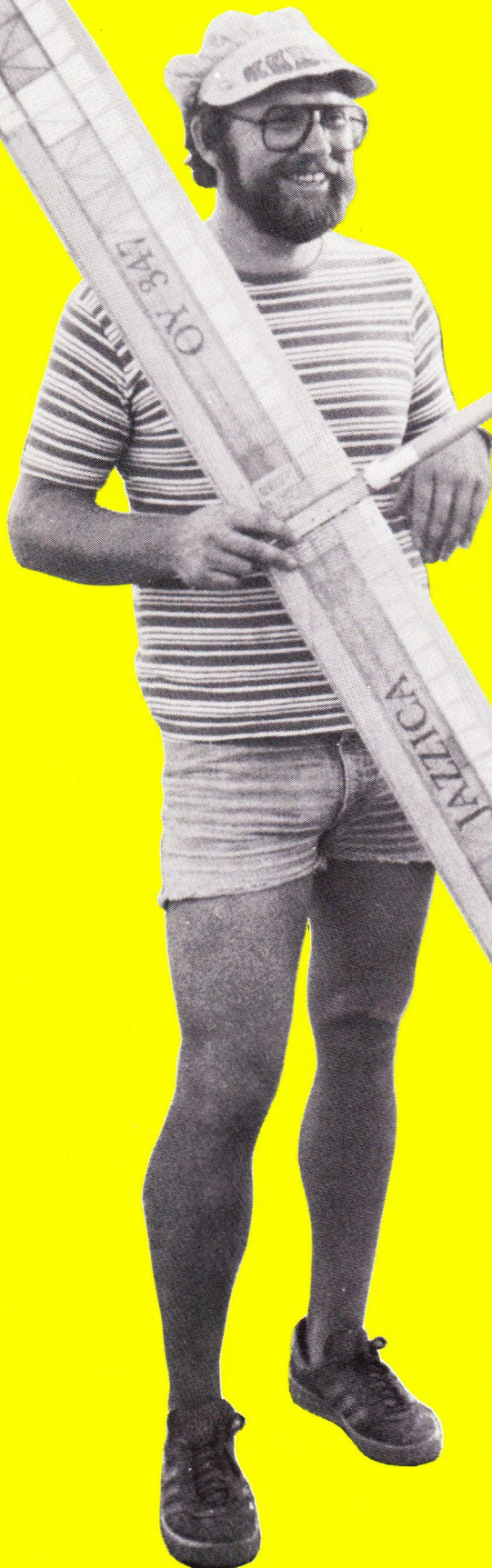


Modelflyve

D. 1/11-79, 3. årgang, kr. 9,50 incl. moms

Nyt 6⁷⁹



Stort, udvidet nummer:

- ☆ Referat for VM-1979 i USA for fritflyvende
 - ☆ Per Grunnets VM-vinder
 - ☆ »Klotzon« – team-racer i verdensklasse
 - ☆ Motorspil til RC-svævere
- og meget, meget mere ...*

Her og der finder man billigere anlæg, men ingen bedre. Et RC-anlæg er en investering, så man bør vælge det bedste.

Anlæg SSM 27

er det rette anlæg til dem, der gerne billigst muligt vil have et kvalitets-anlæg og som kan nøjes med maksimalt 3 servoer.

Den enorme popularitet har givet et forøget salg, der igen har givet reducerede priser, og anlægget kan nu også leveres med 2. og 3. servo i en ny billigere udgave (nr. 3947). De nye priser er:

Med servoer 3941:

3950/1 med 1 servo	kr. 715,-
3950/2 med 2 servo	kr. 925,-
3950/3 med 3 servoer	kr. 1.135,-

Med 1 servo 3941 og 2. og 3. servo 3947:

3950R/2 med 2 servoer	kr. 865,-
3950R/3 med 3 servoer	kr. 1.010,-

Løse servoer og tilbehør:

3941, servo	kr. 260,-
3947, servo	kr. 182,-
3963, inverter (så alle Graupner servoer og aggregater kan tilsluttes)	kr. 73,-
3945, ompoler (til 3941 til start-stop-bak)	kr. 68,75
3021, ladekabel, modtager	kr. 31,45
3022, ladekabel, sender	kr. 20,30
når man i stedet for batterier bruger:	
3659, genopladelig akkumulator	kr. 19,15
(sender 8 stk., modtager 4 stk.)	



For dem, der vil »have mere« anbefales:

Anlæg C 8 i 27, 35 og 40 MHz.

der koster:

med 2 servoer	kr. 2.235,-
med 3 servoer	kr. 2.525,-
med 4 servoer	kr. 2.815,-

og til disse anlæg står et righoldigt udvalg af servoer, aggregater, ompoler- og omskifter-apparater til disposition.

For dem, der vil »højest op« har vi

VARIOPROP MICROMODUL

med udskiftelige moduler i to udgaver:

med standard-sender og 2 servoer	kr. 2.415,-
med EXPERT-sender og 2 servoer	kr. 3.080,-

og hertil

komplet modulsæt med krystaller i 27, 35 eller 40 MHz.	kr. 525,-
---	-----------

EXPERT-anlægget bruges af flere af de danske topfolk, og om kort tid kommer endnu to mestre til med dette uovertrufne anlæg.



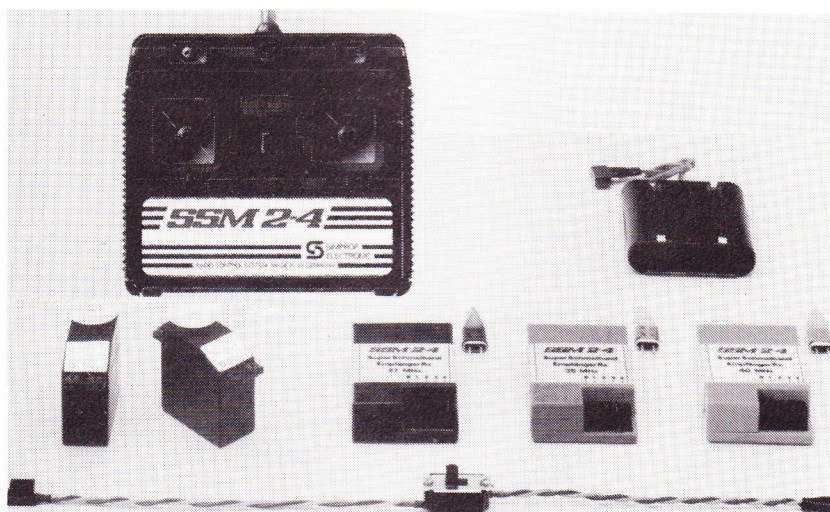
Generalagentur og import:

IB ANDERSEN HOBBY ApS

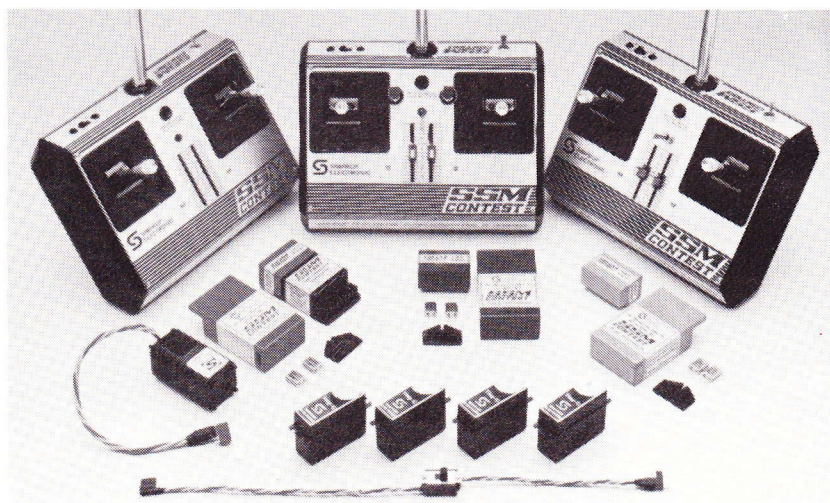
9620 Aalestrup, tlf. (08) 64 13 33

SIMPROP

KINGO HOBBY har fået agentur på SIMPROP's produkter. Dette tyske kvalitetsmærke er berømt for sine RC-anlæg samt sine fine byggesæt til RC-fly og RC-både.



SSM 2-4. Det nye Simprop økonomianlæg med enten 2- eller 4-kanals sender, 4-kanals modtager og 2 servoer. Ombygningssæt fra 2- til 4-kanal kan leveres.



De velkendte **Simprop Contest**-anlæg. Disse driftssikre anlæg har vundet mange venner verden over. Vi leverer dem fra lager til en forbløffende lav pris.

Du kan bestille alt fra **Simprop's** katalog hos os. Hvis vi ikke skulle have tingene på lager, kan vi skaffe dem hurtigt.

Vi har komplet reservedelslager til såvel **Simprop SSM 2-4** som **Simprop Contest**-anlæggene. Reparationer udføres på autoriseret værksted.

Nu er sommeren slut — så vi udvider åbningstiden til:
mandag-torsdag kl. 10-17.30, fredag kl. 10-19, lørdag kl. 9-12.

KINGO HOBBY

Kingosgade 15
1818 København V
Tlf. (01) 23 02 13



HUMBROL DÆKKER ALT

DANSK HOBBY

Modelflyve

Nr. 6 — nov. 1979

Nyt

Redaktion:

Per Grunnet (ansv.) (09) 71 28 68
Hans Geschwendtner (linestyling)
(01) 59 62 13

Jørgen Korsgaard (fritflyvning)
009 49 46 08 68 99 (fra Danmark)
Jørgen Braaby (RC) (02) 90 17 66.

Medarbejdere ved dette nummer:

John Amnitzbøll, Jørgen Bobjerg,
Troels Burmann, Bent Djerberg, Jens
Geschwendtner, Knud Hammeken,
Niels Hassing, Steffen Jensen, Erik
Knudsen, Jens B. Kristensen, Povl Kristensen,
Jytte Larsen, Kurt Larsen, John
Mau, Tom & Birthe Oxager, Luis Peter-
sen, Ove Windberg.

Bladets kontor:

Tidsskriftet Modelflyvenyt
Mariendalsvej 47
5610 Assens
Tlf. (09) 71 28 68 (kl. 10-12)
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:

Abonnement for 1980 (6 numre) koster
kr. 55,-, som indsættes på bladets post-
girokonto. Enkeltnumre koster kr. 9,50.

Løssalg:

Modelflyvenyt forhandles i løssalg i
større kiosker. Kioskdistribution: Dansk
Blad Distribution, tlf. (01) 13 30 45.

Udgivelsesterminer:

Modelflyvenyt udkommer ca. d. 1. i
månederne januar, marts, maj, juli, sep-
tember 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: 2.200 eksp.

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

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

Forsiden:

Thomas Køster vandt VM for fritflyven-
de svævemodeller med Per Grunnets
modeller. Her står han med reserven
»Jazzica«.

Redaktionen sluttet d. 15/10-79.

Dead-line for nr. 1/80: 30/11-79.

UDVIDET NUMMER — Meget mod vores vil-
je men forhåbentlig til glæde for læserne har vi
udvidet dette nummer til 40 sider. Annonce-
mængden og mængden af konkurrencerferater
var så overvældende, at vi mente, at læserne
med god ret kunne føle sig snydt, hvis vi skar
artikler væk, så der kun blev 32 sider i bladet.

NI UD AF TI STJERNER — Fra berøm-
melsens tinder kan vor udsendte medarbejder
rapportere, at det er hipt at flyve modelflyv-
ning. Senest har den ikke ganske ukendte skue-
spiller Henry Fonda foræret den heller ikke
glemte skuespiller James Stewart en RC-svæve-
model. Begge d'herrer dyrker den ædle RC-
svæveflyve-sport og har ifølge sikre forlydender
vendt ryggen til pøblens sammenrend på golf-
banerne. Ubekræftede rygter vil vide, at den
kendte Hollywood-producer Douglas S. Merry-
weather har tilbudt de to skuespillere et tre-cif-
ret millionbeløb for at danne team-race hold i
en kommende film, der har arbejdstitlen »The
Flick«.

HØJT AT FLYVE — Opmærksomme læse-
re vil have bemærket, at team-race (»linestyret
holdkapflyvning«) ikke alene afgøres ved, hvem
der er hurtigst til at flytte fingrene, og hvem der
har den bedste model. Som så udmærket be-
skrevet i Marlon Gofast's artikelserie, som har
været bragt her i bladet, er resultatet af en
team-race konkurrence i lige så høj grad afhæn-
gigt af, hvem der er bedst til at spænde ben for
modstanderne, antage banan-facon, og hvem
der er dygtigst til at gøre indtryk på juryen. Her
er et tip fra »Aeromodeller« til de videbegærli-
ge: Ved den internationale konkurrence i
Utrecht tidligere i år vandt Hans Geschwendt-
ner/John Mau, fordi Hans havde lånt et par
plateau-støvler med to par indlagte sokker af
Dave Clarkson. Det bragte ham så højt til vejs,
at han kunne kontrollere finalen

FRITFLYVNINGSBLAD — Den kendte new
zealandske modelflyver, Paul Lagan, udgiver et
fyldigt fritflyvningsblad, »South Island News«,
der på mange måder minder om det engelske
Free Flight News. Man kan abonnere på bladet
og bestille det hos Paul Lagan, 8 Bermuda
Drive, Christchurch 4, New Zealand. Vi kender
ikke prisen.

ENSRETNING — Hørt i linestyngsklubben:
»De fritflyvere er nu ved at lære det. For nogle
år siden begyndte de at styre deres modeller i
cirkler med linen. Og nu har de lige vundet et
verdensmesterskab, hvor mekanikeren ordnede
modellen, og piloten fløj den i USA.«

FORSINKELSER — I lighed med tidligere skal
vi også i dette nummer gøre opmærksom på, at
problemerne med at få Modelflyvenyt ud til ti-
den nu skulle være overvundet. Så må vi håbe,
at det kommer til at passe bedre denne gang end
det hidtil har gjort.

NFFS MODELS OF THE YEAR — Den ameri-
kanske fritflyvningsorganisation NFFS har
traditionen tro udpeget årets ti bedste modeller.
Tre af disse har interesse uden for USA: F1A
»Wonder Bird« konstrueret af Jim Walters,
F1B »Les' Wake« af Les De Witt, og endelig
F1C-modellen »Zell« af Roger Simpson. Af dis-
se tre modeller forekommer det, at der især er
grund til at fremhæve Les De Witts model, der
med enkel-v-form, sweep-back i tipperne og an-
dre detaljer afviger meget fra de traditionelle
wakefield-modeller.

NYHEDER

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

FREE FLIGHT NEWS — Det engelske frit-
flyvningsblad, Free Flight News, har skiftet
adresse. Den nye adresse er: FFN, 8 Blenheim
Court, Farnborough, Hants, England GU14 7
DS.

Free Flight News Årbog 1978 er netop ud-
kommet. Den indeholder tegning til alle de mo-
deller, der har været publiceret i bladet i 1978.
Årbogen kan bestilles fra bladets adresse, lige-
som man her kan tegne abonnement. Abonne-
ment for 1979 koster 3,60 eng. pund.

REGLER — I det svenske modelflyveforbund
SMFF's blad »Modelflygnyt« nr. 4/1979 kan
man finde komplette svenske regler for linesty-
rede modeller. Disse regler følger i høj grad
FAI's regler og vil derfor være interessant læs-
ning for danske linestyngsflyvere. »Modell-
flygnyt« udkommer 6 gange om året, og man
kan abonnere ved at indsætte 40,- svenske kro-
ner på svensk postgirokonto 51 81 65-6, Mo-
delflygnyt, 600 10 Norrköping 10, Sverige.

SUPER MAX — A1-modellen fra sidste num-
mer af Modelflyvenyt foreligger nu som tegning
i fuld størrelse. Tegningen kan i kopi rekvireres
fra Jørgen Korsgaard, Ahornsweg 5, 2391 El-
lund, Tyskland.

Abonnement i 1980

Dette nummer af Modelflyvenyt afslut-
ter vores 1979-årgang. Omkring første
januar udkommer næste nummer af
bladet — og det er altså første nummer i
1980-årgangen.

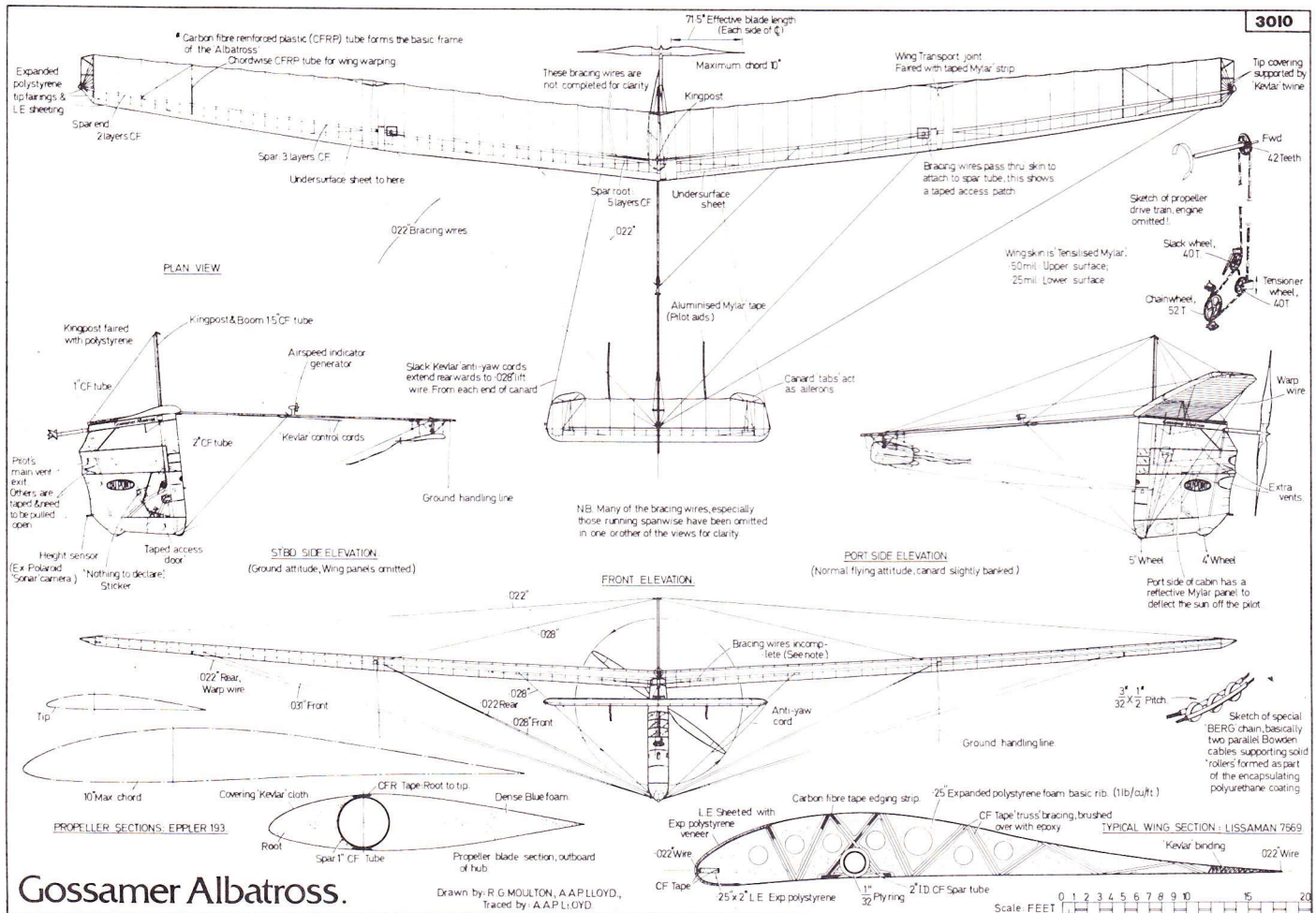
Alle abonnenter vil i løbet af novem-
ber måned få tilsendt et girokort og en
meddelelse om, hvordan de skal forny
abonnementet på bladet. Vi fastholder
abonnementsprisen uændret på 55,- kr.

Grunden til, at vi har fastholdt prisen
er, at det er gået fint i 1979. Bladet har
endog givet et lille overskud, så der er
noget at stå imod med, hvis tiderne bli-
ver hårde.

Vi håber, at alle abonnenter vil fort-
sætte i 1980! God jul og godt nytår!

Redaktionen

OBS: Medlemmer af Fritflyvnings- og
Linestyngs-Unionerne skal ikke forny
abonnement direkte til Modelflyvenyt.
De abonnerer på 1980-årgangen ved at
indbetale deres unions-kontingent.



Gossamer Albatross.

Indbydelse til elektrisk polflyvningsstævne

Rydhave Slots Modelflyveklub vil gerne her ved udendørs sæsonens afslutning indbyde interesserede til elektrisk polflyvningsstævne *søndag d. 18. november fra kl. 10.00 til 16.00.*

Stævnet vil blive afviklet i vor sports-hal, hvor strømforsyning, pol og liner vil være til rådighed for deltagerne.

Pol med begynderfly vil være til rådighed for børnene, og da vi har skov og anden dejlig natur omkring os, er der god mulighed for at have familien med.

Mht. forplejning vil der være mulighed for at købe pølser, kaffe og lignende.

Da der kan flyves stunt og combat lige uden for hallen, er I naturligvis velkomne til at tage sådanne modeller med.

Stævnet er gratis, og tilmelding skal være undertegnede i hænde senest d. 16/11.

Hans Rabenhøj

»Brynet«

Rydhave Slots Ungdomsskole

7830 Vinderup

Tlf. (07) 44 21 28.

GOSSAMER ALBATROSS — Leonardo Da Vinci ville have klappet i hænderne af henrykkelse, hvis han havde overværet kanalflyvningen i begyndelsen af juli i år, hvor den drivende kraft i luftfartøjet var en vaskeægte rugbrøds-motor. *Man Powered Aircraft* (MPA) (luftfartøj tungere end luft drevet af menneskets muskelkraft) kalder englænderne det. Det aktuelle luftfartøj havde en spændvidde på ca. 30 meter og en vægt på kun 35 kilo!! Den imponerende lave vægt er opnået ved at bygge det i styropor og kulfiber, forsynet med 0,5 mm pianotråds-barduner. Se tegningen, som vi har saktet fra »Aeromodeller«. Flyvningen varede 2 timer og 49 minutter, og flyet tilbagelagde en distance på næsten 36 kilometer. Piloten (motoren) var en veltrænet fyr ved navn Brian Allen, der dog var totalt udmattet ved landingen på den franske kyst. Hans præstation var beundringsværdig, men det hold, der stod bag hele projektet — med konstruktøren Paul MacCready i spidsen, stod faktisk for en endnu større præstation. I modsætning til tidligere forsøg, hvor man havde lavet nogle mægtig strømledede fly af lav vægt, var MacCadays fly konstrueret med samme hensyntagen til luftmodstanden som ved indendørs modelfly. Altså ikke ret meget materiale, men masser af bærende barduner. Modstanden for disse er næsten uden betydning på grund af den lave hastighed.

MacCadays hold havde i 1978 også vundet 50.000 pund for at flyve en engelsk mile i otte-tal med næsten samme fly. Piloten blev dog altid ret udmattet selv efter få minutters flyvning, hvorfor man til det nye projekt prøvede at ændre propellen. Fra at være en ret firkantet skovl blev den nye mere som en almindelig flypropel med Eppler 193 profil. Den nye propel

var lavet i styropor med glasfiber/epoxy og var en mægtig gevinst. Nu kunne man flyve over en time uden at blive særlig forpustet! Lagde piloten ekstra kræfter i, kunne han tydeligt mærke flyets acceleration. Den nye propel var altså grundlaget for kanalflyvningen med Gossamer Albatross, som flyet kaldtes, og interesserede kan læse en god og indgående beskrivelse i *Aeromodeller* september 1979.

SOLENERGI-FLYVNING — D. 19. december 1978 fløj »Solar One« for første gang. »Solar One« er i princippet et svævefly forsynet med en elektromotor, som drives af nogle batterier opladet ved solenergi. Bag projektet med solenergidrevne fly står David Williams og Freddy To, begge englændere. Ligesom tilfældet er med Paul MacCready's Gossamer Albatross, ligger der en hel del modelflyveerfaring bag »Solar One«-projektet.

SMSK — Sjællands Modellsvæveflyveklub har med virkning fra 1/10 1979 ændret bestyrelse og adresse. Den nye bestyrelse består nu og i det kommende år af: Torben Petersen, Tornekrogen 77, 3500 Værløse, tlf. (02) 48 25 65 (formand), Jens Hammeken (kasserer) og Kurt Larsen (flyveleder). Klubbens flyveplads er Herstedøster (Stensletten).

PRESSEMEDDELELSE — Når du har arrangeret en konkurrence af en vis størrelse (DM, NM og lign.), så er du ikke færdig med arbejdet, før du har sendt pressemeddelelse ud med resultaterne. Fat telefonen, ring til Ritzaus Bureau, tlf. (01) 12 33 44, bed om sportsredaktionen og fortæl vedkommende medarbejder, hvem der har vundet de forskellige konkurren-

cer. Husk at nævne navn og by på vinderne. Du skal også ringe til Radiosporten på tlf. (01) 35 06 47 (du skal stilles om til sportsredaktionen). Så kan det tænkes, at du får resultaterne med i radioavisen eller en sportsudsendelse. Fra Rit-zau går der meddelelse ud til stort set alle dag-blade i Danmark.

Endelig bør du henvende dig til lokalradioen med oplysninger om resultater og/eller kommende arrangementer. Find nummeret i din telefonbog.

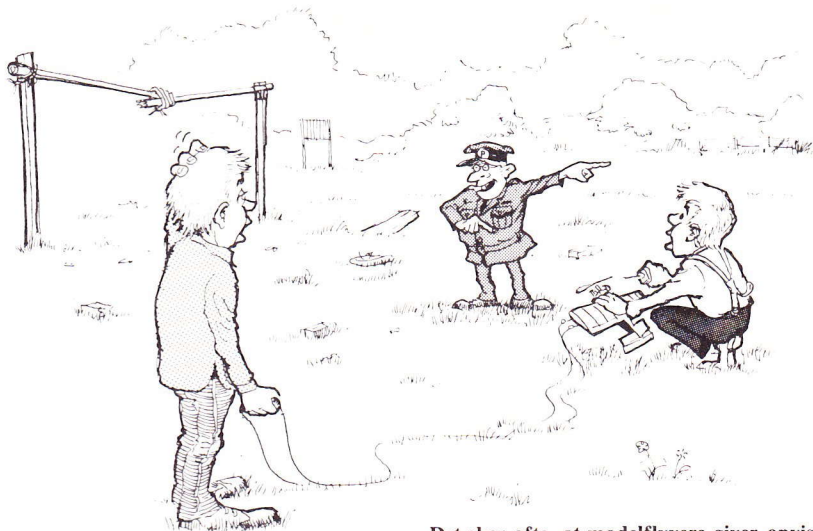
Husk — hver gang der bliver nævnt noget om modellflyvning i avisen eller i radioen, så er det med til at gøre vores sport mere kendt og dermed — forhåbentlig — give os bedre mulighed for at dyrke denne sport.



KRIGSFLY — Forlaget Hamlet har udgivet en bog, »Fly fra hele verden 1939-1945«. I bogen gives beskrivelser af fly fra især USA, Japan og Rusland — kun krigsfly. Flyene beskrives dels i en tekst, der er meget fact-præget, dels ved en farvelagt tegning af flyet i fuld krigsmaling og dels ved en treplan-skitse af flyet. Bogen henvender sig især til fly-interesserede og i mindre grad til skala-modellflyvere, der vil kunne finde bedre materiale andetsteds. Når vi overhovedet omtaler den her i bladet, er det fordi forlaget har været så elskværdig at sende os et eksemplar til anmeldelse.

NY T/R MOTOR — Cipolla brødrene fra Italien, der blev nummer 2 og 3 ved EM i teamrace, påtænker at sætte deres meget kraftige motor i produktion i begyndelsen af 1981 ifølge rygter fra den hollandske lejr i Bochum. Det skal blive godt med flere motorer i en lidt trængt klasse.

POLSK MESTERSKAB — Værtlandet for VM i linestyling 1980 har holdt deres mesterskaber. Vi har kun modtaget resultatet i teamrace. Standarden virker ikke særlig høj, men det skal også nævnes, at det er meget vanskeligt for polakker at få fat i motorer, der er brugbare til sporten. Bedst blev Jastryski/Bozek med 4:36 og 4:35 samt 9:02 i finalen. Uden for konkurrencen fløj et russisk hold, der er stationeret i Polen i tjenstligt øjemed 4:04 som bedste tid.



Det sker ofte, at modellflyvere giver opvisning i pauser ved sportsstævner

— UD! Tror i måske, at det her er Idrætspar-ken?

AVIATOR & UNG-79 — I perioden 6.-9. september 1979 deltog Aviator i udstillingen UNG-79, som blev afholdt i Alborghallen. Modellflyveklubben havde fået en stand stillet til rådighed af Ålborg kommune og forsynet den med modeller, motorer og andet tilbehør. For at vise, hvordan det bliver brugt, blev der vist videobånd med optagelser fra DM 79. UNG-79 blev besøgt af ca. 36.000 personer, og allerede nu har klubben haft besøg af nogle af disse.

LØSSALG — Dette nummer af Modellflyvenyt distribueres til 100 større kiosker over hele Danmark. Vi håber, at læserne vil medvirke til at gøre opmærksom på, at interesserede kan købe bladet i løssalg, således at vi kan komme i kontakt med nye læsere.

DANSK IDRÆTS-FORBUND — Under overskriften »Dansk Idræts-Forbund er kørt fast« har RC-Unionen i sit medlemsblad »RC-information« skrevet en leder, der opsummerer grundene til, at DIF endnu ikke har reageret officielt på Dansk Modellflyve-Forbunds ansøgning om optagelse i Idrætsforbundet. Vi citerer neden for lederen i hele dens længde:

»Som man vil huske, har de tre danske modellflyveunioner — sammensluttet i Dansk Modellflyveforbund — for et par år siden fornyet deres mange år gamle ansøgning om optagelse i Dansk Idræts-Forbund. Efter at sagen har været forbehandlet i et særligt optagelsesudvalg i efteråret 1978, skulle den oprindeligt have været forelagt DIF's bestyrelse til afgørelse på et møde i februar i år. Sagen kom imidlertid alligevel ikke på dagsordenen, da DIF fandt ud af, at man først ville have en principdebat om hele optagelsesproblematikken. Så derfor måtte vi endnu en gang væbne os med tålmodighed og afvente DIF-bestyrelsens efterårsmøde, som fandt sted den 1. september. Men nu oplyses det, at idrætsforbundets bestyrelse skam ikke blev færdig med sin principdebat på februardmødet, hvorfor septemberrmødet gik med en fortsættelse af denne debat. Da DIF kun holder bestyrelsesmøder to gange om året, så må vi altså vente igen. Og kan kun håbe på, at DIF-bestyrelsen — hvori der sidder repræsentanter for »sportsgrene« som bueskydning, dans, bowling og billard — til næste februar synes, at den har tid til at se på, om også modellflyvning kan betragtes som idræt.

Men vi er ikke optimister, for bag hele denne forhalingstaktik skjuler sig en enestående mangel på holdning til og politik for nyoptagelser hos DIF. Vi opfatter det

således, at DIF er kørt fast i en problematik, som man ikke magter at løse. For hvis DIF vælger at anlægge en mere moderne og liberal holdning til begrebet idræt og accepterer, at der i vore dage også findes teknisk betonedede idrætsgrene, så må man nødvendigvis optage en hel del nye forbund. Og det vil medføre, at de tipsmidler, som DIF disponerer over, skal fordeles på flere forbund, og at der derfor vil blive mindre til det enkelte forbund. Og det vil de nuværende medlemsforbund i DIF ikke acceptere. Vælger man at gå den anden vej og køre en linie med rent fysiske idrætsgrene, så må man nødvendigvis smide nogle af de nuværende forbund ud af DIF. Og det har man lovet sine medlemmer ikke at gøre.

Og da man således ikke kan komme hverken frem eller tilbage, ja, så kan man altså ikke finde på andet end at holde ansøgerne hen med snak. At fortælle, at sagen er gået i udvalg. Eller at man ikke har tid. Eller at man tænker på at indføre en ny struktur. Eller alt det andet, som vi nu har hørt på i vel op mod 15 år!

Spørgsmålet er derfor, om ikke tiden er ved at være moden til, at de forbund, der står i venteposition, overvejer at danne deres eget idrætsforbund. Der står jo ingen steder skrevet, at der kun må være ét idrætsforbund i dette land. Og hvis vi danner et idrætsforbund for teknisk betonet idræt, så ville det jo være rimeligt, at dette nye idrætsforbund fik direkte andel i tipsmidlerne på samme måde som det nuværende idrætsforbund og Skytte- og gymnastikforeningerne.

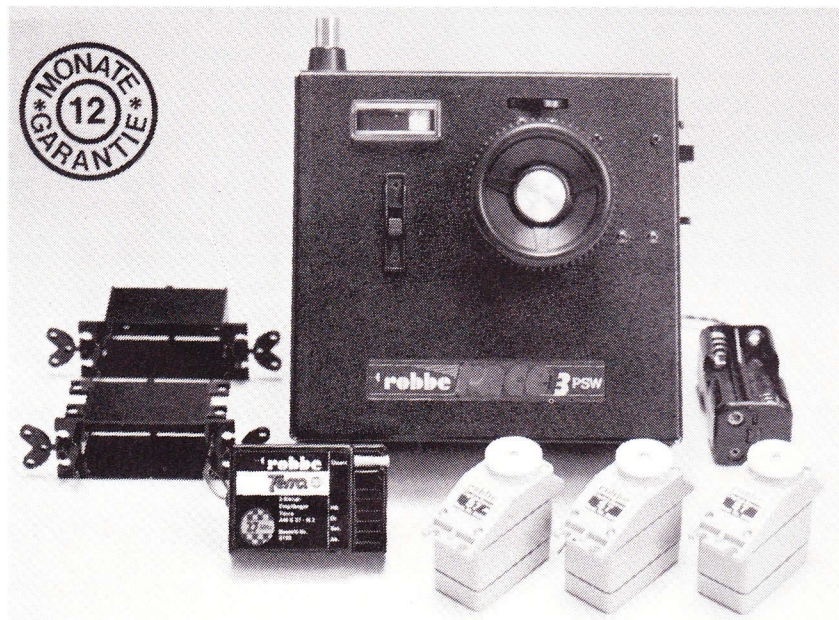
Skulle dette gå ud over midlerne til de nuværende tipspengemodtagere, så vil dette ikke være vort problem. Og under alle omstændigheder vil DIF's optagelsesproblem samtidig blive løst!«

Carlsson Pro Car 1:8 med differentiale og Robbe Race 3 PSW RC-anlæg med progressiv styring er en ideel kombination

Vil du køre Carlsson Pro Car 1:8, eller vil du bare følge efter?

Carlsson Pro Car 1:8

Carlsson Pro Car 1:8 leveres med karosseri. Lejringen er 8 SKF kuglelejer, lyddæmper i aluminium, »servoreddere« og Carlsson differentialet der er justerbart (progressiv differentialspærring). *Carlsson Pro Car 1:8* med Carlsson differentialet har bevist sin store slidstyrke og robusthed ved bl.a. at vinde 6-timers udholdenhedsløbet på den svenske Anderstorpbane med 1412 omgange, ikke mindre end 147 omgange mere end den nærmeste konkurrent, der var en *Serpent*. Endnu en Carlsson fordel er, at ved en akut mangel på reservedele er der hurtig levering fra fabrikken; der er jo ikke så langt til Sverige.



Robbe Race PSW 3

Robbe Race PSW 3 er et trekanals anlæg med de fordele en racerfører har brug for. Progressiv styring, som på langsiderne giver en mere rolig styring, men som også har en stor styrefølsomhed i skarpe kurver.

Den næste fordel er specialdrosselfunktionen, dvs. at over hele gasarmens bevægelse kan man stille sit trim, så man får den bedste indstilling i forholdet mellem fuld gas og bremse — og sidst men ikke mindst kan man bruge den tredje funktion på anlægget til at regulere sin brændstofblanding under kørslen, hvilket kan forhindre motorstop.

Ring til Transmerc og hør vore fordelagtige priser

Alle priser er inklusive 20,25 pct. moms.

Vi sender postordrer over hele Skandinavien.
Vi du aflægger besøg, så ring venligst i forvejen.

Transmerc

Næstvedvej 73, DK-4720 Præstø
Tlf. dag fra kl. 9.00: (03) 79 02 02
Tlf. aften til kl. 19.00: (03) 79 19 55



Ole Vestergaard med ekspert-versionen »Asteroid«. Bemærk torsionsbeklædning på vingen.

To versioner af samme A1-model »Satellite« og »Asteroid«

Byggesæts-undersøgelse

På FAI-mødet i december 1973 valgtes en helbalsa A1'er »Starstream« som FAI's forslag til en begyndermodel. Den blev valgt med kun 1 stemmes flertal, og på andenpladsen kom den engelske model fra St. Leonards »Satellite«.

Modelflyvenyt har fået Hans Lunde Jensen, Skjern, til at prøvebygge »Satellite«, og yderligere 4 eksemplarer er bygget af andre klubmedlemmer. Desuden er samme firmas ekspert-model »Asteroid« prøvebygget af Ole Vestergaard, Skjern.

Kropslængde på 81 cm, spændvidde på 120 cm, planareal på 14,4 dm² og haleplansareal på 3,4 dm² er de fælles ydre mål på de to modeller; men profilvalg og planopbygning er forskellige og illustrerer

udmærket forskellen på konkurrencemodellen og den simple begyndermodel.

God kvalitet

Begge byggesæt er med udmærkede materialer — profilerne er udstansede, men hak i bagkant og formning af forkant overlades til byggeren selv.

Tilpasning af lister og profilhak er nødvendig, og vi har været nødt til at udskifte et par lister i et af byggesættene, men gennemgående er kvaliteten i orden.

Opbygningen af bæreplanerne er vist på tegningen — det er vist tydeligt, hvilken der er begyndermodellen.

Bjælkerne i midterplanet er af fyr, men hvis man vil flyve med modellerne i blæst, vil jeg anbefale at forstærke midterplanerne på begge modeller. På Satellite kan man lime en 2 x 6 mm fyrreliste bag på hovedlisten af 3 x 6 mm fyr på de midterste 25 cm af planet, mens man på Asteroid kan lave kraftigere webbing i midterplanet. Men — husk at »spidse« forstærknin-

gen udad i planet, så du ikke skaber pludselige styrkeforskelle — det kan være værre end ingen forstærkning.

Samme krop på begge modeller

Kroppen er en balsakassekrop med 3 x 10 mm balsa i top og bund med 2,5 mm balsa på siderne. Nøjagtig ens på begge modeller. Næsen kan være vanskelig at forme — den kan udskæres af et stykke fyr.

Når man ser det balsa, der er beregnet til kropssider, vil man uvægerligt tro, at der er for lidt. Griber man så byggevejledningen og følger den, vil man opdage, at der er nok. Men følg anvisningen nøje og tegn op, inden du svinger balsakniven.

For øvrigt er byggevejledning og flyvevejledning — som sædvanlig ved St. Leonards modeller — formidable. Et fortrinligt afsnit om konkurrenceflyvning er indbefattet, ligesom installering af kurveklap og termikbremse (både med lunte og timer) er beskrevet omhyggeligt. Dansk tekst var selvfølgelig at foretrække for den engelske.

Fremragende flyveegenskaber

Flyvemæssigt er begge modeller fremragende — sikre højstartere med flyveegenskaber, som både Hans og Ole er tilfredse med. En sammenligning af de to modeller, der kun har profilvalget til forskel, kunne være spændende, men er vanskelig. Dog er det sikkert, at Asteroid flyver bedst og vil være god for de 2 minutter i »stillevejrstid«. Satellite flyver ikke meget ringere — et A-diplom vil være let at tage, og begynderen med en ubelastet Satellite vil være godt rustet over for en 220 g Asteroid.

Konklusion

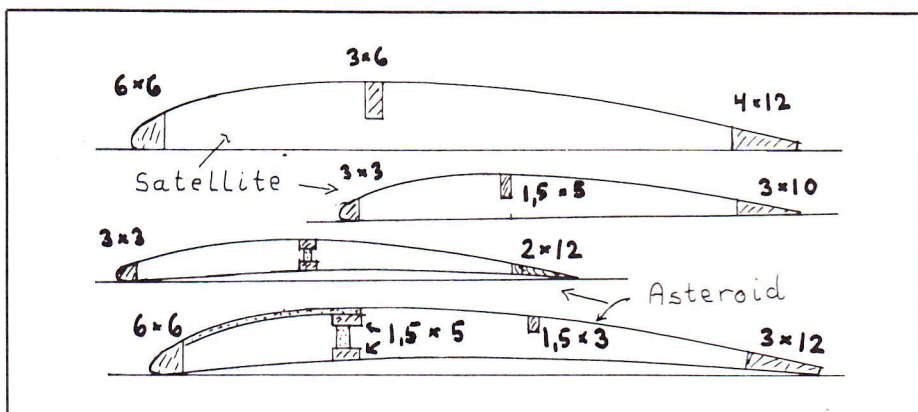
Satellite er absolut en god begyndermodel både til selvbyggere og til kursus, hvor den kan skabe lidt variation i de mange Sus'er.

Asteroid er en konkurrencemodel for den mere øvede, der godt kan lide at bygge — planet er svært at bygge med balsaforkant og delt v-form.

Prisen er for Satellite 61,50 kr. og for Asteroid 70,25 kr.

St. Leonards modeller, hvortil hører »Nova« og »Performer«, importeres af Ib Andersen, Ålestrup, og kan sikkert skaffes herigennem, selv om rygter vil vide, at man påtænker at standse importen. Det vil være at beklage, da det er udmærkede modeller til ret rimelige priser (men i så fald kan byggesættene skaffes ved direkte kontakt med engelske postordreforretninger).

Erik Knudsen





I øverste række ses fra venstre: Tom Oxager med gasmotormodel. I midten står konkurrenceleder Bill Hartill og informerer om slagets gang. Bill var en af hovedkræfterne bag VM'et og man kan allerede nu se frem til hans næste »Free Flight Review«-bog, som givetvis vil indeholde en masse fotos og tekst om VM-79. Øverst til højre ses to kinesiske A2-flyvere. Kinesernes debut i internationale konkurrencer var imødeset med stor spænding; havde de udviklet en helt speciel teknik og helt andre modeller, end vi normalt ser. Det viste sig dog, at de fløj med ret ordinære, russerinspirede modeller, og at de ikke var vant til termiksøgning i samme grad som de »gamle« modelflyvnationer. Men det skal nok komme! I midten ses de tre topfigurer i A2 — fra venstre Per Qvarnström, Thomas Køster og Lee Hines. Bemærk iøvrigt, at modellerne ligner hinanden temmelig meget. I nederste række ses til venstre Peter Buchwald med Skymasterens afløser. I midten tager Thomas Køster afsked med sin flapper-gasser (han ved det godt nok ikke på det tidspunkt, hvor billedet er taget) og til højre ses Jim Wilson, USA, som blev nr. 4 i A2-konkurrencen.





Verdensmesterskaberne for fritflyvende modeller 1979

En imponerende dansk indsats, med individuel vinder og andenplads for hold som bedste resultater

Det amerikanske modelflyveforbund AMA var i dagene d. 3.-9. oktober vært for årets verdensmesterskaber for fritflyvende modeller. Stedet var den californiske ørken, nær den lille by Taft, ca. 30 miles fra byen Bakersfield, som ligger 100 miles nord for Los Angeles. Jens B. Kristensen rapporterer:

Indkvartering og bespisning af deltagerne fandt sted på Bakersfield Inn, byens største hotel med omkring 300 værelser. På forhånd lovede det godt — bad, telefon, fjernsyn og køleskab på værelserne og svømmepøl til rådighed — men mange af disse faciliteter var i uorden, og de tre værelser arrangørerne stillede til rådighed for de tolv danskere var alt for lidt. Efter leje af nogle flere værelser gik det an.

Kun 24 lande, det laveste antal i mange år, havde sendt deltagere til Taft. Samtlige østeuropæiske lande udeblev, efter sigende på grund af rejseomkostningerne. Også nordkoreanerne, altdominerende i wakefield de sidste to gange, og regerende holdmestre i A2, savnedes.

Blandt deltagerne havde man på forhånd regnet kraftigt med USA's hold, der jo havde hjemmebane. Faktisk var hele



deres hold pånær én fra Californien, og deres kendskab til de vanskelige termikforhold på Taft placerede dem blandt favoritterne i alle klasser.

Der var også stor interesse omkring det kinesiske hold, som deltog i et VM for allerførste gang. Siden Kinas brud med Sovjet for næsten 20 år siden har man in-

det hørt til kinesisk modelflyvning. Deres modeller viste sig at være overordentligt velbyggede (specielt A2), men konkurrenceerfaring kneb det tilsyneladende mere med. Så vidt man kunne se under konkurrencerne forsøgte de stort set ikke termiksøgning, og så må resultaterne jo blive blandede.

På forhånd havde vi hørt mange rygter om flyvepladsen ved Taft. Den viste sig at være et område på knapt en kvadratkilometer fuldstændig bar jord, omgivet af ørken bevokset af græs og lave buske. Bedre fritflyvningsplads er det svært at forestille sig. Startområdet var temmelig støvet, men ikke nær så slemt som vi havde hørt, og det var ikke noget problem under konkurrencen.

Det eneste problem for os nordboere var varmen. Midt på dagen kom temperaturen op over 35 grader, og solen bagte fra en skyfri himmel. Modelhentning til fods var udelukket under disse forhold, men heldigvis ydede et hold upatriotiske amerikanere, anført af Dave Rounsaville, en fantastisk indsats for det danske hold under trimningen og konkurrencen ved at køre efter vores modeller på motorcykler. Arrangørerne søgte at stille motorcykler med chauffør til rådighed for de hold, der ikke selv havde kunnet arrangere noget, men vores hjemmentere gjorde nok nogle en smule misundelige.

Det danske hold

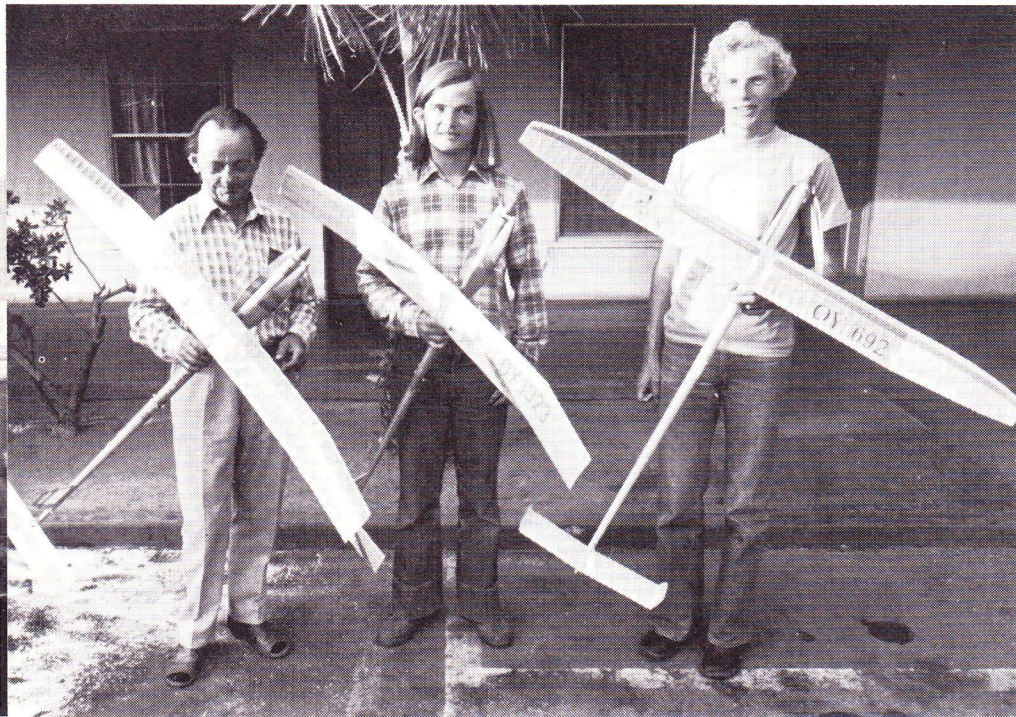
Under de første dages trimning gik det både op og ned for os. For wakefieldholdet gik alt OK: Jens og Povl Kristensen afprøvede deres modeller, og Peter Rasmussen fik trimmet en splinterny model, så den blev aldeles fremragende. I A2 trænede Jørn Rasmussen og Peter Buchwald på livet løs og prøvede at lære termikken at kende.

Gasholdet fik dog problemer, idet alle tre — Thomas Køster, Niels Chr. Hammer og Tom Oxager — smadrede deres nye modeller, så de ikke kunne repareres. Thomas' nye flapper »Hot Tuna« gik over på ryggen i stiget, og det efterfølgende, lodrette dyk levnedede ikke mange stumper af modellen.

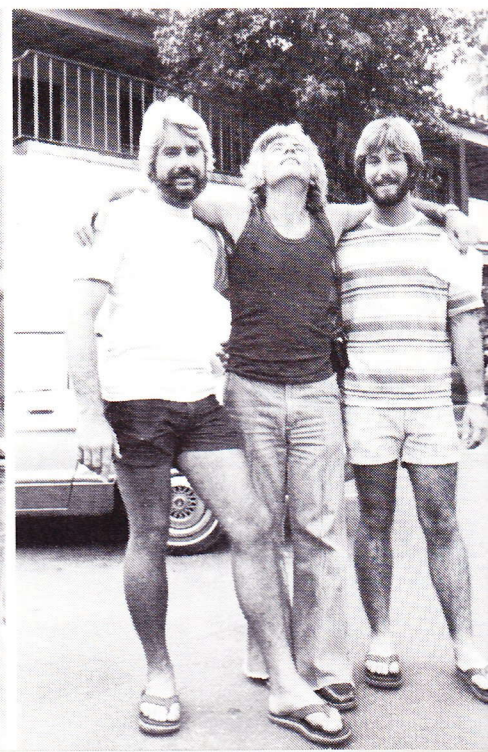
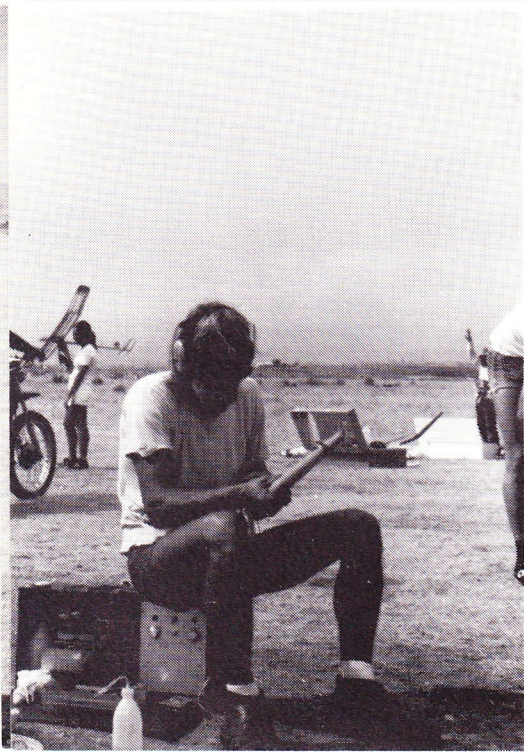
Niels og Tom fik trimmet reserverne, mens Thomas fik flere havarier, og så skulle han jo også flyve A2. På grund af vanskelighederne med at stille et A2-hold var det som en slags nødløsning vedtaget at lade Thomas flyve Per Grunnets modeller i konkurrencen. Han prøvelføj dem første gang to dage før konkurrencen.

A2-klassen Dansk verdensmester

Lørdag d. 6. oktober var det så tid for A2 (F1A). Vi var som nogle af de sidste ude



I øverste række ses først det danske A2-hold med Jørn Rasmussen, Thomas Køster og Peter Buchwald. I midten står Mario Rocca med sin vinder-model fra gaskonkurrencen. Til højre er Thomas Køster ved at blive kølet ned før fly-off'et med A2-modeller. I midten står de danske sølvvindere i wakefield: Povl Kristensen, Jens B. Kristensen og Peter Rasmussen. I nederste række er Niels Chr. Hammer i sving med at gøre en model klar. I midten Jan-Olle Akesson fra Sverige med en ny, lækker model og til højre står de tre hjemhentere, som var en af de væsentligste grunde til, at det gik så godt for det danske hold. Fra venstre: Bob de Shields, Dave Rounsaville og Randy Secor. De ydede en fantastisk præstation ved at hente de danske modeller både på konkurrence- og på trimdagene. De kørte efter modellerne på to motocross-cykler og var en uvurderlig hjælp. Amerikanerne blev ligefrem misundelige og døbte vore venner »The Renegades« og »The Outlaws«! Bob kom ud for et uheld undervejs (han faldt og smadrede fortænderne og rev en negl af), men efter et besøg på skadestuen var han klar igen! Fantastisk — Thanks a lot, friends!



på pladsen en lille time før første periode skulle begynde klokken fem minutter i otte.

Om morgenen var vejret køligt og næsten vindstille, med så godt som ingen termik. Da A2-modeller ikke kan flyve max. uden termikhjælp, blev første periode dagens langt vanskeligste. Danskerne slap godt fra start, idet kun Peter droppede nogle få sekunder. I alt fik kun 17 ud af de 66 deltagere max!

Allerede før klokken ni begyndte termikken at boble, og det vendte billedet totalt. I anden periode opnåede 58 max! Og resten af dagen var max.-flyvningerne faktisk reglen, og droppene de sjældne undtagelser. Kun første periode forhindrede et gigantisk fly-off.

Selv om mange deltagere højstartede og cirklede samtidigt, var linekryds ikke noget større problem. Vort hold oplevede kun et par stykker i løbet af dagen. Peter Rasmussen havde det hårde job at løbe med de tre danskere og holde deres højstartslinjer i orden under cirkleriet.

I løbet af formiddagen tog varmen til, og det blev vel nok den varmeste dag, vi oplevede under hele VM. At højstarte i 10-15 min. i denne hede var ikke nogen spøg. Specielt Jørn var på et tidspunkt meget udmattet, og Thomas måtte fylde sin kasket med isterninger!

Efter tredje periode førte vi minsandten i holdkonkurrencen foran USA, noget af en overraskelse i betragtning af vort holds noget »improviserede« karakter.

I fjerde periode udløste Peter ved siden af termikken. Hver gang, modellen prøvede at komme ind i boblen, blev den afvist, og resultatet blev en flyvning på 2.23. Det bragte holdet ned på femtepladsen, som blev holdt konkurrencen ud.

Efter frokostpausen afvikledes de sidste tre perioder. Kun ganske få deltagere fløj ikke max. For danskerne fik det strygende, og vi stod efter sjette periode med to mand med fuld tid: Jørn og Per/Thomas. Jørn startede som den første i syvende periode, han cirklede lidt, syntes der var termik, og udløste fornemt — men desværre i en bragende nedvind. Det gav kun 109 sekunder og bragte ham helt ned på en 38. plads, i øvrigt et tydeligt tegn på, hvor lille forskellen var mellem deltagerne. Af de første 40 på resultatlisten havde kun 5 mere end ét drop! Peter Buchwald fløj max. og blev nr. 28.

Thomas Køster fløj atter et sikkert max. med Per Grunnets model og gik til fly-off sammen med otte andre. Det var faktisk lutter kendte navne. Lad os nævne Hines og Wilson fra USA (som fik holdsejren), Europamesteren Zach (Østrig), Herbert Schmidt (D), Pieter de Boer (NL) og Per Qvarnström fra Sverige.

Fly-off'et afvikledes om eftermiddagen, hen mod solnedgang. Varmen sikrede, at der stadig var udbredt termik på dette tidspunkt.

I første fly-off faldt kun Pieter de Boer

og Herbert Schmidt fra. Alle syv øvrige fløj sikre maxer. Heller ikke andet fly-off gav nogen afgørelse, da alle fløj fem minutter i samme, store boble (som det vist var Thomas, der fandt). I pauserne mellem starterne trimmede Jørn på Pers reservemodel, for det tilfælde at der skulle blive brug for den, og det var tæt på — for da førstemodellen blev bragt tilbage efter andet fly-off, viste det sig, at alle justere-skruer var brækket af højstartskrogen! Der blev repararet og lyntrimmet, men modellen var ikke fuldt gennemprøvet, da Thomas Køster gjorde klar til næste start med den.

Solen var næsten gået ned, og termikken var svag. Thomas fik af stedkendte amerikanere det råd at søge ud mod hjørnerne af startområdet, for der skulle luften være bedst. Det gjorde han og cirklede rundt derude i lang tid.

Imidlertid startede og udløste de fleste af de øvrige deltagere. Det blev hurtigt klart, at der ikke var termik til seks minutter, så afgørelsen måtte falde. Lee Hines fra USA fik en god tid, og Per Qvarnström fik en bedre. Men så udløste Thomas Pers model i termik. Modellen landede på 4.11 — klart den bedste tid, og sejren var hjemme.

Det er tredje gang, Thomas Køster har vundet et VM, men det er Per Grunnet, der er verdensmester — det er vist første gang, en proxyfløjet model har vundet et VM. Sejren var overraskende, men fuldt fortjent. Per Grunnets »Cirkeline« var afgjort blandt de allerbedste modeller på pladsen, og Thomas viste fremragende A2-flyvning.

Wakefield

— to fly or not to fly

Før konkurrencen havde det danske wakefieldhold — Jens Kristensen, Povl Kristensen og Peter Rasmussen — grund til optimisme. Alt var klappet perfekt under trimningen, vores modeller var mindst lige så gode som de andre deltageres, og vi havde godt motorgummi, hvor mange andre havde store problemer med det nye Pirelli-gummi, som viste sig ikke at kunne holde til varmen.

Vejret om søndagen artede sig stort set som dagen før, men det viste sig hurtigt, at wakefield-modellerne havde det betydeligt sværere end A2'erne mht. termikken. Mens den kraftige termik var forholdsvis let at finde under højstart, var den langt vanskeligere at finde fra jorden. De sædvanlige kendetegn — opadstigende sæbeboblere, vimpler mv. — viste sig upålidelige, og det sikreste var at snylte på andre modeller i termik. Når denne »metode« ikke kunne anvendes, var det virkelig svært at finde det rette starttidspunkt.

I første periodes begyndelse maxede vel stort set alle, der startede, idet vejret igen var helt stille. Hen imod periodens slutning begyndte termikken og nedvindene,

og det gik ud over Povl Kristensen, der droppede syv sekunder efter et godt stig.

I anden periode fløj vi alle max. Her mistede Povl sin bedste model, da han glemte at starte timeren. Modellen blev fulgt af hjemhenterne i tre kvarter, et tydeligt bevis på flyvepladsens størrelse!

Tredie periode blev for alle dagens sværeste. I den begyndende varme var vinden skiftende, og termikken yderst lunefuld. Her gik USA's favorithold ned med flaget. Bob White, som har været blandt verdens bedste i mange år, fik kun lidt over to minutter, og Walt Ghio fik 30 sek., vist nok på grund af et eller andet teknisk uheld. Også vi danske havde problemer. Jens skrabede lige et max. hjem, idet modellen landede i glideflugt på 3.02, men Peter droppede, selv om vi desperat prøvede at vifte noget termik op til ham. Og Povl fik en voldsom nedvind — 104 sek.

Kun 17 var tilbage med fuld tid, og de følgende fire perioder skar dette antal kraftigt ned.

Vi selv fik mere check på sagerne. Tålmodighed viste sig at være nøgleordet i termiksøgningen. Efter sjette periode havde Jens stadig fuld tid, og vi var kommet på førstepladsen i holdkonkurrencen, et enkelt sekund foran Italien, men ellers god afstand til de næste.

I sidste periode glippede det imidlertid, da Jens ventede for længe med oprukket motor. Han startede til sidst i halvsøj luft, og det gav 2.29. Med en frisk motor havde modellen muligvis kunnet skrabe et max. hjem, men hvad nytter det at være bagklog. Med max. til Peter og Povl holdt vi andenpladsen i hold, over to minutter foran englænderne. I sig selv et udmærket resultat, blot ærgerligt at være så tæt på sejren.

Men konkurrencen var ikke forbi, idet seks mand havde klaret sig igennem til fly-off'et. De modeller, man så her, var ikke særligt imponerende i luften. Den eneste rigtig gode model havde Itzhak Ben-Itzhak fra Israel, og han vandt fortjent efter tre fly-off-runder. Modellen havde helbalsavinger med temmelig stor spændvidde, den steg pænt og gled godt. Vinderen fortalte bagefter, at han ligesom os andre havde snyltet sig igennem den varme del af dagen, men i fly-off'et rettede han sig blindt efter et kompliceret, elektronisk termiksøgningsudstyr, i bedste nordkoreanske stil.

De officielle resultater måtte vi vente længe på. Næste morgen fik vi grunden at vide: Østrigeren Hans Zachamel havde fået den næstbedste tid, men ved modelkontrollen efter konkurrencen havde det vist sig, at hans model var et halvt gram undervægtig! Ved processingen før konkurrencen havde vægten naturligvis været i orden, men varmen i løbet af dagen havde fået modellen til at tabe sig. Efter et langt jurymøde om aftenen faldt afgørelsen: Diskvalifikation. En hård, men uden tvivl nødvendig dom.

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.

PROFILHÆFTER: Eppler-Profil 1 kr. 28,50, Eppler-Profile 2 kr. 28,50,
NACA-Profile kr. 34,50. Sendes ved forudbetaling i check el. frimærker.

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

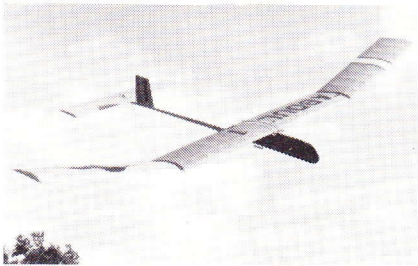
FUTABA — GRAUPNER — MICROPROP — ROBBE
— fjernstyringsanlæg og løsdele.

VI SENDER OVERALT

RØDOVRE HOBBY

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

FOR KLUBBER OG SKOLER



ABDUL Spændvidde 1240 mm
Konstr. Per Qvarnström

Ideel kursusmodel, bygget af balsa og fyr. Tegning, byggevejledning og beklædningspapir medfølger, men ikke lim og dopelak.

PAW 1 Dieselmotor 1,5 cm³.
D. kr. 190,-

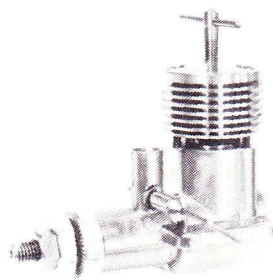
Kvalitetsmotor som opfylder alle kvalitetskrav. Lyddæmper kan fås som ekstraudstyr, kr. 21,-.

SEMO Hobby AB

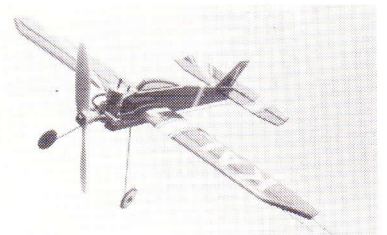
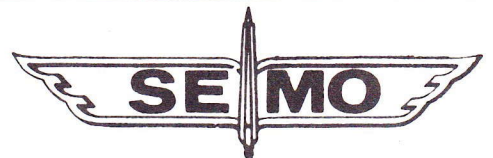
Storgatan 25, 211 41 Malmö, Sverige
Telefon 40/797 00. Postgiro 14 82 07-4

42,- D.kr.
pr. stk.

(samme pris for
ABDUL og KAL)



Al slags tilbehør, balsatræ mm. i vort katalog:



KAL Spændvidde 600 mm
Konstr. Jan Olle Akesson

Simpel linestyringsmodel for 1-1,5 cm³ motor. Velegnet til begyndere og kursister. Alle dele er forarbejdet, også understellet. Plastikhjul, tegning og byggevejledning medfølger, men ikke lim og maling.

JEG BESTILLER HERMED:

..... stk. SEMO Modell-katalog

Kataloget kan betales med 3,- kr. i danske frimærker eller pengene kan indsættes på svensk postgiro 148207-4

Navn:

Adresse:

Postnr./by:

Mf-N

Hermed blev VanLeuven fra Australien nummer to, og canadieren Dan O'Grady nr. 3.

Der var ialt 64 deltagere i wakefield. Jens og Peter delte niendepladsen, og Povl blev nummer 26.

Gaskonkurrencen

Efter kun 4-5 timers søvn for tredje nat i træk mødte de fleste af os noget klatøjede til trediedagens konkurrence — gasdagen.

Vort hold trimmede løs indtil kort før første periode. Thomas Køster havde vrøvl med motoren i sin »Speed Cream« — vindermodellen fra VM 1977. Det ødelagde hans chancer for at beholde mestertitlen, idet modellen i første periode ikke fik tilstrækkelig højde til et max. Det blev et drop på syv sekunder, ærgerligt, da modellen med en anden motor viste sig helt på toppen resten af dagen.

Tom Oxager stod for den første danske max, mens Niels Chr. Hammer i periodens slutning fik nedvind. Det gav 148 sek., som også skulle blive hans eneste drop i løbet af dagen.

Vejret var blevet noget køligere, faktisk helt behageligt, og der viste sig rigtige skyer for første gang.

På trimmedagene havde vi set mange elendige gasflyvninger og havarier i stor stil. Derfor var det en glædelig overraskelse at overvære selve konkurrencen. Der var virkelig mange gode flyvninger — flotte stig til stor højde og perfekte udretninger. Igen var det termikken, der gav deltagerne problemer, og kun ti mand gennemførte de syv ordinære starter uden drop. Efter første periode var Tom Oxager vort eneste overlevende håb, men for ham gik det galt i tredje start. Et fladt kast i dårlig luft gav kun 107 sek. Holdleder Peter Buchwald forsøgte at overbevise tidtagerne om, at Tom havde haft overrun, men forgæves. Endnu et drop i fjerde runde betød, at Tom endte et stykke nede af resultatlisten.

Ellers fløj danskerne max. Niels havde heldet med sig i et par starter — i en omstart blev hans model ledsaget af lyskuglen på vej op! Men det blev naturligvis en sikker max. i en kæmpe termikboble!

Det danske hold endte på en femteplads, et godt resultat som afslutning på en god dansk holdindsats ved dette VM. Det er vist længe siden, at et dansk FF-landshold er sluppet så pænt fra sin opgave.

Fly-off'et havde ti deltagere, og her blev vist megen udmærket flyvning. Blandt de ti var den enlige kinesiske gasflyver, Gao Quinfei. Han endte som nr. 6 — godt for kineserne, at de kunne tage hjem med dette ene gode resultat.

Vinder efter tre fly-offs blev Mario Rocca fra Italien. Han fløj med en temmelig usædvanlig, noget gammeldags model, men var den eneste, der klarede de seks minutter. Forkroppen var opbygget af massivt træ, som på en speed-model, og

vingerne var forsynet med en masse ribber, og papirbeklædning — ret usædvanligt nu om dage. Den fløj sikkert, men var ikke den bedste model i fly-off'et.

Det var nok amerikaneren Doug Galbreath's. Han fik den trediebedste tid, men igen måtte konkurrenceledelsen foretage en diskvalifikation, idet hans motor viste sig at have for stort slagvolumen, så vidt vi hørte 2,51 cm³. Det var en standardmotor, umodificeret og købt i god tro, men efter diskningen af Zachamel dagen før kunne der ikke vises barmhjertighed. De to uheldige fik fortjent bifald ved afslutningen tirsdag aften, men måtte begge affinde sig med et stort nul på resultatlisten.

Thomas blev herved nr. 10, delt med Jan-Olle Åkesson fra Sverige, lige efter de ni med fuld tid. Niels endte på en god 17. plads, Tom som nr. 34.

Der var kun 46 deltagere i gas, hvilket var noget skuffende.

Afslutning: Symposium og banket

Som afslutning på et udmærket arrangeret stævne afholdt »The National Free Flight Society« et teknisk/teoretisk symposium om tirsdagen. Vi gik glip af det meste, da vi sov længe om morgenen, men efter middagspausen holdt Paul MacCready, konstruktøren af det pedaldrevne fly »Gossamer Albatross« et glimrende foredrag med film og lysbilleder. Alle tiders.

Om aftenen var der banket og præmieuddeling, alt sammen meget hyggeligt, indtil tjenerne begyndte at rydde op for næsen af de endnu tyggende deltagere.

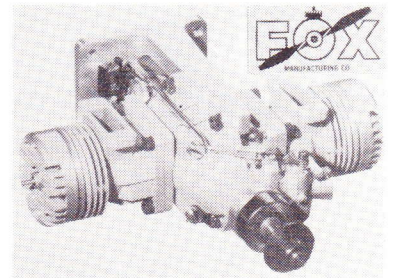
Som helhed var dette VM en fantastisk oplevelse — godt arrangement, pragtfuld natur, fantastisk vejr og venlige mennesker. Hvor VM i 1981 skal finde sted, ved man ikke endnu, der gik rygter om både Frankrig og Spanien.



MRM skalamodeller

Vi har et lille, udsøgt lager af MRM skalamodeller, i både en- og to-motorede, f.eks. C 47 Dakota, B 25, Cessna 310, Spitfire, Staggerwing Bipe m.fl.

Katalog og prislister over MRM sendes mod kr. 2,50 i frimærker.



FOX 120 TWIN

20 cm³ schnuerlemotor. Fox 120 er forsynet med en meget kraftig krumtap. To karburatorer sikrer ensartet fyldning af begge cylindre. Det kraftige aluminiumsfundament er incl. i prisen.

Fox 120 Twin kr. 1.995,-

Dremel Moto Shop

Nu kan vi igen levere den berømte Dremel sav. Vi får kun et begrænset antal. Så bestil straks, hvis du vil være sikker på at få en. Prisen er endnu ikke fastsat.

Tilbehør

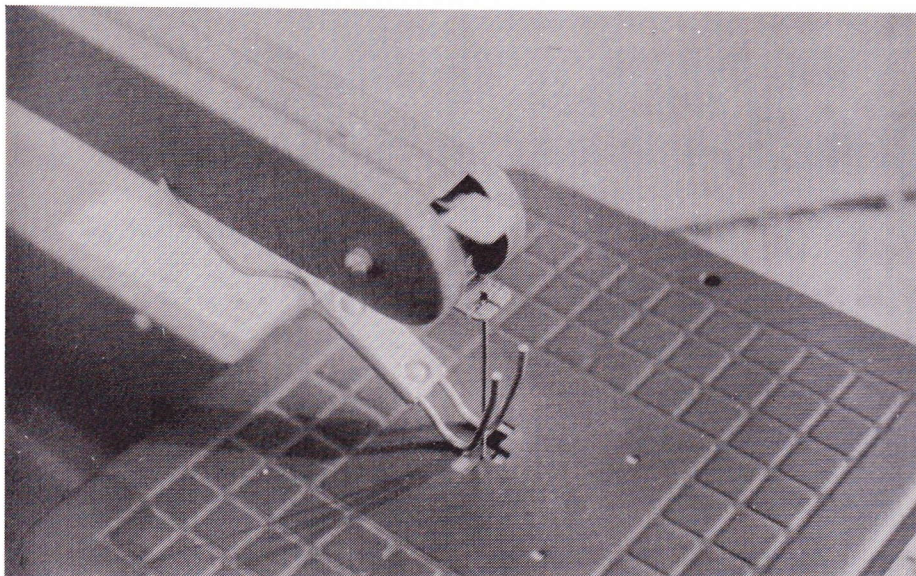
Elektronisk omdrejnings-	
tæller	kr. 271,00
Stavantenne til bil/båd .	kr. 22,40
Robart Super Fueller ...	kr. 22,00
Robart Ultra Fueller	kr. 40,00
Robart Auto Mix	kr. 99,00
Robart Incidence Meter	kr. 160,00
Titebond Lim 120 g	
(skal prøves)	kr. 13,00
RC 56 Cockpit lim	kr. 13,00

De i annoncen nævnte varer leveres kun fra Axel Mortensen.

Bemærk vore åbningstider: mandag-fredag kl. 8.00-17.00, fredag tillige kl. 18.30 til 20.00, lørdag kl. 10.00-12.00.

Axel Mortensen Hobby
Modeller

Sjællandsvej 3
9500 Hobro
Telefon (08) 52 03 57



Sikkerhedsbøjlen holder emnet fast mod savbordet og forhindrer, at man får fingrene i maskinen

Saven er meget let at betjene. Jeg tog den med til et par klubmøder i OM-F, hvor en del af de andre medlemmer savede profiler ud på den. Det gik hurtigt for dem at lære at bruge den — og de fik gode resultater med den.

Holdbarhed, sikkerhed

Saven virker robust. Endnu er det ikke lykkedes mig at ødelægge så meget som en klinge til den. Motoren bliver meget varm under kørslen, men det gør åbenbart ikke noget — i brugsvejledningen står der, at det er helt i orden.

Det er svært at komme galt afsted med saven, hvis man ikke ligefrem forsøger på det. Klingens beskyttelse af en bøjle, så man ikke får fingrene i den. Hvis man bruger beskyttelsesbriller — og det kan kun anbefales — så vil man kunne arbejde med saven uden risiko for uheld — også selvom en klinge skulle knække.

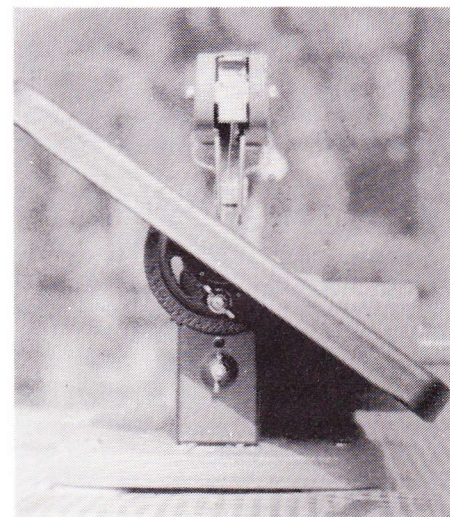
Tilbehørsæt

Til Dremel Moto Shop findes et tilbehørsæt, som består af en bøjelig aksel og diverse bor, pudseskiver og slibestene. Sættet er ret billigt, og det har muligvis sin berettigelse, hvis man arbejder meget i metal og krydsfiner. Til bygning af almindelige fritflyvende modeller og — så vidt jeg kan skønne — linestyrede modeller er dets værdi ringe.

Konklusion

Hvis man tænker på, at Dremel Moto Shop er en motoriseret løvsav, så har man et godt indtryk af saven. For de modelflyvere — og modelbyggere — der har svært ved at afse den tid og energi, som løvsavsarbejdet tager, vil Dremel-saven være et godt køb. Sammenlignet med f.eks. en båndsav er den meget billig, og dens brugsværdi er på mange områder sammenlignelig med båndsavens. *Per Grunnet*

Savplanet stilles skråt til begge sider.



Mini-test

Dremel Moto Shop

En dekopørsav er i princippet en løvsav med motor. Klingens går lynhurtigt op og ned, når saven kører. Dette i modsætning til en båndsav, hvor klingens er en ring, der kører rundt i saven og dermed hele tiden »saver samme vej«.

Dekopørsaven har den store fordel frem for båndsavens, at den kan save huller i en plade, idet klingens kan tages af, emnet lægges på plads og klingens derefter monteres gennem et hul i emnet. Til gengæld udmærker båndsavens sig normalt ved at støje mindre, og den har et noget finere snit. Til dekopørsavens fordel skal nævnes, at den er væsentlig billigere end båndsavens.

Har du behov for en dekopørsav?

Før man kaster sig ud i køb af en Dremel Moto Shop, bør man for sin egen skyld analysere sit behov. Saven kan save krydsfiner op til 10-15 mm tykkelse, aluminium op til 4-5 mm tykkelse, balsa, hårdtræ osv.

Hvis man f.eks. har en blokering over for at save vingeprofiler ud i krydsfiner, så vil Dremel saven være en god hjælp. Eller hvis man skal save en masse spanter ud til en båd. Eller hvis man laver mange smådele i aluminiumsplade. I sådan nogle tilfælde kan Dremel saven gøre det grove arbejde, så man blot selv skal pudse delene til bagefter.

Men det vil være tåbeligt at anskaffe sig saven, hvis man har tænkt at skære f.eks. balsabagkantslister ud på den. Sådan noget præcisionsarbejde egner den sig ikke til. Eller hvis man vil skære spånplader ud til sin nye car-port. Den er ikke lavet til tungt arbejde.

Praktisk arbejde med saven

Jeg har selv skåret en del krydsfiner ud med min Dremelsav. Den arbejder hurtigt — et sæt krydsfinerprofiler til en A2-model klarer den på en timestid. Og man har ikke »løvsavsarm«, når de er færdige.

Tidsskrifter

Aeromodeller	kr. 9,00
Radio-Control	9,50
Air-International	9,50
RC-information	10,00
Air-Classics (am.)	16,90
Air Trails (nostalgia models)(am.)	23,00
Model Boats	9,00
Scale Ship Modeller	23,00

Ny APS Plans Handbook:

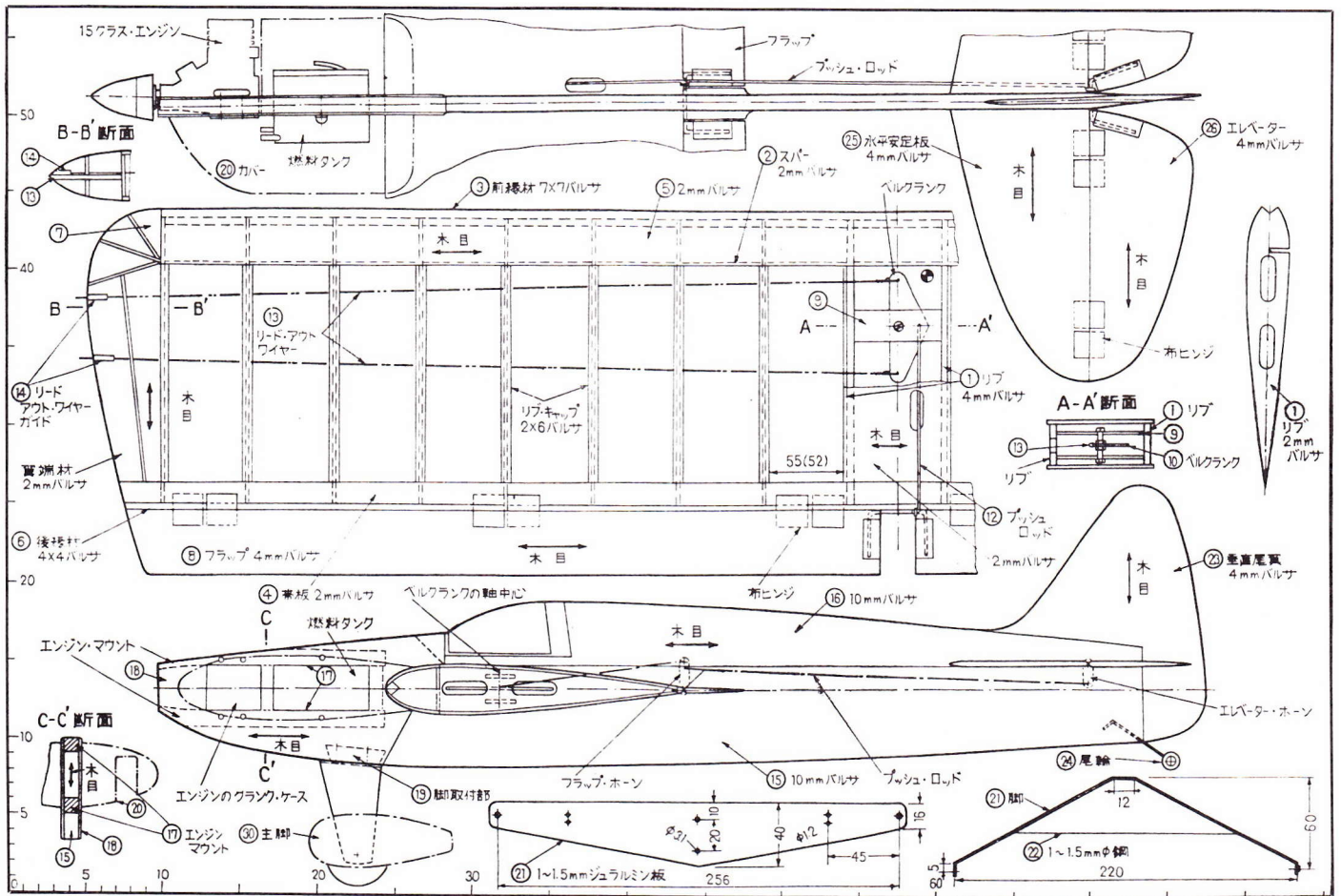
Nr. 1 modelfly	kr. 12,00
Nr. 4 RC-models	12,00

Send penge og din bestilling og læg 4,00 kr. til for porto.

Model & Hobby

Frederiksborggade 23,
1360 København K.
Tlf. (01) 14 30 10.
Giro: 3 07 35 21

Husk: Onsdag er der lukket!



»Trener« kunstflyvningsmodel for 2,5 cm³ motorer

Fra det japanske blad »Control Line Technique« har vi lånt tegningen til denne smukke 2,5 cm³ kunstflyvningsmodel med

vingeflaps.

Modellen er meget strømlinjet i kroppsformen, og den minder meget om en

Til glæde for vore japansk-kyndige læsere har vi bibeholdt de japanske tekster på tegningen.

Good-Year model. Kroppen er 710 mm lang, spændvidden 1010 mm. Vingeearealet er 22,6 dm² og haleplanet er på 3,9 dm².

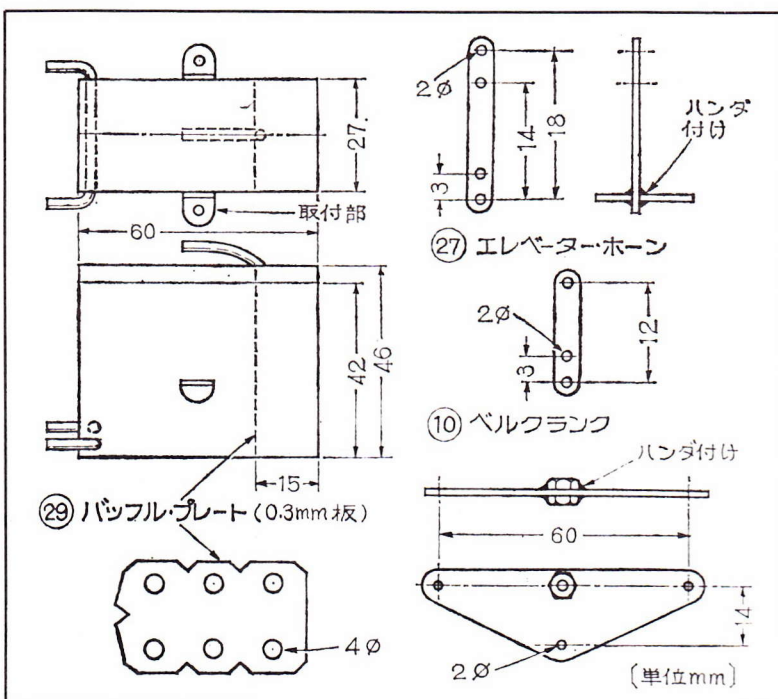
Originalmodellen vejer 620 gram og er udstyret med en MVVS S 15.

Modellen er en fladkropsmodel, der er ret traditionelt opbygget, så den skulle ikke være voldsomt svær at bygge. Den er udstyret med pladeunderstel af 1,5 mm dural, der har strømliniekåber om hjulene.

Der er vist detaljer af tanken og styretøjet, og det er værd at bemærke tankens placering på modellen. Den er indbygget i en motorfairing, der stikker ret langt ud fra kroppen, men det har den fordel, at det giver en meget stabil næse på modellen, som er forhindret i at vibrere. Dette er særligt vigtigt, hvis man anvender en dieselmotor.

Langt de fleste dimensioner fremgår af tegningen, der yderligere har den finesse, at der er målsat målestokke ud af tegningens sider. Det letter opskalingsarbejdet betydeligt.

Tegningen er fuld af detaljer, så den er værd at studere grundigt. Det bliver spændende at se den første »Trener« til foråret. Vi bringer i hvert fald gerne et billede af den her i bladet. *Hans Geschwendtner*



Tank og styretøj til »Trener«

← robbe

I robbes udstillingsvindue ser du idag:



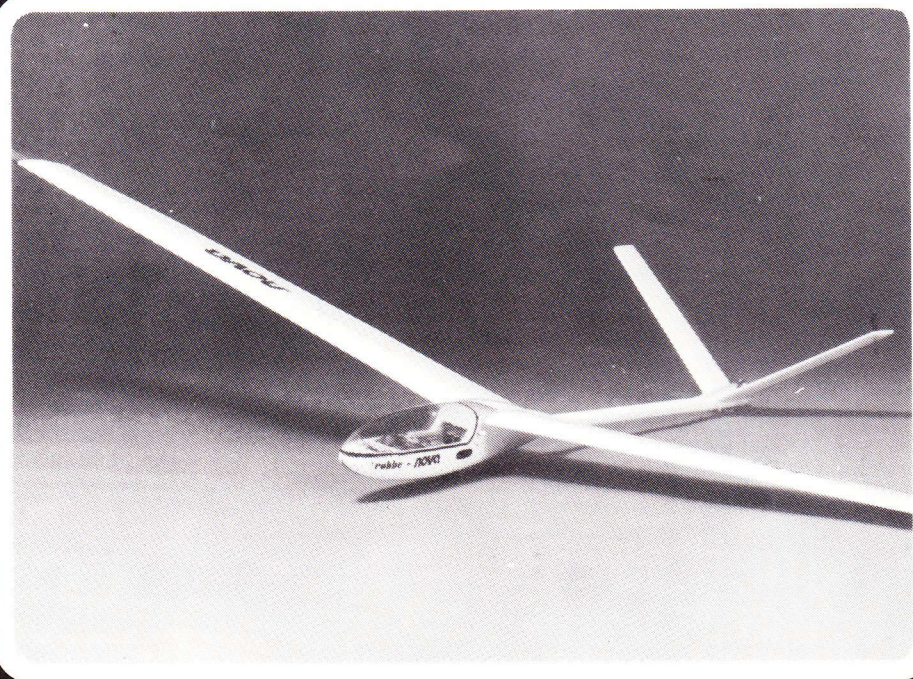
robbe-Jumbo

Best. nr. 3042

Skalalignende RC-motormodel. Førsteklasses naturtro flyveindtryk. Det er robbes »kan det hele« model: opvisningsflyvning, svæveflyslæb, svæveflyoptræk i gondol (lige fra den mindste RC-svæveflymodel til storsvævere op til 4 m spændvidde).

Med lastrum til f.eks. nedkastning af faldskærmsdukker, bolscher etc. eller indbygning af kamera til luftfotografering. Komplet byggesæt incl. dele til svæveflygondol.

Spændvidde: 2080 mm
Kroplængde: 1465 mm
Flyvevægt: 4500 g



robbe-Nova

Best. nr. 3147

robbe-Nova TF

Best. nr. 3148

Meget smuk, ydedygtig RC-svævemodel. Fremragende manøvreedygtighed på grund af V-hale. Førsteklasses, godmodige flyveegenskaber. Komplet byggesæt med omfattende færdigdele (epoxykrop-forende, aluminiumshalebom, støbt halestykke og alt RC-indbygningsudstyr). Nova-TF versionen indeholder i stedet for ribbevinge-byggesæt beklædte styropor færdigvinger.

Spændvidde: 2124 mm
Kroplængde: 1080 mm
Flyvevægt: 965 g

← robbe

I robbe-teamet arbejder erfarne modelbyggere for dig.

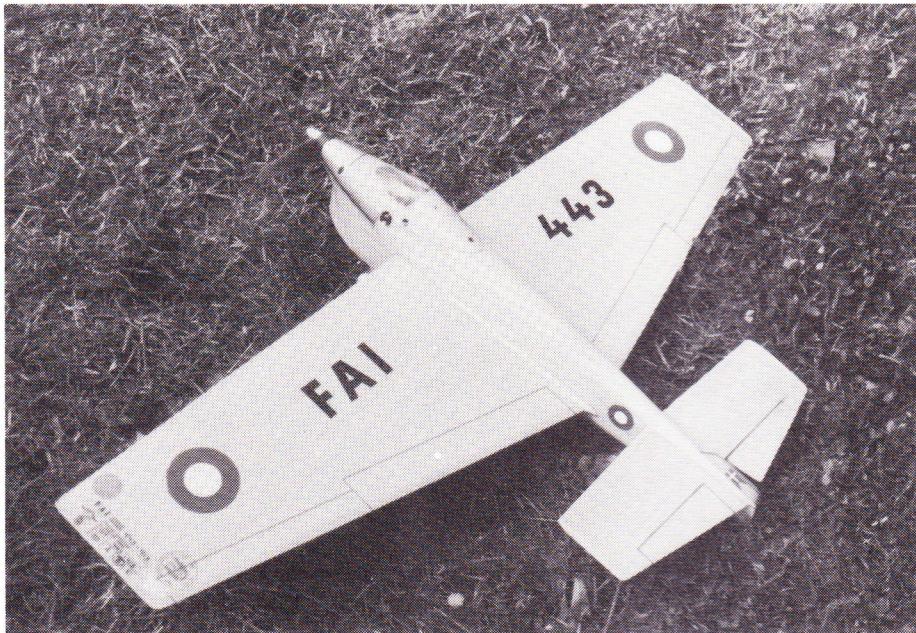
Vore teknikere og ingeniører satser alene på at garantere dig optimale topkonstruktioner.

Det store udvalg af vellykkede model-

konstruktioner finder du i det store robbe-katalog. Det fås i alle robbe hobbyforretninger.

← robbe

Fremskridt med robbe -
Fremskridt gennem robbe



»Klotzon« — team-race model i verdensklasse

John Mau og Hans Geschwendtners VM-to'er fra linestyrings-VM i 1978

Ved de sidste to VM'er for linestyrede modeller har danske team-race hold besat andenpladsen. Dette flotte resultat skyldes et målrettet arbejde for at udvikle en god og pålidelig modeltype. Her fortæller John Mau og Hans Geschwendtner om deres seneste model, »Klotzon«.

»Klotzon« er den indtil videre nyeste model i en række i vores forsøg på at udvikle den optimale team-race model. Udgangspunktet var den velkendte »Klotznoroutski« af Jens Geschwendtner/Luis Petersen, da vi startede vores samarbejde i 1975. Vi byggede en sådan til Bugl Mk 2, der fik navnet »Sølvklotzen« på grund af, at John havde indkøbt en stor dåse sølv-aerogloss, som skulle forbruges.

De erfaringer, vi indhøstede med den model, vedrørende de svage punkter, vægtdetaljer, konstruktionsdetaljer som kunne forbedres osv., resulterede i vort ambitiøse projekt »Optrækkerklotz«, til hvilken vi sammen med Jens/Luis havde udviklet et oprækkeligt understel til EM-77. Modellen blev lidt lettere, men det oprækkelige understel viste sig at være en fejlinvestering, idet det vejede for meget og havde en tilbøjelighed til ikke at ville

låse. — Vi droppede derfor yderligere arbejde med understellet og satsede med den næste model udelukkende på at reducere vægten. Det blev den første »Klotzon«, der blev bygget i vinteren 77/78 som en prototype til afprøvningen af den nye Nelson motor og magnesium panne. De tidligere modeller havde haft Rumpel panne (panne = motorfundament).

Lavere vægt

Det lykkedes at reducere vægten fra den foregående models 430 gram med oprækkeligt understel (410 g da det blev fjernet) til 360 gram med AAC cylinder, og denne vægtreduktion gav det ønskede resultat: forbedret tid for et pit-stop ved at forkorte både acceleration og deceleration. Vi havde nu efter vores mening næsten den perfekte model til sporten, men der var stadig enkelte ting vi ville lave om, inden vi havde modellen til VM-78 i Woodvale.

Vingen og haleplanet behøvede mere vridningsstabilitet, så modellen bedre kunne klare turbulens. Derfor blev spændvidden mindsket, og korden øget, hvilket betød, at modellen forblev meget velflyvende selv i meget hårdt vejr.

Vi fløj hele 1978 med Nelson motor i modellen, men skiftede af gode grunde over til BG-Bugl Mk 3 her i 1979, idet vi har udstyret BG'en med Nelson bagdæksel. Det var en let operation og sparede os for at bygge nye modeller. Modellen kan

således let anvendes til forskellige motorer, idet det har vist sig, at motorvægten ikke har mærkbar indflydelse på flyvestabiliteten.

Bygning af Klotzon

Vi vil ikke give nogen detaljeret byggevejledning, blot nogle gode råd samt videregive nogle af de erfaringer, vi har høstet i vores arbejde med team-race.

Lad os starte med vinge og haleplan. Vær omhyggelig med at udvælge træet. Det skal være ligeåret, spændingsfrit, helst quarter-grain og med en vægtfylde på ca. 70 gram/dm³.

Efter profilering og færdigslibning gives én gang fortyndet zaponlak. Plan og haleplan beklædes med glasfibervæv 18 gram/m². Vævet klippes til og fæstnes på planet ved at duppe med en blød pensel med acetone gennem vævet. Derved opløses zaponlakken og hæfter glasfibervævet tæt til overfladen, og man undgår luftlommer mellem væv og træ.

Herefter gives 1 gang epoxy (Hempels Hempadur) blandet lige dele klæber og hærdner, og derefter fortyndet med den dobbelte mængde methanol. Man skal her være opmærksom på, at vingen ikke vrider sig, og at man ikke kommer for meget på, så vingen bliver for tung.

Efter hærdningen trækkes overfladen let af med en ziehklinge, haleplanet gives 1 gang epoxy mere og er færdigt. Vingen beklædes med endnu et lag glasfiberklæde — denne gang lagt på med epoxy. Efter hærdning bruges zieh-klingen igen, og forstærkningen på højre vinge (gribevingen) 3 lag væv, henholdsvis 10, 8 og 6 cm brede glasfiberstrimler lægges på med epoxy. Efter hærdning slibes overfladen og sidste gang epoxy gives. Vinge og haleplan er nu klar til montering i kroppen.

Kroppen

Kroppen består fortil af en massiv balsaklods, udvendigt formet til det ønskede udseende, indvendig efter den valgte motor. Bagkroppen er af 1,5 mm balsaplade, der er »rullet« i facon.

Balsapladen skæres ud til omtrentlig størrelse og lægges i blød i vand. Når den er tilstrækkelig smidig til, at den kan bøjes, fastholdes den i den ønskede facon over en form, til pladen er tør. Derefter beklædes indersiden med glasfibervæv — samme metode som begyndelsen af planet. Denne beklædning er meget vigtig, da kroppen ellers ikke har den fornødne styrke. Dette gælder også de to kropssider af 1,5 x 20 mm balsa.

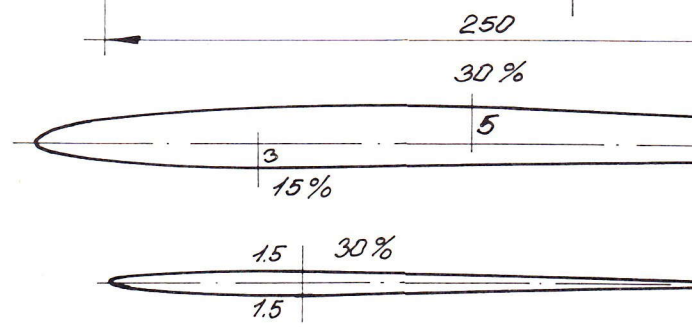
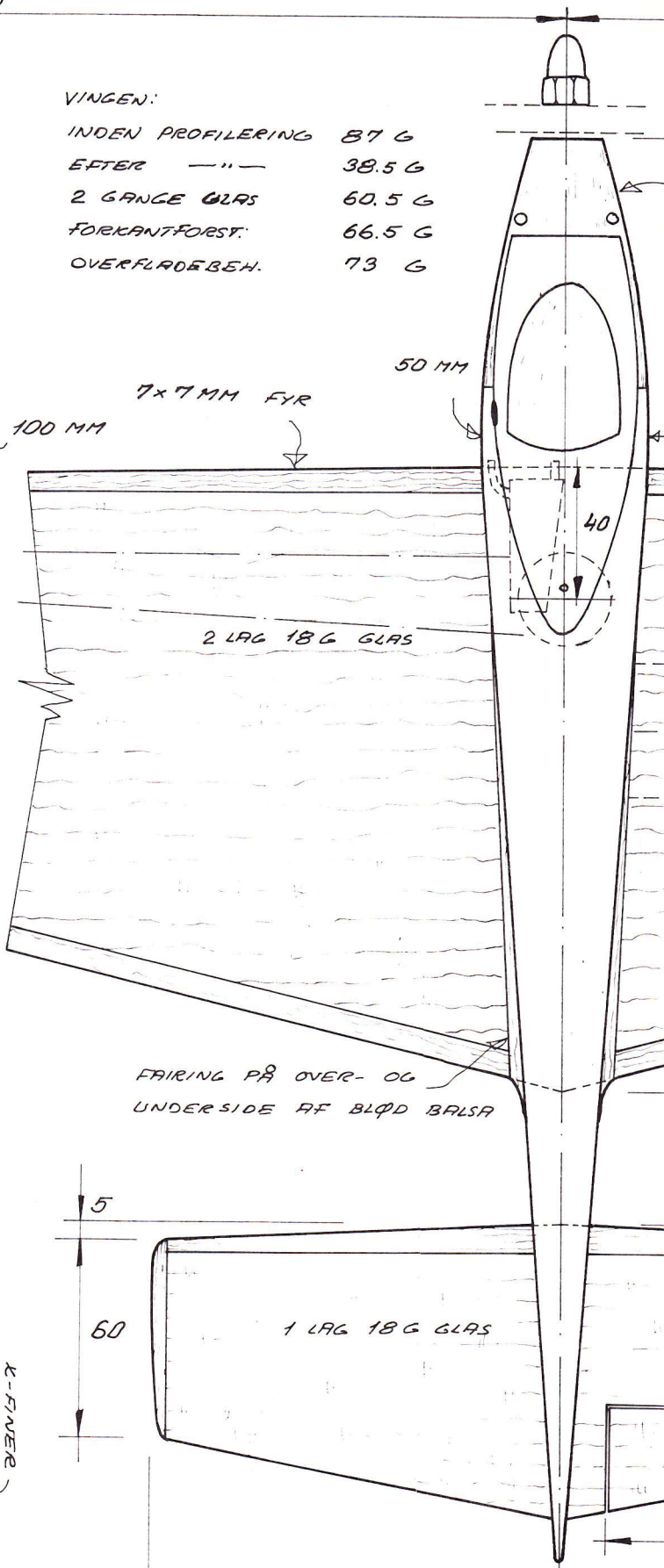
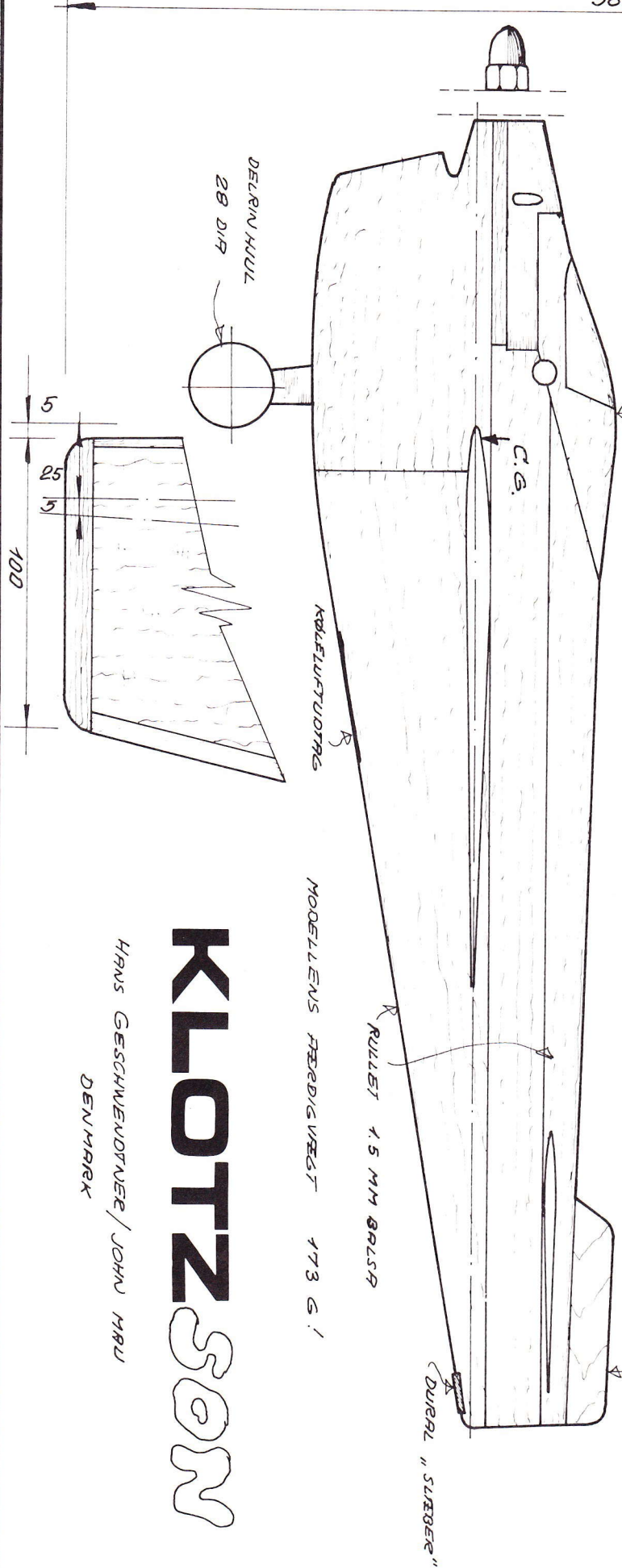
Crutchen (»motorhuset«) består af 3 mm krydsfiner og 6 mm hård balsa. I crutchen er monteret 4 dural gevindstykker til fastspændinger af pannen med 2 mm umbrakoskruer.

Læs videre side 22.

Tegning til »Klotzon« findes side 20-21.

VINGEN:

INDEN PROFILERING	87 G
EFTER — " —	38.5 G
2 GANGE GLAS	60.5 G
FORKANTFORST.	66.5 G
OVERFLADEBEH.	73 G

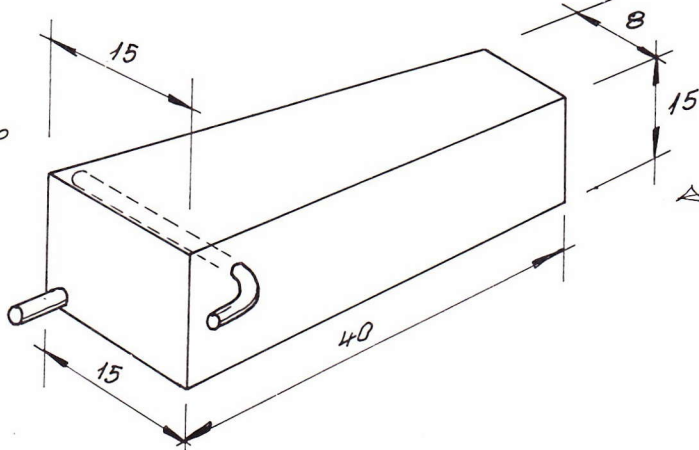


KLOTZSON

HANS GESCHWENDTNER / JOHN HAN
DENMARK

340

FORKORTET STANDARD
NELSON PÅN
VÆGT: 9.5 GRAM



TANKEN ER PÅ 7
CCM OG LAVET AF 0.5
MM DURAL, EPOXIET
SAMMEN. KANTENE
OVERLAPPER EN
SMULE.
VÆGT: 4.5 GRAM

100

190

5 LAG 18 G GLAS

4 LAG

3 LAG

2 LAG

3

100

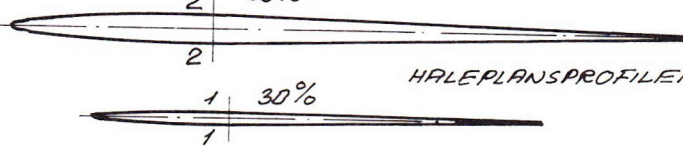
10 G MESSING
SOM KONTRA-
VÆGT. 1 MM
TYK

HALEPLAN: FØR PROFILERING	10 G
PROFILERET	5.5 G
BEKLÆDT	9 G
2 GANGE EPOXY	10 G

2 30%

1 30%

HALEPLANSPROFILER



40 HÅRD BALSÅ

4 MM
LET BALSÅ

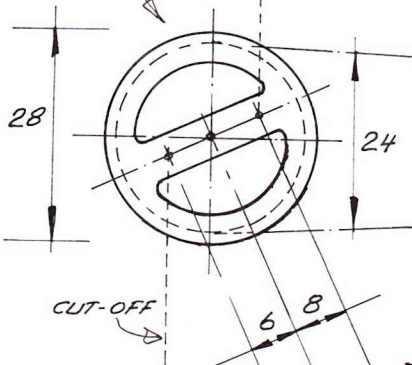
90

18

40

STYRESKIVE
ALUMINIUM

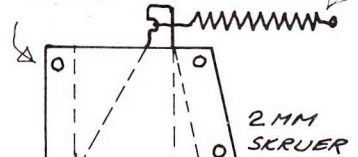
STØDSTANG



FJEDER 0.5 PIANO.

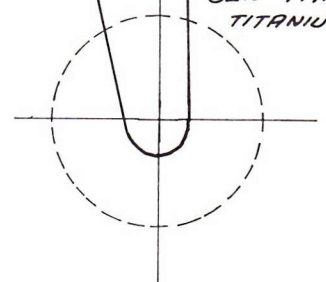
VÆGT: 10 GRAM

HJULKASSE, UDFRÆSET
DURAL



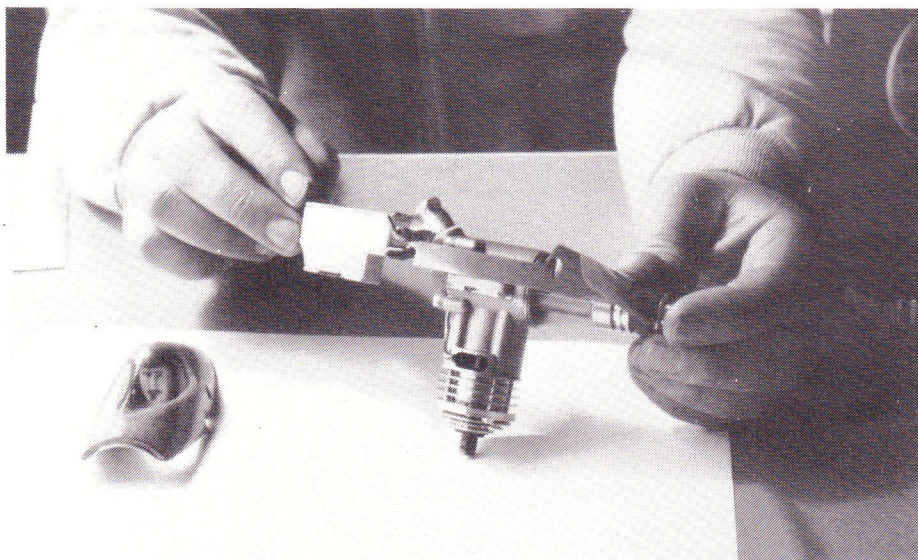
BUND
AF
MODEL

UNDERSTEL-
BEN 1MM
TITANIUM



VINGEPROFILER

SNIT AF HJULKASSE



BG motor og tank

Cowlet er formet af en massiv balsaklods og slutter 10 mm bag forkanten af planet. I klodsen formes kølekanalen. Indgangsarealet er 6 x 30 mm. Omkring motoren laves en tæt pasning (diameter ca. 1-1,5 mm større end motorens diameter). Afgangsarealet er ca. 10 pct. større end indgangsarealet.

Understellet monteres i venstre side af kølekanalen, der beklædes indvendigt omkring understellet med 2 ekstra lag glasvæv.

Til alle limninger bruges en langsomt hærdende epoxy som f.eks. Araldit.

Færdiggørelse

Efter at kroppen er samlet, plan og haleplan monteret, beklædes kroppen udvendigt med et lag glasvæv — igen på samme måde som beskrevet under bygning af vingen.

Der beklædes med 2 ekstra lag som forstærkning både indvendigt og udvendigt

omkring crutchen og gevindstykkerne. Efter en let afslibning gives kroppen 2 gange epoxy.

Hele modellen færdigslibes nu med 600 tørslibepapir, og som prikken over i-et gives en gang fortyndet zaponlak. (1 del zaponlak til 3 dele fortynder).

Du har så en model, som du skulle kunne få fornøjelse af.

Vedligehold modellen omhyggeligt

Vores model har været i uafbrudt konkurrenceaktivitet siden foråret 1978 uden at tage på i vægt. Det kræver 2 ting, nemlig for det første at overfladen på modellen er tæt, hvilket den bliver, hvis du følger ovenstående vejledning, og for det andet, at du tørrer din model meget grundigt af efter hvert løb. Brug f.eks. rensed benzin, og husk at komme helt ind i kølekanalerne og alle andre kroge — så holder modellen.

Klotzons konkurrence-resultater:

Med Nelson-motor:

- 1. plads, Utrecht 1978 3:49,4
- 2. plads, VM 1978 3:49,7
- 1. plads, DM 1978 3:45,5

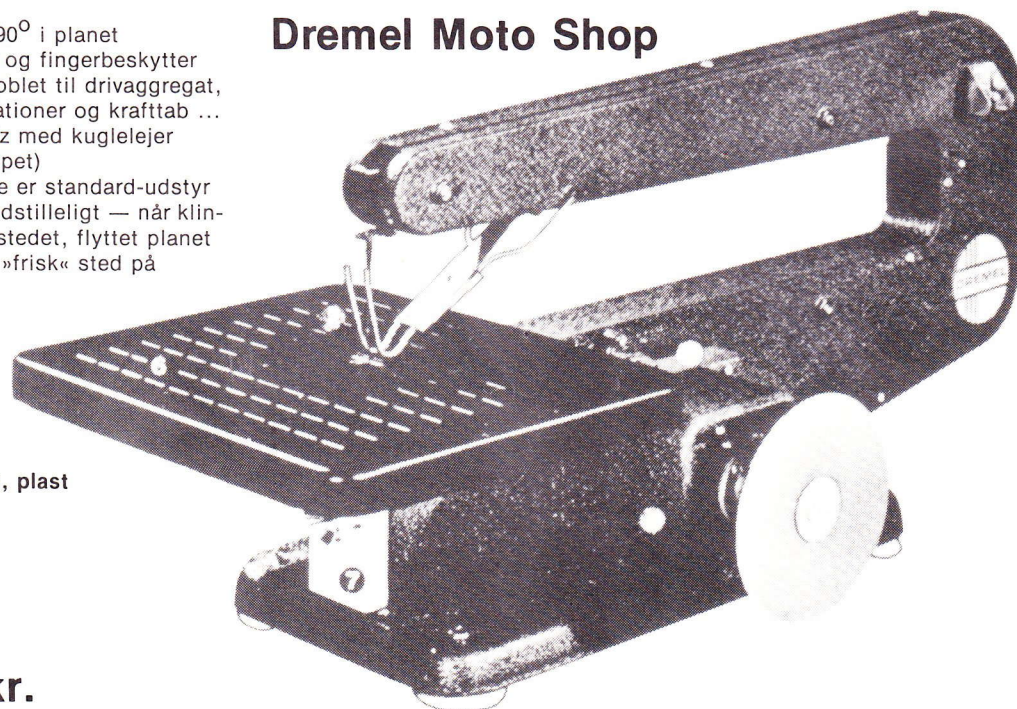
Med BG-motor:

- 4. plads, Jura-Cup 1979 3:42,5
- 1. plads, Utrecht 1979 3:51,5
- 1. plads, DM 1979 3:39,9

Alle tiders juletilbud

- Klingen kan vendes 90° i planet
- Kombineret tilholder og fingerbeskytter
- Motoren er direkte koblet til drivaggregat, derfor minimale vibrationer og krafttab ...
- 220 V el-motor, 50 Hz med kuglelejer (— er radio-støjdæmpet)
- 100 mm ø pudseskive er standard-udstyr
- Savplanet er højde-indstilleligt — når klingen er slidt i skære-stedet, flyttet planet op eller ned — til et »frisk« sted på klingen

Dremel Moto Shop

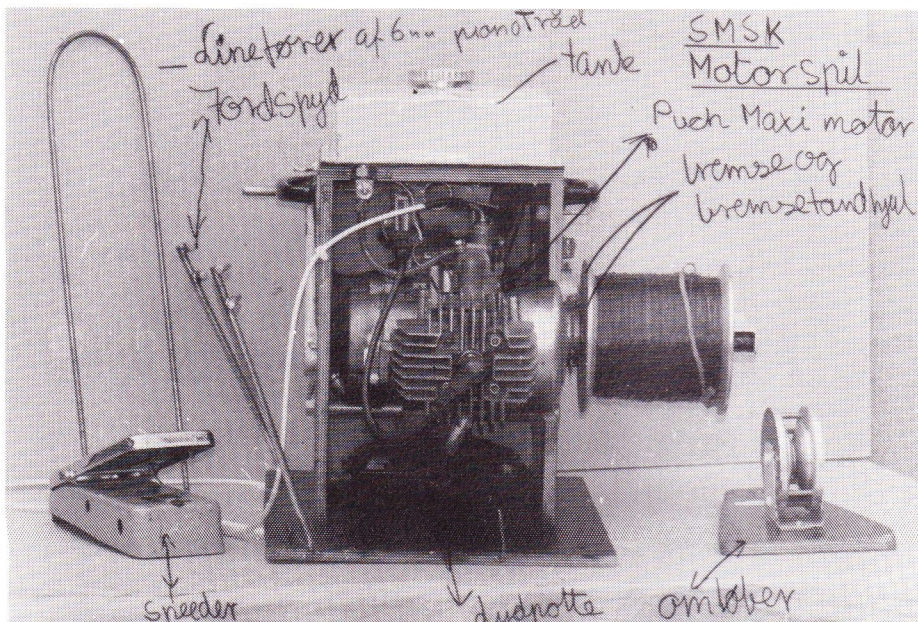


Den skærer i f.eks. træ, plast eller metaller

Pris:
KUN 525,- kr.

Randers Hobby og Leg

RADHUSTORVET 4, 8900 RANDERS, TLF. (06) 42 58 14



Motorspil til RC-svævemodeller

Jeg havde længe gået og syslet med tanken om at konstruere et motorspil af en gammel knallertmotor. Jeg syntes, det ville være mere praktisk, hvis man kunne nøjes med at bruge en benzinmotor frem for, at man både skulle bringe akkumulatorer, generator og elmotor frem og tilbage — det er jo en masse tungt grej at slæbe ud til flyvepladsen.

Min tanke var, at jeg ville bruge en motor, der var støjsvag, let at starte, og som havde centrifugalkobling. Efterhånden kom jeg til det resultat, at det skulle være en motor fra en »Puch Maxi«. Nu er det jo sin egen sag at gå ud og »skrælle« sin kones knallert, for at komme til at højstarte sine modeller; desuden var det også en ældre model, en af dem der skal løbes igang (altså knallerten ...). Jeg vidste, at der fandtes en knallertmodel med kickstarter, og det var lige sådan en, jeg skulle bruge.

En dag var jeg heldig at finde en sådan knallert i en container, hvor jeg gik og arbejdede, dvs. der var faktisk ikke andet end motorblokken og stellet tilbage, men det var den rigtige type. Jeg fik hurtigt skruet motoren af og stuvet det af vejen. Da jeg kom hjem i kælderen og fik set lidt nærmere på den, viste det sig, at den skulle have en større hovedreparation plus en ny cylinder, et nyt stempel, topstykke og karburator.

En af mine venner havde en gammel, udslidt »Maxi« stående, som jeg kunne købe for en mindre sum; den havde det meste af det, jeg skulle bruge.

Efter en del arbejde fik jeg motoren op og stå, og den kørte perfekt.

Bygning af motorspil

Nu forelå der et større arbejde med at få bygget motoren ind i en kasse, sådan at

den kunne gøres fast til jorden; der skulle også laves en spole, som skulle bruges til at spole linen op på.

En af mine klubkammerater havde noget aluminium, så jeg kunne dreje nogle flancer til en spole. Efter en udregning med omdrejninger og hvor meget line spillet skulle kunne spole ind på en given tid, kom jeg frem til en diameter, som jeg mente var den rigtige (men det viste sig dog senere, at den var forkert).

Spolen består af to flancer og et vand-rør på 1 1/4", hvorpå flancerne er limet. I den ene ende af røret er der drejet en rille, hvor der er presset et kugleleje ind, og i den anden ende er der påsvejet den inderste del af det tandhjul, der normalt trækker kæden til baghjulet på en knallert. Jeg var nødt til at bruge det, fordi der på akslen er fræset »stråler«, og de er jo ikke sådan at lave. På røret er der også monteret et tandhjul fra en cykel (en af dem uden navbremse) — det fungerer som tilbageløbsbremse, så spolen ikke kan løbe

baglæns, når man højstarter. Tandkransen bliver holdt fast af et stykke fladjern, der er bukket i enden og hængslet på midten. Når man starter, bliver jernet holdt nede af en fjeder, og når man så hiver linen ud, bliver jernet holdt oppe af en kraftig magnet, det hele bliver betjent med foden.

Spolen bliver styret i den ene ende af motorakslen, og i den anden ende (hvor der sidder et kugleleje) har jeg lavet en vinkel af firkantet rør, hvorpå jeg har svejset en bolt, der går ind i lejet. Den anden vinkel går ind i motorkassen og bliver styret af en jernplade i den ene side og en jernklods i den anden side. Hele spolen og rørvinklen er sikret med en split og kan afmonteres for at lette transporten, eller hvis linen går i kludder.

Så er der faktisk kun tilbage at lave en tank og en speeder. Tanken blev svejset af noget tyndt jernplade, og låget og hanen fik jeg hos en cykelsmed, der havde en gammel hullet tank liggende. Tanken er monteret oven på motorkassen med fire skruer. Den rummer 2,5 liter, og det skulle være nok til en hel dags flyvning.

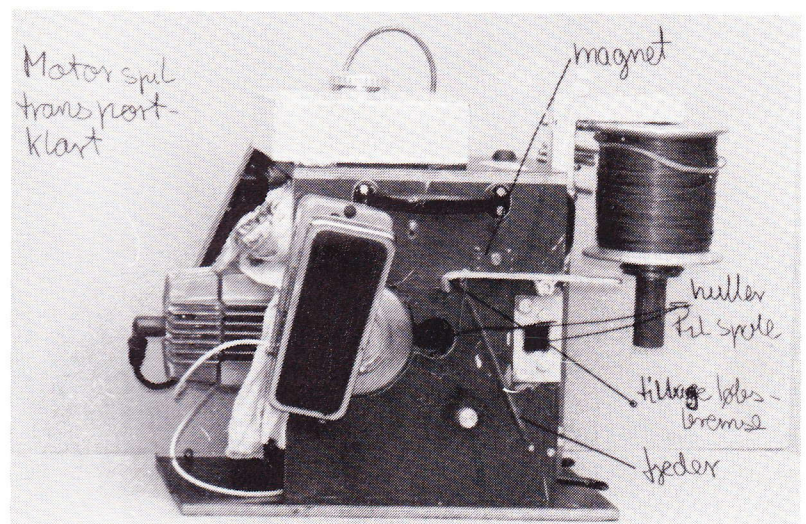
Betjening af motorspillet

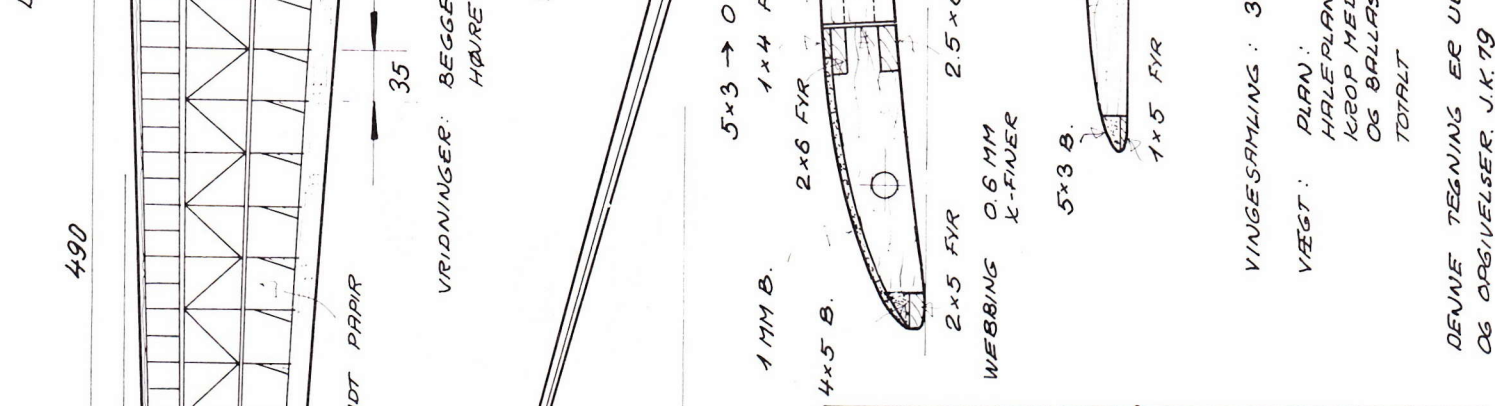
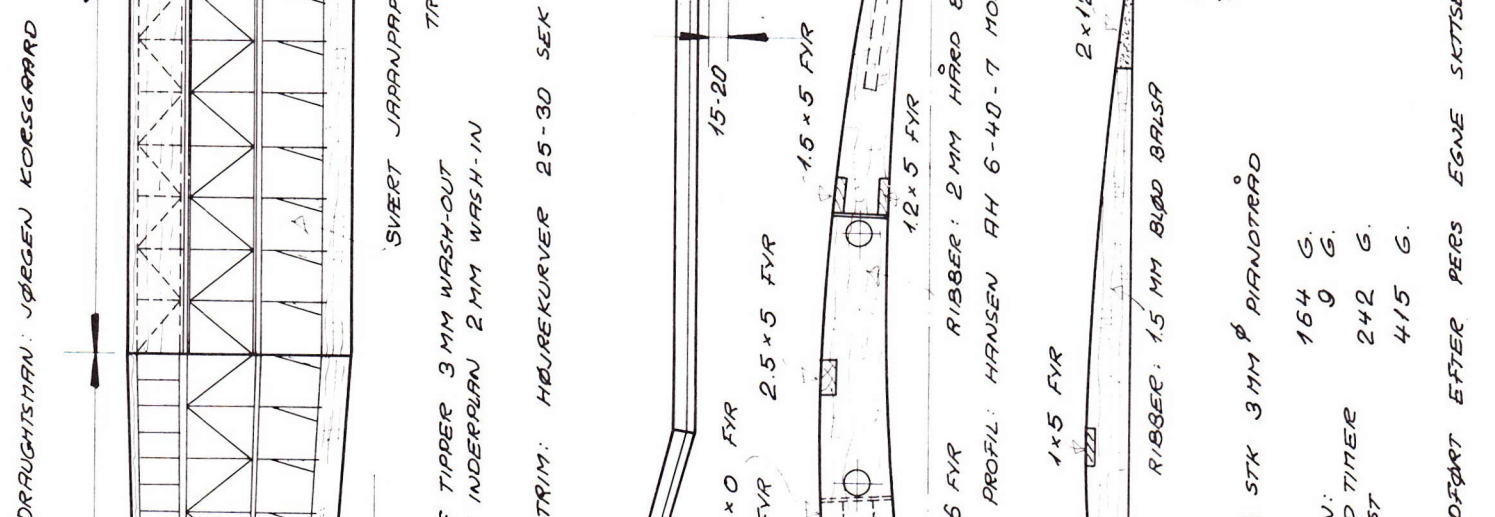
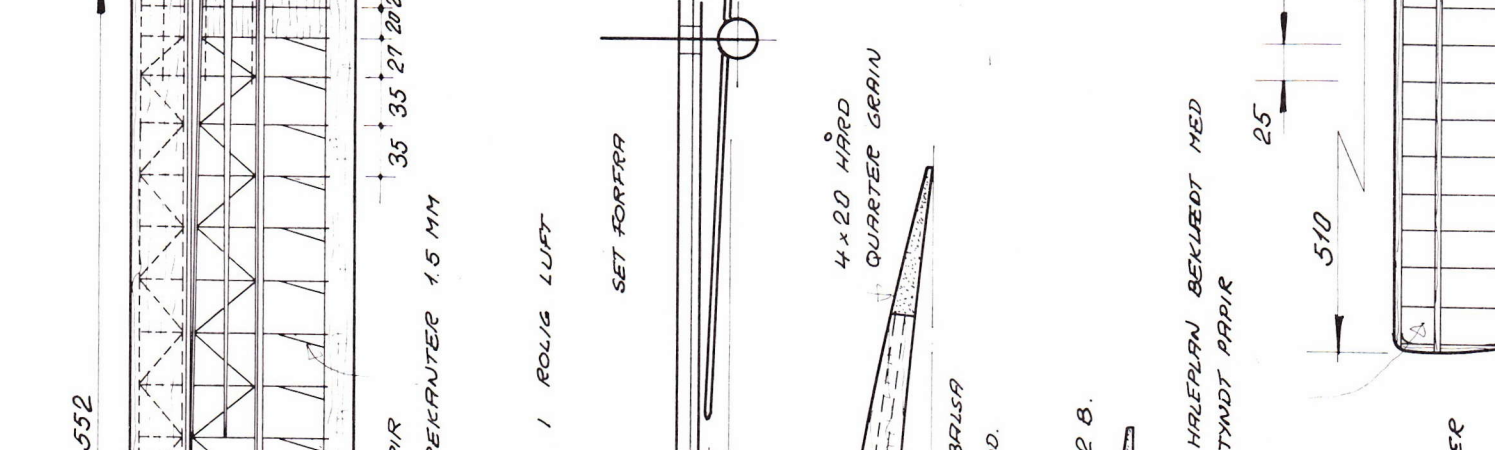
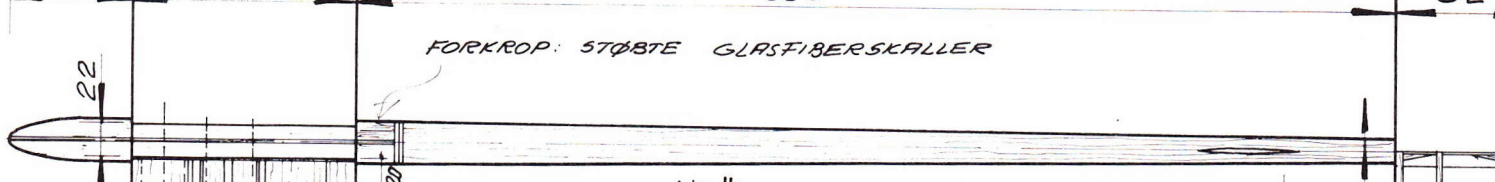
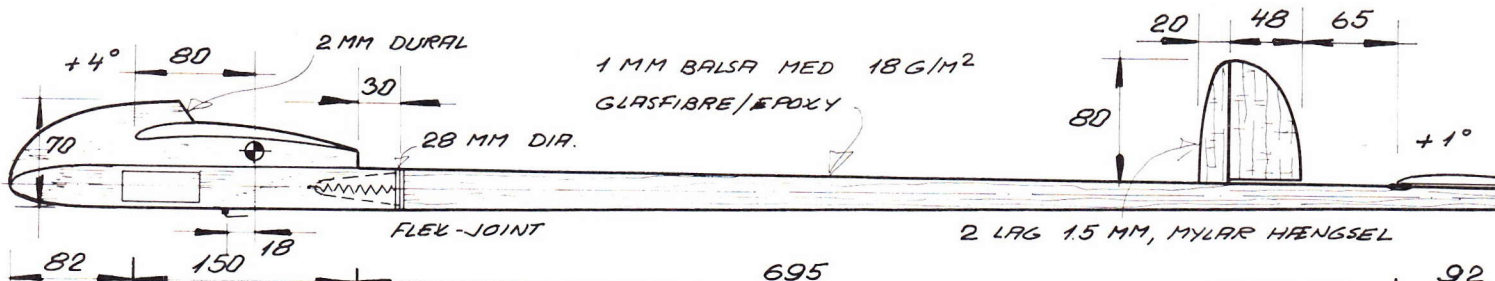
Spillet bliver udelukkende betjent med foden og fungerer på følgende måde: Først træder man på kickstarteren, og motoren vil gå i tomgang. Når man har slået tilbageløbsbremsen til, kan man sætte linen på flyet, og så er det »bare« at træde på speederen og gå i luften.

Centrifugal-koblingen kobler til, når motoren bliver speedet op og slår fra igen, når man slipper gassen.

Når man er nået op til tophøjde og har udløst linen, træder man på stopknappen og slår tilbageløbsbremsen fra med foden.

Hvis der er en anden, der har lyst til at lave et lignende højstartsspil, kan jeg oplyse, at spolen skal kunne trække 500 meter line ind pr. minut. Det lyder måske af ret meget, men det er faktisk kun i de første 10 sek., man kører på fulde omdrejninger. En højstart varer normalt kun 30-45 sek. til ca. 120 meter. *Kurt Larsen*





VINGESAMLING: 3 STK 3MM Ø PIRNOTRÅD

VÆGT:	PLAN:	164 G.
	HAERLAN:	9 G.
	KROP MED TITER OG BALLAST	242 G.
	TOTALT	415 G.

VM VINDEREN ANNO 1979, TAFT, CAL. USA.
CIRKELINE F1A
 KONSTRUKTION: PER GRUNNET
 ASSENS, DENMARK

DRAUGHTSMAN: JØRGEN KOESGAARD

DENNE TEGNING ER UDFØRT EFTER PERS EGNE SKITSER
 OG ORGIVELSER. J.K.79

VM-vindermodellen »Cirkeline«

Per Grunnets svævemodel, der i Thomas Køsters hænder vandt VM-79 for fritflyvende modeller

»Cirkeline« er tredje model i en serie, der blev påbegyndt i 1971. Det er dog ikke kun Per Grunnet, der har bygget denne type modeller — også Jørn Rasmussen, Finn Bjerre og Steffen Jensen har bidraget til udviklingen af modeltypen. Per Grunnet skriver:

I 1971 deltog jeg i VM med en helt ny svævemodel med enkelt v-form. I tredje start stallede den ned på ca. 1 minut i luft, hvor andre modeller fløj max. Det var en gyselig oplevelse. Jeg havde udløst den i god luft — yderst svag termik — foran hele feltet af ca. 30 ventende A2-flyvere — og så stallede den målbevidst ned. Jeg tror ikke, at der var nogen, som grinede modellflyvere kan være taktfulde.

Denne hændelse er baggrunden for den type modeller, jeg har bygget lige siden. V-forms modellen havde stor spændvidde — ca. 2,40 m — et rigtigt »svæveprofil« (konstrueret af Schwartzbach), og den var meget »smuk« og ren i linierne. Den kunne bare ikke flyve.

Efter VM overvejede jeg i nogle uger, hvordan en fornuftig A2-model skulle se ud, og resultatet blev »Jessica«, som først blev bygget færdig i 1975 (tegning i det gamle »Fritflyvning«). Den havde lange trapez-tipper, torsionsbox, rullet bagkrop og flex-joint. Og så havde den selvfølgelig russerkrog.

Den viste sig imidlertid at have for svage vinger. Den næste model — »Jazzica« — havde meget stærke og desværre meget tunge vinger. Hvor en vingehalvdel på Jessica vejede ca. 80 gram, så vejede den ca. 95 gram på Jazzica.

Jazzica havde også fået ændret profilet lidt i forhold til Jessica. Jeg havde gjort det tykkere bagtil og en smule spidsere fortil. Om det var disse ændringer, der gjorde forskellen, skal jeg ikke sige, men Jazzica viste sig at have en væsentlig bedre stillevejrstid end Jessica. Ca. 20 flyvninger i tilsyneladende død luft gav en gennemsnitstid på 185-190 sek. Med en rimelig katapultstart, selvfølgelig.

Ved VM i 1977 fløj Jazzica virkelig fint — den skal ikke lastes for det middelmådige resultat; det var som altid pilotens fejl, der slog igennem. I tiden efter VM gik modellen imidlertid langsomt og sikkert ud af trim, og det er aldrig rigtig lyk-



Thomas Køster med Cirkeline ved VM.

kedes mig at få den helt på toppen igen.

Da den gamle Jessica blev ædt af en flok køer, fik jeg taget mig sammen til at gøre en ny model færdig. Det var »Cirkeline«, der blev forsynet med forkroppen fra Jessica, som køerne af en eller anden grund havde skånet. Jeg havde forsøgt at bygge vingerne lige så stærke som på Jaz-

Per Grunnet med Jazzica fra VM i Roskilde 1977.



zica, men væsentlig lettere. Det med vægten lykkedes — de vejer lige over 80 gram stykket. Men de er ikke så stærke i vingero- den, som de burde være. De midterste ribber bliver flået af listerne, hvis man højstarter med stor hastighed i katapult- udløsningen. Dette problem har jeg indtil videre klaret ved at sætte glasfiberklæde på vingen fra over- til underside inde ved roden. Men det burde selvfølgelig have været klaret fra starten ved at også denne vinge havde torsionsbeklædning på under- siden af vingen. Vingen har haft flutter- tendenser ved hurtige udløsninger.

Profilet i Cirkeline er ændret lidt videre i samme retning som Jazzica-profilet — altså tykkere bagtil og fladere fortil. Jeg har haft en del flyvninger i rolig luft med Cirkeline i vinters, og modellen flyver lige så godt som Jazzica gjorde i sin bedste tid. Jeg tror, at Cirkeline kan drives op mod 190 sek. med en god katapultstart.

Trimmet

For at få en god katapultstart skal man sørge for, at vinkelforskellen mellem plan og haleplan ikke overstiger 4 grader, og den skal helst ligge nede på ca. 3 grader. Hvis vinkelforskellen er for stor, kan man flytte tyngdepunktet tilbage, eller — og det er det bedste — ændre haleplansprofilet. Jo tyndere og mere symmetrisk haleplansprofilet er, jo mindre bliver vinkel- forskellen, hvis tyngdepunktet ikke flyttes. Jeg bruger et 6 pct. fladbundet profil på min Cirkeline.

Kurvediametren skal tilpasses, så hver cirkel varer ca. 25-30 sek. i stille luft. Det er min erfaring, at det giver de bedste resultater i konkurrenceflyvning. Hvis cirklen er mere åben, så flyver modellen ud af termikken, og hvis cirklen er mere

snæver, så bliver modellens stillevejrstid for dårlig. I helt død luft kan jeg rette cirklen ud, så modellen kun flyver to-tre hele cirkler på en max., men det bruger jeg kun, når jeg flyver for mig selv — det er for kritisk som konkurrencetrim.

Jeg har bygget jigs («bedding») til Cirkeline, så der er ret godt styr på vingens vridninger. Min model kurver til højre, og højre indvinge har ca. 2 mm wash-in ved knækket til tippen. Begge ører har ca. 3 mm wash-out yderst.

For at få et rimeligt kurv i glidet har jeg tiltet haleplanet. Det vil sige, at haleplanet sidder skråt i forhold til hovedplanet. Det støtter modellens kurv uden at influere på højstarten.

Fremtiden

Jeg mener, at det må være muligt at lave endnu lettere vinger. På Cirkeline vejede vingetippen ubeklædt 18 gram, jeg har bygget en ny vinge, hvor vingetippen vejer 15 gram. Tilsvarende er centralplanet også lettet en smule — i skrivende stund mangler jeg dog endnu torsionsbeklædningen,

der skal sidde på såvel over- som underside, men der skulle stadig være sparet lidt vægt. Mit mål er at bygge en vinge, der i færdig tilstand vejer 75 gram pr. halvdel, og som er stærk nok til at flyve konkurrencer i typisk dansk vejr.

De gamle kroppe med flex-joint og rullet bagkropsrør af 1 mm balsa er jeg godt træt af. Flex-joint'et giver masser af besvær. Fremover har jeg tænkt at bygge kroppe med glasfiberrør og en forkrop af træ. Det var min tanke at kopiere de kroppe, som Steffen Jensen og Jørn Rasmussen laver.

På længere sigt kan der også være grund til at nævne helbalsa-modeller som en mulighed. Den metode, som Karsten Kongstad og Peter Buchwald efterhånden har udviklet til at bygge vinger, byder på mange fordele. Det, der tiltaler mig mest ved denne type modeller, er, at vingerne stort set ikke har mulighed for at slå sig. Hvis det kan lade sig gøre at bygge dem ned på en rimelig vægt — dvs. 80-85 gram — så tror jeg, at det er fremtidens A2-vinger.

Ny combat-klasse

Som en konsekvens af FAI-combats udvikling i de seneste år anser jeg det for nødvendigt, at vi opretter en ny klasse i combat.

Formålet skal være at skabe en combat-klasse, hvor så mange som muligt kan deltage, uden at omfanget af tids- eller økonomimæssige forberedelser skal hindre nogen i deltagelse.

Reglerne kan være de samme som i FAI-combat med følgende undtagelser:

1. Kun sugetank må anvendes.
2. 1 model pr. kamp.

Regel nr. 1 har til hensigt at nedsætte modellernes hastighed, således at de fleste har dem under fuld kontrol, og så det bliver let at begynde i klassen. Det vil ligeledes være muligt at anvende forholdsvis billige motorer.

Regel nr. 2 har til hensigt at skabe baggrund for at bygge nogle solide modeller, som kan holde til lidt »ormejagt«.

Nu er det naturligvis ikke meningen, at ovennævnte regler er endelige, da det er meningen, at reglerne skal ændres, hvis det er nødvendigt. Regelændringer vil formentligt kunne ske hurtigt, da afgørelsen ligger hos Linestydings-Unionens bestyrelse.

Har du forslag til regler, bedes du hurtigst muligt indsende det til Unionens sekretariat.

Jeg vil opfordre til, at klubberne tager klassen med i konkurrencerne for 1980, og til, at du bygger en eller flere gode og solide modeller i løbet af vinteren. Er du i tvivl om modeltypen, vil jeg anbefale Dave Woods Titan, som er virkelig egnet til netop denne klasse, og til din 2,5 cm³ motor. Har du ikke nogen 2,5 cm³ motor, vil jeg anbefale f.eks. Super Tigre, Paw eller Oliver Tiger.

BENNY FURBO

Køb de gamle årgange

Under oprydning i lageret af gamle blade er vi stødt på en kasse med nogle eksemplarer af Modelflyvenyt nr. 2/77, således at vi nu har samtlige numre på lager.

For at få plads på loftet sælger vi de gamle blade ud til reduceret pris, hvis man køber komplette årgange. Enkelte eksemplarer kan fortsat købes til kr. 9,50 pr. eksemplar.

Bestil på nedenstående kupon eller pr. brev, hvis du ikke vil klippe i bladet. Bestil hurtigt — der er kun et begrænset antal blade tilbage på lageret!

Samlemapper

Du kan også bestille samlemapper på kuponen. Vi har samlemapper i sølv, blå, gul og som en nyhed også rød. Anfør farve ved bestilling — ellers bestemmer vi farven! Samlemapperne er meget solide og rummer hver 12 blade. De koster 24,- kr. pr. stk.

BREV

Send mig følgende eksemplarer af Modelflyvenyt:

- stk. komplet årgang 1977 (5 numre) à kr. 30,-
- stk. komplet årgang 1978 (6 numre) à kr. 35,-
- stk. komplet årgang 1979 (6 numre) à kr. 55,-
- følgende numre af bladet: à kr. 9,50 pr. ekspl.
- stk. samlemapper à kr. 24,- (nummer 12 blade) farve:

Navn

Adresse

Postnr./by

Frankeres
som
brevkort

Modelflyvenyt
Mariendalsvej 47
DK-5610 Assens

Radio Control Soaring af Dave Hughes

Denne engelske bog om RC-svævemodeller er på 269 sider og er opdelt i tre hovedafsnit.

Første afsnit omhandler skræntflyvning, og her omtales og belyses alt inden for denne form for RC-flyvning, det være sig typer af skrænter, typer af modeller, forskellige former for ror, styring, profiler og meget mere.

Andet afsnit omhandler termikflyvning med en tilsvarende gennemgang af modeltyper, profiler, tilbehør og metoder til højstart, samt mange gode tips.

Tredie afsnit indeholder mange belærende ord om aerodynamik, som nok vil give læseren en masse gode tips, så den

enkelte får meget mere ud af sin model-flyvevirksomhed. Bogen kan så vidt jeg ved ikke købes i Danmark, men den kan anskaffes ved at henvende sig til:

Radio Control Publishing Co. Ltd.

High Street, Sunningdale, Ascot, Berks. England.

Jeg kan på det varmeste anbefale bogen, selv for meget erfarne modellflyvere er der mange gode ting og ideer at hente i den. Der er særdeles velskrevet med mange tegninger og fotos.

J. Braaby

Modelkasse til fritflyvende modeller

Begynder man som modellflyver, må man før eller siden lave sig en transportkasse til sine modeller. Dels for at kunne transportere dem på en handy måde, men også som opbevaringssted hjemme i hobbyrummet eller på værelset.

I det følgende beskrives fremstillingen af en kasse til tre wakefield-modeller af den type, undertegnede flyver med. Men ved ændringer af målene kan den bruges til andre modeller end mine, til svævemodeller osv.

Før man går igang med at lave en kasse, må man lige betænke et par ting:

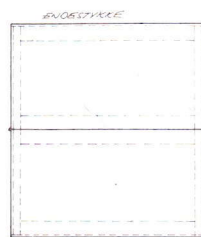
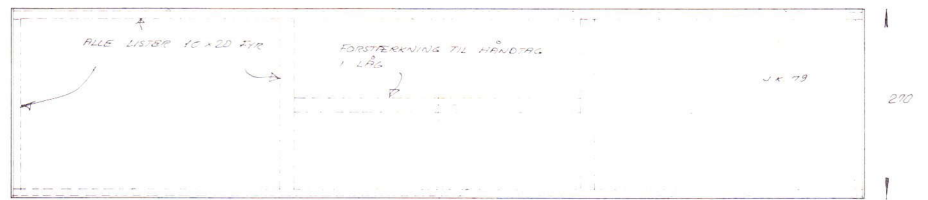
1. Kassen skal beskytte modellerne under transport.
2. Den skal være til at bære, dvs. let.
3. Den skal måske kunne være i en bestemt bils bagagerum.
4. Den skal kunne tåle regn og fugt.
5. Den skal kunne holde til at sidde på (forsigtigt).

En god kasse, der opfylder de nævnte krav, laves af 4 mm krydsfiner med 10 mm fyrrelister som forstærkninger. I princippet laver man en lukket kasse, som man derefter sår igennem på rundsav, hvorved man får top og bund. Så skal der blot monteres et klaverhængsel — fås i metermål — og et par snaplåse, samt en vandkant, der gør den lukkede kasse meget stabil. Fyrrelisterne limes på krydsfineren med hvid PVA lim, der desuden stiftes fast med små stifter med ca. 10 cm mellemrum.

Indvendig plejer jeg at give kassen tre gange alm. celluloselak, mens den udvendig får to gange grunder og to gange alkydlak af passende farve. Derefter er der nogle, der overklitrer kassen med masser af stickers (klistermærker).

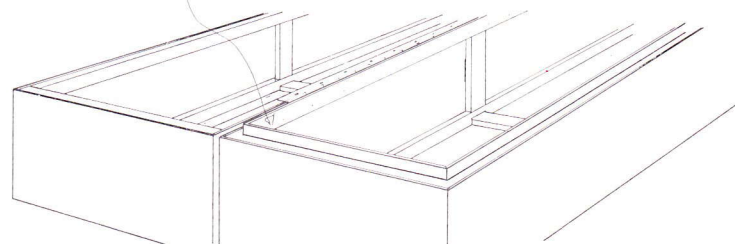
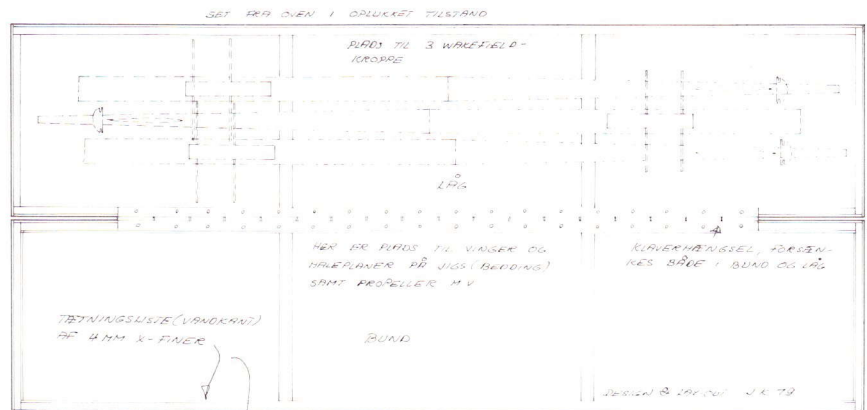
Indvendig kan man lave et par skillerum i bunden til f.eks. vinger og haleplaner, mens låget kan indrettes til at rumme de tre kroppe, der evt. kan fastgøres med elastikker eller tykt skumgummi.

OBS: Spånplade er idag et meget udbredt materiale, f.eks. i sløjdundervisningen på mange skoler, men det er for tungt til fremstilling af modelkasser, medmindre man bruger kassen som vægt i sin body-building træning! *Jørgen Korsgaard*



SET PÅ DEN I ALLE RIBBER 4 MM K-FINER

1. SÅR ALLE K-FINER SYKKELT OP
2. LIM (PVA) ALLE LISTER PÅ (STIFTES PÅ)
3. LIM KASSEN SAMMEN TIL EN LUKKET BOK
4. SÅR DEN IGENNEM HELE VEJEN RUNDT PÅ RUNDSAV
5. MONTER HÆNGSEL M.V.
6. OVERLADBEHANDLING.



Motorstørrelser

Amerikanske og japanske motorers størrelse (slagvolumen) opgives normalt i kubiktommer (cu. inches). Det kan måske

være lidt svært at omregne i hovedet til kubikcentimeter, men her er en tabel, der nok kan være til hjælp.

Cylindervolumen omregningstabel:

Cubic inches	0.01	0.05	0.06	0.09	0.15	0.21	0.30	0.40	0.46	0.50	0.61	0.80
cm ³	0,16	0,80	1,00	1,50	2,50	3,50	5,00	6,50	7,50	8,20	10,0	13,1

1 inch = 2,54 cm og 1 cm = 0,3937 inch.

1 cu.inch = 16,39 cm³ og 1 cm³ = 0,061 cu. inch.



WEBRA FMSI proportionalanlæg

Webra FM modul anlæg med »Symmetrisk Impulstelegram« sikrer perfekt kontakt mellem sender og modtager under alle forhold.

FMSI anlægget er fuldt udbygget til 7 kanaler og leveres med moduler til 27, 35 og 40 Mhz.

Leveres også med micro modtager og rormaskiner, vægt i fly med 2 rormaskiner kun 110 gram.

Skriv eller ring efter gratis brochure.

Komplette anlæg med 2 rormaskiner fra kr. 2.350,-

T.T. Power Panel

Giver variabel glødestrøm og 6 volt til pumpe fra 12 volt. Forsynet med stort måleinstrument til kontrol af glødestrøm og kontakter til at vende og afbryde strømmen til pumpen. Komplet med bananestik og krokodillenæb kr. 165,-

Blæser til krympning af plasticfolie kr. 125,-
Blæser til krympning af plasticfolie de luxe kr. 185,-
Specialstrygejern til påstrykning af plasticfolie kr. 135,-

Cessna 177 næsten færdigmodel

Cessna 177 Cardinal er en næsten færdig begyndermodel. Spændvidden er 128 cm. Beregnet for motorer fra 3-4 cm³.

Kroppen er fremstillet i plast. Vingene er opbygget i træ og beklædt med plasticfolie. Byggearbejdet er begrænset til at samle vingen på midten, montere sideror, haleplan, hængsler, motor, tank, understel og RC anlæg. Alle dele bortset fra RC anlæg, motor og propel er med i sættet.

Cessna 177 Cardinal kr. 495,-

Silver Star Models Sjællandsvej 3, 9500 Hobro Telefon (08) 52 03 57

Vi oplyser gerne om nærmeste forhandler.

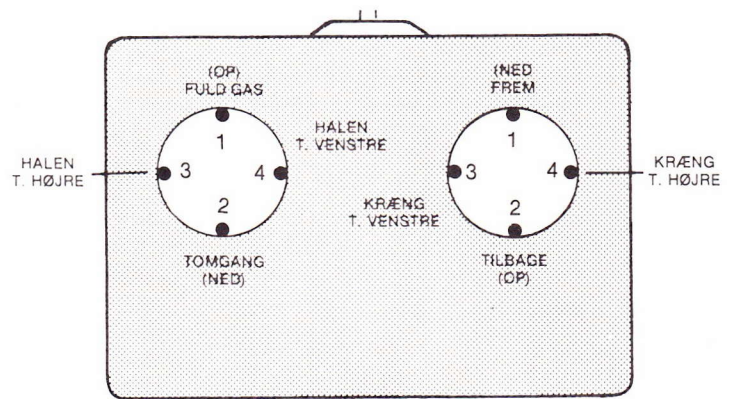


Fig. 1.

Styring af RC helikopter

Bent Djerberg fortæller i denne artikel, hvordan man rykker i pindene, når man skal have sin RC-helikopter til at flyve en ganske almindelig lille rundtur. Det er en fascinerende oplevelse.

En RC helikopter skal bruge min. 4 servover for at kunne styres. Rent mekanisk (den mekaniske styring) er der så mange varianter — kollektiv og cyklisk pitch, direkte styring, kombineret styring osv., men konklusionen er altid min. 4 servover. Herudover er der div. tekniske raffinementer, måske indbygget i senderen — servover eller mekaniske, der skulle gøre det lettere — det gør disse ting også, hvis de virker 100 pct. perfekt, for gør det ikke det, så er det bare 10 gange sværere. Men til sagen. Altså standardradioudstyret er 4 servover, modtager samt 4 kanal sender.

Vi skelner mellem højre og venstre »pind« position 1, 2, 3 og 4. Imellem disse positioner (se figuren) er der jo utallige varianter, da pindene kan bevæges (vippe) i alle retninger omkring deres centrum. De fleste herhjemme bruger følgende styring:

Venstre pind (gas, haleror):

- 1: tomgang, 0 pitch
- 2: fuld gas — fuld pitch
- 3: halen til højre
- 4: halen til venstre.

Jø, det er rigtigt, for når helikopteren flyver fremad, og halen drejes til venstre ved at dreje pinden til højre, ja, så foretager helikopteren et drej fremad til højre. (Iøvrigt som haleroret på et fly: halen drejes til højre, når flyet skal til venstre).

Højre pind:

- 1: højderor/bak
- 2: nedadror/frem
- 3: venstre kræng/sidelæns venstre
- 4: højre kræng/sidelæns højre.

Hvis en helikopter ikke er underlagt hård vind, termik eller jordeftekt — ja, så gør den kun det, den får besked på gennem pindens bevægelse — under forudsætning af, at den er mekanisk korrekt (læs: perfekt), og tyngdepunktet ligger rigtigt (dvs. en anelse foran hovedrotorakslen).

Vi starter motoren — stiller helikopteren på en plan, vandret flade og giver gas ved roligt at føre venstre pind i lige linie fra position 1 mod position 2. På et eller andet tidspunkt er helikopteren »vægtløs«, da pitch + motoromdrejningen = en lodret opadgående kraft i hovedrotorakslen længderetning udligner tyngdekraften og en anelse mere gas/pitch altså nærmere mod position 2 skulle få helikopteren til at stige lodret. Det gør den desværre ikke! Dels er den underlagt de gyroplaner, den selv skaber i hovedrotorplanet og halerotorplanet, og dels de ydre påvirkninger fra den vind vi altid har — startplanet, der ikke var vandret, tyngdepunktets placering og sidst men ikke mindst jordeftekten — dvs. lidt populært sagt, den vind hovedrotoren selv skaber nedadgående, der »støder« mod jorden.

Dvs. der skal korrigeres i startøjeblikket både for haledrejning position 3 eller 4 i venstre pind, samt hvis helikopteren er ved at »stå på næsen«, skal højre pind føres

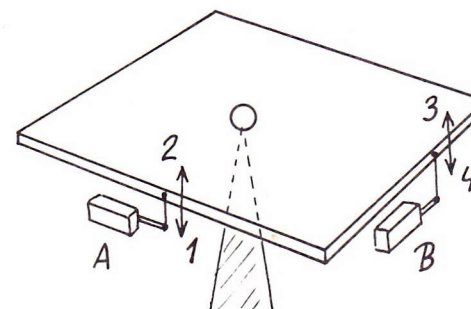


Fig. 2.

mod position 1 og omvendt. På samme måde korrigeres for at vælte til siden på højre pind — vælt til venstre — højre pind mod position 4 og omvendt.

Højre pind er let at forstå, hvis man sammenligner med en plan flade med en kant (figur 2). Den plane flade er understøttet op i sit centrum som en kompasnål. På fladen lægges en kugle, der kan løbe frit/let over hele pladen. Nu anbringes 2 servoer, således at siden A kan løftes op og ned ved hjælp af servoen og tilsvarende for siden B over centrum. Vi har nu et »radiostyret kuglespil«, som de fleste sikkert kender fra barndommen, ganske vist uden radio. Det eneste, det drejer sig om, er at holde kuglen i centrum ved at løfte og sænke siden A, dvs. bevæge højre pind mellem pos. 1 og 2 og siden B ved at bevæge højre pind mellem 3 og 4.

Så mangler vi bare, at der er en eller anden, der skubber lidt til pladen, drejer den lidt rundt — så servoerne følger med, samt hæver og sænker centrum. Imens »kæmper« man med begge pinde i alle positioner for at modvirke disse påvirkninger — så skal man bare huske, at når kuglen rammer kanten af pladen — ja, så svarer det til, at helikopteren rammer jorden. Derfor anbefales træningsunderstel til begyndere, og det er også derfor, de altid ser så koncentrerede ud; men det er fantastisk inciterende, og det er kun træning, meget træning, der skal til.

De fleste lærer ret hurtigt at komme op til ca. 2 meters højde, hvor den er noget mere stabil (ude af jordefeffekten), og nu skal vi flyve.

Højre pind føres lidt frem mod position 2 (nedadror på fly) — helikopteren flyver nu »nedad«, men da der jo er løft på rotoren, ja, så »falder« den fremad. Da »modvinden« nu bliver større, opnås mere løft i »planerne« (hovedrotoren). Helikopteren vil faktisk stige fremad, dvs. venstre pind gas/pitch føres lidt ned mod position 1, hvis samme flyvehøjde ønskes. Da alle helikoptere har sideflader og haleror, ja, så ophæver fremadflyvningen noget af den funktion, haleratoren havde (modvirke hovedrotorens drejningsmoment), dvs. venstre pind skal føres mod position 3 eller 4, alt efter om rotoren løber højre eller venstre om.

Nu skal vi jo gerne hjem igen, så vi må se at få drejet f.eks. til venstre. Højre pind føres mod position 3. Nu sker der i princippet det samme som da vi startede med at flyve ligeud, blot til venstre. Hvis kun denne korrektion foregik, ville helikopteren flyve skråt sidelæns fremad, og derfor skal halen »med rundt«, dvs. venstre pind føres mod position 3. Nu går helikopteren ind i et nydeligt drej. Når vi er 180 grader rundt — ja, alt det vi foretog, da vi startede fremadflyvningen skal nu ændres, for nu er vi i medvind, dvs. der skal bruges mere løft (venstre pind mod pos. 2), og halen skal igen korrigeres for den hjælp vi nu ikke mere har fra sideroret/kroppen.

Efter yderligere 180 grader (tilbage til modvind), mindre gas/pitch, venstre pind mod position 1 og igen korrektion af haleror.

Nu skal vi jo gerne igen have jordkontakt og helst lidt blødt. Da vi startede (mod vinden) og nu skal lande, stadig mod vinden, ja, så skal vi gøre det modsatte af, hvad vi gjorde, da vi startede. Ved at føre højre pind mod position 1 (højderor) stiger helikopteren, men hvis vi samtidig fører venstre pind mod position 1 (mindre gas/pitch), så kan den ikke stige (der er ikke løft nok), dvs. helikopteren synker og bremses — nu falder hastigheden, dvs. løftet bliver mindre — manglende modvind — dvs. synker hurtigt og efterkorrektion med venstre pind mod position 2, mere gas/pitch vil i et rigtigt samspil få helikopteren til at svæve ca. 2 meter over jorden, der hvor vi startede.

De sidste 2 meter er nok så kritiske. Ud over de ved starten omtalte korrektioner, ja, så skal venstre pind mod position 1 mindre gas/pitch, *men* nu er vi ved at være i jordefeffekt igen, og når helikopteren er begyndt at synke, ja, så skal der mere løft til ved at føre venstre pind mod position 2 igen (mere løft, gas/pitch). Denne korrektion medfører en hurtig korrektion af haleratoren ved at føre venstre pind mod

position 3 eller 4 alt efter hvilken vej hovedrotoren drejer. Husk det er lettere, når din helikopter er i rigtigt trim på senderen, og den skal trimmes *hver* flyvedag. Der korrigeres på højrepind position 1-2 og 3-4 samt på venstre pind pos. 2-3 for vindstyrke, og hvis det skal være helt rigtigt, skal pitch også korrigeres.

Der findes mange metoder at lære det på, og det er op til den enkelte at finde de hjælpemidler, der passer bedst, og blive ikke forskrækket over ovenstående — det er fascinerende, og der er hele tiden dejlige udfordringer.

»SUS«

— den velkendte og gennemprøvede svævemodel i klasse A1 kan fortsat leveres i byggesæt

Byggesættet koster kr. 55,- + forsendelse.

Fabrikation og salg:
Levin Jensen
Tinglækkevej 13,
5250 Odense SV

Abonner på Modelflyvenyt

Få Modelflyvenyt tilsendt med posten hveranden måned, så snart det udkommer. Udfyld kuponen og send den straks til bladets ekspedition.

Abonnement for 1980 (6 numre) koster kr. 55,-, og bladet udkommer omkring den første i månederne januar, marts, maj, juli, september og november.

Når Modelflyvenyt nr. 1/80 udkommer, vil du få det tilsendt sammen med en regning og et girokort, som abonnementsbeløbet skal indbetales på.

OBS: Kun for nye abonnenter — hvis du allerede abonnerer, så får du automatisk et girokort tilsendt i november måned!

BREV

Frankeres
som
brevkort

Jeg abonnerer ikke på Modelflyvenyt i øjeblikket, men vil gerne starte abonnement fra og med nr. 1/1980.

Send mig nr. 1/1980, når det udkommer sammen med en regning på kr. 55,- for abonnement for 1980.

Navn:

Adresse:

Postnr./by:

Modelflyvenyt
Mariendalsvej 47
DK-5610 Assens

Fritflyvningsresultater

Free Flight Days in Poitou, Frankrig, d. 12-14/8-79

Årets fritflyvningskonkurrence i Poitou blev lige som de tidligere år afholdt på en meget stor næsten flad flyveplads, der fortrinsvis bestod af høstede hvedemarker.

Stævnets første konkurrence var en uhøjtidelig chuckglider-konkurrence, der blev afholdt d. 11/8 om aftenen. Næsten alle de fremmødte danskere deltog med større eller mindre held i konkurrencen. Størst ære af den havde Michael Rasmussen, der blev nr. 8 af de langt over 50 deltagere. Han fløj virkelig imponerende godt, og med bare en lille smule held var han endt endnu højere oppe på listen. Vinder blev Andy Crisp fra England med en lille, meget let model, han havde bygget om eftermiddagen! På andenpladsen kom en franskmænd, og som nr. tre kom ham, der af mange blev regnet for favorit inden stævnet, nemlig britten Buskell. Grunden til hans favoritværdighed var, at han her i vinter har sat en ny engelsk *indendørs* chuck rekord på 78 sek!

Næste dag blev der fløjet wakefield, og her var vores opmærksomhed selvfølgelig koncentreret omkring vores håb ved VM i oktober, Jens og Povl Kristensen. Dagens første perioder blev fløjet i et helt fantastisk vejr. Det meste af tiden var det fuldstændig stille, og man så flere gange, at modellerne landede ved den samme startpol, som de var startet fra. Da vejret var så godt, var man virkelig *out*, hvis man ikke fløj max, og desværre havde Povl det uheld allerede i anden runde, at hans model blev kastet i en svag nedvind. Resultatet blev stort set det mest uheldige, der overhovedet kan ske, nemlig et drop på *et* sekund. Noget næsten tilsvarende skete for Jens i femte periode, da han efter en meget spændende flyvning fik noteret tiden 178 sek. Sagen var den, at hans model havde slået sig en lille smule i varmen, og det resulterede i, at den under hele flyvningen stallede ganske svagt.

Resultatet af de syv første runder var, at 6

Jens Kristensen gør klar til en start med wakefieldmodeller i Poitou.



H. Bleuer fra Schweiz vandt A2-konkurrencen i Poitou med denne nydelige model.

mand havde fuld tid, og lige efter som nummer 7 og 8 kom Jens og Povl. I første fly-off start fik fire af de startende fire minutter, da der først i perioden passerede en svag termikbølge. I den anden omflyvning skete det samme blot med den forskel, at boblen denne gang var så lille, at kun en enkelt var i stand til at flyve max i den. Det var englænderen Miller, som altså vandt foran sidste års vinder Allain Landeau fra Frankrig.

Næste dag var helliget A2-folkene, og her var der ikke færre end 8 danske deltagere. Også denne dag var luften de første perioder meget rolig. Næsten ingen vind og kun meget svag termik.

Allerede i første periode var Peter Otte ude for et alvorligt uheld, da han under højstarten trak vingen over på sin bedste model. Grunden til, at det overhovedet kunne lade sig gøre i det meget stille vejr, var, at Peter ønskede at lave en virkelig hård katapultudløsning med modellen. Bortset fra Jørn Rasmussen, der maxede i meget sikker stil, var der ingen danskere, der udmærkede sig i denne periode. I anden periode

var det imidlertid Jørns tur til at komme galt afsted. Først foretog han en start, hvor hans model uheldigvis kolliderede med en startline under flyvningen. I omstarten var han så uheldig/klodset at falde over den eneste forhindring i en hel kilometers omkreds med det resultat, at modellen udløstes i lav højde. Det var specielt ærgerligt, eftersom dette var hans eneste drop i hele konkurrencen.

Steffen Jensen fik også noteret en dårlig tid i denne periode, da hans model efter udløsningen næsten gik i spiraldyk. Den samme model var ude for et meget usædvanligt havari i tredje runde, idet den efter ca. 90 sek. flyvning blev torpederet af en bulgarsk model, der blev katapultet direkte op i den. Som følge af dette måtte Steffen gennemføre resten af konkurrencen med sin anden model. Her i tredje periode markerede Karsten Larsen sig iøvrigt med sin Skymaster, idet han i bragende termik formåede at få modellen til at synke så langsomt, at den fløj tre minutter.

Resten af dagen gik det så som så for de danske deltagere. Bortset fra de allerede nævnte bør Kim Køster og Jytte Larsen fremhæves. Kim fordi han bortset fra en dårlig femte start fløj en god konkurrence, og Jytte fordi hun til dette stævne, der var hendes første i udlandet, formåede at slutte dagen af med tre flotte maxer.

Selvom vejret var godt hele dagen, blev der intet fly-off, da kun en deltager formåede at flyve 7 maxer. Det var H. Bleuer fra Schweiz, der vandt foran Nikolov fra Bulgarien og Mike Fantham fra England.

På stævnets sidste dag blev der fløjet gas. Denne del af aktiviteterne havde ikke den store interesse for os danskere, da vi ikke stillede med deltagere. Vinder af klassen blev G. Heidemann fra Tyskland med Hubler ligeledes fra Tyskland og R. Collins fra England på de følgende pladser. Det mest overraskende her er nok, at så gode navne som Alexander Denkin, Bulgarien, Reda, Tyskland samt de to svenske Hans Lindholm og Lars-G. Olofsson alle endte langt nede af listen.

Den officielle afslutning på stævnet var en udendørs fest/middag/prisuddeling, der desværre udartede til at være et ret alkoholisk

foretagende.

Alt det foregående beskriver kun det, der har at gøre med selve flyvningen, men mindst lige så vigtigt for de fleste af os er hele det sociale liv, der udfoldes under et sådant stævne. Der er virkelig mulighed for at lære andre modellflyvere at kende, at se på deres modeller, at pjaske med dem i pølen, osv.

Da atmosfæren til dette stævne er virkelig afslappet, kan det på det varmeste anbefales alle, der har mulighed for det at bruge en del af deres sommerferie på en tur til Frankrig.

Steffen Jensen

F1B: 1. Miller, GB 1260 + 240 + 300, 2. Landeau, F 1260 + 240 + 255, 3. Bertin, F 1260 + 240 + 216 ... 7. Jens Kristensen, DK, 1258, 8. Povl Kristensen, DK, 1249. Ialt 57 deltagere. **F1A:** 1. Bleuer, CH, 1260 sek., 2. Nikolov, BG, 1246 sek., 3. Fantham, GB, 1245 sek., ... 17. Jørn Rasmussen, DK, 1181 sek., 29. Steffen Jensen, DK, 1146 sek., 38. Kim Køster, DK, 1112 sek., 62. Peter Otte, DK, 1028 sek., 80. Bo Nyhegn, DK, 955 sek., 93. Jytte Larsen, DK, 923 sek., 98. Torleif Jensen, DK, 887 sek., 116 Karsten Larsen, DK, 731 sek. Ialt 130 deltagere. **F1C:** 1. Heidemann, D, 1260 sek., 2. Hubler, D, 1235 + 240 + 290 sek., 3. Collins, GB, 1235 + 240 + 270 sek. Ialt 26 deltagere.

Criterion Pierre Trebod, Frankrig, d. 18-19/8-79

Den 18. og 19. august mødtes mange af dem, der tre dage tidligere havde fløjet i Poitou, og en hel masse andre for at flyve det meget traditionsrige Pierre Trebod stævne. Dette stævne har i de senere år været udsat for en del kritik. Mange har fundet startgebyret unødigt højt, og de sidste par år har tidtagernes standard ikke været særlig høj. Set fra dette synspunkt var årets stævne ingen undtagelse. I flere af perioderne havde vi problemer med uopmærksomme, halvfulde osv. tidtagere. Når dette er sagt, kan det ikke kraftigt nok understreges, at det alligevel er en stor oplevelse at flyve et stævne som dette. Der er hele tiden masser af aktivitet, og der bliver vist masser af god flyvning.

Den 18. fløj vi A2, og dagens første perioder blev afviklet i perfekt vejr. Efter de første to perioder var der kun Jørn Rasmussen og Steffen Jensen tilbage af danskerne med fuld tid. De resterende 6 danskere havde alle droppet, flere af dem endda to gange. I tredje periode blæste det lidt op, og startstedet blev flyttet til den anden side af pladsen. Vejret var nu typisk termikvejr. Masser af større og mindre bobler, og indimellem nogle gevaldige nedvinde, hvilket bl.a. Jørn måtte sande, da hans model i denne periode kom ned på kun 45 sek. efter en forsættelig — og perfekt — udløsning. Peter Otte, der ikke havde haft megen medgang i Poitou, var også her forfulgt af uheld. Derfor trak han sig ud af konkurrencen efter tredje start. Det samme var der desværre yderligere fire af danskerne, der gjorde efter fjerde runde, idet vinden nu var frisket yderligere op.

Tilbage var kun Karsten Larsen med sin Sky-master, Jytte Larsen med sin modificerede Nova, og Steffen der med sin russer-model indtil da havde fløjet fire maxer. Da han også maxede i de to næste perioder, var situationen for sidste runde den, at han sammen med 9 andre havde mulighed for at gå til fly-off med



A2-vinderen Mike Fantham starter Mike Warrens model ved Pierre Trebod

et max. Vejret var imidlertid endnu engang skiftet, og der var nu meget langt mellem de ret små termikbobler. Dette understregedes af, at der i sidste periode kun blev fløjet ialt 11 maxer, hvor der om morgenen i anden periode blev fløjet 91!! Desværre stod der ikke Steffen på nogen af de 11 maxer, men med et ret beskedent drop på 31 sek. holdt han alligevel en 9. plads. Kun tre mand gik til fly-off, og her var det nødvendigt med to starter for at finde vinderen, da både Mike Fantham (GB) og A. Bartschi (CH) fløj 154 sek. i første start.

I anden omflyvning trak Mike Fantham det længste strå, og han kunne tilføje endnu en flot placering til sin i forvejen imponerende sejrsliste. Hans model var en typisk engelsk model, meget lig den tegning Modellflyvenyt bragte i nr. 4/79 af Gary Madelins model. Den var ret pænt bygget og meget veltrimmet. Til forskel fra Gary Madelins model er den forsynet med en cirkelkrog.

Om søndagen blev der fløjet gas og wakefield, og da vi ikke stillede med deltagere i gasklassen, kunne hjemhentningsholdet (da det ankom midt i anden periode) koncentrere sig udelukkende om Jens og Povl Kristensen. Om dem er der egentlig kun at bemærke, at de bortset fra anden periode, hvor de begge lavede et lille drop, fløj aldeles overbevisende. Deres stig var klart bedre end de fleste, og deres sans for at finde termik viste sig endnu engang at være fremragende. Deres placering som nummer to og fire er derfor fuldt fortjent, og deres klasse understreges yderligere af, at Jens fløj de første fem starter med sin fjerde-model!!

Til årets gaskonkurrence blev der fløjet virkelig fremragende tider. Halvdelen af alle startende fløj således mere end 1220 sek., og efter de fire, der kom i fly-off, ligger der fire, som kun droppede mellem et og tre sekunder.

Fly-off'et blev lidt af et anti-klimaks, idet det blev vundet af Richard Schley fra Tyskland efter en flyvning, der må betegnes som meget heldig. Efter et ynkeligt stig, hvor modellen først slog et slag til venstre, derefter et til højre, for de sidste par sekunder af motortiden at flyve meget hurtigt og trykket nedad (!), endte modellen i ca. 100 meters højde i et glid, der nærmest lignede et spiraldyk. Så skete der imidlertid det uforudsigelige, at den fløj ind i en formidabel bobble, der holdt den svævende i de fire minutter. Som nummer to og tre kom Ken Faux (GB) og G. Heidemann (D), begge med flyvninger der var noget under deres vanlige standard.

I år deltog Modellflyvenyts udsendte ikke i

den sædvanligvis horribelt ringe afslutningsbanket, så den foreligger der ingen rapport fra. Derimod kan det bemærkes, at for de penge banketten koster, kan man få et udsøgt måltid på alle restauranter i området.

Steffen Jensen & Jytte Larsen

F1A: 1. Mike Fantham, GB, 1260 + 154 + 150 sek., 2. A. Bartschi, CH, 1260 + 154 + 140 sek., 3. J. Leleux, F, 1260 + 152 sek. ... 9. Steffen Jensen 1229 sek., 57. Karsten Larsen 1022 sek., 84. Jytte Larsen 821 sek., 99. Kim Køster 675 sek., 106. Jørn Rasmussen 585 sek., Torleif Jensen 577 sek., 108. Bo Nyhegn 568 sek., 122. Peter Otte 240 sek. Ialt 124 deltagere.

F1B: 1. B. Silz, D, 1260 sek., 2. Povl Kristensen 1258 sek., 3. F. Gaens i, CH, 1257 sek., 4. Jens Kristensen 1220 sek. Ialt 46 deltagere. **F1C:** 1. R. Schley, D, 1260 + 240 sek., 2. K. Faux, GB, 1260 + 198 sek., 3. G. Heidemann, D, 1260 + 151 sek. Ialt 23 deltagere.

Combat des Chefs, Frankrig d. 1-2/9-79

Et par danskere, Jytte Larsen og Steffen Jensen, havde så god tid, at de kunne blive i Frankrig og deltage i Combat des Chefs, der blev afholdt d. 1.-2. september i Nancy. Stævnet er ikke nær så stort som de øvrige franske sommerkonkurrencer, men det udmærker sig ved at være arrangeret af nogle ualmindelig flinke mennesker, der får stævnet til at forløbe i en meget rolig og afslappet atmosfære.

Som noget specielt forsøger man til dette stævne at afholde en stillevejrskonkurrence med fire perioder, der flyves sen aften og tidlig morgen. For at have en mulighed for at sammenligne de forskellige modellere ydeevne skal alle starte inden for et meget lille område i løbet af kun to minutter, og der flyves uden max. Det giver selvfølgelig en vis trængsel, men ingen af danskerne var involveret i linekryds eller lignende.

Efter de første to starter lå 3 mand i spidsen med ca. 60 sek. ned til resten af feltet. Blandt disse var Steffen, der med en model, der ligner Per Grunnets VM-vinder (!!!) meget, fik noteret virkelig gode tider.

Dette ændrede sig desværre, da man tidlig søndag morgen fløj tredje periode. I nattens løb var det nemlig blæst op, og da der samtidig var en del termikaktivitet, blev der vendt fuldstændig op og ned på resultatlisten. Som eksempel kan nævnes, at vinderen, Maiworm fra Tyskland, i denne periode blev noteret for en flyvning på 335 sek., periodens næstbedste tid blev præsteret af Jytte med 165 sek!

Wakefield-konkurrencen blev vundet af Jean-Claude Neglais med en speciel stillevejrskonkurrence, der er næsten to meter i spændvidde, og som er forsynet med en ti-strengs motor. Dette giver den en motortid på ca. et minut.

Den normale konkurrence blev desværre lidt af en fuser, da den efterhånden ret kraftige blæst fik de fleste til at opgave. Lidt blev der dog fløjet, og her klarede Jytte sig hæderligt, idet hun blev nummer fem.

Vinder af den samlede konkurrence (stillevejrskonkurrencen + den almindelige konkurrence) blev for andet år i træk Herbert Motsch fra Tyskland med 1282 sek. i A2. Nummer to blev Patric Jomarien fra Frankrig med 1226 sek. Jytte blev nr. 4 med 944 sek., og Steffen blev nr. 7 med 693 sek.

Jytte Larsen & Steffen Jensen

Linestyingsresultater

Limfjordsstævnet d. 2.-3. juni 1979

Med en ubetydelig forsinkelse på et halvt års tid ser vi os nu i stand til at bringe combat-resultater:

Stævnet blev igen i år en god konkurrence med flest deltagere fra Sverige. Der var 11 svenskere og 9 danskere i klassen.

I den første kamp mødte debutanten Orla Albertsen den temperamentsfulde Jørgen Finn fra Sverige og måtte se sig slået. De øvrige 9 kampe i første runde var som combat-kampe plejer at være, dog kæmpede den anden debutant Bjarne Schou bravt og vandt (han har været i lære hos Uffe Edslev).

I tabernes runde faldt Orla A. og Per Stjärnesund fra og efter en pause gik starten til 2. runde. Her gav Benny Furbo og Dan Hune nærmest en opvisning i combat så længe det varede, for jordtiden var længst.

I semifinalen viste Erik Huss, Sverige, hvad en model kan holde til i kampen mod Jan Steen Jensen, Danmark. Hans motor forlod modellen og lavede soloflyvning over imellem teltene. Heldigt at ingen kom noget til. I denne stævnets mest dramatiske kamp fik Erik linerne klippet helt ude ved modellen, som i små loops skruede sig over alle banerne og ud over de bølgende kornmarker. Erik vandt med reserven, og den bortfløjne blev hentet helt uskadt. Kampen mellem Bjarne og Uffe var nok stævnets bedste rent kampmæssigt, men det var jo også en plads i finalen, det gjaldt, og hertil kom der tre svenskere foruden Bjarne. Det var en nervøs Bjarne, der gik rundt den søndag og ventede på at klokken skulle blive 15, så spændingen kunne blive udløst. Nr. 4 blev Ingmar Larson, nr. 3 Johan Sandström, nr. 2 Erik Huss og vinder debutanten Bjarne Schou efter en mægtig kamp.

Jeg vil takke deltagerne for deres fine opførelse i år og deres gode sportsånd. *Ove Windberg*

Resultater: 1. Bjarne Schou, DK, 2. Erik Huss, S, 3. Johan Sandström, S, 4. Ingemar Larsson, S, 5. Uffe Edslev, 6. Benny Furbo, 7. Jørgen Finn, S, 8. Jan Steen Jensen, 9. Roger Sjöblom, S, 10. Johan Sandström, S, 11. Bjørn Regensström, S, og Mats Böhlín, S, 13. Olav Hune, 14. Dan Hune, 15. Asger Bruun Andersen, 16. Uffe Hune, 17. Per Stjärnesund, S, 18. Michael Olsson, S, 19. Gert Guldbland, S, 20. Orla Albertsen.

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.



Henning Forbech ved DM bliver nøje overvåget af Hans Rabenhøj (t.v.).

1. Høstkonkurrence Øst for Storebælt, d. 26/8-79

Dette blev en meget mager affære, da en hel del af den gamle garde var forhindret af forskellige årsager. Vejret var heller ikke godt.

GOOD-YEAR: Far/søn-holdet sejrede foran et debutant hold:

1. Per Nielsen/Benny Nielsen, Comet: 11:49,5
2. Lars Skjødt/Jerry Petersen, Comet: 175 omg
3. Stig Henriksen/Rene Nielsen, Windy: 158 omg.

MOUSE-RACE: Denne klasse benytter .049 motorer:

1. Paul H. Madsen/Lars Bo Johansen, Comet: 11:12,1
2. Per Nielsen/Michael Duvils, Comet: 123 omg.

TEAM-RACE: En let sejr til det eneste hold, der deltog:

1. Jørgen Bobjerg/Werner Siggård, Windy: 4:07

Danmarks mesterskaber 1979 i linestyling d. 1.-2. september

Konkurrencen blev fløjet i strålende vejr på Aviators bane ved Hesteskoen ved Ålborg. Igen i år var det et arrangement i topklasse, som Aviator kun kan have grund til at være stolte af, idet alt gik som planlagt. Lørdag aften var der som sædvanlig fest i klubhuset, hvor bl.a. Hans Rabenhøj underholdt med sin steel-guitar. Ikke en egentlig steel-guitar, men kassen var da i det mindste lavet af en tom 5 liters oliedunk.

For nemheds skyld bliver referatet gennemgået klassevis.

SPEED: Her var der 5 deltagere. Vort landshold, der havde fejret triumfer ved Nordisk Mesterskab, havde åbenbart hvilet for meget på laurbærrerne, for efter første periode førte Niels Lyhne-Hansen med 239 km/t foran det samlede landshold, og sidst kom Bjørn Hansen i

gammeldags Super-Tigre stil med megafonpotte. I anden periode kom Ole Poulsen op på 240,16, men det var også det tætteste, idet Niels Lyhne forbedrede til 241,61, mens Leif Eskildsen måtte nøjes med bedste på 239,20 og derfor for første gang i mange år måtte nøjes med en bronzemedalje. Men kender vi Leif ret, pønser han allerede på revanche. Niels-Erik Hansen havde helt mistet »kumpen« og fik bedst 233,76.

1. Niels Lyhne	.....	239,68	237,31	241,61
2. Ole Poulsen	.....	0	240,16	240,00
3. Leif Eskildsen	....	236,06	235,60	239,20
4. N.-E. Hansen	....	230,76	233,76	226,70
5. Bjørn Hansen	....	180,00	0	172,00

COMBAT: Her mødte 9 mand til start med en blanding af gløderørs- og dieselmodeller, og ikke overraskende blev det de kendte ansigter, der afgjorde kampen i toppen.

Kurt Siig overraskede ved at komme i finalen efter en god indsats, hvor han dog måtte bøje sig for Uffe Edslev efter en hård kamp, der kunne være gået til begge sider pga. jordtider hos begge. I luften var Uffes hurtigere model hele tiden i angreb, men Kurt forsvarede sig mesterligt.

Det virker som om combat er ved at komme over chokket over gløderørsmotorernes hærgen, og der må være håb forude om, at klassen igen vil komme til at fungere efter hensigten.

Der blev generelt vist god combat, og det skal nævnes, at Bjørn Knudsen fra Haderslev viste fine takter ved at besætte 5. pladsen.

1. Uffe Edslev, ALK
2. Kurt Siig Jensen, 635
3. Henrik Linnet, Aviator
4. Dan Hune, Kjovent

Jørgen Kjærgård varmer op til »Good-Year«



5. Bjørn Knudsen, Haderslev
6. Benny Furbo, Kjøven
7. Jan Steen Jensen, Aviator
8. Bjarne Schou, ALK
9. Olav Hune, Kjøven.

STUNT BEGYNDER: Her var der meget hård kamp om mesterskabet. Dan Hune lagde bedst ud og førte med 2 pt. foran Carsten Thorhauge og Henning Forbech lige efter. I anden runde blev Dan Hune disket, og Henning Forbech kom i spidsen med en god flyvning. Carsten Thorhauge fik ikke styr over sagerne før i sidste flyvning, hvor han tangerede Hennings anden, så første afgjorde det, da Henning droppede tredje flyvning. Det betød, at Carsten blev mester foran Henning Forbech og Dan Hune. Det skal dog lige nævnes, at den mest stabile deltager var Anders Ørts, der lavede meget ens flyvninger.

1. Carsten Thorhauge, Aviator 2533 pt.
2. Henning Forbech, Rydhave 2515 pt.
3. Dan Hune, Kjøven 2368 pt.
4. Anders Ørts, Rydhave 1285 pt.

STUNT EKSPERT: Sidste års mester Robert Petersen deltog ikke, så der blev ikke det spændende opgør, der var forventet mellem ham og Leif Eskildsen. Leif er stadig overlegen og vandt med ikke mindre end 959 pt. foran den meget store overraskelse Hans Rabenhøj, der slog Stig Henriksen med meget lille margin. Stig var den eneste deltager fra København — det er for sløjt, men forholdene i Kongens by er heller ikke ligefrem gavnlige for stunt.

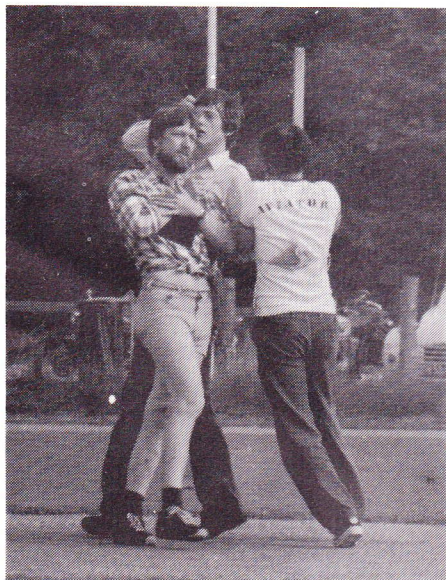
Aviators tre deltagere kæmpede hårdt om de tre sidste pladser, og i den kamp var John Amnitzbøll vinder. Alle tre tog sig et kraftigt drop undervejs.

Det skal blive spændende at se, hvilket hold der skal til Polen til VM næste år. Alle har stadig chancen for en plads.

1. Leif Eskildsen, 635 6010 pt.
2. Hans Rabenhøj, Rydhave 5151 pt.
3. Stig Henriksen, Windy 5126 pt.
4. John Amnitzbøll, Aviator 4929 pt.
5. Leif O. Mortensen, Aviator 4777 pt.
6. Johannes Thorhauge, Aviator 4493 pt.

GOOD-YEAR: Hele 8 hold deltog, og i år var der virkelig fart over feltet, idet kun seks gik til semifinalen, hvoraf kun 1 hold var over 5 min.

Et glimt fra Good-Year-finalen



Holdene var i topform, og det er tydeligt at se, at Good-Year har fundet det leje, som klassen var tiltænkt fra starten.

Ole Bisgård/Leif O. Mortensen viste allerede i første runde, at de var kommet for at tale med ved at få noteret 4:32,8 kun slået af klubkammeraterne Jesper B. Rasmussen/Carsten Thorhauge med 4:32,6. Ialt i første runde kom 5 hold under 4:40, så det var meget tæt. Jørgen Kjærgård/Palle Edslev var en stor overraskelse i positiv retning. Sidste års mestre fulgte fint med i de to indledende runder, men i semifinalerne gik et eller andet galt, og de kom ikke i finalen. Hurtigst til finalen var Jørn Vejen/Mogens Thomsen med 4:29,8, men stævnets hurtigste ti fløj Leif O./Ole Bisgård med fine 4:16,4 i andet heat.

Finalen blev meget velfløjet og spændende, og først på de sidste 50 omgange begyndte vinderne at tegne sig, idet Leif O./Ole Bisgård vandt fra de andre, men sejren var hele tiden i fare, da klubkammeraterne bed godt fra sig. Aviator fik et dobbelt mesterskab, idet Carsten Thorhauge/Jesper B. Rasmussen kom 14,1 sek. efter foran Jørn Vejen/Mogens Thomsen.

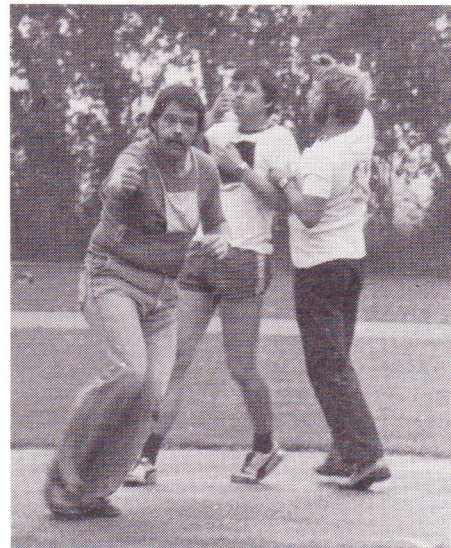
1. Leif O. Mortensen/Ole Bisgård, Aviator:
4:32,8 4:16,4 4:59,1 4:38,0 9:08,6
2. Jesper B. Rasmussen/Carsten Thorhauge:
4:32,6 udg. 4:37,5 73 omg. 9:22,7
3. Jørn Vejen/Mogens Thomsen, 635:
4:38,9 4:35,3 4:29,8 4:30,7 10:07,2
4. Niels Lyhne/Kurt Pedersen, 635/Haderslev:
4:35,5 4:33,7 6:37,5 5:25,0
5. Jørgen Kjærgård/Palle Edslev, Rydh./ALK:
4:37,9 4:41,0 disk. 4:50,6
6. Dan Hune/Olav Hune, Kjøven:
5:16,5 5:27,7 4:57,6 5:04,6
7. Henrik Strøbæk/Hans Geschwendtner:
6:53,4 5:19,1
8. Henrik Linnet/Jan Steen Jensen, Aviator:
5:27,4 5:46,9

TEAM-RACE: 10 hold mødte til start, hvoraf 9 gik til semifinalen. I første runde var Jens Geschwendtner/Luis Petersen bedst med 3:45,2 foran Hans Geschwendtner/John Mau med 3:47,8. Jørn Vejen/Mogens Thomsen fik 4:01,2 som tredje. I anden runde blev det fastslået, at Jørgen Kjærgård/Palle Edslev ikke kom med i semien. De fløj med udstyr, der gik 21,0 over 10 omg., men de havde endnu ikke lært motoren startprocedure at kende. Det lykkedes heller ikke andre at komme under 4 min. i de to indledende heats.

I semifinalen lagde Hans/John ud med 3:52,5 med deres 50 omg. model, mens Ole Poulsen/Ib Rasmussen fik 3:54,3 og Jens G./Luis P. 4:00,6. I anden runde af semifinalen kom de to københavnske hold i karambolage, der resulterede i, at Jens/Luis kørte ind ved sektoren, mens John/Hans fortsatte og fik noteret 3:39,9 — det hurtigste endnu i officiel konkurrence, — men kun 2 hold gennemførte. Kåre Nielsen/Per Sauerberg fik nu deres livs chance, da de fløj et 2-mands heat, hvoraf en del foregik solo. De udnyttede chancen og kom i finalen med 3:59,2, og Jens/Luis måtte for første gang i mange, mange år stå udenfor og kigge.

Finalen blev et hårdt opgør mellem John/Hans og Ole/Ib. John/Hans havde trimmet 40 omg. trim, mens Ole/Ib fløj 33 omg. trim. Det blev hurtigt klart, at Kåre/Per ikke var med i topstriden, som blev afgjort på de sidste 10 omgange med en sejrsmargin til John/Hans på 0,9 sek. foran Ole/Ib. Kåre/Per var 34,6 sek. efter i mål.

Sejren var Hans/John's tredje i træk — denne gang brugte de en BG-Bugl, der således alle-



Team-race finalen ved DM

rede i sit første produktionsår vandt et Danmarksmesterskab.

1. John Mau/Hans Geschwendtner, 635/Comet
3:47,8 3:49,0 3:52,5 3:39,9 7:50,9
2. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK:
35 omg. 4:12,8 3:54,3 5:24,8 7:51,8
3. Kåre Nielsen/Per Sauerberg, Haderslev:
disk. 4:28,5 4:25,5 3:59,2 8:25,5
4. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet:
3:45,2 3:58,9 4:00,6 69 omg.
5. Jørn Vejen/Mogens Thomsen, 635:
4:01,2 5:22,5 34 omg. 4:42,1
6. Jesper B. Rasmussen/Carsten Thorhauge:
4:15,1 udg. 4:16,1 4:28,2
7. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev:
4:36,5 4:24,7 udg. 4:32,4
8. Peter Sejersen/Bjarne Schou, ALK:
4:30,3 4:28,0 46 omg. udg.
9. Niels Lyhne/Kurt Pedersen, 635/Haderslev:
6:42,0 4:28,7 4:26,7 4:48,5
10. Jørgen Kjærgård/Palle Edslev, Rydh./ALK
4:54,3 disk.

Europamesterskabet d. 1.-2. sept. 1979

Denne konkurrence, der blev arrangeret meget sent, blev fløjet på de samme dage som DM. Der var derfor ikke nogen dansk deltagelse ud over Jørgen Bobjerg/Werner Siggård i team-race. Det var ellers meningen, at Utrecht 1979 skulle tælle for Europamesterskabet, men i sidste øjeblik (maj måned) tilbød Frankrig at være værter, og resultatet blev, at det blev en noget ufuldstændig konkurrence uden østrigsk, schweizisk og dansk deltagelse udover de før nævnte, der var på ferieudflygt.

Team-race blev vundet af Visser/Buys fra Holland foran 2 italienske hold, der flyver med Cipolla-motorer. Disse udmærker sig ved en meget stor ydelse (19,6 sek. over 10 omgange), men de har desværre meget dårlige piloter, der pådrager sig den ene diskvalifikation efter den anden, fordi de flyver ret vildt.

Werner Siggård/Jørgen Bobjerg fik kun tid i første runde, nemlig 4:07,3, hvilket rakte til en 11. plads ud af 21 hold. En god præstation med så kort varsel til konkurrencen. I andet heat måtte holdet udgå, fordi Werner blev syg.

Speed blev en stor fransk triumf, men nr. 4 blev Jari Valo fra Finland med meget flotte

251,046 km/t. Emil Rumpel der var forsvarende mester, blev nr. 5 — lidt under daglig vande. Lenzen deltog ikke.

Stunt blev ligeledes en kæmpe fransk triumf, men her kom en israeler ind på bronzeplads og skilte franskmændene fra at gentage 3-dobbelt-sejren fra Speed. Billon var en klar vinder. Elias Mayer fra Finland kom ind som nummer 5, og Finland erobrede sølv i hold efter Frankrig.

Combat fik igen engelsk sejr, idet Vernon Hunt sejrede over Fred Meijer fra Holland (nr. 2 for andet EM i træk) og tredje blev Per Stjärnsund, Sverige, foran Kehravou fra Finland.

England vandt hold foran Finland og Sverige.
H.G. & Jørgen Bobjerg

2. høstkonkurrence Øst, d. 9/9-79

Denne konkurrence blev afholdt i strålende regnvej. Det var lidt småt med deltagelsen, men der blev gået til sagen.

GOOD-YEAR: Det blev en Windy-sejr foran en række Comet-hold i en let ulden træningstilstand.

- Stig Henriksen/Rene Nielsen, Windy:
98 omg. 5:13,6 10:20,9
- Henrik Strøbæk/Hans Geschwendtner:
5:24,0 5:17,5 10:44,0
- Per Nielsen/Benny Nielsen, Comet:
6:28,3 5:16,6 0
- Jerry Petersen/Lars Skjødt, Comet:
6:41,8 9:06,0

TEAM-RACE: Holdene havde problemer og blev derfor enige om at første heat afgjorde sagen. Danmarksmestrene var helt i hopla.

- Kjeld Frimand/Flemming Jensen, Windy:
4:21,6
- John Mau/Hans Geschwendtner, Comet:
5:17,0

SPEED:

- Henrik Strøbæk, Comet 135,6 km/t

MOUSE RACING:

- Lars Bo Johansen/Paul H. Madsen, Comet:
4:26,5
- Per Nielsen/Michael Duvals, Comet:
34 omg.

Bochum 1979, d. 15.-16. september

Konkurrencen blev afholdt i Ruhr-Park ved Bochum. Fra Danmark var der kun deltagelse i speed og team-race.

Konkurrencen startede om eftermiddagen, og Ole Poulsen var første mand i ilden. Det gjorde han godt med 244,57 km/t, så vi fik en god dansk start, idet Ole efter første dag endte som nr. 7.

I team-race lagde Hans/Jens Geschwendtner, der fløj sammen for første gang i mange år ud med 3:50,5, hvilket viste sig at blive dagens bedste, tæt fulgt af Wakkermann/V. d. Weerd fra Holland med 3:51,6. Ole Poulsen/Ib Rasmussen udgik ved andet stop, og Kjeld Frimand/Flemming Jensen, der havde efterladt deres bedste grej hjemme, fik 4:34,5 med et ekstra stop.



Hans (t.v.) og Jens Geschwendtner dannede hold for første gang i lang tid ... og vandt i Bochum!

Dr. Egervary fra Vesttyskland førte klart i stunt efter første dag.

Om søndagen forbedrede Ole Poulsen til 247,25 km/t — et resultat i topklasse, men det bragte ham ikke længere op ad listen, da de andre begyndte at få styr på grejet. I denne runde var ungarenen Mult helt ustyrlig og fik 263,93 km/t — det hurtigste resultat, der nogensinde er fløjet i konkurrence efter de nugældende regler. Ungarerne var den store overraskelse, idet Szegedi fik 257,14 km/t, kun slået af Mult og Bilat fra Schweiz som fik 258,05 km/t.

I team-race brugte Hans/Jens, der fløj konkurrencen med Jens/Luis udstyr, reservemodellen, og det var heldigt for i første stop, blev de påfløjet i luften af en lavtgående hollænder, der smadrede deres model og klippede linerne, så den strøg ud i linebåsen gennem slusen, der var vendt forkert, men heldigvis var motoren slukket, så der skete intet.

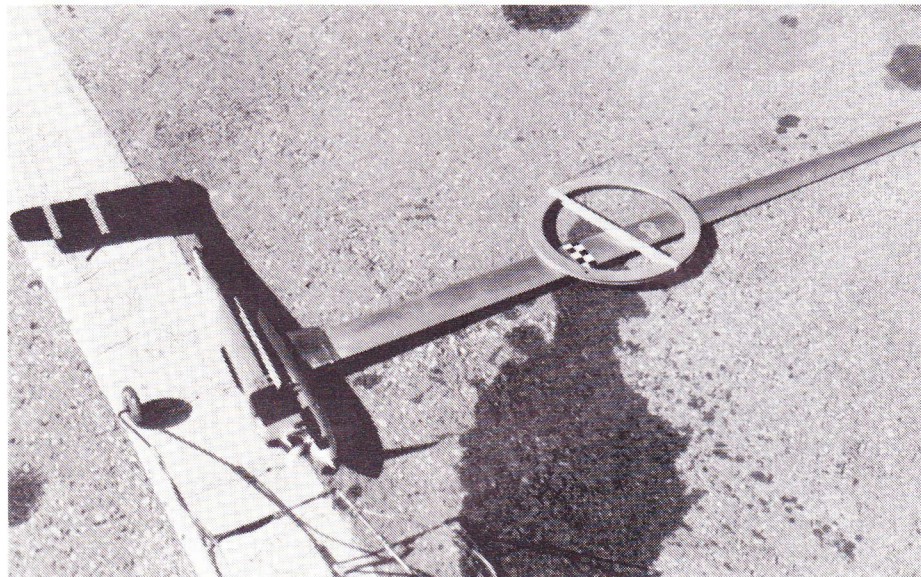
Metkemeijer brugte en ny Nelson model og fik 3:42,2, og Nitsche/Kühnegger fik 3:51,4, så semifinalen begyndte at tegne sig. Ole Poulsen/Ib Rasmussen måtte flyve om fire gange på

grund af de andre holds fejl, og fjerde gang glippede det, idet de kun fik 4:14,9 med et ekstra stop og gled dermed ud af semien med 0,6 sek. Det var sort uheld, da de de tre andre gange var klart på vej under 4 min.-grænsen. Kjeld/Flemming tabte helt pusten og fik kun 4:53,8 og endte på en 15. plads ud af 23 hold. Ole/Ib måtte lade sig nøje med 10. pladsen, men havde fortjent bedre.

I stunt var Geza Egervary helt suveræn og sejrede med ikke mindre end 223 points foran landsmanden Maikis og belgieren Liber. I stunt var der intet nyt bortset fra englænderen Taylor, der fløj med en semi-skala model af et engelsk jagerfly fra 2. verdenskrig. Den model var en oplevelse — usædvanlig smuk i enhver henseende.

Speed endte med en ungarsk triumf, der overraskede alle. Selv de tyske speedfolk fik travlt med at studere modellerne, der alle havde meget store indervinger og var udstyret med Rossi og kørte på sugetank. Ungarerne blev 1, 3 og 4 og bedste tysker nr. 5. Det skal lige bemærkes at Lenzen ikke stillede op i speed.

Ungareren Szegedi fløj 257,14 med denne speed-model — og blev nr. 3. Bemærk den lange vinge.



I semierne i team-race fik Hans/Jens 3:55,6 efter småproblemer i første heat, hvilket rakte til en foreløbig førsteplacering. I anden runde fik Metkemeijers 3:40,1 og Wakkermann/Weerd 3:51,1. Hans/Jens havde fløjet det første heat i anden runde og fået 4:00,5 mod Visser/Buys 4:03,5, og selv om hollænderne var bagud over målstregen, fik de alligevel overbevist juryen om, at der var fejl ved tidtagningen, så hele heatet skulle flyves om. Hollænderne fik en ekstra chance, men i omflyvningen fik Hans/Jens 3:47,5 og hollænderne kom ikke i mål. Dermed havde vi igen i år et dansk hold i finalen. Jens G./Per Hasling fik bronze sidste år.

Finalen blev en hård affære. Efter de første 35 omgange førte Metkemeijer med deres FMV (19,6 sek. over 10 omg.) foran Hans/Jens med 2 omg. og Wakkermann/Weerd med 3 omg. I stoppet skete der et uheld for sidstnævnte, så de fløj ind i cirklen. Metkemeijer stoppede, mens danskerne fløj videre. Hollænderne forlangte omflyvning, hvilket reglerne ikke giver adgang til — en finale er en finale. Hans/Jens kom i mål ved 200 omg., og så begyndte diskussionen mellem juryen og hollænderne. Juryen afsagde kendelse om, at der ingen omflyvning var, men Hans/Jens meddelte, at de ønskede at flyve om mod brødrene Metkemeijer, der altid er meget sportsligt indstillet.

Så begyndte omflyvningen, og da Metkemeijer pittede på 35 omg. var de kun 1 omg. foran, og Jens haledede ind i stoppet. Ved 50 omgange begyndte Bert Metkemeijer at skubbe og trække i Hans, og da de nåede 60 omgange blev Metkemeijer-brødrene diskvalificeret for at forhindre et andet hold i at flyve normalt.

Dansk sejr til stor begejstring for de mange tilskuere, der højlydt gav deres mening til kende om løbets udvikling.

I hold blev vi nummer 2 — temmelig langt fra hollænderne. *Hans Geschwendtner*

Speed:

1. Mult, H 263,93 km/t
2. Lois Bilat, CH 258,06 km/t
3. Szegedi, H 257,14 km/t
9. Ole Poulsen, DK 247,25 km/t

Team-race:

1. Hans/Jens Geschwendtner:
3:50,5 disk. 3:55,5 3:47,5 7:35,3
2. Brdr. Metkemeijer, NL:
4:06,0 3:42,2 4:00,6 3:40,1 disk.
3. Wakkermann/v. d. Weerd, NL:
3:51,6 3:55,9 3:56,0 3:51,1 disk.
10. Poulsen/Rasmussen, DK:
67 omg. 4:14,9
15. Frimand/Jensen, DK:
4:34,5 - 4:55,8

Speed:

1. Dr. Egervary, D 5723 pt.
2. Maikis, D 5500 pt.
3. Liber, B 5488 pt.

Vänersborgpokalen, Sverige d. 22/9-79

Vi var ialt 6 modellflyvere med pårørende der var taget til Sverige til den årlige konkurrence i Vänersborg. Det havde regnet meget umiddelbart før vores ankomst, men mens vi fløj, var der solskin og vindstille.

Der var mange deltagere i både kunst- og

kampflyvning, men to af de bedste svenske modellflyvere, Ove Andersson og Erik Huss var ikke tilmeldt, så vi håbede på gode placeringer. De helt gode resultater udblev dog, bortset fra combat.

Stævnet sluttede kl. 18.00, og vi drog derefter til København for at deltage i »Walbompokalen« om søndagen.

John Amnitzbøll

Stunt ekspert, 12 deltagere:

1. Alf Eskilsson, S 2968 pt.
2. Åke Nyström, S 2934 pt.
3. Lars Helmbro, S 2755 pt.
4. Leif O. Mortensen, DK 2496 pt.
6. John Amnitzbøll, DK 2326 pt.
10. Johs. Thorhauge, DK 2054 pt.
11. Carsten Thorhauge, DK 281 pt.

Stunt begynder, 10 deltagere:

1. Johan Rasmussen
5. Uffe Edslev, DK

Combat, 14 deltagere:

1. Michael Olsen, Sverige
2. Bjarne Schou, DK
6. Uffe Edslev, DK.

Walbom-Pokalen d. 23. sept. 1979

Walbom-Pokalen blev et af de største stævner øst for Storebælt i denne sæson. Der var delta-

gelse både fra Ålborg og Århus, og da det var strålende septembersol og vindstille, var alt i skønneste orden.

Konkurrencen startede med kunstflyvning, der kun havde udenbys deltagere. Leif O. Mortensen vandt foran klubkammeraten John Amnitzbøll og tredje kom Carsten Thorhauge. I ensom majestæt vandt Uffe Edslev begynderklassen.

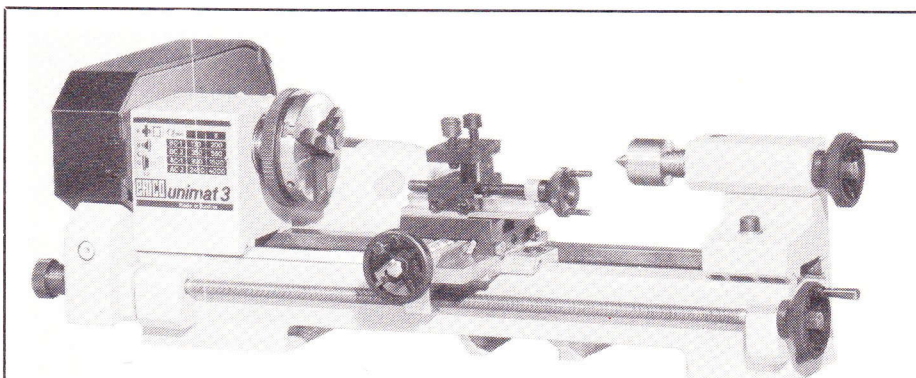
Combatklassen havde fire deltagere og efter nogle gode kampe og færre »skumgilder« end normalt, måtte der kåres tre vindere, idet Uffe Edslev, Bjarne Schou, begge Århus samt Dan Hune fra Kjøven, lå lige på points.

Good-Year klassen havde stor deltagelse med 7 hold — det lykkedes dog et par at eliminere sig inden starten på stævnet. Der blev så fløjet 3-holds heat og hurtigste til finalen blev Johs. og Carsten Thorhauge med et godt spring op til de nærmeste, Uffe Edslev og Bjarne Schou fra Århus samt Stig og Rene fra Windy. Finalen blev fra starten spændende, dog lignede Johs./Carsten mere og mere vinderne som løbet skred frem. De vandt da også i tiden 9:40,6 med Uffe/Bjarne 9 sekunder efter.

Team-race er klassen, hvor udtagelseskampen raser. Jens Geschwendtner havde til lejligheden allieret sig med Jørgen Bobbjerg, så de to øvrige udtagelseshold ikke skulle få det for nemt.

Der blev fløjet gode tider med undtagelse af fjerdeholdet, debutanterne Jerry og Lars, der fløj med noget bedaget materiel. De skal imidlertid have ros for at opnå tider i begge heats.

Finalen bød på hård kamp, men Frimand/Flemming måtte trække sig ud ved 77. omgang, da højderoret nægtede at fungere med deraf



EMCO Unimat 3

med standardtilbehør: 3-bakket centerpatron med vendbare bakker. Automatisk længdetilspænding. Spindeldok, støbejernsramme, pinoldok, længde- og tværsælde, stålholder, medbringerskive, medbringer, 2 faste pinoler, 220 V motor, 2 drivremme, remskytter, 2 sekskantnøgler, 1 dobbelt fastnøgle samt instruktionsbog kr. 2.585,-

Tilbehør:

- Borepatron 0,5-8 mm (3-bakket) kr. 102,-
- Kugleleje-pinol med dobbelt kugleleje kr. 96,-
- Forsætter til konusdrejning kr. 210,-
- Bore- og fræsesøjle kr. 553,-



KURT PEDERSEN

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



Carsten og Johannes Thorhauge, Aviator vandt Good-Year ved årets Walbom-pokal

følgende dramatiske sekunder!! Finalen blev vundet af Hans/John i en god tid foran Jens/Jørgen.

Stunt eks.:

1. Leif O. Mortensen, Aviator
2. John Amnitzbøll, Aviator
3. Carsten Thorhauge, Aviator.

Stunt beg.:

1. Uffe Edslev, ALK

Good-Year:

1. Johannes/Carsten Thorhauge, Aviator: 4:40,8 9:40,6
2. Uffe Edslev/Bjarne Schou, ALK: 5:22,0 9:49,9
3. Stig Henriksen/Rene Nielsen, Windy: 5:07,0 10:31,0
4. Olav Hune/Dan Hune, Kjovent: 5:48,5
5. Hans Geschwendtner/Henrik Strøbæk: 5:52,8
6. Per Nielsen/Benny Nielsen, Comet: 6:18,3

Team-race:

1. Hans Geschwendtner/John Mau: 3:47,9 7:42,9
2. Jens Geschwendtner/Jørgen Bobjerg: 3:48,8 7:49,5
3. Kjeld Frimand/Flemming Jensen: 3:54,4 77 omg.

4. Jerry Petersen/Lars Skjødt Hansen: 7:04,0

Combat:

1. Uffe Edslev
1. Dan Hune
1. Bjarne Schou
4. Benny Furbo

1. Høstkonkurrence Vest d. 30/9-79

1. Høstkonkurrence Vest blev afviklet på Aviators bane ved Hesteskoen, Ålborg.

Da vejret var det bedste man kunne forestille sig, med solskin og vindstille, og da deltagerantallet var moderat, blev det til en hyggelig og ustresset konkurrence med mange gode resultater, samt for mange en god sæsonafslutning.

Troels Burmann

Stunt beg.:

1. Henning Forbech 875 pt.
2. Uffe Edslev 727 pt.
3. Kåre Nielsen 545 pt.

Stunt eks.:

1. Leif Eskildsen 1818 pt.
2. Hans Rabenhøj 1669 pt.
3. Leif O. Mortensen 1655 pt.
4. Johannes Thorhauge 1467 pt.
5. John Amnitzbøll 1271 pt.

Combat:

1. Bjarne Schou
2. Henrik Linnet
3. Jan Steen Jensen
4. Uffe Edslev

Speed:

1. Leif Eskildsen 247,42 km/t
2. Niels Lyhne-Hansen 242,42 km/t
3. Ole Poulsen 228,57 km/t

Team-race:

1. Jørgen Kjærgård/Leif O. Mortensen: 3:57,8 3:47,4 8:17,9
2. Ole Poulsen/Ib Rasmussen: 3:52,5 4:15,0 9:24,4
3. Jørn Vejen/Mogens Thomsen: 4:04,5 disk. disk.
4. Niels Lyhne-Hansen/Kurt Pedersen: 4:18,8 disk.
5. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge: 5:15,0 5:39,1

6. Peter Sejersen/Jørgen Bobjerg: 5:32,2 disk.

Good-Year:

1. Ole Bisgaard/Leif O. Mortensen: 4:28,0 4:28,6 9:13,4
2. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge: 4:33,8 0 108 omg.
3. Bjarne Schou/Uffe Edslev: 5:03,8 disk.
4. Henrik Linnet/Jan Steen Jensen: 5:19,2 32 omg.
5. Johs. Thorhauge/John Amnitzbøll: 6:13,3 6:02,8

Radiostyringsresultater

Nordisk mesterskab F3B d. 11-12/8 1979

I år var Finland værtsland ved NM i højstart, som blev afviklet i Kauhava — ca. 100 km øst for Wasa. Sverige og Danmark mødte op, Norge og Island kom desværre ikke.

Fra Danmark deltog 4 piloter, nemlig Peter Frank, Gunnar Bryde Hansen, Knud Hammeken og som junior Henrik Hvidtfeldt. Holdleder var Peter Bech.

Vi drog afsted i 2 biler torsdag den 9. august om morgenen, og ved 17-tiden var vi i Stockholm. Sejlede derfra til Åbo og var fremme ved flyvstationen i Kauhava fredag ved 14-tiden.

Der var en udmærket indkvartering på kaserne. Kl. 16, da den sidste jagermaskine var landet, var pladsen vor resten af weekenden, og vi startede straks træningen i dejligt varmt vejr med god termik.

Det var næsten også al den termik, vi fik, for lørdag var den trods hæderligt vejr så at sige forsvundet. Stævnet var udmærket arrangeret og med kun 12 piloter blev der denne dag fløjet 4 runder.

Danmark klarede sig fint og gik i spidsen foran Finland og Sverige. Vor VM-erfaring fra Belgien var tydeligvis til stor gavn for os.

Søndag morgen fortsatte vi og fik fløjet de to sidste runder.

Afskedsbanket og præmieoverrækkelse fandt sted ved 15-tiden, og som præmier fik vi overrakt nogle meget fine dolke fremstillet på en fabrik i Kauhava. Peter Bech fik overrakt holdvandre pokalen.

Knud Hammeken

Senior: 1. Peter Frank, DK 9363 pt., 2. Knud Hammeken, DK 8903 pt., 3. G. Bryde Hansen, DK 8759 pt., 4. R. Aavasalo, SF 7910 pt., 5. B. Larsson, S 7608 pt., 6. P. Rantallio, SF 7459 pt.

Junior: 1. Henrik Hvidtfeldt, DK 9596 pt., 2. M. Gustavsson, S 8896 pt., 3. J. Valkeinen, SF 6423 pt.

Hold: 1. Danmark 27.025 pt., 2. Finland 22.425 pt., 3. Sverige 21.988 pt.

DM i højstart 1979, d. 1.-2. september

Danmarksmesterskabet i højstart blev i år arrangeret af Århus modellflyveklub på Vandel militære flyveplads.

For de 21 tilmeldte deltagere fra hele landet

ABDUL Byggesæt til A1-svævemodel

Begyndermodel velegnet til ungdomsskoler. Kort byggetid og fremragende flyveegenskaber. Byggesættet indeholder alle nødvendige dele: f.eks. udstansede profiler, lister (formet forkant), farvet papir, højstartskrog, bly og alle dele til kurveklap og termikbremse.

Hvis du er interesseret i ABDUL, så ring eller skriv og få nærmere oplysninger hos:

ERIK KNUDSEN
Amagervej 66, 6900 Skjern
Tlf. (07) 35 17 67



Det danske hold ved NM — fra venstre: Henrik Hvidtfeldt, Knud Hammeken, Peter Frank, Gunnar Brune Hansen — og forrest Peter Bech.

var der arrangeret camping på flyvestationens område og mulighed for en god forplejning i flyvestationens kantine.

Da sjællænderne og de øvrige deltagere ankom fredag aften, var alt klar til at modtage dem, efter en hyggelig snak (om flyvning) samt opstilling af telte og campingvogne kunne der gås til ro, så man kunne vågne næste morgen frisk og veloplagt til lørdagens flyvninger.

Faciliteterne og forplejningen var over al forventning (det var simpelthen den rene luksus). Da morgenmaden var overstået, blev der sat el- og motorspil op, landingsbaner blev udlagt, så ved briefing kl. 9.00 var alt klar til et særdeles godt tilrettelagt stævne.

Deltagerne var delt i fire grupper, så der kunne startes på fire baner. Ved at rokere på banerne kom alle til at flyve lige mange runder på hver bane, hvilket gav alle deltagerne nøjagtigt samme betingelser; det var meget retfærdigt.

Om lørdagen blev der fløjet seks runder. Da flyvelederen havde et godt overblik og kontrol med det hele, var både faldskærme, liner og deltagere i fuld aktivitet hele dagen. Men det skal også nævnes, at vejrguderne var med; der var hele dagen en svag brise fra sydøst med megen sol og termik, så der blev selvsagt udvist megen god og dygtig flyvning. Uheld var der kun to af, men det er jo selvfølgelig også nok.

Resultaterne blev løbende sendt ind til en campingvogn via walkie-talkie, så Birgit ved hjælp af regnemaskiner kunne beregne resultater. Da alle seks flyvninger var gennemført, kørte piloter og hjælpere tilbage til campingpladsen, hvor der så var opstillet en færdigt udregnet resultattavle over dagens aktiviteter. De tre første pladser efter lørdagens flyvninger havde:

Peter Frank med 14.764 pt.
Gunnar Bryde med 13.992 pt.
Niels Hassing med 13.324 pt.

Det er klart, at efter offentliggørelse af disse resultater gik der nogle vældige diskussioner og megen planlægning af den flyvning, der skulle flyves søndag.

Søndag var der planlagt to runder, så der kunne stoppes til frokost kl. 12.00. Det var rart at få pakket og afsluttet inden regnen kom (der

var nemlig i vejrudsigten lovet regn ved middagstid), og det kom også til at passe, præcis som den sidste model landede, kom de første dråber, så det gik stærkt med at få rigget af.

Nu var der kun spændingen om det endelige resultat tilbage; der blev kaldt til samling i kantine kl. 13.00, hvor resultaterne blev oplæst og præmierne overrakt. Førstepladsen fik til Peter Frank med 17.364 points. Da Peter fik overrakt pokalen, fik han samtidig overrakt RC-Uniøns anerkendelse af godkendt dansk rekord i hastighed på 102 km/t.

J. Braaby

1. Peter Frank 17.364 pt., 2. Gunnar Bryde 15.595 pt., 3. Niels Hassing 15.371 pt., 4. Preben Nørholm 14.725 pt., 5. Jens B. Jensen 13.643 pt., 6. Henrik Hvidtfeldt 13.623 pt., 7. Jan Sangild 12.209 pt., 8. Knud Møller 11.895 pt., 9. Kaj Nielsen 11.734 pt., 10. Flemming Sangild 11.137 pt., 11. Jørgen Garnov 10.273 pt., 12. Jørgen Braaby 8.486 pt., 13. Erik Jepsen 8.007 pt., 14. Peter Bech 7.351 pt., 15. Valter Nyborg 7.112 pt., 16. Henrik Thomsen 6.027 pt., 17. R. Møller Nielsen 908 pt.

SMSK Cup i højstart d. 8. september 1979

Sjællands Modelsvæveflyveklub afholdt lørdag d. 8/9 SMSK Cup i højstart på Stensletten i Herstedøster.

Der var tilmeldt 22 deltagere fra henholdsvis Sjælland og Jylland. Der blev desværre kun gennemført 3 runder på grund af forskellige omstændigheder. En af omstændighederne, der lagde hindringer i vejen, var vejret. Starten til første runde gik kl. 9.30, men da den tredje model gik i luften, forsvandt den i en tågebanke, der i løbet af ganske få minutter nedsatte sigtbarheden til ca. 50 meter, så flyvningerne måtte udsættes, til tågen forsvandt. Det tog omkring tre kvarter, før der kunne startes forfra, men det var Gunnar Bryde ikke ked af. Hans første flyvning var ikke særlig god; til gengæld var Leif Petersen ked af udsættelsen, for hans første flyvning var en maxer.

Da klokken var blevet omkring 11, forsvandt tågen og blev afløst af et dejligt solskinsvejr, men luften forblev underlig tung, så de helt store tider og flyvninger udeblev. Jeg tror, at du af samtlige deltagere var der kun to, der fik termik og derved maxtid (6 min.).

En pudsig ting, syntes jeg, var, at 4 piloter måtte lande i nogle træer, der har stået der i ca. 15 år, og som alle vidste besked med. Det skal tilføjes, at alle slap heldigt fra mødet med trætoppene.

Hvorom alting er, blev konkurrencen trods alt gennemført, selv om der var mange forhindringer (vejret — vinden gik i en anden retning, så spillet måtte flyttes osv.). Det må konstateres, at en vellykket konkurrence afvikles kun ved et godt samarbejde mellem flyveledelse og deltagere, så næste gang må vi være lidt mere kvikke til at hente skærm o.lign. En konkurrence med 20 deltagere og 2 startbaner skulle gerne kunne nå 5 runder på én dag, for som en af jyderne sagde, »vi er jo kommet herover for at flyve.«

Efter de tre runders flyvning, samledes man kl. 18 om resultattavlen, hvor Norma efter et stort regnearbejde noterede de færdige placeringer som følger:

1. Peter Frank 4.803 pt., 2. Knud Hammeken 4.617 pt., 3. Kurt Larsen 4.588 pt., 4. Gunnar Bryde 4.568 pt., 5. Niels Hassing 4.362 pt., 6. Leif Petersen 4.084 pt., 7. Peter Bech 3.922 pt., 8. Jens Hammeken 3.562 pt., 9. Henrik Hvidtfeldt 3.552 pt., 10. Ludolf Petersen 3.484 pt., 11. Robert Vang 3.277 pt., 12. Jesper Mogenssen 3.237 pt., 13. Troels Nielsen 3.164 pt., 14. Knud Møller 2.681 pt., 15. Jørgen Garnov 2.633 pt., 16. Arvid Ågård 2.625 pt., 17. Jørgen Braaby 2.389 pt., 18. Kjeld Kongsberg 2.061 pt.

Til sidst en lille ros til flyvelederen, der kæmpede bravt for at holde det hele igang på trods af vind og vejr.

J. Braaby

SM i skrænt, d. 16 sept. 1979

SM blev afviklet den 16. sept. ved Kulhuse efter at have været udsat fra 11.-12. maj.

Der var tilmeldt 16 piloter, men kun 11 kom til start.

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.

Vi var heldige med vinden denne gang, 10-14 m/sek. konstant, hvilket gav meget ensartede forhold for piloterne.

Kurt Larsen var stævneleder og sørgede for en meget hurtig afvikling, idet vi fik fløjet 10 runder fra kl. 10 til kl. 14.30, og det endda med en halv times frokostpause.

Der blev opnået adskillige fine tider på 55-60 sek. Dagens hurtigste tid fik undertegnede med 51,4 sek.

Knud Hammeken

1. Knud Hammeken 8898 pt., 2. Leif Petersen 8054 pt., 3. Peter Bech 7979 pt., 4. Kurt Larsen 7734 pt., 5. Henrik Hvidtfeldt 7613 pt., 6. Niels Hassing 7506 pt., 7. Steen Jørgensen 7004 pt., 8. Ole Wendelboe 6838 pt., 9. Jesper Fehlberg 6631 pt., 10. Poul Münsbjerg 5350 pt., 11. Lars Christensen 2832 pt.

NFK Klub-Cup 1979 d. 29.-30. september

Vi startede kl. 9.00. Der var 11 deltagere, 4 fra SMSK og 7 fra NFK. Vejret begyndte ret barskt med frisk vind og mange mørke skyer, men kun nogle enkelte dråber regn. Over middag kom solen mere frem, og vinden faldt samtidig i løbet af eftermiddagen, og kraftig *termik* satte sit præg på de sidste runder.

Blæsten gav dramatik og flere havarier, og landingen blev en vanskelig kunst.

Der blev gennemført fire runder.

Bedste tid i *hastighed* blev 28,4 sek. fløjet af Niels Hassing.

1. Niels Hassing 6436 pt., 2. Henrik Hvidtfeldt 6316 pt., 3. Leif Petersen 6196 pt., 4. Kurt Larsen 6117 pt., 5. Jørgen Bjørn 5409 pt., 6. Ludolf Petersen 4688 pt., 7. Robert Vang 4160 pt., 8. Jesper Mogensen 3909 pt., 9. Peter Bech 2952 pt., 10. Arvid Aagaard 1843 pt., 11. Michael Schötler 290 pt.

Resultat af klubkamp:

1. NFK 5778 pt.

2. SMSK 4550 pt.

SMSK's to toppiloter Knud Hammeken og Gunnar Bryde deltog ikke, men selv det bedst tænkelige resultat fra dem ville ikke have vendt resultatet.

DM skrænt 1979, d. 6. oktober

Lørdag d. 6/10 blev der afholdt DM i skrænt-flyvning på Stevns ved Højerup gl. kirke. Vinden var god, stabil fra SØ, 15 til 18 m/sek., hvilket gav god løft, men lidt turbulens på grund af den ujævne skrænt.

Der var 16 deltagende piloter. RFK stod for arrangementet med Ole Wendelboe i spidsen.

Ved briefing blev det meddelt, at man ville forsøge at gennemføre 6 runder, hvilket også lykkedes i et aldeles udmærket arrangeret stævne.

Mange af tiderne var som ved SM meget hurtige, 52-55 sek. Dagens hurtigste fik Claus Untricher med 51,5 sek.

Henrik Hvidtfeldt er blevet stærkt flyvende på skrænt, og blandede sig absolut i toppen, som tilfældet også var ved SM, hvor han dog havde uheld pga. for små haleplaner.

Landingsforholdene var lidt barske, idet lan-

dingen måtte foregå på en pløjemark, så mange modeller fik nogle slemme skrammer.

Slutspurten blev meget spændende, idet jeg førte med 7 points foran Claus efter 5. runde, så 6. runde var afgørende. Her fløj Claus på 51,6 sek. mod mine 54,4 sek., så Claus blev danmarksmester med 28 pt. forspring. Vandrepokalen, som var afleveret af K. H. Nielsen, blev således i Jylland, blot lidt længere nordpå. Mon ikke tiderne næste år kommer under 50 sek?

Efter flyvningen var der præmieoverrækkelse med meget flotte messingkrus samt medaljer.

Da det var årets sidste stævne, benyttede Peter Bech lejligheden til at overrække svævepokalen til Peter Frank, som havde opnået max. points (60). Tillykke, Peter!!

Jeg blev nr. 2 og Preben Nørholm nr. 3 i pokalfinalen.

Hobbyexperten havde udsat en flot præmie bestående af et knivsæt til stævnets bedste sportslige præstation. Juryen besluttede, at det måtte være Gunnar Bryde, der fortjente den for hans hurtige come-back efter et kraftigt havari.

Ole Wendelboe afsluttede stævnet med en tak til Peter Bech for godt udført arbejde som formand for styringsgruppen. Peter trækker sig tilbage for at koncentrere sig om flyvningen. Vi andre kan blot håbe, at han vil fortsætte som holdleder i internationale konkurrencer, hvor han har gjort en betydningsfuld indsats.

Knud Hammeken

1. Claus Untricher 4949 pt., 2. Knud Hammeken 4921 pt., 3. Henrik Hvidtfeldt 4693 pt., 4. Preben Nørholm 4524 pt., 5. Kurt Larsen 4362 pt., 6. Erik Birkkær 4300 pt., 7. Phillip Emborg 4285 pt., 8. Gunnar Bryde 4272 pt., 9. Leif Petersen 4140 pt., 10. Peter Bech 4106 pt., 11. Jørgen Larsen 3845 pt., 12. Ole Wendelboe 3574 pt., 13. Jesper Fehlhaber 3497 pt., 14. Poul Münsberg 1375 pt., 15. Peter Frank 912 pt., 16. Kjeld Halsgaard 619 pt.

Kalender:

Fritflyvning:

4/11 Flyvedagskonkurrence, decentraliseret

11/11 Høstkonkurrence 2, distrikt Vest, St. Højstrup, Odense

18/11 Landsmøde, Nyborg

2/12 Distriktskonkurrencer i Hillerød og distrikt Vest

6/1 Distriktskonkurrencer i Hillerød og distrikt Vest.

Nyt fra Fritflyvnings-Unionen

Landsmøde i Nyborg d. 18. november

Hermed indkaldes til landsmøde søndag d. 18. november kl. 11.00 i Nyborg på Fyn.

Samtlige medlemmer af Fritflyvnings-Unionen vil i slutningen af oktober måned have modtaget en udførlig indbydelse med bestyrel-

sens forslag til landsmødet samt evt. indkomne forslag fra medlemmerne.

Mød talstærkt op til landsmødet, så Unionens fremtid kan præges af flest mulige medlemmer.

Kontingent 1980

Kort tid efter landsmødet i november vil alle medlemmer modtage en kontingentopkrævning for 1980. Betal venligst hurtigt, da du ellers vil blive frameldt som abonnent på Modelflyvenyt og »Flyv«.

Konkurrence- indbydelse

Flyvedagskonkurrence 1979 d. 4. november

Flyvedagskonkurrencen er decentraliseret, dvs. at man kan flyve hvorsomhelst og så blot sende sine resultater ind til sekretariatet. Resultaterne skal indsendes senest d. 8. november til:

Fritflyvnings-Unionen

Alborggade 17, 4. th.

2100 København Ø.

Der flyves alle klasser: I A1 beg. flyves 3 starter med 2 minutters max., i A2 beg. flyves 3 starter med 3 minutters max., i A1 eks. flyves 5 starter med 2 min. max., og i A2 eks., C2 og D2 flyves 5 starter med 3 min. max. I chockglider flyves 10 starter, hvoraf de 5 bedste udgør resultatet. Ved indrapportering skal alle mellemresultater medtages.

Løvrigt gælder de almindelige konkurrence-regler for tidtagning mv.

Resultatet af flyvedagskonkurrencen offentliggøres på landsmødet d. 18. november, hvor vinderne får overrakt deres pokaler.

Høstkonkurrence 2, distrikt Vest d. 11. nov.

Den sidste høstkonkurrence i distrikt Vest afholdes på St. Højstrup ved Odense. Første periode starter kl. 12.00, da pladsen er optaget indtil dette tidspunkt.

Der flyves alle klasser.

Konkurrencen er slået sammen med Odense Model-Flyveklubs klubmesterskab i klasse A, men det vil kun få indflydelse på, hvem der får overrakt pokaler efter konkurrencen.

I tilfælde af dårligt vejr kan man ringe til Per Grønnet, tlf. (09) 71 28 68 om formiddagen fra kl. 9.00 og høre, om konkurrencen bliver aflyst.

Distriktskonkurrencer i Øst og Vest

Den traditionelle distriktskonkurrence i distrikt Øst fortsætter i denne vintersæson. Første søndag i hver måned flyves en fem-starts konkurrence på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød. Konkurrencerne starter kl. 10.00.

I tilfælde af tvivlsomt vejr kan man ringe til distriktsleder Peter Otte på tlf. (02) 85 18 52 fra kl. 8.00 og høre, om konkurrencen bliver fløjet.

I distrikt Vest flyver man en decentraliseret distriktskonkurrence, også første søndag i hver måned. Der kan flyves i alle klasser efter samme retningslinier som ved flyvedagskonkurrencen. Resultaterne indsendes i løbet af 5 dage til distriktsleder Erik Knudsen, Amagervej 66, 6900 Skjern.

I distrikt Vest er der ingen aflysningsordning — det er et spørgsmål som hver enkelt må afgøre med sig selv.

I begge distrikter gælder det, at første konkurrence afholdes søndag d. 2. december.

RC MODEL CENTER

ALT I RC-UDSTYR

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

OLE HARDER

Torsholms Allé 6, Tulstrup pr.
3400 Hillerød

Tlf. (03) 28 66 00 — også aften

Postgiro nr. 7 31 77 19



ROBBE Mars-FMM-Rex

med justerbart rorudslag og mixer. Vendbar servoomdrejning på alle kanaler. Servokontrolkabel så du kan prøve dit anlæg uden at tænde for det.

Vi sælger dette kvalitetsanlæg så længe lager haves med 2 S-161 servoer

for KUN 2.895,- kr.

Vi er begyndt forhandling af CARLSSON bilen

Foruden det meget gennemførte byggesæt er der diff. kuglelejer i baghjul, forhjul og kobling. Der medfølger både justerbar kobling og en PFTE kobling. Diff. er desuden justerbart.

Carlsson-bilen har i Sverige 1979 vundet næsten alle de løb den har deltaget i.

Pris: Ny model 1.195,- kr.

Pris: Gammel model 995,- kr.



Nyt anlæg fra Microprop

VARIOMODUL PILOT SSM 27 og 40 MHz.

Komplet anlæg bestående af:

4/6 kanals sender, sendermodul, 7-kanal-modtager, 4 rormaskiner, senderakku., modtager-akku. og lader.

KUN 1.895,- kr.

HUSK — Vi er FØRST og STØRST med RC-biler

Hvis du vil være mester ...

251 JØRGEN K. LARSEN
HJERTEGRÆSVEJ 3
SPERRING
7700 THISTED



Selv den bedste RC-pilot skal have det rette anlæg for at komme til tops.

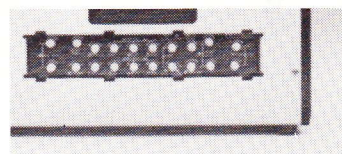
Futaba's fuldt programmerbare *Moduł System*-anlæg vil også passe dig.

Blandt de mange fordele, som dette avancerede anlæg har, kan nævnes:

- Dual-Rate
- Indbygget mixer
- Roll-trykknop
- Slow-roll trykknop m. forudindstilling på tre servoer
- Stilbar servovandring i begge omdrejningsretninger
- Direkte servokontrol
- Udskiftelige moduler i sender og modtager.
- Anlægget leveres til 27, 35 og 40 MHz.

Futaba Moduł System-anlæggene fås i tre udgaver, FP-5JN m. 5 kanaler (til helikoptere), FP-6JN m. 6 kanaler og FP-8JN m. 8 kanaler.

Futaba laver også servoer, der kan udnytte disse anlægs fordele fuldt ud — den hedder FP-S 121 og er vand- og olie-tæt og har 2 kuglelejer.



På bagsiden af senderen findes programmeringspanelet.



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

... så har vi dit radioanlæg ...

THORNGREEN

Vimmelskiftet 34, 1161 København K, tlf. (01) 14 46 48
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