det medfølgende stykke specialværktøj, hvorefter en pinolskrue spændes og fastholder cylinderen i denne stilling.

Krumtappen kører i 2 stk. SKF kuglelejer og er ligesom resten af motoren kraftigt dimensioneret.

Motoren har frontindsugning og benytter sig ligesom Cox'en af en kunststofring, der skal presses ind over frontstykket, og som fastholder karburatoren. Herved opnås to ting, isolering af karburatoren og en nem, let udformning af frontstykket.

Motoren er næsten helt fremstillet af neddrejede stænger og profiler. Eneste undtagelser er holderen for karburatoren og karburatorkroppen.



RC karburatoren virker som en simplificeret motorcykelkarburator med en fuld-gasnål og en tomgangsnaal. Mellemgasområdet styres af tomgangsnaalens konusitet.

Den første ændring man umiddelbart ser, er fastspændingen af medbringeren. Den gamle (1) medbringer drives rundt af en sekskant på akslen og spændes op mod et bryst. Det medfører, at akslen kan presses bagud, til medbringeren rører huset. Den nye (2) har en normal klembøsning og et mindre frontleje, således at akslen bliver fikseret, når medbringeren er fastspændt. Det mener jeg er en forbedring blot skulle man have bibeholdt ideen med det indvendige gevind i akslen til spinneren.

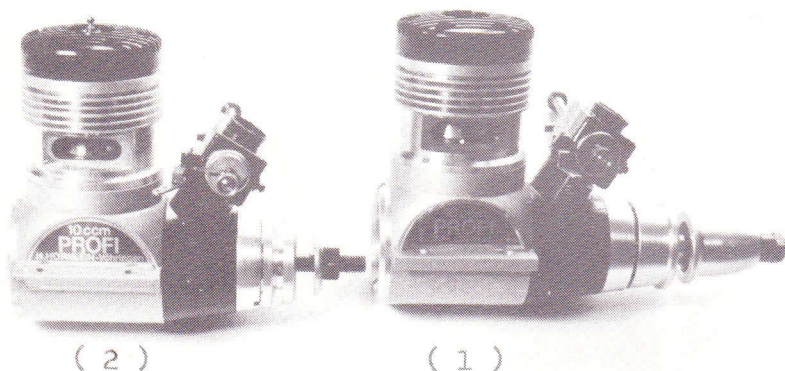
Indsugningen på nr. 1 udviser tegn på en fejlkonstruktion, der er rettet ved pres-

ning af nyt materiale. Samme fejl genfindes ikke i nr. 2.

Som en kuriositet kan nævnes, at der fra indsugningen (lavtrykssiden) er boret et ca. 1/2 mm hul frem til forreste leje. Det er nok tænkt som smørekanal, men suger efter min mening blot falsk luft.

Skyllekanalerne har fået en lidt mere passende udformning på nr. 2, og der er ingen udrøjning i kølekappen under stemplet.

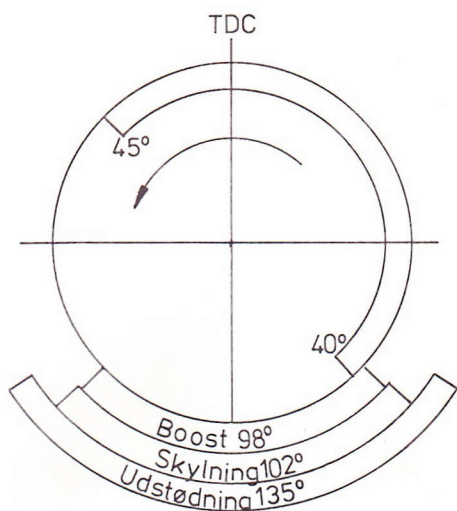
Timingen er bibeholdt, og slaglængden er øget med 0,15 mm. Det sidste kan dog skyldes en produktionsunøjagtighed. Det eneste sted, hvor der virkelig er en markant forskel, der kan influere på ydelsen, er kompressionsforholdet. Frigang mellem topstykke og stempel er på 1: 1 mm og på 2: 0,4 mm.



	gammel (1)	ny (2)
Boring	23,965 mm	23,990 mm
Slaglængde .	27,6 mm	27,4 mm
Slagvolumen	9,88 cm ³	9,83 cm ³
Max. effekt	1,6 HK	
(fabrikkens opgivelse)		
Vægt (m. lyd)	645 gram	630 gram
Lyddæmper	130 gram	130 gram
Boring/slagl.	0,87	0,88
Effekt/vægt	2,48 HK/kg	2,54 HK/kg
Effekt/vol.	162 HK/liter	163 HK/liter

Støj

Motoren holder — med standard Hörnlein lydpotte — netop støjgrænsen på 84 dBA med en 12 x 6 propel.



Propeltest

Gammel motor (1):

Grå super 12 x 6 10.600 omdr./min.
 Grå super 11 x 7 11.500 omdr./min.
 Taipán 10 x 6 15.300 omdr./min.

Ny motor (2):

Grå super 12 x 6 11.300 omdr./min.
 Grå super 11 x 7 11.900 omdr./min.
 Taipán 10 x 6 16.200 omdr./min.

Ny motor (2) i tomgang:

Grå super 12 x 6 3.050 omdr./min.
 Taipán 10 x 6 2.700 omdr./min.

Vejrforhold: 16 grader Celcius, lufttryk 759 mm Hg, 60 pct. relativ luftfugtighed.

Brændstof: 20 pct. Castrol M — 75 pct. methanol — 5 pct. nitromethan.

Konklusion

Under testkørslen viste nr. 2 sig mere villig til at reagere på throttlen end nr. 1.

Motorgangen gennem mellemgasområdet var også jævnere. Throttlelekspanset var iøvrigt hurtigt og konstant.

Motor nr. 1 kører relativt varmere end nr. 2.

Den store forskel i ydelse skyldes primært to ting, øget kompressionsforhold for nr. 2 og en manglende 4 mm stump af stempelringen på nr. 1.

Bageste kugleleje sad løst i nr. 1 og ville sikkert give anledning til lidt problemer senere hen.

Fastspændingsflangerne er ekstruderet som profil, hvilket ikke giver særlig nøjagtige overflader. De burde nok have været rettet af, særlig hvis der bruges metal-motorfundament.

Iøvrigt gør motorerne et gedigent indtryk, og der er sket en kvalitetsforbedring på den nye udgave. Men der er dog stadig et stykke vej op til de førende.

Mini-test

GLO-BEE strømaggregat til gløderørsmotorer

Vi har haft lejlighed til at gennemgå og prøve dette aggregat, der er en nyhed på det danske marked. Unit'en består af et opladeligt nikkel-cadmium batteri på 5 ampere-timer (ifølge fabrikkens oplysninger) der sammen med en rheostat og et amperemeter er indbygget i en gedigen plast-box. Hele sagen er, som det kan ses på billedet, ganske handy — faktisk samme størrelse som et »Tiger«-batteri.

Vi prøvede sagen på forskellige gløderørstyper; disse glødede absolut tilfredsstillende og var nemme at variere via rheostatindstillingsarmen.

Brugsanvisningen, der er på engelsk (bør nok oversættes), giver en vejledning i strømstyrke til næsten alle gængse gløderørstyper — denne viser sig at passe udmærket.

Desværre kan der ikke leveres oplader fra fabrikken, som passer til danske forhold (220 V). Enhver 3-4 volts jævnstrømskilde på ca. 500 milliamperer vil imidlertid kunne lade strømaggregatet op på ca. 10-12 timer. Det skal bemærkes, at der er indbygget sikring (samt reserve), så det skulle forhindre ødelæggelse af batteriet.

Prisen er relativ høj — men står man over for at skulle nyanskaffe sin strømkilde, er denne en overvejelse værd.

Jens Geschwendtner



Klumper i dieselbrændstoffet

Til første konkurrence efter vinterpausen blandede jeg det sædvanlige dieselbrændstof, 20 pct. Castrol M, 50 pct. petroleum og 30 pct. æter. Da jeg en time efter stod på banen og skulle tilsætte amylnitrat, svømmede der en del fedtede klumper rundt i flasken. Jeg prøvede derefter at lave en ny blanding, men det samme skete. Hvad er årsagen?

Venlig hilsen,

OLE POULSEN
 Indelukket 97, 8520 Lystrup

Det problem med fedtklumper i brændstoffet stammer fra olien. De polært orienterede hydroxylgrupper (2 eller 3), der giver ricinusolien dens gode egenskaber, gør samtidig, at den kan klumpe sig sammen i forbindelse med urenheder. Det eneste der er at gøre, er at starte på en ny dunk olie og sende en prøve fra den gamle til Castrols tekniske afdeling, der er blevet

orienteret om problemet. Hvis ricinus-olie lagres for længe, kan den blive harsk ligesom andre dyriske og vegetabiliske olier.

Venlig hilsen,

Luis Petersen

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.

Lette RC-modeller flyver bedre

MARA er navnet på et amerikansk pylon-race-blad. Bogstaverne står for Metropolitan Air Racing Association. Med tilladelse fra redaktøren George Zink bringer vi her en interessant artikel i Jens Geschwendtners oversættelse.

Det bemærkes indimellem, at RC-modeller ved krappe 180 graders sving ruller så meget, at de er umulige at rette op — og dermed havarerer. Hvorfor sker dette. Det ser vi på i det følgende.

Som basis vedtager vi, at vi har en model på 1750 gram, der foretager et 180 graders sving med en radius på 15 meter og med en fart af 120 km/t.

Det er svært nøjagtigt at beskrive modellens bane, men antager vi at svinget er cirkulært, kan vi beregne den nødvendige opdrift, vingerne skal yde, ud fra centrifugalkraftsformlen:

$$\text{Centrifugalkraften} = \frac{\text{modellens vægt} \times \text{hastigheden}^2}{\text{radius}}$$

Indsættes vores basistal, kan det konstateres, at planerne skal præstere 16,8 kg løft.

Ved opslag i strømningelæreboøger ses det, at dette er en opdrifts-koefficient på ca. 0,8. Kontrolleres størrelserne i Franc Zaic's »Circular Airflow« (bog om aerodynamik specielt skrevet for fritflyvende modelfly) ses det, at denne størrelse er i orden, den staller ikke.

Imidlertid fortæller denne tabel også, at vingen ville være stallet ved en koefficient på 1,2. Staller én vingehalvdel (den mod centrum af svinget er langsomst — og staller derfor først), opnås et roll, der måske bliver skæbnsvangert for modellens videre færd.

Går vi igen tilbage til centrifugalkraftsformlen, vil det kunne konstateres, at havde modellen udført svinget med en radius på 10 meter, ville det være gået galt.

Ovenstående mindre radius opstår i

mange tilfælde simpelthen bare ved overkorrigeren ved indgang i svinget.

Havde modellen til gengæld været lettere, f.eks. 250 gram, ville den have overlevet svinget på 10 meters radius.

Hvis modellen kun havde vejlet 1250 gram, ville den kunne udføre svinget med en radius på kun 7,0 meter uden at stalle.

— Måske ville vingen så brække på midten pga. den meget større belastning. Men det viser bare, at selvom tingene laves lettere, må de ikke svækkes. Altså ingen svage planer for at spare vægt!

Sammenholder man dette med det faktum, at udover hurtigere sving opnår man hurtigere acceleration og mindre belastning på motoren under retningsændringer (stigning), så ses det, at der er store fordele ved lettere modeller. *Georges Zink*

Stort udvalg i små og store svævemodeller, gummimotormodeller, linestyringsmodeller, RC motor- og svævemodeller.

MULTIPLEX anlæg til fjernstyring af såvel biler, både og fly.

Graupner

**Bauer
Modelle**



billing
boats



← **robbe**

Det store samlede udvalg fra de førende fabrikker i ind- og udland finder du hos:

Randers

HOBBY

MAAETOFT & CO

Rådshustorvet 4, 8900 Randers, tlf.: (06) 42 58 15



Aftageligt plan til stunter

Jeg har lavet en konstruktion til aftagelige vinger til kunstflyvningsmodeller, som både er nem at lave og som er hurtig at samle og adskille samt pladsbesparende.

1. Siderne til kroppen skal være af hårdt balsa, da den ellers vil blive mast eller slå sig.

2. Kroppen kan laves helt færdig, før bunden skæres bort, hvor vingen skal sidde. Man skal passe på, at hullerne til vingen ikke bliver for store. På kanten af kroppen kan man som kantbånd bruge opskåret brændstofslange — eller de specielle plastprofiler til forsatsglas (købes hos glarmesteren).

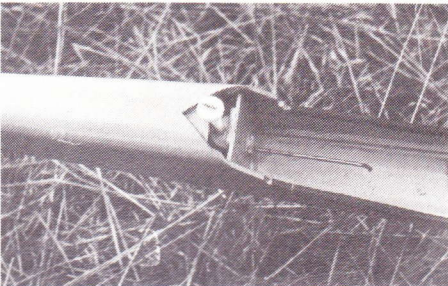
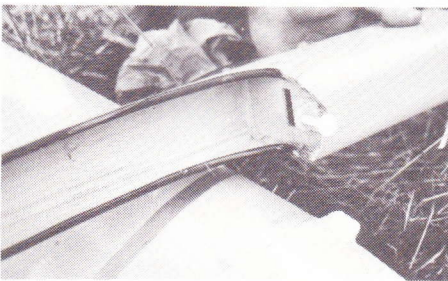
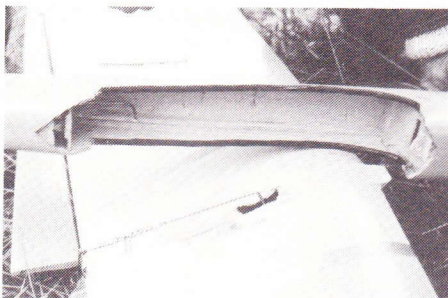
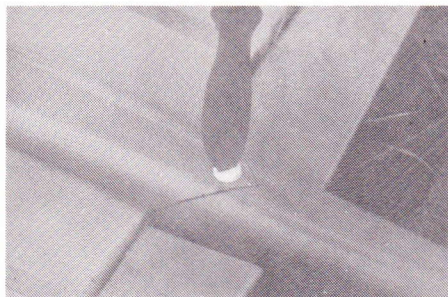
3. Boltene kan være KAVAN-bolte, men dem man bruger til at samle skabe med er lige så gode.

4. Stødstangen fra haleplanet behøver ikke at gå helt frem, men kan bøjes, så den passer i hullet på stødstangen på vingen.

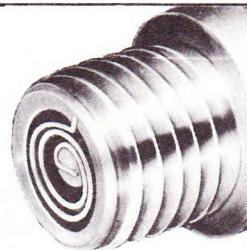
5. Trekanten i vingen laves helt færdig, dog således at man kan isætte stødstangen til vingen efter, at planet er færdigmalet.

6. Den nemmeste måde at få de to stødstænger til at passe sammen er at man på kroppen laver et lille mærke ud for tappen (neutralt rør) — sætter vingen på — og laver mærket på den, hvorefter man med neutralt flaps kan lodde øjet til stødstangen på efter mærket (det anbefales at surre med tynd kobbertråd). *Henry Hviid*

Øverst ses Henry Hviid med modellen samlet.
På de andre fotos ses hvorledes samlingen udføres.



PRÆMIE-
SLUGERNE
FRA USA



GloBee

— med den revolutionerende flade spiraludformning af glødetråden, og en superstærk glas/keramik forsegling.

GloBee gløderør giver flere omdrejninger, bedste startegenskaber, og for R/C-motorer desuden jævner tomgang.

GloBee Sport kr. 12,50
GloBee R/C m/bjælke kr. 15,75
GloBee Racing kr. 15,75
Både Long og Short Reach.

NYT!

GloBee Fireplug Akkumulator

2 V, 5 A, amperemeter og indstillelig strømstyrke kr. 198,-

BEMÆRK:

Også en gros salg til hobbyforhandlere. Skriv venligst efter nærmere oplysninger.



**outlaws
model
products**

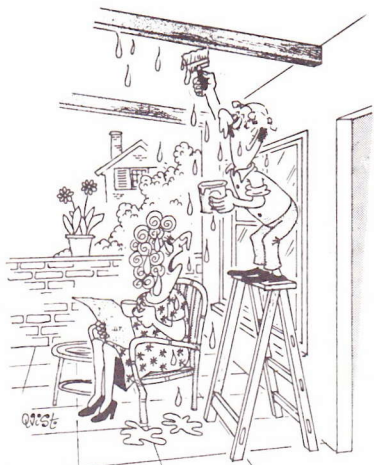
Superstar FAI combat byggesæt, 2,5-3,5 cm³ motorer, spændv. 97 cm kr. 76,85
Starlet 1/2 A combat byggesæt, 1,5 cm³ motorer, spændv. 66 cm kr. 57,85
Alpha højstatssvævemodel, spændv. 92 cm kr. 41,75
Bravo A1 svævemodel, spændv. 122 cm kr. 49,85
Tegning til Superstar II og III, spændv. 106 cm kr. 21,45
Pacifiers — de rigtige til suttanke, pose med 10 stk. kr. 17,65
Nichrome skærewire til styrophor, 3 meter kr. 13,00

Porto for byggesæt kr. 8,-. Ved køb af mindst 2 byggesæt dog portofri.
Øvrige priser er incl. levering.

Vigtigt!

Reserver et byggesæt inden sommerferien. Brug mindre tid til at bygge og mere til at flyve.

KURT PEDERSEN
FÆLLEDVEJ 7
6100 HADERSLEV



KU' DU IKKE GØRE MIG DEN TJENESTE AT BRUGE DEN NYE DRYP-FRI NEW LOOK TRÆBESKYTTELSE

ja, nul sjask

med New Look træværn, den nye dryp- og stænkfri træbeskyttelse

Igen en stor nyhed fra SIE-idécenter for moderne overfladebehandling.

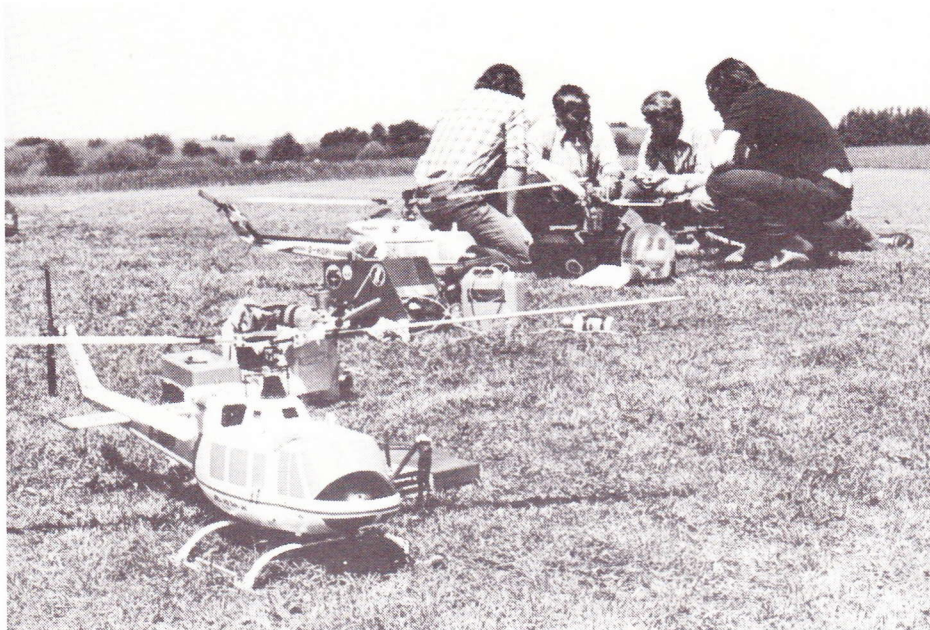


— Og gælder det modelbygning, så:

Readit[®] super-klæber

2 komponent EPOXY

SIE LAK- OG FÆRVEFABRIKER A/S - MERCANDIA KEMISK INDUSTRI
- et selskab i MERCANDIA-koncernen



Helikopterstævne 21.-22. maj

Gustav Sämman — verdensmester i wakefield i 1955, nu RC-helikopterekspert — hjalp danske RC-flyvere med at indstille og flyve deres helikoptere. Ivan Svendsen var på pletten og tog en serie fotos, hvoraf vi desværre kun har plads til 2 i dette nummer.



Fritflyvningsresultater

Vårkonkurrence II, Vandel d. 15. maj

Vandel var skuepladsen for den anden vårkonkurrence i distrikt Vest. Den 15. maj samledes over 40 deltagere og tilskuere til en konkurrence i ønskevej med jævn vind og masser af — lidt lunefuld — termik. De sædvanlige bortflyvninger fandt selvfølgelig også sted. Hans Schiøtt lagde for med at flyve en A2'er væk, og Birgit Schiøtt fuglte faderens eksempel i A1 beg.

Også Hugo Ernst og Tage Hansen måtte ofre hver en A2'er til termikguderne. Tilsyneladende virkede bremserne, men termikken var for kraftig. Hvad gør man?

Men det var også på anden vis en opløftende dag. Begynder A1 med 8 deltagere fløj kun 3 perioder, da »eksperterne« så bedre kunne hjælpe deres medbragte begyndere og alligevel selv flyve. Både Jørgen Korsgaard, Hans Schiøtt og undertegnede havde begyndere med. Jørgen havde dresseret sine bedst, så Jørg Schmidt sluttede med 3 fornemme max'er på førstepladsen. »Minimax« er en god model! 2. pladsen gik også til Flensborg, og Birgit Schiøtt holdt en 3. plads med sin max. Det gik skævt for Skjernfolkene. Deres nye »Sus« kunne ikke klare kombinationen af koldt græs under planet og bagende sol over, så de nydopede planer vred sig og vanskeliggjorde trimningen. Men vent til næste gang! En del af begynderne er ikke FF-U medlemmer, men får lov at flyve med for at prøve det og melder sig så forhåbentlig ind senere.

10 A2 eksperter udkæmpede en hård kamp om sejren. De tre første — Per Grunnet, Eugen Dunkerbeck og Finn Bjerre — havde hver 4 max'er, og Eugen lignede længe en vinder, men måtte ned med nakken i 4. periode. Per løb — som sædvanlig — af med sejren med 869 sek. Der blev cirklet og katapultstartet, så det var en lyst. Thomas Kongsted nøjedes med 3 max'er på fjerdepladsen, men ser ud til at være i form med sine gamle modeller.

Karl Heinz Lorensen blev nr. 2 i A1 beg. med denne »Blody Baron« alias »Minimax«.



I C2 var Poul Kristensen suveræn med 5 max'er. Det var en fornøjelse at se hans model flyve, selv om han beskedent påstod, at han blot var heldig. Modellen ser meget sikker ud i stiget og har indbygget termik i planerne (se iøvrigt tegning og omtale i »Modelflyvenyt« nr. 2/77).

Jens Kristensen trøstede sig ved at vinde A1 ekspert, hvor han »brugte en snor i stedet for en gummimotor« til sin »Sus«. Resultat 2 max'er + lidt mere til 468 sek.

Der sås et par D1'ere på jorden. Starter blev det dog ikke til, men mon ikke vi ser dem næste gang? Selv om »gassere« ofte er kortlivede.

Vi sluttede med sædvanlig kaffedrikning og modelflyvesnak på Vandel kro. Det var en god modelflyvedag. Næste konkurrence bliver måske ved Assens, hvor Per Grunnet prøver at finde en plads til os.

Erik Knudsen

A1 beg. (3 starter): 1. Jørg Schmidt 540 sek. 2. Karl Heinz Lorensen 186 sek. 3. Birgit Schiøtt 180 sek. 4. Jens Schiøtt 155 sek. 5. John Kristensen 131 sek. 6. Niels J. Madsen 127 sek. 7. Ole V. Pedersen 101 sek. 8. Martin Hem 39 sek. **Chuckglider:** 1. Martin Hem 31 sek. **A1 eks.:** 1. Jens Kristensen 468 sek. 2. Niels Hem 390 sek. 3. Hugo Ernst 107 sek. **A2 beg.:** 1. Mikael Schwartz 283 sek. **A2 eks.:** 1. Per Grunnet 869 sek. 2. Eugen Dunkerbeck 768 sek. 3. Finn Bjerre 762 sek. 4. Thomas Kongsted 746 sek. 5. Henning Schultz 657 sek. 6. Erik Jensen 621 sek. 7. Niels Hem 541 sek. 8. Hugo Ernst 398 sek. 9. Tage Hansen 225 sek. 10. Hans Schiøtt 180 sek. **C2:** 1. Poul Kristensen 900 sek. 2. Jens Kristensen 757 sek. 3. Bjarne Jørgensen 637 sek.

Samlet stilling i distriktkonkurrencen:

A1 beg.: 1. Ole V. Pedersen 561 sek. 2. Jørg Schmidt 540 sek. **A2 beg.:** 1. Mikael Schwartz 283 sek. **A2 eks.:** 1. Per Grunnet 1692 sek. 2. Finn Bjerre 1573 sek. 3. Thomas Kongsted 1439 sek. **C2:** 1. Poul Kristensen 1657 sek. 2. Jens Kristensen 1441 sek.

A1-konkurrence, St. Højstrup d. 22. maj

OMF's traditionelle A1-konkurrence blev i år afholdt i fantastisk flyvevej — næsten ingen vind, bagende sol, kraftig termikaktivitet.

Kun 6 af de mange fremmødte modelflyvere havde A1-modeller med — vi var vist et par stykker, der ærgrede os over ikke at have fået bygget en lille model, for det er jo sjovt at flyve med A1-modeller. En af dem, der morede sig bedst var vist Keld Schultz — han havde bygget en mini-mini-A1'er — iøvrigt Bjarne Jørgensens konstruktion — med ca. 50 cm spændvidde. Et par af starterne viste, hvad den kunne yde, når termikken var på pletten. De fleste starter måtte dog påbegyndes i lav højde, da modellen var svær at trække i tophøjde.

Jørn Rasmussen deltog som gæst og var ubeskeden nok til at flyve 4 max'er og en svips med sin modificerede »Mini-Ghost« (tegning gennem unionen). Klubmester blev han dog ikke — det kan kun OMF-medlemmer blive. Så Bjarne Jørgensen kunne for andet år i træk føje titlen »Klubmester i OMF i klasse A1« til sine mange fine præstationer. Bjarne var lidt usikker og lagde ud med to nedvindsstarter, men fra tredje start og fremad valgte han kun at beskæftige sig med de termikbobler, som andre

havde demonstreret styrken af. Det gav selvfølgelig resultat.

Trediemand var Tage B. Hansen — Tage var ikke helt glad for at udløse sin smukke model i de store bobler — sporene fra hans A2'ers bortflyvning på Vandel til vårkonkurrencen skræmte stadig

Men, men, men Denne konkurrence viste atter, hvor afslappet det er at flyve med OMF-folkene. Resultatet opfattes ikke som det væsentlige — det er flyvning der tæller.

Per Grunnet

A1: 1. Jørn Rasmussen 797 sek. 2. Bjarne Jørgensen 660 sek. 3. Tage B. Hansen 529 sek. 4. Henning Schultz 415 sek. 5. Susanne Jørgensen 370 sek. 6. Keld Schultz 250 sek.

Linestyringsresultater

Vårkonkurrence vest d. 24/4-77

Konkurrencen blev afholdt i Alborg på Aviators baner ved Hesteskoen.

STUNT: Jørgen Kroer fra Skive er et nyt navn, men han kunne ikke true Leif Eskildsen.

1. Leif Eskildsen, 635 2149 pt.
2. Jørgen Kroer, Airbird 1488 pt.

SPEED: Endnu et medlem trådte ind i 220-klubben, idet Unionens sekretær Niels Lyhne satte personrekord med fine 225,84 — det lover godt for EM-deltagelsen. Carsten Thorhauge, der kun flyver indenbys, er også ved at få skik på udstyret, kun farten manglede.

1. Ole Poulsen, ALK 233,80 km/t
2. Leif Eskildsen, 635 230,17 km/t
3. Niels Lyhne, 635 225,84 km/t
4. Carsten Thorhauge, Aviator .. 185,75 km/t

COMBAT: De to finalister har snart mødt hinanden i mange finaler — Dønnegang trak Lars det længste strå.

Fra den relativt nye klub Sumetra deltog 2 mand, der klarede sig godt i det stærke selskab.

1. Lars Henriksen, 635
2. Uffe Edslev, ALK
3. Jan Steen Jensen, Aviator
4. Benny Furbo, Sumetra
5. Henrik Linnet, Aviator
6. Rikard Andersen, Aviator
7. Knud Madsen, Sumetra

TEAM-RACE: Palle Edslev/Peter Sejersens er kommet igen efter en lille down-periode, men blev disket i finalen. Carsten Thorhauge/Jesper Rasmussen fik noteret 5:54,5 — en god tid af et nyt hold.

1. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK
4:27,4 4:30,3 9:22,0
2. Palle Edslev/Peter Sejersens, ALK
4:16,5 4:14,9 disk.
3. Carsten Thorhauge/Jesper Rasmussen, Avia.
5:54,5 0

Windy-Pokalen

Konkurrencen blev afholdt på Amager Fælled d. 8/5 i strålende solskin. Der blev ikke fløjet speed.



Windypokalen — Good-Year-piloter.

STUNT: Begynderdanmarksmeesteren 1976 Henrik Andersen, Orkan gav Robert Petersen hård modstand — De lave tal skyldes, at der kun var 1 dommer.

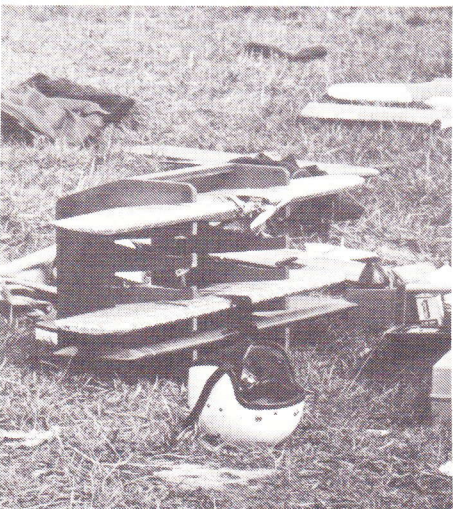
1. Robert Petersen, Windy 1730 pt.
2. Henrik Andersen, Orkan 1516 pt.

GOOD-YEAR: Ikke et af holdene gennemførte alle flyvninger, men de to heattider der blev noteret, var begge under seks minutter. Henrik Andersen/Ebbe Rasmussen sejrede med en Rossi diesel.

1. Henrik Andersen/Ebbe Rasmussen, Orkan
1 omg. 5:49 12:30
2. Karsten Thygesen/Poul H. Nielsen
5:25 68 omg. 77 omg.
3. Rene Nielsen/Stig Henriksen, Windy
48 omg. disk. 2 omg.
4. Luis Petersen/Bjørn Hansen, Comet
52 omg. 0

TEAM-RACE: Der blev vist godt race, og det lykkedes Kjeld Frimand/Flemming Jensen at få deres G 20 Super-Tigre til at gå virkelig godt, og der blev vist sat ny uofficiel Super-Tigre

Praktisk transportkasse til combat-modeller set ved Windypokalen.



rekord med 4:22. Hans G./John Mau startede ikke i finalen.

1. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet
4:04 4:00 8:12
- Flemming Jensen/Kjeld Frimand, Windy
4:35 4:22 37 omg.
3. John Mau/Hans Geschwendtner, 635/Comet
4:13 4:10

COMBAT: Her var der rekorddeltagelse, idet ikke mindre end 10 mand stillede op. Dan Hune fra Kjoen sejrede overbevisende, men i det hele taget var deltagerne fra Kjoen ret dominerende, og kun Uffe Hune fra Sydfyn og Stig Henriksen kunne blande sig i topstriden.

1. Dan Hune, Kjoen
2. Torben Frandsen, Kjoen
3. Uffe Hune, Sydfyn
4. Stig Henriksen, Windy
5. Olav Hune, Kjoen
6. Jens Geschwendtner, Comet
7. Asger Bruun-Andersen, Sydfyn
8. Rene Nielsen, Windy
9. Allan Løfstedt, Comet
10. Jan Carlsson, Comet

Jura-cup 1977: Årets første internationale linestyringsstævne

Dette store internationale stævne fandt ligesom de foregående år sted i Breitenbach i Schweiz. Banen er placeret klods op ad alperne, så det er et anlæg i fantastisk skønne omgivelser.

Da der kun en én asfaltcirkel, og der flyves i de tre klasser, speed, kunstflyvning og team-race, er det dejligt afslappende, da der er lang tid imellem man er i ilden.

Der deltog i år 5 danske, der havde taget den lange vej på omkring 1.200 km derved.

SPEED

Denne klasse havde samlet 14 deltagere fra det meste af Europa. Ikke overraskende blev vinderen verdensmesteren Emil Rumpel fra Vesttyskland, der dog blev skarpt fulgt til dørs af Louis Bilat fra Schweiz, der hermed fik en slags »come-back« efter et par svage sæsoner. Fransk mændene overraskede kolossalt, idet de besatte tredje-, fjerde- og sjettepladsen med »nye« navne.

Vore deltagere lå lidt under hjemlig standard med bedste mand Ole Poulsen på 229,3 km/t og Leif Eskildsen på 226,4 km/t, hvilket gav henholdsvis en niende og en ellefte-plads.

STUNT

Her havde 24 deltagere fundet ved med Leif Eskildsen fra Danmark som eneste danske deltager.

Man valgte at lade halvdelen af de startende flyve en tredje runde, således at de øvrige blev placeret på grundlag af 2 runder, medens de elleve bedste kunne forbedre deres placering ved deres tredje flyvning.

Dette var godt for vor danske deltager, idet Leif Eskildsen startede med at være nr. 5 efter første runde, men fløj bedre og bedre gennem de to næste, så han efter en forrygende spændende ventetid foran resultatavlen blev konkurrencens vinder.

Det var hans tredje flyvning, der gjorde udslaget, da han scorede stævnets bedste pointsum



Leif Eskildsen — stunt-vinder

i denne sidste og afgørende flyvning. Det var en virkelig god præstation — og en ting der lover godt for kommende internationale opgaver.

TEAM-RACE

Dette var stævnets største klasse, der var hele 30 hold tilmeldt, deriblandt to danske hold nemlig Jens Geschwendtner/Luis Petersen og Ib Rasmussen/Ole Poulsen.

Deltagerlisten indeholdt alle Europas skrappe navne, så det var lidt af en styrkeprøve kun én måned før Europamesterskabet.

Geschwendtner/Petersen havde ikke besvær med at kvalificere sig til semi-finalen, da de i andet heat fløj på 4:06. Rasmussen/Poulsen havde en del besvær med motorindstillingen, da den ene motor gik lidt defekt, og den anden var helt ny. Det lykkedes ikke for dem at kvalificere sig med tiden 4:28, da grænsen for adgang til semi'erne blev sat af Bugl/Hohenberg (Østrig) med 4:18,8. Det var iøvrigt Hohenbergs debut som mekaniker sammen med Bugl.

Semifinalerne blev dramatiske på flere måder:

Først lykkedes det Bugl at lande sin model lige op i den danske, medens Jens var igang med et pit-stop. Modellen blev totalt knust, men der skete heldigvis ikke noget med mekanikeren. Derimod gik det mindre godt for Hohen-

Jens/Luis' model efter Bugl's påflyvning.





Øverst til venstre ses tre ungarske speedmodeller med et noget utraditionelt udseende. Ved siden af Bugl og Hohenberg efter at sidstnævnte var kommet fra hospitalet. Derunder de tre vindende team-race-hold med medaljer. Herover andenmanden i speed, Louis Bilat.

berg, da en ungare gentog Bugl's nummer; han ramte ikke Hohenbergs model, men derimod armen, der beklageligvis brækkede to steder — så i første omgang blev det et meget kort glimt af det nye østrigske hold, vi fik at se.

Jens/Luis skiftede til en gammel, tung (510 g) reservemodel til omflyvningen og fik noteret tiden 4:10,8, hvilket blev næstbedste tid — altså var de i finalen.

Finalens deltagere blev udover danskerne det hollandske hold 2 x Metkemeier samt englænderne Smith/Fry.

Danskernes chancer faldt imidlertid til nul-punktet, da deres motor gik »flad« for kompression under træning — så de måtte ty til en ganske ny og kun lige tilkøbt til finalen. De til-ladte tre tankfulde var langt fra nok til at trimme grejet tilstrækkeligt ind.

De bange anelser slog da også til i finalen, der blev vundet af brødrene Metkemeier i den fine tid af 8:08,0 for 200 omgange. På 2. pladsen kom Smith/Fry med 8:28 og tredje kom Jens/Luis med 8:49,2 efter diverse motorfor-trædeligheder.

F2C, team-race

1. Metkemeier/Metkemeier, Holland	4:10,8	4:01,8	8:08,0
2. Smith/Fry, England	4:13,0	4:12,7	8:28,0
3. Geschwendtner/Petersen, Danmark	4:06,0	4:10,8	8:49,2
4. Bader/Kaul, Vesttyskland	4:06,8	4:17,6	
5. Gürtler/Baumgartner, Østrig	4:07,6	4:17,1	
6. Fisher/Nitche, Østrig	4:13,4	4:20,2	
7. Ratkai/Nyarady, Ungarn	4:14,3	4:29,7	
8. Van D. Voort/Buys, Holland	4:16,9	4:23,5	
9. Bugl/Hohenberg, Østrig	4:18,8	—	
16. Rasmussen/Poulsen, Danmark	4:28,9		

Ialt 30 hold deltog.

Konkurrencen, arrangementet og stedet er til UG, så det er absolut anbefalelsesværdigt at tænke på deltagelse næste gang, det bliver i 1979. Sågar jodlen fik vi hørt til festen lørdag aften men der er motorstøj så absolut at foretrække JG.

F2A, speedklassen:

1. Emil Rumpel, Vesttyskland	....	246,6 km/t
2. Louis Bilat, Schweiz	.....	244,9 km/t
3. Daniel Enfroy, Frankrig	.....	243,2 km/t
4. Patrick Constant, Frankrig	....	238,4 km/t
5. Ingo Schmidt, Vesttyskl.	.....	236,9 km/t
9. Ole Poulsen, Danmark	.....	229,3 km/t
11. Leif Eskildsen, Danmark	....	226,4 km/t

(Ialt 14 deltagere)

F2B, kunstflyvningsklassen:

1. Leif Eskildsen, Danmark	.....	5.319 pt.
2. Claudio Orsini, Italien	.....	5.156 pt.
3. Toni Salathe, Schweiz	.....	5.041 pt.
4. Franco Ballesio, Italien	.....	4.953 pt.
5. Claus Maikis, Vesttyskl.	.....	4.862 pt.

Ialt 24 deltagere.

Limfjordsstævnet 1977

Stævnet blev afholdt 28.-29. maj på Aviators bane ved hesteskoen i Ålborg. Der var deltagere fra Danmark, Sverige, Holland og Tyskland, så det var absolut et internationalt stævne, både hvad angik deltagere og arrangement.

Lørdag aften var der banket med tilbehør i klubhuset, og da vejret var strålende, var det et dejligt stævne.

STUNT: Her deltog 6 mand, hvoraf én var fra Tyskland og én fra Sverige. Det er lidt skuffende, at der ikke deltog flere danskere. Leif Eskildsen var ikke uventet klar vinder efterfulgt af Robert Petersen. Thomas Lindblom fra Sverige blev nr. 3, skarpt forfulgt af Jørn Ottosen og Henry Hviid. Johannes Apel fra Tyskland bar præg af, at han manglede konkurrencerutine, idet han fløj for stærkt i hastighed til helt at kunne kontrollere situationerne.

1. Leif Eskildsen, 635	.....	3648 pt.
2. Robert Petersen, Windy	.....	3263 pt.
3. Thomas Lindblom, Sverige	.....	3028 pt.
4. Jørn Ottosen, Orkan	.....	2997 pt.
5. Henry Hviid, 635	.....	2988 pt.
6. Johannes Apel, Tyskland	.....	2394 pt.

STUNT beg.: Her var der kun én deltager, nemlig Bo Hansson fra Sverige — han vandt. Det er for sløjt, at der ikke findes deltagere fra Danmark i en sådan klasse.

1. Bo Hansson, Sverige	505 pt.
------------------------	-------	---------

SPEED: Alle fire medlemmer af 220-klubben deltog, men kun to passerede medlemsgrænsen.

Radiostyringsresultater

Sjællandsmesterskabet i kunstflyvning 1977

Søndag den 5. juni blev der afholdt Sjællandsmesterskab i kunstflyvning på Aunø flyveplads, som havde stillet et hjørne af de store græsplænearealer (start- og landingsbanen) til rådighed.

På trods af godt vejr dagene før, bød denne konkurrencedag på kulde, gråvej, kraftig blæst og flere byger. Dette havde dog ikke afholdt 13 konkurrencedeltagere, 5 i A-klassen og 8 i B-klassen, i at møde op.

Konkurrencen blev gennemført uden havarier, men den kraftige blæst generede en hel del. Flere piloter overfløj tilskuerområdet og parkering, men dette skyldtes hovedsagelig at disse områders begrænsning ikke var parallel med vindretningen.

Bortset fra dette forløb konkurrencen godt.

Ole Meyer var konkurrenceleder, Ruth Meyer stod for resultatudregningen, Ib Karlsen havde stået for det praktiske, Arne Jensen, Elo Pedersen og Ole Meyer var dommere i A-klassen, medens Arne Jensen, Henrik Kejlaa og Jørgen Holsøe var dommere i B-klassen.

Ole Harder blev Sjællandsmester i klasse A, og Aksel Nielsen blev Sjællandsmester i klasse B.

Klasse A:

1. Ole Harder, NFK (Super Sicrolly, Rossi 61)	3270	3930	3930	7860
2. Leif Widenborg RC-K (S. Sicrolly, Webra)	3570	3865	3985	7850
3. Knud Malmose, KFK (Super Star, Webra)	3240	2970	3415	6655
4. Arne Bæk, Århus MFK (Profile, OS 60 FSR)	2605	2865	3675	6540
5. Peter Kjær, KFK (Kawasaki, OS 60 FSR)	2925	3260	1835	6185

Klasse B:

1. Lars Jensen, OMF (Tornado, Webra Speed)	1900	2255	2310	4565
2. Aksel Nielsen, KFK (Atlas, OS 60 FSR)	1715	2310	1615	4025
3. Henning Juel, Nakskov (Fuji, OS 60 FSR)	1565	1630	1730	3360
4. Erik Kristensen, Sydsj. (S. Sicrolly, OS 40)	830	1005	1255	2260
5. Johs. Pedersen, RFK (Cutlas, Hp-61)	655	1150	1050	2200
6. Stig Klausen, Sydsj. (Middle Stick, Webra)	815	775	255	1590
7. Henrik Jul Nielsen, RFK (Cutlas, Webra)	625	0	0	625
8. Arne Jensen, OMF (Kompromiss, Webra)	0	0	0	0

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

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

Leif Eskildsen fik revance efter mange nederlag til Ole Poulsen. Begge var lidt under daglige vande. Niels-Erik Hansen fik 218,57 med en halvdårlig motorgang, tæt fulgt af Lyhne med 216,47. Carsten Thorhauge flyver med for stor propel, men fik 198,88. Joen Pedersen fra Tornado er begynder i en så svær klasse som speed, men skal nok få det til at virke — modellen er blot ustabil.

1. Leif Eskildsen, 635 227,70 km/t
2. Ole Poulsen, ALK 226,27 km/t
3. Niels-Erik Hansen, Comet 218,57 km/t
4. Niels Lyhne, 635 216,47 km/t
5. Carsten Thorhauge, Aviator .. 198,88 km/t
6. Joen Pedersen, Tornado 0

GOOD-YEAR: Her blev der præsenteret ikke mindre end 2 modeller med effekt-potter. De støjede helt fantastisk, men imponerende var det. Uffe Edslev/Bjarne Schou var bedst med 176 km/t i flyvefart, men i første heat var de så uheldige efter at have fløjet på 4:21, hvilket er ny rekord, at fange et par liner i landingen, hvilket betyder, at man bliver disket, og da deres cut-off ikke virkede i andet heat, og de kun stoppede en gang, gennemførte de ikke et eneste heat. Danmarks mestrene 1976 beviste endnu engang, at det ikke er tilfældigt de vandt denne titel, idet de konkurrencen igennem var det mest stabile hold. Det kører bare. Nielsen/Nielsen (far/søn) var lidt under daglig vande.

1. Leif O. Mortensen/Ole Bisgård, Aviator
5:04,8 5:03,5 10:17,3
2. Niels Lyhne/Kurt Pedersen, 635/Haderslev disk.
4:56,4 11:50,5
3. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev
6:21,2 5:41,0 12:53,0
4. Luis Petersen/Bjørn Hansen, Comet disk.
15 omg.
5. Uffe Edslev/Bjarne Schou, ALK disk.
disk.

COMBAT: Der var for første gang en helt formidabel tilslutning. Hele 23 stillede op. Fra Sverige var der 11 deltagere og fra Danmark 12. Det tegnede til at blive nogle gode kampe, men da de fleste svenskere brugte glød, som det var svært at starte efter styrt, og deres pin-up beklædte modeller var lige så skrøbelige som indpakningen, kom de gode kampe først til sidst, da der næsten kun var danske diesel-folk tilbage. Uffe Edslev og Lars Henriksen var nok de bedste hele konkurrencen igennem, og i finalen trak DM-vinderen 1976 det længste strå efter en hård kamp, som blev vundet med 32 pt.

Bredden er virkelig god i combat, og det tegner til at blive et hårdt DM i august.

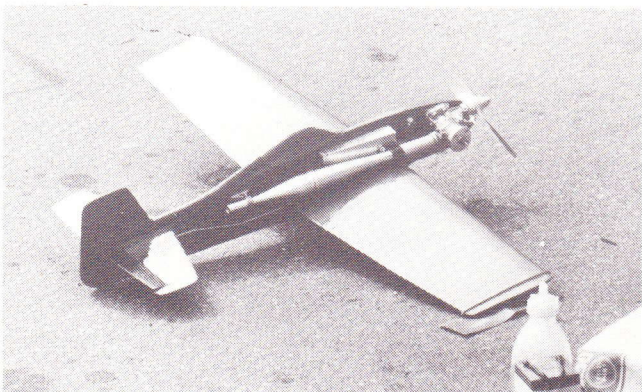
1. Uffe Edslev, ALK
2. Lars Henriksen, 635
3. Anders Dahløf, Sverige
4. Benny Furbo, Sumetra

5. Asger Bruun Andersen, Sydfyn
6. Dan Hune, Kjøven
7. Klas J. Nilsson, Sverige
8. Henrik Linnet, Aviator
9. Bjørn Regnstrøm, Sverige
Johan Voelius, Sverige
Dan Johnsson, Sverige
Olav Hune, Kjøven
Ingemar Larsson, Sverige
Toni Schmidinger, Sverige
Richard Andersen, Aviator
Johan Sandström, Sverige
16. Kurt Siig, 635
Jørgen Frandsen, Sydfyn
Jørgen Bobjerg, Windy
Uffe Hune, Sydfyn
Ulf Jansson, Sverige
Bo Svendstrand, Sverige
Lars Svensson, Sverige

TEAM-RACE: Her deltog 3 hollandske hold, nemlig nr. 2, 3 og 4 fra deres udtagelser. Der blæste en kraftig vind hele konkurrencen, hvilket tog lidt af flyvefarten. Der deltog ialt 11 hold, så der blev fløjet semifinaler med 9 hold. De danske EM-hold viste god form, men der var virkelig fremgang at spore hos samtlige de andre danske deltagere. Der var intet nyt fra de hollandske hold, men til finalen gik Metkemeyer/Metkemeyer, Jens Geschwendtner/Luis Petersen og Hans Geschwendtner/John Mau, og efter en hård finale og lidt organisatorisk dramatik, vandt hollænderne foran danskerne i førnævnte rækkefølge. Alle finaleholdene anvendte Bugl, der gik samme omdrejningstal, på den samme propel, så det var meget svært at skelne motorerne fra hinanden i luften. Hollænderne lovede at komme igen næste år, og da prøve at få endnu flere deltagere med. — Også i andre klasser.

1. Rob Metkemeyer/Bert Metkemeyer, Holland
23 omg. 4:38,2 4:21,5 4:12,6 8:37,0
2. J. Geschwendtner/Luis Petersen, Comet
4:26,5 4:13,1 4:12,9 4:05,6 8:44,0
3. John Mau/Hans Geschwendtner, 635/Comet
4:25,0 4:30,3 4:12,9 5:08,7 8:52,0
4. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK
4:27,3 4:20,3 4:24,0 4:23,4
5. Buys/Hans Visser, Holland
4:37,6 4:25,7 4:22,3 4:19,8
6. Palle Edslev/Peter Sejersen, ALK disk.
4:26,5 5:13,3 4:50,5
7. Joost Kant/Christina Kant, Holland
4:57,5 5:02,2 4:58,0 1 omg.
8. Per Sauerberg/Kåre Nielsen, Haderslev
5:19,5 disk. 5:48,0 disk.
9. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge, Avia.
6:25,5 20 omg.
10. Niels Lyhne/Kurt Pedersen, Haderslev
7:41,6 23 omg.
11. Mogens Thomsen/Jørn Vejen, 635 disk.
75 omg.

Luis Petersen/Bjørn Hansens utroligt larmende potteforsynede Good-Year-model.



Kalender:

Fritflyvning:

6-12/7 VM, Roskilde Lufthavn
23-24/7 Jyllandsslag, Vandel
23-31/7 Sommerlejr, Vandel
4/9 Dansk-svensk landskamp, Trollesminde
17-18/9 NM, Sverige
24-25/9 DM, Skjern

Linestyring:

13-18/7 Europamesterskab, Vervier, Belgien
23-31/7 Sommerlejr, Vandel
24/7 Fredericiaslaget, Vandel
6-7/8 Nordisk Mesterskab i Finland
6-7/8 »VM« i combat, Amerongen, Holland
13/8 Haderslev Cup, Haderslev
21/8 1. Høst-Øst, Amager Fælled
27-28/8 DM, Ålborg
4/9 Sensommerstævne, Grindsted
11/9 2. Høst-Øst, Amager Fælled.

Radiostyring:

16-24/7 Sommerlejr, Haderslev
7/8 Dm-termik, Stensletten, Herstedøster
13-14/8 DM-kunsthavn, Vandel, kl. A og B
28/8 NFK — fly-for-fun, Tulstrup, Hillerød
4/9 Int. fly-for-fun, Haderslev
4/9 NFK-åben, svævemodlstævne, Tulstrup
11/9 SMSK-Cup, Stensletten, Herstedøster
24-25/9 DM-skrænt, mødested Tulstrup.

Yderligere oplysninger om konkurrencerne fås ved henvendelse til de respektive unioner eller under »Konkurrenceindbydelser« her i bladet.

Sommerlejren 1977

Indbydelser til årets sommerlejr er tilgaaet alle medlemmer af CL- og FF-Unionerne inden disse nummers fremkomst, men da sommerlejren er sådan et enestående arrangement, skal vi ikke undlade at komme med en foromtale af lejren her i bladet. Hvis man ikke er medlem af de to unioner, må man skynde sig at tilmelde sig til lejren, og så bagefter melde sig ind i en af de to unioner. Flyvestation Vandel skal nemlig have besked om, hvem der deltager inden den 27. juni 1977.

Men hvad foregår der på sådan en lejr? Fantastisk mange ting, så mange, at det er svært at skulle nøjes med lidt spalteplass i bladet for at fortælle om det. Der flyves naturligvis en masse, fra morgen til aften og mange nybegyndere får råd og vejledning af eksperterne, for her har man tid til det. Alle modelklasser er som regel repræsenteret, men én bestemt fortjener en særlig omtale, nemlig chuck-glider (balsagliders) klassen, hvor modellerne som regel bliver bygget på selve lejren i det store byggetelt, hvor der er aktivitet til langt ud på natten. I denne klasse har både fritflyvere og linedrengene et felt, hvor de kan kappes i fællesskab. Mange af chuckerne anvendes også i den vidt berygtede marathonskonkurrence, hvor det gælder om inden for en time at få fløjet så mange sekunder som muligt med den samme model og fra samme sted. Det er en meget udmærket konkurrence, især i blæsevejr. Rekordens er vistnok 2800 sekunder airborne tid, hvilket er meget imponerende, da der jo som bekendt kun er 3600 sekunder i en time.

Berygtet er også en fodboldkamp mellem »frittere« og »linebasser«. Sidste år blev resulta-

tet af kampen 1:1, så nogen har revanche til gode.

Interessant er også pointturneringen, hvor det gælder om at hente points ved at tage diplomer, placere sig i konkurrencer, være tidtager og dommer, gøre rent på toiletterne (!) og andre ting. Vinderen får kost og logi på lejren betalt, så der er sommetider drøn på for at få hentet points.

Endelig er der de stille sommeraftener, hvor man sidder uden for teltene eller inde og drøfter resultatet af fodboldkampen, det nyeste cut-off system, den bedste propel, Flemming Madsens seneste påhit, slubrer kaffe eller the i sig eller en håndbajer, og hvad man ellers kan finde på.

Flyvestation Vandel byder os fine vilkår for lejren. Man kan overnatte i eget telt eller campingvogn eller i udmærkede militærtelte med trægulv. Man behøver kun at medbringe en sovepose. Maden kan man få i FSN Vandels udmærkede kantine til rimelige penge — der tales hvert år om, hvor god maden er — men man kan naturligvis også bruge sit eget køkkenudstyr.

Denne omtale af sommerlejren vil først komme frem til læserne, når fristen for tilmelding er udløbet. Man kan imidlertid besøge lejren en eller flere dage i løbet af ugen d. 23.-31. juli, hvis man har fået lyst til at være med i lidt af alt det, der foregår. Man melder sig i vagten og beder om at besøge lejrchefen. Derefter vil man kunne komme ind, hvis lejrchefen giver lov.

Nyt fra Fritflyvnings-Unionen

Konkurrence- indbydelser

Jyllandsslaget 1977, Vandel Flyveplads
d. 23.-24. juli.

Klasser: F1A, F1B, F1C, A2 beg., A1 beg., A1 eks. og chuckglider.

Mødetid: Lørdag d. 23. er der briefing kl. 14.50, hvorefter 1. periode starter kl. 15.00. Søndag d. 24. starter 3. periode kl. 09.00.

Tilmelding: Send tilmelding senest d. 12. juli til:

Jørgen Korsgaard
Bauer Landstr. 23
D-239 Flensburg
Tyskland.

Dansk-svensk landskamp søndag d. 4. sept.

Den traditionelle uofficielle landskamp er i år lagt først på efterårssæsonen i håb om varmt og godt termikvejr. Det er aftalt i år at sætte alle sejl til hvad angår deltagelse fra de nordiske lande (nordmændene har ydret interesse) — så det kan gå hen og blive et meget stort stævne.

Der flyves på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød med start kl. 10.00. Briefing et kvarter før, altså kl. 9.45.

Der flyves 5 perioder à 60 minutter, evt. fly-off afholdes kl. 15.15.

Startgebyr: Kr. 20,- pr. mand uanset hvor mange klasser, der deltages i.

Klasser: Chuckglider, A1, A2 beg., A2 eks., C2, D2.

Tilmelding: Tilmeldingen skal være fremme senest d. 29. august til:

Palle Jørgensen
Tamsborgvej 45,
3400 Hillerød
Tlf. (03) 25 05 85.

Palle er også konkurrenceleder.

Deltagere, der ønsker det, kan overnatte i klubbens lokaler, Torvet 1, Hillerød, natten mellem lørdag og søndag. Der er toilet og vaskemulighed.

DM-1977, Skjern d. 24.-25. september.

Årets DM bliver annonceret fyldigt i næste nummer af »Modelflyvenyt«, men vi skal allerede nu bede folk om at reservere dagen. Pladsen ved Skjern er ubetinget Danmarks bedste fritflyvningsplads — så hvis vejret arter sig, kan det blive et fantastisk stævne.

Teknisk afdeling

Teknisk afdeling under Fritflyvnings-Unionen tilbyder hermed »Modelflyvenyt« læsere nogle ting, der normalt ikke kan købes i handelen:

Timere:

KSB termiktimere, max. 6 min. kr. 50,-
Seelig (verdens bedste):
F1A, single function kr. 65,-
F1B, single function kr. 65,-
F1B, triple functions kr. 90,-
F1C, 4 functions kr. 100,-
KSB-motortimere, tick-off kr. 50,-

Højstartsspil:

Towmaster, plast (USA) kr. 40,-

5-minutters epoxy:

To-komponent lim, fuldt hærdet på 5 minutter, Devcon (verdens bedste!).
70 g tuber kr. 30,-

Duraluminium:

Alle plader 250 x 500 mm
1,0 mm kr. 15,-
1,5 mm kr. 20,-
2,0 mm kr. 30,-
3,0 mm kr. 45,-

Motorgummi, FAI Supply Rubber):

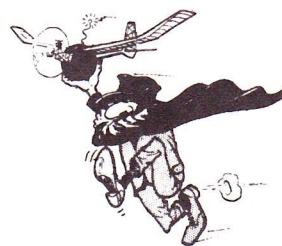
1 x 6 mm, på spoler på ca. 450 g,
pr. spole kr. 40,-

Alle de ovennævnte ting fås ved henvendelse til:

Jørgen Korsgaard
Bauer Landstr. 23
D-239 Flensburg
Vesttyskland
Tlf. 009-49-461-44330 (fra Danmark)

Alle priser er uden porto.

Send bestillingen pr. brev eller postkort. Sammen med varerne modtager du en opkrævning, der bedes betalt hurtigst muligt.



Nyt fra Linestyings-Unionen

Konkurrence- indbydelser

Fredericia Slaget

Hermed indbydes til Fredericia Slaget, der afholdes i forbindelse med Sommerlejren på Flyvestation Vandel.

Dato: Søndag d. 24. juli 1977 kl. 9.30.

Sted: Flyvestation Vandel.

Klasse: Combat.

Startgebyr: 10,- kr. pr. mand.

Tilmelding: Kan ske på pladsen eller til:

Henry Hviid
Munkevænget 3
7080 Børkop.

Haderslev Modelflyklub indbyder herved til Haderslev Cup

Tid: Lørdag den 13. august kl. 9.00.

Klasser: Stunt beg./eks., Combat, Good-Year (på græs).

Tilmelding:

Kurt Pedersen
Fælledvej 7
6100 Haderslev
Tlf. (04) 52 51 01 (kl. 8.30-17)

Tilmelding senest torsdag d. 4. august.

Grunden til, at stævnet er forlagt til lørdag er, at vi har fået indbydelse til et gigantisk »fly for fun«-arrangement i Tarp, mellem Flensborg og Slesvig i Tyskland. Dette foregår søndag den 14. august.

Vi var en del fra klubben dernede sidste år, og det var simpelthen en oplevelse uden side-stykke.

Det var hovedsagelig RC, der blev vist, samt rigtige svævefly, faldskærmsudspring mm. Linestyling er ret ukendt på de kanter, og vor beskedne opvisning i combat og stunt gjorde derfor enorm lykke.

Vi håber, at alle deltagere i Haderslev Cup vil drage med os til dette arrangement (det er gratis, bortset fra det ekstra stykke der er at køre). I vil ikke fortryde det. HUSK PAS!!!

Overnatning kan aftales med Kurt.

Comet indbyder hermed til 1. Høst øst for Storebælt søndag d. 21/8.

Sted: Amager Fælled.

Tid: Første start kl. 9:00.

Klasser: Stunt, Speed, Good-Year, team-race og Combat.

Startgebyr: 10,- kr. pr. klasse pr. mand, 5 kr. for følgende klasser.

Tilmelding: Senest 15/8 til:

Hans Geschwendtner
Wibrandsvej 67
2300 København S
(01) 59 62 13.

Danmarksmesterskab 1977 i linestyling

Hermed indbydes til danmarksmesterskabet 1977 i linestyling.

Konkurrencen flyves på Aviators bane ved Hesteskoen i Ålborg lørdag d. 27/8 kl. 13 og søndag d. 28/8 kl. 9.00.

Der flyves på asfaltbane i klasserne: F2A Speed, F2C Team-Race og Good-Year, medens der flyves på græsbane i klasserne F2B Stunt (beg. + eks.) og F2D Combat.

Der vil blive fløjet i alle klasser begge dage. Startgebyr: 30,- kr. pr. klasse, 20 kr. pr. efterfølgende klasse pr. mand.

Campering kan under primitive forhold finde sted ved flyvepladsen. Indkvartering kan også finde sted på ÅBs hotel, hvor forplejning er mulig. Adressen er: ÅB Hotel og restaurations afdeling, Øster Uttrup, 9000 Ålborg, tlf. (08) 15 73 85.

Der vil lørdag aften blive afholdt banket i klubhuset, hvor man kan nyde en platte med øl og snaps. Prisen er incl. drikkevarer kr. 30,- pr. person.

Der kan ligeledes bestilles madpakker til søndag middag til kr. 10,- pr. stk.

Hvis man ønsker nogen af disse dele, skal det bestilles og betales sammen med tilmeldingen.

Sidste frist for tilmelding og betaling af startgebyr er den 15. august til:

Arne Bach
Sønderbro 29
9000 Ålborg
Tlf. (08) 16 16 79.

Med venlig hilsen,

Aviators modelflyvere

Sensommerstævne 1977

Hermed indbydes til Sensommerstævne i Grindsted ved Grindstedværket søndag den 4/9-77 kl. 9:30.

Der flyves i alle klasser i linestyling.

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

Tilmelding senest d. 28/8-77 til:

Bjarne Simonsen
Gribsøvej 7
7200 Grindsted.

Comet indbyder hermed til 2. Høst — Øst for Storebælt søndag den 11. september.

Sted: Amager Fælled.

Tid: Kl. 9:00.

Klasser: Stunt, Speed, Team-Race, Good-Year og Combat.

Startgebyr: 10,- kr. pr. klasse pr. mand. 5,- kr. for følgende klasser.

Tilmelding: Senest d. 7/9 til:

Hans Geschwendtner
Wibrandsvej 67,
2300 København S
(01) 59 62 13

Materialer

Linestyings-Unionens materiale-salg kan for tiden tilbyde følgende sager:

Regelmappe 10,- kr.
Dommersedler, pr. 10 stk. 1,- kr.
Transfers m. bomærke pr. 10 stk. ... 13,- kr.
Transfers m. bomærke pr. 100 stk. ... 110,- kr.
Trøje m. bomærke, luksus kvalitet .. 40,- kr.
Trøje m. bomærke, alm. kvalitet 30,- kr.

Tegninger med byggebeskrivelse:

Amphetamine Annie, T-R-model 16,- kr.
Mecov, combatmodel 10,- kr.
Focus Jun., stuntmodel (2,5-4,5 cm³) 14,- kr.
Starlett, stuntmodel (6 cm³) 30,- kr.
Pirat, stuntmodel (6-8 cm³) 37,- kr.

Betaling skal ske over unionens postgirokonto nr. 5 20 87 69. Bestillingen kan angives på giroindbetalingskortet.

Nordisk Mesterskab

Mesterskabet afholdes i Finland den 6-7/8-77 og alle interesserede bedes henvende sig til Unionen, da der ved redaktionens slutning ingen nyheder var kommet frem udover datoen.

Danmark vandt hold sidste år, og det kan nævnes her, at den store hold-propel er overgivet til svenskerne for transport til Finland.

Klubpointturneringen

Kampen raser videre — stillingen skifter, og efter at Limfjordsstævnet er medregnet som den sidste konkurrence, er stillingen skiftet:

1. 635, Fredericia	81 pt.
2. Comet, København	70 pt.
3. ALK, Århus	57 pt.
4. Kjøven, Birkerød	32 pt.
5. Windy, København	29 pt.
6. Aviator, Ålborg	21 pt.
Haderslev	21 pt.
7. Orkan, Gladsaxe	19,5 pt.
8. Langelands FK	12 pt.
9. Sumetra	10 pt.
10. Airbird, Skive	3 pt.

Resultatet fra 635-slaget er regnet med, selv om resultatet endnu ikke er bragt i bladet.

EM-holdet

Det danske landshold til Europamesterskabet i Verviers er nu endelig udtaget. Det blev således:

Team-Race:

Jens Geschwendtner/Luis Petersen
John Mau/Hans Geschwendtner
Palle Edslev/Peter Sejersen

Speed:

Ole Poulsen
Niels Lyhne-Hansen
Hans Geschwendtner

Combat:

Kurt Petersen
Niels Lyhne
Jørgen Bobjerg

Holdleder:

Kurt Pedersen.

PR-hæfte

Unionen har igen i år i samarbejde med Aviator lavet et programhæfte om linestyling.

Programhæftet indeholder konkurrencekalenderen samt en beskrivelse af de forskellige klasser der konkurreres i herhjemme.

Det er et smart lille PR-hæfte, som er godt at dele ud ved opvisninger etc., eller til nye medlemmer, der derigennem kan orienteres lidt om sagerne.

Hæftet fås ved henvendelse til Unionen.

T/R-PROPS

Glasfiber/epoxy propel.
Model: Jens/Luis.

25 kroner + porto pr. stk.

Flemming Jensen
Centerparken 26,
2500 Kbh. Valby
Tlf. (01) 30 52 08

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

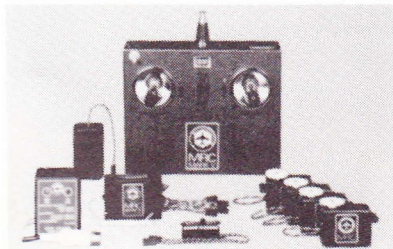
Roskildevej 284, 2610 Rødovre, Tlf. (01) 70 19 04



OS 10 og OS 25 Schnuerlemotorerne er undervejs; hvis du vil være blandt de første ejere af disse fantastiske motorer, er det på tide at bestille nu.

OS 10 FSR R/C kr. 190,-
OS 10 FS stunt kr. 149,-
OS 25 FSR R/C kr. 398,-
OS 25 FS stunt kr. 319,-

M.R.C. — markedets mest pålidelige anlæg.



M.R.C. Mk. V som vist kr. 2.185,-
I øvrigt M.R.C. anlæg fra kr. 685,-.

M.R.C.-brochure mod kr. 0,60 i frimærker.



Specialtilbud: OS servoer

Kan benyttes på f.eks. Futaba, Space Commander, Kraft og andre anlæg med positiv puls og midtpunktudtag på batteriet. **Pris kr. 125,-**
Montering af stik + ca. kr. 10,-.

Små nyt:

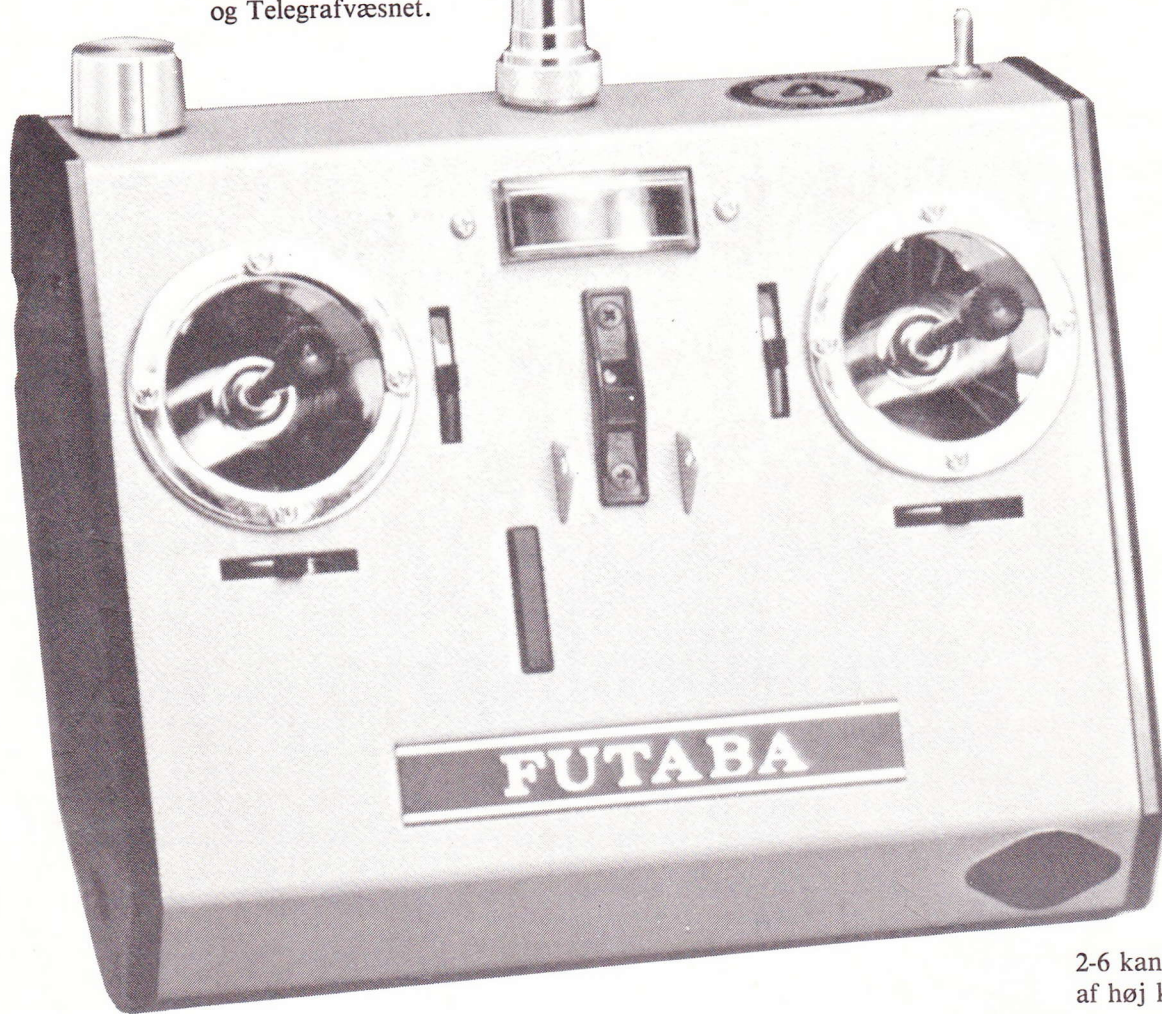
Glow Bee R/C gløderør kr. 15,-
Robart Super Fueler kr. 22,-
Robart pumpe kr. 130,-
Altec cyanolim, 20 gram kr. 39,-
(leveres i 2, 30, 60 sek.)
Hobby Quick Epoxy, 45 g, 30 min. ... kr. 23,-
Gummitov, 30 m omspundet kr. 115,-
Måleinstrument 0-5 A kr. 22,-

Silver Star Models

Axel E. Mortensen
Sjællandsvej 3,
9500 Hobro
Tlf. (08) 52 03 57

251 JØRGEN LARSEN
HUNDBORG
TOFTEN 5
7700 THISTED

Godkendt af Post-
og Telegrafvæsnet.



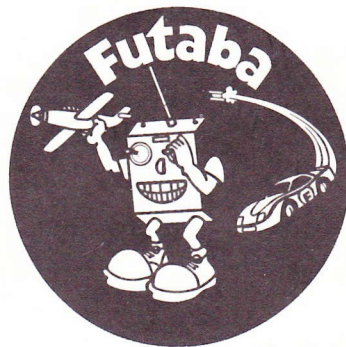
2-6 kanals anlæg
af høj kvalitet.



FP-S15

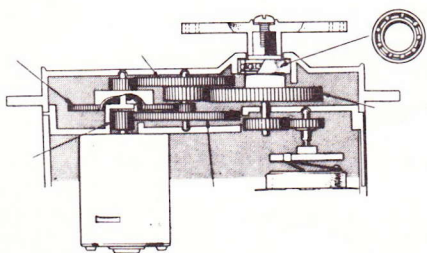
NYHED!

Ny servo med kugleleje.
Arbejder med en hidtil ukendt præcision.



FUTABA

– det er japansk kvalitet



IMPORT:

THORNGREEN

Vimmelskiftet 34, 1161 København K