

Modelflyve

D. 3/1-80, 4. årgang, kr. 9,50 incl. moms

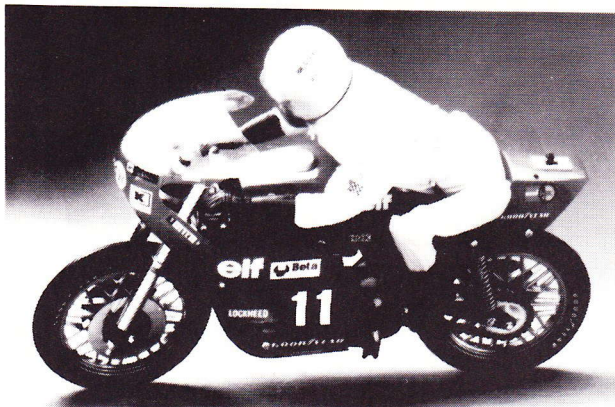
Nyt

1

80



GRAUPNER nyheds-sensation!



Motorcykel med eldrift til fjernstyring

Rigtigt kædetræk, for- og baghjul med rigtigt op-hæng, chassissramme og specialbremse. Kombineret styre- og balancesystem, der holder cyklen i balance og tillader op til 45° hældning i sving. Føreren er hul til indbygning af RC-modtager. Servo/akku-indbygning under tank og sæde.

Kan køres af enhver efter få minutters øvelse.

Længde ca. 32 cm.

Nr. 4641, uden akkumulator kr. 735,-

GRAUPNER el-biler til fjernstyring

4 forskellige el-biler med baghjulstræk, 1:12

Alle med reostatbremse, der kan justeres til ønsket motorbremsning gennem kortslutning.

Nr. 4970 Porsche Carrera RSR Turbo

Nr. 4971 Ferrari

Nr. 4972 BMW 2,5 CL

Nr. 4974 Corvette SA

— alle uden akkumulator kr. 695,-
— og den uovertrufne

Renault Alpine Rally Sport, 1:10

Nr. 4973 kr. 905,-

Uafhængigt affjedrede, justerbare hjul og mulighed for valg mellem 3 gear — den er også terrængående. Differentiale og meget kraftig motor.



2 forskellige el-biler med forhjulstræk, 1:12

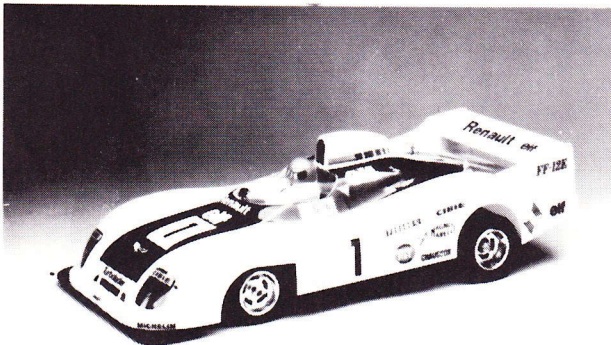
Begge med tværliggende, kraftig specialmotor, der er monteret foran, 4 kuglelejer i forhjul, der har affjedring og differentiale.

Nr. 4975 Porsche

Nr. 4976 Renault

Begge uden akkumulator kr. 830,-

— dem der kører fra alle andre!!!



Forlang det ny prospekt GA hos forhandleren eller fra importøren. Komplet oversigt i 4 farver over alle biler og motorcykler, akkumulatorer og andet tilbehør. Med dansk tekst.

Der findes en del forskellige fabrikater biler, men sørg for køb for at få klarhed over, om der kan skaffes reservedele. For GRAUPNER-produkter er der ingen tvivl — importøren har komplet reservedelslager og dag-til-dag levering heraf til forhandlerne.

Generalagentur og import:

IB ANDERSEN HOBBY ApS

9620 Aalestrup, tlf. (08) 64 13 33

Nærmeste forhandler anvises gerne.

Og til styring anbefales GRAUPNER-GRUNDIG fjernstyringsanlæg. F.eks. 6-kanal sæt til 3 servoer, pris efter servoantal fra kr. 715,-. (Køb ikke anlæg til max. 2 servoer — så udelukkes mulighed for lys, horn eller hvad man nu kan finde på som ekstraudstyr).

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 løsdeler 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 løsdeler.

VI SENDER OVERALT

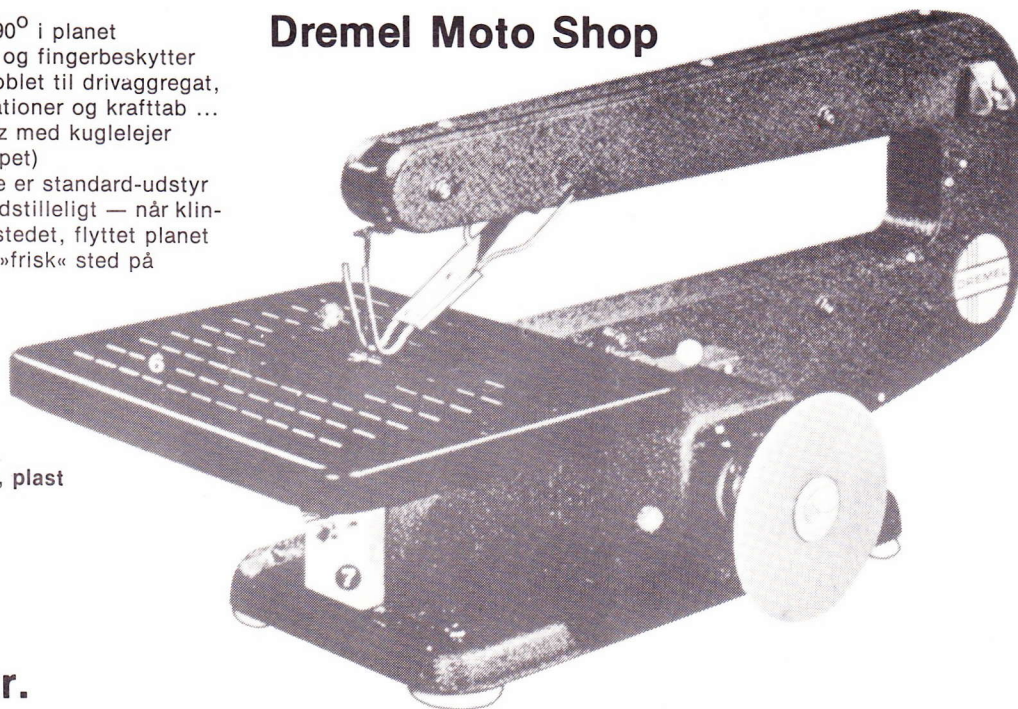
RØDOVRE HOBBY

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

Alle tiders tilbud

- 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

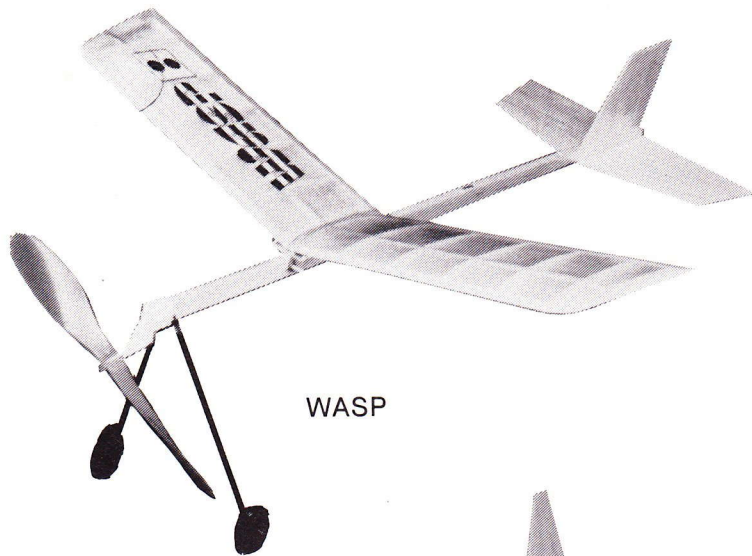


Den skærer i f.eks. træ, plast eller metaller

Pris:
KUN 525,- kr.

Randers Hobby og Leg

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



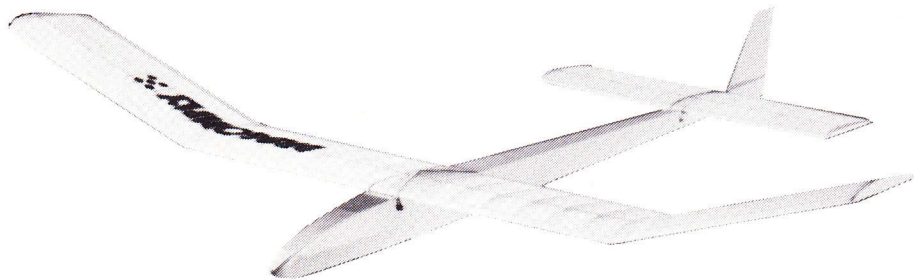
WASP



FIREFLY



HORNET



DRAGONFLY

En moderne serie letbyggede og velflyvende modellfly fra HUMBROL. Alle kan bygge og flyve dem, idet man via de 4 modeller føres fra begynderstadiet til ekspert-niveau.

Alle dele er forarbejdet i balsa, og med hvert sæt følger også 2 tuber BRITFIX-lim og en udførlig trin-for-trin-tegning med dansk byggevejledning.

WASP ★

Spændvidde 50 cm

Gummimotormodel med understel. Japanpapirbeklædt ribbeopbygget vingekonstruktion.

Pris kr. 41,50

FIREFLY ★★

Spændvidde 70 cm

Skalalignende svævemodel med meget elegant udseende. Vingerne spidser til mod vingetipperne.

Pris kr. 55,00

HORNET ★★★

Spændvidde 76 cm

Gummimotormodel med understel. Højvinget med listeopbygget krop.

Pris kr. 83,50

DRAGONFLY ★★★★

Spændvidde 110 cm

Svævemodel i klasse A1. Kasse-kroppen giver modellen et smukt udseende.

Pris kr. 76,50

Alle priser er vejledende udsalgspriser.

Modelflyve Nyt

Nr. 1 — jan. 1980

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:

Ole Bisgård, Asger Bruun-Andersen,
Troels Burmann, Niels Hassing, Erik
Knudsen, Benny Nielsen, Per Nielsen,
Luis Petersen, Hans Rabenhøj, Per
Sauerberg, 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.

Flytning:

Ved flytning skriver man på sin flyt-
teanmeldelse til posthuset, at man modtager
Modelflyvenyt som postomdelt blad. Så
skulle bladet automatisk følge efter til
den nye adresse.

Oplag: 2.200 ekspl.

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

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

Forsiden:

Per Nielsen med en mouse-racer. Se be-
skrivelse med tegning i fuld størrelse in-
de i bladet.

Redaktionen sluttet d. 15/12-79.

Dead-line for nr. 2/80: 30/1-80.

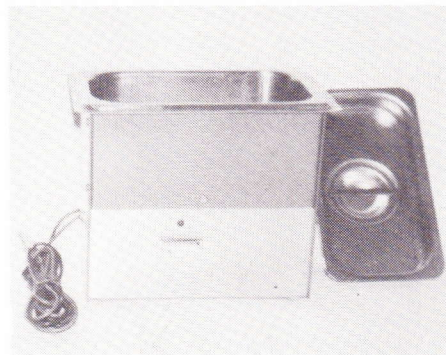
UNDSKYLD — Vi har i sidste nummer opfun-
det et par nye RC-svæveflyvere. Kunne vi bare
få flere medlemmer så let! Men Kjeld Hals-
gaard, der er anført som nr. 16 ved DM i
skænt, hedder i virkeligheden Knud Hebsgaard.
Og Gunnar Brune Hansen, der skulle være at
finde på fotoet af NM-holdet, hedder rigtigt
Gunnar Bryde Hansen.

STORE MODELLER — RC-Unionen har igen-
nem lang tid registreret et stærkt ønske hos
mange af sine medlemmer om at skaffe generel
tilladelse til flyvning med store modeller, dvs.
modeller der ikke er tilladt efter de nugældende
regler udstedt af Luftfartsdirektoratet. De nu-
værende regler siger, at modellerne ikke må
veje over 5 kg, når de flyver.

RC-Unionens repræsentantskabsmøde beslut-
tede at gå i seriøse forhandlinger med Luftfarts-
direktoratet for at få lov til at flyve med store
modeller. Man er på forhånd indstillet på, at en
sådan tilladelse kun bliver givet, hvis myndighe-
derne har rimelig sikkerhed for, at de store mo-
deller virkelig kan flyve under fuld kontrol og
uden risiko for omgivelserne. Og man sætter
også som forudsætning fra RC-Unionens side,
at en tilladelse til flyvning med store modeller
ikke må betyde, at der kommer begrænsninger i
de nuværende regler for flyvning med modeller
på op til 5 kg.

Det er oplagt, at f.eks. radiostyrede skalamo-
deller kan laves mere og mere skalatro, jo større
man laver dem. Og der vil muligvis også være
forbedrede præstationer i vente for modeller i
de gængse konkurrenceklasser — specielt ter-
mik-svævemodeller. Men man kan spørge sig
selv, om ikke det på længere sigt er dræbende
for modelflyvning som helhed, hvis man fjerner
de begrænsninger, som betyder, at det i realite-
ten er svært og dermed en udfordring at flyve
med modelfly?

RC-VM — Ved VM for radiostyrede kunstfly-
vningsmodeller, der foregik sidst i september
1979 i Johannesburg, Sydafrika, vandt Wolf-
gang Matt fra Lichtenstein. Storfavoritten Han-
no Prettnet kom slet ikke til start, da han
brækkede sin arm kort tid før VM og derfor
ikke kunne betjene sin radio. Deltagerantallet
var meget ringe — givetvis pga. mange landes
idrætsblokade af Sydafrika.



ULTRALYD — Der er nu blevet markedsført
et lille ultralydsrensaneanlæg, der kører på 12
volt, hvilket svarer til hvad en normal bilakku-
mulator kan levere. Anlægget arbejder med
50.000 svingninger i sekundet og er transporta-
belt, så det kan tages med på flyvepladsen, hvor
det kan bruges til rensning, brændstoffblanding,
fjernelse af luft i brændstoffet, så fyldeværdien
stiger. Det kan også bruges hjemme ved tilslut-
ning til en transformator. Konstruktør af appa-
ratet er Kjeld Frimand. Nærmere oplysning fås
hos Fa. Grafix Designers, Marketing Service,
Østersøgade 32, 1357 Kbh. K, tlf. (01) 14 59 80.

NYHEDER

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

HJÆLP — Jeg er ved at lave en D1 (1/2 A)
model og har til formålet købt en Cox Tee Dee
051, samt det dertil hørende mount og tank.
Hvordan får jeg motoren ordentlig installeret i
modellen, således at brændstofforsyningen hele
tiden er tilpas. Er der en eller anden, der har
lyst til at fortælle mig det, så skriv til fritfly-
vnings-redaktøren. Det kunne måske ovenikøbet
være grundlaget for en artikel her i bladet.

SVENSK MESTERSKABER — De svenske
linestyngsmesterskaber blev afgjort d. 11. au-
gust i halvdårligt vejr. Speed blev vundet af
Göran Fällgren med 215,7 km/t, team-race af
Larsson/Andersson med 8:09,7 i finalen efter
bedste heat på 3:46,0. I stunt vandt Ove
Andersson suverænt — og her var rekorddelta-
gelse med 22 deltagere. Combat blev vundet af
Ingemar Larsson.

NORDISK LANDSKAMP — Ingen danske tog
til NM for fritflyvende på Kauhava flyveplad-
sen i Finland. Afstand, økonomi og sportsligt
udbytte kan være vanskeligt at få til at passe
sammen i forbindelse med NM. Vi skal dog
nævne, at Gunnar Holm og Michael Borell fra
Sverige tog de to første pladser i F1A, mens
Björn Söderström og Anders Håkansson gjorde
dem kunststykket efter i F1B; Hans Lindholm
gentog den svenske andenplads fra de andre
klasser i gasklassen, men måtte se sig slået af
den stærkt flyvende Reijo Saukkunen fra Fin-
land.

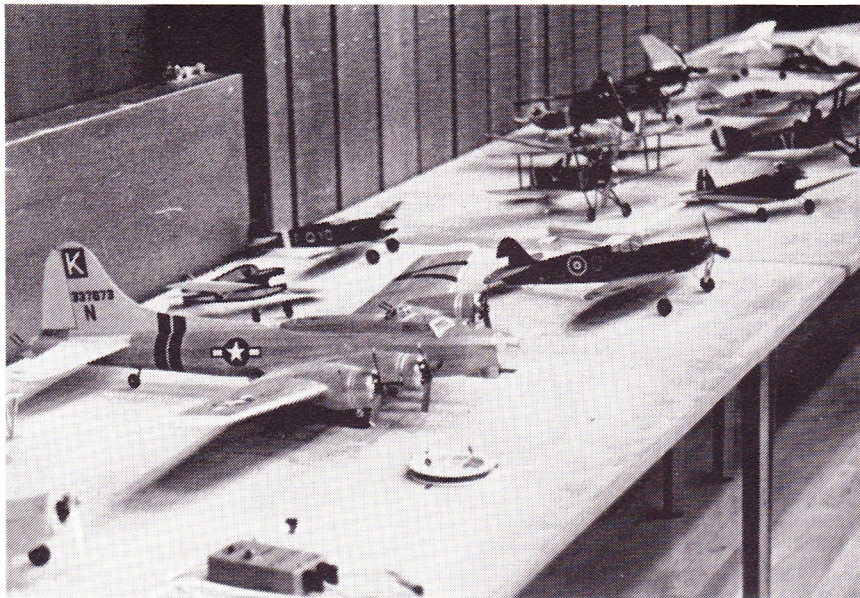
Har du fornyet dit abonnement?

Vi har endnu ikke haft tid til at afmelde
de abonnenter fra 1979, som ikke havde
indbetalt abonnementet for 1980 inden
d. 15. december. Derfor udsendes dette
nummer til alle, der abonnerede ved ud-
gangen af 1979.

Skulle du ikke have fornyet dit abon-
nement, så kan du nå det endnu uden at
få nr. 2/1980 for sent. Skynd dig på
posthuset og indbetal kr. 55,- til:

Tidsskriftet Modelflyvenyt
Mariendalsvej 47
5610 Assens
Giro 7 16 10 77.

HUSK: Medlemmer af Fritflyvnings- og
Linestyngs-Unionerne abonnerer gen-
nem deres medlemskab af unionerne.
Har du eller din klub betalt unionskon-
tingent?



Et udsnit af de deltagende modeller.

Polflyvningsstævnet d. 18/11-1979

Stævnet blev traditionen tro arrangeret i sportshallen på Rydhave Slots Ungdomsskole. Stævnet var godt besøgt af såvel aktive polflyvere som tilskuere. Især var det glædeligt at se de mange unge modellflyvere komme langvejs fra for at deltage i stævnet.

Der blev fløjet i følgende klasser: Langsomflyvning, speed, kampflyvning, hangarskibslanding og kunstflyvning. Desuden blev der demonstreret flyvning med skala-modeller, hvoraf kan nævnes flg. typer: Sopwith Camel og Triplane, Fokker D8, SE 5A, Nieuport 17, Gloster Gladiator, Focke Wulf 190, 4 motoret Boing B17, Cessna 170.

Reglerne for nogle af disciplinerne var ikke hensigtsmæssigt udformet, og vi vil prøve at ændre disse. Forslag modtages gerne.

På gensyn næste år.

Hans Rabenhøj, Rydhave



Niels Milans imponerende Fokker D8 skala-model.



Den vindende speedmodel »Lyn« forsynet med SP 7 elmotor.

Resultater:

Langsomflyvning:

1. Hans Rabenhøj, Rydhave, faldskærmsfly
2. Niels Lyhne Hansen, 635, Gladiator
3. Jens Hansen, Rydhave, Spitfire
3. Carsten Ullerup, Aviator, Cessna 170

Speed:

1. Hans Rabenhøj, Rydhave
2. Niels Lyhne Hansen, 635

Kampflyvning:

1. Klaus Andersen, Odense
2. Henrik Storgård, Skive
3. Niels Lyhne Hansen, 635

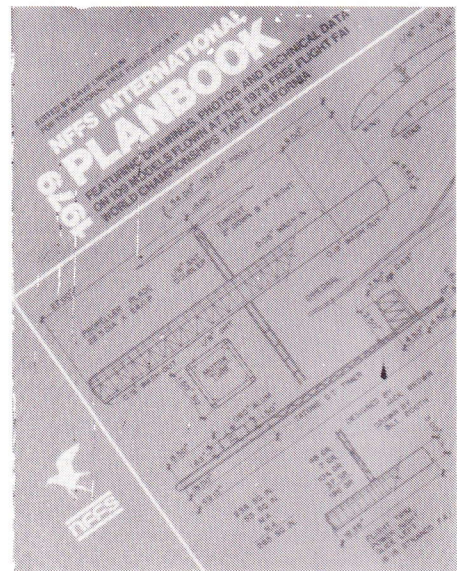
Kunstflyvning:

1. Hans Rabenhøj, Rydhave, Pitts Special
2. Niels Lyhne Hansen, 635, Gladiator

Hangarskibslanding:

1. Hans Rabenhøj, Rydhave, Albatross
2. Henning Forbech, Rydhave, Spitfire
3. Henrik Storgård, Skive.

Niels Lyhne Hansen gør sin Gloster Gladiator klar til kunstflyvning. Motor: Gearet M4 elmotor med 6x4 nylonpropel.



NFFS PLANBOOK — I forbindelse med afholdelsen af fritflyvnings-VM 1979 indsamlede det amerikanske fritflyvningsforbund NFFS tegninger fra VM-deltagerne, før de ankom til konkurrencen i USA. Ved ankomsten fik deltagerne så en bog spækket med tegninger af verdens bedste fritflyvningsmodeller. En strålende idé, der dog skæmmes lidt af, at en del af tegningerne er sjukskede og virker upræcise.

Interesserede kan købe bogen, der hedder »NFFS International Planbook 1979« fra: NFFS Plans and Publications, 4858 Moonpark Ave., San Jose, California, USA. Den koster 10 dollars, porto 3,50 dollars (luftpost til Europa) eller 1 dollar (tryksag — så bliver den sendt med skib). Checken skal udskrives til National Free Flight Society.

DANMARKSREKORD — Mon ikke 1979 får Danmarksrekord i dårligt fritflyvningsvejr? Ud af 9 større danske konkurrencer blev kun 3 gennemført. De resterende 6 blev aflyst eller afbrudt inden alle starterne var afviklet. De tre gennemførte konkurrencer var de tre værkkonkurrencer.

INITIATIVPOKAL — RC-Unionen har i anledning af sit 10-års jubilæum indstiftet en initiativpokal, der hvert år skal uddeles til en person eller en gruppe, som har gjort en særlig indsats inden for unionen. På unionens repræsentantskabsmøde uddeltes den for første gang — man kunne sige selvfølgelig — til familien Meyer — Jesper, Ruth og Ole. De er hovedkræfterne bag unionsbladet RC-information og står også bag unionens sekretariat. Og for godt 10 år siden var det faktisk Ole Meyer, der tog initiativ til dannelse af RC-Unionen.

ØSTLANDENES MESTERSKABER — Ingen øststater deltog i VM for fritflyvende i Taft, USA. Til gengæld holdt disse nationer deres egne mesterskaber, og så kan man jo spørge sig selv, om ikke disse mesterskaber bør betragtes som de *virkelige* verdensmesterskaber. Af større begivenheder fra konkurrencen, der blev afholdt i fint vejr i Bulgarien, kan nævnes, at det russiske A2-hold ikke fik en eneste mand i fly-off. Til fly-off gik 9 mand, og vinder blev Kang Jong Sik fra Nordkorea. Wakefield blev vundet af et nyt russisk talent, Stephen Stephanchuk, der sammen med verdensmesteren fra Roskilde, Kim Dong Sik, var alene i fly-off. Gas-klassen vandtes ikke uventet af Eugene Verbitsky med fuld tid også i 6 min.-fly-off'et. Mozirsky — også Rusland — blev nr. 2. Her var der 9 i fly-off.



Werner Siggård død d. 2. nov. 1979, 42 år

Det er med stor sorg, vi må konstatere, at vores ven og modellflyvekammerat Werner er gået bort i en alt for ung alder. Werner, der hørte til den rigtig gamle garde fra Valbyparken, var allerede i slutningen af halvtredserne dominerende i team-race og deltog allerede dengang ved Europamesterskaberne i Belgien.

Han var i hele sin modellflyvetid medlem af Windy og var bl.a. på udvekslingsrejse i USA som repræsentant for Kongelig Dansk Aeroklub. Werner lavede come-back i team-race i slutningen af tresserne efter en kort

pause, og igen i løbet af kort tid var han blandt de bedste i Verden. Dette var ved at gentage sig her i slutningen af halvfjerdserne, men blev desværre afbrudt efter en kort sygdomsperiode.

Werner vil altid blive husket af sine mange (utallige) venner i ind- og udland for sit udadvendte og venlige væsen, og få mennesker har været i stand til at skabe kontakt til alle sider som han.

Werner vil ikke alene blive husket for sine færdigheder, men også for sit altid strålende humør og store smil, samt naturligvis for sine bevingede ord som: »Bak kumpen« og »Rejs jer op, Kratznoroutski kommer«.

Werner efterlader sig sin kone Anne-Lise og 2 døtre.

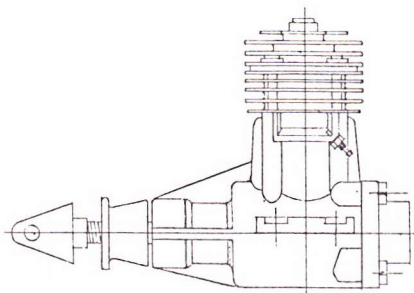
Æret være Werners minde.

hg.

VERBITSKY — Det fortælles fra pålidelige kilder, at Ruslands eminente gasflyver, Eugene Verbitsky, i slutningen af 1979 er rejst til Cuba for at fungere som træner for det cubanske modellflyvelandshold. Vi skal ile med at foreslå, at man inden for NATO svarer igen på dette initiativ fra Warshawapagt-landene ved fluks at nedlægge en række flyvestationer og omdanne dem til modellflyvepladser. Med rimelige bevilninger og en passende indsats fra erfarne modellflyvere skulle NATO-landenes modellflyvelandshold således fortsat kunne gøre sig gældende ved internationale stævner over for Warshawapagt-landene på trods af den cubansk-russiske optrapning af træningstilstanden.

VM-NOTER — Nu begynder referaterne fra VM i Taft for fritflyvende så småt at dukke op i alverdens modellflyveblade. Den store sensation er selvfølgelig, at Thomas Køster nu har vundet VM i alle tre internationale klasser (omend han »kun« vandt F1A som proxy-flyver). Som de skriver i »Free Flight News«: »If free flight has a genius, it's him: aimable, innovative, professional, brilliant.« (Hvis der er et geni inden for fritflyvning, er det ham; han er venlig, opfindsom, professionel, strålende«).

KATAPULTUDLØSNING — I det amerikanske »NFFS Symposium 1979« gøres der op med myten om 50 fods højdevinning ved katapultudløsning af en A2-model. Teoretisk når man frem til, at en sådan højdegevinst vil kræve ca. 30 kg træk i linen, og det kan ingen alvorligt mene, at man kan byde en A2-model uden havari til følge. Ved 5-7 kg træk skulle man kunne nå op mod 8 meters højdegevinst, og det skal nok i praksis vise sig at være noget nær det maksimale mulige.



CIPOLLA T/R-MOTOR — Netop som vi i sidste nummer meddelte, at Cipolla agtede at gå i gang med produktionen af deres 2,5 cm³ team-race motor, kom der officiel bekræftelse herpå.

Motoren leveres både i en stål-udgave og i en ABC-udgave. Vægten er den samme, 155 gram, slagvolumen er 2,49 cm³ og boring og slaglængde henholdsvis 15 og 14,5 mm. Motorens pris er 180.000 lire ab fabrik i begge udgaver. Der leveres en del ekstraudstyr såsom karburatorer og cut-off. Det meddeles, at de første leveringer finder sted i marts 1980. Cipolla har ligeledes sat en panne i produktion. Motoren har allerede vist sin duelighed ved EM, hvor den blev nr. 2 og 3.

RC-BESTYRELSE — RC-Unionens nye bestyrelse ser således ud: Bjørn Krogh (formand), Erik Toft (næstformand), Anders B. Henriksen, Jens Peter Jensen, Robert Jessen, Bent Lund og Preben Nørholm. Anders B. Henriksen, Robert Jessen og Bent Lund er nyvalgte, mens de fire andre er gengangere fra den tidligere bestyrelse (der var fire pladser på valg, idet man udvidede bestyrelsen fra 5 til 7 mand).

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 de resterende 5 numre i årgang 1980 koster kr. 46,-, og bladet udkommer omkring den første i månederne marts, maj, juli, september og november.

Når Modelflyvenyt nr. 2/1980 udkommer, vil du få det tilsendt sammen med en regning og et girokort, som abonnementsbeløbet kan indbetales på.

BREV

Frankeres
som
brevkort

Jeg ønsker at abonnere på Modelflyvenyt i 1980 og vil gerne starte abonnementet med nr. 2/1980, der udkommer i begyndelsen af marts måned.

Send mig nr. 2/1980, når det udkommer, sammen med en regning på kr. 46,- for de sidste 5 numre i årgangen.

Navn:

Adresse:

Postnr./by:

.....

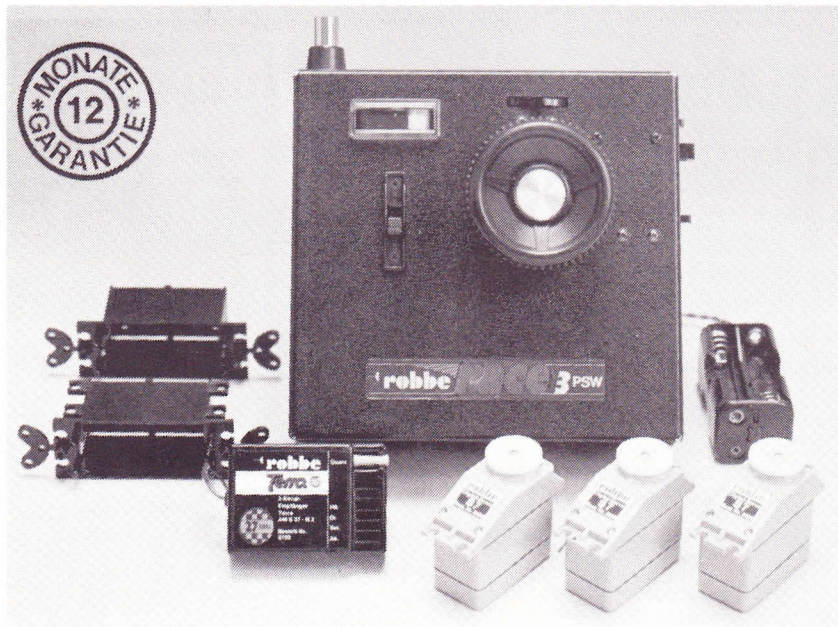
Modelflyvenyt
Mariendalsvej 47
DK-5610 Assens

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

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

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 gasarens 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 aflægge 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

Pris	Omtale i Modelflyvenyt	Sværhedsgrad	Flyveegenskaber		Byggesættet						termikbremse			Krop		Findes i sættet						Eventuelt					
			højstart	glid	materialekvalitet	nøjagtighed	tegning	byggevejledning	trimmevejledning	lunte	timer, ur	kurveklap	opbygget	massiv	trålim	farvet papir	formet forkant	hak i bagkant	færdige profiler	transfers	bly						
Abdul	4/79	1	A	A	A	A	A	A	A	A	+m	+	+m	+		+	+	+	+								
Asteroid	6/79	3	A	A	B	C	A	A	A	A	+m	+	+m	+			+										
Bravo	2/78	1	A	B	B	A	A	A	A	A	+m					+										blå, formet polyestervinge	
Dragonfly	5/78	2	A	B	B	B	A	A	A	B				+		+											
Junior	2/79	2	A	A	A	A	A	A	A	A	+m	+	+m	+		+								+	+	helbalsavinge	
Kl. UHU	-	1	A	B	A	A	A	A	A	A	+m	+	+m	+		+								+	+	helbalsavinge	
Penny	2/79	1	A	B	A	A	A	A	A	A						+								+	+		
Satellite	6/79	2	A	A	B	C	A	A	A	A	+m	+	+m	+											+	+	
Sus	1/78	2	A	A	A	B	A	-	-	-	+m	+	+m			+											

Oversigt over A1-byggesæt

Byggesætsundersøgelse

Gennem de sidste 2 år har Modelflyvenyt prøvet bygget de fleste af de A1-byggesæt, der er tilgængelige her i Danmark.

Jeg vil her prøve at sammenligne byggesættene og give en vurdering af dem — den må tages med forbehold, da vurderingen bygger på et begrænset antal byggesæt. Selv byggesæt af samme model kan variere stærkt. Artiklen kan måske hjælpe ved valget af model med specielle egenskaber, ligesom den kan give et fingerpeg om, hvad der er i æsken til prisen.

Alle byggesæt er tilfredsstillende — ser man på priserne, vil man opdage store forskelle, der gerne viser sig at svare til graden af forarbejdning i sættet.

Lidt kommentarer til skemaet:

Sværhedsgrad:

Vurderingen af sværhedsgraden er taget ud fra en gennemsnitsfummelfingret m/k-begynder på ca. 14 år. Også her er der store individuelle forskelle.

1. meget let at bygge
2. let at bygge
3. for svær for en begynder.

Ved andre egenskaber anvendes:

- A: særdeldes god
B: god
C: acceptabel.

Da det er forskelligt, hvad der findes i sættene, er der en række kolonner, hvor + betyder, at den pågældende del medfølger. Ved omtale af termikbremse og kurveklap betyder +m, at materialer medfølger til systemets opbygning.

Vurderingen af flyveegenskaberne for-

udsætter en velbygget og veltrimmet model. Alle modeller kan tage A-diplom uden termik.

Kort omtale af hver model

Abdul (pris 42,- D. kr. købt i Sverige):

En fremragende *begyndermodel*, der er lige anvendelig for kursus og for nybegynderen, der arbejder alene. Den er let at bygge perfekt, og derfor nem at få til at flyve. Kan bruges til konkurrencer.

Asteroid (Pris ca. 64,- kr.):

En fremragende *ekspertmodel*, der er svær at bygge helt perfekt. Kan ikke anbefales nybegyndere, men den giver i velbygget stand gode tider. Konkurrencemodel.

Bravo (Pris ca. 55,- kr.):

En god *begyndermodel* med kort byggetid. Den er opbygget af polyesterskum og er derfor let at bygge.

Dragonfly (Pris 76,50 kr.):

En god *begyndermodel*, hvor bygningen af kroppen kan være lidt svær. Kursusmodel, men også for den enlige begynder. Modellen har udseendet med sig.

Junior (Pris 205,- kr.):

En *fremragende model* med gode flyveegenskaber. Med god vejledning kan den bruges på begynderkursus, men er nok bedst som 2. model. God konkurrencemodel for både eksperter og begyndere.

Kleine Uhu (Pris 146,50 kr.):

En god *begyndermodel* med mange svære detaljer til kurveklap og termikbremse støbt i plastic. Hurtig at bygge og forholdsvis let at få til at flyve. Kan bruges i begynderkonkurrencer. Velegnet til både kursus og enlige begyndere.

Penny (Pris 155,- kr.):

God *begyndermodel*, der kan bygges på kort tid. Velegnet til korte kursus og en-

lige nybegyndere. Mangler desværre termikbremse og kurveklap, der dog kan installeres.

Satellite (Pris 62,50 kr.):

God velflyvende *begyndermodel* velegnet til kursus. En enlig begynder vil nok synes, at den er lidt svær. Fremragende konkurrencemodel i begynderklassen.

Sus (Pris 55,- kr.):

Fremragende *begyndermodel* velegnet til kursus. Den enlige begynder vil savne byggevejledning. Fremragende konkurrencemodel både for begyndere og eksperter.

Hvor fås modellerne

Asteroid og *Satellite* fabrikeres af St. Leonards fabrikken i England. Ib Andersen, Ålestrup har hidtil importeret dem. Samme importerer Graupners *Kleine Uhu*, *Junior* og *Penny*. Disse vil kunne fås eller bestilles i de fleste hobbyforretninger.

Dragonfly importeres af Dansk Hobby, Odense og vil findes i hobbyforretningerne.

Sus kan bestilles hos Levin Jensen, Tingløkkevej 13, 5250 Odense.

Abdul produceres og sælges af Semo Hobby, Storgatan 25, 21141 Malmö, Sverige.

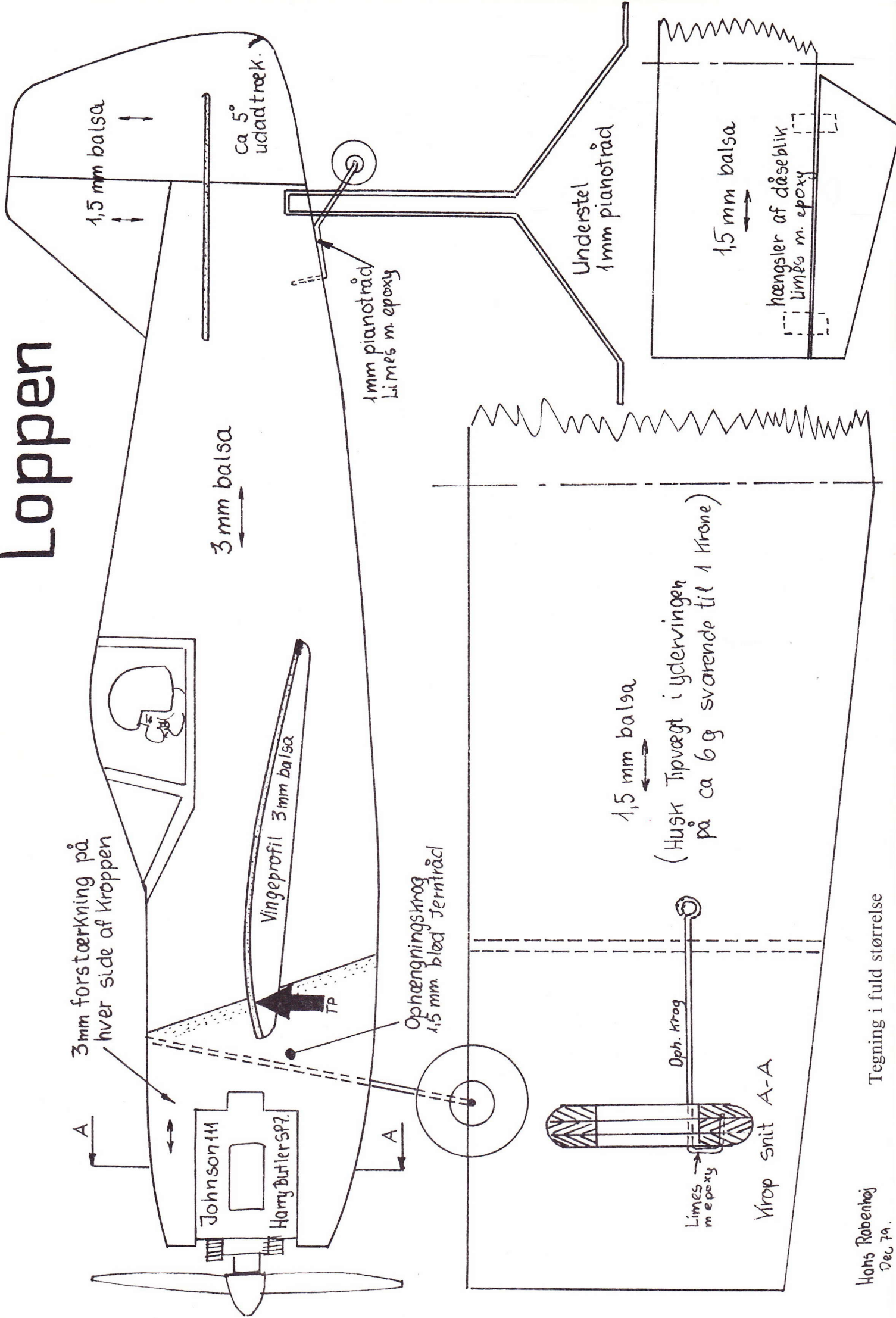
Bravo er hidtil importeret af Kurt Pedersen, Jomfrustien 26, 6100 Haderslev, men er vist ikke på lager længere.

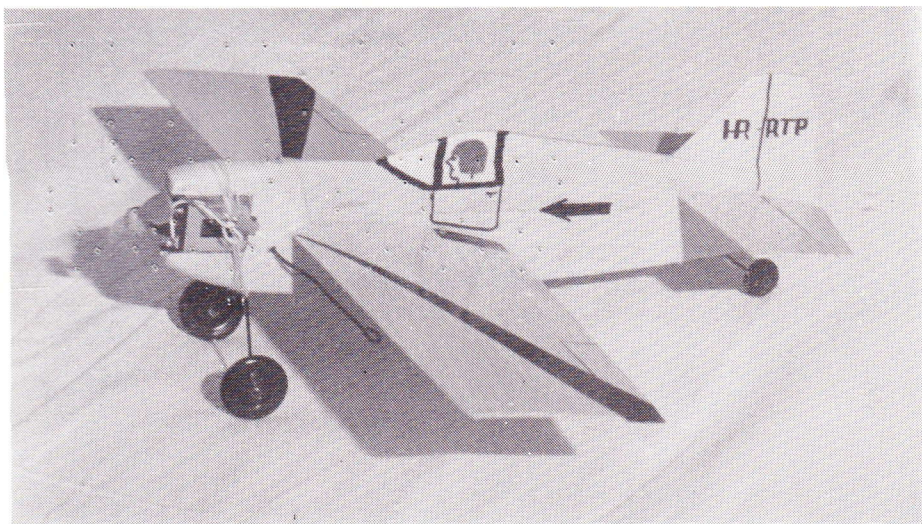
Også *Satellite* og *Asteroid* udgår af dansk forhandling, men de kan så sammen med *Bravo* skaffes gennem engelske postordreforretninger.

Skulle man ønske yderligere oplysninger om modellerne, er man velkommen til at kontakte undertegnede på Amagervej 66, 6900 Skjern eller tlf. (07) 35 17 57.

Erik Knudsen

Loppen





Loppen — elektrisk polflyvningsmodel

Hans Rabenhøj beskriver her, hvordan du selv kan bygge en lille polflyvningsmodel med elektromotor. Læs iøvrigt om denne sjove form for model-flyvning i Modelflyvenyt nr. 6/78.

Polflyvningsmodellen »Loppen« er en nem lille model at bygge og kan anbefales begyndere som deres første model. Desuden er den velflyvende og kan endog bruges som kampflyvningsmodel — især hvis den får en lidt kraftigere motor monteret.

Byggebeskrivelse

Tegn først tegningen over på pergamentpapir (»madpapir«). Denne tegning kan du så lime på dine balsaplader med små klatter lim og så udskære træet ved direkte at skære i tegningen.

Bøj først understellet og halehjulsunderstellet som vist. Skær kroppen ud af et stk. 3 mm balsa — bemærk årernes retning er vist med dobbeltpile. Husk også at skære rille til både vingen og haleplanet. Udskær de to kropforstærkninger af 3 mm balsa, slib dem bagtil så de vil komme til at gå jævnt over i kroppen (det er nemlig meget nemmere før de er limet til kroppen). Placer understellet om kroppen. Pres de to kropforstærkninger på plads, og man kan nu på kropforstærkningerne se aftryk, hvor understellet sidder, og kan så med en hobbykniv lave en rille i hver forstærkning, så der bliver en kanal, hvori understellet kan sidde. Lim forstærkningerne på plads.

Skær vinge, haleplan og sideror ud af en 1,5 mm balsaplade. Slib delene med fint sandpapir. Monter højderorene til haleplanet med »blikhængsler«, der er limet ind i revner i helholdsvis haleplan og højderor. Revnerne laver man nemt med spidsen af en hobbykniv.

Når kroppen er tør, monteres vingen ved at skyde den ind i den krumme slidse i kroppen — på den måde får man den ønskede krumning på vingen. Derefter limes haleplan og sideror på plads. Hold delene på plads med knappenåle og tape, mens limen tørrer — kontroller også for skævheder. Husk, at sideroret skal have ca. 5 grader udadtræk.

De to vingeprofiler skæres ud af 3 mm balsa og limes på hver sin vinge. De kan nemt holdes fast med en klemme foran og en på bagkanten af vingen.

Ophængningskroge laves af ca. 1,5 mm udglødet jerntråd (blød tråd), den skal være ca. 7 cm lang og limes til kroppen med epoxy. Se snitbillede A-A. Af samme limblanding kan man lime halehjulsunderstellet til bagkroppen, samt lime de små møtrikker på understellet, der skal holde hjulene på plads (så slipper man for lodninger, der efter smelter hjulnavene).

Lim tipvægt i ydervingen — pga. travlhed brugte jeg 1 krone (og investerer således penge i min modelbygning).

Pitt Special skalamodel. Denne model er noget mere kompliceret at bygge end »Loppen«.



Nu skal modellen overfiadebehandles. Delene er jo som før nævnt blevet grundigt slebet, så modellen gives nu 1 lag fortyndet dope eller zaponlak (cellulosemetal-lak). Lad lakken tørre.

Modellen slibes med meget fint slibepapir og lakeres igen, og efter at lakken er tørret, slibes modellen igen.

Giv modellen et tyndt lag maling — evt. Humbrol der kan påføres i et *meget tyndt* lag.

Lad lakken tørre, og modellen stafferes. Dette gøres nemmest med en spritpen (på spritbasis), og modellen er nu klar til montering af motor. Motoren holdes på plads med gummibånd og kan derfor nemt flyttes om i andre modeller.

Trimning

Få tyngdepunktet til at ligge som vist på tegningen. Når modellen skal afprøves, er det vigtigt, at du går langsomt frem med indflyvningen.

Stil rorene i neutralstilling. Ophængningskroge placeres 1 cm ind under vingen. Giv langsomt gas på motoren og se, hvorledes modellen flyver. Modellens stilling i luften reguleres ved at ændre på ophængningskrogens position. Modellen bør i lav højde hænge lidt med ydervingen. Modellens stigeevne ændres ved at stille på rorene.

Pas endelig på ikke at få modellen til at stige for kraftigt ved lav fart, da den så vil mangle centrifugalkraft til at holde linerne stramme — med deraf følgende risiko for styrt.

Vil du bruge modellen til lidt skrapere luftkamp, kan du montere en M2 motor, der er lidt kraftigere. Da den også er tungere, bør motoren flyttes ca. 6 mm bagud i kroppen.

Modellen kan også anvendes til »hangarskibslanding« og forsynes så med en ca. 10 cm krop på bagkroppen. Denne krog skal så hænge og »dingle« under modellen klar til at fange en tværgående snor på gulvet (pas på ledningen ud til polen).

Held og lykke!

Aflademodstand til RC-akkumulatorer

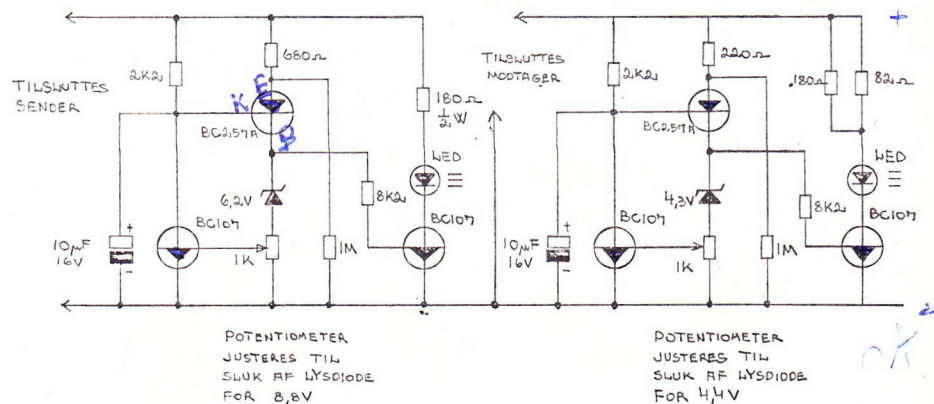
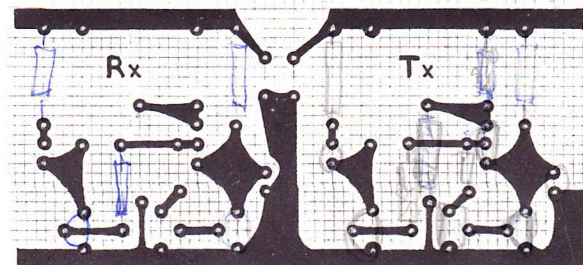
Det er svært at vide, hvor meget strøm der er tilbage i akku'erne efter en dags flyvning. Du kan selv lave en aflademodstand efter beskrivelsen her, og med den få overblik over din models energiforbrug. Jørgen Braaby beskriver, hvordan SMSK lavede aflademodstande på en klubaften.

Der har længe været en del snak om, hvordan det stod til med vore akku'er i modellerne og senderne. Vi har ikke rigtig haft kontrol med, hvor meget strøm der var tilbage, når vi havde været ude at flyve. Vi har jo efter en dags flyvning nærmest opladet akku'erne på må og få, og det er ikke særligt tilfredsstillende.

Vi syntes heller ikke, at det var særligt rart at skulle af med en masse penge for at købe et måleudstyr. Men så var det, at Jørgen Bjørn fra SMSK foreslog, at vi kunne bygge sådan en aflademodstand på et klubmøde under hans kyndige vejledning.

Efter at det blev besluttet, blev nogle medlemmer sat i gang med det forbedrende arbejde. Blandt andet påtog Jørgen Garnov sig det ansvarsfulde job at fremstille printpladerne og indkøbe plastkasserne til samme, og Jørgen Bjørn lavede det store arbejde med at beregne og indkøbe samtlige komponenter. Da det forberedende arbejde var fuldført, blev der afsat en klubaften til loddearbejde.

Det var vel nok en af de mest stille klubaftener, der til dato har været. Alle var travlt optaget af at lodde deres egen aflader. Når man var færdig med loddearbejdet, blev den færdige aflademodstand kontrolleret af Jørgen Bjørn og godkendt. Ved slutningen af denne klubaften havde alle medlemmer en automatisk aflader for et meget ringe beløb i forhold til, hvad en sådan ellers ville koste på det frie marked.



Øverst er tegning til printpladen i fuld størrelse. Nederst diagrammet, som aflademodstanden skal bygges efter.

Da jeg synes, at det var et ualmindelig godt initiativ, og da samtidig alle medlemmerne i SMSK var glade for at få en aflademodstand, bringer jeg her med Jørgen Bjørns hjælp og tilladelse både diagram, printtegning, beskrivelse og stykliste, så andre kan få glæde af ideen.

Automatisk aflademodstand

»Modstanden« består af to næsten ens men uafhængige kredsløb, et til modtageren (4 stk. NiCa celler) og et til senderen (8 stk. NiCa celler). Ved tilslutning tændes en lysdiode, hvis spændingen overstiger 4,4 V / 8,8 V. Herved aflades akkumulatoren med ca. 50 mA. Når spændingen når 4,4 V / 8,8 V, afbryder kredsløbet totalt, og lysdioden slukker. Akkumulatoren er nu fuldt afladet og kan nu oplades med 50 mA i 14 timer. Man kan endvidere ved

at måle tiden bestemme, hvor meget strøm der er tilbage efter en flyvning.

Stykliste

- 4 stk. BC 107 B
- 2 stk. BC 257 A
- 1 stk. Zenerdiode 6,2 volt
- 1 stk. Zenerdiode 4,4 volt 3,6 - 3,9
- 2 stk. potmeter 1 K
- 2 stk. Ellyt 10 F/16 volt
- 2 stk. 1 M modstande
- 2 stk. 8 K 2 K modstande
- 2 stk. 2 K 2 K modstande
- 1 stk. 680 modstand
- 1 stk. 220 modstand
- 2 stk. 180 modstande
- 1 stk. 82 modstand
- 2 lysdioder
- 1 print
- 1 kasse
- 2 stk. connector til RC-anlæg.

Gunnar Bryde Hansen starter sin Unica ved hjælp af motorspil — se Modelflyvenyt nr. 6/79.



OPHØRSUDSALG

Hele varelageret sælges med stor rabat!

Åbningsdag:

Lørdag 5. januar kl. 10-15.

Derefter:

Hver man.-fre. kl. 12-18.

Hobbyfirma ABSALON
Aalekistevej 157
2720 Vanløse, (01) 74 47 00

Verdens bedste RC-svævere — 1.

Karakteristik af den østrigske »Dassel« der vandt VM klasse F3B i 1979

Ingen anden VM-konkurrence er blevet bedømt over så mange flyvninger, nemlig ialt 16, fordelt over 4 dage, og krævet mere udholdenhed og teknisk dygtighed af piloten, plus alsidighed og pålidelighed af modellen.

Jeg citerer Geoff Dallimer, som i en artikel giver denne bedømmelse:

»Det er klart, at der efter en sådan begivenhed ligesom udkrystalliserer sig en tendens i modeludviklingen.

Det må nok slås fast, at den allerede i 1978 begyndte tendens imod hurtigere modeller, blev cementeret ved dette VM. En udvikling som vel nok blev startet af det østrigske hold med modellen »Dassel«.

Amerikanerne mødte derimod op med modeller, som ikke viste megen udvikling siden 1977.«

Jeg vil give en beskrivelse af de 3 bedste placerede modeller i dette og senere numre af Modelflyvenyt.

Vindermodellen »Dassel«

Modellen fremviste en fremragende overflade og nøjagtighed i profilet, Eppler 193, hvilket sikkert var medvirkende til dens gode præstationer.

Modellen er fremstillet af epoxy-glasvæv, respektive kevlarvæv, i negativforme, både af krop og plan.

En byggemetode, som vel nok giver det maksimale resultat med hensyn til styrke, lethed og aerodynamisk godhed, men som også er meget kostbar og tidskrævende at praktisere.

Modellen er specielt udviklet for højstartskonkurrencer. Planets indstillingsvinkel på kroppen er 1,95 grader, og tyngdepunktet ligger efter vejrforholdene på 31,5 til 33,3 pct.

Planbelastningen ligger fra 20 til 46 gram/dm². Cockpitten kan åbnes og lukkes, styret af en servo, så det virker som luftbremse til hjælp under landingen.

Samlet vurdering af modellens egenskaber:

Højstartsegenskaber: Helt perfekt, opnår maksimal højde efter en sikker, lige, hurtig og stabil stigning, både med og uden bylast.

Termikegenskaber: Middelgode, den lille spændvidde, som må anses for et handicap, opvejes dog tildels af den ringe planbelastning, og dens små dimensioner gør den følsom over for selv små termikpåvirkninger, og indikerer disse ret tydeligt.

Mållandingsegenskaber: Meget fine; cockpitbremsen, som er regulerbar, er sammen med den sikre styrbarhed opnået igennem ringe V-form i planet, krængror og selvstændig styring på sideroret, med til at

sikre en præcis landing.

Hastighedsegenskaber: Helt perfekt; modellens gode kunstflyveegenskaber muliggør en særlig teknik i hastighedsopgaven, med rygflyvning og lodret dyk inden indgangen til hastighedsbanen.

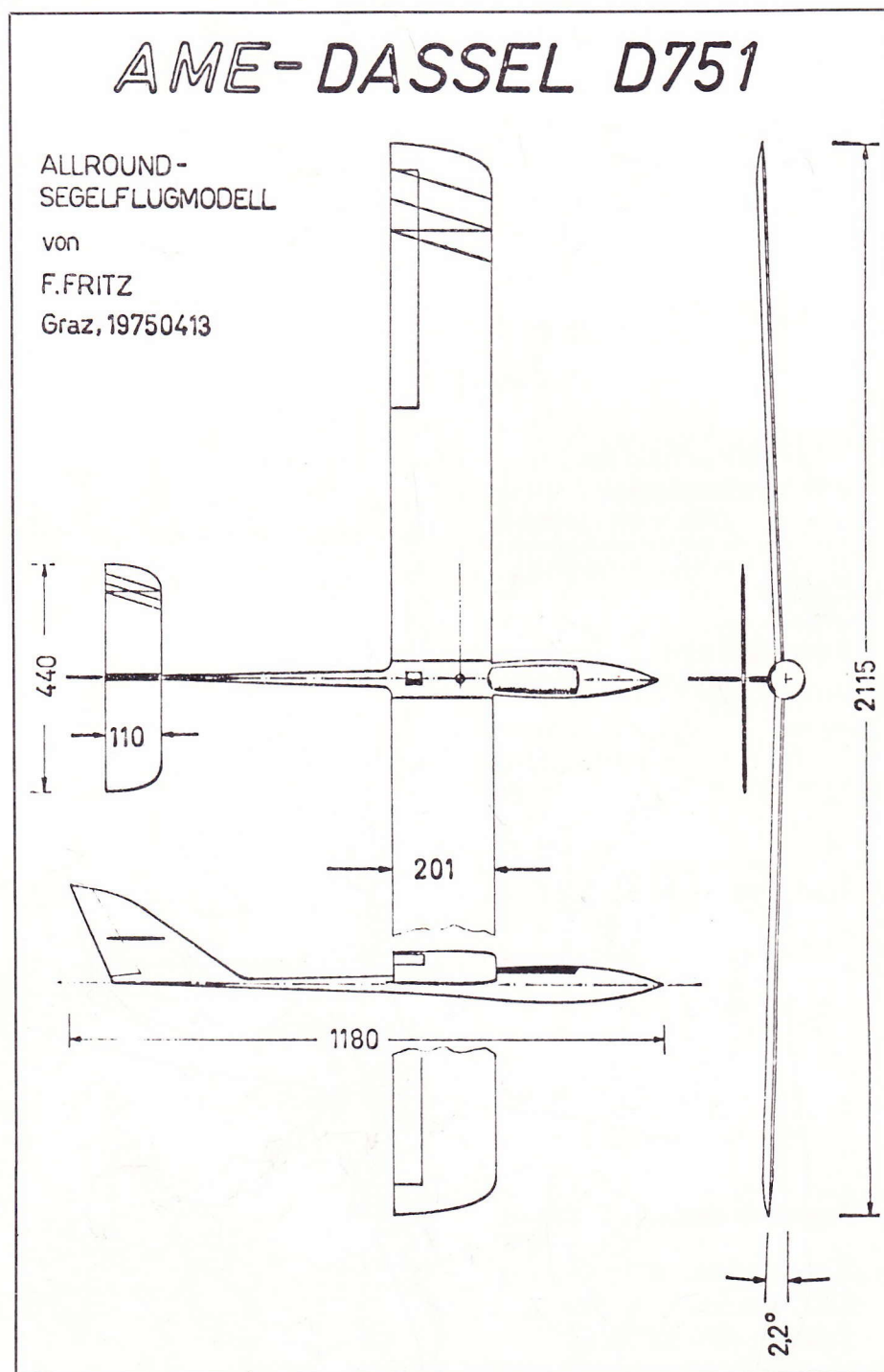
Iøvrigt

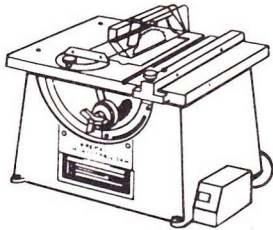
Alment må man sige, at modellens beskedne spændvidde gør den meget »handy« og mindre sårbar over for havarier.

Personligt mener jeg dog, at man burde forøge spændvidden til 2,5 m og samtidig udføre vingeformen til rektangel-trapezform, altså med aftagende korde mod tippen.

Dette ville bidrage til at forbedre flyveegenskaberne, men samtidig naturligvis komplicere bygningen. *Niels Hassing*

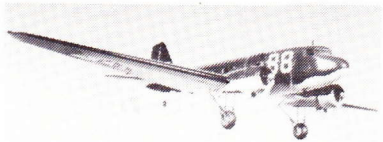
Næste model i denne serie bliver Ralf Decker's model.





DREMEL rundsav

Kan save i 25 mm tykt materiale. 100 mm klinge kan smigstilles. Er meget velegnet til at save lister.
Dremel rundsav incl. klinge kr. 695,-



MRM skalamodeller

Vi har et lille, udsøgt lager af MRM skalamodeller i både en- og tomotorede. F.eks. C47 Dakota, B25, Cessna 310, Spitfire, Stagging 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 med i prisen.
Fox 120 Twin kr. 1.995,-

Wolfgang Matt's VM-vindermodel Arrow

Schlüter har fremstillet et byggesæt til denne model med glasfiberkrop og skumplastplaner. Byggesættet indeholder meget tilbehør.
Schlüter »Arrow« kr. 1.180,-

Aero Gloss brændstofsikker dope

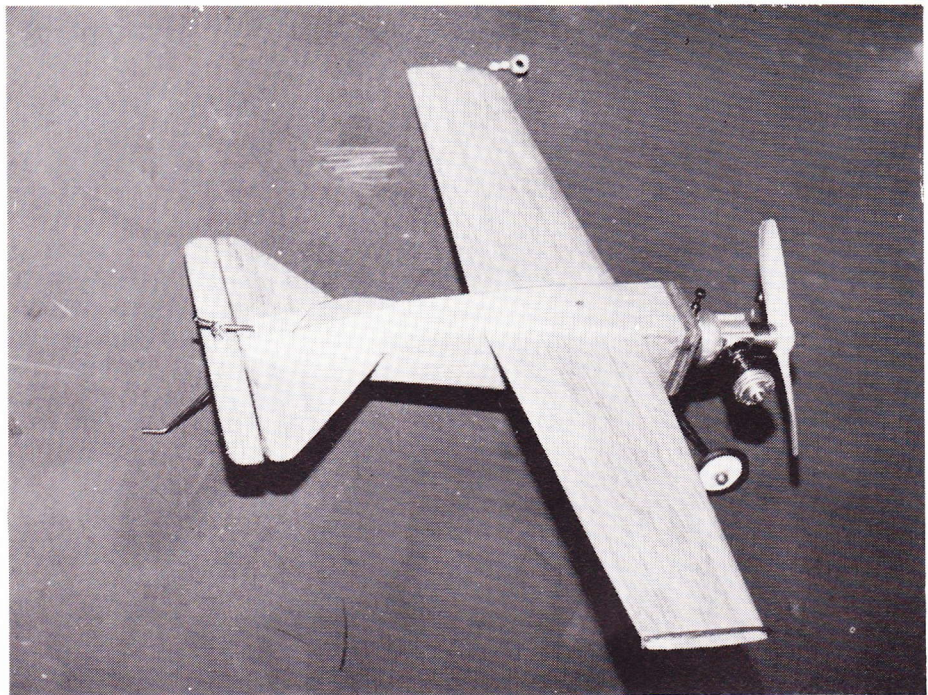
kan leveres i følgende farver: Aluminium, rød, gul, orange, grøn, grå, blå, sort og hvid.
Pr. 1/2 liter dase kr. 44,-
Klar, 1/2 liter kr. 35,-
Klar, 1/1 liter kr. 60,-
Klar, 1 gallon kr. 175,-

Tilbehør

Elektronisk omdrejningstæller kr. 271,00
Hængselkniv kr. 22,00
Robart Auto Mix kr. 99,00
Robart Incidence Meter kr. 160,00
Titebond lim, 240 gram kr. 22,00
RC 56 Cockpit lim kr. 13,20

De i annoncen nævnte varer leveres kun fra Axel Mortensen. Bemærk vore åbningstider: mandag-fredag kl. 8-17, fredag tillige kl. 18.30-20, lørdag kl. 10-12.

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



Byg en mouse-racer

Modelflyvenyt bringer tegning i fuld størrelse på midtersiderne

De linestyrede team-race-modeller er kun for erfarne modelflyvere. Derfor indførte man for nogle år siden den såkaldte Good-Year-klasse. Men nu er der i modelflyveklubben Comet dukket en helt ny og på mange måder endnu bedre begynderklasse op for de racer-interesserede: Mouse-racing. Per og Benny Nielsen fra Comet fortæller:

Fart, spænding og konkurrence — det er mouse-race!! En slags mini-Good-Year klasse, som vi har fløjet i Comet klubben det sidste års tid.

Det hele startede med, at vi fandt nogle Aeromodeller og Model Airplane News med billeder og artikler om mouse-racing. På grundlag af dette mente vi i Comet, at det ville være en idé at forsøge at starte en klasse i stil med den amerikanske og engelske mouse-racing-klasse. Formålet skulle være at give begynderen en bedre og nemmere mulighed for at flyve holdkapflyvning og samtidig virke som introduktion til de større klasser Good-Year og team-race.

Model og udstyr til mouse-racing er økonomisk overkommeligt samt byggemæssigt let. Der må være mange, der ligger inde med Cox motorer, som kan anvendes til dette formål.

I foråret 1979 startede Per, Michael,

Lars, Jerry, Lars Bo og Poul-Henning med at flyve mouse-race, og måske var der nogle af jer, der så mouse-racerne i aktion ved 1979-sommerlejren på flyvestation Vandel.

Vi har allerede fået en masse gode »ræs« og en hel del erfaringer, der tyder på, at denne klasse skulle kunne blive alle-tiders begynder-raceklasse.

Så fat din Cox og balsatræet og kom i gang.

Klubben Comet vil sideløbende med de andre konkurrenceklasser arrangere mouse-race og I slipper nok ikke for at se Comet-folket i aktion på sommerlejren, hvor vi håber at møde en hel flok andre mouse-racere.

Her i artiklen beskrives en typisk mouse-racermodel MR-1A, men du kan anvende næsten en hvilken som helst model af profiltypen.

Måske er der ungdomsskoler og fritidsklubber, der kunne bruge mouse-racerne som byggeprojekt i vinter.

Byggevejledning

Vingen skæres ud af 5 mm balsa og forsynes med en 5 x 5 mm fyrretræsliste. Vingen slibes i profil, undtagen midtersektionen, der skal passes ind i den firkantede udskæring i kroppen.

Installer styretrekanten på vingen og kontroller, at den kan bevæges frit. Lim vingetipbeskytteren af 2 mm pianotråd på højre vingetip ved hjælp af epoxy-lim (Araldit).

Kroppen: Spant F1 skæres ud af 3 mm krydsfiner og F3 af 2 mm krydsfiner. Un-

derstellet bukes af 2 mm pianotråd. F2 spant skæres ud af 2 mm balsa (hård) og tilpasses understellet. Derefter limes F1, F2, Understel og F3 sammen med epoxy-lim.

Kropssiderne skæres nu ud af 3 mm (mellemhård) balsa og limes sammen ved hjælp af balsaklodsens i halen. Når dette er tørt, limes motorfundamentet med understellet sammen med kroppens sider — lad dette tørre godt.

Haleplanet laves af 3 mm mellemhård balsa, der rundes på alle kanter. Hornet monteres (styretøjets fastgørelse på haleklappen) og klappen forbindes med haleplanet ved hjælp af nylon- eller bændelhængsler.

Samling: Vingen limes nu sammen med kroppen. Dernæst limes haleplan og højderor på kroppen, styresystemet samles og forbindes, således at der er et rorudslag på 45 grader op og 10-15 grader nedad.

Kroppens top- og bundplader limes derefter på plads.

Færdiggørelse: Hele modellen beklædes enten med papir, silke eller 25 gram/m² glasfibervæv. Lim linestyret på indersiden af venstre vinge og giv derefter modellen 3 gange dope — husk at anvende brændstofsikker dope. Sæt hjulet på plads, og lod de to skiver fast, således at hjulet kan dreje frit uden at sløre.

Husk hele tiden at passe på vægten. Den færdige model skal veje ca. 120 gram med motor og tank.

Flyvning

Juster motorens udadtræk, til du har den bedste kombination af flyvefart/modeltræk i håndtaget.

Alle Cox motorer med bladfjederindsugning («membranindsugning») kan benyttes: Babe Bee, Golden Bee og Black Widow. De to sidstnævnte er nok de bedste på grund af deres større tank, og især

Her er udstyret til mouse-racing: Model med motor, brændstofsprøjte, propel, ekstra gløderør og gløderørnsøgle, startbatteri, sikkerhedshjelm.

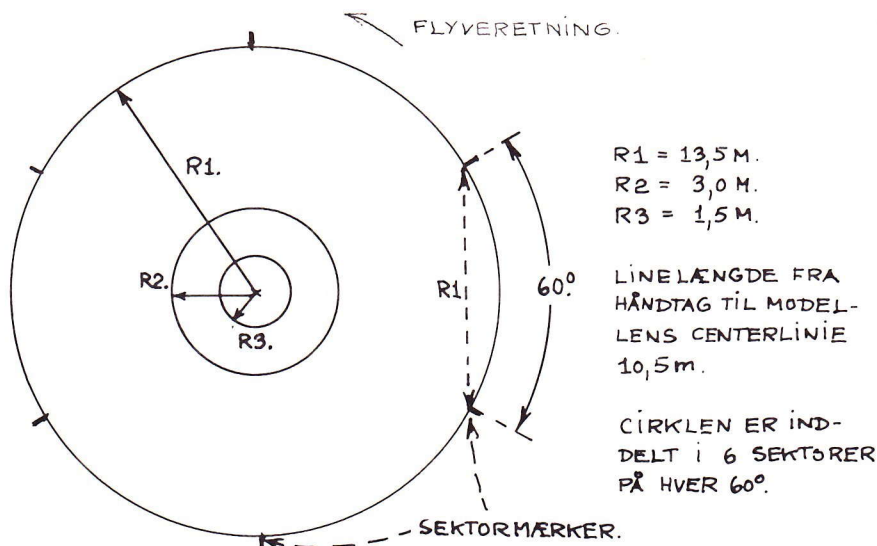
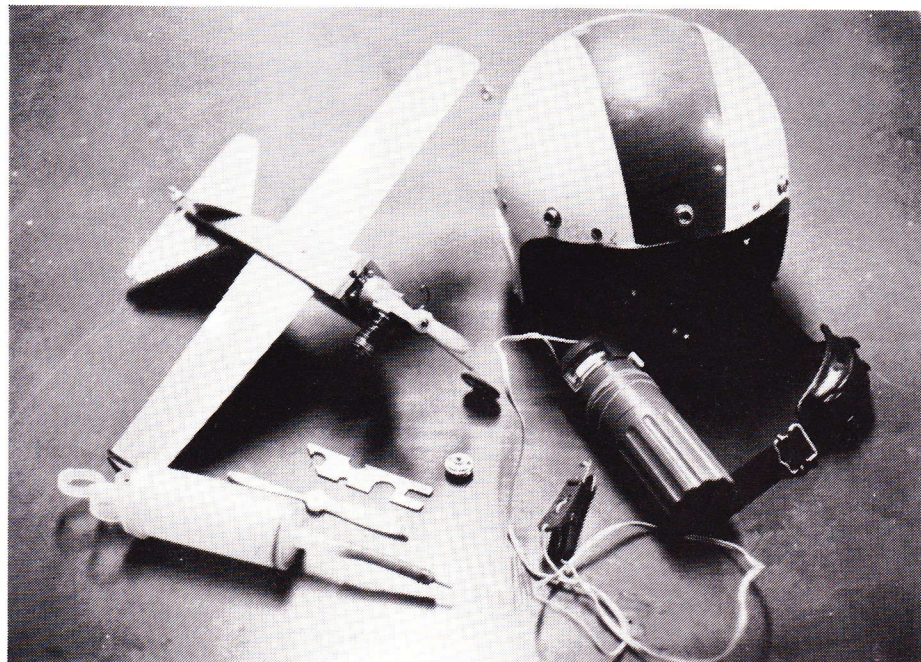


FIG. 1 VISER HVORLEDES BANEN TEGNES OP MED CENTRUM, 3 STK. CIRKLER OG SEKTORMÆRKER PÅ DEN YDERSTE CIRKEL.

Black Widow, der er den hurtigste af de tre. Cox motorerne er temmelig dyre her i Danmark, ihvertfald sammenlignet med USA og England, så har du en god ven i udlandet, kan du komme billigere til motorerne.

Propellen skal være en 5 x 4, så start med en 6 x 4 og klip på propeltipperne, indtil modellen flyver hurtigst. Propellen skal altid være afbalanceret, hvilket betyder, at hvert blad skal veje lige meget, så propellen balancerer på midteraksen.

Brændstoffet har stor betydning for modellens hastighed og motorens startvillighed. Blandt de færdigblandede brændstoffer er Cox Racing Fuel udmærket. Skal du selv blande brændstoffet, skal det helst indeholde ca. 25 pct. nitromethan.

Startbatteriet skal helst være en lille

akkumulator. Hvis du ikke har en sådan, er det bedste batteri Hellesens 1,5 volt Tiger, og da helst 2 stk. der er parallelforbundet.

Mouse-racing i praksis

— regler og konkurrenceform

Nu har vi model, motor, brændstof og startstrøm — nu skal vi flyve konkurrence med grejet:

Inden løbet udpeges der: 1 tidtager og 1 omgangstæller (kan være samme person) for hvert hold, samt en overdommer. Dommeren kalder holdene på banen (se fig. 1), og disse placerer sig i den ved lodtrækning udvalgte sektor.

Efter at alle hold er på banen inden for den fastsatte tidsramme, kontrollerer dommeren, at alle hold er klar. Når dette er tilfældet, melder dommeren »1 minuts opvarmning« og mekanikerne starter motorerne, der stoppes igen, når minutet er gået. Dommeren melder ved tegngivning, når dette er sket. Der er nu 30 sekunder til start.

Modellerne tankes nu op igen, og dommeren tæller fra 15 sek. ned mod nul så højt, at mekanikerne kan høre det. I stedet for »nul« siges »Start«. Mens dommeren tæller, skal modellerne stå på jorden uden strøm på gløderøret, og mekanikerne skal stå oprejst, når der siges »Start«.

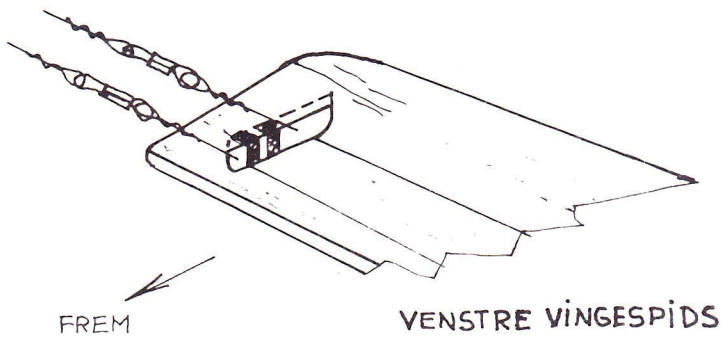
Når dommeren har meldt »Start«, skal mekanikerne starte motorerne, tidtagerne urene, og omgangstællerne være klar til at tælle.

Her er et udpluk af de regler, der skal følges under løbet:

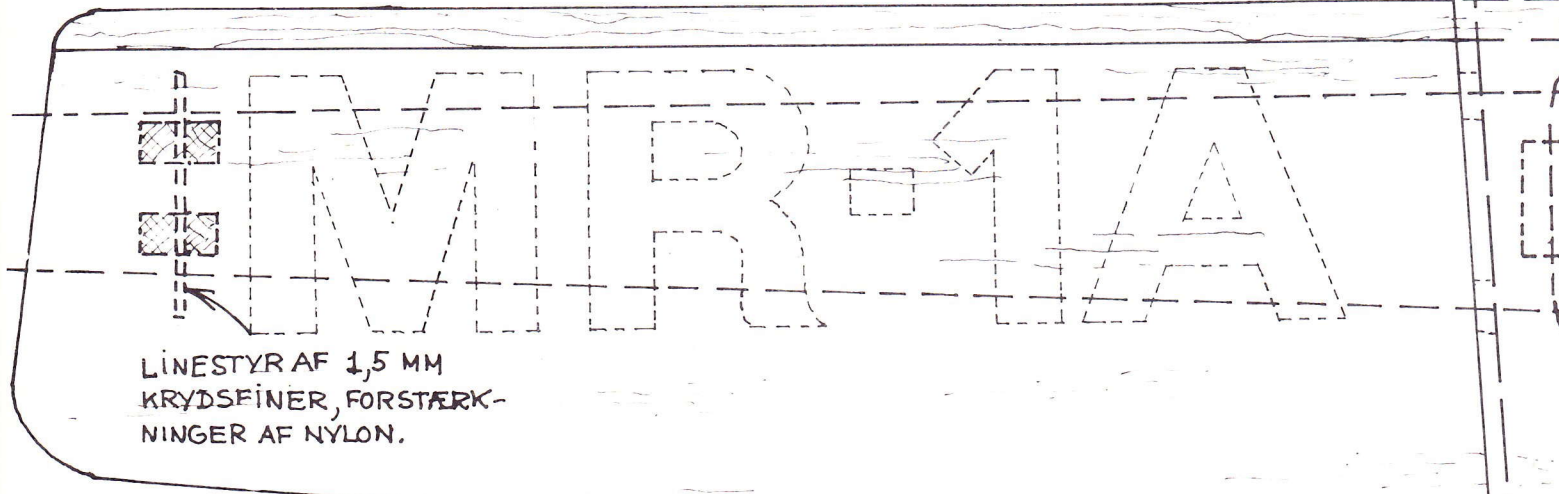
— Når modellen er på jorden, skal den være uden for den yderste cirkel (se fig. 1) og vingetippen (inderste) være på jorden. Piloten skal ligeledes holde håndtaget på

Fortsettes side 18

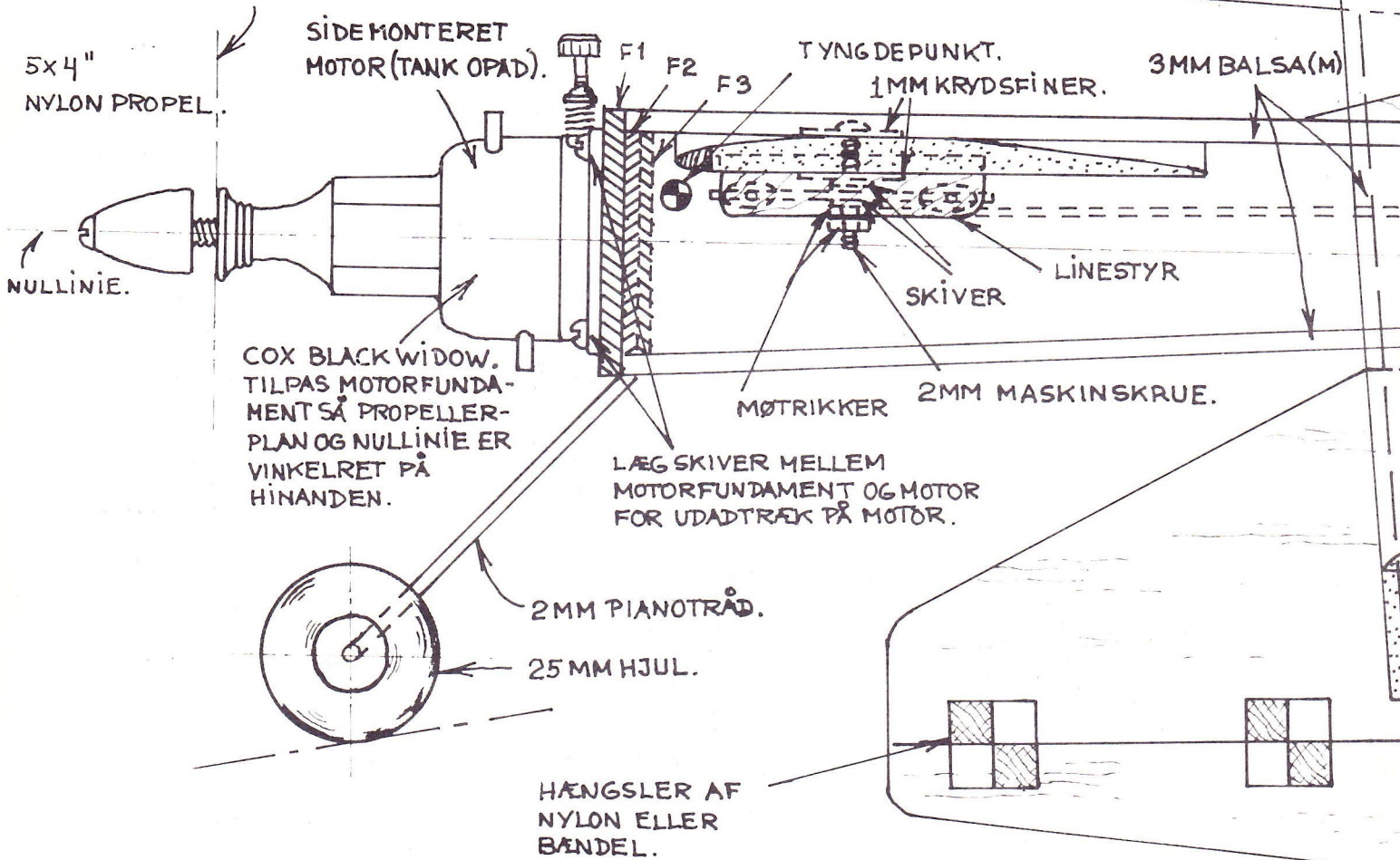
Tegning i fuld størrelse s. 16-17.

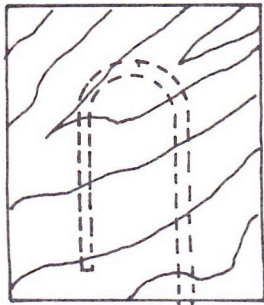


FASTLODDET SKIVER

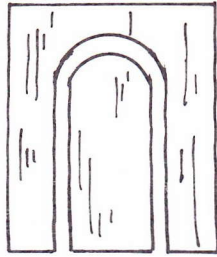


PROPELLERPLAN.

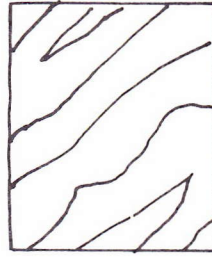




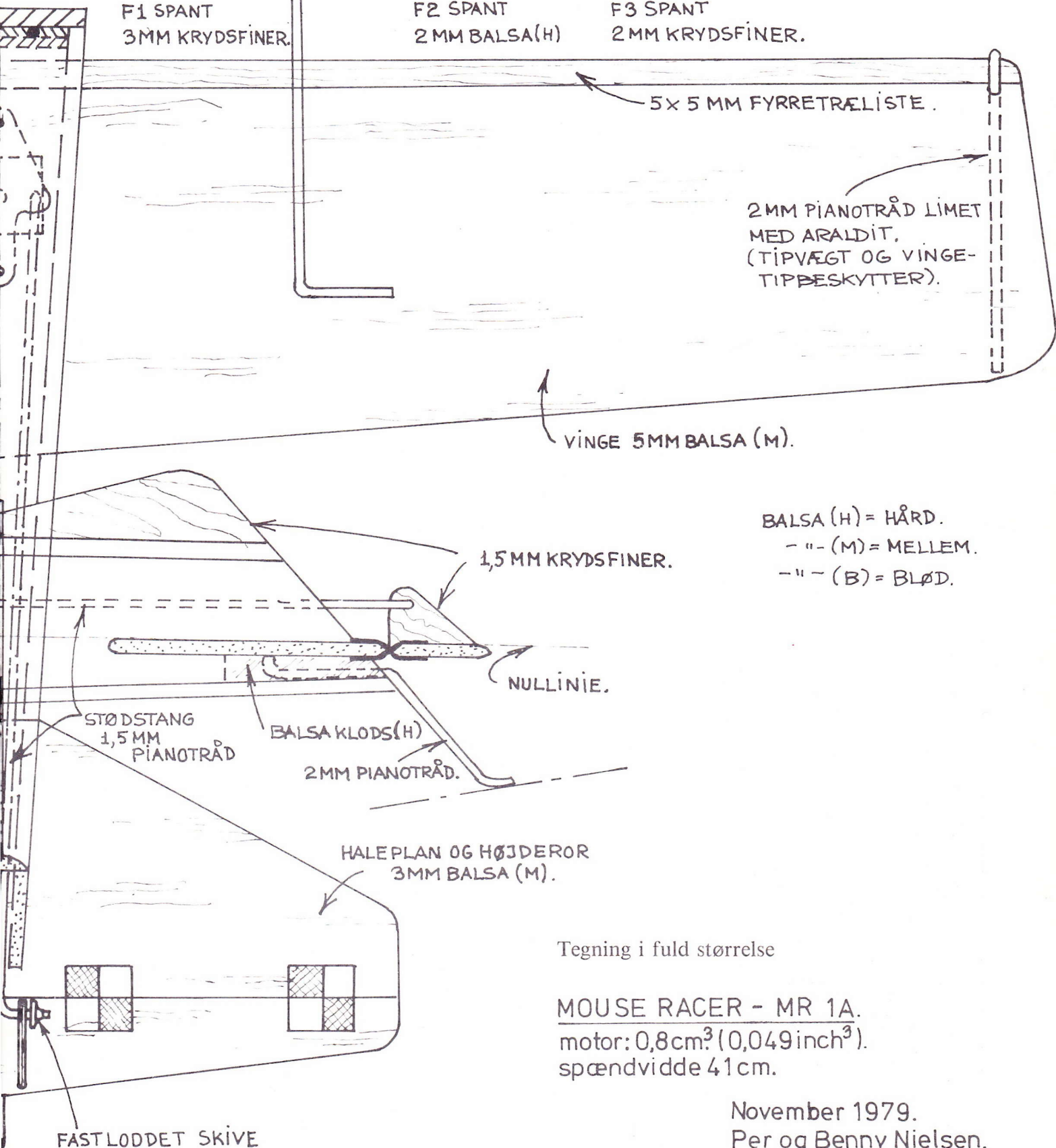
F1 SPANT
3MM KRYDSFINER.



F2 SPANT
2MM BALS(A)H



F3 SPANT
2MM KRYDSFINER.



BALS(A)H = HÅRD.
 - " - (M) = MELLE(M).
 - " - (B) = BLØD.

Tegning i fuld størrelse

MOUSE RACER - MR 1A.
 motor: 0,8cm³ (0,049inch³).
 spændvidde 41cm.

November 1979.
 Per og Benny Nielsen.

jorden. De to sidstnævnte regler er for at en landende model ikke skal blive fanget af linerne.

— Der skal overhales ved at flyve over den langsommere model.

— De langsomme modeller skal flyve lavt for ikke at spærre de hurtigere modeller.

— Flyvehøjde normalt 2-3 meter.

— Mekanikerne må normalt ikke gå inden for den yderste cirkel, dog kan en landende model hentes inden for cirklen, såfremt mekanikeren stadig har ét ben udenfor.

— Dommeren kan give advarsler, såfremt reglerne ikke overholdes. 3 advarsler giver diskvalifikation. Førømtalte opfangning med liner giver dog diskvalifikation direkte af det hold, hvis liner fanges af den landende model.

— Maximum 3 hold kan deltage i ét heat.

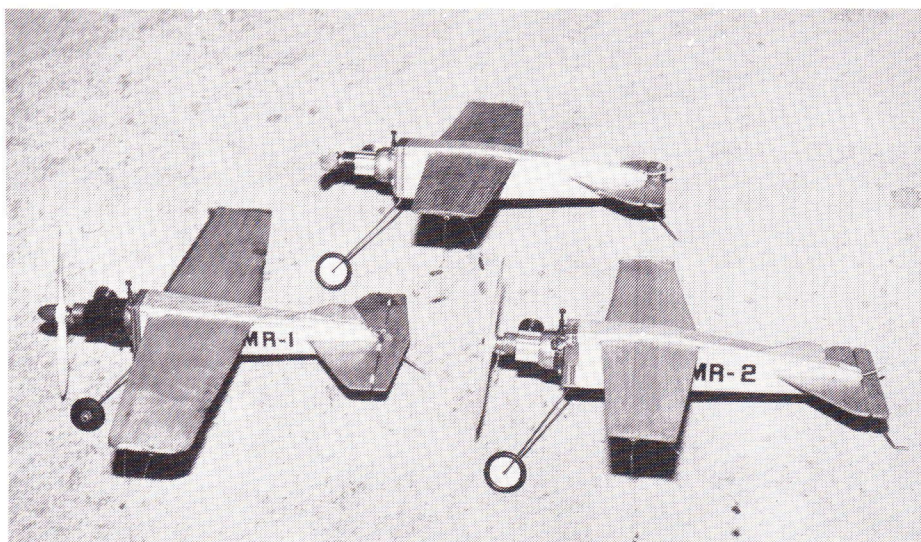
— Piloten må ikke trække modellen op i fart.

— Der må anvendes frit brændstof.

— Mekanikerne skal bære hjelm under hele løbet.

— Under løbet skal alle piloter forblive i pilotcirklen. Piloter, der ikke flyver, skal dukke sig for ikke at genere de flyvende hold.

— Når en model fanges af mekanikeren ved mellemlanding, skal han løbe mod flyveretningen til næste sektor og starte modellen herfra. Er denne sektor optaget,



Tre af mouse-racerne fra Comet.

må han løbe i flyveretningen til næste sektor.

— Dommeren, tidtageren og omgangstælleren ser efter, at reglerne overholdes. Det er dommeren, der uddeler advarsler.

Det var et udpluk af flyverreglerne, som så vidt muligt er de samme som ved team-race og Good-Year.

Når holdet har nået 72 eller 144 omgange, stoppes stopuret. Alle piloter skal blive i pilotcirklen, indtil hele løbet er færdigt. Hvis et hold er færdigt eller udgået, skal piloten krybe lige inden for pilotcirklen for ikke at være i vejen.

Regler for mouse-racing

Motorstørrelse:

Maksimum 0,83 cm³(0,051 cu.inch.)

Motortyper:

Normalt kun motorer af typen Cox med reed-induction (membran- el. bladfjeder-ventilindsugning). Cox Tee-Dee og Medaillion må *ikke* anvendes i denne klasse.

Liner:

Linelængde målt fra håndtagmidten (gennem det punkt, der er midt i håndgrebet) til modelmidte 10,50 meter. Linetykkelse minimum 0,20 mm.

Der skal anvendes stålliner.

(15 omganges flyvning er meget tæt på 1000 meters flyvning).

Flyvning:

Indledende heats flyves over 72 omg., hvor der minimum skal foretages 1 mellemlanding.

Finale flyves over 144 omgang med min. 2 mellemlandinger.

Et hold består af én pilot og én mekaniker.

Almene flyverregler følger Good-Year og team-race.

Hermed god fornøjelse. — Vi håber at se dig på banen med din mouse-racer i den kommende sæson. Har du problemer, er du velkommen til at kontakte os:

Per og Benny Nielsen
Solvænget 8, 2791 Dragør
Tlf. (01) 53 60 14.



EMCO Unimat 3

En rigtig »lommedrejebænk«, som du bogstaveligt talt kan have stående på dit skrivebord. **Standardudstyr:** Tværribbet støbejernsramme med slebne prismevanger, motor, trapperemskiver og drivremme, remsbeskyttelsesskærm, spindel-dok med præcisionslejer, 3-bakket centerpatron med vendbare bakker, medbringerskive (opspændingsplan) og medbringer, 2 faste pinoler, pinoldok, længdeslæde med automatisk tilspænding, tværslæde, stålholder, 2 umbrakonøgler, en dobbelt gaffelnøgle, samt betjeningsvejledning kr. 2.585,-

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

Max: drejediameter: 92 mm. Max. drejelængde: 200 mm. Spindelgennemboring: 10,2 mm. Spindelhastigheder: 130-200-350-560-920-1500-2450-4000 omdr./min. Pinolrørdiameter: 18 mm. Pinolvandring: 26 mm. Tilspænding: 0,02 mm/omdr. Motor: 220 V, 95 W, 2 hastigheder, 2100 og 3600 omdr./min., godkendt radio og TV støjdæmpning.

Ring eller skriv efter farveprospekt og prisliste!



TLF: 04 52 51 01
JOMFRUSTIEN 26
DK 6100 HADERSLEV

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

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

Flyv modelflyvning indendørs ...

Forslag til en F1D

Nej, Jørgen Korsgaard opfordrer dig ikke til at starte din 4 kg RC-skalamodel fra spise-stuebordet, når det er for koldt til at flyve med den på den normale flyveplads. Det er en helt anden vægtklasse, der her er tale om — en model på et par gram, der ved hjælp af en snoet gummistreng kan holde sig i luften i adskillige minutter — verdensrekorden er faktisk over 45 minutter

Da jeg nu har bygget et par mikrofilmmodeller, tillader jeg mig hermed at bringe en tegning af den seneste under titlen »Forslag til en F1D«. Modellen vejer 1,38 gram, hvilket desværre er 0,35 gram for meget. Det skyldes sikkert lidt rigelig brug af lim. Den har endnu ikke haft fornøjelsen af at flyve i en stor hal, men er prøvefløjet hjemme i stuen!

Desværre vil det fylde et helt Model-flyvenyt at redegøre for fremstillingen af en sådan model, hvorfor jeg her kun vil tage et par ting frem. I senere numre vil der komme en regulær byggevejledning til mikrofilmmodeller.

Balsa

I almindelige hobbyforretninger finder man kun sjældent balsa, der kan bruges, men 1 mm plader (10 x 100 cm), som vejer 6-8 gram, kan dog bruges. Det bedste er at købe det rigtige balsa hos Micro-X. Firmaet har skåret det op i 3 x 45 cm stykker, som rækker længere end man tror (der går

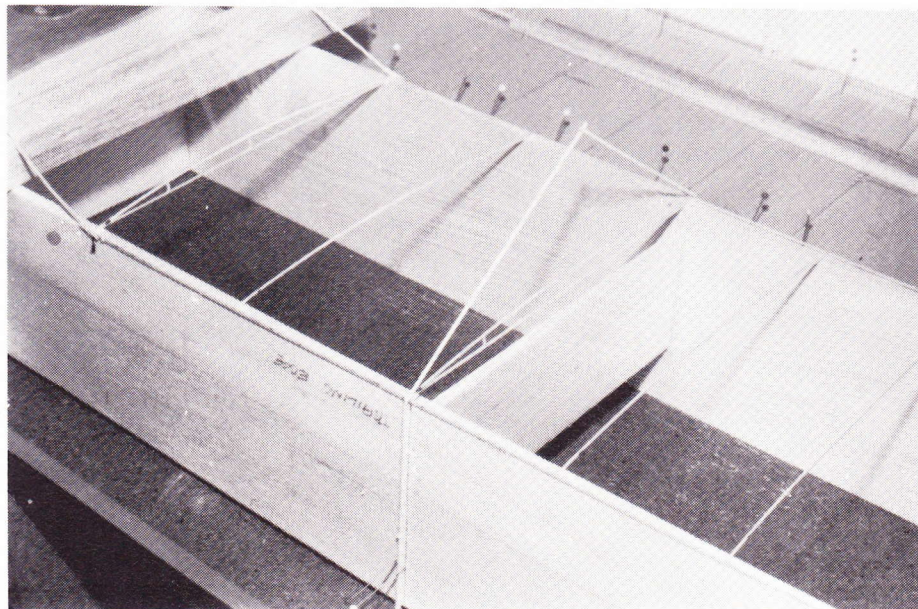
jo ikke meget træ til modellerne!). Man bestiller med angivelse af tykkelse, vægtklasse og den måde årene skal løbe i træet. De to første er i engelske tommer og lbs., hvilket man lige skal vænne sig til. Generelt bør man anvende 4 lb. balsa (0,06 g/cm³), men til for- og bagkant i centralplanet er det bedst med 5 lb. træ, da man ellers risikerer at skulle forsyne modellen med ekstra rigning. Den mest anvendte tykkelse er 0,8 mm, som i tommer hedder 0,032". Til propelribber og propelomridt anvendes 0,5 mm (0,020"). Motorrør og halebom er normalt 0,4 og 0,2 mm (0,014" og 0,008"). Af hensyn til stivheden anvendes altid quarter grain til disse rør. Quarter grain hedder også C-grain. Hvis man bestiller balsa hos et firma, der har specialiseret sig i indendørs-tilbehør, så angiv, hvad træet skal bruges til — så får man det rigtige.

Mikrofilmen

Denne består i princippet af dope- eller zaponlak tilsat nogle dråber amerikansk olie, men det letteste er at købe en færdigblandet portion (f.eks. hos Micro-X), så vil det være knapt så tidskrævende at få lavet filmen.

Først skal man lave et vandkar. Karret skal være 15-20 cm større på hver led end den største ramme mikrofilm, man vil lave. Det kan laves af en ramme af f.eks. tre tommer brædder og et stort stykke plastic, som lægges oven på »rammen«. Så er karret klar til at fylde vand i — vandstanden behøver ikke være større end 2 cm, og vandet skal have stuetemperatur. Til at tage filmen op på skal man have nogle rammer af balsalister. Rammerne skal være 3-5 cm større end de dele, man skal beklæde. Listerne til rammerne må ikke

Opspænding af vingen lader sig kun gøre ordentligt på en jig.



DM modelklasser

1. Easy-B:

Max. spændvidde 45 cm.

Max. længde med propel 45 cm.

Max. længde på motorpind 25,5 cm

Max. vingebredde (korde) 7,6 cm.

Endvidere: Motorpinden skal være af massivt træ, vingestræbere (træ eller tråd) er ikke tilladt. Propellen skal være af helbalsa, vinge og haleplan trapez eller rektangulære. Beklædningen skal være papir.

2. F1D (international klasse)

Max. projiceret spændvidde 65 cm.

Minimumsvægt 1 gram.

For begge klasser gælder, at drivkraften er en gummimotor, hvis vægt er fri. Det almindelige er, at gummimotoren vejer lige så meget eller lidt mere end selve modellen.

Til konkurrencer må man medbringe så mange modeller, som man har lyst til, og man har ret til seks starter, hvoraf de to bedste flyvninger giver det endelige resultat. Det er tilladt at styre modellen tre gange à 15 sek. ved hver flyvning. Dette kan foretages med en ballon på snor.

Iøvrigt står der mere om indendørsmodeller og -flyvning i Fritflyvnings-Unionens modelflyvebestemmelser.

være for spinkle — så brug min. 5 x 10 mm lister.

Man hælder en tynd stribe filmopløsning på vandet i karret med en lille beholder med tud (et farvefilmshylster af aluminium er godt), hvorved der dannes en meget tynd hinde på vandet. Når man har beundret de smukke farver i ca. fem minutter, lægges rammen (der på forhånd er fugtet i vand, så mikrofilmen hænger fast på den) forsigtigt ned på filmen, og man skubber nu forsigtigt det hele mod tankens kanter, så der er ca. 3 cm overskydende film uden for rammen. Dette hæftes og lægges meget forsigtigt ind over rammens kanter, hvorefter man i en glidende bevægelse kan løfte rammen i det ene hjørne og ligesom dreje den op af vandet. Ramme og film stilles derefter til tørre. Dette med at løfte filmen mislykkes sikkert nogle gange, men det kan læres.

Filmen hæftes til modellen, mens den endnu sidder på rammen. Den overskydende film skæres af med en tynd glødetråd eller nål opvarmet i et stearinlys. Filmen klæbes til modellen med spyt eller tyndt sukkervand.

Opbevaring af indendørsmodeller

Modellerne skal opbevares tørt og støvfrit, hvilket bedst lader sig gøre i en modelklas-

se specielt beregnet til disse modeller. Faktisk bør man starte med at lave en sådan kasse, før man bygger modellerne. Det er sjældent de tager skade under flyvning, for det meste er det uforsigtig behandling og opbevaring, der ødelægger modellerne. En gammeldags kuffert af stift materiale kan blive en fremragende modelkasse til indendørsmodeller.

Opbevaring af mikrofilm

Det bedste er naturligvis et specielt skab hertil. Det gøres støvtæt med tape i den afdeling, hvor filmene står. En ligeså god løsning er at lægge rammerne ovenpå hinanden, idet der lægges små balsaklodsere imellem, således at filmene ikke kan røre hinanden. Hele portionen pakkes forsigtigt ind i alm. indpakningspapir og stilles et fornuftigt sted. Sådan kan de stå i årevis. Jo ældre filmen er, jo mindre »arbejder« den.

Redskaber og udstyr

Hvis man vil satse lidt på indendørsflyvning, bør man naturligvis anskaffe sig lidt udstyr (se adresserne til sidst):

En vægt med hundrededele gram (kan man selv lave)

En skæremaskine til at skære indendørs-motorer ud af almindeligt motorgummi

En opræksmaskine med stort udvekslingsforhold (kan man selv lave)

En drejningsmomentmåler (skal man selv lave)

En god skydelære (til kontrol af balsa-, liste- og gummitykkelser).

Incitantet

Midt i denne opremsning skal man ikke glemme, hvilken oplevelse det er at flyve med disse indendørsmodeller. Det går fantastisk langsomt, propellen drejer mindre end en omdrejning pr. sekund, farverne i filmen stråler, og man kommer til at forestille sig urtidens kæmpeguldsmede.

Det kunne være spændende at få nogle danskere til at flyve i luftskibshangaren i Cardington i England inden for en over-skuelig fremtid. Der er 45 meter til loftet, og flyvetider på over 40 min. er inden for rækkevidde for de dygtigste indendørsflyvere.

Praktiske adresser:

MICRO-X-PRODUCTS

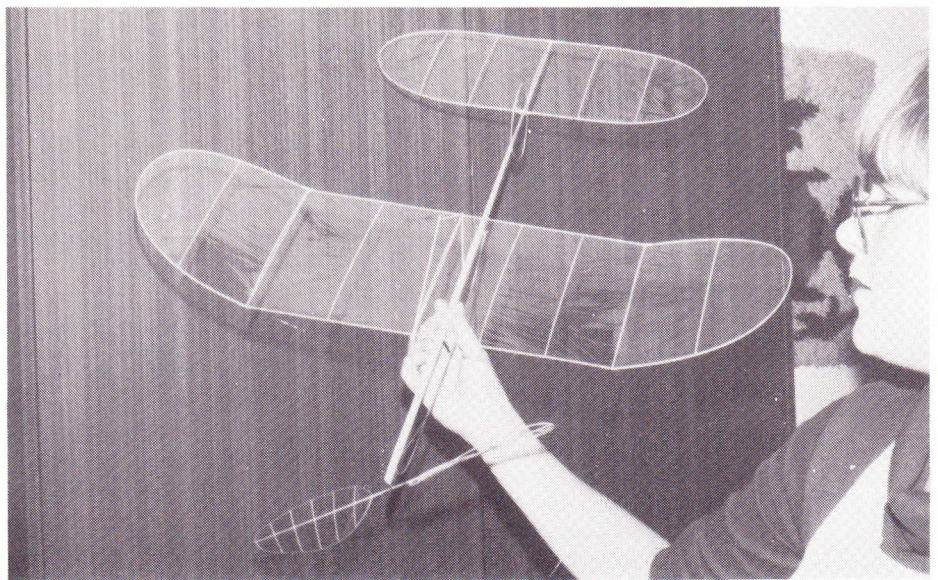
Sams Models
12 Hatfield Road
St. Albans, Herts
England

MICRO-X-PRODUCTS

Indoor Model Supplies
P.O. Box 1063
Lorain, Ohio 44055

Rubber stripper:

Ryszard Czechowski
Str. Dietla 44/11
31-039 Krakow
Polen
Pris ca. 50 US-dollars.



Der er nogle få komplette årgange tilbage

Vi har i skrivende stund stadig nogle eksemplarer af samtlige gamle numre tilbage. Enkelte numre er dog meget nær ved at være udsolgt.

Hvis du vil sikre dig evt. manglende numre af bladet, så bestil nu — benyt nedenstående kupon, eller skriv et brev med din bestilling. Du kan også ringe din bestilling ind på 09-71 28 68 mellem kl. 10 og 12 på hverdage.

Vi sælger årgang 1977 (5 numre) og årgang 1978 (6 numre) til reduceret pris, hhv. 30,- og 35,- kr.

Nu er samlemapperne på lager igen

Vores ellers så pålidelige leverandør var lidt sent på den med leveringen af samlebind, da vi var ved at have udsolgt i slutningen af 1979. Derfor tog det nogle uger at få leveret til de læsere, der havde bestilt i december.

Nu er vi klar igen — vi har samlemapper udført i meget kraftigt karton med plastovertræk i farverne gul, rød, blå og sølv. Samlemapperne er påtrykt »Modelflyve Nyt« på ryg og forside.

Hver samlemappe kan rumme 12 numre af Modelflyvenyt (eller andre blade af samme størrelse, hvis man vil), svarende til to årgange. Pris kr. 24,- 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,- (rummer
12 blade) farve:

Navn

Adresse

Postnr./by

Frankeres
som
brevkort

Modelflyvenyt
Mariendalsvej 47
DK-5610 Assens

Brændstof til modelmotorer 1.

Hvad kommer vi i tanken — olie

Brændstof til modelmotorer består principielt af to ting:

1. Olie til smøring, og 2. drivmiddel til forbrænding.

I denne første artikel vil Luis Petersen fortælle om smøremidlet. Artiklen henvender sig til alle modelflyvere, der er interesseret i at vide noget om deres modelmotorer.

Udviklingen og brugen af vore smøremidler har nøje fulgt udviklingen af modelmotoren. De første miniaturetændrørsmotorer brugte benzin som drivmiddel, hertil kunne man bruge mineralsk olie, da det er blandbart med benzin i alle forhold. Det samme gælder for dieselbrændstof, hvor æter, petroleum og mineralsk olie er blandbart.

Ved fremkomsten af gløderørsmotoren måtte man finde en olie, der kunne blandes med methanol. Man havde i mange år brugt vegetabiliske olier til særlig kritiske motorer. F.eks. brugtes ricinus olie (amerikansk olie) til de roterende Gnome flyvemotorer under første verdenskrig.

Efterhånden begyndte konkurrencefolk at iblande forskellige effekthævende stoffer i modelbrændstoffet, fortrinsvis nitromethan. Når nitroindholdet oversteg 40-50 pct., blev blandingerne ustabile, og det blev nødvendigt at tilsætte ekstra stoffer for at holde sammen på dem.

Omkring anden verdenskrig var der blevet udviklet syntetiske olier til brug i turbiner, kompressorer mm. Disse ester- og polyglykololier kom nu til anvendelse som smøremiddel for modelmotorer, i begyn-

delsen med nogle problemer, men efter en videreudvikling er de fleste problemer idag løst, således at vi nu kan vælge smøremiddel efter opgave.

Smøring

Smøreforholdene i en modelmotor er meget varierede, det mest ekstreme er nok i cylinderen, hvor der ikke kan opretholdes en konstant smørefilm på grund af den høje temperatur og lille stempelhastighed i topdødpunkt.

For at man bedre kan forstå, hvorfor vi smører, er det nødvendigt først at forklare lidt om friktion. Der er principielt tre slags friktion med forskellige egenskaber:

1. Tør friktion er uden nogen smøremidler og medfører altid slid uanset overfladernes beskaffenhed. Normalt mindskes sliddet og friktionen med bedre overflader. Friktionskoefficienten ligger på 0,1 til 0,7.

2. Vædskesmøring: Emnerne er helt adskilt af en smørefilm, og friktionen følger de hydrodynamiske love for vædske. Friktionskoefficienten afhænger af viscositeten (se senere) og hastigheden og er af størrelsesordenen 0,0001-0,005. Der forekommer intet slid, medmindre der i olien er opslemmet slibende partikler.

3. Grænsesmøring, halvtør friktion: Emnerne berører punktvis hinanden gennem en smørefilm. For grænsesmøring gælder der ingen faste love. Om friktionen følger lovene for tør friktion eller vædskefriktion afhænger af overfladens beskaffenhed, smørefilmens tykkelse og smøreoliens egenskaber. Friktionskoefficienten ligger mellem 0,1 og 0,005.

Det eneste sted, man i en modelmotor kan finde ren vædskesmøring, er omkring

indsugningen, hvor smøringen er rigelig, ellers må man regne med varierende grader af grænsesmøring.

Kriterier for valg af olietype

Her i landet er udvalget af olier ret begrænset, ofte fås kun Castrols M og MSSR, der da også er ganske gode repræsentanter for henholdsvis de vegetabiliske og syntetiske olier.

Ønsker man specielle egenskaber af sin olie, skal man se særlig på følgende egenskaber:

Viscositet

Denne størrelse angives oftest i centiStoke (cst) og er et udtryk for, hvor »tyk« olien er.

Viscositetsindeks

Er en størrelse der angiver, hvor meget viscositeten ændrer sig med temperaturen, for en bestemt olie.

SAE

Er forkortelse for en forening, der har udgivet normer for bl.a. olier.

Kogepunktet

Dette er afgørende for, om olien kan smøre ved driftstemperaturen; samtidig siger det noget om, at olien kan deltage i forbrændingen.

Filmtykkelsen

Giver et indtryk af, hvor god en olie er til at forhindre grænsesmøring.

EP egenskaber

EP betyder *extreme pressure* og står som oftest i forbindelse med olieadditiver, der under grænsesmøring sammen med metallet danner en slags selvsmørende film således at rivninger undgås.

Blandbarhed

Nogle olier kan ikke blandes med andre, eller de udskilles ved blanding med brændstof.

Koksafsætning

Særlig de vegetabiliske olier er slemme til at oxydere og danne et kokslag, hvorimod de syntetiske kan virke rensende. Dette kan medføre, at en motor, der hidtil har virket tæt, pludselig bliver utæt ved skift fra vegetabilisk til syntetisk olie.

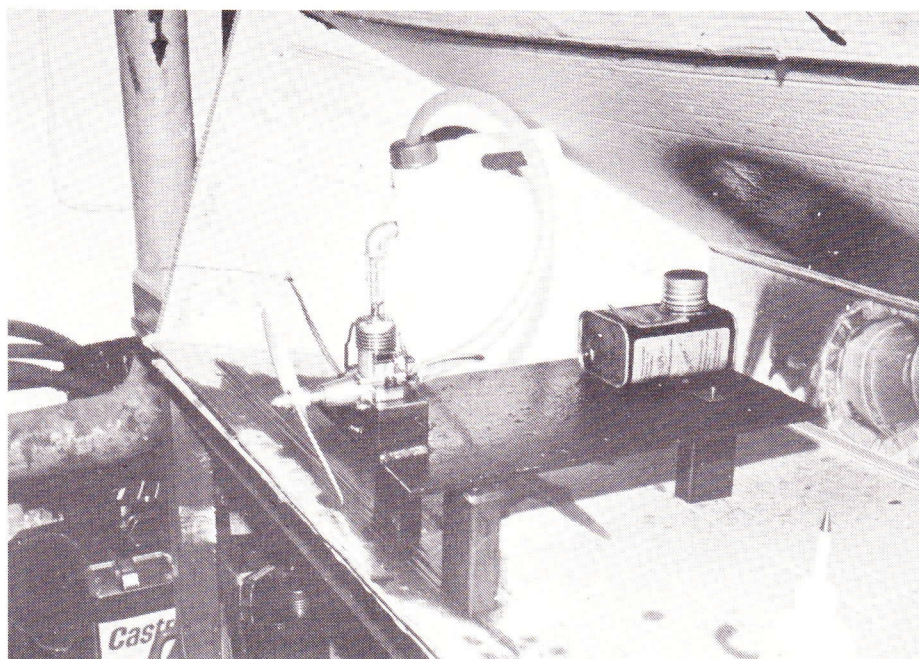
Mineralsk olie

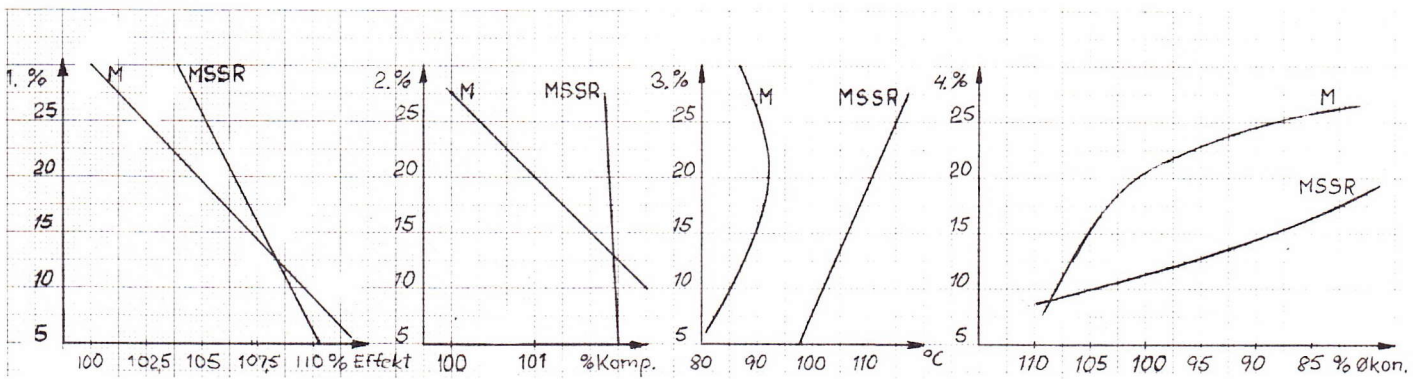
Mineralsk olie bruges næsten ikke mere. Til en diesel kan man bruge SAE 50 olie. Til en tændspolemotor bruges en SAE 70 olie i blandingsforholdet 1:3 med benzin.

Vegetabiliske olier

Af disse olier findes der en mængde brugbare. Oliven-, raps-, kokos-, soya- og ricinusolie for at nævne nogle få.

Olietesten blev kørt i laboratoriet på Københavns Teknikum med denne motoropstilling.





Ricinus eller amerikansk olie, som det hedder i daglig tale, er den mest brugte og forhandles både rent medicinsk og som smøremiddel. Som smøremiddel skal man ikke bruge den medicinske, men derimod en af de specielle smøreolier.

Af varemærker kan nævnes Duckhams, Prats, Baker's AA, Castrol M og R40 — sidstnævnte specielt til blanding med benzin. Disse olier er ofte tilsat additiver, der giver mindre koksafsætning og længere holdbarhed. Vegetabiliske olier bliver ofte harske, når de opbevares for længe. De bør opbevares køligt.

Et særkende for ricinusolie og vanskelig at efterligne for syntetiske olier, er oliens store indhold af fri syrer, der virker som et godt grænsesmøremiddel.

En anden ting, der giver en ekstra sikkerhed ved en varmkørsel, er oliens utilbøjelighed til at sprede sig på en varm flade.

Når man så samtidig har en olie, der danner en beskyttende hinde på metalfladerne, så har man faktisk en ideel smøreolie. Med hinde menes kokslaget, der virkelig beskytter under grænsesmøring.

Syntetiske olier

Af varemærker kan nævnes Castrol MSSR, Ucon, Klotz, Dow, ML-70, Power Lube, K&B, G-Max osv. Normalt kaldet syntetiske ester-, polyglykol- eller polyalkylene olier.

Disse er alle kendetegnet ved god sammenblandelighed med næsten alle former for brændstoffer.

Man kan få forskellige viscositeter og så eventuelt selv blande en ønsket.

De syntetiske olier har yderligere den egenskab, at de kan fordampe og deltage i forbrændingen. Cylindertemperaturen er således højere, når man kører med syntetisk end med vegetabilisk olie.

Motoren er også renere efter en kørsel, idet der ikke dannes så meget koks, til gengæld mister man også den ekstra sikkerhed, der ligger heri, hvis man kører varm.

Man kan derfor sige, at hvis man af og til kører lidt lunt, skal man ikke bruge syntetisk olie, medmindre man er parat til at betale det ekstra slid, der vil forekomme i forhold til ved brug af en vegetabilisk olie.

Ikke alle syntetiske olier er tilsat anti-korrosionsmidler, og da der ved forbrændingen kan dannes estersyrer, bør man i

egen interesse give motoren lidt »3 i 1«-olie efter kørslen, helst mens den endnu er varm, således at olien lettere kommer ind i krogene.

Ved omgang med syntetiske olier må man være opmærksom på, at der kan forekomme overfølsomhedsreaktioner. Bl.a. irriterer forbrændingsprodukterne slimhinderne i luftvejene og øjnene.

Tilsætningsmidler

Der har gennem tiderne været forsøgt med mange tilsætningsmidler, Wynns, Polyol B, Redex, 3 i 1, Lubricin N-1, Molybdændisulfid osv.

De fleste er af tvivlsom værdi. F.eks. giver Moly slip problemer med tilstoppede dyser, når det er opslemmet, og det skal faktisk påsmøres i tør tilstand og eventuelt varmebehandles for at virke ved grænsesmøring.

Det eneste middel, jeg har kendskab til, der virker, er Lubricin N-1. Det er en vandig ester, der ved tilsætning i en vegetabilisk olie gør, at man kan sænke indholdet fra f.eks. 20 til 15 pct. og bibeholde smøringen med større effekt og renere motor. Der skal bruges 2 til 3 pct. i olien. Bruger man over 3 pct. opløses kokslaget, og man får mere slid og højere drifttemperaturer.

Test af olier

For at få lidt mere at vide om forholdene omkring valget af olier har jeg i forbindelse med et projekt prøvekørt en dieselmotor med Castrol M og MSSR i forskellige blandingsforhold.

Den første kurve viser effektstigning som funktion af mindre olieindhold.

Den anden angiver ændringen i kompressionsforhold som funktion af olieindhold.

Den tredje angiver relativ køletoptemperatur som funktion af olieindhold.

Den fjerde angiver det relative brændstofforbrug som funktion af olieindhold.

Konklusion af prøvekørsel med Castrol M og MSSR

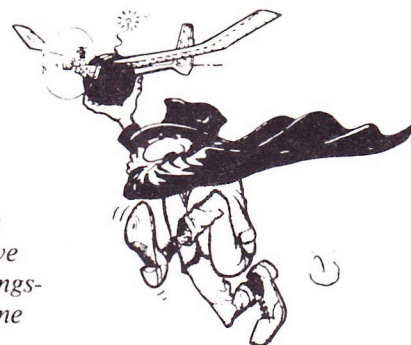
Valget mellem M og MSSR er vanskelig og må gøres ud fra ønsket om, hvad motoren skal bruges til — sports- eller konkurrencebrug.

Fordele ved M:

- Stor filmstyrke
- God grænsesmøring
- Lave drifttemperaturer

Ulemper ved M

- Oxyderer, afsætter koks



Til varetagelse af vigtige administrative og kreative opgaver søger Fritflyvnings- og Linestyings-Unionerne

Sommerlejrchef (m/k)

Vi skal ikke lægge skjul på, at jobbet er krævende, men — for den rette person — også spændende, afvekslende og fyldt med overraskelser. Et job med indbygget fremtid!

Jobbet er ikke lønnet normalt, men der tilbydes fri kost og logi på Sommerlejren, og der kan ligeledes betales en vis kørselsgodtgørelse samt naturligvis dækning af relevante udlæg.

Interesserede bedes henvende sig skriftligt eller telefonisk til:

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

Klæbrig olieudstødning
Blandes dårligt med nitromethan

Fordele ved MSSR

Blandes med alle brændstoffer
Giver bedre økonomi
Ren olieudstødning
Ingen koksafsætning
Nem at tørre af

Ulemper ved MSSR

Høje drifttemperaturer
Udstødningsprodukter irriterer slimhinder
Dekomponerer omkring 260 grader

Prisen er for begge olier ca. 25 kr./liter. Men da M er en vegetabilsk olie, afhænger udbud og dermed pris af høstudbyttet. En mislykket høst for nogle år siden resulterede i, at det var umuligt at købe M gennem længere tid. Det viser sig, at det normale blandingsforhold på mellem 30 og 20 pct. for M og mellem 25 og 15 pct. for MSSR ligger meget for højt, hvis man ønsker maksimal effekt og økonomi. Det store olieindhold giver dog en god sikkerhedsmargin for den, der kun ønsker at bruge en del af motorens optimale effekt.

Kurverne for M og MSSR viser, at effekten ved de lave olieprocenter er næsten ens. Økonomien er bedre for MSSR, men drifttemperaturen er også højere. Det viser sig, at den bedste blanding efter de foreløbige prøvekørsler, er et forhold på 1:1 mellem olierne og 10 pct. samlet indhold i brændstoffblandingen, her fås det bedste forhold mellem effekt, økonomi og drifttemperatur.

Forskellene mellem standardolieblanding og 10 pct. 1:1 M og MSSR:

Effekten stiger med 5 pct. ved brug af 1:1 blanding.
Økonomien forbedres med 10 pct.
Temperaturen stiger ca. 3 pct.

At jeg ved afprøvningen ikke gik længere ned i olieindhold, skyldes ønsket om ikke at foretage en destruktiv afprøvning.

Blandingsprocenter til forskellige formål

Til normal brug — RC, stunt, skala mv.:
Syntetisk 15 pct., Ricinus 20 pct. eller 9 pct. syntetisk + 9 pct. amerikansk olie.

Til speedklasser:

Med nitro, 10 til 20 pct. syntetisk olie.

Undtaget er FAI, hvor der skal bruges standardbrændstof med 20 eller 25 pct. amerikansk olie.

Hvis man har cut på motoren til at forhindre varmkørsel, kan man med fordel bruge det lavere olieindhold.

Team-race, Good-Year:

Til almindelige motorer 15 pct. amerikansk olie. Hvis man har et hårdfor-cromet cylindersæt, kan man gå helt ned til 5 pct. Men så kan motoren ikke lide en varmkørsel.

Tilkørselsbrændstof:

Brug det normale brændstof, men sørg for at motoren hele tiden har rigeligt brændstof og dermed olie og køling. Læs iverigt Modelflyvenyt nr. 1/78 og 3/78.

Læserservice — navnesedler

For halvandet år siden annoncerede vi, at man kunne få lavet navnesedler til sine modeller gennem Modelflyvenyt. For få måneder siden blev disse navnesedler afleveret til bestillerne. Den lange ventetid skyldtes en del slendrian, nogle tekniske problemer og lidt sløseri.

Som frygtet blev enkelte så misundelige, da de så deres kammeraters flotte navnesedler, at de bad om at få lavet sedler til sig selv. Dette ønske følger vi os gerne efter — og nu kan vi sandsynligvis lave tingene meget hurtigt — og spørger derfor, om der er andre blandt læserne, der skal have navnesedler ved samme lejlighed.

De ser således ud:

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

DIT NAVN
GADEN DU BOR PÅ
POSTNUMMER, BY
TELEFONNUMMER

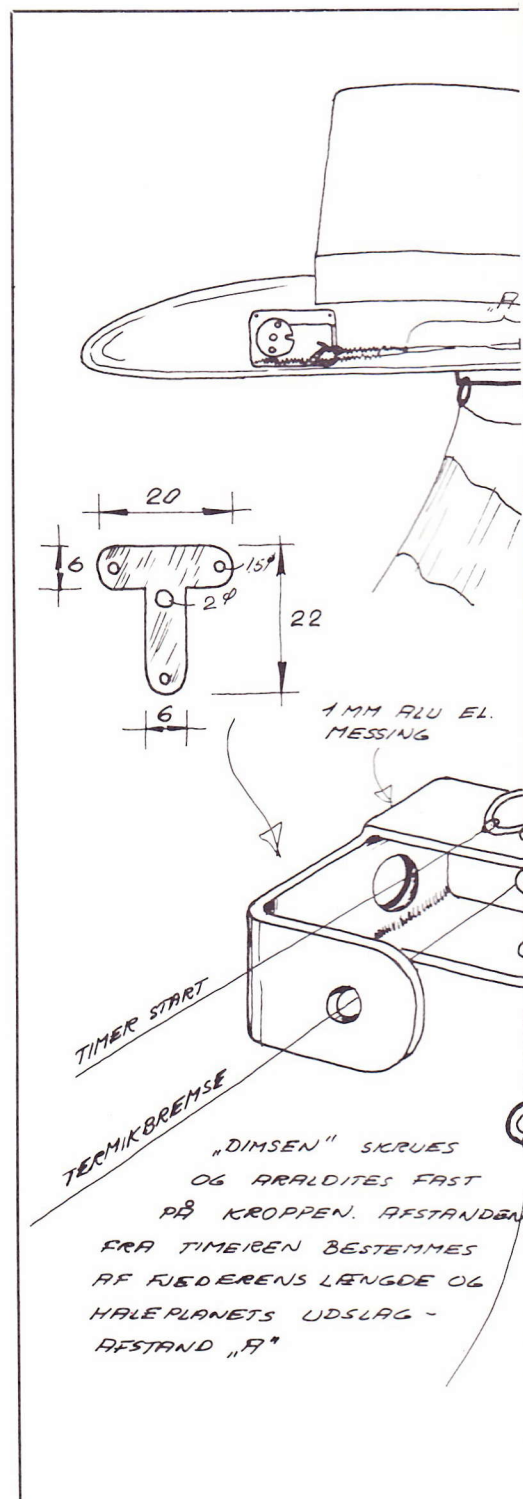
Og her er der så noget plads, hvor du kan skrive et eller andet — f.eks. øverste tekst på engelsk

Vi laver navnesedlerne på meget tyndt, selvklebende, klart vinylfolie. De leveres udskåret, men skal klippes rent. Prisen er ca. 30,- kr. for 50 stk., ca. 60 kr. for 100 stk. Vi kan også lave mærkater — f.eks. klubmærkater, FAI-numre, FAI-stickers — efter aftale. Betingelsen er dog, at de laves på samme materiale.

Hvis du vil have navnesedler, så skriv dit navn og din adresse med tydelig skrift og send den med angivelse af det ønskede antal navnesedler til:

Tidsskriftet Modelflyvenyt
Mariendalsvej 47, DK-5610 Assens

Din bestilling skal være os i hænde senest d. 10. februar.



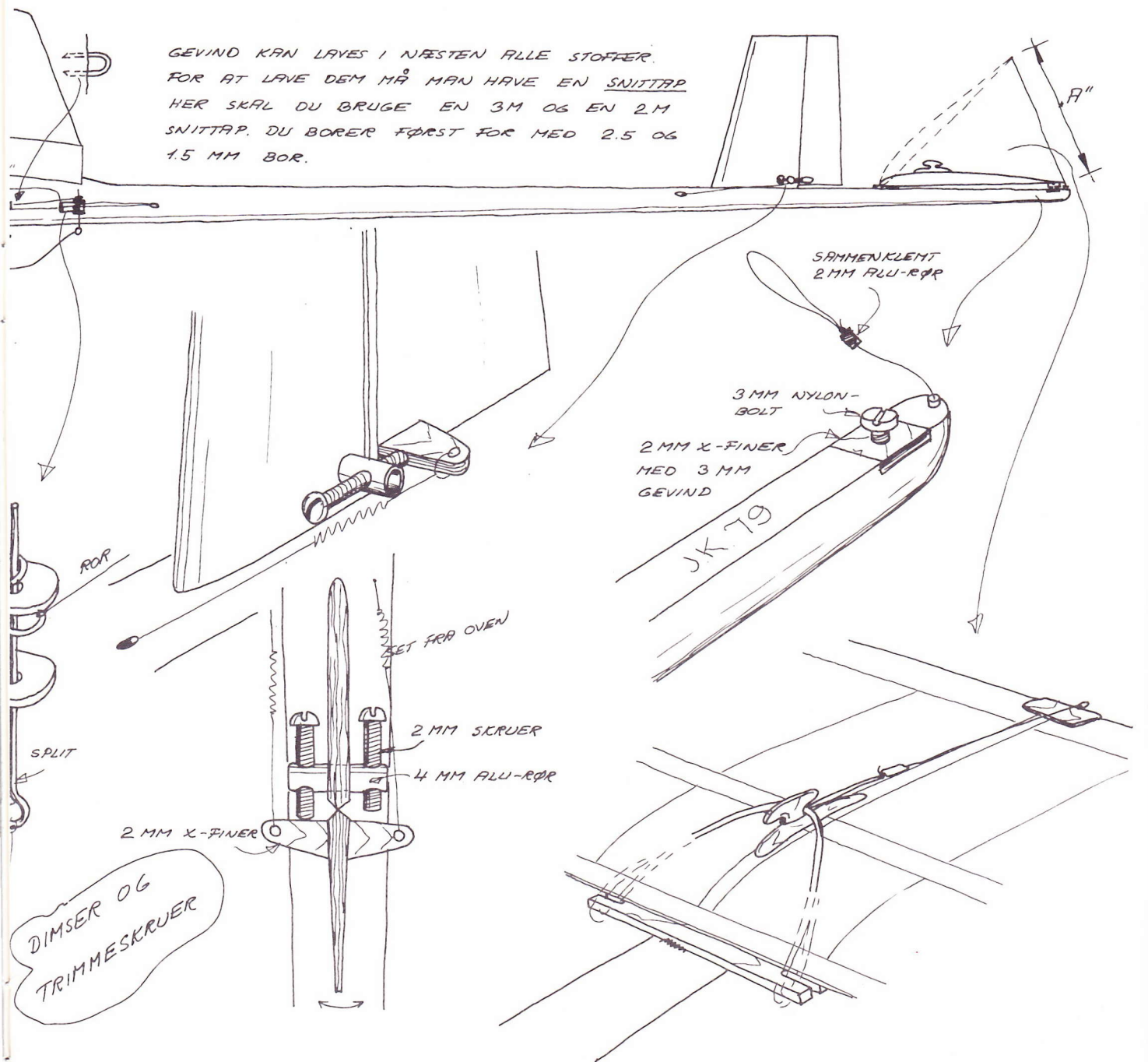
Fritflyvningsresultater

DM 1979, Skjern d. 27.-28. september

Efter en udsættelse lykkedes det at samle fritflyvningsfolket til DM på Amagerskolen i Skjern. Der var mange deltagere, men kun en lille del af dem kom i luften. Og dem, som kom i luften, var ofte så uheldige at få smadret deres modeller enten i landingen eller lige i starten. Vejret var nemlig gyseligt — det blæste kraftigt og bortset fra lørdagens anden periode var det faktisk ikke til at flyve i.

Skal man fremhæve nogen blandt de deltagere-

GEVIND KAN LAYES I NÆSTEN ALLE STOFFER.
FOR AT LAVE DEM MÅ MAN HAVE EN SNITTAP
HER SKAL DU BRUGE EN 3M OG EN 2M
SNITTAP. DU BORER FØRST FOR MED 2.5 OG
1.5 MM BOR.



re, der fik noteret tid, må det blive Bjarne Jørgensen, der som altid kæmpede bravt mod vejret.

Det sportslige udbytte var lille — desværre. Der var ellers lagt op til et godt stævne med Michael Væth, Jens og Povl Kristensen og Erik Knudsen som arrangørgruppe. *Per Grunnet*

Chuck: 1. Michael Væth 187 sek., 2. Niels Roskjær 152 sek., 3. Steffen Jensen 150 sek., 4. Per Grunnet 85 sek., 5. Hugo Ernst 43 sek., 5. Erling Lund Jørgensen 43 sek., 7. Henrik Kondal 33 sek. **A1-beg.:** 1. Niels Jørgen Madsen 111 sek., 2. Morten B. Hansen 97 sek., 3. Stig Nielsen 92 sek., 4. Hans Lunde Jensen 75 sek., 5. Chr. Løfquist 33 sek. **A2-beg.:** 1. Jan Bebe 184 sek., 2. Steen Gregersen 166 sek., 3. Martin Leitner 36 sek. **A1-eks.:** 1. Erik Knudsen 205 sek., 2. Bjarne Jørgensen 194 sek., 3. Hugo

Ernst 192 sek., 4. Søren Andersen 189 sek., 5. Ole Brauner 140 sek., 6. Chr. Sennels 111 sek., 7. Erik Nienstædt 95 sek., 8. Karl Heinz Lorentzen 28 sek. **A2-eks.:** 1. Jørn Rasmussen 245 sek., 2. Peter Buchwald 211 sek., 3. Per Grunnet 135 sek., 4. Tommy Jensen 125 sek., 5. Steffen Jensen 92 sek., 6. Michael Væth 25 sek., 7. Karsten Kongstad 24 sek. **C2:** 1. Bjarne Jørgensen 498 sek. **D1:** Erik Jensen 51 sek. **D2:** 1. Niels Hammer 291 sek.

Samlet resultat fra distrikt Vest 1979

På grund af dårligt flyvevejr i efteråret er der

kun fløjet 2 konkurrencer i år. Resultaterne nedenfor angiver de 3 bedste i hver klasse (tallet i parentes angiver antallet af konkurrencer). Der er pokaler til ejendom i begynderklasserne og vandrepokaler for eksperterne.

Alle pokaler har skiftet ejer, og man bør især lægge mærke til nr. 2 i A2-ekspert, Jan Honoré, som vandt A2-begynder sidste år, og allerede i år har formået at trænge sig ind blandt distriktets garvede A2-eksperter. At Bjarne Jørgensen har lagt beslag på pokalerne i både A1-ekspert og C2, kan næppe undre nogen.

Nu gælder det så 1980, hvor der er planlagt mange flyvedage. Er du ikke i gang, så må du nok hellere finde balsakniven frem nu, så du kan nå at oparbejde et lager af modeller til sæson 1980.

Første vårkonkurrence mødes vi her i Skjern,



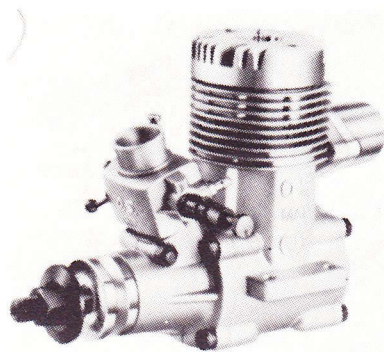
VM vinderanlægget WEBRA FMSI

Webra FMSI modulanlæg med »symmetrisk Impulstelegram« sikrer perfekt kontakt mellem sender og modtager under alle forhold. FMSI-anlægget er fuldt udbygget til 7 funktioner. Leveres med moduler til 27, 35 eller 40 MHz. Kan leveres med micro modtager og rormaskiner, vægt i fly med 2 rormaskiner 100 gram.

Priser fra kr. 2.350,- med 2 rormaskiner.
Skriv eller ring efter gratis brochure.

Wolfgang Matt's VM-vindermodel

Vi kan levere »Arrow« fra lager i den kendte MK-kvalitet, helt i balsa. Beregnet for 10 cm³ bagudstødningsmotor. Spændvidde 160 cm. Vægt 3,5-4,0 kg.
MK Arrow kr. 1.099,-



OS 61 VF ABC 10 cm³

— den perfekte motor til »Arrow«

OS 61 VF ABC har netop den ekstra ydelse og sikre fartregulering, der er nødvendig for at være helt på toppen.

OS 61 VF ABC kr. 1.076,-

Thunder Tiger tilbehør

Varmeblæser til beklædningsfilm ... kr. 125,-
Strygejern til beklædningsfilm kr. 135,-
Power Panel — giver glødestrøm og pumpestrøm fra 12 V akku kr. 165,-
12 V akkumulator, 5,5 A kr. 160,-
12 V gastæt akkumulator, 4,5 A kr. 205,-

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

Vi oplyser gerne om nærmeste
forhandler.

hvor vi forhåbentlig kan indvie Skjernklubbens nye faste lokale samtidig. God arbejdslyst!

Erik Knudsen

A1-beg.: 1. Søren Andersen, Odense 360 sek. (1), 2. John Tvingsholm, Odense 283 sek. (1), 3. Peter Wolfhagen, Flensborg 267 sek. (1).
A2-beg.: 1. Steen Gregersen, Odense 837 sek. (2), 2. Jan Bebe, Odense 687 sek. (2), 3. Tommy Jensen, Fredericia 682 sek. (2).
A1-eks.: 1. Bjarne Jørgensen, Odense 1146 sek. (2), 2. Hugo Ernst, Fredericia 517 sek. (1), 3. Erik Knudsen, Skjern 459 sek. (1).
A2-eks.: 1. Jørn Rasmussen, Strib 1671 sek. (2), 2. Jan Honoré, Odense 1405 sek. (2), 3. Per Grunnet, Assens 1388 sek. (2).
C2: 1. Bjarne Jørgensen, Odense 1680 sek. (2), 2. Povl Kristensen, Århus 1607 sek. (2), 3. Jens Kristensen, Århus 1569 sek. (2).
Chuck: 1. Tommy Jensen, Fredericia 179 sek. (1), 2. Jørgen Bertelsen, Fredericia 49 sek. (1), 2. Erling Jørgensen, Fredericia 49 sek. (1).

Linestyingsresultater

1. vårkonkurrence vest for Storebælt d. 24/6

Konkurrencen blev afholdt på Aviators baner i Ålborg på grund af pladsproblemer i Århus.

TEAM-RACE:

1. Mogens Thomsen/Jørn Vejen, 635:
4:08,3 8:48,0
2. Ib Rasmussen/Ole Poulsen, ALK:
4:00,4 8:59,5
3. Peter Sejersen/Palle Edslev, ALK:
4:12,1 udg.
4. Jesper Rasmussen/C. Thorhauge, Aviator:
4:23,5
5. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev:
4:40,3
6. Niels Lyhne Hansen/Kurt Pedersen, Hadersl.
4:48,3

GOOD-YEAR:

1. Jesper Rasmussen/C. Thorhauge, Aviator:
4:33,8 11:30,7
2. Ole Bisgård/Leif O. Mortensen, Aviator:
4:37,3 disk.

SPEED:

1. Niels Lyhne Hansen 231,8 km/t
2. Ole Poulsen 230,91 km/t

Nordisk mesterskab d. 18.-19. august 1979

Nordisk Mesterskab blev afholdt i strålende vejr (til forskel fra resten af sommeren) på Aviators baner i Ålborg. Danmark stillede noget af det stærkeste vi kunne, idet der kun var afbud i team-race, men Kjeld Frimand/Flemming Jensen var reserver.

STUNT: Hovedslaget kom til at stå mellem Sveriges Ove Andersson og vores egen Leif Eskildsen. Disse to var klart bedre end de øvrige, og i deres kamp var Ove Andersson bedst i alle 3 flyvninger og sejrede sjældent stort over Leif. Er Ove Andersson på vej tilbage til verdenseliten?

Den danske overraskelse var, at Hans Rabenhøj, der var debutant, klarede sig så flot. Hans

afgjorde det med en virkelig god 2. flyvning, og da han yderligere holdt finnen Karma bag sig i 3. flyvning, endte han på tredjepladsen. En af de finske deltagere brugte 4-bladet propel.

Stig Henriksen, der startede lidt svagt, fløj sig meget stærkt op og endte kun 3 points efter Karma på en femteplads.

Danmark vandt mesterskabet for hold foran Sverige og Finland.

SPEED: Kun Danmark og Finland stillede op i denne klasse, og begge med fuldt hold. Niels-Erik Hansen lagde ud med fine 243,07 fulgt af Ole Poulsen med 240,08 og Leif Eskildsen med 240,00 — meget fint af et dansk speedhold.

I anden runde blev den danske 1, 2, 3-føring splittet, idet Jari Valo fra Finland kilede sig ind på 2. pladsen med 241,28, men den finske jubel varede kort, idet Leif Eskildsen lagde sig i spidsen med 243,57, medens Ole Poulsen øgede til 241,28 — delt 3. plads. De øvrige deltagere droppede.

I sidste runde slog Ole Poulsen så til med 244,56 og blev en værdig mester foran Leif, der endnu engang kom over 240. Niels-Erik Hansen sluttede ligeledes med 240,00, så det blev tredobbelts sejr samt en klar holdsejr til Danmark. — Strålende resultat.

TEAM-RACE: I denne klasse stiledede kun fem hold op, idet Danmark var eneste nation med fuldt hold.

I første heat mødtes Ole Poulsen/Ib Rasmussen, Flemming Jensen/Kjeld Frimand og Jan Gustavsson/Gunnar Härne. Ole/Ib brugte deres nye Nelson AAC, og i et rimeligt heat fik de noteret 3:55,9 — personlig rekord og en mulig finaletid, da der ingen semifinaler var. Flemming/Kjeld, der fløj stærkt, havde problemer og fik kun 5:44,6. Svenskerne, der iøvrigt er et godt, stabilt hold, fik 4:09,3.

I andet heat fik Jens/Luis tommandsheat mod Anders Appring/Göran Rylin, som viste sig at være stærke med 3:59,3 uden at anstrenge sig og endda med et ekstra stop. Jens/Luis brugte heatet til at trimme, og fik 4:32,6 — selvfølgelig en svag tid, men senere skulle det vise sig, at den havde stor betydning.

Søndagen oprandt nu med strålende vejr, en fryd for enhver modellflyver. I første heat skulle Jens/Luis i ilden sammen med de to svenske hold. Da starten gik, havde Appring/Rylin startbesvær, og da motoren endelig startede, kørte modellen ind i cirklen. Rylin kravlede ud for at hente den, fordi den lå i vejen for Jens/Luis sektor og blev derpå disket. Det andet svenske hold Gustavsson/Härne forbedrede til 4:06,8 og Jens/Luis fik 3:59,3, den samme tid som Appring/Rylin fik dagen i forvejen, men da Jens/Luis havde 2 tider og svenskerne kun 1, nedlagde svenskerne protest med den begrundelse, at græsset i deres sektor var for højt.

Protesten blev selvfølgelig afvist, og selv den svenske holdleder kunne ikke begribe, hvordan en protest af den art kunne fabrikeres.

Andet heat stod mellem Ole/Ib og Kjeld/Flemming, der skulle flyve under 3:59,3 for at der blev ren dansk finale, og med en fantastisk airspeed kørte de heatet hjem i personlig rekord 3:52,0 til stor jubel for dem selv og den danske lejr. Ole/Ib kørte pænt og fik 3:58,0.

Det blev en ren dansk finale, men bestemt ikke mindre spændende af den grund. Flemming/Kjeld måtte skifte til reservemodellen på grund af startbesvær. Jens/Luis vandt i tiden 7:59,6 foran Ole/Ib med 8:04,0, og efter et par løbeture og en koldstart Flemming/Kjeld med 9:14,5. I det store og hele en velflyvet finale, hvor også erfaring og rutine spillede en stor rolle.



Kai Karma fra Finland blev nr. 4 i kunstflyvning med denne model ved NM i Ålborg. Modellen er særpræget i sin opbygning og har balsabeklædte skumvinger med to I-formede aluminiumsprofiler, hvormed vinger og krop samles. Modellen er forsynet med en HP 40 motor, som driver en 4-bladet propel.

COMBAT: 3 danske, 3 svenske og 2 finske kampflyvere var på listen til første runde. Efter at 1. runde var fløjet, måtte danskerne samt 2 finner igennem tabernes runde, hvorefter Olav Hune og Timo Forss var færdige med dette NM. Dan Hune og Michael Ohlsson blev slået ud i eliminations-heatet, så nu var der kun Uffe Edslev til at forsvare de danske farver, men efter semifinalen stod det klart, at med den flyvning han præsterede, skulle han være heldig hvis han fik en 3. plads. Så heldig var han ikke imod Kerkko fra Finland og måtte nøjes med 146 points mod finens 192 points. Kampen om førstestpladsen var nu rent svensk mellem Erik Huss og Ingmar Larsson, og Ingmar vandt med 300 points mod 30.

Hermed kunne vi slutte en godt stævne og takke især de udenlandske deltagere, for de mødte nemlig op til tiden, og ikke som visse andre først 10 min. efter at de skulle have fløjet. Nå, ure er ikke, hvad de har været.

NM-referatet er skrevet af Troels Burmann (stunt), Ole Bisgård (speed), Per Sauerberg (team-race) og Ove Windberg (combat).

F2A, Speed:

1. Ole Poulsen, DK 244,56 km/t
2. Leif Eskildsen, DK 243,57 km/t
3. Niels Erik C. Hansen, DK 243,07 km/t
4. Jari Valo, SF 241,28 km/t
5. Veikko Fagerström, SF 234,22 km/t
6. Kari Jääskeläinen, SF 234,22 km/t

Speed, hold:

1. Danmark 731,2
2. Finland 709,7

F2B, Stunt (kunstflyvning):

1. Ove Andersson, S 5654 pt.
2. Leif Eskildsen, DK 5481 pt.
3. Hans Rabenhøj, DK 5046 pt.
4. Kai Karma, SF 4997 pt.
5. Stig Henriksen, DK 4994 pt.
6. Alf Eskildsson, S 4812 pt.

7. Åke Nyström, S 4680 pt.
8. Kari Järvinen, SF 4017 pt.

Stunt, holdresultat:

1. Danmark 15521 pt.
2. Sverige 15146 pt.
3. Finland 9014 pt.

F2C, Team-race:

1. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, DK:
4:32,6 3:59,3 7:59,6
2. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, DK:
3:55,9 3:58,0 8:04,0
3. Flemming Jensen/Kjeld Frimand, DK:
5:44,6 3:52,0 9:14,5
4. Anders Appring/Göran Ryling, S:
3:59,3 disk.
5. Jan Gustavsson/Gunnar Härne, S:
4:09,3 4:06,8

Team-race, hold:

1. Danmark 12,47
2. Sverige 18,05

F2D, Combat:

1. Ingemar Larsson, S
2. Erik Huss, S
3. Kerkko Kehrävu, SF
4. Uffe Edslev, DK
5. Dan Hune, DK
5. Michael Ohlsson, S
5. Olav Hune, DK
5. Timo Forss, SF

Combat, hold:

1. Sverige
2. Danmark
3. Finland.

Københavnsmesterskab d. 8. oktober 1979

Årets sidste konkurrence i København havde ikke den helt store deltagelse på grund af forskellige afbud. Der var jysk deltagelse på grund af udtagelsen til VM 80, så der blev gået til den.

Det har dog intet med grimme streger at gøre, idet der blev fløjet meget fair i betragtning af, at det gjaldt en del.

TEAM-RACE: Her kæmpede det nye hold Bobbjerg/Sejersen for deres plads, men Jyllands regerende mestre var dog hurtigst i de indledende heats, der tæller til VM. I finalen blev der helt byttet om på rollerne, idet Bobbjerg og Peter Sejersen sejrede med 8:18,5 foran Jens/Luis 8:20,8, der dog havde været overbevisende i de indledende, og sidst de jyske mestre med 8:53,5.

1. Jørgen Bobbjerg/Peter Sejersen, Windy/ALK
4:05,2 1/2 omg. 8:18,5
2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet:
3:51,6 3:53,6 8:20,8
3. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK:
69 omg. 3:56,3 8:53,5

GOOD-YEAR: Olav og Dan var et nummer bedre end de andre hele vejen igennem, men da Flemming Jensen først havde fundet melodien, gik det bedre, og Flemming/Stig fik dagens hurtigste tid. I finalen var Benny/Per knebent foran, da de udgik.

1. Olav Hune/Dan Hune, Kjoen:
5:27,8 5:18,2 10:45,2
2. Flemming Jensen/Stig Henriksen, Windy:
6:14,7 5:17,4 11:18,5
3. Per Nielsen/Benny Nielsen, Comet:
6:03,8 6:00,3 132 omg.
4. Jerry Petersen/Lars Skjødt Hansen, Comet:
7:24,3 7:58,9

SPEED: Hård kamp mellem de to første gjorde, at der blev meget få flyvninger noteret. Hastighederne var ikke så hurtige som ventet. Bjørn Hansen var moralsk vinder. — Bare det at komme med en Super-Tigre!!!

1. Ole Poulsen, ALK 231,5 km/t
2. Niels Erik C. Hansen, Comet .. 230,0 km/t
3. Bjørn Hansen, Comet 187,9 km/t

Jysk mesterskab 1979, Århus d. 21. oktober

Søndag den 21. oktober afholdt Århus Linestyringsklub de jyske mesterskaber 1979 på Aviators bane ved Hestekoen i Ålborg.

I det stormende efterårsvejr var det et noget begrænset deltagerantal, der var mødt op til denne sæsonens sidste konkurrence.

SPEED: Her var der kun én deltager, men han satte dansk rekord i F2A ved at passere den magiske 250 km/t-grænse.

1. Ole Poulsen, ALK 250,87 km/t

GOOD-YEAR:

1. Jesper Rasmussen/C. Thorhauge, Aviator:
4:48,2 4:43,4 9:11,9
2. John Amnitzbøll/Johs. Thorhauge, Aviator:
5:54,3 5:40,9 58 omg.
3. Ole Bisgård/Leif O. Mortensen, Aviator:
4:46,0 5:10,2 disk.
4. Henrik Linnet/Jan Nielsen, Aviator:
62 omg.

TEAM-RACE:

1. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK:
3:57,1 4:13,6 8:18,2
2. Peter Sejersen/Jørgen Bobbjerg, ALK/Windy
4:05,9 4:02,8 9:11,8
3. Jørgen Kjærgård/Leif O. Mortensen:
34 omg. 4:22,7
4. Jesper Rasmussen/C. Thorhauge, Aviator:
4:35,6 Udg.

Kalender:

Fritflyvning:

- 6/1 Distriktskonkurrencer, begge distrikter
20/1 Distriktskonkurrence, distrikt Øst
3/2 Distriktskonkurrencer, begge distrikter
17/2 Vinterkonkurrence, distrikt Øst
2/3 Distriktskonkurrencer, begge distrikter
16/3 Vårkonkurrence 1, distrikt Vest, Skjern
23/3 Vårkonkurrence 1, distrikt Øst, Trollesminde, Hillerød
28-30/3 Nordisk Mesterskab, Gjøvik, Norge
29-30/3 Indflyvnings-weekend for ungdomsskolehold, Skive, distrikt Vest
6/4 Distriktskonkurrencer, begge distrikter
13/4 Sjællandsmesterskab, Trollesminde
27/4 Vårkonkurrence 2, distrikt Øst, Trollesminde, Hillerød
3-4/5 10-startskonkurrence, Trollesminde, Hillerød
10-11/5 DM for indendørsmodeller, Herning
OBS — foreløbig dato
18/5 Vårkonkurrence 2, distrikt Vest, Vandel
28-29/6 Jyllandsslag, Vandel
28/6-6/7 Sommerlejr, Vandel
15-17/8 South Bohemian Cup, Tjekkoslovakiet
23-24/8 EM, Jugoslavien
23-24/8 Pierre Trebod, Frankrig
14/9 Høstkonkurrence 1, distrikt Vest, Vandel
21/9 Høstkonkurrence 1, distrikt Øst
27-28/9 DM i alle klasser, Ringsted
12/10 Høstkonkurrence 2, distrikt Øst
18-19/10 10-startskonkurrence, efterår, Trollesminde
26/10 Høstkonkurrence 2, distrikt Vest, Fyn
2/11 Flyvedagskonkurrence, decentraliseret
2/11 Distriktskonkurrence, distrikt Øst
16/11 Landsmøde, Nyborg, start kl. 11.00
23/11 Høstkonkurrence 3, distrikt Øst
7/12 Distriktskonkurrencer, begge distrikter
21/12 Julekonkurrence, distrikt Øst, Trollesminde.

Linestyning:

- 8-9/3 Flyvedagskonkurrence, hjemmebane, F2A, F2C, G/Y
23/3 1. Vår Øst, København, alle klasser
30/3 Århus-stævne, Århus, F2A, F2C, G/Y
13/4 2. Vår Øst, København, alle klasser
27/4 1. Vår Vest, Ålborg, alle klasser
3-4/5 Windy-Pokalen, Kbh., alle klasser
11/5 2. Vår Vest, Århus, F2B, F2D
17-18/5 Kraiwiesen, Østrig, FAI-konkurrence
24-25/5 Limfjordsstævne, Ålborg, alle klasser
7-8/6 Utrecht, Holland, FAI konkurrence
15/6 Hertug Hans Stævne, Haderslev, F2B, F2D
21-22/6 Paris, Frankrig, FAI konkurrence
28/6-6/7 Sommerlejr, Vandel, alle klasser mm.
12-18/7 VM, Polen
3/8 Haderslev Cup, Haderslev, F2B, F2D, G/Y
9-10/8 Amerongen, Holland, FAI-konkurrence i F2D
24/8 1. Høst Øst, København, alle klasser
30-31/8 DM, Ålborg, alle klasser
14/9 Comet Cup, København, alle klasser
20-21/9 Bochum, Vesttyskland, FAI konkurrence
28/9 1. Høst Vest, Ålborg, alle klasser
4-5/10 Utrecht, Holland, FAI konkurrence

Send Modelflyvenyt besked om de konkurrencer, som din klub afholder!
Og send os også resultater og referater.

- 12/10 Københavnmesterskab, Kbh., alle klasser
19/10 Jysk mesterskab, Århus, F2A, F2C, G/Y
26/10 2. Høst Øst, København, alle klasser

Yderligere oplysninger om konkurrencerne kommer i Modelflyvenyt under »Nyt fra Unionen«.

Kalender over RC-koncurrencer kan ses i »RC-information«.

Nyt fra Fritflyvnings-Unionen

Landsmødet i Odense d. 18. november 1979

Årets landsmøde afholdtes i Odenseklubbens lokale, og knap 20 medlemmer var mødt op.

Efter valg af dirigent — Erik Knudsen — af lagde Peter Buchwald formandsberetningen, hvor han fremhævede de fremragende resultater fra de danske deltagere i årets internationale konkurrencer. *Medlemstallet* i unionen viser god fremgang, og her fremhævedes ordningen med introduktionsmedlemmer, der nok er dyr, men ser ud til at give resultater. *Forhandlingerne* med DIF omtaltes optimistisk; men DIF er endnu ikke færdig med en principdebat vedr. optagelse af nye idrætsgrene, og først efter denne debat tager DIF endelig stilling til vor optagelse. Filmen »180 er max« er nu indkøbt, og der udarbejdes nu regler for udlån.

Formandens beretning efterfulgtes af en situationsberetning fra Modelflyvenyts redaktør Per Grunnet. Den mandede ud i, at bladet går godt, man har masser af stof, prisen kan holdes i det nye år — og man prøver et fremstød for at få bladet frem hos kiosker og hobbyhandlere.

Næste punkt på dagsordenen var regnskabet, som blev fremlagt af Peter Buchwald, da Karsten Kongstad var forhindret i at komme. Der var ikke megen diskussion om regnskaberne — måske fordi det i forvejen var tilsendt deltagerne, så de kendte det. Både unionens regnskab, opgørelsen over VM-fondens udbetalinger og den sidste endelige opgørelse over overskuddet ved VM-77 kunne derfor hurtigt godkendes af mødedeltagerne.

Derefter forelagdes bestyrelsens budgetforslag, der godkendtes, således at kontingentet pristalsreguleres til 220,- kr. for seniorer og 85,- kr. for juniorer. Introduktionsmedlemmer skal i 1980 betale et symbolsk beløb på 25,- kr. Der var almindelig enighed om, at denne fordelagtige ordning nok skulle blive anvendt alligevel.

Under dagsordenpunkterne vedr. forslag fra bestyrelsen og medlemmerne drøftedes bl.a. følgende:

1. Indendørs DM og regler for indendørsmodeller. Det blev overladt til Jørgen Korsgaard og Per Grunnet at udarbejde et forslag til bestyrelsen.

2. Materialesalg. Jørgen Korsgaard fortsætter med materialesalget, men med et begrænset udvalg: motorgummi, timere og højstartsspil.

3. Byggesætsdepot. Erik Knudsen bemyndigedes til at oparbejde et lille depot af nogle få byggebyggesæt — f.eks. Abdul, Sus og Sky-master — således at ungdomsskoler og medlemmer kan være sikre på at få byggesæt med kort varsel.

De to genvalgte distriktsledere — Peter Otte og Erik Knudsen — forelagde derefter konkurrencekalenderen for 1980 (se andetsteds i bladet). Herunder enedes man om, at sidste konkurrence, der tæller med til udtagelsen til EM 80, er Vårkonkurrence 2 i distrikt Vest d. 18/5. Dette forudsat, at EM 80 holdes i august som planlagt.

Valgene til bestyrelsen var genvalg, så bestyrelsen består foruden af de 2 distriktsledere af Peter Buchwald, Povl Kristensen, Karsten Kongstad, Jørgen Korsgaard og Per Grunnet.

Ligeledes genvalgte udtagelseskomiteen, dvs. den udgøres af følgende: Peter Buchwald (formand), Tom Oxager, Bjarne Jørgensen, Peter Otte, Jørgen Korsgaard og Erik Knudsen. Også revisorerne — Svend Grønlund og Kim Køster — genvalgte.

Næste landsmøde blev fastsat til 16/11 1980 på Biblioteket i Korsør.

Efter landsmødet så deltagerne unionens nye film, og som en kontrast hertil en gammel OMF film fra ca. 1949. Den var en oplevelse, især for undertegnede, som begyndte at lime de første lister sammen til modelfly dette år. Den må bevares for eftertiden. Det samme må de gamle modeller bygget af Age Høst Åris, OM-F, i 1950'erne. De er nu OM-F's ejendom.

Alt i alt — et roligt, udbytterigt landsmøde.

Referat: Erik Knudsen

Nyt fra indendørsfronten

På det nyligt overståede landsmøde blev det vedtaget at afholde DM i indendørsflyvning i maj måned. Den endelige dato ligger endnu ikke fast, men vi håber på at komme til at flyve i en af Herninghallerne, som skulle være noget af det bedste til indendørsflyvning her i landet — vi kan leje den meget billigt.

Undertegnede tilbød at arrangere et træningsstævne i den danske idrætshal i Flensborg i februar/marts. Hallen har 9 m til loftet, som er helt »rent«, dvs. der er ikke noget, som modellerne kan hænge fast i. Dette tilbud står stadig ved magt, men der er desværre heller ikke nogen fast dato endnu. Men det bliver en lørdag aften og nat, og jeg vil allerede nu gerne i forbindelse med interesserede. Der kan evt. blive tale om et mindre gebyr i forbindelse med leje af hallen. Jeg vil også gerne have at vide, om nogen skulle være interesseret i overnatning, da det sikkert ikke vil være svært at arrangere det.

Skriv eller ring til:

Jørgen Korsgaard
Ahornsweg 5, 2391 Ellund
Vesttyskland
Tlf. 009 49-46 08 68 99.

Distriktsmøde i distrikt Vest d. 18. nov. 1979

På distriktsmødet, der afholdtes umiddelbart før landsmødet i Odense, genvalgte undertegnede til distriktsleder. Konkurrenceprogrammet for 1980 blev fastlagt, og konkurrencegebyret blev fastsat til 10,- kr. for seniorer og 5,- kr. for juniorer. Man drøftede muligheden for at finde en god fritflyvningsplads på Fyn. OM-F lovede at arbejde hårdt for sagen.

Som sidste år kan distriktskonkurrencerne flyves hjemme og resultaterne sendes til distriktslederen senest 5 dage efter konkurrencen. Der indføres en ny aflysningsordning, som vi

forhåbentlig ikke får brug for. Per Grunnet indtaler besked om konkurrencen på sin telefonsvarer om morgenen før konkurrencen. Man ringer til (09) 71 28 68 fra kl. 7.30 og får så besked om evt. aflysning, flytning, mv.

Erik Knudsen

Ungdomsskolernes trimmeweekend

Hermed et forvarsel til alle ungdomsskoler vest for Storebælt, som har elever, der bygger fritflyvende modeller.

I lighed med sidste år arrangeres der på Estvad lejrskole ved Skive en trimmeweekend, hvor ungdomsskolernes elever under kyndig vejledning kan trimme deres fritflyvende modeller.

Weekenden bliver 29.-30. marts med mulighed for at ankomme allerede d. 28. om aftenen. Betalingen vil forhåbentlig kunne holde sig på ca. 50,- kr. pr. elev.

Indbydelse udsendes i januar 1980 til alle ungdomsskoler, som modtog indbydelse sidste år.

Andre interesserede kan henvende sig til en af nedenstående kursusledere for nærmere oplysninger.

Ole Brauner
Ejskærvej 10, Hindborg
7800 Skive
Tlf. (07) 53 13 31

Finn Bjerre
Klingstrupvænget 17,
5230 Odense N
Tlf. (09) 15 85 77

Erik Knudsen
Amagervej 66
6900 Skjern
Tlf. (07) 35 17 67.

Nordisk Landskamp 80

En ekspeditionsfejl fra den norske aeroklub har betydet, at Fritflyvnings-Unionen ikke har fået invitationen til Nordisk Landskamp 1980 rettidigt.

Nu er oplysningerne imidlertid kommet, og de siger, at konkurrencen skal flyves på en tilfrosset sø, Mjøsa-søen, der ligger ved byen Gjøvik ca. 150 km nord for Oslo. Konkurrencen åbnes med ankomstdag d. 28. marts, mens flyvningerne afvikles lørdag-søndag d. 29.-30. marts.

Nordmændene fortæller, at vejret normalt er solrigt og stille på det pågældende tidspunkt, og temperaturen kommer næppe under 10-15 frostgrader. Det regnes for lunt på de kanter.

Vi vil meget gerne i kontakt med de modelflyvere, der er interesseret i at deltage. Der kan blive mange ansøgere i A2, men det bør ikke holde nogen tilbage fra at melde sig som interesseret. Kontakt sekretariatet.

Der er iøvrigt tradition for at tage på skiferie i forbindelse med NM i Norge om vinteren. Tag det med i overvejelserne!

EM 1980

Spændingen om, hvor i verden EM-80 skal afholdes, blev udløst på FAI-mødet i Paris i slutningen af 1979. Arrangementet blev overdraget til den jugoslaviske aeroklub, og tidspunktet er fastsat til d. 23.-24. august. Yderligere oplys-

ninger foreligger endnu ikke, men man kan indtil videre glæde sig over, at østlandene sandsynligvis vil bakke dette arrangement op, således at de bedste betingelser for en sportslig succes vil være til stede.

South Bohemian Cup

Denne tjekkiske konkurrence vil sandsynligvis blive noget af et tilløbsstykke i år, da den afholdes d. 15.-17. august, altså en uge før EM i Jugoslavien. En glimrende træningskonkurrence for landsholdene.

South Bohemian Cup afholdes i Tjekkioslovakiet ved byen Sezimovo Usti på Tabor flyvepladsen. Tilmeldingsfristen er 20. maj og startgebyret er 250 tjekkiske kroner (eller hvad de nu kalder dem).

Der flyves i de tre internationale klasser F1A, F1B og F1C, og deltagerne skal medbringe FAI sportslicens. De tilmeldte deltagere vil modtage nærmere information på engelsk, russisk og tysk.

Tilmelding til:

Vladimir Kubes
Nerudova 663/18
391 02 Sezimovo Usti
Tjekkioslovakiet.

Konkurrenceindbydelse

Vinterkonkurrence d. 17/2, Trollesminde/Favrholm, Hillerød

Denne konkurrence afholdes efter samme retningslinier som den fortløbende distriktskonkurrence i distrikt Øst, men tæller ikke med i denne.

Konkurrenceleder er Peter Otte, tlf. (02) 85 18 52. Hør om evt. aflysning søndag morgen kl. 8.30-9.00. Konkurrencen starter kl. 10.00. Der flyves med perioder, hvis vejret tillader det.

Nyt fra Linestyings-Unionen

Bestyrelsesmøde

D. 27/10 var der bestyrelsesmøde i Linestyings-Unionen. Det følgende er et kort resumé af de mere interessante punkter.

1. Forslaget om at oprette en 2,5 cm³ stuntklasse blev nedstemt, med den begrundelse at vi ikke behøver yderligere én begynderklasse.
2. Forslaget om en combatklasse med sugetank og kun én model pr. kamp nedstemtes, da FAI arbejder med regelændringer i klassen, og det vil være for meget med to klasser.
3. Ved udtagelse af landshold får man nu 1 point som nr. 5 og lavere placeret i en stuntkonkurrence.
4. Hvis to mand står lige i udtagelse til landshold, foretages udtagelsen af unionens bestyrelse.
5. Linetykkelsen for 1 cm³ speedklassen ændres fra 0,3 mm til 0,2 mm.
6. I 1980 kan der laves 7 konkurrencer henholdsvis øst og vest for Storebælt. Plus DM. Flyvedagskonkurrence: 8-9/3, første konkurrence 16/3.
7. Der vil blive lavet en fin PR-folder.
8. Der arbejdes med både stunt og team-race/

Good-Year kurser, hvor man kan lære det hele. De vil sikkert løbe af stabelen i 1980.—

9. Der udarbejdes en ny A5 regelmappe.

10. Kontingentet forbliver uændret: 75 kr. pr. år i unionen.

11. Næste møde d. 2/2-80.

12. Brugen af diplomer blev drøftet, det er muligt at få unionens til uddeling ved konkurrencer.

Luis Petersen

Årsberetning

Ved bestyrelsesmødet d. 27. oktober blev der aflagt formandsberetning af Asger Bruun Andersen. Den lyder som følgende:

Sæsonen 1979 startede for mit vedkommende med et combat-kursus, Unionen afholdt på Langeland 21.-22. april. Deltagelsen var beskedent, men for dem, der kom, blev det en udbytterig week-end. Vi fik nogle erfaringer, som jeg absolut mener, vi skal udnytte ved at afholde nogle flere kurser for begyndere.

Begynderne blev også lovet diverse kurser på sommerlejren. Det blev der nu ikke meget af. Det stort anlagte program faldt noget til jorden, og for de mange begyndere, Fritflyvnings-Unionen havde lokket på sommerlejren med løfter om gratis medlemskab af unionen samt diverse lærerige kurser, har det nok været en noget blandet fornøjelse, da vejret som bekendt heller ikke var med os.

Grunden til denne fiasko er først og fremmest at finde hos Fritflyvnings-Unionens totale mangel på kommunikation og egenrådige handlingen hen over hovedet på Linestyings-Unionen. Som kronen på værket var omtalen i Modelflyvenyt under al kritik.

Dette bliver forhåbentlig bedre til næste år. For de mere erfarne sommerlejrdelegerede var årets lejr vist lige så god og fornøjelig som den plejer.

Årets DM var mere heldig med vejret, men uden den helt store tilstrømning. Tillykke til de nye mestre.

Jeg har på unionens vegne deltaget i et kursus i modelflyvning for ungdomsskolelærere i Odense. Jeg imødeså det med nogen skepsis, men jeg må sige, det blev en positiv overraskelse.

Hvis du er alvorligt interesseret i radiostyrede modelfly, bør du læse

RC information

RC-information er et dansk tidsskrift, som udelukkende beskæftiger sig med radiostyrede modelfly.

RC-information er også medlemsblad for RC-unionen og bringer bl.a. oplysninger om alle unionens arrangementer.

RC-information udkommer hveranden måned med gennemsnitlig 32 sider.

Årsabonnement kr. 48,-.

Enkeltnummer kr. 10,- incl. porto.

RC-unionen

Paludansvænge 4, 4700 Næstved

Tlf. (03) 72 21 07

Giro 3 26 53 66

se. Kurset er det første af sin art i Danmark og er blevet til efter en meget stor indsats af Hans Geelbach, Odense, som var instruktør. Alt var planlagt i mindste detalje, og det formåede da også at samle ca. 35 deltagere fra hele landet. Det er helt tydeligt, at en uddannelsesplan i Linestyngs-Unionen er det helt rigtige netop nu. Endnu engang ros til Hans Geelbach.

De internationale resultater er der stadig ikke noget i vejen med, og heller ikke omtalen af dem i Modelflyvenyt. Derimod er dækningen af de hjemlige konkurrencer skandaløs dårlig.

Dette skyldes ikke redaktøren, men derimod de arrangerende klubber. Man er komplet ligeglad med, hvad der står i bladet, og man har slet ikke forståelse for, hvor vigtigt det er, at der bliver oplyst om disse konkurrencer. Det kan ikke være for meget at forlange af klubberne, at bladet modtager fyldestgørende konkurrencereferater og resultatlister, så folk kan få en fornemmelse af, hvad det er, der virkelig sker ved konkurrencerne, og således at de kan føre Top-Ti liste osv. Modelflyvenyt er Linestyngs-Unionens talerør, og det skal bruges.

Vi har desværre måttet skrinlægge planerne om en unions-bane pga. klager fra naboer til det areal, hvor banen skulle ligge. Dette i forbindelse med, at klubben i Grindsted ikke har vist den store interesse i eller vilje til at få placeret en sådan bane i deres område, har gjort, at vi har opgivet projektet.

Mit medlemskab af Dansk Modelflyveforbund har indtil nu kun været af navn, men det skyldes tildels en vis stilstand i arbejdet på grund af vores bestræbelser på at blive medlem af Dansk Idrætsforbund.

Jeg har brugt dette år til at prøve at sætte mig ind i de ting Linestyngs-Unionen foretager

sig, og også hvad den burde foretage sig. Det er klart, at det gør man ikke på ét år, men som I har læst, er der flere ting, jeg mener, vi skal have gjort noget ved. Med vi mener jeg bestyrelsens medlemmer. Dette kræver selvfølgelig en indsats fra alle bestyrelsens medlemmer, men den er jeg sikker på, man er rede til at yde for den gode sag.

Jeg vil slutte med at foreslå, at Linestyngs-Unionen opretter en initiativpokal. Den skal så hvert år tildeles et medlem af unionen, som bestyrelsen mener, har gjort en særlig indsats for at fremme linestyngingen i Danmark.

Tak!
Asger Bruun Andersen

Unionens bestyrelse i 1980

Da der kun blev anmeldt én kandidat fra hver af hovedpostnummerområderne, kan vi allerede nu fortælle, at unionens bestyrelse i 1980 består af følgende:

Område 1 + 2: Jens Geschwendtner, Spidslod-den 6, 2770 Kastrup.

Luis Petersen, Østergårds Allé 28, 2500 Valby.
Område 3: Jørn Ottosen, Skorpionen 29, 3650 Ølstykke.

Område 5: Asger Bruun-Andersen, Grev Schacksvej 13, 5700 Svendborg.

Område 6: Kurt Pedersen, Fælledvej 7, 6100 Haderslev.

Område 7: Hans Rabenhøj, Rydhavne Slots Ungdomsskole, 7830 Vinderup.

Område 8: Uffe Edslev-Christensen, Hertzvej 61, 8230 Abyhøj.

Område 9: Leif O. Mortensen, Herningvej 94, 9220 Ålborg SØ.

Sekretær: Niels Lyhne-Hansen, Gormsvej 14, 7080 Børkop.

Hvis du har forslag eller lignende, du ønsker behandlet af unionens bestyrelse, kan det fremlægges gennem en af ovennævnte. Som det fremgår af sidst udsendte bulletin til klubberne, skal forslag, der ønskes behandlet på næste møde, være sekretæren i hænde senest den 19/1-80.

Ny klub

En ny klub har tilmeldt sig unionen. Det er Rødekro Modelflyveklub, hvis formand, Mogens Lykke Olesen har været personligt medlem i flere år. Vi ønsker klubben velkommen og håber på et godt samarbejde.

DM rekord

Den 21/10 lykkedes det for Ole Poulsen fra Århus Linestyngsklub at flyve over 250 km/t i F2A speed. Helt præcist fløj han 250,87 km/t og satte dermed ny rekord.

Diplomer

Sandelig om der ikke her sidst på året dukkede et par ansøgninger om diplomer op. Det er snart ved at være længe siden, nogen har gjort noget ved det.

Ansøgningerne blev straks godkendt, så nu kan Leif O. Mortensen og John Amnitzbøll fra Ålborg gå og glæde sig over unionens utrolig violette diplomer.

Konkurrenceindbydelse

Flyvedagskonkurrence d. 8.-9. marts

Som du kan se i konkurrencekalenderen afholdes flyvedagskonkurrencen den 8. og 9. marts. Der flyves på hjemmebane i speed, team-race og good-year. Resultaterne skal være unionen i hænde senest tirsdag d. 11/3.

Klubmeddelelse

Comet meddeler:

Vi har pr. 1/1-80 19 medlemmer, hvoraf en del er relativt nye medlemmer. Til gengæld er der også en del, der er meget gamle medlemmer.

Byggekonkurrence:

Comet indbyder sine medlemmer til byggekonkurrence 12/3-1980 i klubbens lokaler, Nyrnbergsgade 29, 3. sal, Kbh. S. Tilskuere fra andre klubber er velkomne.

Der konkurreres i 2 klasser, nemlig:

Klasse 1. Under 5 års aktiv modelflyvning.

Klasse 2. Alle.

Klubformand:

Henrik Strøbæk, Neptun Allé 22, 2770 Kastrup, tlf. (01) 50 74 65.

Kommentar til Asger Bruun-Andersens årsberetning

Normalt finder jeg det forkasteligt, at en bladredaktør benytter sig af sine muligheder for at gå ind i en debat i sit »eget« blad. Men bemærkningerne om sommerlejren i Asger Bruun Andersens årsberetning (se under »Nyt fra Linestyngs-Unionen«) er så grove, at jeg med sindsro undlader at lægge bånd på mig selv.

Jeg vil gerne vide, hvordan Asger kommer frem til, at Fritflyvnings-Unionen har undladt at kommunikere med Linestyngs-Unionen, hvor vi har handlet egenrådigt, hvordan vi har »lokket« med diverse forjættende tilbud — og hvad der var galt med omtalen af sommerlejren i Modelflyvenyt (»sunder al kritik«)?

Jeg vil ikke bruge plads på at tilbagevise påstandene her — jeg forstår dem faktisk heller ikke, da vi i lejrledelsen (mig selv, Steffen Jensen, Jytte Larsen og — fra Linestyngs-Unionen — Uffe Edslev) stort set kun har hørt positive vurderinger af lejrens forløb.

Asger har helt ret i, at kursusvirksomheden stort set kiksede. Det beklager jeg, og jeg skal gerne påtage mig en væsentlig del af skylden for det.

I første omgang vil jeg gerne høre fra Asger, hvad han mener — og om han virkelig mener, hvad han skriver. Og dernæst vil jeg godt høre, om Linestyngs-Unionens bestyrelse er tiltrådt Asgers årsberetning på det punkt? I betragtning af det arbejde vi fra Fritflyvnings-Unionen har lagt i arrangementet af årets sommerlejr, så ser det ikke ud til, at vi overhovedet kan arrangere en sommerlejr, hvis Asgers vurdering af lejren i 1979 virkelig deles af et flertal i Linestyngs-Unionen. Og så må vi da hellere bruge tid og kræfter på noget andet fremover.

Jeg venter spændt på svar,

PER GRUNNET

Mariendalsvej 47, 5610 Assens

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!

RC MODEL CENTER

ALT I RC-UDSTYR

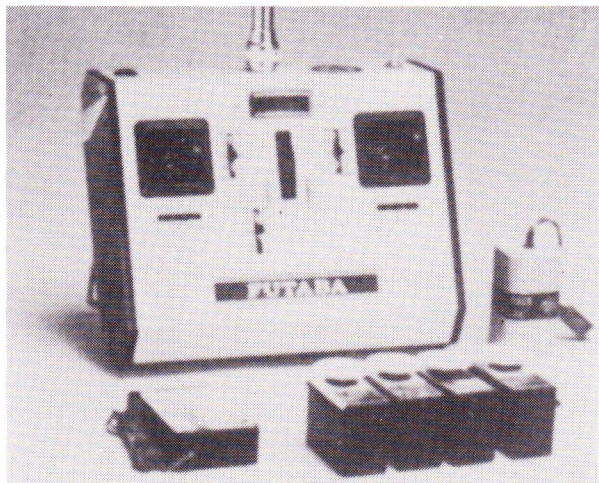
Vi sender overalt
— Portofrit ved køb over kr. 200,-.

OLE HARDER

Torsholms Allé 6, Tulstrup pr.
3400 Hillerød

Tlf. (03) 28 66 00 — også aften

Postgiro nr. 7 31 77 19



FUTABA FM 35

FUTABA FM 35 med 6-kanals sender og modtager kan nu leveres igen, komplet med 4 stk. S 23 servoer, akku'er, lader og Futabas sædvanlige tilbehør.

KUN kr. 2.395,-

MINIC servoer med Futaba stik, trækraft
2 kg.

KUN kr. 148,-

FUTABA MODUL SYSTEM

FUTABA MODUL SYSTEM anlæg leveres i tre udgaver:

FP-5JN med 5 kanaler til helikoptere:

PRIS kr. 3.445,-

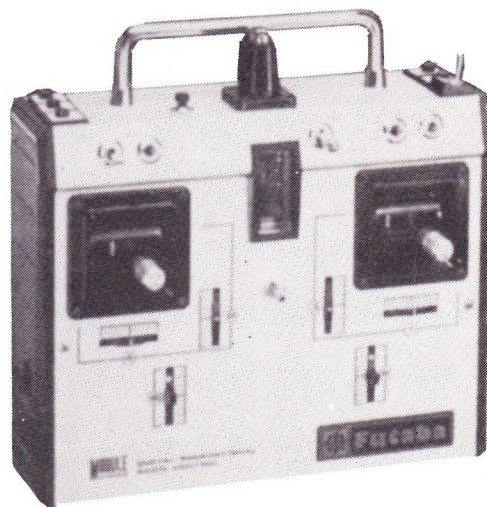
FP-6JN med 6 kanaler — programmerbart:

PRIS kr. 2.745,-

FP-8JN med 8 kanaler — programmerbart:

PRIS kr. 3.275,-

Alle tre anlæg leveres med 2 FP-S121 servoer, der er vandtætte og forsynet med 2 kuglelejer.



Sand Master — kr. 1.550,-

SAND MASTER

Sand Master er en helt ny terrængående rallycrossbil i skala 1:8.

Den er beregnet til en motor på 3,5 cm³. For- og bagvognsophængning er med rigtige triangler og uafhængig affjedring.

Dette byggesæt er af virkelig super-kvalitet og med svensk byggevejledning .

Abningstider: Hverdage kl. 13-18, lørdag kl. 9-14

Send kr. 5,- i frimærker og modtag vort katalog med RC-biler og tilbehør

DM 1979 for fritflyvende

251 JØRGEN K. LARSEN
HJERTEGRÆSVEJ 3
SPERRING
7700 THISTED



Herover Heinz Lorenzen med A1-model. Til højre vinder af chuck-konkurrencen, Michael Væth, og yderst til højre ses et offer for det hårde vejr.

Herunder er Tommy Jensen i færd med at højstarte.



Herover nyder Erik Jensen med Hugo Ernsts model og Erik Knudsen solen i læ af en høstak. Til venstre ses Peter Buchwald og Svend Grønlund.