

Modelflyve

D. 1/11-78, kr. 9,50 incl. moms

Nyt 6⁷⁸

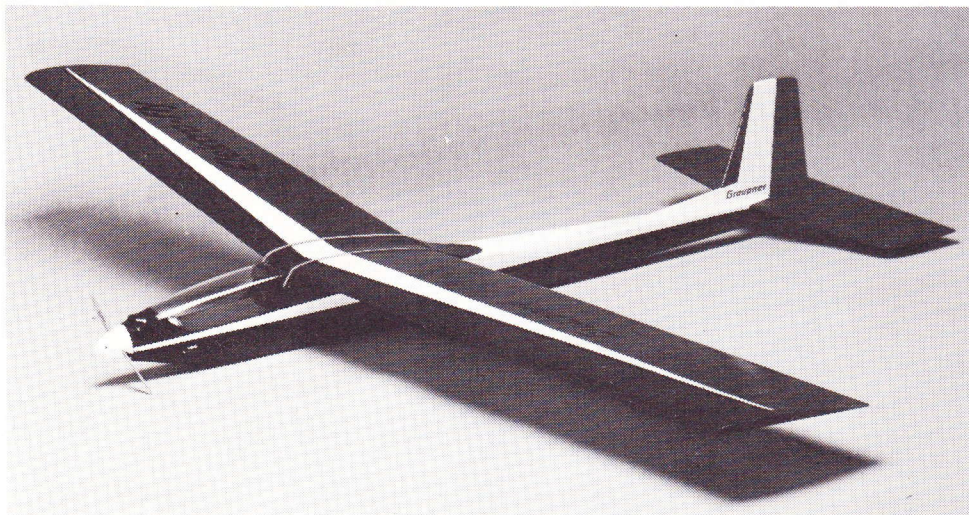
Læs i dette nummer:

- ★ **Masser af konkurrencereferater ...**
- ★ **Linestyrede speedmodeller**
- ★ **Elektrisk polflyvning**
- ★ **Trimning af en fritflyvende gummimotormodel ...**



Flyv elektrisk med **GRAUPNER**

Foruden de kendte typer svævefly nr. 4243 **MOSQUITO** og nr. 4239 **HI-FLY**, der jo begge er konstrueret til **også** at kunne udstyres til elmotor-drift, kan nu 2 helt ny typer fly — **specielt konstrueret for elmotor-drift** — leveres.



Elektro-fly

nr. 4256, kr. 460,- med delesæt til RC-udstyr.

Spændvidde ca. 180 cm
Totallængde ca. 102 cm
Flyvefærdig vægt efter udstyr ca. 1730 g.

Elektro-max

nr. 4649, kr. 500,- med delesæt til RC-udstyr.

Spændvidde ca. 145 cm
Totallængde ca. 95 cm
Flyvefærdig vægt efter udstyr ca. 1750 g.



Priserne er med 18 pct. moms.

Begge typer er på lager hos alle velassorterede hobbyforretninger.

Begge typer er bygget til elmotor **JUMBO 550** (**Elektro-max** kan iøvrigt også monteres med gløderørsmotor på ca. 3,2 cm³), og gennem det righoldige udvalg af **VARIOPROP** omskiftere/ompolere kan elmotoren styres efter ønske, herunder ompoles til omvendt omløb.

Læs mere om disse interessante nyheder i **GRAUPNER** nyhedsprospekt N 78.

Generalagentur og import:

IB ANDERSEN HOBBY ApS

9620 Aalestrup, tlf. (08) 64 13 33

Modelflyve

Nr. 6 — nov. 1978

Nyt

Redaktion:

Per Grunnet (ansv.) — (09) 71 28 68
Hans Geschwendtner (linestyling)
— (01) 59 62 13
Svend Grønlund (fritflyvning)
— (01) 16 47 25
Ib Weiste (radiostyring)
— (02) 45 18 65

Medarbejdere ved dette nummer:

Steen Agner, Uffe Edslev, Jens Geschwendtner, Knud Hammeken, Steffen Jensen, Pietro Fontana, Jørgen Korsgaard, Erik Knudsen, Leif O. Mortensen, Tom Oxager, Hans Rabenhøj, Per Sauerberg.

Bladets kontor:

Tidsskriftet Modelflyvenyt
Krimsvvej 33
2300 København S
Postgirokonto nr.: 7 16 10 77.

Udgiver:

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.

Abonnement og løssalg:

Abonnement for 1979 (6 numre) koster kr. 55,-, som indsættes på bladets postgirokonto. Årgang 1978 (6 numre) kan købes samlet for kr. 52,-, årgang 1977 (5 numre) koster samlet kr. 40,-. Enkelt-numre koster kr. 9,50.
Indbetalt beløbet på bladets girokonto og skriv, hvad der ønskes tilsendt på girokortets kupon til modtager.
Bladet forhandles i løssalg bl.a. i gode hobbyforretninger.

Udgivelsesterminer:

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

Distribution:

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

Oplag: 2.000 ekstp.

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

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

Forsiden:

Verdensmester i 1977, europamester i 1978 og nu også danmarksmester i klasse F1C, Thomas Køster.

Redaktionen sluttet d. 10/10-78.

Dead-line for nr. 6/78: d. 20/11-78.

KOLLISION MODELFLY-PRIVATFLY — D. 26. juli skete der en kollision mellem en 2,4 kg tung »Champion« (RC-motormodel) og en »rigtig« Cessna 172 nær Malung flyveplads i Sverige. Cessnaen fløj — ulovligt — ind over modelflyveklubbens flyveplads i ca. 120 meters højde og ramte RC-modellen. Modellen forsvandt i bogstaveligste forstand — kun lydpotenten blev fundet senere — mens Cessnaen fik nogle skrammer, og frontruden blev knust. Føreren og den ene af de fire passagerer fik glassplinter i hovedet og på overkroppen, men kom iverdigt ikke noget til. De to andre slap uden skader. Flyet landede i sikkerhed

Efter kollisionen opstod der et veritabelt skænderi mellem SMFF (det svenske modelflyveforbund) og motorflyveren. Både den lokale motorflyveklub og modelflyvernes forsikringsselskab gjorde det dog helt klart, at modelflyverne var uden skyld i kollisionen. Fejlen var motorflyverens, idet han ikke havde overholdt de gældende bestemmelser for indflyvning til flyvepladsen.

I »Modellflygnyt« nr. 4/1978 slutter omtalen af kollisionen med følgende passus: »Dette uheld har virkelig fastslået, hvor relevant debatten om modelstørrelser og -vægt har været og er. Hvad ville der være sket ved en kollision mellem Cessnaen og en model, der vejede 8-10 kg eller måske bare 5 kg? Eller med en model med en spændvidde på op mod 5 meter og en motor på 15 eller måske 25 cm³? Det er mange spørgsmål, som er svære at få svar på, og spørgsmål, som vi alle må håbe, at vi aldrig får svar på.«

DIF-SAGEN — Onsdag d. 20. september var tre repræsentanter for Dansk Modelflyve-Forbund til møde med Dansk Idræts Forbunds optagesudvalg. De tre repræsentanter — Thomas Køster, Jens Geschwendtner og Bjørn Krøgh — argumenterede på mødet for, at modelflyvning er en idrætsgren, og at Dansk Modelflyve-Forbund derfor bør optages som medlemsorganisation i DIF. En afgørelse om modelflyvernes evt. optagelse i DIF vil tidligst kunne foreligge nogle måneder ind i 1979. Fra mødet rapporteres det iverdigt, at optagelseskomiteens medlemmer var venligt indstillet og viste interesse for vores aktiviteter. Flere lovede således at overvære fritflyvernes DM i Hillerød.

LIDT FRA OVEN — Til DM for fritflyvende d. 7.-8. oktober havde deltagerne bl.a. besøg af KDA's generalsekretær Per Weishaupt. Det var der dog ikke mange, som opdagede, idet Weishaupt sad i en motorglider, der elegant kredsede nogle gange rundt over modelflyvepladsen ved Hillerød.

VM-79 — Rygterne om værtslande for fritflyvnings-VM i 1979 svirrer. Indtil videre er Østrig, England og Frankrig blevet nævnt som mulige værtsnationer, men fornylig har man fra amerikansk side ytret ønske om at få VM'et til Californien. I givet fald skal der flyves på Taft-flyvepladsen.

DANSK MOTORFABRIKATION — Det er nu en kendsgerning, at der vil starte en modelmotorproduktion op i Danmark — når dette læses er fabrikken sandsynligvis så småt kommet i gang.

Efter Paul Bugls død i juni måned er der blevet gjort forsøg på at starte et anpartsselskab, der skulle overtage produktionen af Bugl Mk. 3 på samme maskiner, idet det var planen at købe det komplette produktionsudstyr og

NYHEDER

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

flytte det til Danmark. Efter flere forgæves forsøg på at stable anpartsselskabet på benene, måtte tanken droppes på grund af manglende tilslutning. Nu har Hans og Jens Geschwendtner imidlertid købt Bugls komplette værksted.

Værktøjet vil i det daglige blive betjent af Bjørn Hansen, og det bliver placeret i Nyrnberggade 29 på Amager. Produktionen vil i første omgang blive koncentreret om færdiggørelsen af en serie Bugl Mk. 3, som før Bugl død kun blev lavet i 5 eksemplarer op til VM i teamrace, men aldrig gennemprøvet for alvor ved VM.

Virksomheden vil endvidere være serviceværksted for Bugl-motorer i alle eksisterende udgaver. Blandt virksomhedens fremtidsønsker er også at lave gløderørsmotorer til hastighedsflyvning og fritflyvende gasmotormodeller, men det ligger endnu langt ude i fremtiden.

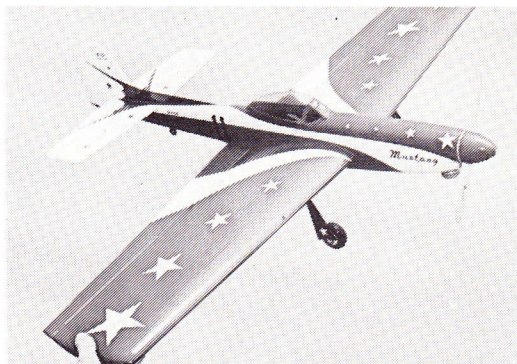
NELSON — Henry Nelson har nu udsendt et rundskrift, hvor han meddeler, at man nu kan købe ABC og AAC cylindersæt til Nelson 15 motoren. Endvidere leveres nu en komplet lettet motor med vægt på 147 gram til 160 dollars, hvilket giver foruden en standard motor, magnesiumbagdæksel, lettet krumtapaksel og Alu/Alu/Chrome cylindersæt. Hvis man ønsker ABC (Alu/Messing/Chrome) cylindersæt, er prisen for motoren 150 dollars. Endvidere har Nelson på trods af sine egne protester lavet en medbringer à la Oliver og Bugl. Merprisen for en sådan er 5,25 dollars incl. nut og skive. Prisen på pannerne er blevet hævet til 14 dollars + 1 i porto for den uborede version. Et værktøjssæt til motoren, der komplet kan adskille den uden at man laver ar i den, koster 25 dollars plus post.

Abonnementsfornyelse

I løbet af nogle uger vil alle abonnenter modtage et girokort til fornyelse af abonnement på Modelflyvenyt. Sidste frist for rettidig indbetaling er d. 15. december, hvis man vil være sikker på at modtage bladet til rette tid næste år.

Årsabonnementet for 1979 vil koste kr. 55,- incl. moms. Løssalgsprisen vil være kr. 9,50.

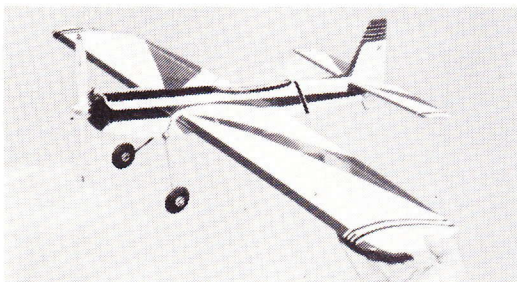
SIG



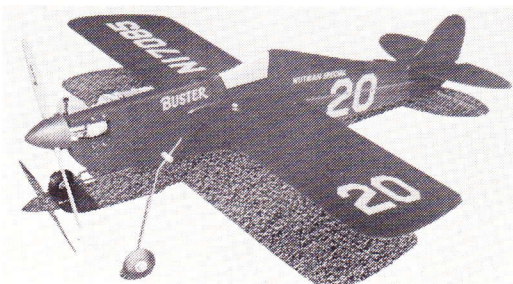
Mustang Stunter
linestyret kunstflyvningsmodel
Spvd.: 127 cm
Motor: 3,5-6 cm³
Pris: 240,- kr.



Zlin Akrobat
Linestyret kunstflyvningsmodel
Spvd.: 130 cm
Motor: 3,5-6 cm³
Pris: 250,- kr.



Akromaster
Linestyret kunstflyvnings-
model/begyndermodel
Spvd.: 86 cm
Motor: 2,5-3,5 cm³
Pris: 85,- kr.



Buster Wittman Special
Linestyret Good-Year Racer
Spvd.: 61 cm
Længd.: 62 cm
Motor: 2,5 cm³
Pris: 80,- kr.

Liner, bløde 7-slæde rustfri på bekvem plastikspole.
0.30 mm — 2 x 16,3 m til sport, combat, T/R
og Good-Year kr. 21,00
0.30 mm — 2 x 22 m til kunstflyvningsmodeller kr. 24,50
0.38 — 2 x 22 m til store kunstflyvnings-
modeller (10 cm³) kr. 24,50
Tomme linespoler kr. 4,50

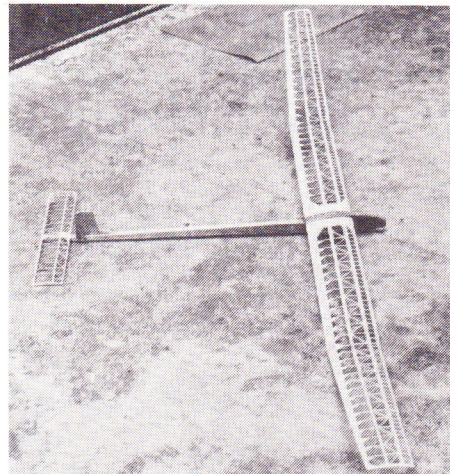


Lim-sprøjte, til hvid lim, epoxy eller »snaps«.
Pris: 10,- kr.

KURT PEDERSEN



TLF: 04-52 51 01
JOMFRUSTIEN 26
DK 6100 HADERSLEV



MODELFLYVNING I INDIEN — Fra redaktøren af det indiske fritflyvningsblad »The Calcuttan«, Prasanta Banerjee, har vi fået ovenstående foto af hans nye A2-model. Den følger den øjeblikkelige europæiske (østeuropæiske) linie med moderat spændvidde, trapez-tipper og russerkrog. Prasanta skriver i sit brev, at man i Indien stort set altid har stille solskinsvejr, så den almindelige tendens har været at lave typiske stillevejrsmønstre med meget stor spændvidde og tynde, meget hvælvede profiler. Men med den afbildede model forsøger Prasanta sig med et andet udgangspunkt. Hvis den indiske aeroklub vil betale en del af udgifterne, håber Prasanta iøvrigt at kunne tage til VM i 1979 og også deltage i et par andre konkurrencer i Europa næste sommer.

VM-79 — Det er tvivlsomt, om Jugoslavien kan afholde fritflyvnings-VM i 1979, da Jugoslavien — ligesom de øvrige østblok-lande — ikke ønsker at give sydafrikanere tilladelse til at rejse ind i landet. Dette vil sandsynligvis betyde, at FAI på CIAM-mødet i december fratager Jugoslavien VM'et. Iøvrigt volder Sydafrika store problemer rundt omkring i idrætsverdenen. Alle øst-landes landshold trækkes ud af konkurrencer med sydafrikansk deltagelse, og mange vestlige lande følger trop i en idrætsboykot af Sydafrika. I Danmark har Dansk Idræts Forbund lagt beslutningen om deltagelse/ikke-deltagelse i stævner med sydafrikanske deltagere ud til de enkelte medlemsforbund.

Uanset hvad man iøvrigt mener om problematikken, kan alle vist enes om, at situationen er ulykkelig for det internationale idrætssamarbejde, der helt slås i stykker.

EN ER FOR LILLE — Pieter de Boer, hollandsk A2-flyver som blev nr. 2 ved årets Pierre Trebod-konkurrence, fortalte, at hans eneste drop var 1 sekund i første periode. Den ene tidtager var høj og kunne se modellen over det høje græs — hans ur stoppede på 181 sek. Den anden tidtager var lille, og han kunne ikke se modellen helt så længe over græsset, så han stoppede sit ur på 178 sek. Og med reglerne for udregning af gennemsnit anvendt betyder disse tider en officiel tid på 179 sekunder

VM-85 — Mens der hersker vild forvirring omkring næste års fritflyvnings-VM, så ser det ud til, at Sverige får VM i 1985. Man har allerede fået et forhåndstilsagn, og det meddeles, at VM'et skal afholdes på en flyveplads ved Uppsala. På det pågældende tidspunkt overgår flyvepladsen fra militær brug til civil, og det vil medføre, at den ligger ubenyttet hen i en periode. Og dermed er diisponibel for modelflyverne.

NFFS MODELS OF THE YEAR — Den amerikanske National Free Flight Society — USAs svar på Fritflyvnings-Unionen — har netop offentliggjort, hvilke modeller man har valgt som 1977's bedste. Der er ialt valgt 10 modeller, hvoraf de 6 dog kun har interesse for modellflyvere, der flyver efter amerikanske regler. I de internationale klasser er Andres Lepp's AL-29 valgt, Kim Dong Siks wakefield (og han må dele prisen med hele sit VM-hold fra 1977), Thomas Køsters »Speed Cream« (se Modellflyvenyt nr. 3/77) samt Jim Richmonds indendørsmodel »Cat Walker«. Som det ses, har man holdt sig til verdensmestrene, i A2-klassen dog til VM-toeren Lepp. Når udnævnelserne i den grad følger VM-placeringerne, bliver de egentlig ret intetsigende. Og de medvirker til at give udenforstående indtryk af, at det er vindernes modeller, der er bedre end konkurrenternes, og dermed tegnes et skævt billede af modellflyveridrættens. For nok er vindernes modeller gode, men det er hævet over enhver tvivl, at de kun har vundet, fordi modellflyverne selv var enestående dygtige. Det er den gamle sandhed om igen — en dygtig modellflyver kommer langt med en middelmådig model, mens en middelmådig modellflyver ikke har en chance, selvom han har verdens bedste model.

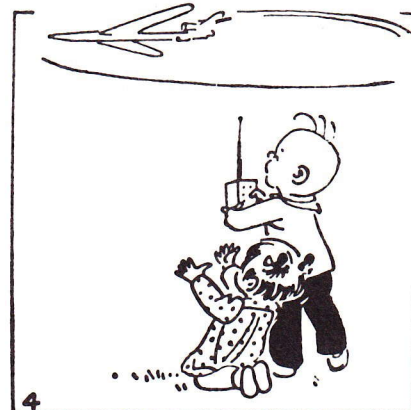
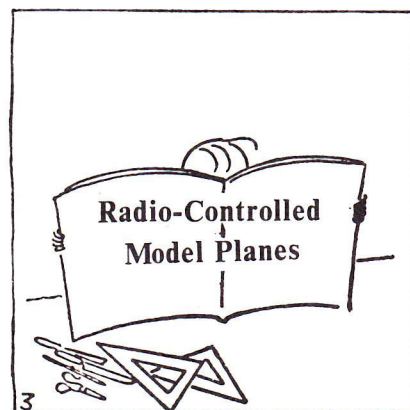
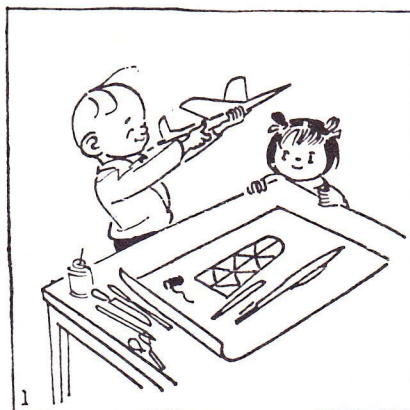
T.W.A. IGEN — Den berømte T.W.A. motor der er konstrueret af Bill Wiesniewski og Roger Theobald, der revolutionerede speed i 1966 ved at være 35 km/t foran konkurrenterne, er igen i produktion i USA. Motoren laves af firmaet »Performance Model Parts« i Minneapolis i Minnesota. Den produceres i 2,5 udgaven med henholdsvis stålcyindersæt og i ABC udgave. Prisen for en ståludgave er 100 dollars og 120 dollars for en ABC udgave. Hvis man ønsker det, kan man få en titanium plejlstang formdelst 40 dollars (220 kr.) leveret ekstra. Motoren leveres også i 5 og 10 cm³ speedudgaver, samt diverse båd- og biludgaver.

Hvis nogen er interesserede, er adressen: Performance Model Parts Inc., 1015 S. 6th Street, Minneapolis, Minnesota, USA.

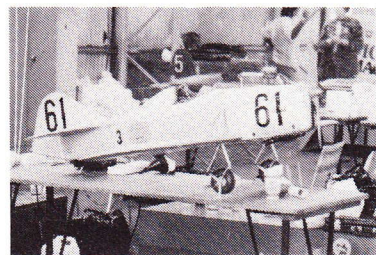
TYSKE MESTERSKABER — De tyske fritflyvningsmesterskaber blev afholdt d. 27.-29. juli, og i A2-klassen vandt Herbert Schmidt foran Gunther Müssig og Klaus Kraft, alle med fuld tid. Wakefield-vinder blev Bernd Silz med 1240 sek., 2. blev Roland Schlesinger med 1239 sek. og 3. Hans-Jürgen Reicke med 1232 sek. Gasklassen vandtes af Hubert Hübler foran Franz Baumann, begge med fuld tid, mens Gerhard Heidemann med 1252 sek. besatte tredjepladsen.

TYSKE RC-MESTERSKABER — 2. og 3. september fløj de tyske RC-motortflyvere kunstflyvningsmesterskaber. Vinder blev Gunther Hoppe, foran Harald Necker, Günther Metterhausen og Rudi Eiff. Disse fire er Vesttysklands VM-hold for 1979.

TYSK FRITFLYVNINGSHOLD — Efter afholdelsen af de obligatoriske udtagelseskonkurrencer i den tyske modellflyve-liga, er VM-holdet for 1979 udtaget. Det bliver i A2: Albert Riedlinger, Herbert Schmidt, Günther Müssig. Wakefield-holdet er: Roland Schlesinger, Bernd Silz og Rainer Hofsäss. Og endelig gasholdet: Franz Baumann, Thomas Heidemann og Hans Seelig. Bortset fra Günther Müssig er det lutter kendte navne. Tilsyneladende et stærkt hold.



MODELLFLYVNING I KINA — Denne lille tegneserie er saket fra det kinesiske tidsskrift »China Reconstructs« og viser en kendt kinesisk tegneseriefigur, »Drengen med de tre hår«, i sving med modellflyvning. Serien er tegnet af San Mao.



VM I RC-SKALA — Verdensmesterskabet i RC-skala blev afholdt i forbindelse med VM i linestyling i Liverpool, England, 3.-6. august 1978.

Ikke helt uventet blev det en englænder, der løb af med sejren, idet F. Coulson vandt

med en Thunderbolt foran sin landsmand G. Smith med en Pomilio PE 2. Nr. 3 blev E. Wagner fra Vesttyskland med en Flamingo.

Fra Sverige deltog 3 mand, og O. Bergquist fik lige så mange skala-points som vinderen Coulson, men desværre gav en dårlig første flyvning det resultat, at han kun blev nr. 7. Bergquist deltog med en svensk-bemalet JN 4.

RC-konkurrencen havde ialt 16 deltagere.

»VM« FOR FRITFLYVENDE SKALAMODELLER — Denne konkurrence blev ligeledes afholdt sammen med VM i linestyling, og desværre gjorde vejret, at det var meget svært at få konkurrencen ordentligt afviklet. Når der står gåseøjne omkring VM'et, skyldes det, at FAI havde frataget det status som officielt VM pga. den beskedne deltagelse.

Her blev der også engelsk sejr, endda tredobbelt, idet E. Coates sejrede med en DH 9 A foran W. Dennis med en HP 004 og T. Manley med en Blackburn Swift. Der var kun deltagere fra USA og England, og ialt deltog 14 modellflyvere, hvoraf kun de 6 bedst placerede fik noteret flyvepoints.

De tre første fløj med motormodeller, mens de to amerikanere W. Hannan og W. Warner på fjerde- og femtepladsen fløj med gummimotormodeller. Nr. 7 og 14 fløj med CO₂-motor; det er en mikroskopisk motor, der drives af en kultveiltepatron. Ingen af disse fik dog noteret flyvepoints i det triste vejr.

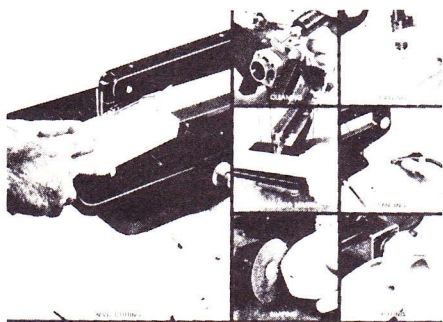
Robbe FMM-REX
8/8/4-8 kanal
best. nr. 8842

Præcisionsstyrepinde med elektronisk trim. Vendbar servoindretning på alle kanaler, som kan ombyttes individuelt. Multimix i sender, f.eks. til styring af delta- eller V-halemodeller. DUAL RATE styring: reducerbart udslag. VTR-styring: ligner dual rate, men med indbygget »nødbremse«. PSW: progressive steering way, også kaldet exponentialstyring, dvs. små rorudslag omkring neutral stilling, men normalt udslag af servo i yderstilling. Servokontrollkabel, så du kan afprøve dit anlæg uden at genere andres anlæg. Udskiftelige moduler: 27 — 35 — 40 MHz. Leveres med servo S-161 med nyudviklet IC og skråfortandede tandhjul, der jo arbejder med et minimum af slør.

ANLÆGGET FOR DEN DER VIL HAVE FLEST MULIGHEDER TIL PRISEN...



Futaba 6 kanal FM 35 komplet med 4 servoer
..... koster hos TRANSMERC nu kun kr. 2.240,-.



DREMEL MOTO-SHOP

Kun kr. 475,-

— og så kan vi også levere **TILBEHØR-SÆT** bestående af bl.a.:

Bøjelig aksel med patron, slibecylinder, 4 sliberuller, 5 savblade, 2 sli-bestifter, 2 stålpenkler, »high speed cutter«, boreværktøj, 3 spændetænger, nøgle, polerskive, 2 slibeskiver, stålborste og gummiskive

til kun kr. 189,-



FALCON 56 MARK 2

Spændvidde	1420 mm
Længde	1200 mm
Areal	36 dm ²
Vægt	1700-2100 g
Motor	3,5-6,5 cm ³

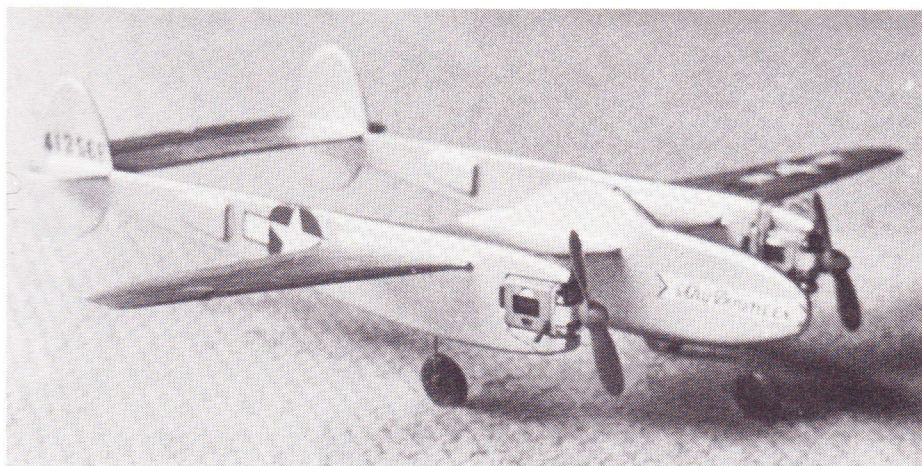
Flere har lært at flyve RC med Falcon 56 end med nogen anden trænermodel. Nu foreligger MARK 2 med mange nyheder, som gør denne klassiske model endnu bedre, f.eks. krængror med beslag, kan bygges til 3 eller 4 kanaler, bredere og længere forkrop til større motor og tank, kraftigere understel og styrbart næsehjul, forstærket og forenklet kropopbygning, stærkere vinge som tåler 10 G, større tegning med velorganiseret trin for trin byggevejledning.

Kun kr. 344,-

Transmerc

Th. Hansensvej 2, DK-4720 Præstø

Tlf. dag fra kl. 9.00 (03) 79 02 02
 Aften til kl. 19.00 (03) 79 19 55



P 38 Lightning — en god og robust model at begynde polflyvningen med.

Elektrisk polflyvning

— En usædvanlig form for linestyring!

Elektrisk polflyvning kan give en masse fornøjelse. Med de moderne elektromotorer er det muligt for selv nybegyndere at gå i gang med denne ret upåagtede gren af model-flyvning — og slippe godt fra det. Vi giver ordet til Hans Rabenhøj.

Hvor mange af os har ikke prøvet at montere en lille billig 3 volt elektromotor på en balsaglider og så troet, at man har lavet det perfekte modelfly — billig, stilfærdig samt nem at have med at gøre. Desværre gik det ikke sådan, motoren kunne ikke tåle belastningen, og linerne, der skulle virke som strømforsyning til motorerne, kunne ej heller holde, så man opgav snart igen og kunne nu fremover med store ord og armbevægelser fortælle vidt og bredt, at det her elektriske fidusværk overhovedet ikke duede til noget.

Man går nu en halv snes år og er lykkel-

lig over, at man i det mindste på et enkelt område har en fast overbevisning om tingenes tilstand, indtil man en dag for et par år siden fik Aeromodeller ind af døren, pløjede det igennem og snublede bl.a. over en artikel om elektrisk polflyvning — det englænderne kalder RTP — »Round The Pole«. I artiklen viser de flyvning med nydelige skalamodeller, der kan foretage manøvrer såsom 45 graders stigning, wing over, loops og langsomflyvning.

Det var ærlig talt forbavsende, at dette var muligt, og man begynder så at fatte interesse for polflyvningen igen og finder ud af, at den egentlige grund til, at det lykkedes at flyve så fint med el-flyene er, at man har fået de rigtige motorer til formålet, nemlig motorer med tilstrækkelig stor effekt til at give flyene en rimelig motorkraft.

De elektromotorer, man anvender idag, må få max. 12 volt, og ved denne spænding går der en strømstyrke gennem motoren på ca. 3 ampere, dvs. vi fodrer motoren med en effekt på ca. 36 watt, og dette er nok til at give en model med en spændvidde på ca. 50 cm ganske udmærkede

flyvemuligheder. Lad os lige kaste et blik tilbage til »de gode gamle dage«, hvor vi ikke kunne få vore 3 volts motorer til at yde nok, endside holde — ja, så ser vi straks, at hvis vi skulle bruge en effekt i motoren på 36 watt, så skulle der gå en strømstyrke gennem motor og liner på 12 ampere, og det kan hverken motor eller liner holde til.

Udstyr til polflyvning

Først må vi have fat i en strømforsyning, der kan levere den ønskede spænding samt holde denne spænding nogenlunde stabil ved en belastning på ca. 3 ampere. Den nødvendige spænding afhænger af, hvor lange liner man flyver med (og selvfølgelig også hvor tykke de er).

Herunder ses, hvor stor spænding strømforsyningen skal give, hvis man for en given linelængde ønsker de max. 12 volt ude ved motoren på modellen:

<i>0,35 mm isoleret kobbertråd:</i>	
under 3 m	..... ca. 12 volt
3-4 m	..... ca. 18 volt
4-6 m	..... ca. 28 volt
6-8 m	..... ca. 40 volt

En billig måde at løse strømforsyningsproblemet på er at anvende nogle bilakkumulatorer forbundet i serie, så den ønskede spænding opnås. Kan strømforsyningen ikke reguleres, må man som vist på fig. 1 anvende en håndkontrol fra en racerbane — dog kun for de små elektromotorer, der kun forbruger ca. 1,5 ampere. Til større motorer må man anvende en kraftigere skydemodstand (jeg har f.eks. lavet en skydemodstand af et varmelegeme fra en kaffemaskine).

Strømmen føres videre ud til polen, der øverst består af en isoleret hul stang, hvorpå der sidder to kuglelejer. Disse kuglelejer bliver forsynet med strøm fra et par ledninger, der går op indeni den hule stang, og således indefra har forbindelse med lejet. Vi har nu to kuglelejer med spænding på. På disse to lejer fastgør man en trækkrog og et ministik, hvorpå flyvelinen fastgøres/tilsluttes (se fig. 1). Flyvelinen består af lakeret kobbertråd af en længde, der er tilpasset forholdene bl.a. afhængig af, hvor stor en flyveplads man har til rådighed — et problem man især har indendørs.

Flyvelinen fastgøres i modellens trækkrog som vist på fig. 3.

Flyvning med modellen

Man kan flyve såvel indendørs som uden-dørs med modellerne, men det førstnævnte er absolut at foretrække til så lette maskiner. Som nævnt ovenfor anvender man som linefastgørelse til modellen en trækkrog. Det er en nem og enkel løsning, eftersom man ved at bøje denne trækkrog

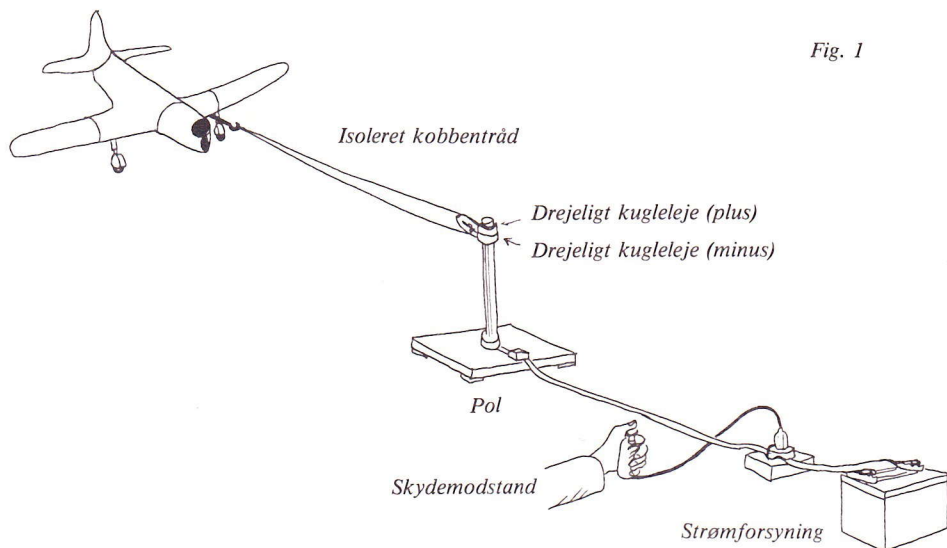
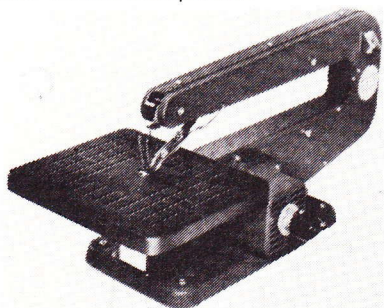


Fig. 1

DREMEL MOTO-SHOP

Den kendte dekopørsav.



Kun kr. 475,-
Kan leveres ca. 1/12-1978.



CORMORANO

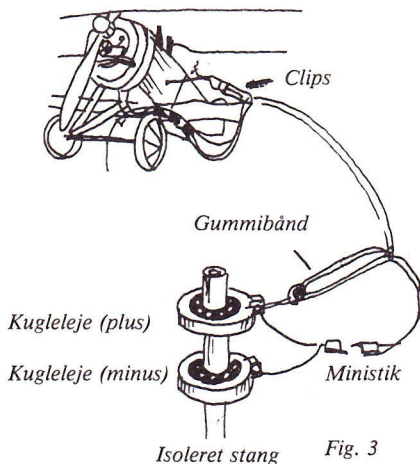
Meget velflyvende begyndermodel.
Spændvidde 200 cm.
Pris uden motoropsats ... kr. 325,-

Motorer

Thunder Tiger 15 RC	
2,5 cm ³	kr. 164,-
Thunder Tiger 20 RC	
3,2 cm ³	kr. 179,-
Thunder Tiger 25 RC	
4,0 cm ³	kr. 195,-
Fox Hawk 60 RC 10 cm ³	kr. 395,-
Fox Eagle Schnuerle	
10 cm ³	kr. 488,-
Fox 15 Schnuerle	kr. 175,-
Fox 15 Schnuerle BB ...	kr. 285,-
Fox 15 Schnuerle RC ...	kr. 225,-
Fox 15 Schnuerle BB RC	kr. 350,-
Rossi 60 FI RC m/pipe	kr. 1242,-
Rossi 60 RV Marine	
RC m/pipe	kr. 1503,-
K&B 3,5 cm ³ udenbords	
marine	kr. 995,-
Midwest Axiflo 40	kr. 486,50

Axel Mortensen **Hobby**
Modeller
Sjællandsvej 3
9500 Hobro
Telefon (08) 52 03 57

Vi sender overalt.



kan ændre ophængningspunktet i forhold til tyngdepunktet og dermed ændre modellens træk i liner samt stilling i luften, se fig. 4.

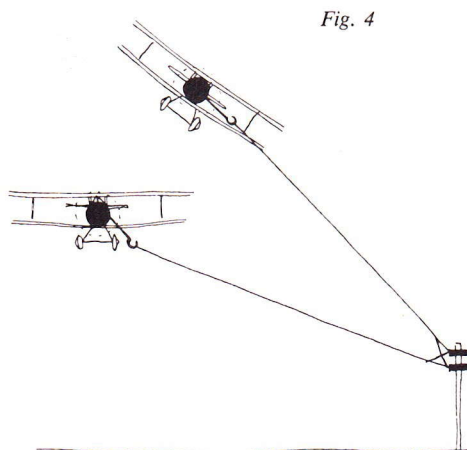
Modellerne er bygget næsetunge, og for at holde sig i luften må de flyve med opadrør hele tiden. Vil man så stige, giver man gas — skal modellen ned i lavere luftlag, skal man naturligvis foretage det modsatte.

Har man en model, der kan lave loops, skal den trimmes, så den med ca. 1/3 motorkraft flyver i 2 m højde. Giver man derefter maskinen fuld spænding, indtil den er i øverste position — og derefter slukker næsten helt, går modellen ind i det nydeligste loop.

Af andre flyvemuligheder kan nævnes combat, der dog kræver en pol beregnet til to fly. Man kan også lave ballonjagt, bombekast med indbygget udløsningsmekanisme i flyet — ja, der er endnu mange muligheder at nævne.

Valg af model

Den første model bør være en massiv fladkropsmodel, f.eks. den viste 2-motors Lockheed P 38 Lightning, et byggesæt fra Harry Butler, England. Maskinen er ikke særlig manøvreduktig og derfor meget godmodig for begyndere. Denne model har allerede fløjet adskillige timer, og den har været udsat for og overlevet sneesis af mislykkede landinger.

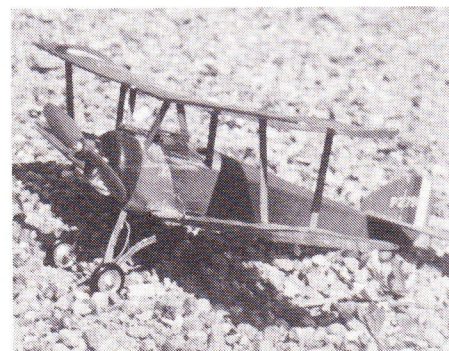


Næste model kan passende være en skalamodel. Den viste Sopwith Camel er et Keil Kraft byggesæt beregnet for gummimotor, der så er ombygget til polflyvning. Byggesættet koster under 20 kr., og ombygningen er meget nem at foretage, så modeller af den art kan anbefales som første skalamodel. Modellen er forøvrigt god til kunstflyvning.

I samme Keil Kraft serie kan nævnes: S. E. 5A, Fokker D 8, Nieuport, Westland Lysander, Hurricane, Spitfire, Mustang, Chipmunk, Focke Wulff 190.

Af andre muligheder, vi har prøvet, er den viste Pitts Special, et meget gedigent byggesæt fra Harry Butler, men prisen er også ca. 3.50 pund. Maskinen anvender også M4-motoren og er med denne meget manøvreduktig.

Man kan også bygge større maskiner, f.eks. den viste Boeing B 17 Flyvende Fæstning — et Sterling byggesæt, der koster ca. 14 pund. Maskinen ser imponerende ud i luften, men den er ikke særlig velflyvende.



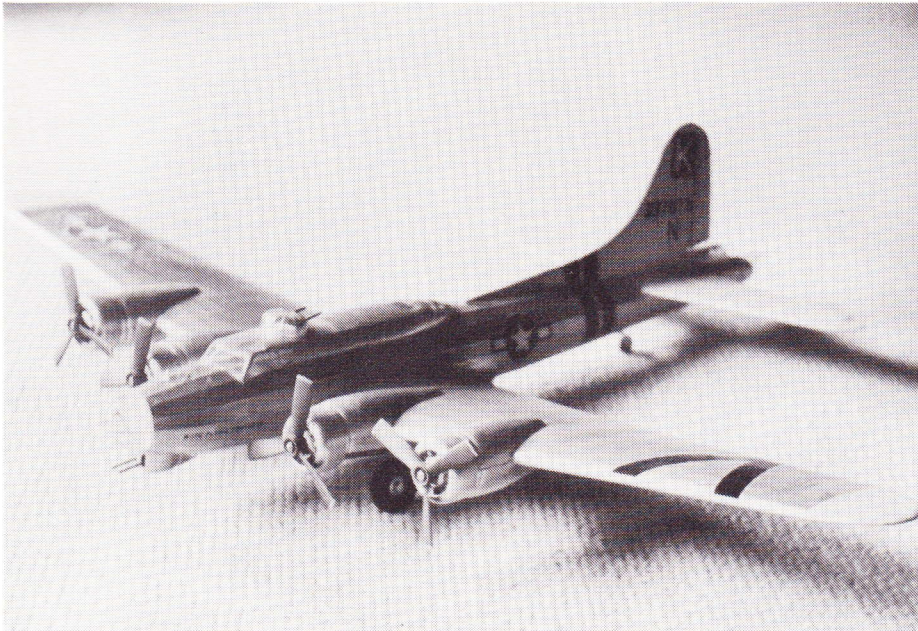
Sopwith Camel



Pitts Special

Fordele og ulemper ved elektrisk polflyvning

Lad os tage ulemperne først. Man er nødsaget til at have en del udstyr, før man kan flyve, hvoraf kan nævnes: pol, strømforsyning, håndkontrol og liner. Derfor bør man prøve at anskaffe sig disse ting på klubbasis — eller i det mindste på en eller anden kollektiv-måde. Nogle steder kan det også være svært at låne en velegnet hal til formålet, den skal nemlig helst være så stor, at man kan flyve med ca. 6 m liner, hvis man ønsker at lave »kunstflyvning«. Skal man flyve udendørs, så kender vi nok problemerne med det danske vejrs luner.



En firmotoret polflyvningsmodel af Boeing B 17 Flying Fortress — ikke specielt velflyvende men meget imponerende at se flyve.

Endnu en ulempe er, at man kun har begrænsede manøvre muligheder med flyene, og finder man ikke på forskellige momenter som før nævnt combat, kapflyvning, ballonjagt, bombekast, så kan det nemt blive ensformigt.

Nu kommer vi da heldigvis også til de positive sider af sagen, hvor vi bl.a. kan nævne, at hvis man har et indendørs sted at flyve, så kan man naturligvis flyve uafhængigt af vejret.

Desuden er det en billig form for flyvning, hvis man ser bort fra udgifter til pol og strømforsyning. Modellerne kan bygges for næsten ingenting, motorerne koster fra 30 kr. til 75 kr. — og bygger man modeller med stjernemotor, så kan elmotorerne nemt bruges i flere modeller, da motorskift kun tager få sekunder.

Endnu en fordel kan nævnes for de modelbyggere, der gerne vil bygge skalamodeller og ikke nænner at komme ud i den barske danske natur med dem, de får hermed et alternativ til at have dem hæn-

gende under loftet, hvor de kun samler støv. De kan nu se dem flyve stilfærdigt rundt i deres rette element.

I vor klub flyver vi polflyvning som et alternativ til linestyret stunt, hvor vi har endnu den fordel, at eleverne lærer at arbejde med meget små og fine konstruktioner, hvilket giver god øvelse i at bygge pænt og pertentligt

Udstyr og modeller til elektrisk polflyvning kan skaffes i England hos firmaet: Harry Butler (models), Unit 13, Gorse Lane Inst. Estate, Clacton On Sea, Essex, England.

Desuden ligger vi inde med et begrænset lager af modeller og motorer, så er I interesserede, er I velkomne til at kontakte mig.

Hans Rabenhøj

»Brynet«

Rydhave Slots Ungdomsskole

7830 Vinderup

Tlf. (07) 44 21 28.

Indbydelse til polflyvningsstævne

Rydhave Slots Modelflyveklub vil hermed gerne indbyde interesserede til polflyvningsstævne her på skolen d. 26. november.

Alle er velkomne — både med og uden modeller.

Vi har en hal til rådighed, hvor man kan flyve med max. 6,5 m liner. Pol og strømforsyning og liner stilles til rådighed.

Stævnet er gratis.

Tilmelding til undertegnede senest d. 24/11.

Hans Rabenhøj

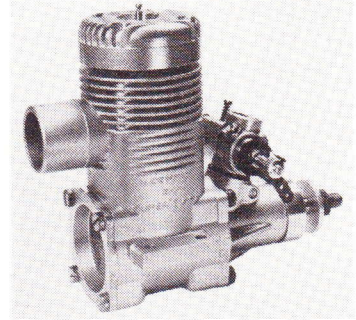
»Brynet«, Rydhave Slots Ungdomsskole

7830 Vinderup

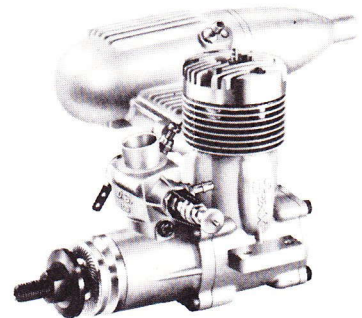
Tlf. (07) 44 21 28

NB: I er desuden velkomne til at medbringe andre modeller. Vi har ved siden af hallen en fodboldbane til rådighed foruden marker, så både linestyret og fritflyvning skulle kunne udføres.

SUPER TIGRE motorer

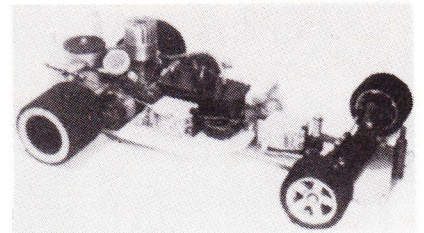


X 60 FI RC	kr. 1023,-
X 46 FI RC	kr. 685,-
X 40 RV RC	kr. 581,-
X 21 RC	kr. 581,-
X 21 RC CAR m. køletop	kr. 685,-



OS 45 FSR RC leveres også i helikopterudgave med køletop og specialdrossel, der regulerer effektivt også i mellemgasområdet (meget vigtigt i helikoptere).

OS 40 FSR incl. dæmper	kr. 875,-
OC 45 FSR H u. dæmper	kr. 835,-



PB International

VM vindermodellen 1978, simpelt hen det bedste i 1/8 RC-bilmodeller.

Leveres med 2 karosserier, Wolf og Porsche. Forsynet med kuglelejer i bagaksel, kobling og forhjul. Der er skivebremser på bagakslen. 82 dB lyddæmper og tryktank er inkluderet i sættet.

Differentiale kan leveres til PB International.

PB International kr. 1255,-

Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro

Telefon (08) 52 03 57

Super Tigre, OS og PB kan leveres gennem din sædvanlige leverandør.



Lars Jensen
med sin
»Performer«

Performer — en gummimotormodel for begyndere

Byggesæts- undersøgelse

Ved de engelske modellflyvemesterskaber er juniorklassen for gummimotormodeller i de sidste par år blevet vundet af »Performer« — en model fra St. Leonards Model Supplies, hvor bl.a. også »Nova« (se Modellflyvenyt 4/78) kommer fra.

Så da jeg på en ferietur i England stødte på byggesættet til »Performer«, drev min nysgerrighed mig til at tage det med hjem. Modellen er nu bygget og prøvefløjet af Lars Jensen, og han udtrykker stor tilfredshed med den.

Byggesættet

Byggesættet er af god kvalitet med balsæt sorteret til de forskellige anvendelser. Pianotråd, krydsfiner, papir i 2 farver, udstansede profiler og udskåret propelklods — alt til byggeriet er med. Profilerne er ret nøjagtige, men bør alligevel samles i en

blok og pudses, ligesom hakkenes størrelse bør kontrolleres med de lister, der skal limes i dem. Netop til en gummimotormodel er balsavalget kritisk, men her var alt i orden. Balsæt til propellen var dog lidt for blødt, så bladene nemt gik i stykker under udskaeringen.

Tegningen er god og instruktiv med f.eks. propelfremstillingen vist i detaljerede skitser. Det eneste punkt, hvor den lader begynderen i tvivl, er ved opbygningen af vingeplatformen, hvor der efter min mening burde være en tværnitstegning.

Vejledningen på engelsk — selvfølgelig — er kort og præcis, hvad bygningen angår, og formidabel hvad trimning og flyvning angår. Den slutter med et kursus i konkurrenceflyvning og forslag til forbedring af modellen. Der foreslås længere krop og motor — større spændvidde — større propel — men alle ændringer foretages, så den oprindelige model er grundlaget.

Bygning af modellen

Selve bygningen af plan og haleplan er lige ud ad landevejen — profiler med flad un-

derside og velanbragte lister gør den let at bygge.

Kroppen er en papirbeklædt diamondkrop — altså en kvadratisk krop, hvor diagonalerne ligger henholdsvis vandret og lodret. Den er opbygget af 3 x 3 mm længdelister og 2 x 3 mm tværlistes. Selv om den ser spinkel ud sammenlignet med en wakefields aluminium- eller balsarørkrop, så er styrken tilstrækkelig stor til at modstå belastningerne fra en fuldt optrukket 12 strengs 1 x 6 mm gummimotor. Men — limningerne skal være i orden, og der må ikke være huller i papirbeklædningen.

Da kroppens tværnit er ens i næsten hele kroppens længde, er den let at bygge. Man bygger 2 kropssider oven på hinanden, så de bliver ens. Den ene kropsside lader man sidde på byggebrættet, og der limes nu en del af tværlisterne lodret på denne — brug vinkel — hvorefter den anden kropsside limes oven på. Så kan resten af tværlisterne limes ind, og kroppen samles bagtil.

Det vil være klogt at limdrænke alle samlinger i kroppen, og især limningen ved forstærkningen til motorholdepinden må være absolut i orden. En krop, hvor motoren har trukket holdepinden gennem tværlisterne hele vejen op til frontklodsens, er ikke noget opløftende syn, selv om det måske kan underholde tilskuerne.

Iøvrigt bør den rundstok, der er med som motorholdepind, skiftes ud med et stykke metalrør, så modellen kan fastgøres i stativ under motoroprækket. For det første kan en eksploderende motor være ubehagelig for holderen, og for det andet kan holderen ved at tage forkerte steder på en så spinkel krop let lave ulykker.

Propellen er let at fremstille efter tegningen, og hele propelsystemet kan ikke være simplere. Navet er 10 x 10 mm balsam med 1,5 mm krydsfiner på alle fire sider. Propelmekanikken er det simple klikke-tik-klang system med en fjeder mellem propel og næseklods og en stopskruer bag på næseklodsens, så propellen folder ens hver gang.

Simpelt og pålideligt og relativt let for en begynder at fremstille. Det største problem er nok bukningen af pianotråden, men det skal jo læres engang alligevel.

Gummimotoren kan være enten 10 strengs 1 x 6 mm i ca. 70-75 cm længde eller 12 strengs 1 x 6 mm i ca. 60 cm længde. Det sidste dog kun, hvis modellen er tungere end normalt. Det svarer godt og vel til vægten af en wakefieldmotor. Lars bruger 10 strengs 1 x 6 mm FAI-gummi og har hidtil holdt sig til ca. 350 omdrejninger. En sådan motor burde nok kunne klare godt 500 omdrejninger.

Trimning og flyvning

Trimningen af modellen var nem. Glidekurven skaffedes ved at »tilte« (stille skråt) haleplanet. Både glid og stig foregår til højre. Et ret hurtigt stig i store kurver

blev opnået ved at anbringe ca. 1,5 mm kombineret højre- og nedadtræk bag øverste venstre side af næseklodsen. Yderligere trimning indskrænkede sig til småjusteringer, efterhånden som omdrejningernes antal øgedes. I roligt vejr flyver den regelmæssigt 2 1/2 minut på 350 omdrejninger. Da motoren kan tage flere omdrejninger, er de 3 minutter inden for rækkevidde.

Vi har altså her en letbygget model med gode flyveegenskaber, som er lette at trimme frem. Den er ikke så kritisk at trimme som en C1'er eller en Coupe d'Hiver model, og da den er lettere end en wakefield, vil den selv i en begynders hånd være en alvorlig konkurrent til enhver wakefieldmodel. Den kan nok ikke anbefales til en nybegynder, som skal bygge den helt selvstændigt, men den kan anvendes som kursusmodel efter »Sus« eller en anden begyndersvævemodel. Modellen giver gode flyvetider, uden at man behøver at presse motoren, og nøjes man med 350-400 omdrejninger hver gang, vil motorerne også kunne holde til adskillige starter, så alle lompepengene ikke behøver at gå til motorgummi.

»Open rubber«

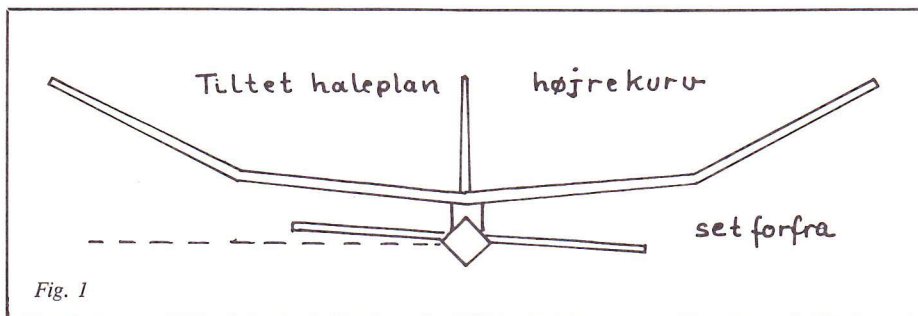
Men — der er et problem.

Med sin spændvidde på 90 cm, totalareal på knap 14 dm², flyvevægt på 110 g inkluderet 40 g motorgummi passer »Performer« ikke ind i de danske regler. Skal den tilpasses gruppe C med de forlangte 12 g/dm² planbelastning, må den samlede vægt op på ca. 170 g, og det vil ændre dens egenskaber væsentligt.

I England flyver den med i den populære »Open rubber«-klasse, hvor model- og gummivægt er fri. Efter min mening ville det være synd, om en så fremragende begyndermodel ikke kunne anvendes her i landet. Som i A1-begynder kunne man sløjfe vægtbegrænsningen i gruppe C for begyndere, så de kan bruge modellen til deres diplomer. Man kunne også prøve at lade begynderne flyve med den på lige fod med wakefieldmodellerne til vore konkurrencer.

St. Leonards Model Supplies repræsenteres her i landet af Ib Andersen Hobby, men modellen lagerføres vistnok ikke herhjemme. Den vil dog givetvis kunne skaffes enten gennem Ib Andersen Hobby eller direkte fra en engelsk modelflyveforretning.

Erik Knudsen



Hvordan trimmes en gummimotormodel?

Et godt spørgsmål, som folk plejer at sige, når de præsenteres for vanskelige spørgsmål. Erik Knudsen besvarer spørgsmålet ved at angive en fremgangsmåde, som kan anvendes på de fleste typer af modeller — bl.a. en »Performer«.

Den her beskrevne metode går ud fra, at man ønsker et højre/højre trim — dvs. både stig og glid foregår i højrekurver. Højre/venstre trim, automatisk kurveklap, timerstyret indstillingsvinkel på haleplan og andre raffineringer bliver ikke omtalt her. Artiklen er beregnet for den nybegynder, der skal have et sikkert trim på sin model — ikke for eksperter på området.

Inden trimningen begynder, har man sikret sig, at modellen er helt lige. Et svagt wash-in (større indstillingsvinkel mod tippen) i højre plan kan være en fordel, men prøv uden først. Så er modellen lettere at kontrollere for opståede skævheder inden starterne.

Plan og haleplan må have gode holdeplader, så de ikke kan bevæge sig utilsigtet under flyvningerne. Næseklodsen skal passe mod kroppens forplade, så den ikke kan vippe fra en stilling til en anden. Selvfølgelig kan det gøre tilværelsen spændende, når propellen kan skifte trækretning fra den ene start til den anden; men det kan også være katastrofalt for modellen, og det umuliggør enhver form for trimning.

Tyngdepunktet må placeres som angivet på byggetegningen — enten ved hjælp af ballast eller — bedst — planfastgørelsen anbringes først, når modellen er færdigbygget. Så afbalancerer man modellen med motor, propel og haleplan monteret, så planfastgørelsen kan limes på med tyngdepunktet på rette plads. For øvrigt er det en fordel, hvis planet kan flyttes et par cm frem og tilbage i forhold til kroppen. Herom senere.

Vinkelforskellen mellem planets og haleplanets indstillingsvinkler kontrolleres også, og bør ved de allerfleste gummimotormodeller ligge mellem 2 og 3 grader. Men sammenlign din model med tegningen.

Haleplanet bør »tiltes« — dvs. haleplanets tip i den side, man ønsker kurvet til, hæves et par cm. Dette gøres for at få en højrekurve i glidet. Tiltningen har ikke ret stor indflydelse på stiget. Det har en alm. trimklap derimod. Med en trimklap, der har udslag til højre (set bagfra), kan en model med højrestig nemt få spiraldykformemmelser.

Vil man have et trimror på finnen, som kan sættes i én bestemt stilling og beholde den, kan man på højre side af finnen bagkant lime en liste ca. 5 cm lang, 2 mm tyk og 3-5 mm bred. Ved at ændre længde og tykkelse af denne liste kan man få den til at fungere som en almindelig trimklap.

Propellens trækretning bør være rettet et par grader nedad (nedadtræk) og et par grader til højre (højretræk) i forhold til modellens længdeakse. Det kan indbygges i næseklodsen, når man borer hul til propelaksens leje, men kan også skaffes ved at anbringe 0,5-1 mm krydsfiner som indlæg mellem næseklods og krop foroven og tilsvarende mellem klods og krop og venstre side (set bagfra) ved modeller med alm. firkantet krop. Ved diamondkroppe (f.eks. Performer) kan både højre- og nedadtræk fås ved ét indlæg foroven til venstre mellem næseklods og krop (set bagfra).

Termikbremse og propelfoldesystem afprøves også hjemmefra.

Og så til flyvepladsen

Alle disse indledende manøvrer klares hjemme, inden man begiver sig til flyvepladsen udrustet med bl.a. boremaskine, motorer, oprækkerstativ, bly, 0,5 mm

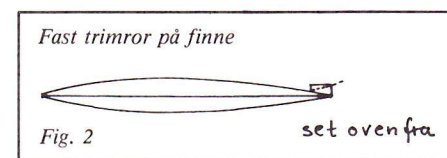
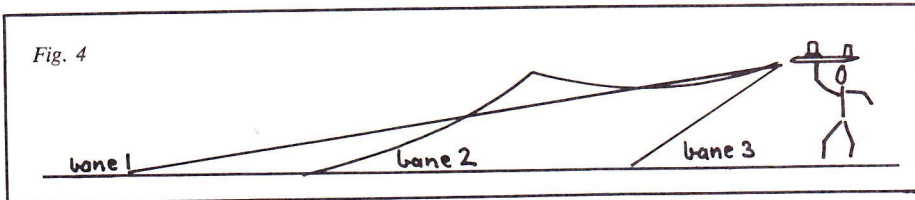


Fig. 4



krydsfiner til indlæg under planer og ved næseklods, vandslibepapir til samme formål ved fintrimning og selvfølgelig lunte til termikbremsen, som bør anvendes ved alle starter med motor på.

Er det så næsten vindstille, når man kommer ud på pladsen, kan trimningen begynde.

Først vil vi skaffe os et nogenlunde glid i håndstart og derefter med få omdrejninger på fintrimme glidet. Det er vigtigt, at glidet er godt, da den største del af modelens tid i luften som regel er glidetid.

Det vi ønsker, er et fladt glid i store højrekurver (diameter 30-40 m).

Den første håndstart — skub modellen blidt skråt nedad mod vinden — vil forløbe på en af de på figur 4 viste måder.

Hvis modellen følger *bane 1*, prøves et par starter til uden ændringer, og hvis glidet er fladt med svag tendens til højrekurv (tilt evt. mere), er vi klar til de første motorflyvninger.

Hvis modellen følger *bane 2* (staller), kan følgende ændringer prøves (men kun én ad gangen):

1. Anbring 0,5-1 mm under haleplanets forkant.
2. Eller anbring 0,5-1 mm under planets bagkant.
3. Eller flyt planet 5 mm tilbage.
4. Eller anbring lidt bly i modellens næse.

Ved at prøve disse ændringer eller kombinationer af dem, når man frem til bane 1-mønstret. Hver ændring kræver et par starter, for at man kan være sikker på den opnåede virkning.

Hvis modellen følger *bane 3* (dykker), er kuren denne:

1. Anbring 0,5-1 mm under haleplanets bagkant.
2. Eller anbring 0,5-1 mm under planets forkant.
3. Eller flyt planet 5 mm frem.
4. Eller anbring lidt bly i modellens hale.

Også her vil man hurtigt nå frem til bane 1.

Ved disse ændringer må man være opmærksom på, at forskellen mellem plan og haleplans indstillingsvinkler ikke kommer til at afvige meget fra tegningens anvisninger. Metoden med ballast er dårlig, da ethvert ekstra gram giver mindre stighøjde. Den kan være nødvendig, hvis planet ikke kan bevæges frem og tilbage. Når det drejer sig om glidetrिम, vil man forøvrigt have udbytte af at læse Arne Hansens artikel om længdestabilitet i Modelflyve-nyt nr. 1/78.

Motorflyvning

Nu begynder så den fornøjelige del af festen, for nu skal der omdrejninger på. Optræksmetoder og behandling af gummimotorer vil det føre for vidt at komme ind på i denne artikel, men følgende råd kan gives:

1. Motoren skal smøres med amerikansk olie eller en blanding af brun sæbe og glycerin.
2. Modellen bør anbringes i optrækkerstativ, så snart der skal mere end 150-200 omdrejninger på.
3. Ved optræk strækkes motoren til 3-4 gange sin normallængde under de første 50 pct. af omdrejningerne — derefter går man langsomt ind mod modellen under de sidste 50 pct. af omdrejningerne.
4. Propelaksel og lejer til de fældbare blade skal af og til smøres (og renses, hvis de har haft grundig jordkontakt).

Til sagen:

Hvis modellen hjemmefra er forsynet med det omtalte nedad- og sidetræk, gives motoren nu ca. 100-150 omdrejninger, og modellen slippes mod vinden med næsen pegende ca. 15-20 grader opad. Lad propellen køre rundt et lille øjeblik, inden modellen slippes. Selv om du har set spyd-

kastlignende starter af wakefieldmodeller, så behersk dig og lad modellen selv flyve ud af hånden på dig i de første starter.

Når modellen er sluppet, kan den opføre sig på mange forskellige måder. Se figur 7 og 8.

1. Modellen stiger roligt i en højrekurve med ca. 30-40 meters diameter og vedbliver at stige til propellen klapper. Det er det ideelle. Prøv et par starter mere med samme indstilling og antal omdrejninger, og iagttag også glidet.

Hvis stiget stadig er sikkert, så koncentrerer man sig nu om at få bedst muligt glid på modellen. Her er det vigtigt at være klar over, at snævrere kurver bevirker, at modellen bliver mere næsetung, og at større kurver gør modellen mere haletung. Det virker både i stig og glid. Der prøves nu med ændringer som under glidetrिम med håndstart for at se, om man kan få bedre glid ud af det. Ændringer i glidekurven bør ske med haleplanstiltning for ikke at påvirke stiget.

Når man har set modellen stalle svagt i glidet, og derefter fjerner dette stall, er man ved at have nået et acceptabelt glid. Det er bedst at give motoren det samme antal omdrejninger i en række starter, hvor man ændrer glidet og så tage tid på glidet.

2. a. Modellen staller opad uden at kurve. Giv den højretræk, til den har den ønskede kurve. Hvis den stadig staller, øger man nedadrækket, til stiget er som under 1, hvorefter glidet fintrimmes.

2. b. Modellen staller og kurver — nedadræk kan hjælpe.

3. a. Modellen flyver *hurtigt* fremad uden at stige ret meget. Nedadrækket fjernes, til den staller svagt. Herefter gås frem som under 2. Hjælper dette ikke, prøver man at øge vinkelforskellen mellem plan og haleplan, men glidet må så trimmes om også.

3. b. Modellen flyver *langsomt* fremad uden at stige væsentligt. Det *kan* skyldes, at modellen er bygget tungere end normalt, og at det anbefalede antal strenge i motoren ikke er nok. Prøv med 2 strenge 1 x 6 mm mere, og derefter kan man sikkert gå frem som under punkt 1 eller 2. Prøv dog først at øge vinkelforskellen mellem plan og haleplan.

4. Modellen stiger, men drejer til venstre. Giv mere højretræk til stig nr. 1 er opnået.

5. Modellen stiger, men drejer i en snæver kurve til højre og dykker (spiraldyk). Fjern noget sidetræk og evt. også lidt nedadræk.

Skæve dele på modellen kan være årsag, og bruger man trimror på finnen, kan det have for stort udslag. Flyver man med lige planer, vil en smule wash-in (større indstillingsvinkel i tippen) i højre planhalvdel måske hjælpe.

6. Modellen dykker. Fjern nedadræk og/eller forøg vinkelforskellen mellem plan og haleplan. Planet kan også flyttes frem.

Fig. 7

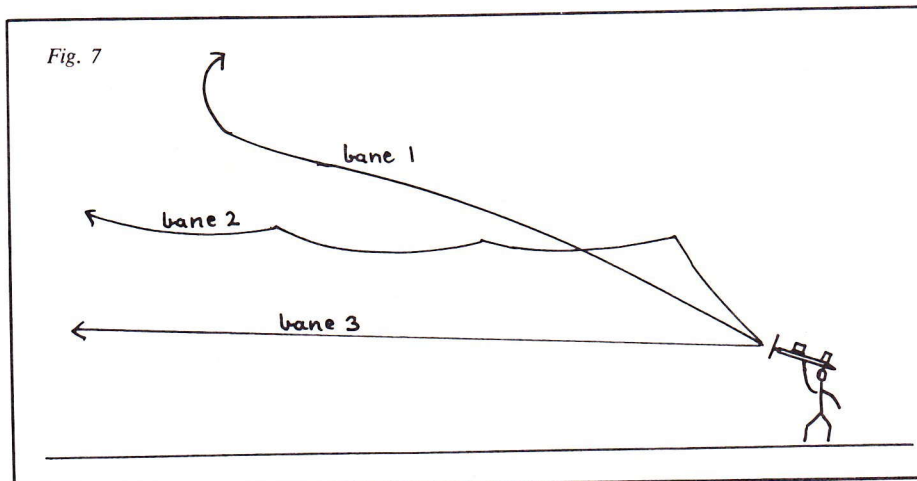
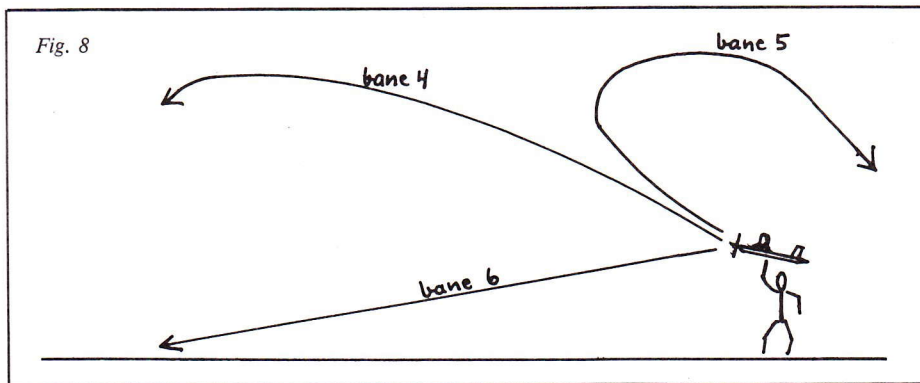


Fig. 8



Ny glidetrimming er så sandsynligvis nødvendig.

I de allerfleste tilfælde vil en velbygget model efter en anerkendt tegning opføre sig som under punkt 1 eller 2. Når stiget er godt med 150-200 omdrejninger, og det bedste glid er fundet, øger man lidt efter lidt omdrejningerne på motoren, og på hvert omdrejningstal findes det bedste stig. Glidet bør ikke ændres mere, så flyvetiden er nu — i rolig luft — et mål for det bedste stig.

Inden man går til yderligheder med omdrejningerne, limes alle indlæg fast ved planer og næseklods, og trimningen foregår nu kun med meget tynde indlæg — f.eks. papir. Forøg ikke omdrejningerne med mere end 30-50 ad gangen. Alle skævheder virker meget voldsommere nu pga. den højere flyvehastighed. Stalltendenser kureres med lidt nedad- eller højretræk. Kurven i stiget må dog ikke blive for

snæver. Ved friløbspropeller kan ændringer i stigekurven m. sidetræk også påvirke glidekurven. Dette er ikke tilfældet med fældbar propel. Viser der sig ingen stalltendenser, kan man muligvis med fordel øge stigekurvens diameter.

Ved flere omdrejninger må man være meget omhyggelig med at slippe modellen lige mod vinden (eller en anelse til højre for vindretningen) med næsen pegende ca. 30-40 grader opad.

Vil man have høje flyvetider, må man også nærme sig fuldt optræk på motoren, men så må det anbefales at bruge optrækkerrør, så en sprængt motor ikke ødelægger modellen. Disse rør kan ses ved konkurrencer, og brugerne forklarer dig gerne anvendelsen.

Ved fuldt optræk bliver modellen endnu mere kritisk, hvis du har planerne til at sidde lidt tilfældigt, og næseklodsen rokker lidt. Kontroller altid modellen,

inden du slipper den. Det er en god idé at indarbejde en bestemt startrutine, som man til sidst følger næsten automatisk.

Mange modeller kan ved højt optræk finde på at lave en »æresrunde« — dvs. at den første kurve i stiget er meget flad, og stiget først begynder for alvor efter første kurve. Det er spild af energi. Prøv at fjerne lidt højretræk — meget lidt — og se, om det hjælper.

En større finne vil som regel også kunne løse problemet.

Ved flyvning i mere vind kan stabiliteten i både stig og glid forbedres ved at hæve haleplanets forkant en anelse. Samme virkning fås ved at skubbe planet et par millimeter tilbage på kroppen.

Jeg håber, at disse linier kan hjælpe dig til at få trimmet din gummimotormodel uden større vanskeligheder. Det er lettere end det måske lyder — prøv det. Det er en spændende modeltype at flyve, og omhu og grundighed med trimningen kan virkelig betale sig. Man har den fordel sammenlignet med motormodeller, at man kan lade være med at bruge mere motor-kraft — flere omdrejninger — end man kan styre.

Skulle nogle ting være uklare — det er der nok — er man velkommen til at kontakte undertegnede. Eller man kan tage med til en konkurrence, hvor gummimotormodelflyverne formentlig vil stå på spring for at hjælpe en med problemerne.

Tag til Rødovre — når det gælder modelflyvning, RC-biler og -både!

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, pr. ark 65 x 125 cm
17,00 og 20,00 kr.

FAGTIDSSKRIFTER — Flug — RCM — Radio Models — Aeromodeller
Modell — Auto Modell — Schiffs Modell.

FUTABA — GRAUPNER — MICROPROP — ROBBE
— fjernstyringsanlæg og løsdele.

VI SENDER OVERALT

RØDOVRE HOBBY

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

Balsa
Webra
Lister
Krydsfiner
Byggesæt
Lim
Beklædning
Gode råd
Pianotråd
Maling
Radioanlæg
Liner
Hjul
Japanpapir
Messingrør
Motorer
Brændstof
Amylnitrat

..... O.S.V.

Vi har det hele
og sender
gerne
pr. postordre

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

Linestyrede speedmodeller

— *Vejen til succes i speed*

Her fortsættes Pietro Fontanas artikel om linestyrede speedmodeller fra Modelflyvenyt nr. 4/78. Vi afslutter denne »speed-serie« i et kommende nummer med en tegning til en virkelig hot speedmodel.

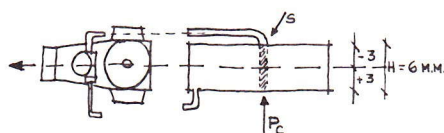


FIG 11

2. Sugetank

Trykket P er bestemt af centrifugalkraften på føderøret med overfladen S i en sugetank, der er rigtigt anbragt med en halvdel på begge sider af centerlinien. Her gælder en formel, der kort fortalt ender med, at vi må konstruere tanken så smal som muligt, f.eks. 6 mm, hvilket giver en niveauforskul på plus/minus 3 mm.

De arbejdsvilkår, som motoren vil få i luften, svarer til, at vi på prøvebænken starter med tanken hævet 84 mm (28 x 3) over føderøret, og langsomt sænker den til 84 mm under føderøret på slutningen af tanken.



FIG 12

3. Tryktank med tryk fra effektpotten

Denne tanktype har de samme fejl som sugetanken. Tankens luftindgangsrør bliver forbundet med en slange, der er forbundet med effektpotten i den side, hvor diameteren er størst. Trykket bliver brugt til at hjælpe motoren, hvis karburatoren er boret for meget op, hvis karburatoren er for langt væk fra tanken, eller hvis tanken er placeret lavere end karburatoren. Dette er den mest anvendte tanktype i Danmark.

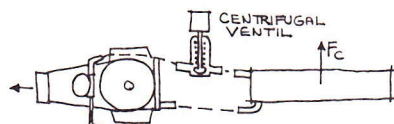
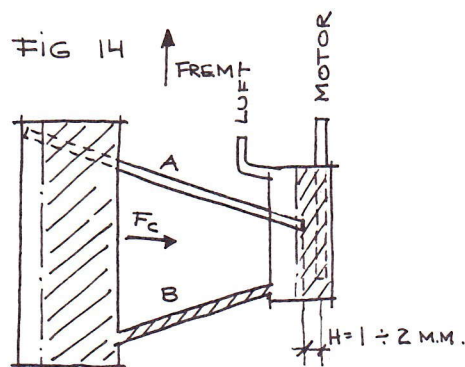


FIG 13

4. Tryktank med tryk fra krumtaphuset

Denne tanktype har også samme fejl som sugetanken, og den er blevet meget brugt på motorer uden effektpoter. Tager man det betydelige krumtaphusstryk i betragtning, skal man indsætte en centrifugal-switch, som dæmper brændstofflørslen på jorden, så man kan starte uden besvær,

og derefter lade ventilen åbne sig langsomt.



5. Tank med konstant niveau (Chicken-Hopper)

Denne tanktype virker som to forskellige tanke. I fig. 14 er der vist en principskitse af en sådan tank. Den store tank virker som undertryk og som depot for brændstofblandingen, medens den lille virker som almindelig sugetank, hjulpet i det rette øjeblik af den anden for at opretholde et konstant niveau H . I den store tank er der undertryk i den tomme side, og centrifugalkraften tillader ikke brændstoffet at komme ud gennem rør B . Så snart motoren har brugt brændstoffet i den lille tank, så rør A blottes, vil der gå luft gennem dette rør over i den store tank, hvilket vil få undertrykket til at falde. Dette betyder, at en lille smule brændstof kan passere igennem rør B til den lille tank, hvor det vil forøge niveau H , således at rør A lukker, så der stoppes for mere brændstof. Sådan fortsætter det med bitesmå intervaller, hvilket igen betyder, at niveauet H kun har meget små ændringer i plus og minus, så brændstofblandingen vil komme til motoren med samme tryk under hele flyvningen. Det er også muligt at anvende tryk til denne tanktype, hvis f.eks. indsugningen til motoren er for svag, eller der kommer luftbobler i brændstoffet pga. vibrationer.

En variant af denne type »konstant-niveau« tank er den såkaldte Mariotte-tank, hvor føderøret virker som den lille tank. På denne tanktype er niveau H fastlåst ved afstanden mellem føderøret og karburatoren (fig. 15).

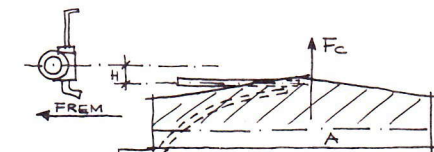


FIG 15.

Sammenligning

Vi kan nu sammenligne de enkelte tanktyper i et diagram. Hvis man afsætter tryk-

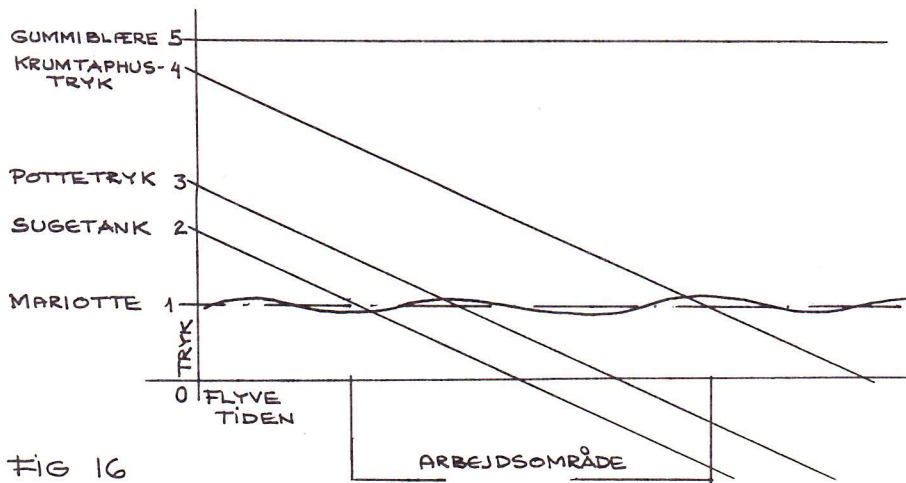


FIG 16

ket på abscisseaksen og flyvetiden på ordinataksen, får man et skema som fig. 16.

Ved at kigge på det vil man se, at man enten skal bruge gummiblæretank eller tank med konstant niveau og kassere de øvrige typer, fordi de ikke er i stand til at levere konstant brændstofforsyning til motoren. Der er dog intet i vejen for, at begyndere anvender nogle af disse i begyndelsen, og her må især anbefales den med pottetryk, da den er let at anvende.

Hvis man nu vender tilbage til det oprindelige problem, vil man opdage, at motorens position ikke har nogen betydning, når man anvender gummiblæretank. Det er en tank med næsten konstant tryk, og den er upåvirket af centrifugalkraften. På den anden side er gummiblæretanken ikke ret meget anvendt på grund af vanskeligheden med at regulere centrifugalventilen på især små motorer, og det der så bliver tilbage at vælge, er faktisk konstant-niveau-tanken i Mariotte udgaven. Den anvendes af næsten alle speedfolk i Italien.

Motorens placering

Denne tanktype skal bruges på den rigtige måde og lægges således, at niveauforskellen $H = 1-2$ millimeter mellem karburatoren og tanken. Ved at studere karburatorens placeringer på forskellige motorer i forskellige placeringer, vil man få kombinationer som vist i fig. 17.

A repræsenterer modeller med lodrette motorer, B modeller med vandrette udadliggende cylinder, og C modeller med vandrette indadliggende cylindere. For motorer med frontindsugning gælder iføl-

ge figuren, at i A er tanken svær at placere, i C ligger tanken i vejen for effektporten, og kun i B er det muligt at placere sin tank rigtigt.

Ved motorer med forsat bagindsugning gælder, at man kan bruge A-1 og C-1, mens B-1 ikke er brugbar, og for motorer med centerbagindsugning gælder, at kun B-2 er brugbar.

Når man nu summerer op, er der kun ret få rigtige positioner tilbage, og det må konstateres, at en Rossi eller en Cox Conquest fungerer udmærket med vandret motor og cylinderen liggende udad, mens bagventilmotorer som Super Tigre X-15 og T.W.A. kan bruges som lodret motor eller vandret med cylinderen indad. For disse motorer vil man også kunne bruge B-2 ved at dreje karburatoren, men det vil betyde omdrejningstab for motoren.

Det må nu være fastslået, at motortypen, vi anvender, bestemmer næsens og dermed modellens form.

Sådan skal en speedmodel se ud

Vi vil nu prøve teoretisk at definere, hvordan den bedst mulige model ser ud. Der er muligheder nok at vælge mellem:

- model med lodret motor, solovinge eller duovinge,
- model med udvendig vandret motor, solovinge eller duovinge,
- model med udvendig vandret motor, solovinge eller duovinge.

Hvis man betragter kroppens modstand som ens, hvadenten man har lodret eller vandret motor, skal man nu afgøre, om

solo- eller duo-vingen er bedst.

Duo-vingens trykcenter (dvs. det punkt, som man kan betragte vingens opdrift som samlet i) ligger i tyngdepunktet, da vingen er symmetrisk om kroppen.

På monovingemodellen ligger vingens trykcenter midt på planet, og man prøver at nærme det til tyngdepunktet ved at lave en tilspidset vinge, hvorved det største areal ligger inde ved kroppen. En sådan vinge har en mindre modstand end duo-vingen, men modellen har lettere ved at komme i svingninger, således at der skal gives ror. Og det giver modstand, så man er lige vidt.

Ved at kigge på bygningsproblemerne omkring modellerne vil man opdage, at det er næsten umuligt at bygge en duo-vinge med vandretliggende motor, så derfor må man lave duo-vinge-modeller med lodret motor.

Mange har en anden opfattelse og siger, at de er gået over til solovinge, fordi den flyver stærkere. Jeg tror, at det skyldes, at de har bygget deres duo-vinge model i en forkert form. Forskellen mellem de to modeltypers præstationer er så lille, at selv den mindste fejl får duo-vinge modellen til at være dårligere end solo-vingemodellen.

Det er meget let at bygge en solovinge, og hvis den flyver skævt, er den let at rette. Til gengæld er det sværere at bygge en duo-vinge model, og den er sværere at rette på, hvis den er bygget skævt. Derfor flyver duo-vinge modeller gerne videre, som de først er bygget.

Kun når man har konstrueret og bygget mange modeller, er man sikker på at kunne lave den rigtige model hver gang.

Solovingemodell med vandret motor

Nu er vi nået til det punkt, hvor vi kun snakker om solovingemodellen med vandret motor, og det skyldes, at det er det umiddelbart bedste valg mellem alle de muligheder, der her er nævnt, og vi vil vælge en model med udadliggende cylinder, da den vejer mindre og er mindre kompliceret at bygge.

Der er konstateret vægtdifferencer op til 130 gram på forskellige modeller, og det betyder en anseelig forskel i planbelastning.

Jeg vil derfor anbefale at anvende monovingemodeller med vandretliggende udvendigt placeret cylinder til at flyve speedkonkurrencer med, men man skal huske at tage bestik af den motortype, man anvender. Man skal også huske på, at i speed gælder det om at flyve stærkt, så når man har eksperimenteret, så man ved, hvad det drejer sig om, må man ikke holde sig tilbage fra en bestemt motor, fordi den er vanskeligere at bygge modeller til.

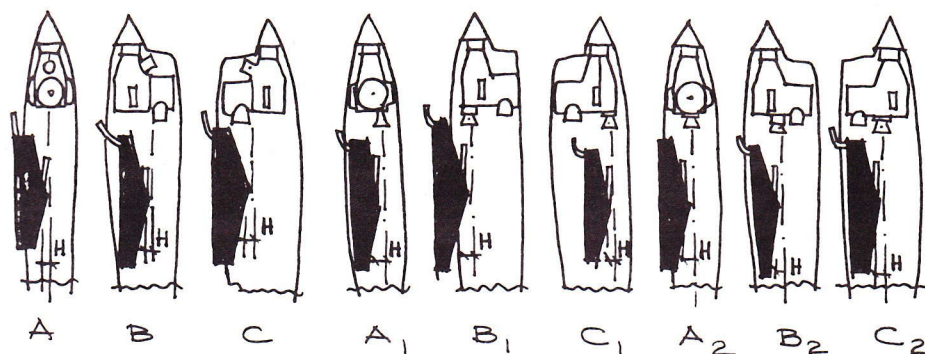
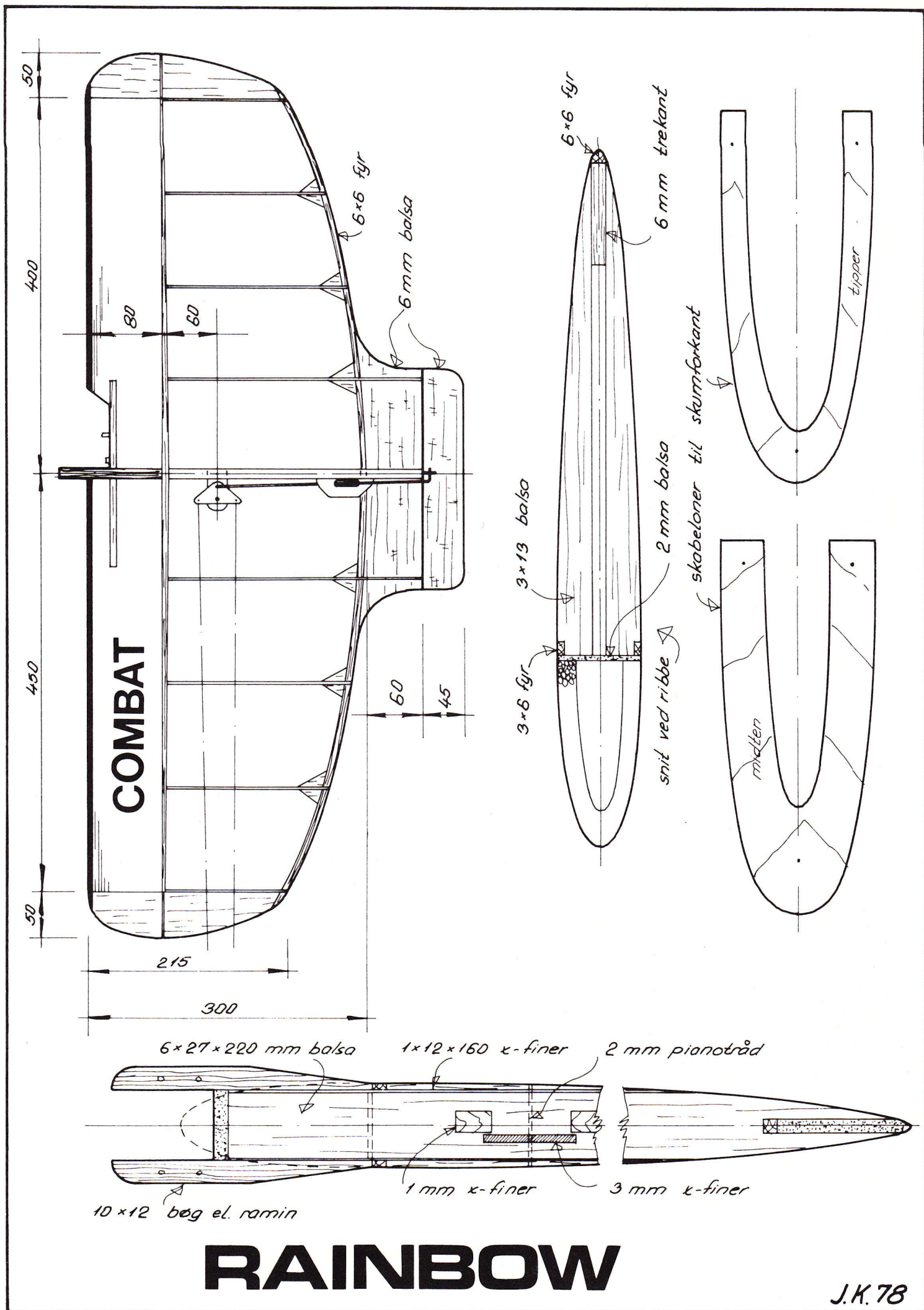


FIG 17



COMBAT

RAINBOW

Rainbow

Uffe Edslevs nye combatmodel

Efter sin flotte sjetteplads ved VM i år har Uffe Edslev lavet en ny combat-konstruktion, som vi her bringer tegning og beskrivelse til.

Efter at jeg de sidste par år har brugt »Woodstock« (se Modelflyvenyt nr. 5/77), ville jeg gerne bygge en ny type modeller, da Woodstock let kan blive for tung til at kunne bruges i stille vejr. Det største problem med Woodstock er, at man bliver nødt til at lave halen forholdsvis tung, hvis man ikke vil putte bly på for at få tyngdepunktet langt nok tilbage. Dette kan løses ved at flytte motoren længere tilbage, hvilket man jo ikke kan med den type forkant (25 x 25 balsa) der hidtil har været brugt, da det ville være enormt svækkende at skære plads til motoren i forkanten.

Dette problem er løst med en skumforkant, fordi i en sådan ligger styrken helt tilbage i de to fyrrelister, og ikke i skummet. Da man så kan flytte motoren ind i forkanten, kan man lave halen så let som muligt. Dette har jeg gjort ved at lave halen af en 6 x 6 mm fyrreliste og rorudhængen af meget blødt balsa. Fyrrelisten skulle være stærk nok, da den er meget fleksibel og derfor ikke skulle kunne knække, og den behøver ikke at være stiv, da forkanten er det. Her tænkes kun på belastningen i loops, hvorimod ved nedstyrtning er den meget fleksibel, da alle de

bærende lister er smalle og derfor ikke skulle kunne knække ved påvirkninger forfra. Skummet vil bare blive komprimeret ved den forreste balsaliste.

Midterribben er ligeledes lavet meget let, da den ikke udsættes for de samme påvirkninger som ved en model med balsaforkant, da motorfundamentet er limet på mellem to tværgående lister.

Byggevejledning (nogle vil kalde det vildledning)

Forkanterne skæres ud i skumplast (polysterol, flamingoskum eller hvad det nu kaldes) efter de to profiler der er vist på tegningen. Den tykkeste ende ved midten af modellen. Derefter limes webbingen (dvs. en - i dette tilfælde - 2 mm balsa-plade med årerne lodret) på. Det eneste formål med webbingen er at undgå, at de to fyrrelister flytter sig i forhold til hinanden. Webbingen laves 5 cm længere i tipperne og senere laves en 6 mm revne til at lime tippen i.

Til alle limninger med skum mod skum eller skum mod træ bruger jeg en virkelig god ekspansionslim »Duracol 65«, der hærdner ved materialets fugtighed. Den bobler op og udvider sig ca. 3 gange, hvilket gør, at den trækker 3-5 mm ind i skummet.

De to stykker forkanter samles med et lille stykke balsa som forstærkning (6 x 27 x 220 mm), der laves 6 mm mellemrum til midterribben. Midterribben laves af 12 mm balsa, og der er to krydsfinerforstærkninger, som stopper ca. 2 cm bag styretøjsfundamentet. Den limes i samtidig med ribberne. Bagkanten bøjes over damp og rorudhængen limes på bagkanten.

Bagkanten limes så på midterribben og på tipperne. Husk tipperne skal være limet helt lige på, da modellen ellers vil blive skæv.

Til ribber skal der bruges ca. 3 meter 3 x 13 mm balsa = 1/2 plade. Ribberne limes først på f.eks. hele undersiden, derefter limes støttetrekanten i. De sidstnævnte er meget vigtige, da ribberne ellers ikke har nogen limflade på bagkanten.

Hvis tanken laves i blik, er det svært at lave den på under 18 gram i vægt, men hvis man laver den i pap (ja, der stod pap — pap!) og brændstofbeskytter den grundigt indvendigt, kan den laves på 8-9 gram.

Der skæres så hul til tanken, og den limes i med den før omtalte skumlim. Ribberne profileres, og modellen pudses af og gøres klar til beklædning. Først beklædes forkanten med tyndt indpakningspapir, der lægges på med tapetklister. Når for-

kanten er tør, beklædes resten med solarfilm, monokote eller lignende.

Først nu sættes motorfundamentet på, og papiret beskyttes med celluloselak (det trænger normalt ikke igennem papiret, da det i så fald ville »æde« skummet). Hvis det er en Oliver Tiger, man bruger, skal den sættes ca. 1 cm ind i forkanten, for at tyngdepunktet kan komme til at ligge 6 cm fra forkanten.

Under 400 gram

Modellen skal trimmes med så meget ror som muligt, uden at den staller, hvilket højst er 20 grader til hver side. Den skulle kunne bygges med en vægt på under 400 gram, da mine letteste vejer 375 gram.

Modellen kan i de fleste tilfælde holde til at styrte ned, da de jo som før nævnt er meget fleksible i fremadgående retning.

God flyvning!

Uffe Edslev

Byggesæt til den gode begynder-
svævemodel:

»SUS«

Komplet byggesæt kr. 50,-.
Forsendelse ekstra 9,- kr.
Kvantumsrabat gives ved køb af
over 5 sæt.

FINN BJERRE
Klingstrupvænget 17, 5000 Odense
Tlf. (09) 15 85 77

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.



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.



Fra VM i England i år — Uffe med to gode argumenter for at bygge nyt

Fritflyvningsresultater

OMF klubmesterskab i D1 og C1, St. Højstrup d. 13/8

OMF har en god tradition med at afholde »seperat-klubmesterskaber« i stort set hver eneste klasse. Det giver en masse flyvedage — vejret er ikke altid lige dårligt — og det giver medlemmerne mulighed for at flyve i næsten alle klasser.

Det var dog kun den hårde kerne af inkarnerede fritflyvere, der deltog i klubbens C1 og D1-mesterskab. Vejret var godt — det blæste kun lidt, og solen skinnede, så termikken boblede lystigt. En alt for sjælden kombination.

I C1 vandt Bjarne Jørgensen let som eneste deltager. Hans model har måske ikke verdens flotteste glid, men stiget fejler ikke noget. Bjarne var også favorit i D1-klassen, og på trods af et noget vankelmodigt stig, hentede han også sejren hjem i denne klasse. Tage B. Hansen og Henning Schultz hældte ikke vitaminer nok på motorerne. Det gjorde til gengæld Jørn Rasmussen senere på dagen, da han gav dem noget brændstof med nitromethan. Det satte så meget skub i sagerne, at motorerne slet ikke kunne stoppes igen. Heldigvis kom modellerne ned igen, da tanken var kørt tom — og de glade ejere kunne så overveje et andet motorstop-system end det anvendte slangeklemmer-system. Det lader til at motoren kan suge brændstoffet

gennem den sammenklemt gummislange, når der er nitro i brændstoffet. *Per Grunnet*

C1: 1. Bjarne Jørgensen 182 sek. **D1:** 1. Bjarne Jørgensen 209 sek. 2. Tage B. Hansen 88 sek. 3. Henning Schultz 73 sek. Der blev fløjet 3 starter med 120 sek. max.

Journees de Vol Libre, Poitou, Frankrig, d. 12.-15. august 1978

I år blev der for anden gang afholdt international fritflyvningskonkurrence i Poitou, og ikke mindre end 14 danskere havde ulejligen sig derned.

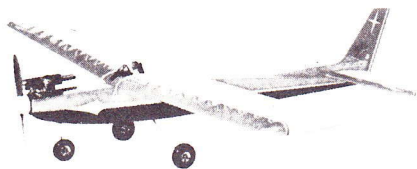
Stævnet indledtes d. 12. august om aftenen med en chuckkonkurrence efter fransk mønster, hvor deltagerne først har fem forsøg til at flyve 10 sek., derefter har de fem forsøg til at flyve 15 sek., og således fortsætter man, indtil en vinder er fundet. Størst ære af konkurrencen havde Peter Rasmussen, der blev nr. 5 med 55 sek.

På stævnets anden dag blev der fløjet wakefield. Her klarede de danske deltagere sig virkelig godt, selvom både Palle Jørgensen og Erik Jacobsen var uheldige. Eriks chance for en topplacering forsvandt allerede i 3. runde, da hans model spiraldykkede ned fra stor højde efter ca. et minuts flyvning. Palle mistede sin nyeste model i samme runde, da termikbremsen svigtede. Derfor var han nødt til at fuldføre med en gammel model, der var blevet lappet sammen efter at være fløjet ind i en lygtepæl om morgenen.

Den sidste dansker, Peter Rasmussen, klarede de 7 første maxer i fin stil, og sammen med franskmændene Landeau gik han til fly-off. I første fly-off periode fløj de begge 4 min., og det blev derfor nødvendigt med en periode til. Her var Peter så uheldig at få en meget dårlig motor i modellen, og resultatet var et meget dårligt stig. Sikkert hans dårligste under hele stævnet. Resultatet blev derfor, at Landeau vandt foran Peter.

I gas havde vi som sædvanlig håbet på gode placeringer, men da alle danskerne var mere eller mindre uheldige/ude af form, gik det ikke så godt. Bedst var Tom Oxager på en 8. plads med fem maxer plus et lille og et stort drop. Niels Chr. Hammer blev nr. 13 efter en indsats, der ikke var op til den standard, han f.eks. viste, da han vandt NM. Sidst af danskerne endte Thomas Køster, der trak sig ud af konkurrencen efter 5. periode. Han havde i fjerde periode smadret sin VM-vinder model, og da han havarede endnu en model i femte runde, stoppede han. Den model, der blev beskudiget i femte runde, var dog ikke så slemt medtaget, så for at være helt sikker på ikke at kunne fortsætte, sørgede Thomas for at vælte sin 25 kg tunge startkasse ned over vingerne. Vinder af gasklassen blev Ken Faux fra England over de tyske brødre Heidemann.

Den sidste dag blev der fløjet A2 med bl.a. to danske deltagere — Peter Buchwald og Steffen Jensen. Vejret var i modsætning til de tre foregående dage ret kedeligt. Koldt og blæsende med tendens til støvregn om morgenen. De første perioder var meget vanskelige. Dette bevises af, at der i første periode kun blev noteret et enkelt max. blandt de ca. 80 startende. Allerede her ødelagte Steffen sin chance for en god pla-

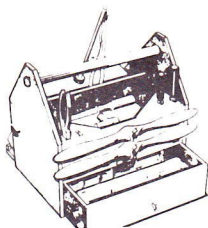


Alle tiders begyndermodeller fra Goldberg

Falcon 56, 3,5-6,5 cm³ motorer kr. 344,-
Senior Falcon, 6,0-10 cm³ motorer kr. 459,-

High Torque el-starter

til bl.a. 10 cm³ motorer kun kr. 295,-



Lille handy start-box

lige til at samle kun kr. 68,50

JET Super Glue

Cyanolim der tørrer på få sekunder.

Lille tube kun kr. 17,85
Stor tube kun kr. 27,85

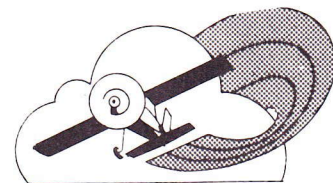
Thunder Tiger

Thunder Tiger er en ny brugsmotor til en virkelig billig pris:

TT 2,5 cm³ Standard m/dæmper kun kr. 149,-
TT 2,5 cm³ RC m/dæmper kun kr. 179,-
TT 3,5 cm³ RC m/dæmper kun kr. 199,-
TT 4,1 cm³ RC m/dæmper kun kr. 219,-

HP 61 F Gold Cup

er nu på lager.
(Omtalt i RC-information nr. 53).



**MAAETOFT
& CO**

**Rådhusvej 4
8900 Randers
Tlf. 06-42 58 15**



Fra de franske konkurrencer: Til venstre Jan Zetterdahl og Hans Lindholm fra Sverige. Herover Niels Chr. Hammer og Thomas Køster, og til højre ses først Peter Rasmussen og dernæst Palle Jørgensen.



cering, da hans model efter en meget lang højstart stallede ned på ca. et minut. Peter klarede sig bedre med 152 sek. Resten af dagen blev der fløjet jævnt af danskerne, og det eneste rigtig opmuntrende var faktisk, at der ikke blev mistet nogen modeller på grund af et meget effektivt hjemhentningshold. Klassen blev vundet af englænderen Steve Marriot, der kun droppede ganske lidt i dagens to første perioder. Nummer to og tre blev tyskeren Wilkening og svenskeren Per Qvarnström, der begge fløj meget overbevisende. Andy Crisp, der endte på fjerdepladsen, burde være endt højere oppe på listen, men i første periode blev han af tidtagerne snydt for over 30 sek.

Til slut var der udendørs afslutningsfest, før de fleste af deltagerne tog sig et par fridage inden Pierre Trebod-konkurrencen næste weekend.

Steffen Jensen

F1B: 1. Landeau (F) 1260 + 240 + 160 sek. 2. Peter Rasmussen 1260 + 240 + 140 sek. 3. Barberis (F) 1208 sek. 12. Palle Jørgensen 1134 sek. 19 Erik Jacobsen 1097 sek. Ialt 47 deltagere. **F1A:** S. Marriot (GB) 1233 sek. 2. H. Wilkening (D) 1215 sek. 3. P. Qvarnström (S) 1174 sek. 22. Peter Buchwald 981 sek. 24. Steffen Jensen 960 sek. Ialt 78 deltagere. **F1C:** 1. K. Faux (GB) 1260 sek. 2. T. Heideman (D) 1217 sek. 3. G. Heideman (D) 1196 sek. 8. Tom Oxaiger 1120 sek. 13. Niels Chr. Hammer 936 sek. 16. Thomas Køster 743 sek. Ialt 25 deltagere.

Pierre Trebod 1978, d, 19.-20. august

Efter et par skønne dage på Noirmoutier — en lille ø i Biscayen lige ud for Nantes — hvor vi badede, holdt smutkonkurrencer og spiste alt godt fra havet, satte vi kursen mod Sezanne og Pierre Trebod.

Birthe og jeg ankom til Marigny le Grand fredag den 18. ret sent på eftermiddagen. Peter og Merete var der allerede. Teltet blev rejst i et efterhånden helt professionelt tempo, og vi fulgte derefter til Le Cheval Gris i Pleurs, hvor vi fik det hele: 3 retter dejlig mad plus dessert (efter osten!!) og til slut kaffe og Calvados. Pris 35 Fr!!!

Lige efter lukketid arriverede resten af »le camp Danois« + Nyhegn og frue. Alle blev bænket efter en smule parlamentaren, og vi

havde en meget hyggelig aften — og nat!!!

Den 19. — næste dag — var A2-dag! Vi svigtede vistnok Peter Buchwald og Merete de første par perioder, men takket være vor uforlignelige madmor, Eva Wetterbergs fabelagtige morgenbord, lykkedes det efterhånden alle at komme op til overfladen og se realiteterne i øjnene!

Peter og Skymasteren var i fin form og gjorde det udmærket. Efter et lille drop i første periode (152 sek.) kom fem flotte maxer og Peter lå inden sidste periode på en delt ottende plads. Men så gik det desværre galt, da tidtageren tog forkert tid i sidste start. Peter fik efter megen diskussion bevilget en omstart, men da var perioden ved at være slut, og starten gik i dårlig luft — 87 sek. I første startforsøg havde han fløjet nær max. uden at tidtageren havde bemærket det. Det gav en trods alt udmærket 17. plads med 1139 sek.

Ellers gik dagen med at slikke sårene fra de stenede marker ved Poitou, som havde taget mindre nådigt mod Thomas og Niels Christians modeller! Specielt Thomas havde været meget uheldig, idet hans startkasse var væltet og havde brækket begge ører af hans sidste hele model! Ved hjælp af masser af Devcon og Hot Stuff og et par kraftige elastikker omkring panne og forkrop lykkedes det dog Thomas at få en model klar. Han var dog meget betænkelig og mente ikke, resultatet kunne holde til mere end 5 starter!!!

Jeg selv havde en helt ny model med, som jeg efter en del mas fik til at flyve hæderligt.

Om aftenen fortsatte de kulinariske udskjelser, og efter den anden kaffe med behørigt tilbehør følte vi os allesammen i fint trim, og Thomas udtalte, at nu skulle de allesammen få

Efter Peter Rasmussens flotte andenplads og Palles og Eriks solide præstationer i Poitou var der virkelig grund til optimisme.

Nå, vi tørnede ind — lidt tidligere end aftenen før — blot for at vågne op til fed, klam tåge!!! Efter en times venten var det stadig tåget, men man kunne skimte solen, og Thomas vovede en trimstart. Væk var modellen, men tydelige beep beep (sidste innovation fra troldmandens værksted) forkyndte, at den var der oppe et eller andet sted i suppen! Nå, det var næsten stille, og vi fik øje på den lidt senere, da den kom ned med bremsen!

Efterhånden som solen tittede mere og mere frem, spredtes tågen langsomt, og det begyndte at luften lidt mere. Vi fik klarer de sidste trimstarter og efter at startstedet var blevet flyttet to gange, kom konkurrencen endelig igang med ca. to timers forsinkelse.

Vi var syv danskere, der skulle dele et tidtagerhold. Erik Jacobsen, Peter Rasmussen, Palle Jørgensen og Peter Buchwald (med en Nille, der var støvet af til lejligheden) i wakefield. Thomas Køster, Niels Chr. Hammer og jeg selv i gas. Pga. de to timers forsinkelse var perioderne kun på én time, så der var ikke for megen tid til hver! Vi aftalte at lade gasserne flyve først — helst inden for det første kvarter — så der blev nogenlunde tid til termiksøgning for wakefieldflyverne.

Der var masser af termik, men også kraftig nedvind! I min anden start faldt modellen nærmest ned efter at have fløjet normalt det første minut, men den klarede lige skærene med 182 sek. Så vi begyndte også i gas at få gang i sæbeboblernes, og især jeg selv havde stor hjælp af de andres næse for at finde god luft. Men, det kneb lidt med tiden, og Peter Buchwald, der startede sidst, fik i flere perioder følgeskab af den røde lyskugle!

Men det gik Thomas' model holdt og fløj fuld tid sammen med Ferrero, Frankrig og G. Heidemann, Tyskland. I fly-off'et var Thomas klart bedst, idet han var den eneste, der klarede fire minutter. Ferrero blev nr. 2 med



Tom Oxager i en klassisk start fra Pierre Trebod-konkurrencen

203 sek. og Heidemann nr. 3 med 102 sek. Jeg selv endte på 8. pladsen med 1209 sek. efter et enkelt drop i fjerde periode. Niels havde problemer med sine motorer og sluttede som nr. 19.

I wakefield skete der underlige ting! Både Palle og Peter Rasmussen DT'ede — pga. timersvigt? — inden maxen var hjemme! Ærgerligt, for begge fløj ellers vældig godt. Erik Jacobsen klarede sig bedst — i første periode droppede han 2 sek. I fjerde fik han 146 sek., men ellers lutter maxer — og han sluttede på en fin tredjeplads med 1224 sek.

Vinder blev P. Braucle fra Tyskland. Han var eneste mand med fuld tid. Nr. 2 var sidste års vinder J. C. Neglais fra Frankrig.

Om aftenen var der præmieoverrækkelse »på plænen« uden for Le Gayon med efterfølgende banket indendørs. Banketten (60 Frs. pr. næse) og den efterfølgende muzak var efter min mening det eneste lidt mindre vellykkede.

Ellers var både Poitou og Pierre Trebod alle tiders oplevelse! Det var første gang Birthe og jeg var med, men bestemt ikke sidste!!! Hvor mange gange har man ikke i vore hjemlige konkurrencer jøkket rundt i kulde, regn og blæst, fløjet sine starter og bagefter farvel og tak. Vi ses!

Her satte 18 danskere hinanden stævne i det sydvestlige Frankrig (Poitou), fløj i ro og mag og pragtfuldt vejr. Snakkede sammen, hyggede sig og fortsatte efter stævnet på et par dages afslappende ferie ved vandet, idet det var på tide at vende næsen mod nord og Pierre Trebod.

At dyrke modellflyvning på denne måde er simpelthen helt fantastisk. Her er virkelig tid til det hele, og vi glæder os allerede til næste år, hvor vi forhåbentlig bliver endnu flere?

Til slut en tak til alle for en fin tur. Ikke mindst til Eva Wetterberg, som altid havde kaffevandet i kog, og til Nyhegns der som sædvanlig var hyggelige og rare og helt uundværlige ved modelflyverens øjeblikke.

Birthe & Tom Oxager

F1A: 1. Alan Jack (GB) 1260 sek. 2. Pieter de Boer (NL) 1259 sek. 3. J. P. Challine (F) 1249 sek. 17. Peter Buchwald 1139 sek. Ialt 70 deltagere. **F1B:** 1. P. Braucle (D) 1260 sek. 2. J.-C. Neglais (F) 1239 sek. 3. Erik Jacobsen 1224

sek. 10. Peter Rasmussen 1155 sek. 13. Palle Jørgensen 1131 sek. 25. Peter Buchwald 955 sek. Ialt 34 deltagere. **F1C:** Thomas Køster 1260 + 240 sek. 2. Ferrero (F) 1260 + 203 sek. 3. G. Heidemann (D) 1260 + 102 sek. 8. Tom Oxager 1209 sek. 19. Niels Chr. Hammer 823 sek. Ialt 22 deltagere.

Eifel Pokal, Tyskland d. 26.-27. august 1978

Eifel Pokal er pr. tradition en af de store europæiske fritflyvningskonkurrencer. Den afholdes ved byen Zülpich ca. 700 km syd for den danske grænse. Flyvepladsen er stor — det er marker, der er kun enkelte små trægrupper. På pladsen er der mulighed for at campere ved siden af modellflyveklubbens hus.

Desværre blev årets konkurrence en stor skuffelse for de fremmødte, deriblandt to danske, Finn Bjerre og undertegnede. For det første var vejret dårligt — det blæste ret meget, og om søndagen kom der også lidt regn. Deltagerantallet var heller ikke imponerende — mange var nok trætte af modellflyvning efter de to foregående week-ends med franske konkurrencer, og desuden blev de franske mesterskaber fløjet samme weekend.

Dette kunne man dog leve med, men når arrangementet oven i købet var dårligt, så blev der ikke noget at råbe hurra for. Tidtagerne var en lokal spejldertrop, der var udkommanderet til opgaven. Ingen af dem havde tilsyneladende set modellflyvning før. Finn og jeg nåede ialt at få 12 starter. I de fire af disse fik vi noteret forkert tid i første omgang. Og det var ikke bare småfejl — næh, der var forslag i dem, når de gik igang. I Finns første start stoppede tidtagerne urene på 90 sekunder, mens modellen lå 150 meter oppe og fløj max. I min første start fløj modellen omkring halvandet minut — det fik tidtagerne også fat i, men omregnede det elegant til 150 sekunder. Vi protesterede stort set hele tiden mod tidtagernes afgørelser, og pga. en misforståelse fik Finn tilkendt 60 sekunder for meget i en af starterne, uden at vi opdagede det.

Der var også et ualmindeligt kaos omkring startstedsplaceringen — ikke alle instruktioner til deltagerne blev oversat til engelsk, så de ikke-tysk-kyndige kunne forstå, hvad der foregik. Og for at det ikke skulle være løgn, så blev konkurrencen i høj grad »omklamret« af repræsentanter for politiske partier. I en eller anden måde så virker det uhyre sørgeligt, når en eller anden politiker absolut skal benytte sådan en konkurrence til at affyre en mindre valgtale — som iøvrigt heller ikke blev oversat. Det skete både ved festbanketten lørdag aften og ved præmieoverrækkelsen.

Præmieoverrækkelsen blev temmelig underholdende. Det begyndte at regne rigtigt lige efter sidste periode, og da de forskellige honoratiories ikke brød sig om at blive våde, fortrak de ind i klubhuset. Det var imidlertid ikke stort nok til deltagerne, så præmierne blev overrakt af de fine herrer inde i klubhuset, mens flertallet af deltagerne stod udenfor og kikkede ind gennem vinduerne. En smule grotesk

Der blev fløjet men ikke så meget. I A2 var der efter 5. start én deltager med fuld tid. Han fik 6 (seks!!!) startforsøg i sin sjette start, men trak hver gang i jorden. Til sidst havde han opbrugt sit modellager. Tilsyneladende var der ingen, der kendte noget til modellflyverglæderne. Vinder i A2 blev Gary Madelin fra England, nr.



Nr. 3 i A2 ved Eifel Pokal, Pieter de Boer fra Holland. Skumvinge med balsabeklædning.

2 blev Ulrich Schmelter og nr. 3 Pieter de Boer fra Holland. Gary fløj godt, han var meget sikker i termiksøgningen og var helt tydeligt vant til det hårde vejr. Ulrich Schmelter så jeg ikke meget til, men dårlig er han i hvert fald ikke — han blev nr. 5 til EM med 27 sek. i første start og derefter 6 maxer. Pieter de Boer lå til en førsteplads inden sidste start, men trak i jorden i første startforsøg og måtte derefter flyve i periodens sidste sekunder. Flyvningen blev iøvrigt meget nær max., men tidtagerne kunne kun se den lidt over 2 minutter.

Finn fløj godt med sin store russerkrogsmodel. Han havde god kontrol over sagerne i højstarten og fik termik i 4 af starterne. Han endte på femtepladsen, hvilket ikke var helt reelt pga. de 60 sekunder han fik for meget, men på den anden side var han helt klart en af dem, der klarede sagerne bedst. Jeg selv fløj dårligt og havde efter femte start det uheld, at en rytter samlede min model op uden at stige af hesten. Resultatet blev selvfølgelig en knust krop, hvorefter jeg måtte trække mig ud af konkurrencen med to havarede modeller.

I wakefield vandt Werner Nimptsch fra Tyskland suverænt. Han droppede 14 sekunder i fjerde start. De næste wakefieldflyvere havde kun fire maxer hver, mod vinderens seks.

Gasklassen havde dårlig søgning, og her vandt Hans Stetz fra Tyskland foran Ken Faux. Ken fløj langt under normal standard, mens Stetz vanen tro kunne klare sig igennem med et enkelt — stort — drop. Alan Jack fra England kom ind på tredjepladsen og tog dermed sommerens anden fine placering efter sin sejr i A2 ved Pierre Trebod.

Hvis arrangementets standard og især tidtagernes ditto ikke forbedres væsentligt til næste år, kan jeg kun anbefale danske modellflyvere at blive væk fra dette stævne.

Per Grunnet

F1A: 1. Gary Madelin (GB) 1144 sek. 2. Ulrich Schmelter (D) 1130 sek. 3. Pieter de Boer (NL) 1109 sek. 5. Finn Bjerre 1070 sek. 33 Per Grunnet 546 sek. Ialt 63 deltagere. **F1B:** 1. Werner Nimptsch (D) 1246 sek. 2. Busch (D) 1174 sek. 3. Peter Mönninghoff (D) 1159 sek. **F1C:** 1. Hans Stetz (D) 1144 sek. 2. Ken Faux (GB) 1057 sek. 3. Alan Jack (GB) 1012 sek. Ialt 14 deltagere.



De tre bedst placerede wakefield-flyvere (fra venstre): Roland Schlesinger (D), S. A. Ruyter (NL) og Fritz Gaensli (CH). Bemærk de typisk »europæiske« modeller

EM-78 Ansbach, Tyskland d. 22.-24.8

Det blev kun til et næsten komplet dansk hold, der nåede frem til EM ca. 700 km syd for den danske grænse. I gasklassen havde Niels Chr. Hammer meldt afbud ud fra en begrundet mistanke om, at hans modeller ikke ville kunne klare prøvelserne i det sydlige. Det lykkedes desværre ikke at finde en substitut, som ville slippe de ca. 850 kr. i startgebyr.

Flyvepladsen var virkelig så god, som man havde stillet os i udsigt. Det var en stor, flad dal med mange høstede marker, enkelte marker med kløver og andet grønt og nogle ganske få majsmarker. Hjemhentningen blev meget let på trods af ret vanskelige vejforhold.

Vi ankom torsdag d. 21. september, og vejret var ad helvede til, for at sige det ligeud. Det blæste en del, der kom byger og det var hunde-

Bedste dansker i wakefield, Jens B. Kristensen



koldt. Der var en ganske stemningsfuld åbningshøjtidelighed — alle klappede af kulde, et tyrolerorkester spillede muzak, og diverse honoratiories vred de sædvanlige floskler om venskab, fred og fornøjelse af sig ind i et periodisk svigtende højttaleranlæg. Folk sivede lige så stille, og til sidst stod kun tyrolerorkestret tilbage og spillede, som var de betalt for det, hvad de givetvis også var.

Fredag morgen var det til alles overraskelse smukt vejr. Vinden var svag 3-4 m/sek., solen dukkede op og det blev så varmt, at man kunne undvære et par af de uldne trøjer. Wakefieldholdet skulle først i ilden, og de lagde flot ud med tre maxer. I anden periode droppede Povl Kristensen, mens Peter Rasmussen og Jens Kristensen atter maxede. Men så kom sandhedens øjeblik for alle tre i tredje periode. Povl kunne bagefter stolt fortælle, at han klarede sig bedst — med 110 sek. Jens havde fornøjelsen af at lokke 5-6 andre med op i sin nedvind — de blev narret af hans eminente stig til at tro, at der var termik.

Derefter gik det igen glat for holdet. Jens maxede i alle starterne, mens Peter og Povl hver droppede lidt. Det blev til en tredieplads i holdkonkurrencen, kun 12 sekunder efter vinderne, Holland. Jens kom ind som nummer 8, og Peter blev nr. 12. Povl blev »kun« nr. 19 — men han fløj også under daglig standard, idet han lavede to alvorlige drop, hvor han under normale omstændigheder kun ville lave et.

Uanset om man er tilfreds eller ikke tilfreds med placeringerne, må man konstatere, at Jens og Povl havde de absolut bedst stigende modeller på pladsen. Det gik også op for en del af de øvrige deltagere, så i de sidste starter flokkedes folk omkring vores pol, når en dansker skulle starte. Jens' model har timerstyret stig, mens Povls er helt konventionel. Begge har gjort meget ud af propellen og motorgummiet.

Det ser ud til, at den typisk vesteuropæiske wakefieldmodel har overlevet indtil videre. I hvert fald de 4 topfolk fløj med modeller med stor spændvidde, lang krop, relativt kort næse og lille-bitte haleplan. Et par havde ovenikøbet out-rigger propeller. Jeg tror ikke, at denne modeltype har mange chancer imod f.eks. Povls og Jens' modeller, hvis de finder ud af at forbedre glidet bare en lille smule. De store modeller har en kedelig tendens til at blive fanget i nedvinden — også i stiget, hvor Jens' og Povls

modeller virker meget upåvirkelige af nedvind i stiget.

Gasdagen

Lørdag startede med gråvej, der efterhånden udviklede sig til regn. Og blæst var der også — 6-7 m/sek. Karsten Larsen fik hurtigt gjort kål på sine modeller — kroppen knækkede i landingerne, og efter anden start måtte han give op med en sidsteplads. Det var synd for Karsten, at det gik så galt, for der er faktisk ikke meget i vejen med hverken hans modeller eller hans evner. Havde kroppen på modellen været lidt stærkere, var det nok gået bedre — og havde modellerne været trimmet bedre hjemmefra, havde det været helt fint.

Thomas Køster havde også problemer, og han kan nok især takke sin erfaring for, at han slap for at holde Karsten ved selskab i den ydmyge ende af listen. Hans første start var en overrun, hvor modellen landede på ca. 2 min. 20 sek. Da den blev bragt tilbage, blev perioden afblæst midlertidigt, fordi det var så tåget, at man næsten ikke kunne se modellerne tiden ud. Efter halvanden times palaver blev perioden fortsat — de sidste 10 minutter, og der fløj Thomas en max. på sin omstart.

Derefter gik det nogenlunde, omend ikke uden øjeblikke, hvor man glemte at trække vejret. Thomas' motor kørte ikke ordentligt — den satte ud undervejs i stiget. I femte start var det ved at gå rigtig galt. Motoren satte ud ca. 15 meter oppe, tog fat igen, men åbenbart ikke godt nok, for modellen endte i beskeden højde, da motoren stoppede for alvor. Det lignede en ca. 2 minutters flyvning, men så fik den jo termik og fløj maxet i stor højde.

Thomas fløj imidlertid som eneste mand de syv maxer, og var dermed en sikker vinder. I sidste periode stoppede tidtagerne urene 6 sekunder før maxet var hjemme, men da Thomas havde et minuts forspring, betød det ikke noget for placeringen.

Der var enormt mange, som havde problemer med tidtagerne. Mange flyvninger forsvandt i disen — især dem, hvor modellerne kom højt op. Englænderne havde et par flyvninger, hvor de fik noteret lige over to minutter for flyvninger, hvor modellerne gik ned på bremsen fra stor højde. Det var ret deprimerende for mange af deltagerne.

Hans Lindholm fra Sverige var sammen med Thomas eneste med tre maxer, og han fløj som på skinner. Men så i fjerde start gik modellen om på ryggen i stiget og lavede nærmest et wing-over. Det gav kun 68 sekunder. Det var synd, da Hans fløj virkelig godt — og iøvrigt har været enormt aktiv i de sidste par år, og virkelig kunne fortjene en topplacering. Men der var mange, som var uheldige. Urs Schaller fløj max. i første start, men fik noteret overrun. I omstarten fik han igen overrun. Meczner fra Ungarn smadrede sin model i anden start. Og sådan kan man sikkert blive ved.

Modelmæssigt er der ingen fornyelse på vej — slet ikke fra Thomas, som fløj med sin nu to år gamle Zooki-Zooki.

A2-dagen

Søndag havde gråvejret flyttet sig til fordel for klart solskinsvejr og en kraftig temperaturstigning. Da vi startede om morgenen, var vejret blikstille — og alle frydede sig. Desværre varede det ikke længe, før de første vindstød indfandt sig, og allerede halvvejs inde i første periode blæste det pænt. Efterhånden nåede vinden op på gårdsdagens 6-7 m/sek., men solen blev da i det mindste fremme.



Herover ses det danske A2-hold, der klarede en andenplads (fra venstre): Per Grunnet, Jørn Rasmussen og Kim Køster. Til højre nr. 3 i A2, Gary Madelin med sin cirkel-model.

Det danske hold havde efter trimningen en vis grund til optimisme. Jørns og mine modeller fløj eksemplarisk, mens Kims godt nok fløj godt, men han havde problemer med at udløse dem rigtigt. Og da russerkrogen på hans A-model så ovenikøbet gik i stykker (for tredje gang) inden konkurrencen, så måtte han flyve med reserveden — med åben lås på krogen.

Det skulle nu snart vise sig, at det blev Kim, der fik færrest problemer. I vinden gav russerkroge faktisk flere problemer end godt var. Jeg selv dummede mig indtil flere gange ved at udløse for tidligt — før modellen var trukket godt ind i termikken, og Jørn gjorde det samme et par gange. Med russerkrogen er man meget tilbøjelig til at begå denne fejl, fordi modellen trækker ud, når trækken i linen bliver så kraftigt, at katapultfunktionen på krogen kommer ind. Og når modellen er på vej ud til siden, og der er termik — ja, så udløser man. Men resultatet bliver let, at modellen lige drejer rundt og flyver ud af termikken, ind i nedvinden.

Det danske hold klarede sig godt — vi endte på andenpladsen i holdkonkurrencen. Det var resultatet af en jævn serie flyvninger — ingen af os fløj eventyrligt godt, men heller ingen dummede sig i alle starter. Alle andre hold havde mindst én, der gik til bunds. Vesttyskerne, f.eks., som vandt hold, havde nr. 2, 5 og 32. Vi blev — under 1 minut efter sammenlagt — »kun« nr. 7, 10 og 12.

Modelmæssigt var her ikke meget at hente. Vinderen fløj med en helbalsamodel, som var mere end almindelig god til at suge termik til sig. Nr. 2, Herbert Schmidt, fløj med den samme model, som han anvendte ved VM sidste år, en konventionelt opbygget model med russer-inspiration. Og Gary Madelin, der endte som nr. 3, fløj med sin typiske engelske model undtagen i første periode, hvor han benyttede en cirkel-model (og det var hans første konkurrencestart med cirkelsystem nogensinde).

Afslutning

Ved præmieoverrækkelsen søndag aften fik jeg en lille fornemmelse af, hvordan det må være at være på det nordkoreanske hold til VM. Vi var næsten allesammen oppe og hente diplomer eller isenkram. I alle klasser blev det til en placering mellem de tre bedste — enten i hold eller individuelt. Det var morsomt. Retfærdigvis må det dog siges, at her kun var 13 deltagere



nationer, så det var lidt lettere end til et VM, især når man tager i betragtning *hvem* der var, der manglede.

Arrangementet var udmærket bortset fra, at man ikke havde gjort nok ud af den sociale side. Da vi boede spredt over hele området, var der et stort behov for nogle arrangementer, hvor vi kunne mødes med alle de andre modelflyvere og snakke lidt. Der var ikke mulighed for dette, undtagen lørdag aften, hvor det danske hold blev sendt tidligt i seng for at kunne være friske til A2-dagen. *Per Grunnet*

F1B: 1. S.A. Ruyter (NL) 1256 sek. 2. Fritz Gaensli (CH) 1226 sek. 3. Roland Schlesinger (D) 1215 sek. 8. Jens B. Kristensen 1186 sek. 12. Peter Rasmussen 1146 sek. 19. Povl Kristensen 1094 sek. Ialt 33 deltagere. **F1C:** 1. Thomas Køster 1254 sek. 2. Reinhardt Truppe (A) 1194 sek. 3. Osko Maczko (H) 1183 sek. 29. Karsten Larsen 142 sek. Ialt 29 deltagere. **F1A:** 1. Gottfried Zach (A) 1260 sek. 2. Herbert Schmidt (D) 1204 sek. 3. Gary Madelin (GB) 1137 sek. 7. Jørn Rasmussen 1063 sek. 10. Kim Køster 996 sek. 12. Per Grunnet 959 sek. Ialt 36 deltagere. **F1B hold:** 1. Holland 3438 sek. 2. Vesttyskland 3435 sek. 3. Danmark 3426 sek. **F1C hold:** 1.

Vesttyskland 3372 sek. 2. Ungarn 3363 sek. 3. Italien 3341 sek. 8. Danmark 1387 sek. **F1A hold:** 1. Vesttyskland 3064 sek. 2. Danmark 3018 sek. 3. Israel 2958 sek.

DM-78, Favrholt, d. 7.-8. oktober

Mesterskaberne var blevet udsat fra september måned, da markerne på det fastsatte tidspunkt endnu ikke var høstet. Det var også godt det samme, for vejret i dén week-end opfordrede ikke til modelflyvning. Vejrudsigterne lovede bedre nu. Rolige vindforhold, blev der sagt.

Lørdag formiddag holdt det stik, men ved middagstid havde det frisket op, og da konkurrencen startede kl. 14.05 strøg en frisk vestlig vind ind over konkurrencepladsen. Dog var der især i 2. periode øjeblikke med svagere vind. Men som helhed var det vanskeligt flyvevejr. Det afspejler sig bl.a. i resultaterne af 1. periode, hvor der i A2 ekspert kun blev fløjet ét max. (Kim Køster) og i wakefield kun 2. Desuden fløj en stribe af de skrappeste A2-folk mindre end to minutter.

Niels Chr. Hammer havde det uheld, at hans gasser landede i et vandhul. Mens han fornøjede sig med lystfiskeri efter den forliste flyvefiske, dumpede også Thomas Køsters model ned i det samme vandhul. Thomas valgte en mere direkte retningsform: han vadede direkte ud til modellen!

Anden periodes præstationer var lidt bedre end førstes. Nok var der lidt flere pauser i den kraftige vind, men termikken var stadig meget svag og ret sjælden. I sådan en vejr er der mange, der ikke foretager det nødvendige antal trimstarter. Man må ganske enkelt erkende, at der er en forøget risiko for havari. Har man derfor en anelse om, at modellen er nogenlunde i trim, tager man hellere risikoen for en dårlig flyvning og trimmer evt. modellen ud fra konkurrencestarterne.

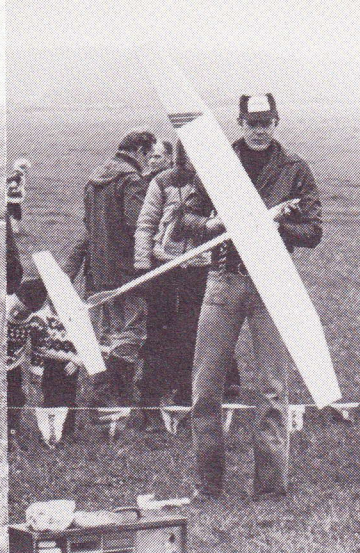
En af dem, der ikke trimmede, var Erik Nienstædt. Til anden start pakkede han en wakefield-model op, der ikke havde fløjet siden 1971. Dengang var trimmet i orden. Med den model havde Erik som bekendt været med til at sikre Danmark verdensmesterskabet i hold samme år. Derfor kom modellen direkte fra kassen op i en konkurrencestart! Efter Eriks eget udsagn var flyvemønstrer præcis som dengang. Resultat: 180 sek.

Mens vi er ved de »lagrede« modeller, kunne man bemærke, at Palle Pedersen fløj med en model fra den tid, da man byggede modeller til det danske vejr. Et kig under modellen afslørede, at modellen havde deltaget i sommerlejren 1965! Andre modeller var noget nyere. Således havde familien Jensen (Lars & Steffen) hver en A1'er, der endnu udsendte en liflig dopedunst.

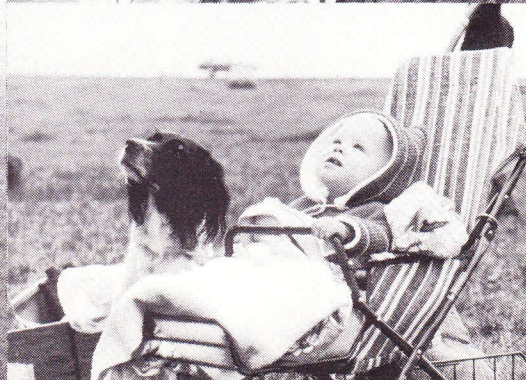
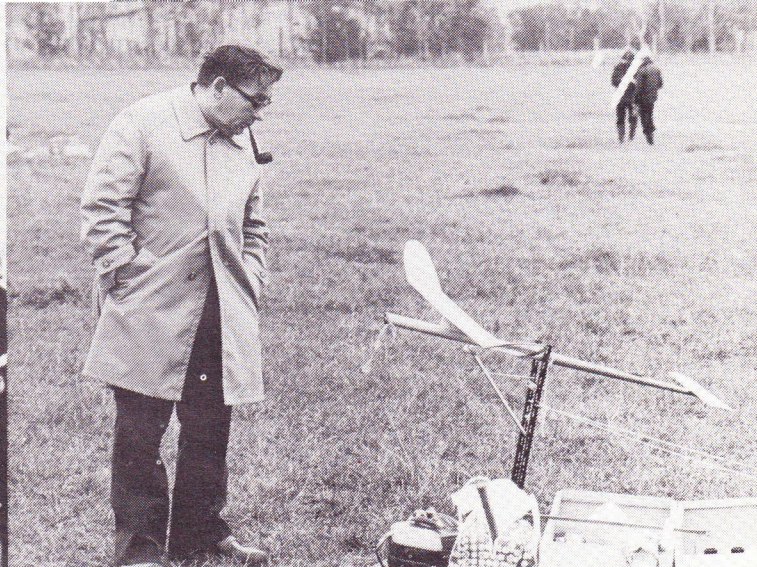
I 3. periode, der var lørdagens sidste, blev tidtagningen besværliggjort af dis og begyndende mørkning.

Bedre vejr om søndagen

Om søndagen var vejret langt bedre. Fra start kl. 8.00 til slut var vejret nogenlunde uændret: svag vind og lidt diset. Da modellerne ikke kom så langt bort, var disen ikke noget problem for tidtagningen. Først efter konkurrencen blev det ligefrem smukt vejr. Flere af Hillerødklubben medlemmer benyttede da også lejligheden til at supplere søndagens fire starter med en femte for at sikre sig vigtige points i klubturneringen. Af A2-flyveres adfærdsmønster kan man



DM-78 billeder taget af Steen Agner. Øverst fra venstre: Peter Rasmussen, Tom Oxager og Kim Køster. Til venstre Jørgen Korsgaard. Herunder trækker Palle Jørgensen op, til højre har en tilskuere opdaget en wakefield-model, og nederst fra venstre ses Finn Bjerre, Niels Chr. Hammer samt nogle af tilskuerne.



lære en del. Når de f.eks. som denne søndag ofte spæner rundt med deres lystigt cirkulende modeller i 5, 10 eller 15 minutter, før de tillader dem at stryge afsted med vinden, ja så ved man, at selv om der nok er gode termikbobler, så er der langt imellem dem, og de er svære at finde.

I A2 var Bo Nyhegn den eneste, der præsterede fire max'er. To nuller om lørdagen betød dog, at han måtte nøjes med en 7. plads i den samlede stilling. Der var spænding om resultatet i toppen, indtil Per Grunnet i 6. periode tilsyneladende dumpede ind i en nedvind og måtte nøjes med 98 sek. I samme periode fløj Jørn Rasmussen 113 sek. Med et max. til Kim Køster var han næsten sikret mesterskabet allerede inden sidste periode.

I wakefield skete der ikke de store forskydninger i toppen om søndagen. De tre øverst placerede fløj udelukkende max'er med undtagelse af Peter Rasmussen, der mistede 20 sek. ved at flyve ind i højspændingsledningerne i en af starterne. Dermed måtte han vige førstepladsen til fordel for Jens Kristensen.

Gasklassen havde tre meget velflyvende deltagere. Alligevel virker det næppe overraskende, at Thomas Køster løb af med sejren.

Flemming D. Kristensens helt suveræne sejr i chuckglider overraskede heller ingen. Han præsterede konkurrencens eneste to max'er (60 sek.). Det er virkelig imponerende at se en så lille model flyve så længe — især hvis man selv har prøvet med noget anderledes resultater. Flemming førte så sikkert, at han ikke behøvede at flyve sidste start, hvad han da heller ikke gjorde, da han skulle skynde sig hjem.

Fra linestyings- og radiostyringsunionerne kom en del tidtagere. Vi siger tak for hjælpen og håber, at de også fik fornøjelse af at se på fritflyvning.

Til slut skal bemærkes, at deltagerantallet var noget skuffende. Noget af skylden kan måske tilskrives udsættelsen. Særlig i A2 var den gal. Til gengæld er wakefield i god gænge for øjeblikket — både mht. kvalitet og kvantitet.

Svend Grønlund

Chuck: 1. Flemming D. Kristensen 297 sek. 2. Torleif Jensen 253 sek. 3. Kim Køster 237 sek. 4. Steffen Jensen 199 sek. 5. Jørn Rasmussen 186 sek. 6. Erik Jacobsen 184 sek. 7. Jytte N. Larsen 145 sek. 8. Anders Jensen 132 sek. 9. Henrik Lamberts 69 sek. 10. Per Møhl 25 sek.

A1 beg.: 1. Jesper Christensen 485 sek. 2. Lars Buch Jensen 478 sek. 3. Henrik Bruun 355 sek. 4. Hans L. Jensen 247 sek. 5. Thomas Huld 49 sek. **A1 eks.:** 1. Erik Knudsen 592 sek. 2. Karl H. Lorenzen 282 sek. **A2 beg.:** 1. Sten Gregersen 629 sek. 2. Jan Honoré 567 sek. 3. Johnny Grundsø 480 sek. 4. Lars Buch Jensen 433 sek. 5. Martin Leitner 400 sek. **A2 eks.:** 1. Kim Køster 1133 sek. 2. Jørn Rasmussen 1065 sek. 3. Per Grunnet 1037 sek. 4. Finn Bjerre 954 sek. 5. Steffen Jensen 950 sek. 6. Peter Otte 939 sek. 7. Bo Nyhegn 854 sek. 8. Palle Pedersen 819 sek. 9. Thomas Otte 805 sek. 10. Torleif Jensen 636 sek. 11. Tommy S. Jensen 544 sek. 12. Jørg Schmidt 486 sek. **C2:** 1. Jens B. Kristensen 1180 sek. 2. Peter Rasmussen 1175 sek. 3. Erik Jacobsen 1138 sek. 4. Erik Nienstædt 1124 sek. 5. Kjeld Kongsberg 1105 sek. 6. Bjarne Jørgensen

950 sek. 7. Palle Jørgensen 820 sek. 8. Jørgen Korsgaard 780 sek. 9. Chr. Wolfhagen 661 sek. 10. Chr. Dunning 129 sek. **D2:** 1. Thomas Køster 1253 sek. 2. Tom Oxager 1070 sek. 3. Niels Chr. Hammer 634 sek.

Linestyingsresultater

Comet Cup, 18. juni 78

Konkurrencen blev fløjet den 18. juni på DFDS og Amager Fælled.

STUNT ekspert: Ikke mindre end 4 mand kæmpede, og det viste sig, at de to VM deltagere træningstilstand var tilfredsstillende.

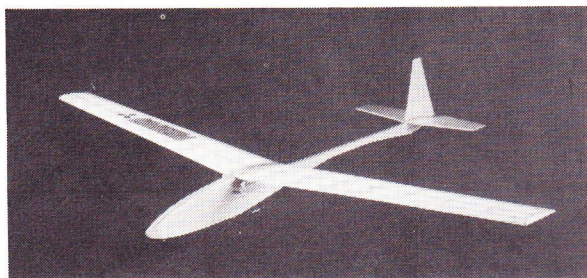
1. Robert Petersen, Windy 4372 pt.
2. Stig Henriksen, Windy 3534 pt.
3. Jørn Ottosen, Orkan 3195 pt.
4. Henrik Andersen, Orkan 2856 pt.

STUNT begynder: Efter hård kamp gik sejren til René Nielsen, der var eneste deltager.

1. René Nielsen, Windy 1111 pt.

SPEED: Igen et Comet-mesterskab, hvor det lykkedes Hans G. at smadre indmaden i sin motor efter et akselløb.

1. Niels-Erik Hansen, Comet 222,1 km/t
2. Hans Geschwendtner, Comet .. 205,1 km/t

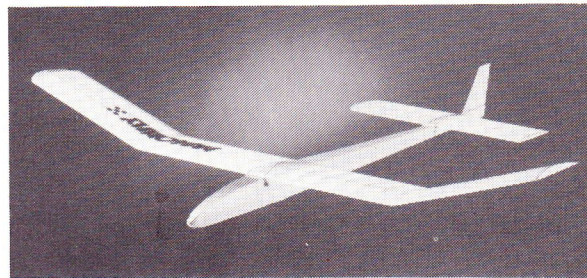


FIREFLY

Svævemodel
Spændvidde 86 cm
Samlesæt kr. 55,00

WASP

Gummimotormodel
Spændvidde 46 cm
Samlesæt kr. 41,50

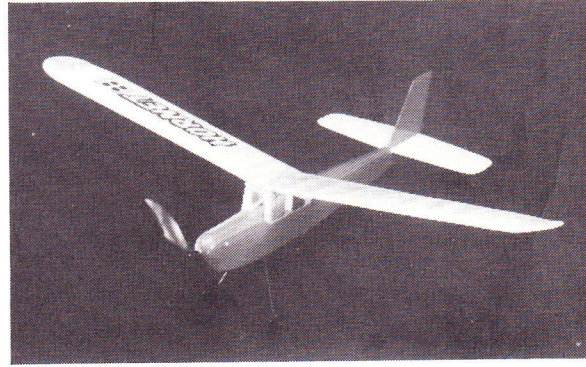
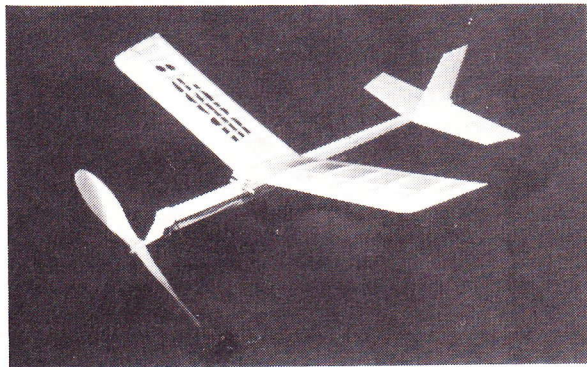


DRAGONFLY

Svævemodel
Spændvidde 107 cm
Samlesæt kr. 76,00

HORNET

Gummimotormodel
Spændvidde 71 cm
Samlesæt kr. 83,00



En serie fine samlesæt til modelfly fra HUMBROL. Alle dele er forarbejdet i udsøgt balsatræ. Til hvert samlesæt hører også to tuber lim og en udførlig trin-for-trin-tegning med dansk byggevejledning.

HUMBROL modelfly er nemme at bygge, og de er meget velflyvende.

DANSK HOBBY

GOOD-YEAR: En ny pilot så »dagens lys«, nemlig Jørn Ottosen, der til og med sejrede sammen med Henrik Andersen. Ikke mindre end 3 hold var under 5 min., så standarden er stigende øst for Storebælt.

1. Jørn Ottosen/Henrik Andersen, Orkan:
6:18,7 6:33,0 11:10,3
2. Dan Hune/Olav Hune, Kjøven:
4:58,0 5:15,7 12:27,3
3. Stig Henriksen/René Nielsen, Windy:
4:55,3 1 omg.
4. Bjørn Hansen/Luis Petersen, Comet:
4:35,8 havar.
5. Ebbe Rasmussen/Carsten Thygesen, Orkan:
0 6:34,3

TEAM-RACE: Hans G./John Mau trænede 50 omganges flyvning, mens Jens G./Luis Petersen trænede 25 omganges, så det blev et løb ud over det almindelige 33-66, der ses. Flemming Jensen/Kjeld Frimand bed god fra sig, men måtte bøje sig i finalen, der resulterede i ny dansk rekord over 200 omgange til Hans G./John Mau med 7:53,0 med 3 stop.

1. John Mau/Hans Geschwendtner, 635/Comet
4:26,3 3:58,3 7:53,0
2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet
4:03,7 4:03,5 8:01,7
3. Flemming Jensen/Kjeld Frimand, Windy
4:22,4 5:01,0 9:09,1

COMBAT: Her er resultaterne endnu ikke indgået fra en vis hr. Hune.

Haderslev Cup, d. 19/8-78

Konkurrencen blev afholdt i fantastisk fint vejr med næsten vindstille, og med 25 graders varme i skyggen forsvandt drikkevarerne hurtigt.

Der blev kæmpet bravt fra alle kanter, og selv om balsa og skum fløj til alle sider, faldt gemytterne alligevel til ro ved en god kop kaffe og hjemmebagt kage.

COMBAT:

1. Uffe Edslev, Alk
2. Jan Steen Jensen, Aviator
3. Henrik Linnet, Aviator
4. Kurt Siig, 635
5. Asger Bruun-Andersen, Sydfyn
6. Bjarne Knudsen, Haderslev
7. Ib Hinrich, Haderslev

GOOD-YEAR:

1. Jan Steen Jensen/Henrik Linnet, Aviator
2. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev

STUNT begynder:

1. Asger Bruun Andersen, Sydfyn
2. Kurt Siig, 635

STUNT ekspert:

1. Per Sauerberg, Haderslev
2. Henry Hviid, 635

Per Sauerberg

DM 1978, d. 2.-3./9

Konkurrencen blev fløjet på Aviators bane ved Aalborg i rimeligt vejr, ja faktisk vidunderligt i forhold til resten af sommeren, og igen i år var der rekorddeltagelse, idet der var over 90 deltagere i de forskellige klasser. I klubhuset var der

mad, øl og Ole Olsen i TV, så det blev som sædvanlig en vellykket konkurrence, som Aviator med Leif O. Mortensen og Carsten Ullerup i spidsen kan have stor ære af.

SPEED: De sidste to års mester Ole Poulsen fik i år virkelig den konkurrence, der havde manglet de sidste par år, idet den »gamle« mester Leif Eskildsen og hans elev Niels Lyhne var helt ustyrlige. Leif var i vinderflyvningen endog 0,64 km/t over den bestående danmarksrekord, og han var en virkelig værdig mester med over 235 i alle tre flyvninger — en strålende præstation. Niels Lyhne satte personlig rekord med meget flotte 235,29, og da han i sidste flyvning fik 234,99, var han klar sølvvinder foran sidste års mester.

Niels-Erik Hansen fik på fjerdepladsen 225,7, så det var en fin dansk speedkonkurrence. Kjeld Frimand præsenterede den første Rossi-side-windermodel, men den var så blød i vingen, at den slog krøller under flyvningen, så alle sprang i læ, men mirakuløst nok kom den velbeholden gennem hele tanken.

- | | | | | |
|---------------------|-------|--------|--------|--------|
| 1. Leif Eskildsen | .... | 236,06 | 240,64 | 235,91 |
| 2. Niels Lyhne-H. | ... | 235,29 | 0 | 234,99 |
| 3. Ole Poulsen | ..... | 0 | 233,61 | 230,03 |
| 4. N.-E. Hansen | .... | 225,70 | 220,72 | 225,28 |
| 5. H. Geschwendtner | | 203,38 | 216,47 | 212,26 |
| 6. Kjeld Frimand | .... | 209,71 | 0 | 0 |
| 7. Bjørn Hansen | .... | 0 | 0 | 0 |

COMBAT: Her deltog 10 mand, og der blev virkelig vist meget god combat. Det var spændende, om Uffe Edslev, der var i VM-form, kunne gentage bedriften, men også her stod mesteren for fald, idet han blev besejret i finalen af Asger Bruun-Andersen fra Sydfyn, der virkelig var i topform. I semifinalen havde Uffe slået Dan Hune, mens Asger slog Kurt Siig, som er ved at komme igang igen for alvor. Det er tydeligt, at det ikke er helt tilfældigt, at det er Dan Hune, der vinder det meste på Sjælland, da han slog Kurt Siig i kampen om 3. pladsen.

1. Asger Bruun-Andersen, Sydfyn
2. Uffe Edslev, ALK
3. Dan Hune, Kjøven
4. Kurt Siig, 635

DM-78 — Et blik over stunt-lejren.



5. Bjarne Schou, ALK
6. Jan Steen Jensen, Aviator
7. Benny Furbo, Kjøven
8. Henrik Linnet, Aviator
9. Olav Hune, Kjøven
10. Ib Hinrichs, Haderslev

STUNT ekspert: Her deltog ikke mindre end 9 mand, og også her stod mesteren for fald, idet Robert Petersen vandt over sidste års mester Leif Eskildsen. Disse to var et hestehoved foran de andre. Den nye mester var så beskeden, at han ikke ville have overrakt sin medalje, hvilket det dog tilsidst lykkedes at få gjort. Jørn Kroer fra Skive fik en bronchemedalje efter en god finish i 2. og 3. flyvning. Henrik Andersen fra Orkan droppede efter 1. flyvning fra en klar 3. plads til en 4. plads totalt. Christian Iversen fra Haderslev havde problemer med grejet og fik kun én flyvning rigtigt gennemført.

Det er en klasse, der er i virkelig fremgang efter mange års halvdvale, og det er tydeligt, at der er grøde i begynderklassen, så fremtiden tegner lys for stunt.

- | | | |
|-----------------------------|-------|----------|
| 1. Robert Petersen, Windy | ..... | 5527 pt. |
| 2. Leif Eskildsen, 635 | ..... | 5459 pt. |
| 3. Jørn Kroer, Skive | ..... | 5071 pt. |
| 4. Henrik Andersen, Orkan | ..... | 4856 pt. |
| 5. Stig Henriksen, Windy | ..... | 4769 pt. |
| 6. Jørn Ottosen, Orkan | ..... | 4492 pt. |
| 7. John Amnitzbøll, Aviator | ..... | 4133 pt. |
| 8. Ebbe Rasmussen, Orkan | ..... | 3634 pt. |
| 9. Chr. Iversen, Haderslev | ..... | 2590 pt. |

STUNT begynder: Her var virkelig hård kamp om førstepladsen, hvor Hans Rabenhøjs større stabilitet gjorde udslaget, da konkurrencens bedste flyvning blev udført af Asger Bruun-Andersen, der droppede sin 3. flyvning. Den forholdsvis nye klub fra Rydhave var virkelig stærk med grej, der virkede. Den eneste, det gik rigtig galt for, var René Nielsen, der udgik efter 1. flyvning. Det var en fornøjelse at se så mange stuntmodeller i linebåsen — det var faktisk som at være i Valbyparken i »gamle dage«. Der var 9 tilmeldte, men kun 7 kom til start.

1. Hans Rabenhøj, Rydhave
 | 2691 pt. |- 2. Asger Bruun-Andersen, Sydfyn
 ... | 2675 pt. |

3. Carsten Ullerup, Aviator 2409 pt.
4. Henning Forbech, Rydhave 2394 pt.
5. Dan Hune, Kjoven 2320 pt.
6. Steen Bertram, Rydhave 2057 pt.
7. René Nielsen, Windy 801 pt.

GOOD-YEAR: Her deltog ikke mindre end 12 hold, hvoraf de 4 kom under 5 min. De nye danmarksmestre Niels Lyhne-Hansen og Kurt Pedersen, der sejrede i finalen i ny danmarkskord på 9:06,3, var også bedst i heatene, da de fløj på meget flotte 4:24,4. Det ellers mest stabile hold var Henrik Linnet/Jan Steen Jensen fra Aviator, der i fire tider kun afveg 11 sekunder mellem bedste og dårligste tid. Sammen med Mogens/Jørn var de de eneste, der i begge semifinaler kom under 5 min., men de måtte nøjes med en 4. plads. Også det andet Aviatorhold Carsten Thorhauge/Jesper Buth viste i semifinalen tænder, men gled pga. de indledende tider helt ned til plads nr. 8 totalt. Ikke mindre end 5 af de deltagende hold var fra København. — Gad vide, hvor de bor henne, for man ser dem aldrig til københavnske konkurrencer.

Til finalen gik de tre jyske favorithold, og efter en meget velfløjet finale med en imponerende stabilitet over alle tre hold, sejrede Niels Lyhne/Kurt P. foran Kåre Nielsen/Per Sauerberg, der også var under den bestående rekord, og sidst med 9:35,1 kom Mogens Thomsen/Jørn Vejen.

1. Niels Lyhne-Hansen/Kurt Pedersen
0 5:01,5 4:24,4 0 9:06,3
2. Kåre Nielsen/Per Sauerberg, Haderslev:
5:08,1 5:15,8 0 4:41,0 9:25,3
3. Jørn Vejen/Mogens Thomsen, 635:
5:04,1 5:01,7 4:36,2 4:42,5 9:35,1
4. Henrik Linnet/Jan Steen Jensen, Aviator:
5:00,1 5:04,0 4:53,5 4:58,5
5. Jens Geschwendtner/Allan Løfstedt, Comet:
5:24,8 5:11,8 6:28,4
6. René Nielsen/Stig Henriksen, Windy:
0 5:52,0 6:52,3
7. Carsten Thygesen/Henrik Andersen, Orkan:
0 7:59,0 6:11,6
8. Carsten Thorhauge/Jesper Buth, Aviator:
8:08,8 0 5:00,0
9. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev:
29 omg. 0
10. Henrik Andersen/Jørn Ottosen, Orkan:
disk. 47 omg.
11. Ole Bisgård/Leif O. Mortensen, Aviator:
disk. 0
12. Bjørn Hansen/Luis Petersen, Comet:
0 0

TEAM-RACE: Her deltog ikke mindre end 14 hold, hvoraf de 8 kom under 5 min., så man kan roligt sige, at standarden er stigende. 3 hold var under 4 min., så det er ikke bare bredden, der er i orden. De danske landsholdsdeltagere fra VM var i topform, og allerede i 1. runde forbedrede Hans G./John Mau deres rekord fra VM til 3:47,1, mens Palle Edslev/Peter Sejersen var næstbedst med 3:58,5. Per Sauerberg/Kåre Nielsen var den store overraskelse, idet de satte personlig rekord med 4:08,4 med en ny Nelson i deres gamle Rossi-model. I anden runde skete der kun den forskydning, at Niels Lyhne/Kurt Pedersen kom i semifinalen med 4:53,8 som nr. 8 foran Finn Nielsen/Henrik Nielsen med 5:05,0 fra første. Det skal også nævnes, at de første 6 hold var under 4:17.

I semifinalerne fik Jens G./Luis P. styr på grejet og fik først 3:57,1 og derefter 3:49,4, hvilket er verdensrekord for en Bugl. Næsthurtigst i semierne var Hans/John med 3:59,3, og meget skuffende tidsmæssigt blev tredjepladsen



Mogens Thomsen og Jørn Vejen blev nr. 3 i Good-Year og i team-race. Her står de med deres Good-Year model.

til finalen opnået med »kun« 4:21,9, hvilket bragte Jørn Vejen/Mogens Thomsen i deres første DM-finale. Når jeg skriver »kun«, er det fordi der er langt bedre muligheder med det grej, der ses på banen, så semierne var lidt af et antiklimaks efter de gode heats.

I finalen blev det en kamp mellem de to københavnske hold, der begge fik et ekstra stop på nakken. Stillingen skiftede ustandselig gennem løbet, og først på de sidste omgange blev det afgjort, at John Mau/Hans Geschwendtner gentog deres sejr fra sidste år — men afstanden, der skilte, var kun 2,8 sekund eller 1 1/4 omgang. Vindertiden var 7:58,4.

1. John Mau/Hans Geschwendtner, 635/Comet
3:47,1 3:45,5 4:04,0 3:59,3 7:58,4
2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet:
4:05,0 4:02,5 3:57,1 3:49,4 8:01,2
3. Jørn Vejen/Mogens Thomsen, 635:
4:31,0 5:02,1 4:21,9 disk. 9:46,4
4. Palle Edslev/Peter Sejersen, ALK:
3:58,5 4:05,7 5:08,4 4:44,4
5. Per Sauerberg/Kåre Nielsen, Haderslev:
4:08,4 4:16,7 0 0
6. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK:
4:16,8 4:26,2 0 0
7. Flemming Jensen/Kjeld Frimand, Windy:
5:13,5 4:26,7 6:42,5 0

Kåre Nielsen i Good-Year.



8. Niels Lyhne-H./Kurt Pedersen, Haderslev:
0 4:53,8 4:47,1 4:53,3
9. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev:
5:05,0 0 5:26,0 0
10. Carsten Thorhauge/Jesper Buth, Aviator:
0 6:08,4
11. Werner Siggård/Jørgen Bobjerg, Windy:
0 6:41,4
12. Ebbe Rasmussen/Henrik Andersen, Orkan:
0 8:18,8
13. Jørgen Kjærgård/Jørn Kroer, Skive:
0 0
14. Dan Hune/Olav Hune, Kjoven:
0 0

KLUBMESTERSKABET:

1. klub 635, Fredericia.
2. Comet, København
3. Aviator, Aalborg
Haderslev
Windy, København
ALK, Aarhus
7. Sydfyn, Svendborg
8. Rydhave
9. Orkan, København
10. Kjoven, Birkerød
11. Skive.

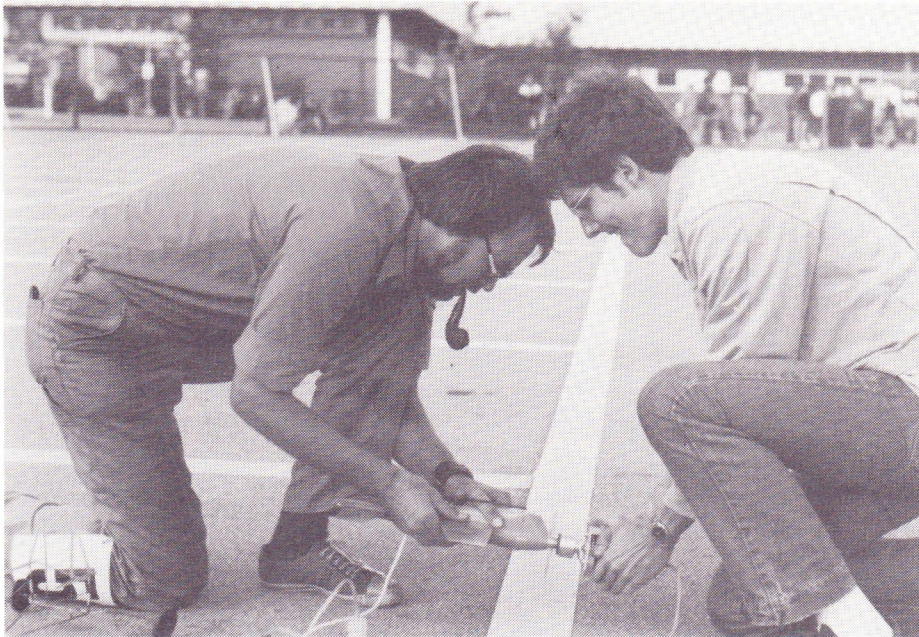
Hans Geschwendtner

Bochum 1978, d. 16.-17. september

Til det årlige internationale stævne var der rekordstor deltagelse, deriblandt syv danske. To deltagere i hver klasse.

Kunstflyvning, der talte 22 deltagere, blev vundet af franskmænden Bilon, der fortjent vandt foran Barille fra Belgien. De danske deltagere, Robert Petersen og Stig Henriksen, blev lidt skuffende placeret på henholdsvis 12. og 15. pladsen. Af nyheder kan nævnes, at englændernes modeller var stafferet med landskabsmalerier på vingerne — meget dygtigt lavet. Desværre fik den ene engelske model mærket det tyske landskab lidt hårdt.

Speedklassen blev en revanche for eks-ver-



Fra EM ses Ole Poulsen (tv.) hjælpe Bjørn Hansen med at starte hans speedmodel.

densmesteren Rumpel, der vandt med den formidable hastighed af 260 km/t. De danske deltagere Ole Poulsen og Bjørn Hansen, der her fik sin internationale debut, fik noteret henholdsvis 225 km/t og 0 km/t. Blandt alle Rossi'er var også en enkelt S.T. 15, der i et »Speed King« byggesæt gjorde 228 km/t. Iøvrigt viste støvnet, at Vesttyskland for øjeblikket er den nation med størst bredde i speedklassen.

Team-race blev domineret af en fuldstændig inkompetent jury — var man fra England, Holland eller Østrig, fik man ubegrænsede beføjelser, hvad angik whipping og brydning i pilotcirklen — mens alle andre indkasserede advarsler og diskvalifikationer uden begrundelser.

Fra Danmark deltog 2 hold, Ole Poulsen/Ib Rasmussen og det til lejligheden sammensatte hold Jens Geschwendtner/Per Hasling. Det lykkedes Jens/Per at notere 3:57 i første heat, så semi'en var sikker. Ole/Ib havde problemer med cut-off'en så tiden blev 0. Af andre gode tider i de indledende heats var Metkemeyers med 3:45 i et heat, der ikke tåler nærmere granskning — det må betegnes som ren foræring. Ligeledes opnåede Smith/Brown, England og Fischer/Nitsche, Østrig, tider der mere blev trukket end fløjet. I Ole/Ib's andet heat gik det rimeligt, men den opnåede tid på 4:15 var desværre ikke nok til semi'en.

I semi-finalen blev der opnået nogle få gode tider, med bedste tid til Smith/Brown på 3:54,7 foran Visser/Buys, Holland med 3:55,6 og Jens/Per med 3:56,8, hvilket rakte til en finaleplads foran Metkemeyer, der »kun« noteredes for 4:00 — mod ligemænd, som semi'erne medfører, dropper deres ydelse betragteligt.

Finalen blev knap så spændende — set med danske øjne. Det gik godt fra start, og alle lå lige ved første stop, i hvilket den danske model startede med slappe liner — kørte tværs over cirklen og stoppede. De kom imidlertid op igen, ca. 6 omgange bagefter, men blev derpå diskvalificeret ved 100 omgange. Finalen blev vundet af Smith/Brown med en Bugl i tiden 8:06 for de 20 kilometer.

Jens Geschwendtner

F2A Speed:

1. Emil Rumpel, Vesttyskland ... 260,49 km/t
2. Louis Bilat, Schweiz ... 257,14 km/t

3. Gordon Isles, England ... 251,75 km/t
12. Ole Poulsen, Danmark ... 225,00 km/t
17. Bjørn Hansen, Danmark ... 0 km/t

F2B Stunt

1. Bilon, Frankrig ... 5765 pt.
 2. Barille, Belgien ... 5634 pt.
 3. Cech, CSSR ... 5523 pt.
 12. Robert Petersen, Danmark ... 4775 pt.
 15. Stig Henriksen, Danmark ... 4641 pt.
- 22 deltagere.

F2C Team-race

1. Smith/Brown, England
3:54,8 3:54,7 8:06,4
 2. Visser/Buys, Holland:
3:54,0 3:55,6 8:11,2
 3. Geschwendtner/Hasling, Danmark:
3:57,2 3:56,8 disk.
 4. Metkemeyer/Metkemeyer, Holland:
3:45,9 4:00,9
 5. Nitsche/Fischer, Østrig:
3:53,0 4:02,1
 13. Ib Rasmussen/Ole Poulsen, Danmark:
0 4:15,0
- 23 deltagere.

2. høstkonkurrence øst for Storebælt, 24/9

Konkurrencen blev afviklet i rigtig dårligt vejr, som ikke var egnet til menneskeophold.

STUNT begynder: Her var deltagerne fra Kjøven sikre på at vinde, og det gjorde Dan så foran Olav.

1. Dan Hune, Kjøven ... 495 pt.
2. Olav Hune, Kjøven ... 202 pt.

SPEED: Denne klasse bød på en artig overraskelse, idet Niels-Erik viste, at træning betaler sig, idet han pulveriserede sin klubkammerat, der ellers var usædvanlig hurtig for dagen. Kjeld Frimand havde fået aluminium på sin sidewinder, der fløj virkelig godt, men desværre måtte lade livet, da han fik akselløb med en el-bladet propel, hvorefter kontravægten i spinne-

ren forårsagede, at hele modellen rystede fra hinanden.

Niels-Erik Hansen er det fjerde danske medlem af 235 km/t-klubben.

1. N.-E. Hansen ... 217,5 228,2 235,5
2. H. Geschwendtner ... 218,2 216,7 216,0
3. Kjeld Frimand ... 192,6 0 0

GOOD-YEAR: En ganske mager omgang.

1. Allan Løfstedt/Jens Geschwendtner:
5:28,6 5:43,5 10:59,8
2. Henrik Nielsen/Hans Geschwendtner:
Disk.

TEAM-RACE: Per Hasling er gået ind som substitut istedet for Luis Petersen, der er sendt til Japan af sit firma.

Efter hård kamp i de indledende heats tog regnen modet fra John og Hans, så de opgav uden sværdslag, hvilket betød, at Jens G./Per H. kunne sejre i den fine tid 7:45,7. I deres andet heat fløj de 50 omg. trim med Bugl Mk. 3, men måtte ekstrastoppe på 95 omg.

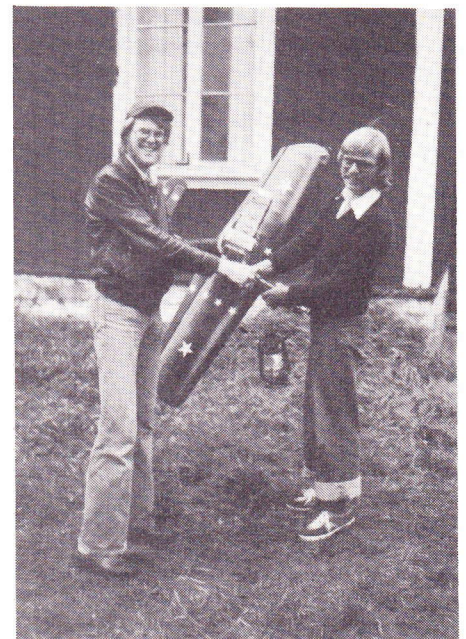
1. Jens Geschwendtner/Per Hasling, Comet:
3:52,7 4:02,5 7:45,7
2. Kjeld Frimand/Flemming Jensen, Windy:
4:34,4 0 9:11,0
3. John Mau/Hans Geschwendtner, 635/Comet
3:58,8 3:52,2 0

COMBAT: Vinder blev Benny Furbo fra Kjøven, resten af resultaterne har vi ikke modtaget!

Vänersborgpokalen, Sverige d. 24/9

Aviators modellflyvere var den 24. september til konkurrence i Vänersborg i Sverige, hvor det viste sig, at Vänersborgklubben havde fået en ny flyveplads et stykke uden for byen. Til pladsen hørte også et gammelt hus, som de var i gang med at gøre i stand. Der var kun græsbane, så man fløj kun i 3 klasser, men med det glædelige, at der var norsk deltagelse i alle tre, og at der var dansk sejr i den ene.

Ingemar Larsson (tv.) overrækker Carsten Ullerup vandrepokalen foran klubhuset.



STUNT begynder: Dette var stævnets store klasse, og det viser, at det svenske fremstød i stunt virkelig har givet bonus, idet ikke mindre end 17 mand deltog. Det lykkedes Carsten Ullerup at hjemføre en flot sejr i dette store selskab, hvor der kun blev fløjet to runder. Carsten Ullerup fik en fin vandrepræmie for sin dåd af konkurrencelederen Ingemar Larsson.

1. Carsten Ullerup, Aviator 606 pt.
2. Jan Bjernby, Kungsbacka 539 pt.
3. Lennart Magnusson, Stockholm 492 pt.

STUNT ekspert: Her var 9 deltagere, og John Amnitzbøll klarede sig uventet fint, idet han lå nr. 3 efter 1. runde. Desværre måtte den danske trup køre inden afslutningen, så John fløj ikke sin 3. flyvning, og gled derfor ned som nr. 5. Ove Andersson vandt ikke helt uventet.

COMBAT: Her deltog 10 mand, og vinder blev det »gamle« navn Erik Huss fra Skara foran Anders Pettersson fra Karlstad.

Leif O. Mortensen

1. høstkonkurrence vest for Storebælt, Ålborg d. 1. oktober

Konkurrencen blev afholdt på Aviators bane i Ålborg med en overraskende stor deltagelse så sent på året.

SPEED: Deltagelsen var fra morgenen enorm, nemlig 0. Men så dukkede Leif Eskildsen op og lagde ud med en ny dansk rekord på 242,26 km/t. Inspireret af dette resultat fandt Niels Lyhne sin-model frem af gemmerne for at koste to gløderør på den uden, at der skete mere.

Leif Eskildsen fandt nu sine et-bladede propeller frem og lavede to fine flyvninger på 241,61. Det er noget, der lover godt for fremtiden, da disse propeller ikke er videre udviklet endnu.

- | | | | |
|------------------------|--------|--------|--------|
| 1. Leif Eskildsen | 242,26 | 241,61 | 241,61 |
| 2. Niels Lyhne | 0 | 0 | 0 |

STUNT ekspert: Her var dagens overraskelse, at vinderen blev Leif Eskildsen, der blev efterfulgt af den nyoprykkede Hans Rabenhøj, som igen var hårdt matchet af den lokale helt John Amnitzbøll, indtil denne begyndte at grave efter muldvarpe med modellen.

1. Leif Eskildsen, 635 1800 pt.
2. Hans Rabenhøj, Rydhave 1506 pt.
3. John Amnitzbøll, Aviator 1395 pt.

STUNT begynder: I denne klasse blev det hurtigt klart, at kampen ville komme til at stå mellem Henning Forbeck og Carsten Ullerup. Carsten virkede en anelse mere sikker i manøvrerne end Henning, men da hans motor begyndte at bestemme længden af programmet, blev det Hennings driftsikre materiel, der gjorde udslaget. Steen Bertram havde linebrud og måtte udgå.

1. Henning Forbeck, Rydhave 722 pt.
2. Carsten Ullerup, Aviator 427 pt.
3. Steen Bertram, Rydhave 40 pt.

COMBAT: Intet nyt under solen, bortset fra en ny mand fra Haderslev, der måtte se sig slået.

1. Uffe Edslev, ALK
2. Bjarne Schou, ALK
3. Bjørn Knudsen, Haderslev.



Det danske NM-hold for RC-svævemodeller ses her samlet. Både skrænt- og højstartsstævnet blev afholdt ved Ystad i Sverige.

GOOD-YEAR: Der blev vist god flyvning over hele linien, uden andre uheld end det der kostede Leif O. og Ole Bisgård en sikker førsteplads: De tabte landingshjulet, hvorefter Kåre/Per vandt i den gode tid 9:53,15, efterfulgt af Carsten/Jesper.

1. Kåre Nielsen/Per Sauerberg, Haderslev:
5:29,7 4:49,4 9:53,5
2. Jesper Buth/Carsten Thorhauge, Aviator:
5:05,6 4:54,8 10:35,6
3. Ole Bisgård/Leif O. Mortensen, Aviator:
4:36,4 5:08,8 180 omg.
4. Niels Lyhne-Hansen/Kurt Pedersen:
6:56,9 5:14,2
5. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev:
5:50,0 5:36,0

TEAM-RACE: I fravær af de københavnske deltagere havde Ole Poulsen/Ib Rasmussen ikke svært ved at bringe sig i finalen med dagens suverænt bedste tid og personlig rekord 4:05,6. De vandt med 8:15, efterfulgt af dagens virkelige overraskelse Jesper Buth/Carsten Thorhauge i tiden 9:33, men i heatet satte de personlig rekord med 4:25,6. Mogens Thomsen/Jørn Vejen omgav ved 120 omg. i finalen efter diverse besværligheder.

Man så tydeligt, at bredden er voksende, da dagens dårligste tid var 5:32, hvilket for bare få år siden var en god tid herhjemme. Ikke mindre end 8 hold deltog i denne linestyrens efterhånden mest populære klasse.

1. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK:
4:13,9 4:05,6 8:15,0
2. Jesper Buth/Carsten Thorhauge, Aviator:
4:25,6 4:43,4 9:33,0
3. Jørn Vejen/Mogens Thomsen, 635:
4:37,3 4:20,9 120 omg.
4. Niels Lyhne/Kurt Pedersen, 635/Haderslev:
4:34,2 4:38,7
5. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev:
5:08,7 55 omg.
6. Jørgen Kjærsgård/Leif O. Mortensen:
5:31,7 5:11,3
7. Peter Sejersen/Palle Edslev, ALK:
5:25,4 0
8. Kåre Nielsen/Per Sauerberg, Haderslev:
5:32,0 92 omg.

Radiostyringsresultater

NM i højstart Sverige d. 20. august

Alle deltagerne ankom til vandrehjemmet ved Ystad fredag, og regelkonference afholdtes om aftenen, hvor ændringer til de »nye« højstartsregler blev diskuteret til kl. 1 om natten.

Lørdag var det ideelt vejr til højstart, varmt, solrigt, meget svag vind og masser af termik. Stævneledelsen ville imidlertid absolut flyve skrænt, så vi sad og ventede på vind til kl. 13. Endelig blev det vedtaget at flyve højstart. Vi kom igang kl. 14 og nåede 2 runder lørdag.

Efter denne langsomme start på NM fik vor holdleder Peter Bech gennemført, at der skulle flyves yderligere 2 runder om søndagen.

Vi »lurede« naturligtvis på de andre landes modeller, men der var ikke rigtig noget at hente. For mig at se, ligger vi i toppen, hvad teknik og design angår. Bo Nylunds store model på 4,4 meter i spændvidde med meget smalle vinger fløj smukt og kunne også gå ret hurtigt, men landingerne gav Bosse en del besvær. Nordmændene var meget interesseret i vores byggeteknik, da næsten alle jo fløj med selvkonstruktioner.

Alt i alt et par dejlige dage med diskussioner og udveksling af erfaringer.

Skræntstævnet blev afholdt 16 km uden for Ystad om søndagen. Det gik i lyntempo, nemlig fra kl. 14 til 18.

Til slut var der så præmieuddeling, og bortset fra vandrepokalene var præmierne yderst sparsomme — små plaketter i »guld, sølv og bronze« fra Sveriges Modellflygforbund.

Knud Hammeken

Højstart, seniorer:

1. Knud Hammeken, DK 5745 pt.
2. Haavard Stensby, N 5373 pt.
3. Aage Westergårdsgørningen, N .. 5346 pt.
4. Stefen Andersson, S 5298 pt.



Gunnar Bryde ved start overvåget af holdleder Peter Beck.

- | | |
|-----------------------------|----------|
| 5. Tore Gustafsson, S | 5162 pt. |
| 6. Bjørn Krogh, DK | 5019 pt. |
| 7. Bo Nylund, S | 5003 pt. |
| 8. Thor Øgrey, N | 4715 pt. |
| 9. J. Kaseva, F | 4656 pt. |
| 10. J. Paasinen, F | 4610 pt. |
| 11. Matti Sarro, F | 4315 pt. |
| 12. Gunnar Bryde Hansen, DK | 4020 pt. |
| 13. Rafn Thoransen, ISL | 3822 pt. |
| 14. Theodor Theodorsen, ISL | 3588 pt. |
| 15. H. Hjalmarsson, ISL | 3299 pt. |

Højstart, juniorer:

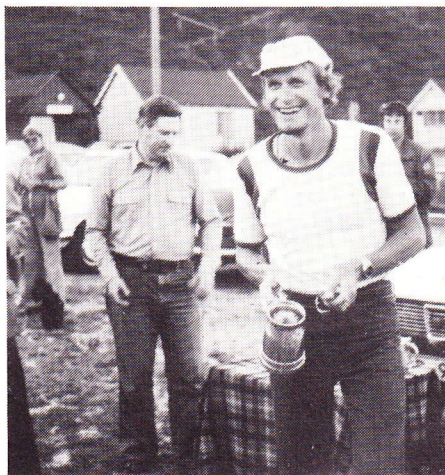
- | | |
|-------------------------|----------|
| 1. Peter Frank, DK | 4701 pt. |
| 2. Rolf Rettedal, N | 4533 pt. |
| 3. Mikael Gustavsson, S | 4458 pt. |
| 4. E. Erlingsson, ISL | 3858 pt. |

Holdmesterskabet gik til Sverige, med Norge på 2. og Danmark på 3. pladsen.

Skrænt, seniorer:

- | | |
|-----------------------|----------|
| 1. Jan Karlsson, S | 3000 pt. |
| 2. Bjørn Krogh, DK | 2962 pt. |
| 3. Åge Egsgård, DK | 2923 pt. |
| 4. Anders Rattzen, S | 2883 pt. |
| 5. Preben Nørholm, DK | 2814 pt. |
| 6. Jakob Arnekleiv, N | 2771 pt. |

Knud Hammeken med sin NM-vandrepokal



- | | |
|-------------------------|----------|
| 7. Per Schrøder, N | 2757 pt. |
| 8. Eivind Haaland, N | 2746 pt. |
| 9. Ralf Thoransen, ISL | 2597 pt. |
| 10. T. Theodorsson, ISL | 2595 pt. |
| 11. H. Hjalmarsson, ISL | 2495 pt. |
| 12. Bo Nylund, S | 1490 pt. |

Skrænt, juniorer:

- | | |
|--------------------------|----------|
| 1. Stefan Anderson, S | 2878 pt. |
| 2. Henrik Hvidtfeldt, DK | 2791 pt. |
| 3. Rolf Rettedal, N | 2665 pt. |

Holdmesterskabet gik til Danmark, med Norge på 2. og Island på 3. pladsen.

SMSK Cup, d. 3. september

Ligesom tidligere år var vejret med os. Passende vind 4-6 m/sek. og spredt skydække. 17 piloter var tilmeldt, og konkurrencen forløb uden væsentlige uheld. Vi nåede 3 runder, men burde nok have nået 4 i betragtning af de gode forhold.

- | | |
|------------------------|----------|
| 1. Niels Hassing | 3656 pt. |
| 2. Jørgen Bjørn | 3604 pt. |
| 3. Knud Hammeken | 3524 pt. |
| 4. Kurt Larsen | 3385 pt. |
| 5. Leif Petersen | 3310 pt. |
| 6. Gunnar Bryde Hansen | 3122 pt. |
| 7. Peter Bech | 3089 pt. |
| 8. Ludolf Petersen | 2569 pt. |
| 9. Preben Nørholm | 2568 pt. |
| 10. Henrik Hvidtfeldt | 2374 pt. |
| 11. Ole Wendelbo | 2313 pt. |
| 12. Jens Hammeken | 2308 pt. |
| 13. Torben Petersen | 2256 pt. |
| 14. J. Troels Nielsen | 2147 pt. |
| 15. Jørgen Bråby | 2135 pt. |
| 16. Jørgen Garnov | 2057 pt. |
| 17. Jan Hacke | 365 pt. |

DM skrænt d. 16. september

De første to samt en del af tredje runde blev fløjet ved cafeteriaet. 3. runde måtte afbrydes pga. vindskift og regn.

Efter 3 timers udsættelse fortsatte konkurrencen ved transformatorskrænten, hvor vinden var lige på og 8 m/sek.

3 runder blev fløjet her, og mange gode tider blev opnået. Således fik Peter Frank dagens bedste tid med 10 ben på 54,3 sek. K. H. Nielsen var stærkt flyvende med 4 runder på 1000 points og 1 runde på 995 points. K. H. fløj iøvrigt med sin nye selvkonstruerede, smukke model med T-hale — et meget fint modelarbejde, som blev beundret af mange.

- | | |
|-----------------------|----------|
| 1. K. H. Nielsen | 4000 pt. |
| 2. Bjørn Krogh | 3815 pt. |
| 3. Peter Frank | 3749 pt. |
| 4. Flemming Andersen | 3738 pt. |
| 5. Knud Hammeken | 3714 pt. |
| 6. Klaus Untricher | 3612 pt. |
| 7. Klaus Hoest | 3565 pt. |
| 8. Philip Emborg | 3481 pt. |
| 9. Frands Kristensen | 3440 pt. |
| 10. Erik Birkkjær | 3344 pt. |
| 11. Henrik Hvidtfeldt | 3297 pt. |
| 12. Peter Bech | 3292 pt. |

- | | |
|-----------------------------|----------|
| 13. Erik Eriksen | 3289 pt. |
| 14. Erik Toft | 3218 pt. |
| 15. Richardt Møller Nielsen | 3001 pt. |
| 16. Valter Nyborg | 1979 pt. |
| 17. Henry Frank | 511 pt. |

DM højstart d. 30. september

DM højstart blev afviklet d. 30. september efter tre udsættelser pga. dårligt vejr. Der deltog 12 piloter.

Vejret var koldt med enkelte byger og vind 5-7 m/sek.

Vi fik fløjet fire runder, der var sat som minimum for afvikling af DM.

Det var sidste konkurrence i udtagelsen til VM 1979 og pokalkampen, samt første konkurrence til NM 1979. Holdet til VM 1979 blev det samme som NM 1978, altså en Epsilon- og to Unica-piloter. Modellerne har som fælles træk små haleplaner, rørbagkrop, Eppler profiler og vridvinger. Spændvidde ca. 3 meter.

Holdet skal nu til at træne det gamle FAI-program med:

Distance: max. 12 ben à 150 m.

Hastighed: 2 ben à 150 m (begge dele i modvind),

Varighed: 6 minutter med punktlanding.

Til den hårde hastighedsflyvning vil jeg gøre forsøg med at sætte spændvidden på Unicaen ned til 2,5 m.

Løbestart skal også trænes, da reglerne for elspil og gummitov nærmest ødelægger disses muligheder for at nå største starthøjde.

Holdet til VM 1979 blev:

- | | |
|------------------------|----------|
| 1. Bjørn Krogh | 2887 pt. |
| 2. Gunnar Bryde Hansen | 2831 pt. |
| 3. Knud Hammeken | 2812 pt. |
| 4. Niels Hassing | 2626 pt. |

DM resultater efter 4 runder:

- | | |
|------------------------|----------|
| 1. Gunnar Bryde Hansen | 5650 pt. |
| 2. Knud Hammeken | 5125 pt. |
| 3. Niels Hassing | 4978 pt. |
| 4. Henrik Hvidtfeldt | 4860 pt. |
| 5. Kurt Larsen | 4823 pt. |
| 6. Peter Bech | 4523 pt. |
| 7. Bjørn Krogh | 4516 pt. |
| 8. Leif Petersen | 4170 pt. |
| 9. Ole Wendelboe | 3944 pt. |
| 10. Ludolf Petersen | 3469 pt. |
| 11. Torben Petersen | 2831 pt. |
| 12. Jørgen Bjørn | 1376 pt. |

Pokalkampen 1978

Pokalkampen 1978 som startede ved påske-skræntstævnet i Hanstholm og har gået over ialt 9 konkurrencer i sommerens løb for at slutte ved DM højstart, fik en spændende afslutning, idet to piloter stod lige i pointtal før sidste konkurrence. Resultatet blev som følger:

- | | |
|-----------------------|--------|
| 1. Knud Hammeken | 60 pt. |
| 2. Bjørn Krogh | 55 pt. |
| 3. Åge Egsgård | 36 pt. |
| 4. Preben Nørholm | 34 pt. |
| 5. Niels Hassing | 30 pt. |
| 6. K. H. Nielsen | 27 pt. |
| 7. Peter Bech | 25 pt. |
| 7. Peter Frank | 25 pt. |
| 9. Peter Kjær | 21 pt. |
| 10. Henrik Hvidtfeldt | 19 pt. |
| 11. Kurt Larsen | 17 pt. |

Kalender:

Fritflyvning:

- 5/11 Distriktskonkurrence, Trollesminde
12/11 Landsmøde, Korsør
19/11 Høstkonkurrence, distrikt Øst, Hillerød
26/11 Høstkonkurrence II, distrikt Vest,
St. Højstrup, Odense
3/12 Distriktskonkurrence, Trollesminde
7/1 Distriktskonkurrence, Trollesminde

Nyt fra Fritflyvnings-Unionen

Husk landsmødet

Søndag d. 12. november afholdt Fritflyvnings-Unionen landsmøde på Korsør Bibliotek. Mødet starter kl. 11.00. Udførlig dagsorden og omtale af bestyrelsens forslag kan du finde i sidste nummer af Modelflyvenyt.

Bestyrelsens forslag til budget for 1979 samt evt. forslag fra medlemmerne kan rekvireres fra unionens sekretariat fra d. 6. november. Ring (01) 26 08 36 eller skriv til: Fritflyvnings-Unionen, Alborggade 17, 4.th., 2100 København Ø.

På årets landsmøde vil der blive taget en masse vigtige emner op, så hvis du vil være med til at præge unionens arbejde i tiden fremover, bør du møde op.

**Model
& Hobby
har mange
fine tegninger
af fly for dig,
der bygger
skalamodeller**

**Model
& Hobby**

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

Husk: Onsdag er der lukket!

Konkurrence- indbydelser

Distriktskonkurrencer, Trollesminde ved Hille- rød

I vinterens løb afholder modelflyveklubben Termik sin sædvanlige serie træningskonkurrencer. Første søndag i hver måned flyves der på pladsen Trollesminde/Favrholm. Der flyves alle klasser, som der er deltagere i. Hver flyvedag starter kl. 10.00, og det afgøres ved starten, om der flyves med perioder og i givet fald fastlægges periodernes varighed.

Konkurrenceleder er Peter Otte. Han kan træffes om morgenen kl. 8.00-8.30 på tlf. (02) 85 18 52 før konkurrencen starter. I tilfælde af dårligt vejr kan man ringe til ham og høre, om der bliver aflyst. Peter lover dog, at han ikke vil aflyse, med mindre der virkelig er grund til det.

Høstkonkurrence distrikt Øst, søndag d. 19. november på Trollesminde/Favrholm

Høstkonkurrencen i distrikt Øst blev aflyst på den først fastsatte dag, så i stedet forsøger man sig ugen efter landsmødet. Der flyves på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød, og første periode starter kl. 10.00.

Der flyves alle klasser, og startgebyret er kr. 10,- for seniorer og kr. 5,- for juniorer. Der er ingen tilmeldingsfrist.

Konkurrenceleder Peter Otte fortæller om evt. aflysning på tlf. (02) 85 18 52 kl. 8.00-8.30 søndag morgen.

Høstkonkurrence II, distrikt Vest, søndag d. 26. november, St. Højstrup ved Odense

Denne konkurrence starter kl. 12.00, og der flyves i alle klasser. Deltagerne bedes møde præcist, da perioderne vil blive afviklet ret hurtigt for at vi kan blive færdige inden det bliver mørkt.

Startgebyret er kr. 15,- for seniorer og kr. 10,- for juniorer. Gebyret vil blive brugt til indkøb af pokaler til den samlede distriktskonkurrence for 1978.

Konkurrenceleder er Keld Schultz. Nærmere oplysninger om konkurrencen kan fås fra ham — tlf. (09) 97 82 11. Evt. aflysning meddeles også af Keld kl. 9.00-9.30 om morgenen før konkurrencen.

Alternativ sommerlejr for fritflyvere

Fra Jørgen Korsgaard har vi modtaget nedestående indlæg, der beskæftiger sig med muligheden for at lave en velbesøgt fritflyvnings-sommerlejr.

Gennem de senere år har der været en svigtende fritflyver-deltagelse i det årlige sommerlejr-arrangement, således på dette års lejr, hvor der kun var ca. 15 pct. fritflyvere. Ligeledes har der været en kraftig indskrænkning af adgangen til flyvefeltet på Flyvestation Vandel, således at fritflyvning idag nærmest er umuliggjort på området. På årets sommerlejr søgte vi at omgå reglerne en smule for i det hele taget at få lidt flyvning ud af det, hvilket medførte en masse skældud og et brev med klageagtige toner til KDA. Dette er naturligvis uholdbart i længden.

Sommerlejren har hidtil været afviklet i et

udmærket samarbejde mellem Linestyrings- og Fritflyvnings-Unionen. Da der ikke, som tingene ligger i øjeblikket, kan bydes fritflyvere rimelige arbejdsvilkår på FSN Vandel, må dette samarbejde nok tages op til overvejelse. Linestyringsfolkene er mange nok til selv at afholde en lejr på Vandel, hvis vi andre kunne finde et andet sted til sommerlejren.

Men det bliver svært at finde et sted som FSN Vandel, hvor der er gratis campingplads, dejligt store militærtelte til overnatning og byggetelt, gratis varmt og koldt vand osv., og et iøvrigt positivt og interesseret personel.

Dog kunne en sommerlejr uden for et militært område byde på mange fordele. Vi kunne komme ud »blandt folket« og lade »det« komme til os, hvorved kendskabet til vores dejlige sport kunne udbredes. En passende flyveplads kunne give flyvning døgnet rundt, hvilket naturligvis ville være det vigtigste. En alternativ fritflyvnings-sommerlejr må kunne byde på følgende:

1. En flyveplads med mulighed for at kunne flyve max. i 5 sekundmeter vind,
2. En campingplads med rimelige forhold inden for en radius af 5-10 km,
3. En lejrchef, der også selv har mulighed for at deltage i samtlige aktiviteter,
4. Et tidspunkt for lejren inden for den såkaldte industriferie.

For året 1979 vil jeg gerne stå for en sådan lejr, og jeg beder derfor folk rundt omkring at holde udvig efter pkt. 1 og 2 og give mig besked så hurtigt som muligt, så vi kan komme igang med planlægningen lige efter nytår.

JØRGEN KORSGAARD

Süderholm 15, 2391 Harrislee, Vesttyskland

Nyt fra Linestyrings-Unionen

Danmarksrekorder

Siden sidst er følgende danmarksrekorder godkendt:

Den 28. juli fløj Niels-Erik Hansen og Jens Geschwendtner 233,6 km/t i 5 cm³ speed.

John Mau og Hans Geschwendtner har sat to rekorder i team-race over 100 omgange. Den 8/8-78 fløj de 3 min. 49,7 sek. og den 2/9 forbedrede de til 3 min. 47,1 sek. Rekorden blev sat ved danmarksmesterskabet, hvor også Kurt Pedersen og Niels Lyhne-Hansen satte danmarksrekord i Good-Year over 200 omgange. Rekorden lyder nu på 9 min. 06,3 sek.

Materialesalget

Linestyrings-Unionens materiale-salg kan for tiden tilbyde bl.a. følgende sager:

Regelmappe kr. 10,-
Dommeredler pr. 10 stk. kr. 1,-
Transfers m. bomærke, pr. 10 stk. . . kr. 13,-
Transfers m. bomærke, pr. 100 stk. . . kr. 110,-
Trøje m. bomærke, luksuskvalitet ... kr. 47,-
Betaling skal ske over unionens postgirokonto nr. 5 20 87 69, Linestyrings-Unionen, Gormsvej 14, 7080 Børkop. Bestillingen kan angives på giroindbetalingskortets kupon til modtager.

RC MODEL CENTER

ALT I RC-UDSTYR

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

OLE HARDER

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

Nyhed:

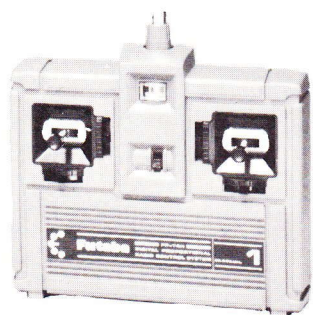
TIGER CAR



Bag Tiger Car står en af Vesttysklands mest erfarne RC-bil konstruktører. Dette har ført til, at denne model har fået en enkel, men holdbar konstruktion. Kobling med nålelejer, samtlige hjul på kuglelejer samt ny type skivebremser. Alle skruer, møtrikker o. lign. er i DIN-norm.

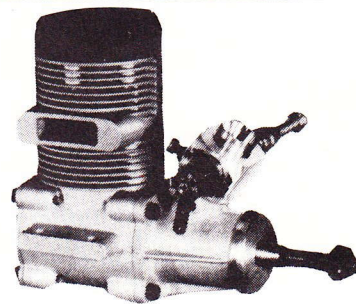


RADIOANLÆG TIL BILER OG BÅDE
2 kanal med 2 servoer sælger vi til
KUN KR. 695,-



NYHED FRA FUTABA

4 kanal med 3 servoer
KUN KR. 1.695,-



Vi har stadig flere
WEBRA SPEED 61 F
til KUN KR. 625,-

SUPER TIGRE MOTORER

X 61 FI R/C	kr. 998,-
X 40 RV	kr. 567,-
X 21 R/C	kr. 567,-
X 21 R/C CAR ...	kr. 668,-
Pipe til X 61	kr. 230,-

Banen til RC-biler er færdig, så du er velkommen til at komme og prøve den eller blive medlem. Vi kører hver lørdag fra kl. 10-16.

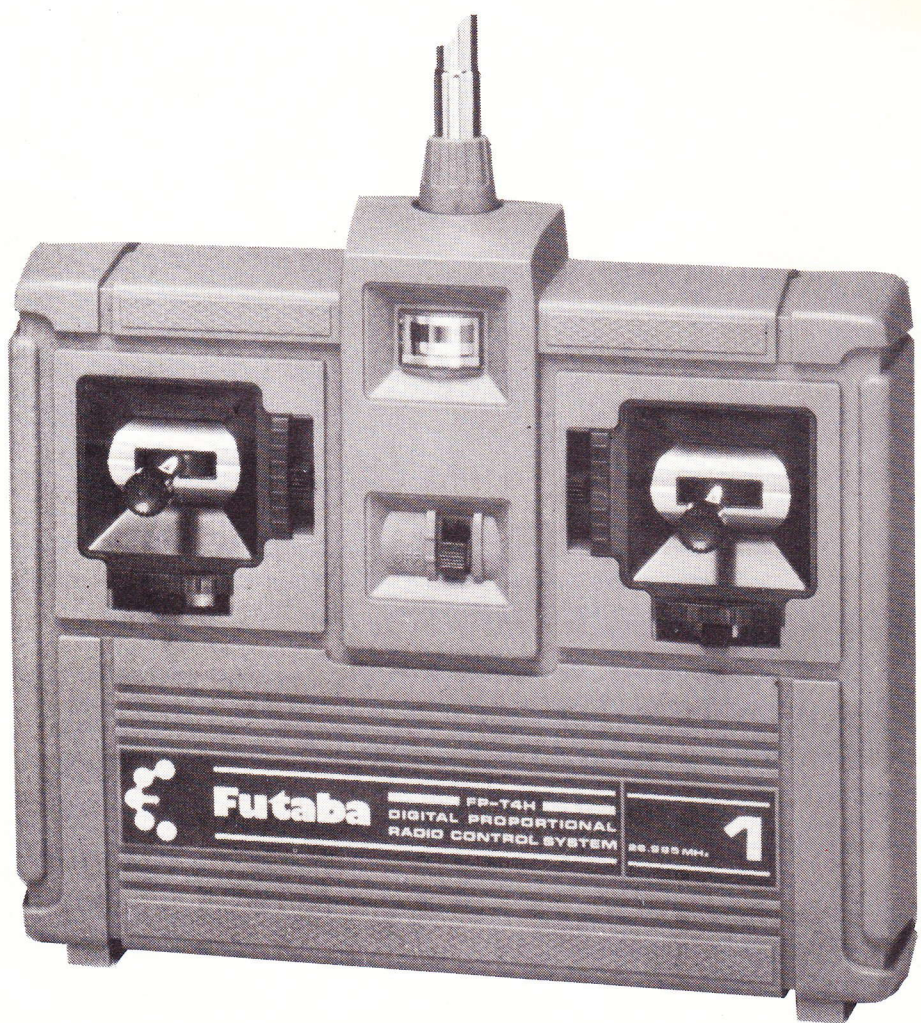
Husk det betaler sig at handle hos de aktive. Ring og få en snak om dine problemer.

Vi har alt i RC-udstyr. Kom og kig i vor nyindrettede forretning. Åben hverdage kl. 13-18, lørdage kl. 9-13. Eller ring (03) 28 66 00 - også aften.

251 JORDEN K LARSEN
KJERTE HÆRVEJ 3
SPENNING
7700 THISTED

Futaba Standard 4-27

Et japansk kvalitetsanlæg, der er velegnet til RC-fly, RC-biler og RC-både.
Anlægget leveres til alle 6 frekvenser på 27 MHz-båndet.
Futaba Standard 4-27 leveres komplet med sender, modtager, 3 servoer type S-18, monteringsbeslag, batterikasse samt afbryder, og koster **kr. 1.515,-** incl. moms.
Sættet kan udbygges med en ekstra servo, såfremt der er behov for det.



Tekniske specifikationer:

Rækkevidde:

500 m ved jorden, 1000 m i luften.

Sender:

Output: 500 mW.

Strømforbrug: 120 mA.

Modtager:

Strømforbrug ved tomgang: 10 mA.

Mål: 40,2 x 58,5 x 19 mm. Vægt: 46 g.

Servo:

Mål: 20 x 39,6 x 40 mm. Vægt: 44 g.

Strømforbrug ved tomgang: 8 mA.

Max. drejningsmoment: 2,6 kg/cm.

Futaba har eget serviceværksted i Danmark, og alle reservedele lagerføres.



Vimmelskiftet 34, 1161 København K, tlf. (01) 14 46 48 (detail & en gros)
Nørrebrogade 182, 2200 København N, tlf. (01) 83 03 62
Herlev Torv 2, 2730 Herlev, tlf. (02) 84 17 65
Lyngby Storcenter, 2800 Lyngby, tlf. (02) 88 72 05
Tåstrup Stations Center, 2630 Tåstrup, tlf. (02) 99 24 00