

Modelflyve

D. 7/7-80, 4. årgang, kr. 9,75 incl. moms

Nyt 4 80



Læs i dette nummer:

- ★ **Verdensrekord med radio-styret helikopter**
- ★ **Omtale af nyt byggesæt til linestyings-trænermodel**
- ★ **Små fritflyvende gummimotormodeller**
- ★ **KZ III – for skala-interesserede**
- ★ **Brændstof til modelmotorer**

— og meget mere

Graupner

Når du læser dette blad, er det ny

Graupner JUBILÆUMS-KATALOG 33 FS

formentlig fremme i landets hobbyforretninger

Kataloget er i forhold til sine forgængere komplet »ombygget«
og de fleste sider omarbejdet. Det er blevet meget
lettere at finde de enkelte artikler
og alt er endnu mere
instruktivt.



Katalog 33 FS med nyhedsprospekt
N 80 er på ikke mindre end 500 sider
— og vægten er på 1,7 kg!!!!

Køb kataloget hos din forhandler — så har du en à jour-ført
håndbog til din hobby. Prisen for det samlede katalog ligger omkring
kr. 37,50, og det er billigt for så meget bog

Kataloget sendes ikke direkte fra importøren og kan kun købes hos
forhandlerne.

Generalagentur og import:

IB ANDERSEN HOBBY ApS

9620 Aalestrup, tlf. 08-64 13 33

Nærmeste forhandler anvises gerne.

Transmerc fører et stort lager af både fra Robbe, Multiplex og Graupner. Vi har sejlbåde, motorbåde og el-både

Fjernstyringsanlæg

2-kanals fjernstyringsanlæg	
m. 2 servoer fra	kr. 499,-
2-kanals rat-anlæg	
m. 2 servoer fra	kr. 850,-
4-kanals fjernstyringsanlæg	
m. 2 servoer fra	kr. 989,-

Elbiler

Komplet uden batteri og radioanlæg, fra	kr. 405,-
--	-----------

Transmerc servo

til minipris	kr. 115,-
--------------------	-----------

Quadra flymotor

32 cm ³	kr. 895,-
--------------------------	-----------

Fartregulator

til el-båd og -bil:	
Mekanisk: 6,0 V, 5,0 Ah ..	kr. 85,-
7,5 V, 6,5 Ah ..	kr. 95,-
Elektronisk:	
6-24 V, 10 Ah .	kr. 376,-
6-24 V, 25 Ah .	kr. 515,-
6-24 V, 45 Ah .	kr. 596,-
Sejlvinde	kr. 510,-



Elmotorer til el-både, el-biler og el-fly

El-motor m. påmonteret aksel og skrue	kr. 98,-
--	----------

Ring eller skriv efter prospekt.

Hurtigopladelige akkumulatorer

1,2 V × 0,500 mAh .	pr. stk. kr. 13,50
v. køb fra 10 stk. .	pr. stk. kr. 10,50
1,2 V × 1200 mAh ..	pr. stk. kr. 21,50
v. køb fra 10 stk. .	pr. stk. kr. 20,00
1,2 V × 1700 mAh ..	pr. stk. kr. 27,50
v. køb fra 10 stk. .	pr. stk. kr. 26,00
1,2 V × 2000 mAh ..	pr. stk. kr. 32,00
v. køb fra 10 stk. .	pr. stk. kr. 29,50
1,2 V × 4000 mAh ..	pr. stk. kr. 49,00
v. køb fra 5 stk. ...	pr. stk. kr. 47,00

Akkumulatorer, langsomt opladelige

6 V × 4800 mAh	pr. stk. kr. 162,-
6 V × 8000 mAh	pr. stk. kr. 174,-
Multilader	kr. 185,-
Hurtigladearrangement m. ur, fra	kr. 175,-

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

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

STORT UDVALG I BYGGESÆT OG MOTORER i de førende fabrikater.

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

SOLARFILM — BEKLÆDNINGSFOLIE i alle farver, pr. ark 65 x 125 cm
17,00 og 20,00 kr.

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

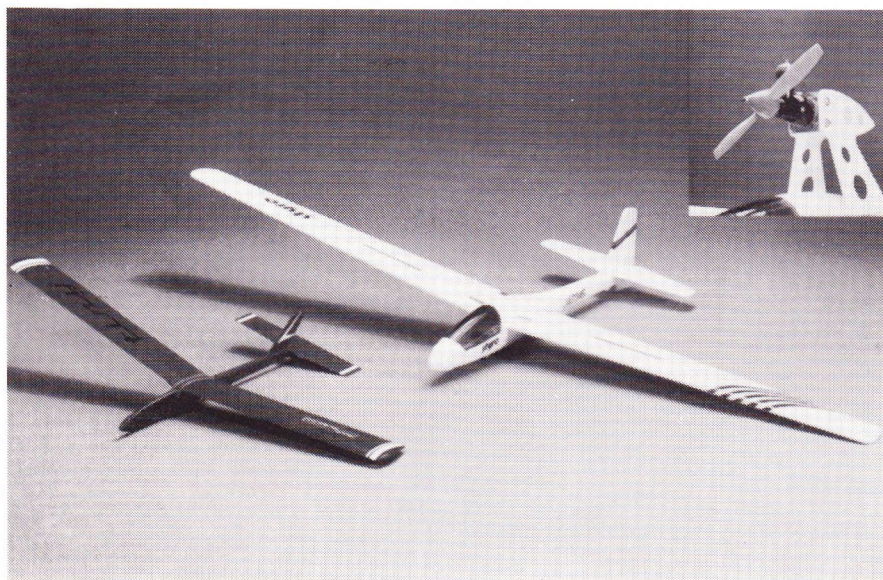
FAGTIDSSKRIFTER — Flug — RCM — Radio Models — Aeromodeller
Modell — Auto Modell — Schiffs Modell.

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

VI SENDER OVERALT

RØDOVRE HOBBY

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



2 af nyhederne fra MULTIPLEX katalog 1980.

TINY er en fritflyvningsmodel i helbalsa. 880 mm
spændvidde, kr. 97,00.

STYRO — en færdig RC-model helt i styropor. 1600 mm
spændvidde, kr. 231,00.

**MULTI
PLEX**

Det nye MULTIPLEX
hovedkatalog 1980, som
indeholder det komplette
program, kan købes for
kr. 28,50 hos forhandlerne
eller direkte hos importøren:



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

← robbe Nyheder '80

Hurtig at bygge
– let at flyve



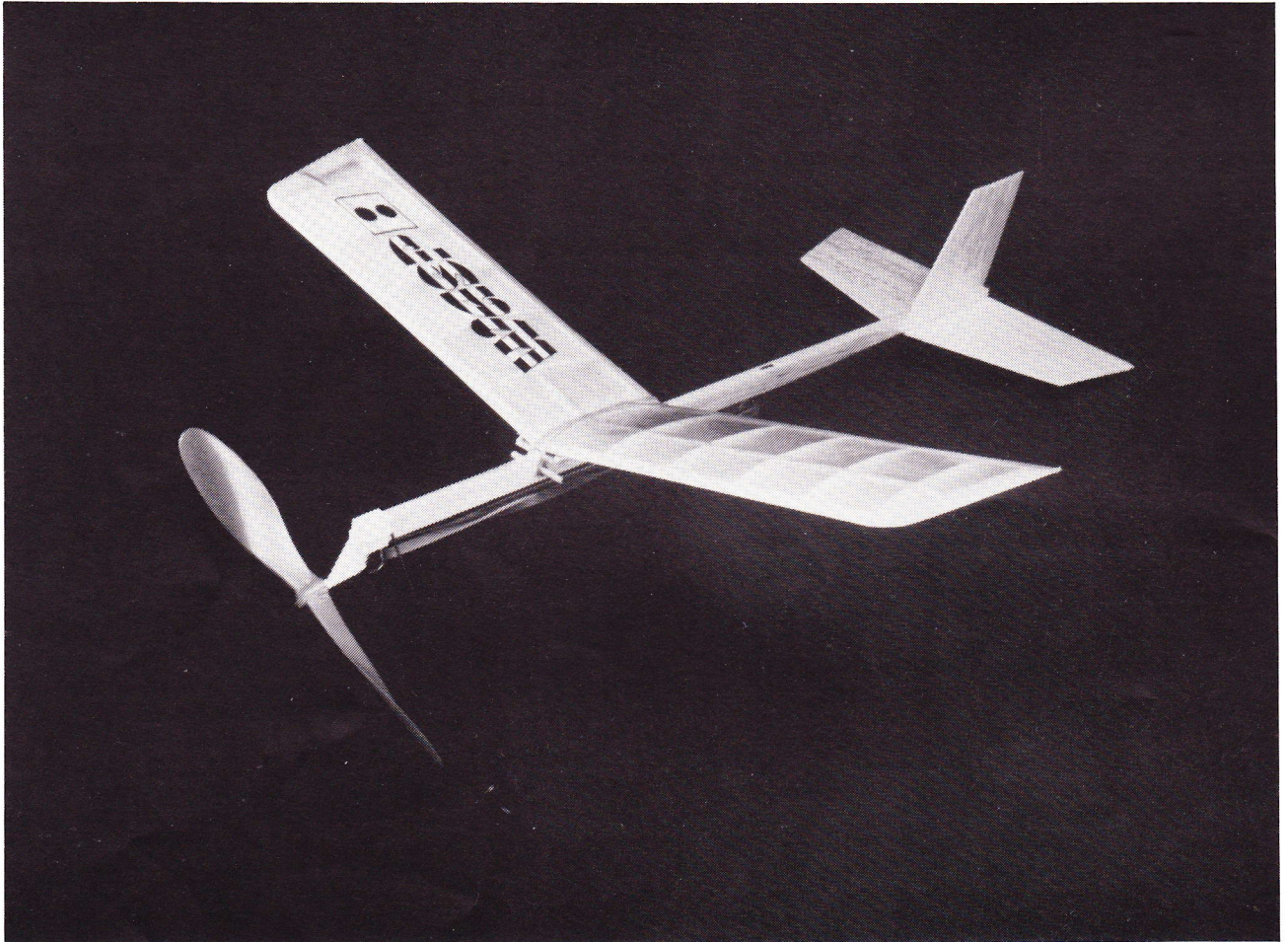
← robbe *Finikofi*

- Kort byggetid. En model for begyndere og dem, der holder mere af at flyve end bygge.
- Stærk konstruktion. Let kunstflyvning, såsom looping, spin mv. mulig.
- Velegnet til skræntflyvning. Vender let og klarer derfor også kritiske situationer.
- Højstartssikker. Det store planareal gør også landing let for den uøvede radiostyringspilot.
- Fremragende udstyr i det komplette samlesæt; indeholder alle nødvendige dele.
- En fremragende model, der næsten bygger sig selv.

Læs iøvrigt det nye robbe-katalog hos Deres robbe-forhandler. robbe tilbyder et komplet program til enhver modelbygger. I det nye katalog finder De yderligere robbe-nyheder såsom fly-, skibs- og bilmodeller samt fjernstyringsanlæg og tilbehør.

← robbe
står for kvalitet

WASP



WASP er den ideelle begyndermodel — letbygget, velflyvende — og den kræver ikke så meget plads, når man skal flyve med den.

Byggesættet indeholder alle nødvendige dele, incl. lim og beklædningspapir. Der er en grundig dansk bygge- og flyvevejledning skrevet af en af Danmarks førende eksperter.

Ved Danmarks mesterskaberne for fritflyvende modeller afholdes Dansk Hobby's WASP-konkurrence, hvor alle er velkomne til at deltage. Byg en WASP og vær med — du er også velkommen, selvom du ikke er begynder!

WASP er en af HUMBROL's fine fritflyvende modeller — se den og de andre hos hobbyhandleren!

HUMBROL

DANSK HOBBY

Modelflyve Nyt

Nr. 4 — juli 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:

Asger Bruun-Andersen, Uffe Edslev,
Knud Hammeken, Steen Hermansen,
Bjarne Jørgensen, Kjeld Kongsberg, Erik
Knudsen, Poul Münsberg, Palle Pedersen,
Luis Petersen, Hans Rabenhøj.

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
Ålborggade 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 postgi-
rokonto. Enkeltnumre koster kr. 9,75.

Løssalg:

Modelflyvenyt forhandles i løssalg i stør-
re kiosker. Kioskdistribution: Dansk
Blad Distribution, tlf. 01-13 30 45.

Udgivelsesterminer:

Modelflyvenyt udkommer ca. d. 1. i må-
nederne januar, marts, maj, juli, septem-
ber 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 flyttean-
meldelse til posthuset, at man modtager
Modelflyvenyt som postomdelt blad. Så
skulle bladet automatisk følge med til
den nye adresse.

Oplag: 2.200 ekpl.

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

Tryk: Eks-skolens Trykkeri Aps, Kbh.

Forsiden:

Knud Hammeken legede med sin nye
»Guldsmed« ved Hanstholm-stævnet i
marts/april.

Redaktionen sluttet d. 23/6-80.
Dead-line for nr. 5/80: 28/7-80.

LINESTYRING I KØBENHAVN — Comet har af Københavns kommune fået stillet en flyveplads med græs til rådighed. Der flyves hver onsdag fra kl. 18.00. Pladsen ligger ved hjørnet mellem Øresundsvej og Strandlodsvej på Amager. Det er tilladt at flyve med motorer op til 2,5 cm³.

SVENSK EM-HOLD — Det svenske fritflyvnings-landshold, der skal i ilden ved EM i Jugoslavien til august, bliver i A2 Håkan Nilsson, Gösta Franzén og Per Qvarnström. Wakefield varetages af Bror Eimar, Bengt-Olof Törnqvist og Per Wittsäter. Og i gas bliver det Jan-Olle Åkesson, Ulf Carlsson og Gerald Bohman.

ENGELSK EM-HOLD — I England har man udtaget landshold til fritflyvnings-EM efter kun én syv-starts konkurrence. Der blev fløjet i godt men vanskeligt vejr, og kun få opnåede fuld tid. A2-holdet bliver G. LeVey, Brian Baines og J. Bailey. Wakefield-holdet bliver G. Foster, Ian Kaynes og Mike Woodhouse. Og i gas deltager Ken Faux, Alan Jack og Stafford Screen. Et hold bestående af kendte ansigter samt G. Foster, som vist ikke har gjort sig specielt bemærket i international sammenhæng tidligere.

KINESISK MOTORGUMMI — Paul Lagan fra New Zealand skriver i South Island News, at de kinesiske deltagere ved VM i Taft 1979 havde deres eget, kinesisk-producerede motorgummi med. Det var 1 x 2 mm i dimension — så en normal motor får altså 48 strenge. En hjembragt motor blev sammenlignet med 1978- og 1979-Pirelli. Den kinesiske motor var en ubetydelighed bedre end 1979-Pirelliet, mens 1978-Pirelli var godt 10% bedre end den kinesiske motor. Med i prøven var også noget FAI-Supply gummi, der var ringest — ca. 3% ringere end den kinesiske motor.

VM 1982 — Linestyngs-VM i 1982 er blevet fastlagt til at afholdes i Sverige. Hvor det bliver i Sverige, ved man endnu ikke, men vi vover et gæt — Oxelösund ca. 100 km syd for Stockholm.



FUTABA I DANMARK — Generaldirektør Mr. Saito og direktør Mr. Osanai fra det japanske firma Futaba besøgte i maj måned Claus og Else Damgård, Futaba Import Danmark, og meddelte ved den lejlighed, at Futaba ville overdrage eneforhandlingen af RC-anlæg til Futaba Import. Fra besøget har vi fået ovenstående billede, hvor man fra venstre ser Claus Damgård, Else Damgård, Mr. Osanai og Mr. Saito. I dagens anledning har Else Damgård trukket i Futaba Imports nye T-shirt med grønt tryk. Interesserede kan købe denne T-shirt hos deres lokale Futaba-forhandler.

NYHEDER

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

HOLLANDSK T/R — Det officielle hollandske hold i team-race til VM 1980 består af holdene Wakkermann/V. d. Weerd, Visser/Buys, Van Uden/Van Uden. Det er et stærkt hold, hvilket lige blev beviset ved Utrechtkonkurrencen. Men desuden stiller Holland med de forsvarende verdensmestre, nemlig brødrene Metkemeyer, der ikke tæller i holdkonkurrencen.

FART PÅ — Rygterne svirrer her lige før VM i linestyling. Det er mest i speed, man ikke rigtig kan overskue situationen og udpege en favorit, idet der nu flyves hurtigt på mange fronter. I Italien vandt Ricci med 269 km/t foran Fontana med 268, og 3. manden fløj 267. Nøjagtigt de samme cifre fik de tre først placerede franskmænd ved et stævne i Paris.

Dette er oplysninger, vi har fået af Emil Rumpel fra Vesttyskland, der ved, hvad han taler om, idet han var verdensmester i 1976. Ved sidste VM vandt Lenzen fra Vesttyskland med 255 km/t.

ENGELSK T/R — Det engelske team-race hold til VM i Polen består af følgende hold: Heaton/Ross, Smith/Brown og Gray/Woodcock. Kun det sidstnævnte hold er relativt ukendt på kontinentet som hold, men den ene part er den kendte propelfabrikant John Gray.



Henning Forbech overvåges af Leif Eskildsen

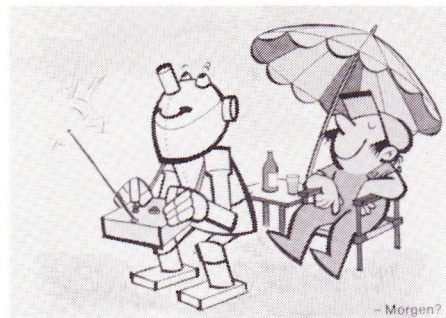
KUNSTFLYVNINGSKURSUS — Linestyrrings-Unionens kunstflyvningskursus blev afholdt på Rydhave Slots Ungdomsskole d. 12.-13. april med 8 deltagere. Instruktør på kurset var Leif Eskildsen, og hjælpeinstruktør under den praktiske del af kurset var Hans Rabenhøj. Kurset omfattede såvel teori som praktisk øvelse i flyvning.

Under den teoretiske gennemgang kom Leif Eskildsen ind på mange ting — emnerne spændte vidt — hvordan manøvrerne skulle

flyves, hvor de skulle ligge i forhold til vinden, hvilke gløderør man burde anvende, osv.

Størstedelen af lektionerne foregik med praktisk flyvning, hvor instruktørerne gav kritik og vejledning. Nogle havde lidt vrøvl med udstyret, hvilket reducerede flyvemulighederne. Men forhåbentlig gav kurset deltagerne så megen viden, at de fremover kan undgå problemerne.

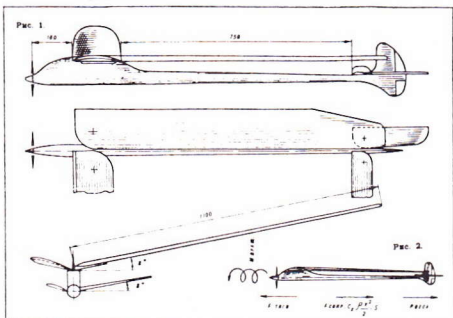
NYT MULTIPLEX-KATALOG — Importøren af Multiplex, Maaetoft & Co. i Randers, har sendt os et eksemplar af det nye katalog fra den store tyske fabrik. Der er mange ting, som vi figurerer højt på modelflyvernes ønskeseddel. Multiplex ironiserer selv lidt over udviklingen inden for RC-området ved at aftrykke nedenstående lille tegning i kataloget.



SKOLEFLY — Århus Modelflyveklub skriver i deres klubmeddelelser (som de er så flinke at sende til Modelflyvenyt, tak for det!), at de har besluttet at anskaffe et skolefly, som klubbens medlemmer kan blive »udlært« på. Typen bliver en Senior Falcon, der skal forsynes med en OS 40-motor. En god idé, der er værd at tage op andre steder.

RUSSERKROGE — Karsten Randrup Larsen fra Hillerød-klubben har meddelt, at han kan levere russerkroge til fritflyvende svævemodeller til en meget rimelig pris af kr. 150,- pr. stk. Krogene er efter sigende af meget høj kvalitet — de er af Lepp-typen med søvlodning på selve krogen og med let justering af fjederstyrken. Interesserede kan ringe til Karsten på tlf. 03-26 87 30 (bedst kl. 16.30-18.00).

FORSINKET — Netop som vi selv syntes, at vi var ved at komme ind i en god gænge med at udsende bladet til tiden, har en serie forsinkelser ramt dette nummer af Modelflyvenyt. I skrivende stund tegner alt til en lille forsinkelse, som vi håber, at læserne vil undskylde.



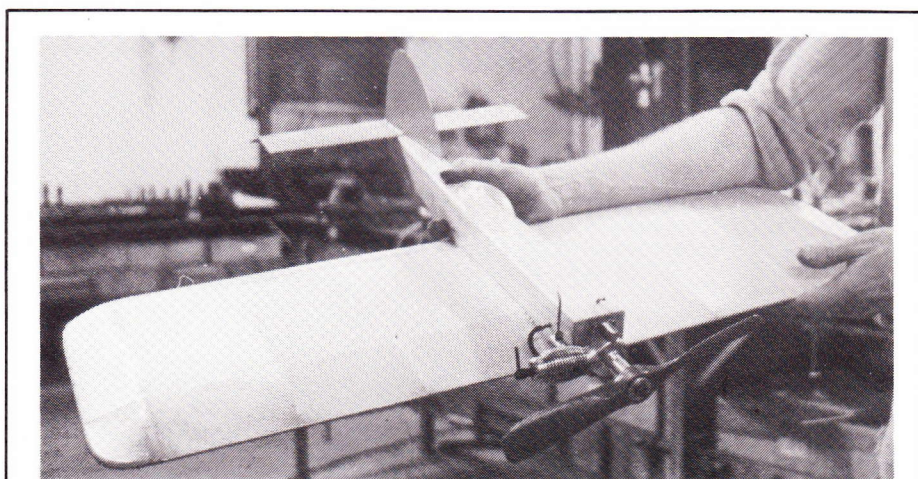
SVINGERE OG FLIPPERE — Fritflyverne er så småt ved at vænne sig til begrebet flapper (omend de fleste dukker sig, når man taler om den slags modeller). Men nu skal der gives plads til et par nye begreber i det righoldige udvalg. En »svinger« er en model, hvor vingerne under motorflyvning er foldet tilbage langs modellens krop. Modellen bliver således under motorflyvning til en veritabel raket — dog bibeholdes planarealet.

En »flipper« har et knæk midt på vingen, hvorom vingen kan »brække«, således at den yderste halvdel klappes sammen med den inderste under motorflyvningen. Planarealet på denne type modeller bliver stort set halveret, hvilket sandsynligvis medfører, at typen kan forbydes i henhold til FAI-reglerne. Når motoren stopper, »flipper« vingen ud til fuld længde måske. De tidligste pionerer med modeltypen meddeler, at netop denne funktion volder en del besvær.

MUSTAFA — Der har igennem nogen tid gået rygter om, at den kendte svenske ABDUL A1-model var ved at få en storebror i A2-klassen. I den svenske klub »Fladdermusen«s klubblad nr. 4/80 kan man læse, at klubmedlemmer kan købe byggesæt til en A2-model, MUSTAFA. Vi har fluks bestilt et sæt og håber at kunne vende tilba-

ge med en grundig omtale, når modellen engang er klar til salg i hobbyforretningerne.

JUSTERING — Løssalgsprisen på Modelflyvenyt hæves fra og med dette nummer til kr. 9,75. Stigningen skyldes momsforhøjelsen, der trådte i kraft pr. 1. juli. Abonnementsprisen for 1980 vil fortsat være kr. 55,- for hele årgangen, ligesom vi holder prisen på gamle numre på kr. 9,50.



LIDT GAMMELDAWS — Den viste model er inspireret af den gamle H68 Artist, der forsynet med Thorning III eller Viking 2,5 dominerede kunstflyvningen i 50'erne her i Danmark.

Modellen flyver udmærket på ca. 13 m tynde ställiner i et adstadigt tempo. Tro det eller ej, den kan lave hele ekspertprogrammet undtagen jordstarten.

Den monterede propel af fabrikatet

»Whirlwind« er gummiagtig og meget blød med kraftigt hvælvet profil. Den har en dårlig virkningsgrad, hvilket reducerer Viking 2,5 motorens i forvejen beskedne ydeevne. Efter sigende skulle en såkaldt »fessorpropel« være bedre.

Men hvad er det for noget? Ved læserne det — så skriv til Modelflyvenyt og fortæl!

Hans Rabenhøj



Stående fra venstre: Benny Juhlin, Preben Jakobsen, Per A. Thomsen, Hans Flint (sponsor), Peder Flyvholm (chauffør), Ivar Nobel (tidtager), Sven Abrahamsen (filmand), Ole Wendelbo (team-leder). Siddende fra venstre: Bent Jensen, Jørgen Bro Christensen, Per Fehlhaber, Jesper Fehlhaber, Poul Münsberg (rekordpilot).

Tiende gang lykkedes det

Poul Münsberg fortæller om den lange, trange vej til verdensrekord i distance med radiostyret helikopter

Over to års forarbejde og 10 forsøg skulle der til, før det lykkedes Poul Münsberg at sætte verdensrekord i distanceflyvning med radiostyret helikopter. Her fortæller han selv om sit arbejde.

Ideen til at forsøge at sætte en verdensrekord med RC-helikopter i distanceflyvning i lige linie fik jeg i slutningen af 1977 i forbindelse med indretningen af hobbykælderen i mit nyerhvervede hus.

Jeg var igang med at hænge forskellige tegninger og anden dekoration op på væggene, da jeg stødte på et par prospekter fra Graupner, som jeg tidligere havde fået hos den lokale hobbyforhandler. Disse prospekter fortalte i ord og billeder, at man havde fløjet både højt, langt og længe med modelhelikoptere. Det var især længdeflyvningerne, der fangede min interesse.

En tysker ved navn Dieter Ziegler fløj over den engelske kanal, en strækning på 57,5 km, d. 13/7-74, og senere d. 18/2-75 fløj et schweizisk hold en strækning på 72,228 km.

Sagen var klar — jeg ville forsøge at flyve en distancerekord på 100 km.

Jeg gik i gang med at gøre min på det tidspunkt 3 år gamle Graupner Bell 212 Twin Jet helikopter lettere ved at fjerne overflødig materiale alle de steder, det var muligt, samtidig med at jeg indbyggede en to liter tank, som blev anbragt midt under rotorakslen.

Det viste sig imidlertid, at det ikke var muligt at få vægten af helikopteren ned under 4,3 kg uden brændstof, og at den mængde brændstof, der skulle bruges, mindst ville veje 1,2 kg. Det stod da klart for mig, at projektet med at bruge den gamle helikopter var dødsdømt, da rekordbestemmelserne siger, at total startvægt ikke må overskride 5000 g.

Ole Wendelbo og jeg havde planlagt, at rekordforsøget skulle gennemføres i forbindelse med modelflyvesommerlejren i Hanstholm i juli 1977. Da jeg fandt ud af, at jeg måtte bygge en anden og lettere helikopter til rekordforsøget, var der ca. 1 måned til forsøget. Dette betød, at der ikke var tid til at sidde længe ved tegnebrættet og fundere over problematikken.

Ca. 1 uge efter konstruktionsarbejdet var påbegyndt, begyndte byggearbejdet. 2½ uge før vi skulle på ferie til Jylland, hvor forsøget skulle finde sted, var den nye helikopter klar. Desværre var vægten sneget sig op på 4 kg uden brændstof. Da der ikke var tid til at forandre noget, besluttede vi at lave praktiske prøver, dels for at finde ud

af den ideelle flyvehastighed og dels for at måle brændstofforbrug.

Den nye helikopter, som mest lignede en Bell G 47 med kuppel, kassekrop og gitterbom, viste sig at være meget velflyvende. Den blev prøvefløjet og brændstofmålt med og uden den klare plasticke kuppel, som stammede fra en Schlütter Heli Baby. Det viste sig, at uden kuppel brugte den ca. 30% mere brændstof, end når kuplen var monteret, så et simpelt regnestykke viste, at selv om jeg kunne have 200 g mere brændstof med, svarende til kuplens vægt, var det ingen fordel at have den afmonteret.

Målingerne viste, at en flyvefart på 50 km/t var ideel, men for at nå de 100 km, jeg satsede på, skulle jeg have ca. 40% mere brændstof med end det var muligt. Jeg besluttede derfor at sætte distancen ned til 80 km, og at gennemføre flyvningen ved hjælp af en rygvind på ca. 25-30 km/t.

En ting mere, som skulle prøves inden rekordforsøget, var, hvordan man styrer en helikopter, når man sidder i en bil og følger den med 50 km/t.

De praktiske prøver med bil og helikopter blev gennemført på det militære skydeområde ved Jægerspris en uges tid før turen til Jylland.

Start og landing var lidt vanskelige, fordi man ikke frit kunne bevæge sig, da man sad på den åbne bils bagsæde. Det blev lidt lettere at lande, da vi fandt på, at jeg skulle rejse mig op lige før landingen.

Det, der overraskede mest var den måde, helikopteren reagerede på styreimpulserne, det virkede meget voldsomt ved 50 km/t.

Valg af rute

Nu følte vi, at alt var klar til rekordforsøget, vi manglede blot at gennemføre de to ruter, vi havde valgt til forsøget, hvilket vi

Fortsættes næste side

gjorde dagen før selve forsøget. På gennemkørselsturen blev alle forhindringer noteret ned samtidig med kilometertællerens visning.

De to ruter var henholdsvis:

1. Vandborg/Nymindegab og
2. Hanstholm/Nr. Sundby.

Af disse to ruter var den første den bedste både med hensyn til forhindringer og aktuel vejlængde/fugleflugtslinie.

Det var også den første rute, der blev valgt, da vi havde fået lovning på vind fra nordvest.

Første forsøg ud af ti

I det følgende vil jeg kort beskrive det forsøg på at flyve 80 km i lige linie, som skulle blive det første ud af ti, før det efter ca. 2 år skulle lykkes.

Mod forventning blæste vinden fra vest, hvilket betød sidevind langs hele ruten. Alle målinger og beregninger viste, at vi skulle have rygvind, men da alt var arrangeret, og beregningerne var lavet ud fra målingerne med en vis sikkerhedsmargin, besluttede vi at forsøge.

Vi havde besluttet, at når vi havde passeret Hvide Sande efter ca. 62 km, ville vi se, om der var brændstof i sumpen af brændstofftanken. Hvis sumpen var fyldt, kunne vi flyve 15 min. yderligere.

Rekordforsøget gik fint til efter Hvide Sande, hvor vi skulle kontrollere brændstofbeholdningen. Det var umuligt at få ro over helikopteren i så lav højde og i så lang tid, at vi nøje kunne se, hvor meget der var tilbage; men både Ole Wendelbo og jeg var sikre på, at der var rigeligt til at nå vores mål. Ca. 7 km senere var brændstoffet sluppet op, og helikopteren styrtede ned. Vi havde tilbagelagt 68,8 km i fugleflugt, fløjet 1 time 25 min. og brugt 1 kg brændstof.

Da skuffelsen var overstået, og der blev

regnet på de opnåede resultater og sammenholdt med de tidligere beregnede muligheder, viste det sig, at der var god overensstemmelse, hvilket i sig selv er et resultat.

Flyveklar igen

Fire dage senere var helikopteren flyveklar igen. Denne gang gik turen fra Hanstholm mod Nr. Sundby, da vinden var stik vest med en styrke på ca. 35 km/t. Alt talte for et vellykket forsøg på trods af en vanskeligere rute. Det viste sig imidlertid, at vinden aftog gradvist tværs over Jylland, hvilket betød større brændstofforbrug.

Denne gang var det imidlertid ikke brændstoffet, der var årsagen til, at vi ikke kom længere end til Åbybro.

Ved Åbybro skulle vi dreje skarpt til højre ned ad hovedvej A17 mod Ålborg. Idet der bliver givet styresignal til halerotoren, river det ene halerotorblad sig af pga. et udslidt kugleleje, og helikopteren laver en flot pirouette og styrter ukontrolleret til jorden.

Vi havde tilbagelagt 66,0 km i fugleflugt, fløjet 1 time 8 min. og brugt 878 g brændstof. Ved de efterfølgende beregninger viste det sig, at vi ikke havde nået de 80 km, men kun ca. 75, før brændstoffet havde været brugt.

Et år senere

Elleve og en halv måned senere, to nykonstruerede helikoptere flyveklare, en sponsorkontrakt i hånden og et superstrømlinnet hjælpeteam linet op.

Ovennævnte var vores udgangspunkt for tre rekordforsøg i week-enden d. 30/6 og 1/7 1979.

Den nye helikopterkonstruktion var superoptimeret til opgaven. Den var meget strømlinnet, og den kunne medbringe 1,265 kg brændstof. Al teknikken var i orden,

men vejret var meget hårdt med stiv kuling fra vest og regnbyger.

1. flyveforsøg sluttede efter ca. 2 km flyvning med kraftig rygvind, mod Nr. Sundby. Motoren løb tilsyneladende varm pga. utilstrækkelig tilkørsel.

2. forsøg samme morgen d. 30/6 sluttede efter ca. 4 km flyvning. På grund af, at de første par km af turen går ned ad bakke, var helikopteren kommet op i for stor højde, var jeg nødt til at dykke, idet det på grund af den meget kraftige vind ikke var muligt at reducere gassen yderligere, da mulighederne for at styre helikopteren derved blev minimale.

På grund af dykket stiger flyvehastigheden og det så hurtigt, at det ikke var muligt at følge den med bilen. Jeg besluttede derfor at reducere gassen til tomgang for at sænke flyvehastigheden, men pludseligt sker der det, at helikopteren begynder at flyve baglæns på grund af vejrhane stabiliteten på trods af, at vi på det tidspunkt kører ca. 80 km/t. Forvirringen samt helikopterens svage styrevillighed ved tomgang gjorde, at den flaksede en del rundt, før den blev bragt på ret kurs. Da jeg vil give gas for at fortsætte flyvningen, vil motoren ikke tage gassen og går i stå.

Vinden var så kraftig, at helikopteren drev ca. 300 m væk fra det sted, hvor den gik i stå, og det tog ca. ¼ time at finde den.

Tredie forsøg samme week-end

Søndag d. 1/7 startede vi på det tredie forsøg i denne omgang. Helikopteren var en sammenbygning af de to, som havarerede dagen før. Vejret var blevet lidt værre (25 m/sek. i stødene) og stadig med byger. Vindstødene vanskeliggjorde startforberedelserne ved at helikopteren blæste væk, når den stod på asfalten.

Dette medførte, at jeg ikke kunne foretage motorindstillingen ved at tage en prøveflyvning, som jeg plejede, men i stedet holdt jeg helikopteren fast med den ene hånd hævet over mit hoved, mens jeg trimmede motoren med den anden hånd. Denne metode har jeg senere brugt, også når vejret tillod normal prøveflyvning, da der derved ikke er risiko for havari lige før start.

Flyvningen sluttede denne gang efter 5 km flyvning, fordi trækket til halerotoren var blevet defekt, og halerotoren var gået i stå. Jeg prøvede først at stabilisere helikopteren ved at øge hastigheden, men da dette indebar meget høje hastigheder, opgav jeg forsøget og fik landet helikopteren i en lodret pirouette næsten uskadt.

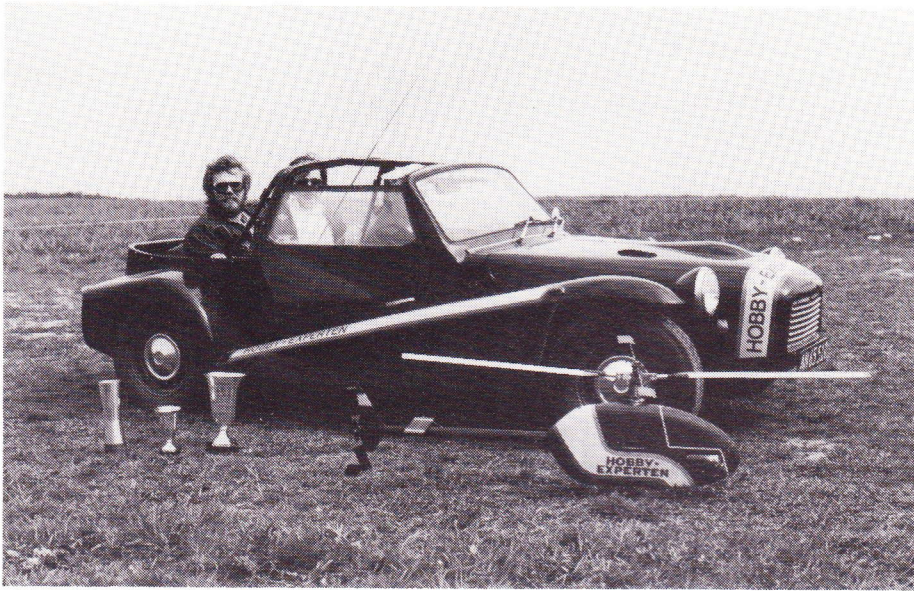
Klar igen efter reparationer

5 uger senere d. 4/8 var vi klar igen med 2 reparerede helikoptere. Denne gang gik ruten var Vandborg mod Nymindegab. Vi havde frisk vind fra vest og solskin.

1. rekordforsøg blev på ca. 20 meter. På grund af vejens hældning i det vejsving, vi startede i og vindens retning på tværs af vejen, skete der det, at helikopteren fik luft ind under rotorplanet i starten og blev løftet op over pilotbilen og drev ind over mar-

Her ses helikopterens krop i »nøgen« tilstand. Det ses, hvordan hele strukturen er lettet overalt, hvor det er muligt. Motoren er en HB 61, mens radioanlægget er et Robbe Mars FMM Rex.





Det blev hurtigt klart, at en åben bil var nødvendig til rekordforsøget. Her ses pilotbilen med besætningen — Poul Münsberg, Ole Wendelbo og Peder Flyvholm.

ken på modsat side af, hvad der var normalt. Under forsøget på at få den på ret kurs og placering, gik motoren i stå, men helikopteren kom ned uden de store skader.

2. flyvning samme morgen er også ved at gå galt i starten, men helikopteren kommer dog godt afsted trods alt. Efter ca. 2 km flyvning, netop som den var trimmet i luften, løber motoren varm og går i stå med et voldsomt havari til følge.

3. flyvning d. 5/8 blev foretaget med den helikopter, der blev anvendt ved første forsøg dagen før.

Alt gik perfekt de første 43 km målt på landevejen. Vejen svangede en anelse ud mod vandet, hvorved vi fik vinden en smule ind forfra i stedet for lige fra siden. Jeg giver en anelse mere gas og få sekunder efter løber motoren varm og går i stå.

Ved en senere undersøgelse viste det sig, at på trods af, at brændstoffet var filtreret 3 gange, før det nåede karburatoren, havde der samlet sig lidt snavs i strålerøret.

Forsøget mislykkedes, mmen jeg gik en god oplysning, for til alt held var brændstoftanken ikke revnet ved havariet denne gang, og jeg kunne derfor konstatere brændstofforbruget på den ny helikoptertype. Der var brugt ca. 40% af den optankede mængde, og vi havde fløjet lidt over halvdelen af den udpegede distance.

Sidste forsøg

Ca. 9 måneder senere d. 16/5-80 var holdet igen i Jylland, og jeg havde meddelt, at uanset udfaldet ville det blive sidste gang, vi tog til Jylland for at prøve at sætte denne rekord.

Ruten gik fra Vandborg til Nymindegab. Ved starten den 16/5 var der en svag brise, som gav lidt modvind, men senere blev det praktisk taget vindstille, og solen skinnede.

Efter ca. 58 km kørsel umiddelbart før vejarbejde med omkørsel i Hvide Sande, løb helikopteren til vores store overraskelse tør for brændstof og havarerede. Årsagen lå hovedsageligt i, at motoren gik med me-

get fed blanding og at vi til tider havde kørt med for stor hastighed og i starten havde en smule modvind. Vi havde fløjet i 58 min. 40 sek. og brugt 1,265 kg brændstof.

Den sidste flyvning, jeg ville foretage for at sætte en rekord i distance i lige linie, blev fastsat til lørdag morgen d. 17/5-80. Da denne flyvning viste sig at blive en succes, er den i detaljer beskrevet i det følgende.

Beskrivelse af rekordflyvningen

Holdet, som bestod af 10 personer, startede på turen nordpå fra vores hovedkvarter i Nr. Lyngvig til startsted 0,8 km syd for Vandborg, kl. ca. 3 om morgenen d. 17/5. Holdet blev transporteret i fire biler. Tre hjælpebiler plus den bil, rekordpiloten blev transporteret i.

På den ca. 57 km lange tur til startstedet blev der pludselig tændingsvanskeligheder med rekordpilotens bil, sandsynligvis pga. fugtig morgenluft samt støv på tændingssystemet. Tændingsproblemerne blev klaret ved at flytte den ene ledning, således at den ikke berørte motorblokken.

Holdet ankom til startstedet kl. ca. 4. Rekordhelikopteren blev startet op for trimning af motor og mekanik. Motoren blev indstillet således, at den kørte på grænsen til det magre område, når tanken var næsten tom, for at sikre, at brændstofforbruget ikke blev for stort.

Herefter blev helikopteren tanket op, mens den stod på kontrolvægten, indtil vægten viste nøjagtigt 5000 g. Hele vejeproceduren blev overvåget og godkendt af de officielle kontrollanter.

Vi havde over radioen hørt, at vinden vil blive fra 5 til 8 m/sek. i løbet af dagen med retning fra nordøst.

Mens vi ventede på, at det skulle blive lyst nok, til at vi kunne starte flyvningen, begyndte det at blæse svagt fra nordøstlig retning (ca. 1 m/sek.).

Kl. 4.45 var det blevet så lyst, at vi besluttede at starte. Himlen var skyfri, og den svage vinde kom lige ind bagfra. Holdets personer gik til deres respektive biler og kl. 4.48 startede rekordforsøget.

Hjælpebilerne havde de funktioner under forsøget, at den ene skulle primært danne bagtrop og den anden primært fortrop, mens den tredje sørgede for at filme og fotografere. Derudover skulle hjælpebilerne sikre fri passage ved vejkryds, sluser mm.

Starten foregik perfekt på trods af, at der blev startet med svag rygvind. De første 7-8

Fortsættes næste side

Her starter Poul Münsberg rekordmodellen på en trimflyvning.



Lister til modelbygning i ahorn og fyrretræ — dimensioner fra 0,8 x 1 mm til 20 x 20 mm.

Listerne er skåret præcist og træet er af udsøgt kvalitet.

Du kan selv finde dit balsatræ i vort lager — også her er kvaliteten i top.

Nu har vi kulørt japanpapir i både den tykke og den tynde kvalitet.

Model & Hobby

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

Åbningstider:
ma., ti., to., fr. kl. 13-17.
Lø. kl. 10-12.
Onsdag er der lukket!

minutter blev brugt til at trimme helikopteren, således at den havde perfekt flyveleje.

Flyvehastigheden blev holdt på ca. 55 km/t, indtil vi med sikkerhed kunne konstatere, ved at se på vimpler og vindposer ved vejen, at vinden blev stærkere og gik i samme retning, som vi fløj. Vi konstaterede både på flagene og på gaspinden på senderen, at vindhastigheden var stigende, hvorfor vi gradvist gennem ruten kunne øge hastigheden til omkring 80 km/t. Den ideelle flyvehastighed i vindstille er ved tidligere forsøg og beregninger konstateret til 55 km/t.

På de lange lige strækninger af turen gik ordvekslingen i pilotbilen hovedsageligt på hastighed, vindstyrke og vindretning. Rekordelederen, som kørte med som passager i pilotbilen, havde en nøje beskrivelse af ruten med de forhindringer, der var undervejs såsom højspændingsledninger, skove, byer, sluser mv.

For at holde helikopteren fri af småforhindringer og eventuelle turbulente luftstrømme når jorden blev flyvehøjden holdt mellem 20 og 80 meter.

Ruten langs vestkysten af Jylland blev

valgt ud fra flere kriterier, nemlig:

1. Over en strækning på 80 km er ruten den mest lige i Danmark, ca. 35% længere på vejen end i fugleflugt.
2. Ruten ligger i et svagt bebygget område, hvilket indebærer få forhindringer i form af bygninger.
3. Risikoen for radioforstyrrelser er mindre i svagt bebyggede områder end i tæt bebyggede.
4. Landskabet langs ruten er fladt.
5. Ruten er kendt fra 5 tidligere forsøg.

De vanskelige momenter ved rekordforsøget ud over start og landing var følgende:

Byerne Torsminde med sluse og Hvide Sande med sluse og omkørsel som følge af vejarbejde, samt skovstrækningen ved Husby.

Den første by, Torsminde med sluse, fløj vi igennem uden problemer; men det viste sig, at hvis vi var kommet til slusen et minut senere, havde den sandsynligvis været åben for passage af en fiskekutter, og vi havde været nødt til at kredse over vejen med helikopteren, til slusen igen var lukket. Hjælpebilen, der dannede fortrop havde sørget for, at åbning af slusen blev forsinket så meget, at pilotbilen kunne passere uhindret.

Turens næste forhindring var skoven ved Husby. Normalt ville den ikke volde nogen vanskeligheder ud over, at helikopteren skulle holdes nøje midt over vejen, for at piloten kunne se den, men da vi kørte ind i skovområdet, var det som kørte vi ind i et køleskab, hvilket betød, at alle tre i den åbne sportsbil blev kølet yderligere ned, men værst var, at pilotens øjne begyndte at løbe i vand bag brillelæssene. Piloten måtte slippe senderen med den ene hånd for at tørre øjne samtidig med, at han med den anden hånd skulle holde helikopteren midt over vejen. Denne episode var en af de mere ubehagelige.

Ved den nordlige indkørsel til Hvide Sande havde vi den vanskeligste passage på hele turen. Hovedgaden var gravet op på tværs, og derfor umulig at passere. Der var lavet en omkørsel ind i villakvarteret til en parallelvej. Omkørslen strakte sig over ca. 0,5 km og indebar fire vinkelrette sving med stærk reduktion af pilotbilens hastighed samt voldsomme styremanøvrer af helikopteren. Den øvrige del af Hvide Sande voldte ingen nævneværdige problemer.

Landingen foregik under fuld kontrol efter to landingsrunder, nøjagtigt på det udpegede landingssted ca. 0,7 km før Nymindegab eller 1 time 23 min. 19 sek. flyvning med en tilbagelagt fugleflugtsstrækning på 80,290 km.

Ved kontrolvejning efter flyvningen viste det sig, at der var brugt 1,08 kg brændstof, og at der var en restmængde på 235 cm³, altså ca. 185 g.

Abonner på Modelflyvenyt

Få Modelflyvenyt tilsendt med posten hveranden måned. Du kan abonnere for resten af 1980 (2 numre) for kr. 19,-. Udfyld nedenstående kupon og send den til os, inden næste nummer udkommer.

Gamle numre og samlemapper

Vi har de fleste gamle numre på lager endnu. Bestil hele årgange eller enkeltnumre på kuponen.

Du kan bestille vore solide samlebind på kuponen. De findes i farverne rød, blå, gul og sølv og koster 24,- kr. pr. stk. Hver samlemappe kan rumme 12 blade, altså 2 årgange af Modelflyvenyt. Anfør farve ved bestilling.

Hvis du ikke vil klippe i bladet, så send din bestilling på et postkort eller i et brev — eller bestil på tlf. 09-71 28 68 hverdage kl. 10-12.

BREV

Hermed bestiller jeg:

- Abonnement på Modelflyvenyt 1980 fra nr. 5 (2 numre) til kr. 19,-.
- Årgang 1977 (4 blade — nr. 4/77 udsolgt) til kr. 22,-.
- Komplet årgang 1978 (6 blade) til kr. 35,-.
- Årgang 1979 (5 blade — nr. 1/79 udsolgt) til kr. 45,-.
- Følgende numre af bladet:
.....
à kr. 9,50 pr. eksp.
- stk. samlemapper à kr. 24,- (nummer 12 blade), angiv farve:

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Frankeres
som
brevkort

Modelflyvenyt
Mariendalsvej 47
DK-5610 Assens

Et virkeligt godt byggesæt til en virkelig god model

HR-46 – Linestydings-Unionens nye begyndermodel

Byggesætsundersøgelse

Linestydings-Unionen har fået Hans Rabenhøj til at lave et byggesæt til en moderne linestyret begyndermodel. Vi har bedt konstruktøren om selv at kommentere modellen, og desuden har Asger Bruun-Andersen — som er formand for Linestydings-Unionen — prøvebygget og prøvefløjet modellen.

Skønt der findes mange tegninger og byggesæt til udmærkede modeller, hvormed man kan lære såvel at bygge som at flyve med linestyrede fly, så har mange af dem det til fælles, at de er for komplicerede og dermed for tidskrævende og svære at bygge. I begyndermodellen HR 46 har jeg prøvet at gøre modellen så enkel som muligt at bygge, og samtidig så flyvedygtig, at den kan anvendes af såvel begyndere som lidt viderekomne, der skal trænes op til ekspertprogrammet.

Vingen er inspireret af combatmodellerne, der både er manøvredegytne og stærke. Den består af en kraftig 25 × 25 mm balsaliste som forkant og en kraftig 5 mm bagkant. Derimellem er så nogle få, flade, stærke 3 mm balsaribber. Kroppen er flad, og det gør den hurtig og nem at bygge — det giver også den fordel, at tanken sidder frit og nemt kan tætnes (ofte et problem når begynderen flyver med sin »debut-tank«). Som det ses, er modellen kun forsynet med understel med 1 hjul, og det er for at spare penge, vægt og især for at reducere luftmodstanden.

Flyet trimmes egentlig med for meget vægt i ydertippen. Dette resulterer i, at modellen vralter lidt i skarpe manøvrer, men sikrer samtidig, at den under næsten alle forhold kan holde linerne stramme — dette er vigtigt, da begynderen ofte placerer sine manøvrer forkert i vinden, ja, somme tider må han endog i panik eller lignende foretage udretninger og manøvrer lige i vinden.

Byggesæt incl. hjul, tankmaterialer og beklædning (Solarfilm) kan købes hos Linestydings-Unionen for 115 kr. + porto.

Følgende er ikke i byggesættene: Motor, propel, elefanthud (= malertape til hængsler) og lak til kroppen. *Hans Rabenhøj*

Bygning af HR 46

Så kom det endelig — Linestydings-Unionens eget byggesæt!

Modellen hedder HR 46 og er konstrueret af Hans Rabenhøj fra Rydhave. Det er

en begynderkunstflyvningsmodel beregnet til 2,5-3,5 cm³ motorer. Modellen er resultatet af en beslutning i Linestydings-Unionen om at lave et byggesæt, der opfylder de krav til konstruktion og flyveegenskaber, vi nødvendigvis må stille til en model, vi anbefaler begyndere.

Modellen er en fladkropsmodel, og vingen har et fladt profil ligesom en combatmodel. Haleplanet består af 2 stk. 3 mm balsaplader, der hængsles sammen med malertape eller lignende. Sideroret er af krydsfiner. Der er i opbygningen lagt vægt på en så simpel konstruktion som muligt uden på nogen måde at gøre modellen svag. Dette gør den også nem at reparere, hvis uheldet skulle være ude.

Et stærkt og tiltalende design, eller sagt på moderne sydfynsk: »bare soli' rågummi!«

Byggesættet indeholder følgende: Byggevejledning, tegning, færdigudskårne balsaa- og krydsfinersdele, en pose med løsele og solarfilm til beklædning.

Fremragende byggevejledning

Byggevejledningen er et digert værk på 8 A4-sider. Her tager Hans Rabenhøj simpelthen begynderen ved hånden, og ved hjælp af en blanding af tekst og billeder leder han ham/hende gennem alle bygnings forskellige faser og slipper først taget, når modellen står flyveklar. Der er ingen flyvevejledning, men i stedet en opfordring til at søge mere erfarne modellflyveres hjælp.

Det er den bedste byggevejledning, jeg nogensinde har set, og sammen med tegningen mange gange mere effektiv end de tegneserier, man tit ser i byggesæt.

Tegningen er en byggetegning i fuld størrelse, så når man har købt det første byggesæt, kan man nemt bygge den næste model efter tegningen (hvilket byggevejledningen iøvrigt også fortæller).

Alle balsaa- og krydsfinersdele er udskåret og kræver ikke meget arbejde for at kunne samles. Balsaaen er ikke specielt let, men absolut af en rimelig kvalitet. Dog var forkanten, som består af en 25 × 25 mm balsaliste, en smule rund i mit byggesæt, hvilket måske kan give problemer for begyndere. Det må nok anbefales, at man i sådanne tilfælde vender buen fremad, så vingen får en smule pilform, men det kan have været et isoleret tilfælde.

Posen med småtingene (isenkrammet) viste sig at indeholde alt, hvad der medgår til modellen, hvilket i praksis betyder, at også motorbolte, afstandsstykker af aluminium og brændstofslange fulgte med. Rørene til tanken er af kobber og er lettere at bukke end messingrør.

Et rigeligt stort stykke solarfilm er også med til beklædning. Dette er en god ting, da det er det mest holdbare til en begyndermodel.

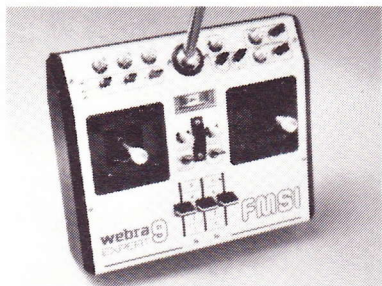
Let at bygge, let at flyve

Der er ingen grund til at komme nærmere ind på bygningen, som går let fra hånden,

Fortættets næste side



WEBRA messenyheder



Webra Expert 9, det er anlægget, hvormed Wolfgang Matt vandt VM 1979. 9 styrefunktioner, 3 funktioner kan mixes, reduceres eller exponential. 2 funktioner kan programmeres.

Komplet anlæg med 2 speed rormaskiner kr. 4.995,-



Webra 5, et kvalitetsanlæg, der takket være den nyeste teknik kan leveres til meget rimelige priser. Kan leveres med og uden ni-cad akkumulatorer. Kan leveres med mixer og kontakter til at vende rormaskinernes bevægelser. Senderen er forsynet med modul.

Webra 5 med 2 rormaskiner, fra kr. 1.785,-

Brochure over Webra anlæg sendes mod kr. 5,00 i frimærker.

PARMA karosserier

Vi lagerfører nu de kendte Parma Lexan karosserier til 1/12 og 1/8 RC-racerbiler. Blandt andet det populære Kröll karosseri.

Vi kan også levere Parma tunede elmotorer til 1/12 biler.

Brochure sendes mod kr. 2,50 i frimærker.

PB 1980 katalog over 1:8 racerbiler sendes mod kr. 5,00 i frimærker.

Thunder Tiger kataloger over motorer, fly, både, radiostyringsanlæg og tilbehør sendes mod kr. 10,- i frimærker.

Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro

Telefon (08) 52 03 57

— førende i modellfly siden 1960 —

Vi oplyser gerne om nærmeste forhandler.

hvis man følger vejledningen. Jeg byggede min model på et par timer, men det varierer sikkert meget efter erfaringsniveau, finish-ønsker etc.

Så var det spændende, om modellen også kunne flyve. En model kan trimmes på mange måder, alt efter pilotens behov. Min HR 46 fløj »lige fra brædtet«, som man ville trimme en begyndermodel, dvs. meget stabilt og i stand til at udføre et loop. Når man trimmede den om til et mere konkurrencebetonet trim, var den i stand til at gennemflyve hele stunt-ekspert-programmet.

Konklusion

Et virkeligt kvalitetsbyggesæt, der er konstrueret, som man bygger modeller i dag, og

hvis indhold også lever op til en standard, man må forvente af et begynderbyggesæt i dag.

Flyveegenskaberne er helt i top, og jeg tror, at modellen vil egne sig fortrinligt til kampflyvningsopvisninger. Det eneste, der er i bund, er prisen.

Modellen kan købes hos Linestyrings-Unionen (Gormsvej 9, 7080 Børkop), men allerede på dette års sommerlejr vil der blive mulighed for at lære den at kende, da den danner grundlag for det linestyringskursus, som Linestyrings-Unionen afholder på sommerlejren.

Virkelig god fornøjelse med din HR 46!

Asgar Bruun-Andersen



10 cm³-stunt model Focus m. Merco 61

Flere og flere herhjemme anvender 10 cm³ motorer til linestyrte kunstflyvning, især Merco 61 motoren, der har masser af motorkraft og samtidig går meget stabilt. Denne motor monteret i Focus modellen, konstrueret af Leif Eskildsen, har vist sig at være en god kombination. Den største ulempe er, at det er svært at proppe et sådant skrummel af en model ind i en bil af normal størrelse.

Den viste model er konventionelt opbygget, og det eneste lidt specielle ved den er, at lyddæmperen er indbygget i kroppen lige bag ved motoren og under tanken, og udstødningen peger nedad. Desværre var det nødvendigt at lave en lille »bule« af ½ mm aluminium på kroppen til at dække udstødningsbøjningen.

Lyddæmperen er lavet af ½ mm aluminium og er autogensvejset sammen. Det var noget drilagtigt, men med lidt held lykkedes det.

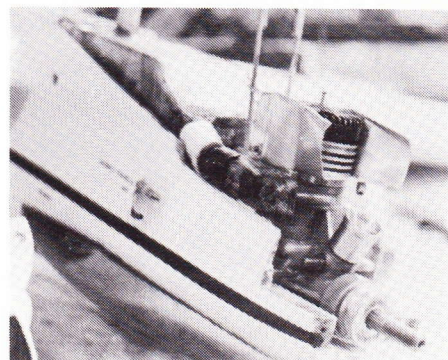
Skønt dæmperen er lavet af dette tynde materiale, vejer den rigeligt — 75 g, og i det hele taget er modellen tung nok (— hvem kender ikke dette problem?). Dette sammen med, at kroppen med det store »gab« foran har en stor luftmodstand, gjorde, at jeg fik brug for lidt mere effekt og måtte dreje en lidt større indsugningsventuri. Denne effektførøelse sammen med den meget store indsugning gjorde, at for lidt

luft kom i kontakt med cylinderen, og motoren kørte nu varm i luften, og jeg måtte så montere en køleskærm, der omslutter cylinderen og således tvinger køleluften ind om køleribberne og topstykket.

Nu kører motoren fint med en behagelig, dæmpet udstødning. Ved indbyggede dæmpere er det vigtigt, at disse også køles, og derfor er der luftafgange bagest i »dæmperrummet«. Rummet er overfladebehandlet med fortyndet Araldit (fortyndet med træsprit), der er forholdsvis varmebestandig. Desuden er der dobbeltbund med 7 mm glasuld mellem lyddæmperen og tanken for ikke at få opvarmet brændstoffet.

Som det kan ses, er der forøget besvær med at lave en model med indbygget lyddæmper, men det ser jo bedre ud — og lyder dejligt. Dog er der også flere fejlmuligheder. Oftest vælger vi de enkleste, mest driftsikre løsninger, men det er også sjovt engang imellem at lave noget, der er lidt anderledes.

Hans Rabenhøj



Brændstof til modelmotorer - 3

I fortsættelse af artiklerne i nr. 1 og 2/80 om olie og forbrændingsprocessen, bringer vi her Luis Petersens omtale af brændstoffet til modelmotorer.

Hvis man vil blande sit eget brændstof og hører til dem, der kan lide at eksperimentere, er det nødvendigt med lidt ekstra baggrundviden i form af tabelværdier over de vigtigste fysiske egenskaber.

Brændstoffer

Når man taler om brændstoffer til modelmotorer, er der ikke kun tale om de normale brændstoffer benzin og gasolie, der bruges til større motorer, men også andre mere ukendte typer bruges i udstrakt grad. Grundene til, at de ikke bruges normalt i store motorer, kan være pris, brandfare eller forureningsproblemer. Disse ting betyder mindre ved de små mængder brændstof, der bruges af modelmotorer. En del af brændstofferne har dog været benyttet i konkurrenceøjemed ved store motorer.

For at kunne vælge og blande brændstoffer, må man først kende lidt til de størrelser, der styrer forbrændingen, men trods kendskab til disse størrelser er det som regel først ved intensive afprøvninger i den bestemte motortype, der bruges, at brugbarheden kan bestemmes. Det skyldes, at motorens forskellige konstanter, kompressionsforhold, omdrejningstal, køling og tolerancer har meget stor betydning.

Man ser ofte brugere af modelmotorer ukritisk komme forskellige typer brændstof i motoren. Dette må frarådes. Normalt bør fabrikantens anvisninger følges. Han anviser oftest en tilkørselsblanding og en standardblanding. Forskellen er som regel blot, at olieindholdet for tilkørselsbrændstoffet ligger ca. 5% højere.

Brændværdi

Tabellen angiver typiske værdier for nogle af de mest almindelige tilsætningsstoffer. Bemærk specielt forskellen mellem petroleum og methanol. Man skulle tro, at dieselmotoren gav mere effekt end en gløderørsmotor; det er for så vidt også rigtigt, hvis man ser på kW/kg brændstof. Men da man normalt taler om effekt som funktion af cylindervolumen, vil man se, at gløderørsmotorer næsten altid yder mere end de tilsvarende størrelser dieselmotorer. Det skyldes, at forbrændingshastigheden af methanol er betydelig større end petroleum's forbrændingshastighed.

I en klasse som team-race, der er et økonomiløb med begrænset tankstørrelse, er det således helt umuligt at klare sig med en gløderørsmotor.

Stof	Brændværdi (kcalorier)
Kulhydrater	
Paraffinolie	11.000
Dieselolie	10.900
Petroleum	10.000
Benzen	9.960
Ætere	
Ethylæter	8.800
Methylæter	7.900
Ketoner	
Acetone	7.300
Estere	
Ethylacetat	6.100
Alkoholer	
Ethylalkohol	7.080
Methanol	5.330
Nitro-	
Nitrobenzen	6.030
hydrogen-	
Nitromethan	5.370
carbonater	
Nitroethan	4.300
Nitropropan	2.790
Ethylnitrit	4.450
Ethylnitrat	3.560

Selvantændelsestemperatur

Denne tabel er også angivet ved én atmosfæres tryk. Man ser, hvorledes dieselbrændstoffet petroleum har en lav selvantændelsestemperatur, hvorimod methanol ligger langt højere på listen. Heri findes også forklaringen på, at en gløderørsmotor kan køre på dieselbrændstof, mens det omvendte ikke er tilfældet.

Stof	Selvantændelsestemperatur (° Celsius)
Acetone	630
Benzen	580
Toluen	553
Ethylacetat	484
Methanol	475
Ethylalkohol	421
Amylacetat	379
Petroleum	280
Dieselolie	240-260
Paraffin	ca. 250
Benzin med højt cetantal	220-240
Ethylæter	188

Tændgrænser

En af de størrelser, der har størst betydning for motorens indstilling og drift, er det korrekte blandingsforhold mellem luft og brændstof. Tabellen angiver grænserne for forskellige brændstoffer ved en atmosfæres tryk.

Stof	Tændgrænser procent dampe i luften	
	min.	max.
Benzin	1,35	8
Acetone	3	13
Methanol	5,5	21
Ethylalkohol	2,8	9,5
Ethylæter	1,7	48
Paraffin hydrocarbonat ..	ca. 1	ca. 3,5

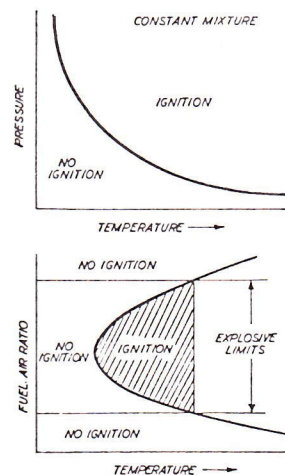


Fig. 1.

Fig. 1 angiver, hvorledes tændgrænserne også varierer med tryk og temperatur.

Det der burde tages som udgangspunkt for valget af brændstof og kompressionsforhold, er en kurve, der viser hvorledes antændelsestemperatur, lufttemperatur og tryk kan variere med krumtapvinklen (fig. 2).

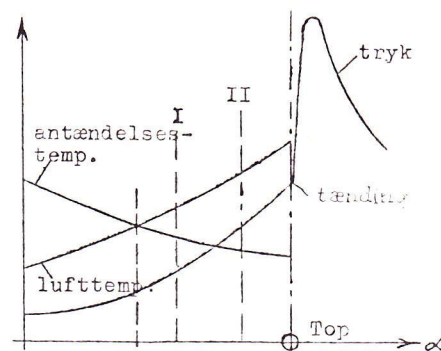


Fig. 2

Før A vil der ikke kunne forekomme tænding, idet lufttemperaturen er under antændelsestemperaturen for det pågældende brændstof.

Gløderørsbrændstof

Methanol er brændstoffet, selvom også andre alkoholer, terpentin, acetone mm. har været brugt. Den eneste grund til at erstatte methanolen bør være en forbedring enten i form af pris eller ydelse.

Er tanken i ens nye drøm blevet for lille, er det muligt at forlænge flyvetiden med følgende blanding: 1 del olie, 1 del methanol, 1 del nitromethan og 1 del isopropylalkohol. Men pas på, motoren kører en del varmere.

Effekthævende tilsætningsstoffer

Nitromethan er det mest almindelige tilsætningsmiddel. Det er dyrt, men gør motoren nemmere at indstille og droslingen bedre. Mellem 5 og 15% er passende til de fleste formål, undtagen motorer under 1,5 cm³, hvor der normalt anvendes 15 til 25%. Skal det gå virkelig stærkt, kan man anvende en hot blanding: 70% nitromethan, 10% propylenoxid, 18% olie, 2% Lubrizin.

Når man bruger nitro, skal man regne med, at motoren ændrer opførsel i forhold

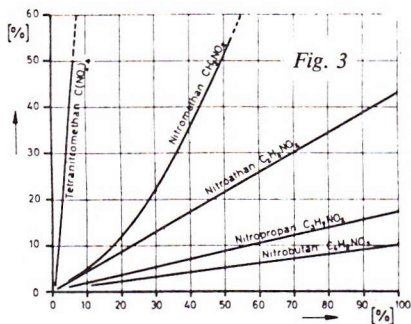
Fortsættes næste side

til normalbrændstoffet. Med højere nitroindhold kører motoren varmere og skal have lavere kompression for at køre optimalt.

Af andre effekthævende stoffer kan der nævnes nitroethan, dinitropropan, nitroglykol og tetranitromethan. Flere af disse stoffer er direkte farlige og tillige meget dyre.

Et andet meget overvurderet stof er nitrobenzol (skosvæerte), og det bør man holde sig fra. Det giver ingen ekstra effekt, men er derimod kræftfremkaldende.

Fig. 3 viser effekthævning som funktion af procent tilsætning for forskellige stoffer. Grunden til, at stofferne virker effekthæ-



vende, er den forøgede forbrændingshastighed, der opnås, idet disse midler selv medbringer oxidationsmidlet. Nogle af dem kan så at sige køre uden ilt.

Dieselbrændstof

Den billigste blanding er lige dele olie, petroleum og æter. Til konkurrencebrug er det almindeligt at bruge 20% olie, 30% æter og 50% petroleum. Derefter tilsætter man ca. 2% amylnitrat eller noget tilsvarende.

En almindelig team-race-blanding for en motor med hårdforchromet cylindersæt ser således ud: 5% Castrol M, 35% æter, 60% petroleum + 2% amylnitrat.

Spørgsmålet er så, hvilken type petroleum man skal anvende. Svaret må være, at det stort set ingen forskel gør, så længe man blot holder sig til den samme type.

For æteren gælder det, at man kan bruge den billigste diethylæter, der er tilgængelig. Blot skal den være rimelig vandfri, så man undgår udfældning af vand i brændstoffet.

Amylnitrat er et tilsætningsmiddel, der hæver cetantallet. Cetantallet for den givne brændstofblanding kan således tilpasses en given motors kompressionsforhold, køling, etc.

Cetantal

Cetantallet er en størrelse, der angiver et brændstofs tændingsegenskaber i forhold til et standardbrændstof, Cetan ($C_{16}H_{34}$). Værdierne ligger for dieselbrændstoffer fra 25 til 75. For petroleum er værdien ca. 55.

Det er ønskeligt at opnå så højt et cetantal som muligt for et dieselbrændstof, derfor tilsættes forskellige midler, kaldet doper, som acetoneperoxid, ethylnitrat og nitrit mm.

Det viser sig iøvrigt, at tilsætning af cetanhævende stoffer ud over ca. 4% ingen virkning har.

Små fritflyvende gummimotormodeller

Introduktion af den amerikanske P-30 klasse

Her i landet har fritflyvende begyndermodeller altid været svævemodeller. Det er de letteste modeller at bygge og flyve med. Men mange begyndere føler sig mere tiltrukket af motormodeller, og dem har vi hidtil ikke haft gode tilbud til. Men måske vil en såkaldt P-30 model være sagen. Jørgen Korsgaard fortæller her om denne spændende klasse.

I sidste halvdel af halvfjerdserne fandt nogle folk i Californien på at bygge nogle enkle modeller med gummimotor forsynet med en standard plastic propel, der kunne (og kan) fås i hobbyforretningerne. Meget snart blev der bygget og fløjet med en masse modeller, der blev lavet konkurrencer og derved opstod også behovet for et sæt regler.

I 1979 blev reglerne godkendt af AMA (den amerikanske modelflyveorganisation, Academy of Model Aeronautics) og ser således ud:

1. Ingen dimension på modellen må være større end 76 cm (30 tommer).
2. En kommerciel standard friløbspropel skal anvendes. Der må ikke laves fældbar propel.

3. Der må højst anvendes 10 gram motorgummi, der skal være omsluttet af kroppen i hele sin længde.
4. Over- og undersider af plan og haleplan skal beklædes.
5. 3 min. max., 40 sek. min. flyvetid.
6. Ved konkurrencer gennemføres tre flyvninger.

Ad 1: Spændvidden på modellen må altså ikke overskride 76 cm, men vingen bygges som regel lidt større for at kompensere for V-formen. Længden og kroppen er inklusiv propel og termikbremsedimser.

Ad 2: Der hentydes her til en bestemt plasticpropel, som firmaet Peck Polymers fremstiller, men andre kan dog også bruges. Propellen må forsynes med en friløbskobling — se skitsen — for at fungere tilfredsstillende med friløbet. Hvis propellen ikke er i balance, er det tilladt at slibe lidt væk fra den tungeste bladhalvdel. Grater mm. må også fjernes.

Ad 3: De 10 gram gummi er iberegnet smørelse. Et passende antal strenge vil sikkert være 4 1×6 mm. Afvej gummiet, lav en ring af det og læg den dobbelt.

Ad 4: I mange tilfælde vil man kunne få en lettere model ved at nøjes med at beklæde oversiden af plan og haleplan — lidt á la indendørsmodeller — men det er altså ikke tilladt.

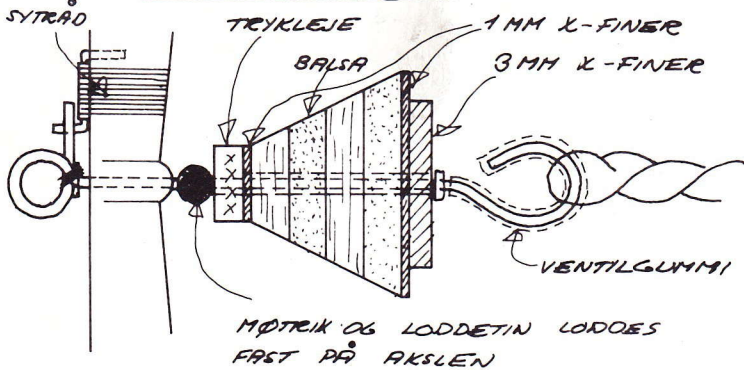
Ad 5: Her vil man nok synes, at tre minutter er lidt rigeligt for en så lille model. Den vil være meget svær at se i blæsevej. Jeg foreslår en max.-tid på to minutter og en

fortsættes næste side

Erik Knudsens Mikro-Max P-30 model vises her frem af Mette Knudsen.



SNIT AF NÆSEKLODS

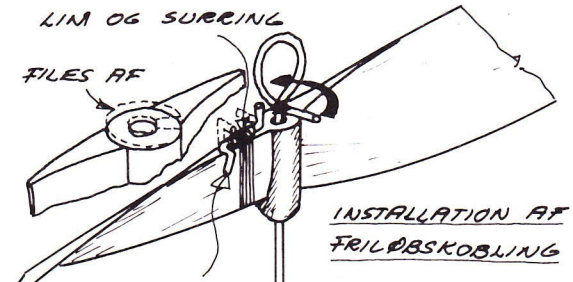


MØTRIK OG LODDETIN LODDES FÆST PÅ AKSLEN

AKSEL AF 1.5 MM PIANOTRÅD

LIM OG SURREING

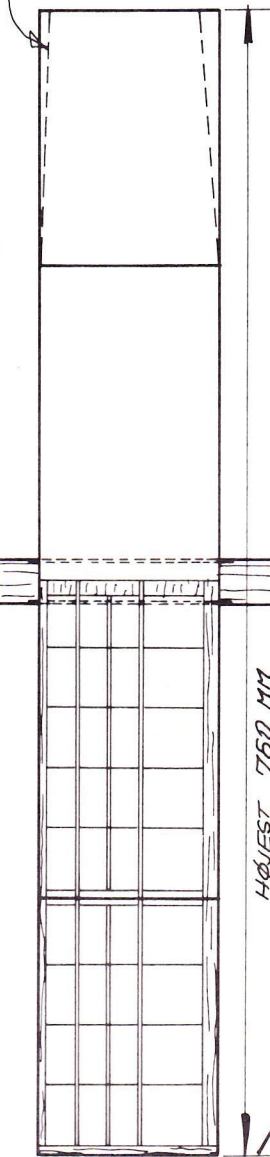
FILES AF



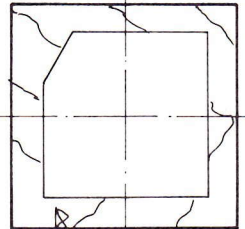
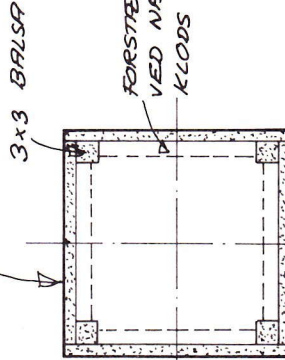
INSTALLATION AF FRILØBSKOBLING

VIPPEARM 1 MM PIANOTRÅD LEJRET I MESSINGRØR

ALTERNATIV VINGETIP



FØRSTERKNING VED NÆSEKLODS



FRITLØBENDE PLASTPROPPELLER
HØJEST 240 MM I DIAMETER

MODELLEN SKAL SIKKERT FØRSYNES MED 1-1.5 MM SIDE- OG NEDADTRÆK (X-FINER INDLES)



TRIM: HØJRE/VENSTRE

MOTOR: 4 STRENGE 1x6 MM

MAX. 10 GRAM GUMMI!

HØJEST 760 MM

V-FORM



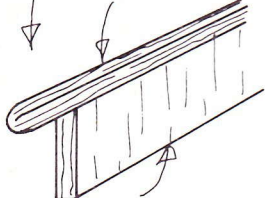
4 MM ALL-RØR

3x3 BALSA

1-1.5 MM RIBBER

"PYLON" 2 STK.

3x3 FYR



3 MM BALSA

TYNGDEPUNKT 60-80%

HÆNGSLER TIL TRIMKLAP I TYNDT ALU. EL. MESSING

TRIMKLAP

TERMISK BREMSE M. LUNTE



HØJEST 760 MM

"P 30"

J.K 80

FORSLAG TIL SIMPEL GUMMIMOTORMODELKLASSE!

U.S.A. IDE

min. flyvetid på 20 sekunder.

Ad 6: Med den reducerede max.-tid kunne man måske sætte antallet af starter op til fem — især hvis vejret er godt.

Som man kan se af reglerne, er disse ganske ligetil. Modellen bliver særdeles enkel på grund af sin plasticpropel, så mon ikke denne modeltype kunne have en fremtid her i Danmark. Det er også en god model til små flyvepladser.

Forslag til model

Jeg har i al beskedenhed skitseret en »basic« for P-30 klassen, hvorfor den er ret fantasiløs i udformningen. Den er da også bare tænkt som retningslinje for andre, der meget nemt selv kan konstruere deres egen model. Men bygger man den viste model, vil man sikkert let kunne få den til at flyve!

Nogle få kommentarer til tegningen:

Den viste opbygning er kun et forslag, men brug let balsa hele vejen igennem, især til kroppen. Man kan også sagtens lave en listekrop af 3×3 mm balsalister. Men en sådan gitterkrop er ikke særlig praktisk, da den jo skal beklædes og der kommer jo nemt huller i den. En balsapladekrop er betydeligt hurtigere at lave, blot skal man huske at dope balsastykkerne, inden man limmer dem sammen af hensyn til smørelsen fra gummiet. Motorgummismørelse mørner træet. Smørelse laves iøvrigt af lige dele brun sæbe og glycerin, der blandes under let opvarmning. Der skal kun et tyndt lag på motoren, der lettest smøres ved at tage lidt smørelse i hånden og så gnide motoren mellem hænderne. Man kan også smøre motorerne i amerikansk olie (ricinus-olie).

Med hensyn til propelmekanismen så kan man klare sig uden trykleje, idet en lille glaskugle med hul fungerer udmærket som leje. Det er vigtigt at lodde en messingskive eller lille møtrik på propelakslen for at sikre, at propellen kan gå i friløb. Akslen er lejret i et passende stykke messingrør.

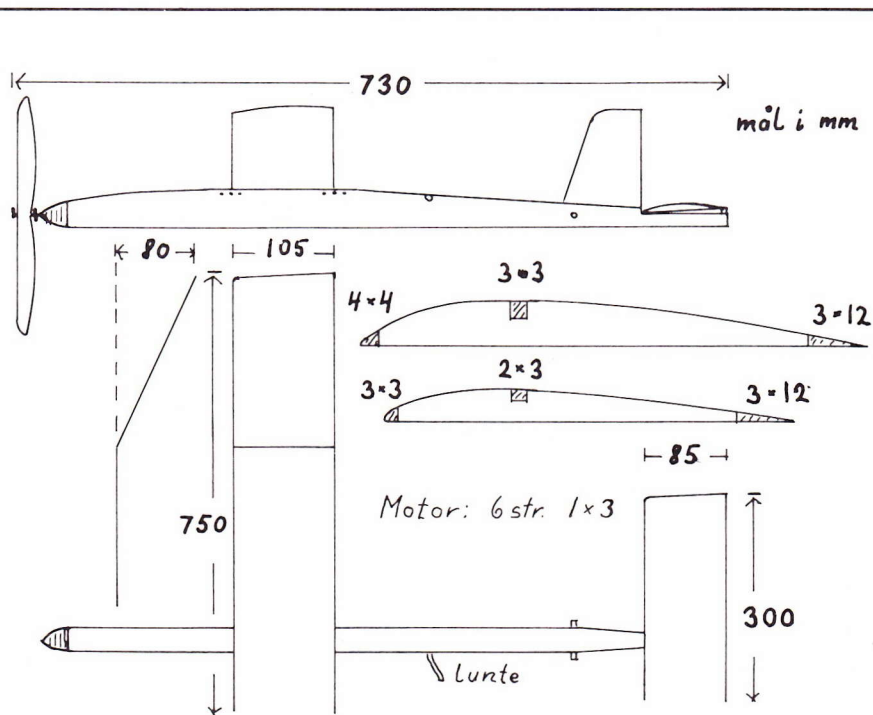
Trimning

Man trimmer modellen ved at få den til at glide svagt til venstre (set bagfra) ved hjælp af trimklappen, mens modellen skal stige til højre ved hjælp af lidt højretræk. Dette fås ved at lægge et passende stykke krydsfiner mellem næseklodsen og kroppen. Finjustering foretages med små stykker vandslibepapir. Kan man ikke få den til at stige uden at stalle, kan man prøve med lidt nedadtræk, det plejer at hjælpe.

Til sidst: Det kunne måske være en idé at nedlægge den danske gummimotor-klasse C1 og erstatte den med P-30?

Sælges grundet flytning

Graupner MAXI, brugt men i god stand, med OS Max 40 FSR med snürle, kun tilkøbt, kr. 890,-.
Påbegyndt **Graupner MONSUN** med tilbehør, kr. 600,-.
Henvendelse 01-64 42 62 (aften).



Mikro-Max – P-30-model til ungdomsskolen

Modellen er et forsøg på at fabricere en begynder-gummimotormodel. P-30 klassen er velegnet hertil.

Størrelsesforholdene fremgår af skitsen. Vinge og haleplan er almindeligt opbygget, hvilket kan laves af enhver begynder. Kroppen er en balsakasse af 1 mm balsa m. enkelte forstærkninger. Hvis let balsa kan fremskaffes, vil den kunne bygges af 1,5 mm balsa uden forstærkninger.

Vingen er flytbar, så tyngdepunktet kan ændres uden bly. Propelakslen (1 mm) er lejret i aluminiumsrør, og der er trykleje (det kan dog undværes).

Vægten er på ca. 50 g, så med 10 g motorgummi vejer den ca. 60 g. Ved udøgt balsa kan vægten godt presses ned.

Jeg har forsøgt med forskellige tværsnit på motorerne, og er foreløbig standset ved 6 strenge 1×3 mm FAI (18 mm²). Denne motor kan tåle 850-900 omdrejninger. Med 4 strenge 1×6 mm (24 mm²) er den svær at styre for en begynder.

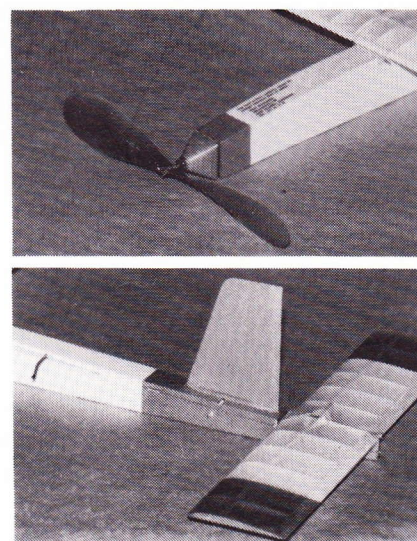
Flyvetiden i stille vejr er i hvert fald over 1 minut, så den kan sagtens tage A-diplom (3 flyvninger på min. 60 sek. på samme dag). En let og velbygget model vil kunne snige sig op mod 2 min. i roligt vejr.

Modellen er naturligvis forsynet med lunte og rør i bagkroppen til optrækkerstativ. Luntten er monteret i rør af hensyn til brændfaren ved en løst hængende lunte.

Velegnet til ungdomsskoler

Når modellen er gennemprøvet, vil der blive lavet arbejdstegning til den i fuld størrelse, og Fritflyvnings-Unionen vil få fremstillet materialsæt til modellen, således at f.eks. ungdomsskoler let vil kunne komme i gang med denne type modeller.

Hvis man på et ungdomsskolehold f.eks. indleder kurset med at bygge en Abdul A1-svævemodel og derefter laver en P-30 model, så vil eleverne have haft mulighed for at lære de væsentligste ting om fritflyvende modellfly. Og de vil kunne få megen god flyvning ud af de to modeller.



Byg dansk - byg en KZ III

Det oplagte valg for skala-interesserede



Den unge dame her demonstrerer, at man starter motoren på en KZ III ved at dreje propellen. Hvis man gør som hun her viser, mister man sandsynligvis ved samme lejlighed hovedet

En læser har opfordret os til at gøre noget ud af ikke-flyvende skalamodeller. Det falder nu uden for vort emneområde, der er flyvende modeller af alle slags, men vi håber, at denne artikel og tegningen af KZ III vil kunne bruges af alle slags skala-fans.

Da jeg i sin tid startede som modellflyver (ca. 1958), var jeg meget interesseret i almindelige flyvemaskiner. Hørte man et fly komme, så styrtede man ud af døren for at se, hvad det var for et, og i mange tilfælde var det en lille, hyggelig KZ III'er. Dengang kendte man næsten alle flytyper, der kom hen over ens bopæl, for der var i grunden ikke så mange forskellige. I dag findes der jo et virvar af flytyper, der næsten ikke er til at skelne fra hinanden, og desuden flyver de så højt, at man næsten ikke kan se dem.

Men man kan også nuomstunder være så heldig at se en KZ III eller et andet veteranfly tøffe hen over hovedet på en.

Som inspiration for dem, der godt kan li-

fortsættes næste side

Termiksøger til 5 øre

Fritflyvere har i tidens løb fundet på de mærkeligste ting til at finde termik med, lige fra sæbebobleapparater og plasticvimpler til dyre og komplicerede elektroniske apparater. Det bedste indtryk af termikaktiviteten fås nok, hvis man i stedet for at skønne på afstand, selv iagttager en af termik (og selvfølgelig også turbulens) letpåvirkelig genstand i luften. Til dette formål har jeg konstrueret en såkaldt flyvende vinge, som er lavet af tyndt japanpapir.

Resultatet blev overraskende positivt; vingen måler 4×18 cm og vejer ca. $\frac{1}{4}$ gram. Synket er ca. 25 cm/sek., mens glide-tallet er ca. 3,5 og farten lidt over 3 km/t. Pga. dens fremragende flyveegenskaber går den let i termik fra håndkast (ca. 2 m), indfløjet med cirkler på kun ca. 1-2 m i diameter.

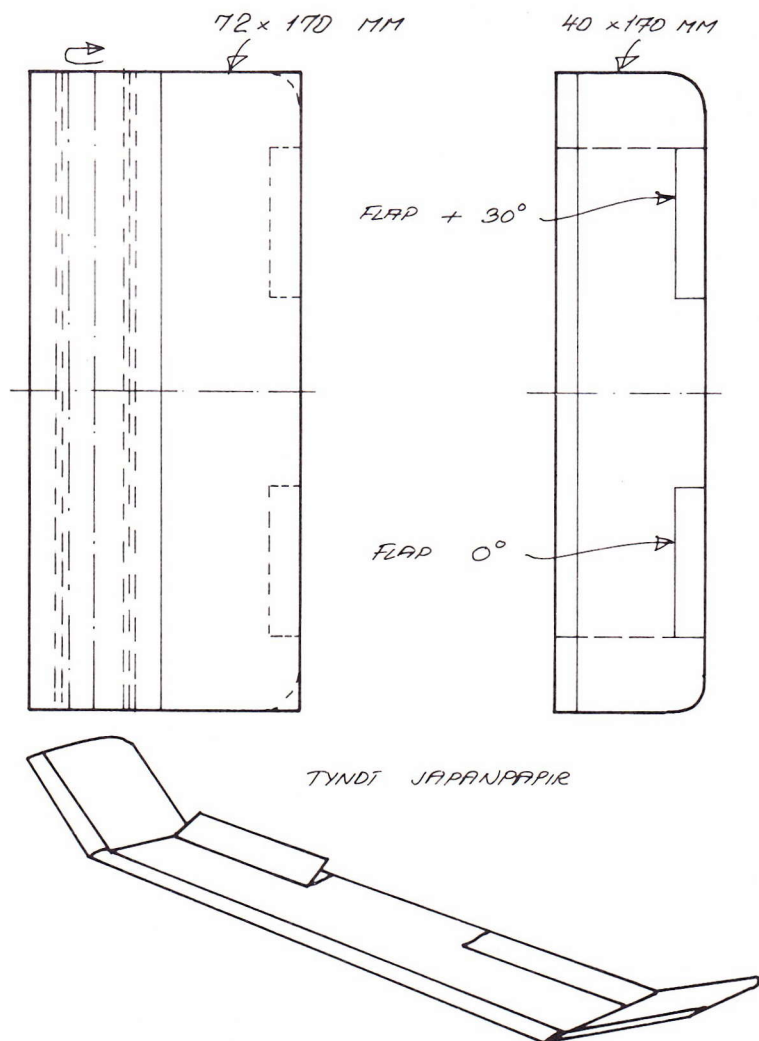
Vingen kan også »højstartes« ved at lægge den ovenpå en lille sten og kaste denne samt vingen op i luften (ca. 10 m). Når stenen når sin tophøjde, er der en rimelig chance for, at vingen falder af og bliver deroppe, mens stenen falder ned. Vingen vil så, korrekt indfløjet, tydeligt vise hvordan luften er.

Bliver vingen krøllet, lægges den bare tilbage i en bog, som er det bedste opbevaringssted, og man kan tage en ny frem.

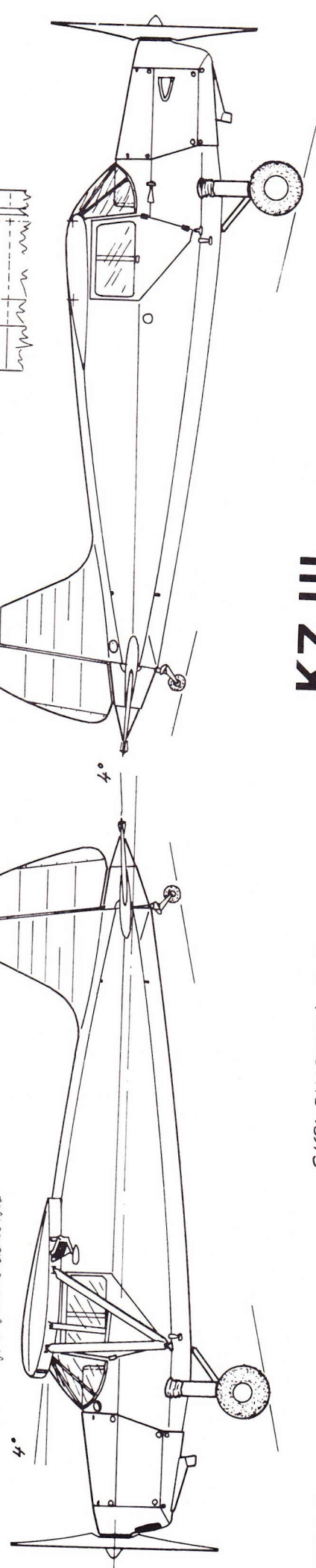
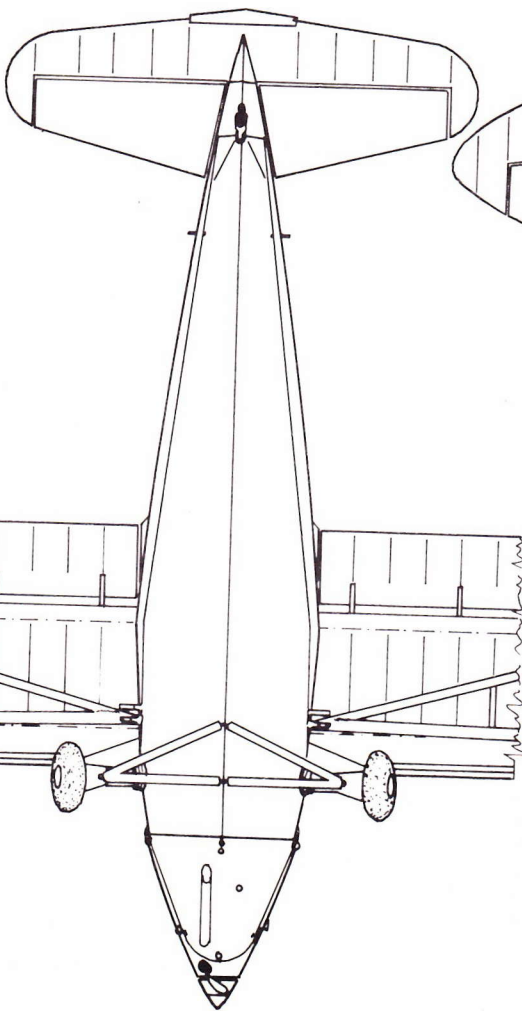
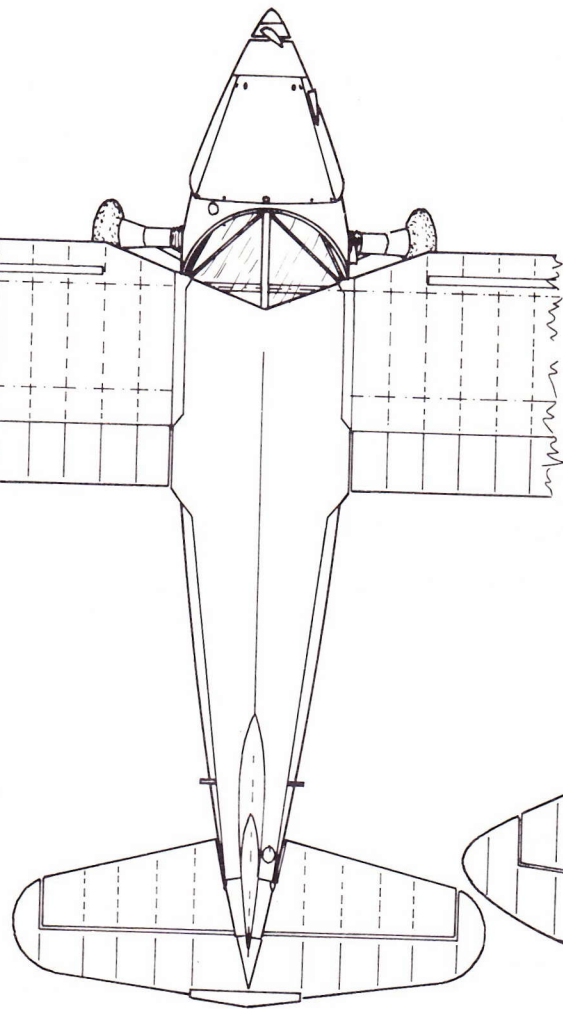
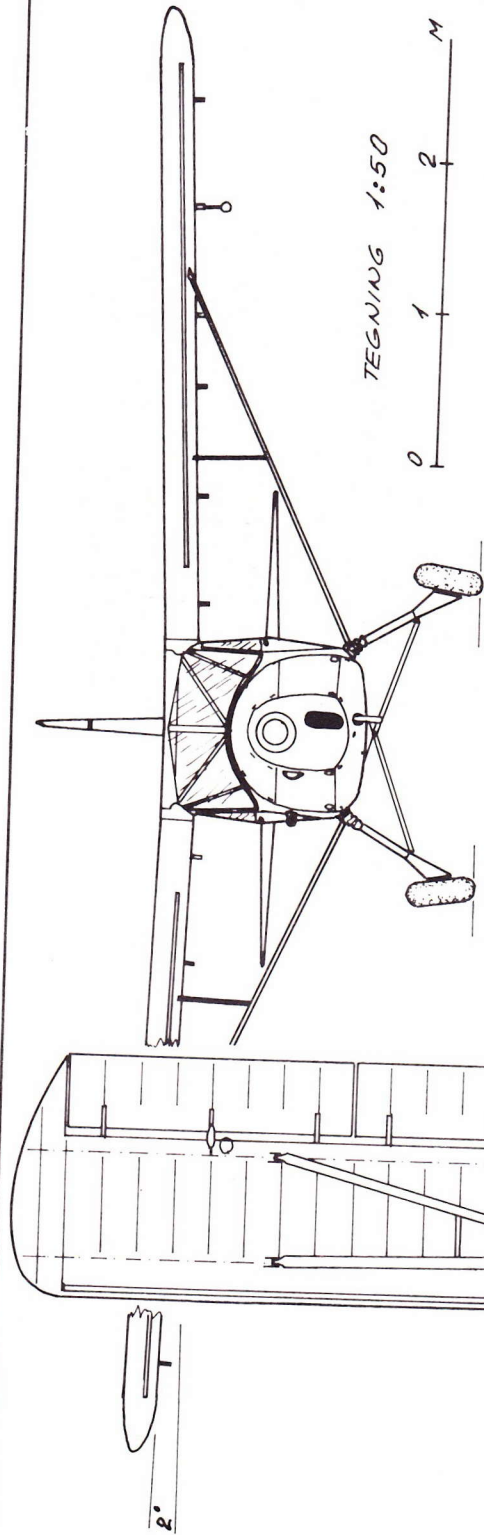
Selv har jeg lært meget om lokale termik- og turbulensskilder ved hjælp af denne lille søger, som der kan laves fra 30-60 stykker af ud af et ark tyndt japanpapir.

God termikjagt!

Steen Hermansen



TERMIKSØGER, SKALA 1:2



KZ III

SKANDINAVISK FÆBO INDUSTRI A/S

TEGNING : JØRGEN KORSGAARD



de skalamodeller, vil jeg rent forsøgsvis prøve med en tegning af og en artikel om den danskbyggede Kramme og Zeuthen KZ III. Jeg gør det endda ekstra gerne med dette fly, da jeg selv har været passager (og også har prøvet pinden) nogle gange.

Tegningen er nærmest en oversigtstegning, idet der ikke er vist ret meget til opbygningen af flyet, og det er slet ikke en byggetegning. Men den er temmelig nøjagtigt udført i skala 1:50, hvorfor man let kan forstørre den op til den ønskede størrelse. Den er et oplagt emne som Peanut model, men vil helt sikkert også være rigtig til en radiostyret model. Jeg selv kunne tænke mig at bygge en gummimotordrevet model i skala 1:20, som også var skalaforholdet for DMI's Super Serie, som lidt ældre modelflyvere sikkert husker. Det giver en spændvidde på ca. 50 cm.

Lidt om KZ III

Opbygningen af flyet var typisk for tiden i fyrreerne. Svejset stålørsgitterkrop med lærredsbeklædning. Fra forkanten af dørene dog beklædt med aluplade. Motoren var normalt med hængende cylindre, hvorfor

kroppen blev lidt spids foran. Iøvrigt havde flyet en lidt ubehagelig placering af benzintanken, nemlig lige mellem motor og instrumentbrædt, således at man næsten havde tanken på knæene under flyvningen!

Vingerne og rorene var stort set lavet af fyrretræ med et stort antal ribber. Alle rorklapper er beklædt med lærred, mens en stor del af de øvrige dele er beklædt med tyndt krydsfiner. Vingerne er forsynet med faste slots (spalter i forkanten), hvilket var medvirkende til fremragende langsomflyveegenskaber.

Flyet er umuligt at få i spind på grund af en tyngdepunktsplacering langt fremme på vingen. KZ III staller meget blidt uden det karakteristiske knæk, som modelfly normalt laver på toppen af stallet. Flyet kan flyves meget langsomt, helt ned til 50-60 km/t med flaps ude og lidt motor på og med højt løftet næse. I kraftig blæst har man endog set piloter få flyet til at drive baglæns for øjnene af meget forundrede tilskuere! Se iøvrigt også flyets data for startstrækning og landingsafløb. Det er lige før, man kan lande og starte fra en mellemstor græsplæne!

Jørgen Korsgaard

KZ III DATA

Producent: Skandinavisk Aero Industri
Motor: 100 HK Blackburn Cirrus Minor II

Spændvidde	9,6 m
Længde	6,6 m
Højde	2,1 m
Vingearreal	13,0 m ²
Tomvægt	415 kg
Disponibel last	285 kg
Fuldvægt	700 kg
Rejsefart ved 2000 omdr./min. 130 km/t	
Rejsefart ved 2300 omdr./min. 165 km/t	
Stigeevne ved jorden	3,5 m/sek.
Tjenestetophøjde	4000 m
Startstrækning med flap	70 m
Landingsafløb med flap og bremser, 5 knob	50 m
Rækkevidde, normalt	500 km
Rækkevidde med ekstratank	800 km
Pris i Danmark i 1946	ca. 23.000 kr.

Oplysninger til denne artikel er hentet fra »Flyv«, september 1969, hvor interesserede kan finde yderligere oplysninger om KZ III.

Fritflyvningsresultater

10-starts-konkurrence, d. 3.-4. maj 1980, Hillerød

Man skal helt tilbage til 1976 for at finde den sidste 10-starts-konkurrence, der blev gennemført med samtlige 10 starter. Men i år skete det igen, og endda i noget der nærmest må betegnes som perfekt vejr til store fritflyvningskonkurrencer. Lørdag eftermiddag var det solskin og næsten stille — vinden vendte 180° i løbet af første periode, så det kunne være ret forvirrende at højstarte.

Hen på eftermiddagen blev vinden mere konstant, men den holdt sig svag. Det blev overskyet og termikaktiviteten tilsvarende svagere. Det blev kort sagt svært vejr. Søndag startede meget dødt, men op af formiddagen kom der for alvor gang i termikaktiviteten, og først i sidste periode tog vinden så meget til i styrke, at den gav problemer for deltagerne.

Efter starten på anden periode blev konkurrencen stoppet og startstedet flyttet, da det viste sig, at modellerne blev suget ned over Favrholm gård. Det betød, at de to, der havde fløjet i anden periode, fik annulleret deres tider og måtte starte forfra på det nye startsted. En beslutning, der ikke er helt i pagt med Sporting Code, men i situationen den eneste rimelige, da det var et håbløst startsted.

Konkurrencen var ikke specielt velbesøgt. En glæde var det dog at se, at et hold entusiastiske svenske modellflyvere fra »Fladdermusen« var mødt op. De tog sig også grundigt af A1-beg. med deres Abdul-modeller. Thomas Fieldler vandt med hele 999 sek., efter ham kom Martin Hågerdal med 917 sek. og først på tredjepladsen kom klassens danske favorit, Peter Wolfhagen — iøvrigt med et fint resultat på 897 sek.

I A2-beg. kunne svenskerne også hjemføre førstepladsen, idet Ingemar Johansson (ikke bokseren ...) vandt med god margin ned til det nye A2-geni Jan Neergård. Jan havde ikke en udpræget heldig dag, men han viste dog sit store talent.

Jørgen Korsgaard behøvede ikke at gøre meget ud af det for at vinde A1-eks. Hans eneste konkurrent, Heinz Lorenzen, måtte trække sig ud med kun 22 sekunder. Ærgerligt iøvrigt, at så få tiltrækkes af denne klasse, der virkelig byder på mange udfordringer. En A1-model er mere overkommelig at bygge end f.eks. en A2'er, men den er mindst lige så svær at flyve ordentligt med. Og så er det morsomt at flyve med A1-modeller, fordi man kan tage mere afslappet på selve konkurrencen, hvor der ikke er det samme ræs for at placere sig godt på rating-liste og den slags.

I A2-ekspert-klassen var der lagt op til det helt store opgør mellem landsholdskandidaterne til EM-holdet. Det blev også et umådeligt spændende opgør, idet alle fulgtes næt gennem lørdagens fire flyvninger. Efter fjerde periode var jeg den eneste med fuld tid — de fleste andre havde droppet mindre end 60 sekunder. Steffen Jensen, der havde brug for et godt resultat at blive udtaget på, startede med et alvorligt handicap, idet han havarede sin bedste model inden konkurrencen i et linekryds. Andre var heldigere. Karsten Kongstad fløj i vanlig stil sin model langt væk i første start — timeren svigtede. Modellen forsvandt opad, men alligevel lykkedes det Karsten at få den igen, inden næste periode sluttede. Så godt gik det ikke for Peter Otte, der fløj en ny model væk i første periode.

Om søndagen satte jeg i første periode mit for-

Palle Jørgensen starter sin wakefieldmodel — efter lørdagens flyvninger førte Palle i klassen, men desværre satte han en del sekunder til i de sidste flyvninger.



Steffen Jensen slipper Peter Buchwalds nyeste A2-model ved 10-starts-konkurrencen. Peter vandt, men modellen fløj væk i niende start.



spring til, idet modellen landede på termikbremsen efter kun 41 sekunder i luften. Luften var rimelig og et max. havde været inden for rækkevidde. Hvordan timeren var gået igang under højstarten, har jeg endnu ikke fundet ud af, men den stod rigtigt før starten, og hjælperen har ikke startet den i kastet, da højstarten varede over 5 minutter. Hermed kom Peter Buchwald op på førstepladsen, en placering han holdt konkurrencen ud. Han var uhyre heldig med termikken i søndagens to første starter — begge gange var modellen nede i ca. 15 meters højde efter 60 sekunder, men fløj alligevel max. Til gengæld var han så uheldig at flyve modellen bort i 9. start, hvorefter han i flot stil maxede i sidste periodes friske vind med sin gamle Skymaster.

Peter Jensen fløj sig sikkert ind på andenpladsen efter en serie gode flyvninger. Jørn Rasmussen havde haft en del problemer igennem konkurrencen — han havde 3-4 omstarter efter at have trukket modellen i jorden — men han lå til en andenplads før sidste start. Her opførte modellen sig imidlertid besynderligt — og den endte med at banke lodret i jorden efter ca. 90 sek. flyvning. Dermed blev han kun nummer fire — få sekunder efter mig.

Wakefield-klassen blev vundet af Povl Kristensen med over 2 minutters forspring foran Peter Rasmussen. Povl fløj virkelig godt og lavede kun få fejl i termiksøgningen. At termiksøgningen var afgørende, måtte Jens Kristensen sande, da han efter lørdagens flyvninger ikke havde scoret en eneste max. Han revancherede sig noget om søndagen, men måtte stadig se sig distanceret af Povl, Peter og Erik Jakobsen. Palle Jørgensen førte konkurrencen efter lørdagens flyvninger, men en svag afslutning gjorde, at han droppede lige ned under Jens i den samlede stilling.

Gaskonkurrencen blev ikke taget rigtig alvorligt af de tre deltagere. En liberal holdning til begrebet over-run gjorde sit til, at sagerne forløb fredeligt i en vis tid. Senere begyndte Niels Chr. Hammer og Thomas Køster dog ligefrem at smadre modellerne i jorden. Derfor forekom det

meget rimeligt, at Tom Oxager vandt med rigelig margin ned til den fhv. verdensmester.

Endelig blev der fløjet med chockglidere. Flemming D. Kristensen vandt med det imponerende resultat af 569 sek. Jørn Rasmussen var knap et minut bagefter med 518 sek. — hvilket egentlig også er ret imponerende.

Efter konkurrencen var der præmieoverrækkelse i Termiks lokaler. I år havde klubben bedt familien Oxager fabrikere præmier til vinderne. Bithe havde lavet nogle meget smukke stentøjs-ting til vinderne.

Per Grunnet

Chuckglider: 1. Flemming D. Kristensen 569 sek., 2. Jørn Rasmussen 518 sek., 3. Michael D. Kristensen 429 sek., 4. Peter Rasmussen 422 sek., 5. Jan Neergård 288 sek., 6. Henrik Kavdal 239 sek., 7. Henrik Iskov 213 sek., 8. Tony Nielsen 137 sek., 9. Erik Nienstedt 27 sek. **A1-beg.:** 1. Thomas Fieldler (S) 999 sek., 2. Martin Hågerdal (S) 917 sek., 3. Peter Wolfhagen 897 sek., 4. Björn Gustavsson (S) 567 sek., 5. Ingemar Johansson (S) 471 sek. **A1-eks.:** 1. Jørgen Korsgaard 479 sek., 2. Karl-Heinz Lorenzen 22 sek. **A2-beg.:** 1. Ingemar Johansson (S) 1263 sek., 2. Jan Neergård 1084 sek., 3. Peter Wolfhagen 956 sek., 4. Michael Schwartz 925 sek. **A2-eks.:** 1. Peter Buchwald 1759 sek., 2. Peter Jensen 1662 sek., 3. Per Grunnet 1629 sek., 4. Jørn Rasmussen 1618 sek., 5. Thomas Otte 1446 sek., 6. Steffen Jensen 1425 sek., 7. Peter Otte 1416 sek., 8. Karsten Kongstad 1404 sek., 9. Tommy S. Jensen 869 sek., 10. Palle Pedersen 830 sek., 11. Thorleif Jensen 578 sek., 12. Jytte Larsen 321 sek., 13. Bo Nyhegn 253 sek., 14. Erik Nienstedt 180 sek., 15. Henrik Iskov 154 sek. **Wakefield:** 1. Povl Kristensen 1715 sek., 2. Peter Rasmussen 1585 sek., 3. Erik Jakobsen 1513 sek., 4. Jens Kristensen 1466 sek., 5. Palle Jørgensen 1431 sek., 6. Erik Nienstedt 1080 sek., 7. Jørgen Korsgaard 304 sek., 8. Bjarne Geipel 180 sek. **D2:** 1. Tom Oxager 1401 sek., 2. Thomas Køster 1204 sek., 3. Niels Chr. Hammer 1154 sek.

Kristi Himmelfartsstævne d. 15/5-80, Skive

I meget fint vejr — stille med termik — afholdt Skiveklubben sin sædvanlige konkurrence Kristi Himmelfartsdag. Skjernklubben var inviteret med og mødte med 6 deltagere af de ca. 20, der var mødt op.

I det helt stille vejr kl. 9 om morgenen, da man begyndte 1. periode, besluttede man sig for at

flyve 7 starter i A1, men 5 i A2. Da der kom mere vind om eftermiddagen, var der dog nogle, der var ved at fortryde de 7 starter.

A2 med 3 deltagere vandtes af Christian Sennels med 3 max'er og et par nedvindsstarter. Både han og nr. 2, Morten Breum Hansen, er åbenbare talenter.

Begynder A1 havde 6 deltagere, der gennemførte. Finn Mortensen, Sundsøre, vandt med 649 sek., heraf 3 max'er. Her sås mange fine starter — de fleste havde fået trimmet modellerne under trimmeweekenderne nogle uger før.

Flest deltagere havde A1-ekspert med 8 deltagere. En nyoprettet begynder — Hans Lunde Jensen, Skjern — tog helt pipet fra eksperterne ved at lægge ud med 4 max'er. Da også hans 7. start var en max, vandt hans med 732 sek. Fin præstation — ca. 100 sek. mere end nr. 2, Jørgen Kærgaard.

En god flyvedag med mange fine flyvninger — et tydeligt bevis på, at de sidste års arbejde med begynderne er ved at give resultater. Dagen sluttede med hyggeligt kaffebord og præmieuddeling i Skive.

Erik Knudsen

A1-beg.: 1. Finn Mortensen 649 sek., 2. Torsten Matthiesen 513 sek., 3. Keld Rasmussen 500 sek., 4. Morten Breum Hansen 482 sek., 5. Chr. Løftqvist 466 sek., 6. Knud Bach 463 sek. **A1-eks.:** 1. Hans Lunde Jensen 732 sek., 2. Jørgen Kjærgård 635 sek., 3. Erik Knudsen 631 sek., 4. Ole Brauner 625 sek., 4. Ole Vestergaard 625 sek., 5. Leif Eiskjær 597 sek., 6. Chr. Sennels 588 sek., 7. Peter Kjær 441 sek. **A2:** 1. Chr. Sennels 689 sek., 2. Morten Breum Hansen 564 sek., 3. Ole Brauner 133 sek.

Holland International, d. 17-18/5 1980

Denne konkurrence blev i år afviklet på en ny flyveplads, et kæmpestort, fuldstændigt fladt område på det nyindvundne land i Zuidersøen. På indbydelsen stod, at konkurrencen skulle finde sted ved byen Almere, men denne eksisterer foreløbig kun i nogle byplanlæggeres fantasi. Dette stykke land blev først forlagt i slutningen af tresserne. Landskabet satte sit præg på vejret: Hver eftermiddag, når landet var blevet opvarmet, kom en meget kraftig blæst ind fra søsiden og gjorde flyveforholdene temmelig vanskelige. Flyvning var dog mulig, da det flade land ikke giver megen turbulens.

Arrangementet var på de fleste punkter i orden med overnatning for et symbolsk beløb på en campingplads i en nærliggende (nyopført!) by. Kun én ting var ikke god nok: Tidtagernes kvalifikationer. Det blev ikke bedre af, at hollænderne af en eller anden grund ikke kan lide at lade tidtagerne bruge kikkerters. Da modellerne fløj ret langt i den stærke blæst, blev mange deltagere snydt for sekunder, og det hændte alt for ofte, at der blev taget tid på forkerte modeller. Da det jo er sekunderne, vi konkurrerer om, er det faktisk en meget beklagelig mangel ved en konkurrence som denne.

I øvrigt var der ikke særlig mange deltagere. Formodentlig var folk blevet afskrækkede af de elendige flyveforhold ved konkurrencen i fjor. Desuden havde arrangørerne været lidt sent på den med indbydelser osv. Det internationale islet var først og fremmest en gruppe tyskere og nogle englændere. Fra Danmark deltog undertegnede i Wakefield sammen med fem hollænderne og en italiener.

Jeg begyndte konkurrencen skidt. I første start fløj jeg en kneben max. i lav højde, men blev af tidtagerne kun noteret for 2.25. Derefter kunne jeg ikke finde modellen. Den blev fundet senere på dagen af nogle hollænderne i en lille gruppe tagrør, den eneste forhindring i miles omkreds, men i anden periode måtte jeg skifte til en ny model. Det gik helt galt, da den kraftige

vind i kastet greb fat i haleplanet og løftede det op på kanten af holdepladen. Modellen dykkede lodret i jorden på 12 sekunder og blev kraftigt beskadiget. Da jeg stadig manglede førstemodellen, fik jeg ikke taget omstart.

Men så fik jeg førstemodellen igen, og i tredje start vendte krigslykken, idet tidtagerne forærede mig en ganske ufortjent max. Modellen fløj garanteret ikke over 2.30, men jeg protesterede jo ikke, og det gik da nogenlunde op med, hvad jeg blev snydt for i første periode.

Efter første konkurrencedag førte Pim Ruiter fra Holland foran Zeti (Italien). Jeg lå som nr. 5 af de syv deltagere.

Søndag formiddag var det dejligt flyvevejr: svag vind og gode termikbobler, der var lette at finde, når man blot ventede tålmodigt på dem. Jeg fløj taktisk: Når Ruiter trak op, trak jeg op, og når han startede, fulgte jeg med, hvis det så ud til, at han havde termik. Ellers ventede jeg på min egen boble. På denne måde fik jeg fire sikre max. i de sidste fire perioder. Da flere af de andre droppede, avancerede jeg lige så stille på resultatavlen. Tidtagerne var igen en god hjælp, da de groft snød Zeti for næsten et minut i fjerde periode — ret ufatteligt, da han fløj en sikker max. i stor højde. Hollænderen ter Velde droppede i fjerde start, og Zeti igen i syvende — så da konkurrencen var forbi, var jeg blevet nr. 2! Pim Ruiter lod sig ikke røre. I sidste start droppede han endda med vilje for at modellen ikke skulle flyve for langt væk.

A2 med 32 deltagere blev vundet af et par hollænderne foran en tysker. Fænomenerne Fantham (GB) og Bleuer (Schw.), der besjerede alt og alle sidste år, blev hhv. nr. 5 og nr. 18 — Bleuer fløj ad h. til og så ud til at have alvorlige trimmeproblemer. Ellers så jeg ikke meget til A2-konkurrencen, hvilket læserne bedes undskylde!

Gas var en beskedent affære med fire deltagere, hvoraf to trak sig ud allerede om lørdagen. Ken Faux vandt med seks starter foran Martyn Cowley, der trak sig ud efter fjerde start.

Jens B. Kristensen

FIA (32 delt.): 1. van Eldik (NL) 1162 sek., 2. A. Hacken (NL) 1125 sek., 3. Wilkening (D) 1101 sek. **FIB** (7 delt.): 1. Pim Ruiter (NL) 1124 sek., 2. Jens B. Kristensen 1057 sek., 3. ter Velde (NL) 1046 sek. **FIC** (4 delt.): 1. Ken Faux (GB) 908 sek., 2. Martyn Cowley (GB) 540 sek., 3. Huijben (NL) 346 sek.

Vårkonkurrence 2, d. 25/5, distrikt Vest, Vandel

Af hensyn til en hollandsk konkurrence var Vårkonkurrence 2 blevet flyttet fra d. 18. maj til d. 25. maj. Ærgerligt, da det betød et brud på traditionen med fint vejr til denne konkurrence. Så meget mere, som vejret d. 18. var alle tiders. Da vårkonkurrence 1 var blevet aflyst, valgte vi at flyve på trods af en dårlig vejrudsigt. Med vinden på langs af startbanen var forholdene dog rimelige for de mere erfarne, men begynderne havde det svært, og der sås en del havarier.

Konkurrencen skæmmedes desuden af et grimt uheld, da Jørn Rasmussen under en katalpudløsning faldt uheldigt med baghovedet ned i startbanen. Lægevagten i Billund konstaterede en hjernerystelse, så Per Grunnet kørte Jørn hjem. Jørn er nu frisk igen, men uden de to gik spændingen noget af A2-konkurrencen. Hugo Ernst vandt med 537 sek., mens nr. 2 Jan Bebe og nr. 3 Finn Bjerre begge mistede en start på grund af kastede spil i den hårde vind.

A1-begynder vandtes af Majbritt Jørgensen med 308 sek. mod Erling Jørgensen med 195 sek. på 2. pladsen. Mange begynderne afholdt sig fornuftigt fra at flyve i den stærke vind.

C2 var en konkurrence mellem Bjarne Jørgensen og Jens Kristensen, hvor Jens vandt med 680 sek. Povl Kristensen holdt op, da han havde vist, at hans model kunne flyve max.

Mest spænding var der i klasse A1-ekspert med hele 9 deltagere. Jørgen Korsgaard fløj sin nye Super Duper Max, der var bygget meget for nemt, og fløj virkelig godt. Gode katalpudstarter hjalp også til, så selv Christian Sennels kunne intet stille op mod Jørgen. Der måtte dog et fly-off til, før Christian gav sig. Her trak Jørgen det længste strå — eller bedste boble — så han fløj en sikker max, mens Christian måtte nøjes med 87 sek. i Vandel-hvirvlerne. På 3. pladsen finder man Ole Brauner, der på grund af et fald under højstart måtte nøjes med 7 sek. i 4. start.

A1 er ved at være en populær klasse. Årsagen? 2 minutters max med deraf følgende kortere hjemhentning tiltrækker nok lidt mere adstadige modellflyvere, og for mange nye modellflyvere er det mere attraktivt at flyve A1 ekspert end A2, hvor konkurrencen er meget hård. En tilsvarende klasse for gummitormodeller kunne måske blive P-30-klassen, som præsenteres i dette nummer.

Erik Knudsen

Chuck: 1. Tommy Jensen 149 sek., 2. Erling L. Jørgensen 63 sek. **A1-beg.:** 1. Majbritt Jørgensen 308 sek., 2. Erling L. Jørgensen 195 sek., 3. John Hemberg 185 sek., 4. Carsten Rødsgaard 174 sek., 5. Lars Callesen 72 sek., 6. Martin Leitner 31 sek. **A1-eks.:** 1. Jørgen Korsgaard 459 + 120 sek., 2. Christian Sennels 459 + 87 sek., 3. Ole Brauner 413 sek., 4. Erik Knudsen 365 sek., 5. Hans Lunde Jensen 269 sek., 6. Bjarne Jørgensen 256 sek., 7. Heinz Lorenzen 247 sek., 8. Ole Vestergaard Pedersen 86 sek., 9. Claus Jørgensen 72 sek. **A2-beg.:** 1. Martin Leitner 191 sek. **A2-eks.:** 1. Hugo Ernst 537 sek., 2. Jan Bebe 472 sek., 3. Finn Bjerre 440 sek., 4. Erik Jensen 328 sek., 5. Claus Jørgensen 169 sek., 6. Tommy Jensen 41 sek. **C2:** 1. Jens Kristensen 680 sek., 2. Bjarne Jørgensen 637 sek., 3. Povl Kristensen 180 sek.

OM-Fs A1-mesterskab d. 1/6-80, St. Højstrup

5 af Odense Model-Flyveklubs medlemmer trodsede vejret med vindstyrke 8-10 m/sek. for at flyve klubbens traditionelle A1-konkurrence. Bjarne Jørgensen vandt som sædvanlig, men mødte hård modstand fra Maj Britt Jørgensen, som endda måtte afstå fra at fuldføre pga. en bortflyvning.

1. Bjarne Jørgensen 471 sek., 2. Maj Britt Jørgensen 365 sek., 3. Susanne Jørgensen 177 sek., 4. Claus Jørgensen 170 sek., 5. Stig Nielsen 108 sek.

Maj Britt Jørgensen er et godt nyt navn i A1-klassen. Hun vandt Vårkonkurrence 2 og blev nr. 2 ved OM-F's klubmesterskab. Her følges hun med Susanne Jørgensen.



Linestyrringsresultater

2. vårkonkurrence øst for Storebælt, d. 13/4-80

Speed:

1. Henrik Strøbæk, Comet 146,1 km/t

Good-Year:

1. Jens Geschwendtner/Allan Løfstedt, Comet:
6:00,3 7:08,2 5 omg.
2. Per Nielsen/Benny Nielsen, Comet:
4:51,6 4:53,4 disk.
3. Henrik Strøbæk/Hans Geschwendtner, Cmt:
0 0

Combat:

1. Dan Hune, Kjoven
2. Benny Furbo, Kjoven

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.

Team-race:

1. John Mau/Hans Geschwendtner:
4:34,9 3:51,5 9:48,5
2. Kjeld Frimand/Flemming Jensen, Windy:
3:51,5 4:06,2 disk.
3. Jørgen Bobjerg/Peter Sejersen, Windy/ALK:
4:20,9 0 disk.
4. Lars Hansen/Jerry Petersen, Comet:
6:33,7 5:29,2
5. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet:
39 omg. 90 omg.

Klubpointturneringen:

1. Comet 12,5 pt.
2. Windy 5,5 pt.
3. Kjoven 3 pt.
4. 635 2,5 pt.
5. ALK 1,5 pt.

1. vårkonkurrence vest for Storebælt d. 27/4-80

Konkurrencen blev afholdt i halvhårdt vejr på Aviators bane i Ålborg. Der var god deltagelse i alle klasser.

COMBAT: Der deltog fem af de sædvanlige skrappe, og der var stor jævnbyrdighed, men Bjarne Schou viste spirende VM-form ved at vinde finalen.

1. Bjarne Schou, ALK
2. Jens S. Jensen, Aviator
3. Henning Forbech, Rydhave
4. Uffe Edslev, ALK
5. Henrik Linnet, Aviator

SPEED: Her var københavnsk deltagelse, men Ole Poulsen var helt ustyrlig og sejrede i ny rekordfart 251,38, der desværre ikke kan godkendes på grund af, at det ikke er en 2 km/t forbedring af den eksisterende rekord. Niels Lyhne trak det længde strå i kampen om 2. pladsen.

1. Ole Poulsen, ALK 251,38 km/t
2. Niels Lyhne, 635 237,78 km/t
3. N. E. C. Hansen, Comet 236,53 km/t

TEAM-RACE: Her var ikke mindre end 8 hold til start, hvoraf kun 1 kom fra København. Der blev vist meget fin kvalitet og stor jævnbyrdighed, idet ikke mindre end 4 hold kom under 4 min. Alle hold gennemførte iøvrigt begge heat uden voldsomme problemer. Hans Geschwendtner/John Mau præsenterede deres nye flyvende vinge, der sejrede i sin debutkonkurrence. Nr. 2 blev Ole Poulsen/Ib Rasmussen, der satte ny personlig rekord i første heat. I finalen, der blev lidt af et antiklimaks, var der ikke den store spænding om udfaldet.

1. John Mau/Hans Geschwendtner, 635/Comet:
3:43,5 3:50,5 7:57,6
2. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, Århus:
3:48,2 3:57,8 9:01,2
3. Kåre Nielsen/Per Sauerberg, Haderslev:
4:01,9 3:55,3 udgået
4. Jørgen Vejen/Mogens Thomsen, 635:
4:24,2 3:57,3
5. Jørgen Kærsgaard/Palle Edslev, Rydh./Årh.:
4:06,8 4:09,3
6. Niels Lyhne/Kurt Pedersen, 635/Haderslev:
4:25,1 4:09,2
7. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviat.
4:36,6 4:26,7
8. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev:
4:31,6 4:39,4

GOOD-YEAR: Den mindst besatte konkurrence, idet kun to hold kæmpede med Ole Bisgård og Leif O. Mortensen som overlegne vindere.

1. Ole Bisgård/Leif O. Mortensen, Aviator:
4:31,6 4:46,1
2. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviat.
60 omg. 5:58,8

STUNT begynder: Fem mand stillede op til start, og Bjarne Schou gik hjem med sin anden sejr på samme dag. Det er en fornøjelse at se, at Rydhave klubben er ved at give stuntedeltagelsen nye dimensioner.

1. Bjarne Schou, Århus 629 pt.
2. Jan Ovesen, Aviator 486 pt.
3. Uffe Edslev, Århus 352 pt.
4. Willy Lauritsen, Rydhave 200 pt.
5. Peter Nielsen, Rydhave 137 pt.

STUNT ekspert: John Amnitzbøll viste fin form ved at besejre Leif O. Mortensen, men Henning Forbech er ved at nå helt op og blande sig i spidsen. Carsten Thorhauge, der er multi-klasse flyver, var tæt efter.

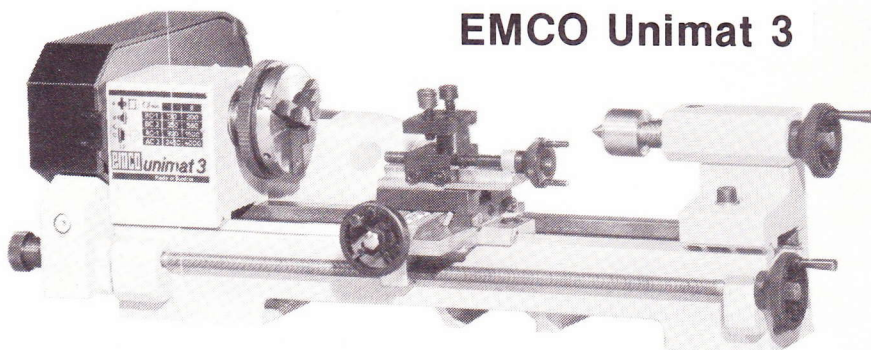
1. John Amnitzbøll, Aviator 1680 pt.
2. Leif O. Mortensen, Aviator 1625 pt.
3. Henning Forbech, Rydhave 1531 pt.
4. Carsten Thorhauge, Aviator 1475 pt.

Windy Pokalen 1980, d. 3.-4. maj

Årets Windy Pokal blev åbenbart et velbesøgt stævne, hvis man skal dømme efter resultatlisten, som er det eneste Modelflyvenyt har modtaget.

Stunt, begynder:

1. Dan Hune, Kjoven 924 pt.
2. Jan Ovesen, Aviator 781 pt.



EMCO Unimat 3

En rigtig »lomme Drejebænk«, som du bogstaveligt talt kan have stående på dit skrivebord. **Standardudstyr:** Tværribbet støbejernsramme med slæbne 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. 2.848,-**

Borepatron 0,5-8 mm (3 bakket) **kr. 114,-**
Kugleleje-pinol med dobbelt kugleleje **kr. 112,-**
Forsætter til konusdrejning **kr. 248,-**
Bore- og fræsesøjle **kr. 622,-**

Priser incl.
22% moms

Max. drejediameter: 92 mm. Max. drejelængde: 200 mm. Spindelgennem boring: 10,2 mm. Spindelhastigheder: 130-200-350-560-920-1500-2450-4000 omdr./min. Pinolrørsdiameter: 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 prislister!

KURT PEDERSEN

TLF. 04 52 51 01
JOMFRUSTIEN 26
DK 6100 HADERSLEV



Stunt, ekspert:

1. Leif Eskildsen, 635 1955 pt.
2. Robert Petersen, Windy 1830 pt.
3. Stig Henriksen, Windy 1811 pt.
4. Leif O. Mortensen, Aviator 1795 pt.
5. John Amnitzbøll, Aviator 1791 pt.
6. Carsten Thorhauge, Aviator 1275 pt.
7. John Thorhauge, Aviator 937 pt.

Combat:

1. Uffe Edslev, ALK (2, 7, 10)
 2. Dan Hune, Kjoen (2, 4, 6, 8, 10)
 3. Bjarne Schou, ALK (1, 8, 9)
 4. Mikael ???, Comet (5, 7, 9)
 5. Morten Nielsen, Kjoen (3, 6)
 6. Per ???, Comet (3, 4)
 7. Olav Hune, Kjoen (1, 2)
- (Kursivering betyder tabt kamp)

Speed:

1. Niels Lyhne-Hansen, 635 248,45 km/t
2. Leif Eskildsen, 635 236,53 km/t
3. Bjørn Hansen, Comet 181,8 km/t
4. Kjeld Frimand, Windy 164,4 km/t
5. Henrik ???, Comet 150,0 km/t

Good-Year:

1. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviat.
4:24,1 4:15,7 8:49,0
2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet:
4:36,1 5:08,0 10:19,3
3. John Amnitzbøll/John Thorhauge, Aviator:
4:34,5 4:56,6 161 omg.
4. Per ???/Benny ???, Comet:
5:27,4 5:03,0
5. Dan Hune/Olav Hune, Kjoen:
6:59,7 5:19,5
6. Poul Morén/Kjeld Frimand, Windy:
Disk. 14:15,0
7. Hans Geschwendtner/Henrik ???, Comet:
35 omg.

Team-race:

1. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet:
3:55,2 3:53,9 7:57,8
2. Hans Geschwendtner/John Mau, Comet/635
4:01,0 3:54,0 8:23,5
3. Jørgen Bobjerg/Peter Sejersén, Windy/Alk:
3:56,3 34 omg. 68 omg.
4. Niels Lyhne/Kurt Pedersen, 635:
4:29,8 4:37,0

5. Mogens Thomsen/Jørgen Vejen, 635:
5:07,5 4:30,2
6. Fl. Jensen/Kjeld Frimand, Windy:
4:36,5 6:39,6
7. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviat.
5:15,5 4:37,8
8. Jerry ???/Lars ???, Comet:
5:32,2 0

2. vårkonkurrence vest for Storebælt, Århus d. 11. maj

Århus Linestyingsklub skulle i år prøve at afholde sin første græsbanekonkurrence siden 1974, og vi havde til formålet lånt en dejlig græsbane af Jydsk Telefon og det dejligste vejr, man kunne tænke sig, af vejrguderne, så det eneste, der manglede, var deltagere.

Der var slet ingen (0) i stunt-beg. og kun 4 i combat. I stunt-ekspert var der 5. Men hvilke 5! De viste alle flyvning af meget høj kvalitet og i tredje og sidste runde var de meget koncentrerede, da den mindste fejl i programmet kunne ændre udfaldet af konkurrencen totalt.

I combat skulle det hele så afgøres ved 4 kampe. I første kamp skulle Uffe Edslev flyve mod Henning Forbech. Kampen startede med et uforklarligt sammenstød, hvorefter Henning kom op med en dieselmotor, med hvilken han forsvarede sig så mesterligt, at Uffe ingen klip fik, men da Henning tabte sin motor efter et par nedstyrtninger, vandt Uffe, der kun havde jordtid fra sammenstødet.

I anden kamp skulle Asger Bruun-Andersen flyve mod Bjarne Schou i den mest fantastiske kamp, der nogensinde er set i Danmark. Asgers og Bjarnes modeller fløj lige hurtigt (meget hurtigt!) og manøvrerede lige godt (meget godt!), så det var en kamp, der skulle afgøres ved taktik. Der blev taget tre klip af hver, men da Bjarne faldt ned (fløj ned) et par gange, endte kampen til Asgers fordel.

I kampen om 3. og 4. pladsen forsvarede Henning sig startet mod Bjarne og endte endda med at besejre ham. Her var der to klip til hver, men Bjarne havde igen mest jordtid.

I finalen, der var som finaler er flest, nemlig dårlig, skulle Asger og Uffe flyve. Her vendte Uffes modeller noget bedre end Asgers, hvilket resulterede i, at Asger blev lokket i jorden, og hans model blev totalt smadret pga. en konstruktionsfejl (de to bærende lister havde årener på tværs af længderetningen), og efter lidt mere flyvning, fløj han endnu en gang i jorden, hvor der gik noget i stykker på modellen, så han ikke

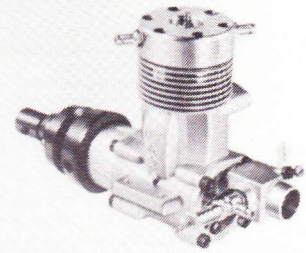
ABDUL Byggesæt til A1- svævemodel

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

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

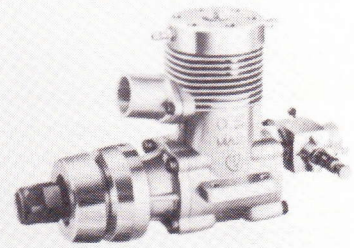
ERIK KNUDSEN
Amagervej 66, 6900 Skjern
Tlf. (07) 35 17 67

OS nyheder på lager



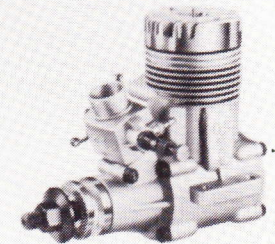
OS 45 RSR marine ABC motor.

Leveres komplet med køletop, svinghjul og kardankryds. 7,5 cm³ med en ydelse på ca. 2 HK. **Kr. 1.195,-**



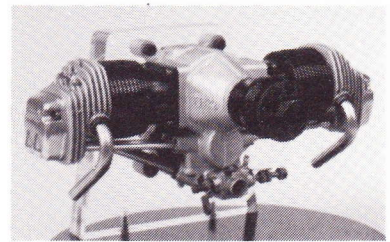
OS 61 VR marine ABC motor.

Leveres komplet med køletop, svinghjul og kardankryds. 10 cm³ med en ydelse på ca. 2,6 HK. **Kr. 1.725,-**



OS 61 FSR ABC motor.

En videreudvikling af den kendte og pålidelige 60 FSR. Kan nu også leveres med ABC cylindere. 10 cm³ med en ydelse på ca. 1,8 HK. **Kr. 1.175,-**



OS 120 Gemini 4-takt 2-cylinder.

Det fineste der hidtil er set af modelmotorer. OS 120 Gemini er på 20 cm³ og velegnet til kæmpemodeller. Der er kun kommet et begrænset antal, så det er kloget at sikre sig i tide. **Kr. 4.755,-**

Vi anviser gerne nærmeste forhandler.

IMPORT:

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

kom op igen. Kampen endte således uden klip til Uffes fordel.

Efter konkurrencen var der præmieuddeling samt kaffe og kager. Bjarne, Asger og Uffe fortsatte med at flyve resten af dagen og havde mange gode kampe. *Uffe Edslev*

Combat:

1. Uffe Edslev, ALK
2. Asger Bruun-Andersen, Sydlyn
3. Henning Forbech, Rydhave
4. Bjarne Schou, ALK

Stunt ekspert:

1. Hans Rabenhøj, Rydhave
2. John Amnitzbøll, Aviator
3. Leif O. Mortensen, Aviator
4. Henning Forbech, Rydhave
5. Carsten Thorhauge, Ålborg

JURA-CUP 1980, Kraiwiesen, Østrig, d. 15-18/5

Der deltog kun et dansk hold i årets første store konkurrence, der blev afholdt 10 km vest for Salzburg i Østrig. Det var i team-race, der var dansk deltagelse, og det blev en mager affære.

Konkurrencen havde meget stor deltagelse fra forskellige lande, idet bl.a. Ungarn og Italien deltog, selv helt fra England var der deltagelse.

Desværre er det kun lykkedes at få resultatlisten i team-race, men det kan fortælles, at i stunt blev Egervary fra Vesttyskland en klar vinder. I speed var der ungarsk dominans som ved Bochum sidste år, og da vore udsendte medarbejdere forlod pladsen, førte Mult fra Ungarn med 263 km/t foran en anden ungarer, derefter Louis Bilat fra Schweiz og igen 2 ungarere. Alle disse var over 255 km/t.

Danskerne John Mau/Hans Geschwendtner kunne glæde sig over at gøre nogle lærerige erfaringer. Linen sprang på førstmodellen umiddelbart før 1. heat, så reservemodellen måtte frem uden at være trimmet, og i andet heat var det noget skidt.

Metkemeijer-brødrene fra Holland vandt finalen foran Vogheera/Minozzi fra Italien og Nitsche/Kühnegger, Østrig. Alle de hurtige tider

blev fløjet om lørdagen i godt vejr, mens det regnede hele søndagen, hvorfor vore udsendte listede hjemad mod Danmark. *Hans Geschwendtner*

1. Metkemeijer/Metkemeijer, NL:
3:48 4:45 7:37
2. Voghera/Menozi, I:
3:44 4:28 8:05
3. Nitsche/Kühnegger, A:
3:44 3:51 188 omg.
15. Geschwendtner/Mau, DK:
4:21 4:19

Limfjordsstævnet 1980, d. 24.-25. maj, Ålborg

STUNT ekspert: Igen i år var der stort opbud af deltagere i stunt, dels fra Sverige og Danmark samt Johannes Apel fra Tyskland, der traditionen tro havde fundet vej til Ålborg.

Ove Andersson (S) blev vinder af ekspertklassen, knebent foran Leif Eskildsen. Begge d'herre er i besiddelse af en enorm rutine, og uden at de har forbedret sig i forhold til de forrige år, er de stadig i stand til at holde en passende afstand til de nærmeste konkurrenter. Ove Andersson fløj med sin »Silverbird« med Fox 35 og Leif Eskildsen med »Focus« forsynet med Merco 61. 3. pladsen blev besat af Aake Nyström, Sverige, da han overraskende slog Robert Petersen i sidste flyvning.

Flere af de øvrige deltagere viste stor fremgang i forhold til tidligere, dog måtte Hans Rabenhøj holde en lav profil, da han havde en uoprettelig familiefest på programmet lørdag.

1. Ove Andersson, S 6347 pt.
2. Leif Eskildsen, 635 6286 pt.
3. Aake Nyström, S 5884 pt.
4. Robert Pedersen, Windy 5741 pt.
5. Jørgen Kroer, Rydhave 5705 pt.
6. Jan Bjernby, S 5600 pt.
7. Leif O. Mortensen, Aviator 5593 pt.
8. John Amnitzbøll, Aviator 5531 pt.
9. Hans Rabenhøj, Rydhave 5518 pt.
10. Stig Henriksen, Windy 5517 pt.
11. Henning Forbech, Rydhave 5491 pt.
12. Ulf Selstam, S 5284 pt.
13. Lars Roos, S 5277 pt.
14. Ingolf Johnsen, S 5100 pt.
15. Michael Olsson, S 5048 pt.
16. Carsten Thorhauge, Aviator 5027 pt.
17. Johannes Thorhauge, Aviator 4651 pt.
18. Johannes Apel, D 2288 pt.

STUNT begynder: Klassen blev vundet af Dan Hune, der vandt sikkert foran Jan Berntsson fra Sverige med Steen Bertram på tredjepladsen. Der var 8 deltagere i denne klasse, hvoraf 5 svenske — vi må vist gøre lidt ved rekrutteringen herhjemme

1. Dan Hune, Kjøven 1555 pt.
2. Jan Berntsson, S 1323 pt.
3. Steen Bertram, Rydhave 1306 pt.
4. Claes Jansson, S 1250 pt.
5. Hans Öhlund, S 1132 pt.
6. Anders Ørts, Rydhave 1082 pt.
7. Tommy Öhlund, S 381 pt.
8. Erling Linne, S 293 pt.

SPEED: Der var kun fire deltagere i denne klasse, hvor Bjørn Hansen med en »gammel« potteløs model på forhånd var dømt til jumbopladsen. Han noteredes dog for en glimrende hastighed på 180,6 km/t. De tre øvrige præsterede resultater lidt under normal standard.

1. Leif Eskildsen, 636 242,90 km/t
2. Niels Lyhne-Hansen, 635 236,06 km/t
3. Ole Poulsen, ALK 234,37 km/t
4. Bjørn Hansen, Comet 180,60 km/t

COMBAT: Stævnet var i år ikke den helt store oplevelse, som det plejer at være med stor deltagelse fra både Danmark og Sverige. Der var i år kun mødt henholdsvis 7 og 3 op, så det var ikke den rigtige »landskampstemning«, der var på pladsen. Det lykkedes dog alligevel en svensker at komme frem til en andenplads.

Efter opsamlingen var Henning Forbech, der er ved at få godt styr på sagerne (også i combat) og Asger Bruun-Andersen overraskende slået ud.

I anden runde tabte den gamle kending Inge-mær Larsson fra Sverige til Dan Hune med 4 sek. jordtid, og Jørgen Finn, Sverige, som var eneste repræsentant fra det svenske landshold, tabte til Jan Steen Jensen. Uffe Hune blev slået ud af Bjarne Schou, der havde et fint arbejdende mekanikerteam til at hjælpe sig. Uffe Edslev måtte se sig diskvalificeret i sin kamp mod Dan Johnson, da hans ene mekaniker efter et sammenstød sendte 2. modellen afsted medens 1. modellens liner endnu ikke var viklet ud af modstanderens model.

Tilbage til semifinalerne var der så 3 danskere og en svensker. Svenskeren Dan Johnsson skulle kæmpe mod Bjarne Schou, der serverede et par klip og derefter fløj i jorden, således at svenskeren vandt og var i finalen. Den anden finalist blev Dan Hune, der vandt over Jan Steen Jensen. Dan viste i denne kamp meget fin defensiv flyvning, efter at han havde taget Jan's streamer i starten af kampen.

I kampen om 3. og 4. pladsen måtte Bjarne Schou se sig slået endnu en gang, da han fik +118 points mod Jan Steen Jensens +94, altså en kamp, hvor der var betydelig flere sammenstød og nedstyrtninger end klip.

I finalen fik Dan Hune 2 klip, men da Johnsson havde mere jordtid og 2 klip, vandt Dan kampen, hvor han viste fin form til VM, hvor Danmark for første gang stiller fuldt hold i combat.

1. Dan Hune, Kjøven
2. Dan Johnsson, S
3. Jan Steen Jensen, Aviator
4. Bjarne Schou, ALK
5. Ingemar Larsson, S
5. Uffe Hune, Kjøven
5. Jørgen Finn, S
5. Uffe Edslev, ALK
9. Henning Forbech, Rydhave
9. Asger Bruun-Andersen, Sydlyn

GOOD-YEAR: I denne klasse stillede kun seks hold op. Et nyt hold, Bjarne Knudsen/Karsten Krogsgaard, Haderslev havde debut, men trods store forberedelser lykkedes det dem at underholde brdr. Hune, således at modellen gik på muldvarpejagt. I andet heat gik det dog bedre, og holdet kunne notere en debut-tid på 5:40,5.

Jens Geschwendtner/Luis Petersen præsenterede deres nye BG-Good-Year med frontindsugning. På grund af dårlig justering udeblev, ifølge Jens, de forventede resultater, men alligevel blev det til en finaleplads med 4:30,8.

Olav og Dan Hune brugte det gamle grej og måtte nøjes med resultatet 5:10,0 — der må vist nyt til!

John Amnitzbøll og Johannes Thorhauge mødte med ny model og store forhåbninger, men måtte se sig henvist til 4. pladsen.

Carsten Thorhauge og Jesper Rasmussen viste hurtigt og stabil flyvning og noteredes allerede i første heat for 4:16. I andet heat diskvalificeredes de, da Carsten's pilotarbejde blev for entusiastisk. Det er et virkelig godt hold.

Ole Bisgaard/Leif O. Mortensen stillede også med ny model og tiderne udeblev ikke — 4:21,8 i første heat sikrede dem en finaleplads.

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

RC information

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

Efter en meget god start på finalen fra alle tre hold måtte Jens/Luis allerede efter 37 omgange udgå med motorvanskeligheder. Begge Ålborghold kørte godt og fik noteret tider under den bestående Danmarks-rekord — Carsten/Jesper vandt.

1. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviat.
4:16,0 disk. 8:28,7
2. Ole Bisgaard/Leif O. Mortensen, Aviator:
4:21,8 4:29,2 8:53,0
3. Luis Petersen/Jens Geschwendtner, Comet:
5:10,8 4:30,8 37 omg.
4. John Amnitzbøll/John Thorhauge, Aviator:
4:42,4 4:58,5
5. Olav Hune/Dan Hune, Kjovent:
72 omg. 5:10,0
6. Bjarne Knudsen/Karsten Krogsgaard, Had.sl.
disk. 5:40,5

TEAM-RACE: I modsætning til stunt blev den danske elite (minus Hans/John) kun udfordret af et svensk hold.

Jens Geschwendtner/Luis Petersen markerede straks fra starten, at de nærmer sig VM-form, for trods ældgammelt grej præsterede de fine tider på 3:46 og 3:49. Finn og Henrik Nielsen præsterede at køre gode, stabile løb og opnåede en personlig rekord på 4:15,4 — absolut flot.

Det andet danske landsholds-hold Ib Rasmussen/Ole Poulsen præsterede tider langt under middel og måtte endda trække sig fra semi-finalen, da de løb tør for modeller, motorer og kampånd.

Det svenske hold fløj med BBF-motoren, der blev vist i Modelflyvenyt 3/80, og præsterede middelhøje heats lige over 4 minutter.

Til gengæld tog de grufuld revanche i finalen, hvor de i sikker stil vandt over Jens/Luis, der havde lagt en forkert taktik og i det hele taget lavede et løb med mange skønhedsfejl.

1. Mats Böhlín/Gösta Bengtsson, S:
67 omg. 4:04,5 20 omg. 4:09,7 7:42,5
2. Luis Petersen/Jens Geschwendtner, Comet:
3:48,5 3:48,9 3:46,6 4:30,3 8:22,1
3. Jørgen Kjærsgaard/Palle Edslev, 635/ALK:
3:58,8 3:57,5 3:55,0 3:51,3 8:35,4
4. Per Sauerberg/Kåre Nielsen, Haderslev:
3:58,0 3:55,0 disk. disk.
5. Peter Sejersén/Jørgen Bobjerg, ALK/Windy:
4:13,7 4:14,3 4:17,0 97 omg.
6. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, ALK:
4:14,2 4:14,9 udg. udg.
7. Finn Nielsen/Henrik Nielsen, Haderslev:
4:23,8 4:15,4
8. Jørgen Vejen/Mogens Thomsen, 635:
4:19,0 31 omg.
9. Niels Lyhne/Kurt Pedersen, 635/Had.sl.:
4:35,5 4:29,9

criterium Midden Nederland, Utrecht d. 7.-8. juni

Denne årets anden store, internationale konkurrence, blev afholdt på de sædvanlige baner i Utrecht i ideelt vejr. Fra Danmark deltog 3 hold i team-race, 3 mand i speed og 1 i stunt, så med mange landsholdsdeltagere i ilden, var det spændende at se, hvilke resultater, vi kunne hjembringe.

Om lørdagen blev der fløjet en runde i alle klasserne og for nemheds skyld vil jeg gennemgå resultaterne klassevis:

Speed: I første runde var det meget magert med resultater, men til vor store glæde lagde Niels Lyhne sig i spidsen med 239,2 km/t foran Rumpel, Vesttyskland med 236,53 og Leif Eskildsen med 230,77. Der var 8 deltagere i speed — noget



Det vindende danske hold fra Utrecht med holdleder Søren Freisleben i midten.

mindre end sidste år, så det var en tre-landskamp mellem Danmark, Vesttyskland og Holland.

Stunt: Leif Eskildsen der desværre ikke skal til VM, var eneste dansker, og han var så ubeskedent at lægge sig i spidsen foran Kehnen, Vesttyskland og De Jong, Holland. Leif virkede en klasse bedre end de øvrige 9 deltagere.

Team-race: Her lagde John Mau/Hans Geschwendtner for med 3:51,8 med et ekstra stop i første heat, mens Ole Poulsen/Ib Rasmussen fløj 4:06,4 og Mogens Thomsen/Jørn Vejen fik 4:04,9. Det rakte efter førstedagen til henholdsvis 2., 7. og 8. pladsen, idet Nitsche/Kühnegger på forhånd havde fået lov til at flyve begge heat om søndagen. Der var ialt 17 hold til start.

Speed: Om søndagen lagde Ole Poulsen ud med at lægge sig i spidsen med 247,42 km/t, men modtrumfen kom fra en anden dansker, nemlig Niels Lyhne, der fik flotte 250,00, så nu lysnede det. Leif Eskildsen forbedrede til 238,41, men de forskellige tyskere kilede sig ind imellem, og i den tredje og afgørende runde kiksede Leif en forbedring, men da de andre ikke rigtig fik fart på grejet, var en meget overraskende dansk dobbeltsejr en realitet. Meget flot!

Stunt: Leif kom, Leif så og Leif sejrede, idet han overhovedet ikke levnede noget til modstanderne, da han var klart bedst i alle tre runder, der gjaldt. Kehnen var langt bagefter på andenpladsen, og De Jong fra Holland blev tredje. Det eneste, man kan sige om det hele, var, at standarden ikke var hvad den plejede, og at det var synd, at ikke flere danskere var med.

Team-race: Nitsche/Kühnegger lagde ikke overraskende ud med en virkelig god tid i deres første heat på 3:42, og selvom Hans/John følte sig sikre på semifinalen, fløj de med A-modellen i andet heat og fuldførte i ny dansk rekord-tid med 3:38,1 i et godt løb. Nitsche/Kühnegger trumfede ved at få fantastiske 3:36,2 i en blød matching, men deres Mk. 100 Nelson kører som et urværk. De er fantastisk stabile. Ole/Ib forbedrede til fine 3:55,8 og gik med i semifinalen, mens Mogens Thomsen/Jørn Vejen fuldstændig tabte pusten og udgik. Efter de to heats var 3 hold under 3:40, idet Brdr. Metkemeijer havde fået noteret 3:39,8 med deres FMV-motor. I semifinalen lagde Metkemeijer-brødrene ud

med 3:39,1, så finalen var sikker for deres vedkommende. I anden heat fik Ole/Ib 4:03,0, og var langt fra en finaleplads. I tredje heat fik Hans/John 3:38,8 og endnu en finalist var kendt. Nitsche/Kühnegger, der kørte ind i første semi, kørte klokkerent 3:41,5 i sidste heat i anden runde, hvor både Metkemeijer og Hans/John kørte med reservegrej, så de nåede finalen med 1,6 sek. foran Buys/Visser.

Ole/Ib forbedrede til 4:00,5 i anden runde, men måtte nøjes med 8. pladsen, som de havde efter de indledende runder. Mogens/Jørn blev nr. 10.

I finalen, der blev meget hård, var Nitsche en smule langsommere end de to andre, der fløj helt jævnbyrdigt i fart, men da Nitsche blokerede Metkemeijer betød det igen, at Hans måtte løbe, og det kostede en overvarmning og et ekstra stop. Senere i løbet blev Nitsche/Kühnegger diskvalificeret for at lande forkert, og Metkemeijer kunne køre i mål i ny uofficiel verdensrekord 7:20,1 foran Hans/John, der med varmer og ekstrastop kun var 17 sek. efter, og lå lige med Nitsche, da han blev disket.

Holdturneringen: På grund af den overordentlig fine danske indsats, især i speed, lykkedes det for første gang Danmark at vinde nationsturneringen foran Holland og Vesttyskland. — Det var en dejlig oplevelse. *Hans Geschwendtner*

Speed:

1. Niels Lyhne, DK 250,00 km/t
2. Ole Poulsen, DK 247,42 km/t
3. Rumpel, D 242,42 km/t
7. Eskildsen, DK 238,41 km/t

Team-race:

1. Metkemeijer/Metkemeijer, NL:
4:00,4 3:39,8 3:39,1 3:53,3 7:20,1
2. Hans Geschwendtner/John Mau, DK:
3:51,8 3:38,1 3:38,8 4:27,2 7:37,6
3. Nitsche/Kühnegger, A:
3:42,0 3:36,2 0 3:41,5 disk.
8. Ole Poulsen/Ib Rasmussen, DK:
4:06,4 3:55,8 4:03,0 4:00,5
10. Thomsen/Vejen, DK:
4:04,9 38 omg.

Stunt:

1. Leif Eskildsen, DK 984 pt.
2. Kehnen, D 854 pt.
3. De Jong, NL 850 pt.

Radiostyringsresultater

Expert Cup 1980, d. 20. april

Den 20/4 samledes 15 deltagere på den dejlige Heaterhill skrænt, hvor der var helt ideelle forhold — 15 m/sek. vindstyrke, men lidt køligt, så der var ikke for mange, der ville se på. Der blev fløjet 5 runder, som RFK med Ole Wendelboe i spidsen sørgede for en udmærket afvikling af.

Efter de første tre runder førte jeg konkurrencen, men i 4. runde gav Bjørn Krogh dagens flyveoplevelse, fordi han i en nærmest perfekt flyvning fik noteret 50 sek. rent for 10 gange 150 m. Danmarks hidtil hurtigste tid, og dette resultat sammen med hans øvrige gode resultater gav han vinderpladsen i konkurrencen.

Knud Hammeken

1. Bjørn Krogh, NFK 3964 pt., 2. Knud Hammeken, SMSK 3954 pt., 3. Peter Beck, SMSK 3811 pt., 4. Leif Petersen, NFK 3751 pt., 5. Gunnar Bryde, SMSK 3695 pt., 6. Henrik Hvidtfeldt, NFK 3647 pt., 7. John Larsen, RFK 3367 pt., 8. Ole Wendelboe, RFK, 3316 pt., 9. Jesper Fehlhaber, NFK 3283 pt., 10. Ole Lindhart, NFK 2965 pt., 11. Robert Vang, NFK 2791 pt., 12. Niels Hassing, NFK 2565 pt.

Hanstholm-lejren 1980, d. 29. marts – 7. april

De første deltagere ankom lørdag d. 29/3 og som det snart er sædvane, stod vinden ind fra nordøst, så der blev fløjet ved Vigsø feriehusenes skrænt. Vindstyrken var 10-13 m/sek., men regnbyger satte vel nok aktiviteten lidt ned.

Søndag d. 30/3 holdt vi briefing kl. 9.00, der var dog kun mødt tre deltagere op. Vinden kom fra vest med 8-10 m/sek., så det blev besluttet at foretage flyvningen ved Hanstholm havn, hvor der så blev fløjet flittigt hele dagen.

Mandag d. 31/3 var vindstyrken 5-6 m/sek. fra vest-nordvest. Der blev fløjet på skrænterne ved cafeteriet oven for eller lidt syd for Hanstholm havn. Vinden var for svag til konkurrenceflyvning, men god nok til træningsflyvning og til Leif Petersens nye skræntdille »hunde«-flyvning.

Over middag løjede vinden af til 3-4 m/sek., så kun termikmodeller blev anvendt. Jeg brugte selv lejligheden til at flyve 4 timer til L.S.F. Det var ikke særlig vanskeligt under disse forhold, jeg brugte min nye selvkonstruktion »Guldsmeden«, som er nede på 15 gram pr. dm² i planbelastning.

Tirsdag d. 1. april måtte vi ved briefing konstatere, at »vinden var i et dårligt hjørne«, selv om dette næsten skulle være umuligt i Hanstholm-området. I dag var vinden svingende og svag fra sydøst, så vi måtte nøjes med lidt spredt flyvning på hundebakken.

Om aftenen havde den nye Aktivitetsleder i Falkeferiehusene arrangeret en »fest« med folkedansere og levende musik, vi besluttede at koble vores traditionelle »flyverfest« på, det gik også udmærket, men en rigtig flyverfest blev det nu ikke.

Onsdag d. 2. april: Opvågningen til kraftig sne, vind fra nordøst på 8-10 m/sek. — snevejret blev ved hele dagen, så der kunne ikke flyves, men vi kunne dog alligevel ikke nære os, så Ib og jeg annoncerede målflyvning på skrænten. Med lys på modellerne smed vi dem ud over skrænten, da kl. var 20.30. Det gik over al forventning, flyene kunne nemt ses, dvs. det var kun lysene, der kunne ses med rød-grøn på plantipperne og hvid i næsen. Vi fløj dog kun i 5 min., da det stadig sneede, så det blev alligevel en våd omgang.

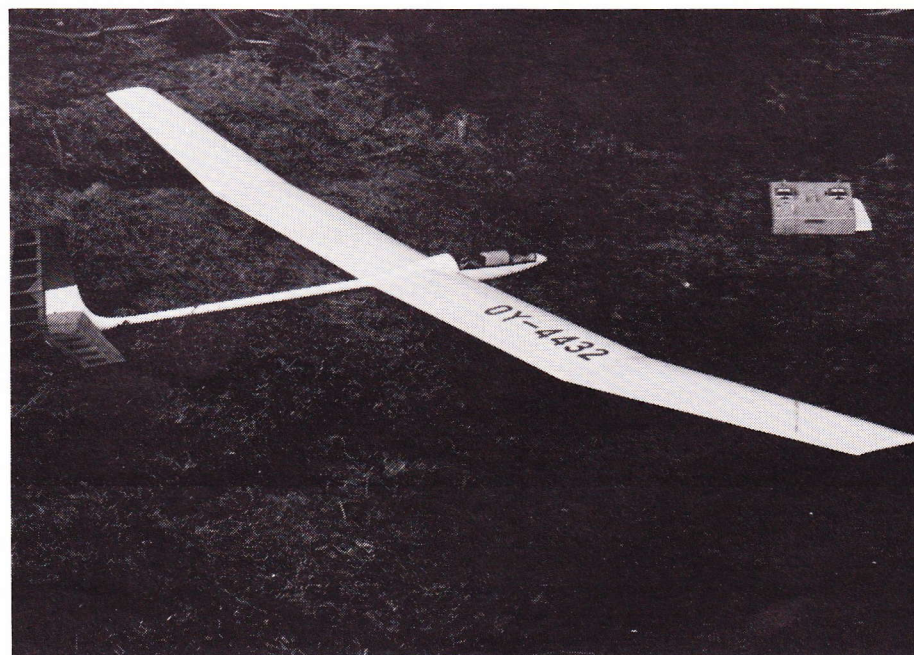


Øverst kaster Knud Hammeken »Guldsmeden« ud over skrænten til en ny flyvning. Modellen er meget let, men kan alligevel flyve meget hurtigt.

Til højre ses Jørgen Bjørn i færd med at flyve 2 timer til en LSF-opgave. Fornuftig påklædning og lejlighedsvis fortæring er nødvendig ved denne slags præstationer.



Herunder ses en ualmindelig smuk og velbygget termikmodel. Desværre har vi ikke fået navn på den dygtige modelbygger.



Torsdag d. 3. april var der svag vind fra nord. Flyvningen foregik med termikmodeller på Hamburgskrænten lidt syd for Vigsø. Ved middagstid slog vinden over i vest og tog samtidig til i styrke, op til 10-13 m/sek. Jyderne og tyskerne var nu ankommet og dette resulterede i en meget livlig flyvning på skrænterne ved Hanstholm havn.

Fredag d. 4. april kom vinden fra nord i en styrke på 6-8 m/sek., så der blev fløjet livligt hele dagen i hele 3 baner på både Vigsøskrænten og Hamburgskrænten. På den måde havde alle mulighed for at flyve enten »hobbyflyvning«, træne eller afprøve nye modeller.

Lørdag d. 5. var afsat til Påskeskræntkonkurrence, men der var desværre ingen vind, så 40 deltagere gik hvileløst rundt og ventede det meste af dagen uden at kunne komme i luften.

Søndag formiddag var der stadig ingen vind, så det så meget sort ud med at få afviklet konkurrencen, men så ved middagstid blæste det op fra sydvest, og de 25 deltagere, som havde haft tålmodighed eller tid til at blive, kom igang. Der blev fløjet 5 runder på Transformatorskrænten ved Rhær, og her lykkedes det Peter Frank fra AMC at slå favoritten Dietrich Altenkirch. Peter Beck overrakte vinderen en ny vandrepæmie, som bestod af et sølvfad og fra FAG i Kaltenkirchen blev der skænket en vandrengel.

Mandag d. 7. april. Dagen gik med almindeligt opbrud, de fleste deltagere takkede af og tog afsked med Påskeugen 1980 på Hanstholm — igen en dejlig uge, der var gået alt for hurtigt.

Knud Hammeken

Påskeskrænt 1980: 1. Peter Franck 3989 pt., 2. Dietrich Altenkirch 3917 pt., 3. Peter Wiese, 3754 pt., 4. Klaus Untrieser 3706 pt., 5. Preben Nørholm 3606 pt., 6. Knud Hammeken 3553 pt., 7. Knud Hebsgård 3525 pt., 8. Flemming Andersen 3498 pt., 9. Erik Bukkjær 3438 pt., 10. Svend Hjermslev 3435 pt., 11. Claus Høst 3417 pt., 12. Bernd Wiese 3365 pt., 13. Henrik Hvidtfeldt 3348 pt., 14. Jørgen Larsen 3322 pt., 15. Keld Sørensen 3315 pt., 16. Jesper Hjermslev 3286 pt., 17. Orla Abildgren 3212 pt., 18. Leif Petersen 3177 pt., 19. Finn Johansen 3054 pt., 20. Jens Butler 3025 pt., 21. Wolfgang Ficher 2970 pt., 22. Erik Frank 2946 pt., 23. G. Ficher 2804 pt., 24. Per Dahlberg 2559 pt., 25. Peter Beck 2426 pt.

NFK Skrænt Cup, 1. juni 1980

1. juni afholdt NFK sin klub-cup på skrænt — 5 klubber var repræsenteret, men kun SMSK og NFK havde mindst 3 piloter som gennemførte. Der var tilmeldt 24 piloter, men 4 var ikke mødt op og således startede 20 deltagere på Heaterhill skrænten i pragtfuldt skræntvejr — sol og 11-15 m/sek vind. Der blev fløjet 6 runder med mange fine tider — således fik Bjørn Krogh noteret 48,9 sek. — indtil videre Danmarks hurtigste!

Desværre var der megen forstyrrelse på 27 MHz båndet, så 5 piloter blev skudt ned. Det er nærmest umuligt at flyve på 27 MHz på Heaterhill!

Tiderne bliver nu jævnlige noteret i begyndelsen af halvtredserne, hvad man ikke skulle tro, når vi sidste år lå nærmere de 60 sek. for gode flyvninger.

Bla. på grund af radioforstyrrelserne nåede kun 13 deltagere at få 5 runder med points. Der var udsat en flot klub-vandrepokal, som SMSK hjemtog med 4323 points (gennemsnit for 5 piloter) med NFK's 3985 points også for 5 piloter.

1. Knud Hammeken 4930 pt., 2. Bjørn Krogh 4893 pt., 3. Peter Frank 4839 pt., 4. Peter Beck 4738 pt., 5. Gunnar Bryde Hansen 4665 pt., 6. Henrik Hvidtfeldt 4561 pt., 7. Kurt Larsen 4418 pt., 8. Niels Hassing 4150 pt., 9. Ole Wendelboe 4135 pt., 10. Robert Vang 3492 pt., 11. Jesper Feldhaber 3315 pt., 12. Kjeld Beck Olsen 3254 pt., 13. Jesper Mogensen 2866 pt., 14. Leif Petersen 2829 pt., 15. Poul Munsberg 2161 pt., 16. Troels Nielsen 1940 pt., 17. Arvid Aagård 1729 pt., 18. Erik Frank 1476 pt., 19. Kurt Ibsen 526 pt., 20. Jens Chr. Christensen 0 pt.

Kalender:

Fritflyvning:

- 15-17/8 South Bohemian Cup, Tjekkoslaviet
- 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

Linestyning:

- 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

Nyt fra Fritflyvnings-Unionen

EM-hold 1980

Fritflyvnings-Unionens udtagelseskomité har udtaget følgende hold til EM-80 i Jugoslavien:

F1A: Per Grunnet
Jørn Rasmussen (har meldt afbud)
Thomas Otte (har meldt afbud)
Peter Buchwald
Peter Otte (har meldt afbud)
Steffen Jensen

F1B: Jens Kristensen
Povl Kristensen
Peter Rasmussen
Erik Jacobsen (reserve)

F1C: Thomas Køster
Tom Oxager
Niels Chr. Hammer

Der er ikke udtaget nogen holdleder, da ingen endnu har vist interesse for denne post. Intereserede bedes kontakte Peter Buchwald, tlf. 03-64 33 88, snarest. Holdlederen deltager på linie med holdmedlemmerne til den lave takst, »kun« ca. 900 kr. for ophold, mad og diverse andre ydelser. Ledsagere skal betale ca. 1000 kr.

Teknisk Afdeling

Slut med Pirelli!

Lige som det så ud til at være godt for elastikflyverne med hensyn til Pirelli motorgummi, ja, så ser det nu ud til at være slut i denne omgang. Fabrikken, der lavede det transparente, brune power-stuff, er nu lukket. Det ser ud til, at fabrikken skal flyttes, men hvornår der igen kommer motorgummi derfra, vides ikke.

Som et plaster på såret kan det oplyses, at årgang 80 af FAI Supplies' motorgummi er af

meget fin kvalitet. Povl og Jens Kristensen har netop testet et par motorer, og de siger: »It's dynamite!« De danske wakefieldflyvere har allerede modtaget et eksemplar af testen og er sikkert på vej til at bestille. Ellers kontakt Teknisk Afdeling:

Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5
D-2391 Ellund
Vesttyskland.

Ny ratingliste

Nedenfor vil man se den nyeste ratingliste, der er baseret på konkurrencerne fløjet i perioden 21/7-79 til 25/5-80.

Princippet i denne ratingliste er kort fortalt, at tallet angiver, hvor mange sekunder over gennemsnittet en deltager forventes at kunne flyve pr. start. Har man f.eks. ratingtallet 5,0 og har en konkurrent f.eks. ratingtallet 2,0, så skulle man kunne flyve 3 sekunder mere end ham i gennemsnit pr. start.

F1A:

1. Per Grunnet	22,1
2. Peter Buchwald	21,3
3. Jørn Rasmussen	19,5
4. Thomas Otte	17,9
5. Peter Jensen	16,3
6. Peter Otte	15,0
7. Hugo Ernst	10,3
8. Karsten Kongstad	9,2
9. Steffen Jensen	6,4
10. Jan Bebe	5,6
11. Jan Neergård	4,0
12. Henrik Iskov	3,3
13. Thomas Køster	+0,7
14. Bjarne Jørgensen	+3,8
15. Kim Køster	+4,3
16. Finn Bjerre	+4,9
17. Erik Nienstædt	+6,7
18. Erik Jensen	+8,4
19. Claus Bo Jørgensen	+9,6
20. Tommy Sandby Jensen	+13,6
21. Torleif Jensen	+18,9
22. Jytte Noer Larsen	+24,6
23. Bo Nyhegn	+27,7
23. Palle Pedersen	+27,7

F1B:

1. Povl Kristensen	13,8
2. Peter Rasmussen	9,3
3. Jens Kristensen	7,6
4. Erik Jacobsen	7,3
5. Palle Jørgensen	4,4
6. Bjarne Jørgensen	4,2
7. Poul Rasmussen	+0,2
8. Kjeld Kongsberg	+1,7
9. Bjarne Geipel	+6,2
10. Erik Nienstædt	+6,8
11. Jørgen Korsgaard	+31,7

F1C:

1. Tom Oxager	4,7
2. Thomas Køster	+1,6
3. Niels Chr. Hammer	+3,1

Konkurrence-indbydelser

Sommerens store, udenlandske konkurrencer

Traditionen tro er der endnu ikke kommet regulære indbydelser til de store europæiske fritflyvningskonkurrencer i august/september.

Det drejer sig om Pierre Trebod, Combat des Chefs, Eifel Pokal, og hvad der ellers måtte være kommet på tapetet siden sidste år.

Den store tjekkiske konkurrence South Bohemian Cup er der kommet indbydelse til — se omtalen i Modflyvenyt nr. 1/80. Denne konkurrence bliver nok ikke så velbesøgt af vesteuropæere som der oprindeligt var lagt op til, da EM er blevet forskudt til sidst i august måned. Ellers lå den tjekkiske konkurrence oprin-

delig som opvarmning til EM.

Kontakt sekretariatet i juli måned og hør nærmere detaljer om de udenlandske konkurrencer.

Høstkonkurrence 1, distrikt Vest d. 14/9

Konkurrencen afholdes på flyvestation Vandel. Der er adgang til pladsen fra kl. 9.00. Husk at sende rettidig tilmelding, da det er en betingelse for at kunne komme ind på flyvestationens område.

Der flyves alle klasser. Første periode starter kl. 10.00. Efter sidste periode vil vi arrangere kaffebord på kroen for alle deltagerne.

Tilmelding senest fredag d. 8. august til:

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

I tilmeldingen skal man opgive navn, adresse og CPR-nummer. Hvis man ikke har et CPR-nummer, kan man opgive sit pas-nummer i stedet. Desuden skal man skrive, hvilke klasser man vil deltage i.

I tilfælde af dårligt vejr kan man ringe til Per Grunnets automatiske telefonsvarer søndag morgen fra kl. 7.00 og høre, om der skal flyves.

DM 1980

Danmarks mesterskaberne skal afholdes på Sjælland — sandsynligvis på Ringsted-egnen — d. 27.-28. september. For at give flest muligt fra distrikt Vest mulighed for at flyve med ved denne årets største og vigtigste danske konkurrence, arrangeres en bustur fra Skive med stop i de større byer på vejen gennem Jylland og Fyn.

Man kan altså komme til DM ved blot at stå

WASP-konkurrence til DM

Dansk Hobby har bedt Fritflyvnings-Unionen om at arrangere en konkurrence udelukkende for den lille gummimotor-model Wasp. Det gør vi i forbindelse med DM-80.

Konkurrencereglerne bliver:

Modellen skal være en Wasp bygget efter byggesæt i overensstemmelse med byggetegningen.

Der flyves tre starter med 60 sek. maksimumstid. Omstart gives efter de almindelige regler, dog ikke hvis flyvetiden overstiger 10 sekunder.

Der flyves to grupper — begyndere og eksperter. Man kan vælge, hvilken kategori, man vil deltage i — dog accepteres »kendte« eksperter ikke i begynderklassen.

I tilfælde af gode vejrforhold skal eksperterne starte med jordstart. Begynderne må selv vælge mellem jord- og håndstart.

Der er fri motorvægt, men motoren skal trækkes op ved at dreje propellen med hånden.

Deltagere i Wasp-konkurrencen skal ikke nødvendigvis være medlem af Fritflyvnings-Unionen. Alle er meget velkomne til at deltage. Yderligere oplysninger om DM og konkurrencerne vil fremkomme i næste nummer af Modelflyvenyt, der udkommer i begyndelsen af september.

Men byg din Wasp allerede nu!

på et aftalt sted i rette tid med alt sit flyvegrej — så bliver man samlet op af bussen.

Turen arrangeres af Ole Brauner og Erik Knudsen. Interesserede bedes tilmelde sig foreløbigt til turen hos en af de to — senest mandag d. 21. juli, men meget gerne tidligere. Ud fra de foreløbige tilmeldinger tilrettelægges turen, hvorefter man skal tilmelde sig endeligt og bindende omkring 15. august.

Turens pris bliver ca. 100 kr. i gennemsnit incl. færgebillet over Storebælt. Prisen kommer iøvrigt til at afhænge af, hvorfra man bliver samlet op. Overslagsprisen er kalkuleret efter, at der bliver 40-50 deltagere på busturen.

Foreløbig tilmelding til:
Ole Brauner, 07-53 13 31, eller
Erik Knudsen, 07-35 17 67.

Nyt fra Linestyings-Unionen

VM-hold 1980

F2A: Ole Poulsen
Niels Lyhne-Hansen
Hans Geschwendtner

F2B: Hans Rabenhøj
Leif O. Mortensen
Stig Henriksen

F2C: John Mau/Hans Geschwendtner
Ole Poulsen/Ib Rasmussen
Jens Geschwendtner/Luis Petersen

F2D: Uffe Edslev
Bjarne Schou
Dan Hune

Nordisk Mesterskab 1980

NM-80 afholdes i Finland, nærmere bestemt ved byen Åbo i dagene d. 23.-24. august. Deltagergebyret er 250 Finmark.

Interesserede kan få nærmere oplysninger om arrangementet ved at henvende sig til unionens sekretariat, tlf. 05-86 62 19, inden d. 1. august.

Konkurrence- indbydelser

Haderslev Cup d. 3. august

Konkurrencen starter kl. 9.30 på vor sædvanlige bane. Der flyves klasserne stunt og combat.

Startgebyr: 10,- kr. pr. klasse.
Tilmelding: Senest d. 25. juli til:
Finn W. Nielsen
Thorsvej 30
6100 Haderslev
Tlf. 04-52 80 26.

»Modell-Grossflugtag«

Vi har fået indbydelse til »Modell-Grossflugtag« i Tarp i Tyskland d. 17. august.

Dem, der er interesserede i at give linestyingsopvisning, kan påregne at få kørselsgodtgørelse.

Vi plejer at have det vældig gemytligt lørdag aften, og søndagens opvisninger (RC) er virkelig en oplevelse.

Interesserede kan henvende sig til Kurt Pedersen, tlf. 04-52 51 01 (arb.).

1. høstkonkurrence øst for Storebælt

Søndag d. 24. august 1980 kl. 9.30.

Sted: Amager Fælled.

Klasser: Alle.

Startgebyr: 10,- kr. pr. klasse.

Tilmelding: senest 20. august til:

Hans Geschwendtner
Wibrandsvej 67
2300 København S
Tlf. 01-59 62 13.

Danmarks mesterskaber 1980

d. 30.-31. august

Hermed indbyder Aviators Modelflyvere til DM-80 i linestyng lørdag d. 30. august kl. 12.30 og søndag d. 31. august kl. 09.00 på banen ved Hestekoens, Ålborg.

Der flyves i følgende klasser: F2A speed, F2C team-race, Good-Year, F2B stunt (beg. og eks.) og F2D combat.

Der flyves i samtlige klasser begge dage.

Startgebyr: 30,- kr. pr. klasse pr. mand.

Spisningen: lørdag aften kl. 19.00, pris pr. kuvert 50,- kr.

Madpakken til søndag: 15,- kr.

Sidste frist for tilmelding og betaling: d. 13. august til:

Aviators Modelflyvere
c/o Ole Bisgaard
Helgolandsgade 66
9000 Ålborg
Postgiro: 5 62 01 71.

Husk også:

Comet-Cup d. 14/9-80 i København.

Bochum d. 20-21/9-80 i Ruhr/Vesttyskland.

Bustur til Dutch International 1980 i Combat

Vi vil i år fra Århus prøve at arrangere en bustur til det internationale hollandske mesterskab i lighed med de to busture, der blev arrangeret til konkurrencen i 1973 og 74.

Konkurrencen, der foregår ved Amerongen d. 9.-10. august, plejer at være rigt besøgt, sidste år var der 80-90 deltagere. Der flyves kun combat, men det flyves til gengæld også hele week-enden i to cirkler. Der er i Amerongen i modsætning til de år, hvor konkurrencen blev arrangeret i Rotterdam næsten ubegrænset mulighed for trimflyvninger, og lige ved pladsen er der en friluftsbadeanstalt, hvor man kan blive afkølet mellem kampene.

Hvad enten du ønsker at deltage i konkurrencen, der absolut ikke er forbeholdt de mere trænede piloter, eller du ønsker at være med som tilskuer, hepper eller en der kommer med gode råd til piloterne, vil du få en god og festlig tur ud af det. Er du i tvivl, kan du bare spørge en af dem, der var med i 73 eller 74.

Bussen vil køre fra Århus fredag eftermiddag og komme hjem igen mandag morgen, og bussen koster ca. 4000 kr., så vi skal være mindst 20 personer, der vil derved for at prisen bliver rimelig, men da vi fra Århus allerede er 6-7 stykker, skulle det også være muligt. Startgebyret plejer at være på 20-25 gylden (60-80 kr.), som du selvfølgelig kun skal betale, hvis du vil deltage.

Hvis du vil med, skal du *senest den 14/7* enten skrive til mig eller kontakte mig på sommerlejren.

Hilsen,
Uffe Edslev
Hertzvej 61
8230 Åbyhøj

SOMMER-TILBUD fra RC Model Center

Billigt – Billigt – Billigt – Billigt – Billigt – Billigt



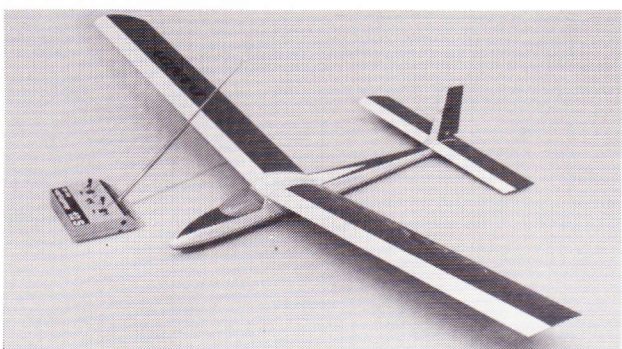
MAXI fra Graupner. Beregnet for 6,5 cm³ motorer.

Pris KUN 680,- kr.



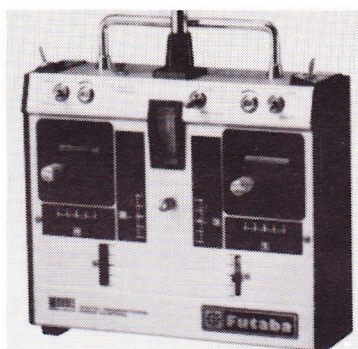
TAXI fra Graupner. Beregnet for 3,5-5 cm³ motorer.

Pris KUN 470,- kr.



DANDY fra Graupner. Begynder svævefly. Vingefang 1600 mm, længde 975 mm.

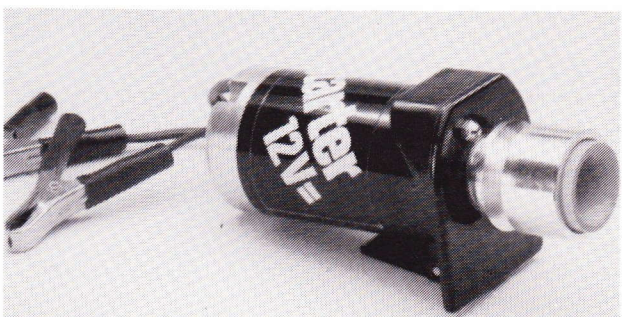
Pris KUN 269,- kr.



FUTABA FP-6JN

6-kanals modulanlæg. Komplet med 4 stk. S-121 servoer, der er vandtætte med 2 kuglelejer. Desuden med lader samt alt andet tilbehør.

Pris KUN 3.195,- kr.



Graupner EI-starter 12 V. Kan starte motorer op til 10 cm³.

Pris KUN 340,- kr.

HB resonans-dæmper komplet med bøjning passende for alle 6,5-10 cm³ motorer.

Pris KUN 250,- kr.

RC Model Center

Torsholms Allé 6, Tulstrup
3400 Hillerød
Tlf. 03-28 66 00.

Åbningstider: Hverdage fra kl. 13.00-18.00.
Lørdag fra kl. 9.00-14.00.

Futaba ^{Import} Danmark

Kastagervej 27, 2730 Herlev
Telefon 02-91 01 01

Eneimportør for Danmark
Intet salg til private

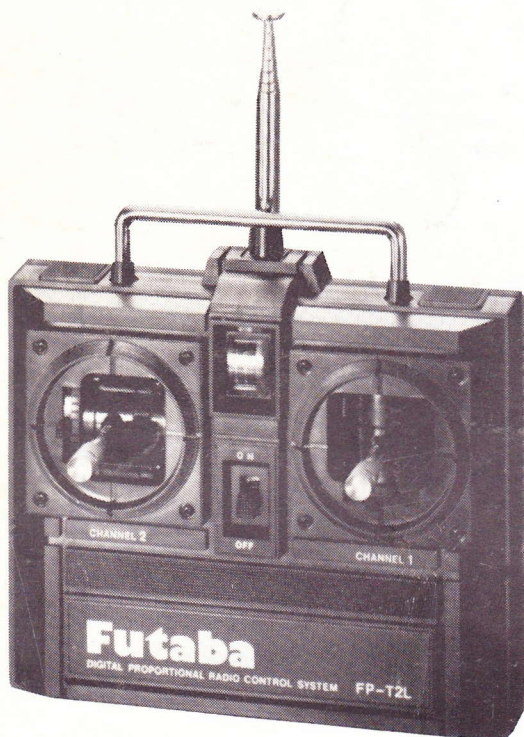


Futaba FP-2GS

FUTABA FP-2GS

Komplet anlæg på 27 mHz, AM med sender og modtager, 1 servo S-23, batterikasser og afbryder. Der kan til dette anlæg tilsluttes yderligere 1 servo.

FUTABA-RC-anlæg kan række mindst 300-600 meter (2 × Eifeltårnets højde!).



Futaba FP-2L

FUTABA FP-2L og FP-4L

To nye RC-anlæg fra Futaba.

- ★ Sender i mat, sort kunststof
- ★ Udskiftelige krystaller
- ★ Bærehåndtag i stål
- ★ Stort indbygget måleinstrument
- ★ Anlægget kan fungere på tørrelementer
- ★ Der kan købes udbygningssæt med NC-akku til sender og modtager samt oplader og jack-stik.

Futaba FP-2L leveres komplet med 2 servoer.

Futaba FP-4L leveres komplet med 3 servoer, og der kan tilsluttes yderligere 1 servo.



Futaba FP-4L

FUTABA er verdens største fabrik for radiostyringsanlæg. Der er i Danmark godkendt over 26 forskellige Futaba-anlæg!

Til alle Futaba RC-anlæg kan der altid købes tilbehør og reservedele.