

Modelflyve

D. 1/9-80, 4. årgang, kr. 9,75 incl. moms

Nyt 5 80



*John Mau og Hans Geschwendtner verdensmestre
i team-race-klassen
- referat og modeltegning inde i bladet*

Gruppner

GRUNDIG electronic-

RC-anlæg



Generalagentur og import:

Ib Andersen Hobby ApS

9620 Aalestrup, tlf. 08-64 13 33

Nærmeste forhandler anvises gerne.

Tekniske fortrin:

- ★ udvendigt udskiftelige kvarts
- ★ vendbare senderhåndtag
- ★ fuldt trim på senderhåndtag
- ★ senderhåndtag kan ændres fra neutraliserende til ikke-neutraliserende
- ★ kan bestykes med genopladelige akkumulatorer — ladebøsning og sender (og ladekabler)
- ★ stort udvalg i servoer og tilbehør — og alle VARIOPROP FM-servoer og tilbehør kan tilsluttes over inverter
- ★ 15 måneders garanti — dansk service — dansk importør med 20 års erfaring i fjernstyring.

Der findes billigere anlæg — men ingen bedre!

Priser incl. 22% moms:

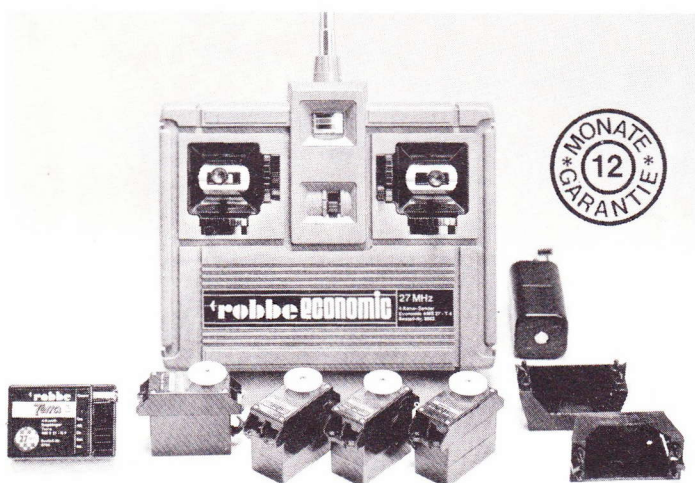
C4 nr. 3944/1 med 1 servo	kr. 513,-
/2 med 2 servoer	kr. 671,-
C6 nr. 3950/1 med 1 servo	kr. 729,-
/2 med 2 servoer	kr. 946,- (888,-)
/3 med 3 servoer	kr. 1.163,- (1.046,-)
Priser i parantes — anlæg med 1 servo nr. 3941, resten er servo nr. 3947.	
E8 nr. 3988/1 med 1 servo	kr. 983,-
/2 med 2 servoer	kr. 1.141,-
/3 med 3 servoer	kr. 1.279,-
/4 med 4 servoer	kr. 1.457,-

GRAUPNER-GRUNDIG leverer også FM-anlæg i mange udførelser:

C8/14 i 27, 35 og 40 MHz
micromodul med udskiftelige frekvensmoduler i 27, 35 og 40 MHz i Standard, Expert, Promix og Promix-Expert.

Spørg forhandler eller importør.

TRANSMERC TILBUD



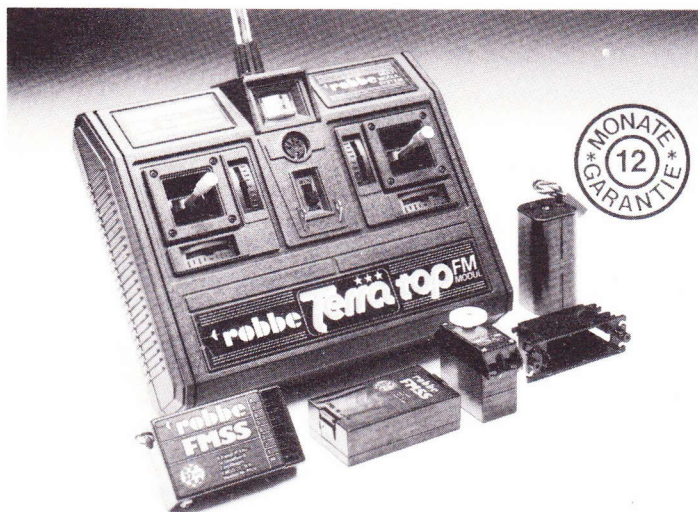
Robbe Economic

4/8 kanals fjernstyringsanlæg. 35 MHz smalbåndet sender og modtager. Leveres med akkuer i sender og modtager, ladeapparat, 2 stk. S-23 servoer og servorammer. Normalpris kr. 1.575,-.

Transmerc tilbudspris kr. 1.250,-

Køber du anlægget med 4 servoer kr. 1.500,-

Economic anlægget leveres med den andetsteds i bladet annoncerede multilader for en merpris af kr. 80,-.



Robbe Terra Top

Så kom Robbe Terra Top, det prisgunstige anlæg fra Robbe, der er forsynet med mange af finesserne fra langt dyrere anlæg. Robbe Terra Top leveres med 4 kanals sender og 8 kanals modtager. Senderen kan udbygges til 8 kanaler med moduler, du selv kan montere uden brug af værktøj.

Indbygget vendbar servoomdrejning i sender.

Frit funktionsvalg. Direkte servokontrol.

Udskiftelige moduler i senderen mellem 27, 35 og 40 MHz, prisbillige modtagere.

Sender og modtager smalbåndet.

Anlægget leveres på den af dig ønskede frekvens og med den type servoer, du ønsker. Og naturligvis til **TRANSMERCPRIS**.

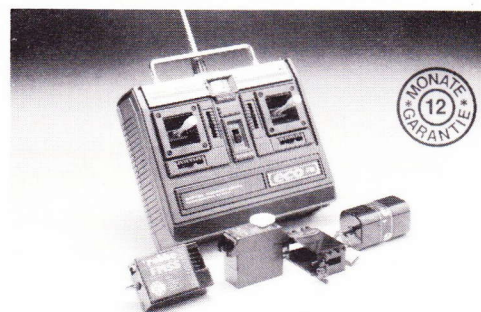


Nyheder fra Futaba og Robbe

Futaba FP-4L og Robbe Eco FMS leveres i 27, 35 og 40 MHz. Anlæggene har 4 kanals sender og modtager, og begge dele er smalbåndet. Yderligere har anlæggene udskiftelige krystaller indenfor frekvensområderne. Semi-åben styrepinde, der giver en præcis styring.

Anlæggene leveres med det antal og den type servoer, du ønsker.

Pris med 2 stk. S-23 servoer kr. 1.310,-



TRANSMERC

Næstvedvej 73, Bårse, 4720 Præsto

Tlf. dag fra kl. 9: (03) 79 02 02, aften til kl. 19: (03) 79 19 55

Vi sender pr. postordre over hele Skandinavien. ✱ Vil du aflægge besøg, bedes du ringe i forvejen.

billing boats

Skibsbyggesæt for den kræsne modelbygger



De danske BILLING BOATS hører til de bedste og mest solgte i verden. Til hver model hører et byggesæt indeholdende tegning, byggebog, alle trædele samt stof til sejl til sejlførende modeller, medens beslagsdelene leveres i et separat fittingsæt med alle dele detaljeret udført i drejet messing og plastic. Opdelingen i byggesæt og fittingsæt er gjort af hensyn til forbrugeren, da man således kan vente med at købe fittingsættet, til disse skal benyttes.

MARY ANN

Skala 1:33

Længde 55 cm

Højde 43 cm

Byggesæt nr. 472, kr. 158,25

Fittingsæt nr. 473, kr. 170,50

Nordsøkutteren MARY ANN er en usædvanlig nøjagtig model af en rigtig 45 tons Esbjerg-kutter. Velegnet for el-motor. Fjernstyring kan indbygges.



WASA

Skala 1:75

Længde 98 cm

Højde 79 cm

Byggesæt nr. 490, kr. 355,00

Fittingsæt nr. 491, kr. 497,25

Svensk kongeskib fra 1628. Sank i Stockholm havn allerede på sin jomfrurejse. Blev fundet i 1960. Er nu restaureret og udstillet i Stockholm. WASA giver et godt indblik i skibsbygningskunsten i det 17. århundrede.

DANSK HOBBY

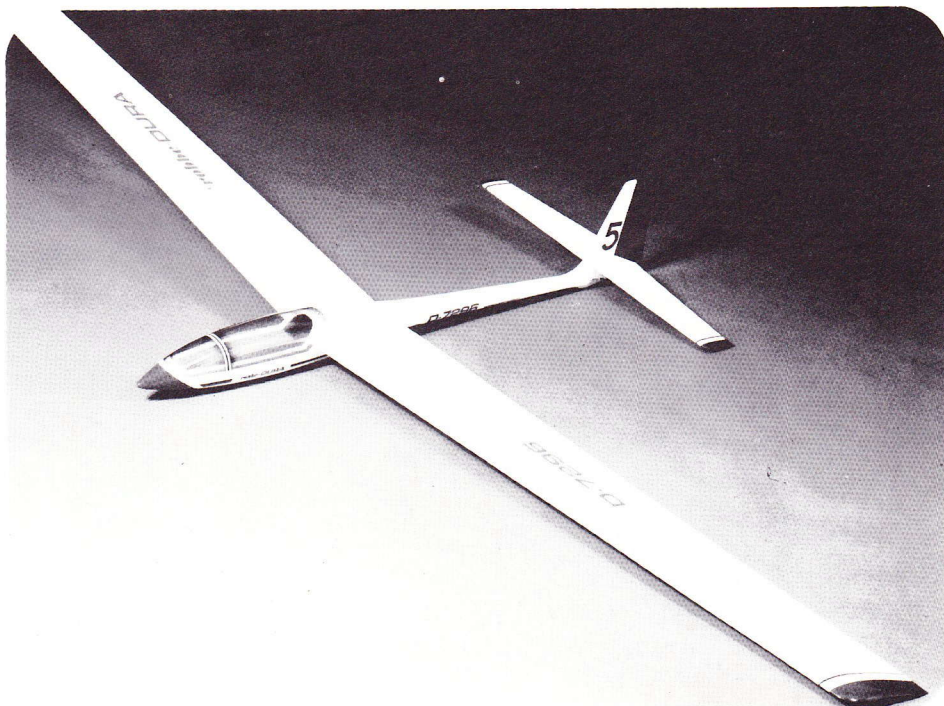
← robbe

Flymodeller af nyeste generation

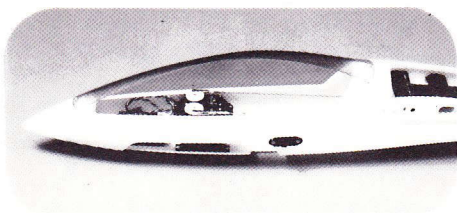
← robbe

Dura

RC-svævemodel med imponerende flyveegenskaber. Velegnet til kunstflyvning. Kan leveres i to udgaver (med ribbevinge eller færdigvinge). Med Cepeh-færdigkrop. Spændvidde: 2800 mm.

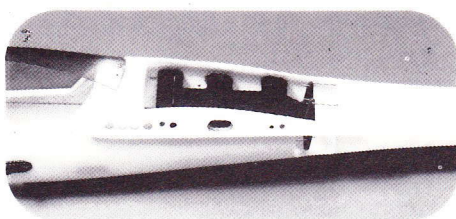


Sikkerhed og kvalitet

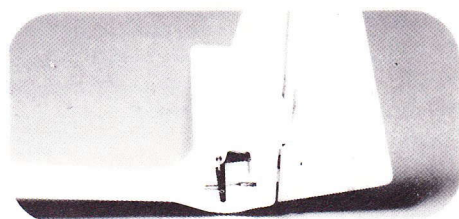


Cepeh-færdigkrop

Færdiglavet, såvel ind- som udvendigt.



Fremragende styrke. RC-grundplade sikrer en nem installation af RC-anlægget. Vingebefæstigelse med



indstillingsmuligheder og formribber på krop. Indstilles med trimskruer. Færdigmonteret højderorsarm.

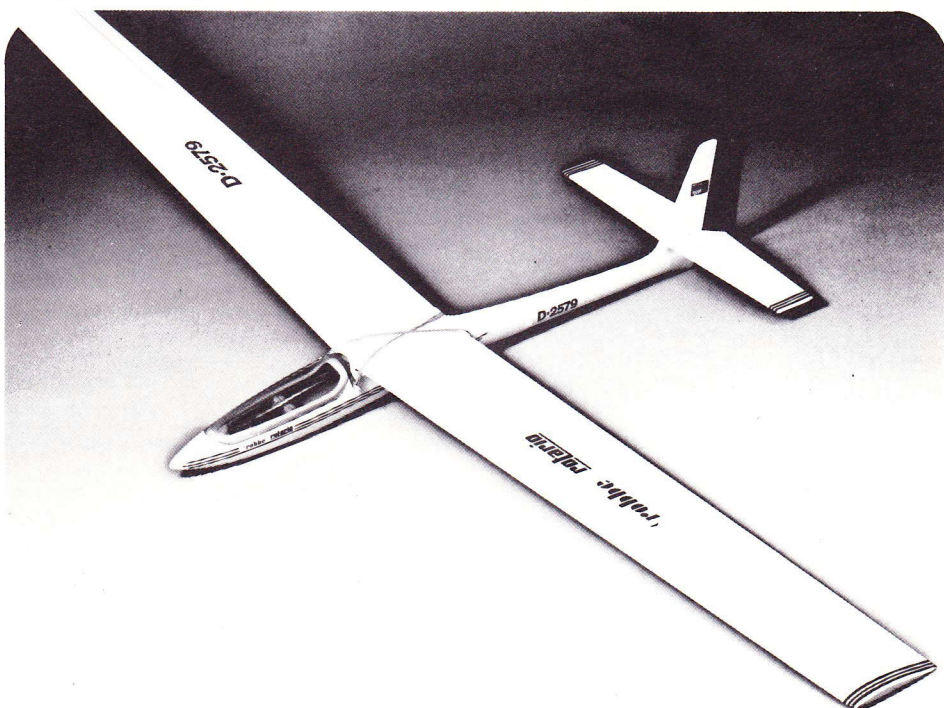
← robbe

Rotario

RC-svævefly i færdigbyggesæt. Rotario byder på følgende fordele: Cepeh-færdigkrop med halefinne, færdigformet kabine, komplet - også indvendig - færdigvinge.

Et all-round svævefly med mange anvendelsesmuligheder og meget fine flyveegenskaber.

Spændvidde: 2500 mm.



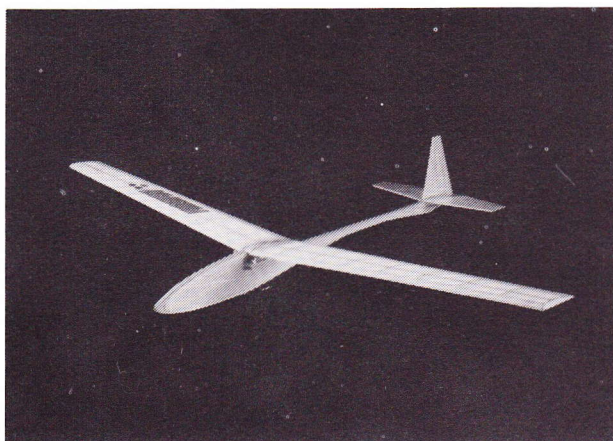
← robbe

Yderligere oplysninger kan fås hos hobbyhandleren og i det nye robbe-katalog.

HUMBROL

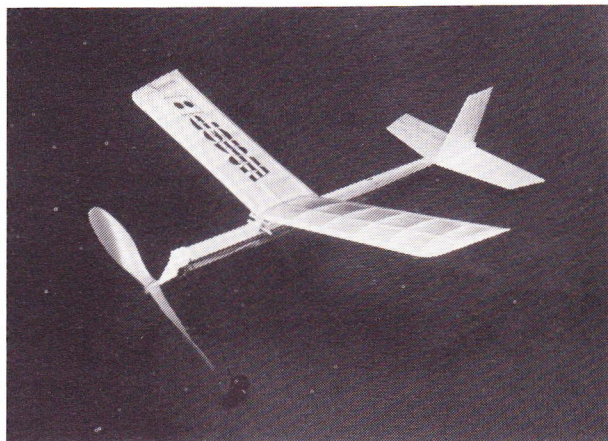
HUMBROLs serie af små fritflyvende modelfly er opbygget således, at man ved at bygge de fire modeller lærer at bygge modelfly og lærer at flyve dem. Hver model kan give mange fornøjelige timer på flyvepladsen.

Alle modellerne er opbygget med ribber og lister i vingerne. Alle dele er klar til samling, og byggesættet indeholder foruden trædele og beklædningspapir også transfers og lim.



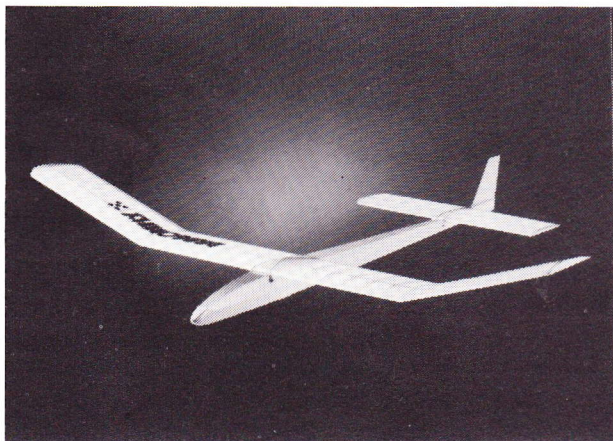
FIREFLY, kr. 63,00

Meget letbygget svævemodel, spændvidde 70 cm. Firefly er velegnet som den første model, man bygger. En meget elegant model, der ligner et »rigtigt« svævefly.



WASP, kr. 48,75

Gummimotormodel, spændvidde 50 cm. Wasp kan bygges på få timer. Den kan jordstartes og vil give sin ejer mange fornøjelige timer på flyvepladsen.



DRAGONFLY, kr. 85,25

Stor svævemodel, spændvidde 110 cm. Dragonfly kan bruges som konkurrencemodel i klasse A1. Den er letbygget og meget velflyvende. En god model til byggekurser og lignende.



HORNET, kr. 93,25

Gummimotormodel, spændvidde 76 cm. Hornet er en velflyvende halvskalamodel, der er meget elegant i luften. Kan anbefales til viderekomne modelflyvere.

OBS — HUSK WASP-KONKURRENCEN

Ved Fritflyvnings-Unionens danmarksmesterskaber d. 20.-21. september afholdes en speciel konkurrence udelukkende for WASP-modeller. Se DM-indbydelsen på side 29 i dette blad. *Alle er velkomne til at deltage!*

Vejl. udsalgspris incl. 22% moms

DANSK HOBBY

Modelflyve

Nr. 5 — september

Nyt

Redaktion:

Per Grunnet (ansv.) 09-71 28 68
Hans Geschwendtner (linestyling)
01-59 62 13
Jørgen Korsgaard (fritflyvning)
009 49 46 08 68 99 (fra Danmark)
Jørgen Braaby (RC) 02-90 17 66.

Medarbejdere ved dette nummer:

Asger Bruun-Andersen, Uffe Edslev,
Henning Forbech, Jens Geschwendtner,
Bjarne Jørgensen, Povl Kristensen, Niels
Lyhne-Hansen, John Mau, Jørgen Pe-
dersen, Kurt 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 flytteam-
meldelse til posthuset, at man modtager
Modelflyvenyt som postomdelt blad. Så
skulle bladet automatisk følge med til
den nye adresse.

Oplag: 2.200 ekspl.

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

Tryk: Eks-skolens Trykkeri Aps, Kbh.

Forsiden:

Danmarks første verdensmestre i linesty-
ring, John Mau (t.v.) og Hans Ge-
schwendtner med præmier og vindermol-
dellen, KlotzBuG.

NFFS MODEL OF THE YEAR — Den ameri-
kanske fritflyvnings sammenslutning har offent-
liggjort, hvilke modeller den har valgt til 1979's
bedste. Englænderen Mike Fantham's »Robin«
er blevet bedste A2-model, Itzhak Ben-Itzhak's
VM-vinder »Floater« bedste wakefield og Doug
Galbreath's »Summerwind« bedste D2'er. Som
de seneste år har man været yderst pragmatisk
ved udnævnelserne, idet man har taget de mo-
deller, der har domineret toppen af resultatliste-
ne. Det er selvfølgelig meget rimeligt, men det
havde unægtelig været mere interessant, om
man havde fundet frem til nogle gode og *ander-
ledes* modeller.

SPECIAL AWARDS — NFFS har i forbindelse
med kåringen af årets modeller for 1979 tildelt
tre special awards — særlige priser — til Carl
Goldberg (for termikbremsen), Bob & Bill Hun-
ter (for hot-stuff lim) og til John Tatone (for ur-
værkstimeren).



WEST BADEN-USA

INDENDØRS-VM — 12 lande sendte deltagere
til VM for indendørsmodeller i West Baden,
USA, d. 20.-25. juni. Amerikanerne vandt som
ventet både i hold og individuelt, men var hårdt
presset af stærkt flyvende schweizere og englæn-
dere, der kom på hhv. anden- og tredjepladsen i
holdkonkurrencen. Individuel vinder blev Erv
Rodemsky fra USA foran landsmanden Jim
Richmond, der var verdensmester i 1978 og del-
tog som forsvarende mester. På tredjepladsen
kom R. Butty fra Schweiz, nr. 4 blev polakken
E. Ciapala, nr. 5 B. Hunt fra England og nr. 6
Dave Pymm også fra England. En af storfavorit-
terne, Laurie Barr fra England, måtte nøjes med
11. pladsen. Han fik kun én god flyvning ind,
hans anden gyldige tid var over 5 minutter ringe-
re end den bedste.

AEROMODELLER — Ifølge Free Flight News
vil Martyn Cowley, der har redigeret det engel-
ske modelflyveblad Aeromodeller, træde tilbage
fra denne post i nær fremtid. Martyn har en for-
tid som både linestyngs- og fritflyvningsflyver,
så han har været en ideel redaktør på Aeromo-
deller, der da også er blevet stadig bedre i de tre
år, han har stået for det.

HATCHET HØJSTARTSKROG — Bob Hat-
chek's højstartskrog, der har alle russer-krogens
funktioner, men fylder væsentlig mindre og er
lettere at montere i en krop, kan nu købes for
11,50£ gennem Free Flight News materialesalg.
Skriv til David Stapleton, 21 Ravensbourne
Drive, Chelmsford, Essex, England, CMI 2SJ.

FUTABA KATALOG — Futaba Import Dan-
mark har netop udgivet et lille katalog, hvori
man præsenterer Futabas fjernstyngs anlæg
samt forskelligt tilbehør. Ved hvert anlæg er der

NYHEDER

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

angivet, hvilke frekvenser anlægget leveres på,
og desuden er der en beskrivelse af de særlige
egenskaber, som anlægget har. Kataloget kan
købes hos Futaba Import Danmark ved at man
indsender en frankeret svarkuvert samt 1,50 kr. i
frimærker. Eller man kan få det hos sin hobby-
forhandler.

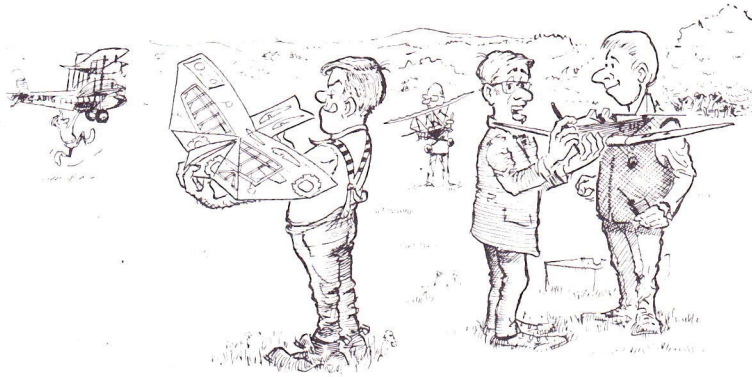
FUTABA KVALITET — Den japanske fabrik
for — blandt meget andet — radiostyngs anlæg,
Futaba, producerer ca. 30.000 fjernstyngs-
ringssæt om måneden. Af disse modtager fa-
brikken kun 0,01% retur til reparation altså
ca. 3 anlæg om måneden!

DEN GIK IKKE — Den verdensrekord i distan-
ceflyvning med radiostyret helikopter, som vi
beskrev i sidste nummer af Modelflyvenyt, blev
alligevel ikke anerkendt, da australieren R. H.
Jenneson d. 17. april havde fået anerkendt en di-
stancerekord på 92,85 km af FAI. Dette vidste
den danske rekordpilot Poul Münsberg ikke no-
get om, før for nogle få uger siden — og det gør
da heller ikke hans præstation mindre.

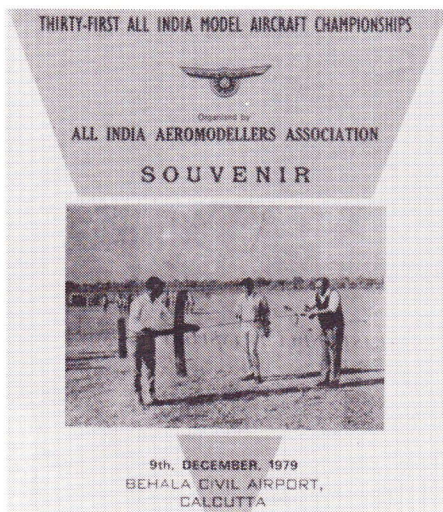
DACRON-LINE — Fritflyvneres foretrukne
materiale til højstartslinje kan være vanskeligt at
få fat på, men Jagt- og Fiskerimagasinet, Vester
Voldgade, Kbh. V har det sædvanligvis på lager
til en rimelig pris.



TRÆDER TILBAGE — Gunnar Kalén, gene-
ralsekretær i det svenske modelflyveforbund,
SMFF, er trådt tilbage fra denne post. Han har i
mange år beklædt denne tillidspost (som de kal-
der »ordförande«) og har varetaget sine forplig-
telser med en utrolig energi. Gunnar Kalén var i
halvtredserne og starten af tresserne Sveriges fø-
rende A2-flyver. Siden har organisationsarbej-
det lagt beslag på det meste af hans »modelflyve-
tid«, men nu kan man måske forvente et come-
back fra ham på flyvepladserne?



— Han har simpelthen ikke tålmodighed til at bygge modellen



INDISK MODELFLYVNING — Fra Indien har vi modtaget en del modelflyvelitteratur i de sidste par år sendt af den entusiastiske fritflyver Prasanta Banerjee. Af materialet fremgår det, at man nu kun har en eneste officiel konkurrence om året — de indiske mesterskaber. Og disse har ikke den store sportslige værdi, da arrangementet af dem er så stramt, at der næsten ikke er tid til at flyve. I fritflyvningsklasserne har man således kun én eneste start! Resultatet er da også, at mange af de klasser, der afholdes mesterskaber i, overhovedet ikke trækker deltagere.

BELL 47 G med motor (HB 25), Graupner Varioprop 12 S, komplet kr. 3.000,-. Modellen har aldrig fløjet.

Henvendelse: Jørgen Bobjerg, Lupinhaven 2, 2760 Måløv, tlf. 02-65 46 67.

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

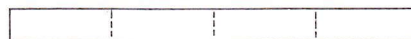
HASE tlf. (01)11 59 99
Løvstræde 8 — 1152 Kbh. K.

ENGELSK MESTERSKABER — De engelske fritflyvningsmesterskaber blev en stor succes i år, da vejret konkurrencen igennem var udmærket. En dårlig vindretning betød dog, at max-tiden i de åbne klasser blev sat til 150 sek., mens FAI-klasserne blev fløjet med 180 sek. max. Et par af de 21 vindere: F1A: J. W. Shephard, F1B: P. M. Uden, F1C: Stafford Screen, Open Glider: Allan Williams, Open Rubber: J. E. Fletcher, Open Power: Ray Monks, A1: J. H. Foster.

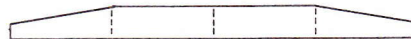
NM I LINESTYRING får alligevel dansk deltagelse, selvom ingen af de »sædvanlige« linestyringsflyvere har ønsket at deltage. Johan Rasmussen, dansker som bor i Sverige, har bedt Linestyrings-Unionen om lov til at deltage i stunt-klassen, hvilket han naturligvis har fået lov til.

GAMLE NUMRE — Det begynder for alvor at tynde ud i vores lager af gamle numre af Modelflyvenyt. Nr. 4/77 er udsolgt, nr. 3/77 og nr. 1/79 har været udsolgt, men vi har fundet et par eksemplarer af hver på det tidligere lager i København. Vi vil gerne bytte blade med læsere, der evt. skulle have for mange af disse tre numre — send bladene og skriv, hvilke numre du vil have dem byttet til.

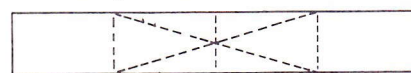
FESSORPROPEL — Man tager en pind med længde, bredde og tykkelse afstemt efter hhv. propellens ønskede diameter, bladbredde og stigning. Man inddeler i 4 lige store felter med en blyant, således:



— og høvler de yderste felter skråt ned til halv tykkelse, således:



Drejer pinden 90° og slår et kryds i de midterste felter, således:



— borer et hul og rasper væk, således:



Kanterne danner nu henholdsvis for- og bagkant til vores Fessorpropel med perfekt geo-

PARIS INTERNATIONAL — Når vi ikke bringer referat fra Paris International, der er en stor fransk linestyringskonkurrence, skyldes det, at der ikke blev dansk deltagelse alligevel. Det eneste vi kan fortælle fra konkurrencen er, at Clarkson/Woodside fra England vandt i team-race med nogle rimeligt gode tider.

FARVEL OG TAK — Dave Clarkson fra Aeromodeller skal nu emigrere for 2 år til Sydafrika, og hans linestyringsredaktørembede er i mellemtiden blevet overtaget af Jim Woodside, der af gode grunde er en absolut kompetent redaktør, som nok skal holde Aeromodellers stil.

NØRREBROS HOBBYCENTER — Hvis der blandt læserne af Modelflyvenyt skulle være nogen, der kan fortælle os, hvordan man kommer i forbindelse med Nørrebros Hobbycenter, Jagtvej 29, 2200 Kbh. N, så vil vi være meget taknemmelige. Ring i kontortiden eller skriv.

NY ROSSI 2,5 cm³ — Et fast indslag på disse sider er »nyheden« om Rossi-fabrikernes planer om produktion af 2,5 cm³ motorer. De sidste 5 år har en ny Rossi været på trapperne, samtidig med at rygter har villet vide, at Rossi helt ville stoppe produktionen af 2,5 cm³ motorer. Ved linestyrings-VM i juli havde Pietro Fontana imidlertid medbragt en prototype af den kommende Rossi FAI-motor, så det lader til, at man skal tro på rygten om en helt ny Rossi-motor.

BALSA ER BILLIGT — Det hævder i hvert fald en af verdens største balsaproducenter, Solarbo, i en annonce i Aeromodeller august 1980. Siden 1975 er balsaprisen kun steget 61%, mens prisen på f.eks. japanpapir er steget med 140%. Pianotråd er steget med 150% og Epoxy med 111%. Disse priser er fra England, men følger sandsynligvis stort set de danske.

PRESEOMTALE — Amager Posten har optaget en artikelserie om de københavnske klubbers baneforhold, som vi håber vil gavne bestræbelserne på at skaffe ordentlige forhold for de mange københavnske modelflyvere.

FFN YEARBOOK 1979 — Free Flight News har udgivet sin årbog for 1979 med tegninger til ialt 18 succesrige fritflyvningsmodeller. Bestil den hos Free Flight News, 8 Blenheim Court, Farnborough, Hants, England GU 14 7DS.

metrisk stigning, når smedens hestehovfil har raspet en halv snes minutter.

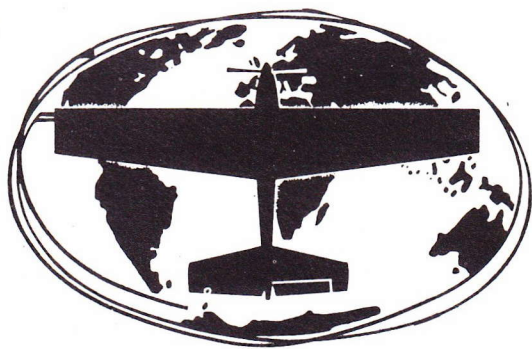
Derefter kunne man selvfølgelig forme bladene i pæne elliptiske buer, men det var der sjældent tid til, når lommerne skulle fyldes med propeller op til en weekend.

Et af mine første jobs som modelbygger var i 1958, da jeg raspede utallige 6 x 3" ere til min storebrors Red Helm gasser (Viking 0,75 cm³). Til 15 øre pr. stk.! En uforskammet underbetaling i betragtning af, at min bror havde en dagløn på kr. 1,45 som avisbud.

Harve Castrol's motorcykelolie i 50'erne konserveret bedre, havde igen i dag været i tvivl om den aparte og kontede facon, for så havde FSN Vandel stadig været brolagt med halve Fessorpropeller.

Navnet??? Aner ikke, hvor det kommer fra. Det hed de bare.

Preben Nørholm
RC-Unionen



Verdensmesterskab 1980 for linestyrede modelfly

*Fine danske præstationer ved VM i Polen
d. 12.-18. juli*

40 nationer og over 300 individuelle deltagere gjorde VM 1980 i linestyring til det største modelflyve-verdensmesterskab, der nogensinde er afholdt. Danmark stillede fuldt hold og klarede sig fint i det store selskab — 1 guld- og 1 sølvmedalje samt andre glimrende præstationer.

Verdensmesterskabet i linestyling 1980 fandt sted i den polske by Czeszochowa, på et dejligt linestyngs anlæg, der ligger i forbindelse med speedway-stadion, hvor på combatkonkurrencerne foregik.

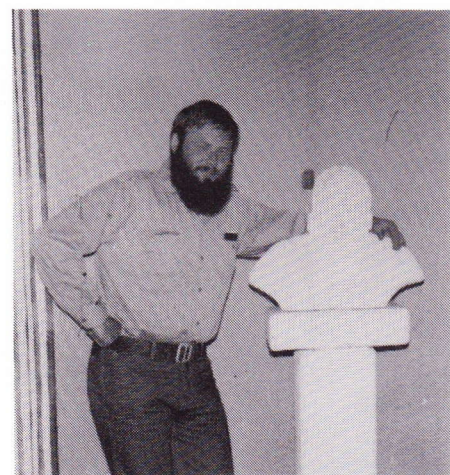
Vi havde fuldt dansk hold i alle klasser — det stærkeste og mest homogene hold vi nogensinde har stillet. Dette hold, bakket op af mange hjælpere og en fantastisk stor holdlederpræstation, kæmpede med 40 andre nationer med tilsammen over 300 deltagere i de fem dage, dette mammutstævne varede.

Arrangementet var virkelig fint, god indkvartering, rimelig kost og en fin og præcis information og afvikling på banen.

Dertil kom, at fysiske rammer var nærmest ideelle — tip-top baner og et helt lille hus til hvert hold. Et stævne, der på alle områder hævede sig milevidt over det dårlige i Liverpool for to år siden.

Dagen efter ankomsten blev Leif O. Mortensen udsat for chok-behandling, da hans vogn, med dertil hørende grej etc. simpelthen blev stjålet. Der blev sat alt disponibelt politi ind på sagen, og allerede næste aften var vognen skaffet til veje, omend lettere for det elektroniske udstyr,

Ved ankomsten til Polen fandt Hans Rabenhøj til sin store overraskelse en buste af sig selv! Det er Hans til venstre.



Les McDonald vandt VM i kunstflyvningsklassen og henviste dermed verdensmesteren fra 1978, B. Hunt, til andenpladsen. Dengang blev McDonald »kun« nr. 4.

altså radioen. Men modellerne var kun en anelse beskadigede, så han kunne da stille op efter at have fået gennemført speciel processing og træning. På denne dag var der processing for stuntmodeller — den gik hurtigt og præcist — og træning for de øvrige. Der var hele to træningsfelter, ud over selve anlægget, så det skortede ikke på muligheder for fine præstationer. For øvrigt lå både konkurrence-anlægget og begge træningsbaner så tæt på indkvarteringen, at man kunne smutte frem og tilbage på små 10 minutter.

På grund af det store deltagerantal i stunt var det nødvendigt at dele de to indledende runder over tre dage, så mens 1. runde startede i stunt, var der processing og træning for speed og teamrace.

Som minde om konkurrencen fik hver deltager en indkøbspose, der indeholdt en T-shirt, håndklæde, hat, viskestykke, glas osv., alt sammen påtrykt VM-logoet. Meget imponerende.

F2B kunstflyvning

I kunstflyvning var der 70 deltagere, der repræsenterede 26 lande. Det store antal deltagere medførte, at hver af de indledende runder ikke kunne afvikles på en dag, så 1. runde blev fløjet mandag d. 14. og tirsdag formiddag. 2. runde blev derefter fløjet tirsdag eftermiddag samt hele onsdag.

Efter 1. runde var det klart, at det store opgør ville blive mellem USA, Italien og Japan. B. Hunt, USA, førte med 2817 point efterfulgt af W. Werwage, USA med 2804 points, L. Compustella, Italien med 2799 points, T. Hara, Japan med 2741 points, L. McDonald, USA med 2722 points og Y. Suemoto, Japan med 2616 points.

Det danske hold holdt sig beskedent (og efter evner) i den tunge ende, hvor Stig Henriksen op-

nåede 2158 points, Leif O. Mortensen fik 2056 points, og Hans Rabenhøj 2010 points.

I anden runde scorer Les McDonald 2931 points, der var det højeste opnåede resultat ved VM. Han kom dermed på 1. pladsen, så nu var 3 amerikanere førende.

Stig Henriksen var uheldig i denne flyvning, hvor hans motor uventet gik meget langsomt, og han havde ganske enkelt ikke motorkraft nok til at fuldføre programmet, så modellen stallede i en af manøvrerne og ramt asfalten — heldigvis uden materielskade ud over propellen. Motoren kørte videre uden propelbladene, og jeg har aldrig før hørt en Merco motor have så travlt.

Leif O. Mortensen havde problemer med styretøjet og scorede mindre end i første flyvning, og Hans Rabenhøj forbedrede til 2049 points. Efter denne flyvning var det danske hold ude af konkurrencen og kunne nu de sidste dage spille rollen som tilskuere.

I de to finalerunder, der blev fløjet torsdag d. 17. juli, blev de opnåede resultater næsten ikke ændrede, så Les McDonald holdt føringen efterfulgt af B. Hunt og W. Werwage, USA, L. Compustella, Italien og T. Hara, Japan.

I holdkonkurrencen var det ingen overraskelse, at USA vandt efterfulgt af Japan og Italien. En overraskelse var det, at Kina fik en 5. plads, og det er helt sikkert, at de vil være en af de stærkeste nationer til næste VM. Forøvrigt går kineserne ofte deres egne veje i løsningen af problemer. En af deltagerne, Wu Dazhong, der blev nr. 16, anvendte en model med yderst pudsig vingeformer, der var udformet som vingeprofiler, der skulle forøge modellens træk i linerne. I praksis så det ikke ud til at have nogen særlig virkning, men det så som sagt pudsigt ud. Samme Wu Dazhong anvendte overhovedet intet håndtag. Linerne endte i stedet i hver sin brede fingerring, så piloten så tog på et par fingre, og



Det danske hold — bemærk den strømlinede påklædning!

der er ingen tvivl om, at han havde føling med modellen.

Skønt vi ikke opnåede de store resultater, så lærte vi en del. Det er helt tydeligt, at amerikanerne bygger meget flotte modeller, der med den gode overfladebehandling er nemme at vedligeholde. Dette giver uden tvivl længere levetid for udstyret, hvilket ikke er uden betydning for elitepiloter, der i længere perioder flyver flere timer om dagen. Desuden lyder det til, at amerikanerne også trimmer en del på deres motorer og således får dem til at gå meget stabilt, hvilket er en betingelse for rolig afvikling af en flyvning. Denne pæne motorgang kunne de opnå med både Super Tigre 46 motorer såvel som de schnuerleskyllede OS 40 motorer — gad vide, hvad de gør ved dem?

F2D Combat

Der deltog ikke mindre end 40 deltagere fra 12 lande, og som det var forventet, blev der næsten udelukkende anvendt gløderørmotorer i skumvingemodeller. Det var en stor overraskelse, at Den kinesiske Folkerepublik deltog, og det var klart, at de var kommet for lære, for deres udstyr var rigtig opbyggede modeller beklædt med solarfilm, etc.

Fra Danmark deltog Uffe Edslev, Bjarne Schou og Dan Hune. Uffe var den første danske, der skulle i ilden. Han havde trukket den engelske mester R. Tribe som modstander i 3. kamp. Efter de to første kampe var det tydeligt, at streameren ikke kunne holde til at flyve med. Det blev forsøgt udbedret til 3. kamp ved at klister cellotape på begge sider af streameren, men det gjorde den for stærk, så de 3 første kampe skulle flyves om til sidst i 1. runde, og der blev sendt en bil til Tjekkoslaviet efter bedre streamere.

Bjarne Schou var den næste, der skulle flyve. Han skulle flyve mod tyskeren W. Grothe. Bjarne vandt kampen med 2 klip mod 1.

Dan Hune havde i sin kamp trukket hollænderen B. Gysbertsen. Dan fløj en pæn kamp, men han er endnu ikke kommet sig over sit angrebskompleks, hvor han ikke angriber, men flyver meget defensivt, så efter et par klip til hollænderen og noget linefilter med deraf følgende styrt, måtte Dan se sig henvist til opsamlingsrunden.

I omflyvningen mod R. Tribe fløj Uffe lige op med Tribe. De havde to klip hver, men da de viklede liner faldt Uffe ned og kunne ikke komme op igen, da hans liner var viklet grundigt ind i Tribes. Da Tribe imidlertid stadig fløj, måtte Uffe ligesom Dan i opsamlingsrunden.

I opsamlingsrunden skulle Dan flyve mod J. R. Font fra Spanien og Uffe mod W. Grothe, der havde fløjet mod Bjarne i 1. runde. Dan vandt sin kamp mod spanieren med 1 klip mod 0 og Uffe vandt sin med 2 mod 1.

Efter opsamlingsrunden var der 39 deltagere tilbage, så der skulle flyves 7 eliminationskampe før 2. runde for at komme ned på 32 deltagere. Dan var den eneste fra det danske hold, der var så uheldig at blive udtrukket. Modstanderen var P. Henry fra Frankrig, og han fik, hvad han skulle have, så vi var alle med i 2. runde, hvor Dan mødte G. Benincasa (I), men der måtte en omkamp til, da det regnede kraftigt og der var kommet vand i dommerens elektroniske stopur. I omkampen tabte Dan desværre, da han fik taget hele sin modstanders streamer først på kampen og ikke formåede at holde P. Henry væk fra sin resten af kampen.

Uffe skulle flyve mod Dave Wood fra England. Uffe havde mødt ham ved VM 78 og var blevet slået ud af ham, hvorefter Wood var fortsat til 2. pladsen. Denne gang fløj de en af de bedste kampe, der indtil da var fløjet til VM, og Uffe vandt med 3 klip mod 2, da Wood ikke kunne følge med i mange undvigelsesmanøvrer mod jorden.

Efter denne revanche var det Bjarnes tur. Han skulle igen flyve mod en tysker N. Figus, og han fløj en meget fin kamp, hvor han tog mindst 4 klip og fløj i jorden 3 gange. Takket være gode

Stunt- og combatcirklerne



mekanikere var han hurtigt i luften igen hver gang. Tyskeren fik 2 klip og var næsten ikke i luften det første minut, så vi var atter sikre på, at Bjarne havde vundet, indtil vi hørte stor jubel fra den tyske lejr, hvor det tydeligvis også var kommet som en overraskelse, at N. Figus var blevet erklæret for vinder.

Det eneste, der kan være sket er, at dommerne har byttet om på dommersedlerne. Vi protesterede selvfølgelig, men det hjalp ikke, og Bjarne måtte se sig ude af konkurrencen på en meget uretfærdig måde. Vi har senere fået en undskyldning fra det ene jurymedlem, som godt kunne se, at der var noget galt).

Tilbage i 3. runde var så kun Uffe + 15 andre, hvoraf han skulle flyve mod russeren D. Titow. Vi havde lige siden trimdagen tippet russeren O. Doroszienko til at vinde, da alle russernes modeller fløj ca. 25% hurtigere end alle andre, og deres modeller vendte også udmærket. Doroszienko var den eneste, der virkelig kunne styre sin model helt nede ved jorden, hvorimod de to andre helst ikke ville flyve under 4 meters højde.

Uffe vidste, at han bare skulle lave manøvrer helt nede ved jorden for at få russeren væk fra streameren, men han vidste til gengæld ikke, hvordan han skulle tage klip, da russeren som sagt fløj meget hurtigt. Kampen gik som ventet, hvor russeren kunne flyve fra Uffe pga. hastigheden, og Uffe kunne flyve fra russeren ved hjælp af små manøvrer, og det blev til 1 klip til hver, men da Uffe havde lidt jordtid, var det sidste danske håb i combat ude.

Efter kvartfinalerne, hvor S. Borer, N. Filgus, O. Titow og R. Tribe blev slået ud, var semifinalisterne fundet, det var M. Vegetti (I), B. Gysbertsen (Hol.) og P. Granderson (USA) samt O. Doroszienko, hvoraf sidstnævnte var langt den bedste og P. Granderson rimelig god, hvorimod de to andre ikke havde ret meget at byde på.

Den første semifinale var imellem P. Granderson og B. Gysbertsen. Kampen endte til Gysbertsens fordel, da Granderson fik sine liner kappet og kort efter fløj sammen med Gysbertsen, hvorefter Gysbertsen kunne flyve sejren hjem med sin reservemodel.

Den anden semifinale var heller ikke ret god, da M. Vegetti ikke kunne styre sin model og faldt ned hele tiden. Doroszienko fik dog 1 klip og var så i finalen, hvor han var favorit mod Gysbertsen fra Holland.

Finalen var ren og skær opvisning fra Doroszienko's side. Han tog 5 klip og Gysbertsen fik kun 1, så russeren var en værdig og populær vinder af VM i combat 1980.

Resultater

F1B Stunt

1. Les McDonald, USA	5802 pt.
2. R. Hunt, USA	5767 pt.
3. W. Werwage, USA	5657 pt.
4. L. Compostella, I	5625 pt.
5. T. Hara, Japan	5588 pt.
6. Y. Suemoto, Japan	5557 pt.
7. S. Cech, Tjekkoslaviet	5394 pt.
8. Zhang Xiangdong, Kina	5362 pt.
9. M. Lavalette, F	5320 pt.
10. W. Paul, USA	5308 pt.

Danskerne (bedste flyvning):

50. Stig Henriksen	2158 pt.
57. Leif O. Mortensen	2056 pt.
59. Hans Rabenhøj	2049 pt.

Hold, stunt

1. USA	16797 pt.
2. Japan	16331 pt.
3. Italien	16131 pt.
4. Tjekkoslaviet	15543 pt.
5. Kina	15309 pt.
17. Danmark	11044 pt.

F2D Combat

1. O. Doroszienko, USSR
2. B. Gysbertsen, Holland
3. P. Granderson, USA
4. M. Vegetti, I

Og danskerne:

9. Uffe Edslev
17. Dan Hune
17. Bjarne Schou

F2D Hold

1. USSR
2. Holland
3. Italien
4. USA
5. Vesttyskland
7. Danmark

F1A Speed

1. P. Constant, F	274,809 km/t
2. P. Fontana, I	265,878 km/t
3. G. Ricci, I	264,317 km/t
4. D. Enfroy, F	263,543 km/t

5. S. Szegedi, Ungarn	261,437 km/t
6. W. Maslenkin, USSR	261,248 km/t
7. R. Spahr, USA	260,492 km/t
8. A. Rachwal, Polen	257,879 km/t
9. L. P. Sarrate, Spanien	257,695 km/t
10. C. Lieber, USA	257,326 km/t

Og danskerne:

22. Ole Poulsen	247,252 km/t
29. Niels Lyhne-Hansen	240,963 km/t
37. Hans Geschwendtner	236,375 km/t

F1A Hold

1. Frankrig	789,924
2. Italien	778,470
3. USA	772,956
4. Ungarn	760,163
5. Jugoslavien	748,261
8. Danmark	724,590

F1C Team-race

1. Hans Geschwendtner/John Mau, DK:	3:56,2	3:46,7	3:45,2	3:42,6	7:22,6
2. Albritton/Perkins, USA:	3:33,6	—	3:41,7	3:42,2	disk.
2. Smith/Brown, GB:	3:42,3	3:49,7	disk.	3:40,9	disk.
4. Metkemeier/Metkemeier, Holland:	3:29,2	4:04,3	disk.	3:44,6	
5. Balogh/Dorant, Ungarn:	3:36,5	4:25,0	disk.	0	
6. Heaton/Ross, GB:	3:48,5	3:45,2	disk.	3:52,4	
7. Visser/Buys, Holland:	3:46,6	4:18,3	3:45,5	0	
8. Cipolla/Cipolla, I:	3:48,2	3:58,6	disk.	disk.	
9. Fischer/Straniak, Østrig:	3:50,4	disk.	disk.	disk.	

Og de øvrige danskere:

12. Petersen/Geschwendtner:	4:11,7	3:55,3
24. Ib Rasmussen/Ole Poulsen:	4:03,7	4:11,8

F1C Hold

1. England	11:30,1
2. Danmark	11:41,6
3. Ungarn	11:46,9
4. Østrig	11:59,7
5. USA	12:01,2

F2A Speed

Det danske hold bestod af Ole Poulsen, Niels Lyhne-Hansen og Hans Geschwendtner, der var kommet med på afbud fra Leif Eskildsen. I forårs-sæsonen havde både Ole og Niels været oppe på 250 km/t, men som omtalt i sidste nummer af Modelflyvenyt var der ved flere speedkonkurrencer i Europa fløjet 20 km/t hurtigere, så de danske deltagere var indstillet på at skulle kæmpe for at komme i den bedste halvdel af de 57 deltagere fra 22 nationer.

Den officielle træning var ikke særlig opmuntrende, trods det, at alle tre havde været ude og træne aftenen før. Ved et nærmere kig på det udleverede brændstof viste det sig, at der på det nærmeste var klumper i, så det fik skylden for problemerne. Senere blev vi klar over, at de klimatiske forhold var meget forskellige fra den ene dag til den næste, så det ikke var ualmindeligt, at man skulle ændre en hel omgang på nåleskruen. At også andre lande havde problemer med dette, viste sig ved et meget stort antal omflyvninger i alle tre runder.

Første runde startede tirsdag uden de store

overraskelser. Fontana fra Italien lagde sig i spidsen med 265,8 km/t efterfulgt af Szegedi fra Ungarn med 261,4 km/t. Fontana brugte den model, som er omtalt i Modelflyvenyt 1/79. Også Szegedis model var et gammelt bekendtskab, idet samme model blev brugt ved konkurrencen i Bochum i 1979. Overraskende var det dog, at alle tre ungarere brugte træpropeller. Bedste danske resultat opnåede Ole med 243,9 km/t. Hans havde lidt problemer med styringen, men fik godkendt en flyvning på 227,2 km/t. Niels havde ikke fået lukket nok for brændstoffet, så med en stribe af hvid røg efter sig måtte han nøjes med 211,7 km/t. 8 af de 57 deltagere opnåede ikke tid i første runde, heriblandt kendte navne som Enfroy fra Frankrig og Spahr fra USA.

I anden runde kom konkurrencens hurtigste flyvning, idet Constant fra Frankrig fløj 274,8 km/t og dermed satte verdensrekord. Lige så imponerende som flyvningen var de glædeshop, den store frankmand udførte, da han fik resultatet at vide. Constant fløj med en modificeret Rossi 15 motor med hårdforchromet aluminiumscylinder, samt ikke at forglemme en Flemming Jensen propel. Umiddelbart efter flyvningen

indgav italienerne en protest. Om det var mod for lav flyvning eller fordi de mente, at tidtagningen var forkert, nåede vi ikke at blive klar over, inden protesten var blevet forkastet af FAI-juryen. Også de to andre franskmænd, Enfroy og Bellelle, havde deres bedste flyvninger i anden runde med henholdsvis 263,5 km/t og 251,5 km/t. Herved kom Frankrig klart i spidsen i holdkonkurrencen.

Den danske indsats i anden runde indskrænkede sig til kun én godkendt flyvning, som Hans stod for. Til gengæld forbedrede han klart og fik 236,3 km/t. Efter flyvningen klagede Hans højtlydt over, at modellen var svær at styre. Ved nærmere eftersyn viste det sig, at stødstangen var hoppet af trekanten, så det må siges at være noget af en præstation at flyve næsten 20 km/t hurtigere end man nogensinde har gjort, og så uden styring på roret. Niels havde valgt at bruge første forsøg til kontrol uden at gå i stander. Det gik også som det skulle, men da han skulle have omflyvningen, havde det styrtet ned i flere timer, og store dele af banen stod undervand. Eftersom han ikke havde husket vandskiene til dollyen, lykkedes det ikke at komme i luften. Ole havde af samme grund skiftet til motortryksmodellen for at få fart nok på i starten, men han nåede til gengæld ikke ti omgange i standeren.

Tredie runde gav ikke anledning til de store forandringer i toppen. Hverken Constant eller Fontana fløj i denne runde, men Ricci rykkede op på tredjepladsen med 264,3 km/t. Ole forbedrede til 247,2 km/t, hvilket rakte til en 22. plads. Ole var ikke helt tilfreds med resultatet, da han plejer at blive placeret i den bedste trediedel. Niels havde fået nogenlunde styr på tingene og forbedrede til 240,9 km/t, hvilket han efter omstændighederne var særdeles tilfreds med. Hans havde lige pludselig ikke tid — eller ro? — til at flyve speed, så han sluttede som nr. 37 med 236,5 km/t. Alt i alt rakte den danske indsats til en 8. plads, hvilket bestemte var et tilfredsstillende resultat, da vi blev bedre placeret end så stærke speednationer som Vesttyskland og England.

F2C Team-race

I denne klasse var der hele 64 hold at kæmpe imod for det danske hold, der bestod af Hans Geschwendtner/John Mau, Jens Geschwendtner/Luis Petersen og Ib Rasmussen/Ole Poulsen. Der var deltagelse fra de store nationer, Rusland, Holland, England — de stillede alle med de stærkeste hold, så der skulle virkelig ydes noget for at komme til tops såvel individuelt som i holdkonkurrencen.

Træningsdagen havde vist os, at vi havde samme ydelse som de bedste af de andre, og da vi yderligere fik tålelige lodtrækninger, gik vi til 1. heat med optimisme.

Imidlertid gik det totalt galt; først for Hans/John, der allerede kørte varm efter 16 omgange og fik et ekstra stop — alligevel fik de en rimelig tid på 3:56. Jens/Luis gjorde dem kunststykket efter — dog løb de varm allerede efter 12 omgange, så med deres ekstra stop blev tiden 4:11. Som dagen skred, gik det op for mange, at vi aftenen før havde haft et mærkeligt meteorologisk fænomen, idet alle der havde trimmet om aftenen løb varme, som perler på en snor. Der var dog nogle, der enten ikke havde trimmet eller fik kompenseret, da brdr. Metkemeier blev noteret for et fantastisk resultat på 3:29,2, en tid der er verdensrekord. Det amerikanske outsiderhold Marvin/Albritton noteredes for tiden 3:33, mens en del andre placerede sig i »fyrrerne«. Ib/Ole kompenserede med bakning af kompressionen, hvilket da også forhindrede varmkørsel, men desværre var deres cut-off stillet så kritisk, at Ib



Løbet er kørt for englænderne og amerikanerne. Hans Geschwendter flyver solo de sidste ca. 165 omgange frem til VM-titlen.

fik stoppet motoren i en snæver start, så med et ekstra stop opnåede de 4:03.

Så det var et noget slukøret dansk hold, der lukkede ud på træningsbanen for at justere til næste dags afgørende heats. Der var imidlertid også andre »skrappe«, der måtte luske med, bl.a. russerne, hvis bedste hold »kun« havde opnået 3:55.

Under aftenens træningsflyvning opstod der desværre problemer for Jens/Luis, da deres motorer voldte problemer med varmkørsel i plejlstangs/sølelejet, så de kunne ikke opnå fornøden hastighed, hvilket idag skal være mellem 19,0 og 20,0 sek. over 10 omgange. Efter en masse trimflyvning og forbrug af aksler og plejlstænger kunne det konstateres, at problemet ikke kunne løses i Polen, så Jens/Luis gik til næste dags heats med begrænset forhåbninger.

Næste dags konkurrencer startede med fint vejr. Hans/John var i et af de første heats, imod to kolossale piloter, men Hans' nye disco-flyvestøvler gjorde ham så tilpas højere, at han kunne klare sig fint — og efter et strålende pilot- og mekanikerarbejde fik de noteret 3:46 — endog med to svæveomgange — så de måtte anses for at være i semifinalen. Jens/Luis startede et par heats længere nede — et relativt let heat, hvor de til fulde udnyttede deres grej, så de fik noteret 3:55,3. Derpå startede et enormt regnvejr og en pinefuld spænding for Hans/John, om tiden kunne holde til semifinalen. Der var også enorm spænding om holdresultatet, idet vi hurtigt kunne regne ud, at hvis en del af de øvrige hold svigtede og Ib/Ole forbedrede kraftigt, ville vi kunne holde os på en medaljeplads.

Takket være regnvejret og en oversatsning fra mange af de øvrige deltagere, så det lyst ud, da Ib/Ole entrede cirklen i et meget let tomandsheat. Desværre gik det ikke som ventet, modellen holdt ikke omgangene, og farten var ret lav, så tiden blev ikke forbedret — den blev på 4:11,3 — men alligevel holdt både Hans/John's 7. plads til semifinalplads, og vi kunne — superstolte — konstatere, at vi somhold havde vundet *sølvmedalje*, da opnåede tider for semifinalholdene sandsynligvis ikke ville kunne rokere på resultaterne.

Næste dag startede semifinalerne og dermed også dramatikken! Hans/John skulle i andet heat af de tre i første runde møde Metkemeiers og Cipolla, hvilket viste sig at blive et meget spændende heat. I første heat gik deltagerne simpelthen amok, dårlig ulovlig flyvning, som jury'en takserede til diskvalifikation, var resultatet. I andet heat kom alle godt fra start, men efter første stop opstod der problemer for Cipolla, han kom bagud, kunne ikke se sin model, filmede vist en smule, men resultatet blev, at han

dronede i jorden, og senere begik Metkemeier en mekanikerfejl, idet han startede lige op i Hans/John, hvilket kostede Metkemeiers model. Hans blev også indviklet i liner, men klarede sig på mesterlig vis ud af problemerne og fuldførte i tiden 3:45,2 med 3 stop — en virkelig fin tid under de flyveforhold.

I tredje heat i første runde gik der også kludder i det for de hårdt satsende hold. I denne første runde opnåede kun tre hold tider, amerikanerne Marvin/Albritton gode 3:41,7, Hans/John 3:45,2 og hollænderne Buys/Visser 3:45,5. Alle øvrige blev diskvalificeret.

Anden runde bød på endnu mere dramatik, da der var blevet protesteret flittigt og kraftigt mellem de to runder af diverse hold, men ingen af protesterne blev taget til følge. Hans/John skulle i denne runde møde Metkemeiers igen og denne gang sammen med Straniak/Fischer fra Østrig. De var yderligere så heldige, at de skulle flyve tredje heat, således at de helt klart ville vide, hvad de skulle gøre af tid for at kvalificere sig til finalen. De to første heats bragte tider, der var bedre end Hans/Johns første tid, nemlig 3:40 til englænderne Smith/Brown og 3:42 til Marvin/Albritton, mens andre benyttede lejligheden til at demonstrere dårlig opførsel: Cipolla'erne gik på banen, men startede ikke — de blev demonstrativt stående under hele løbet. Det hele skyldes, at de ikke havde fået medhold i deres protest mod deres første heat. Ungarerne var slemt uheldige, på indflyvningen mod de 100 omgange — og en rimelig fin tid — væltede mo-

Hans og John venter ængsteligt, mens modellen bliver målt igennem. Den var OK!



dellen kun 1 meter fra sektorstregen, og mekanikeren kunne ikke nå modellen!

Så kom tredje og »afgørende« heat. Metkemeiers måtte bruge reservemodellen, men kundgjorde før heatet, at den var ligeså god som den smadrede — det var spændende — Hans/John kom samtidigt fra start som Metkemeiers, men deres motor perlede, så de holdt Metkemeiers stangen i første tank — et perfekt stop fra John gav dem lidt luft, men da hollændernes motor begyndte at køre perlende, begyndte de også at overhale og indhentede dermed næsten Hans/Johns forspring ved 2. stop. Igen et perfekt stop fra John — igen lidt luft — og Metkemeiers begyndte igen at overhale — de var tidsmæssigt 3 overhalinger bagud, så da de havde taget den anden ved ca. 90 omgange, var det ulideligt spændende. Men Hans holdt hollænderne bag og passerede dermed målstregen 2 sekunder før Metkemeiers — finalepladsen var sikret med 3:42,6.

Finalen var desværre et antiklimaks, som finaler mange gange er. Starten gik bragende for Hans/John og amerikanerne, men ved første stop, som Hans/John havde udført til UG, skulle Smith lige »klemme« den amerikanske mekaniker lidt, hvorved linen nøjagtigt i mekanikereens gribebevægelse blev truffet og modellen revet ud af hånden og inden for cirklen. Den engelske model krabbede videre til mekanikeren der greb forkert, modellen fortsatte 3-4 meter, stadigvæk inden for mekanikerens rækkevidde, men da mekanikeren havde hentet modellen, besluttede han sig for at stoppe løbet — i sikker forventning om en omflyvning. Men det var en fejl, da juryen ikke havde anmodet om at stoppe, betragtedes det simpelthen som om han stoppede. Derpå kunne Hans/John i elegant stil fuldføre de 200 omgange og flyve over målstregen som *verdensmestre* — til stor jubel for danskerne.

Straks startede protester af alle slags, men juryen kunne sin lektie og fastholdt helt klart resultatet. Hans/John's tid er iøvrigt officiel verdensrekord.

Det var beskæmmende at et stævne med en virkelig seriøs og objektivt arbejdende jury (der var overhovedet ingen protester under de to indledende heats) kunne køre af sporet på trediedagen på grund af — efter min mening — dårlig opførsel fra nogle af deltagerne og ukendskab til hele grundlaget, nemlig »Sporting Code«.

Men et stod fast, vi havde fået et par verdensmestre, hvilket vi på behørig vis fejrede i god russisk champagne og med hurraråb. Hvilken stor dag!

Afslutningen

Banketten om aftenen var absolut udmærket — og det var med mindet om et godt VM — og et lidt bullent hovede — vi næste morgen kørte de 650 km nordpå til færgen.

Hvis man endnu engang summerer de danske præstationer ved dette VM op, må man sige, at vi klarede os meget fint. I tre af de fire klasser var vi holdmæssigt klart i den bedste halvdel af holdene. Det er kun i stunt, hvor vi faktisk stillede med et internationalt set rutineret hold, at vi kom lidt længere ned i rækkerne. Det er helt klart, at vores »parade-klasser« igen blev teamrace, hvor der nu for 3 VM'er i træk var et dansk hold i finalen.

Et godt VM-arrangementsmæssigt og resultatmæssigt. Vi glæder os allerede til VM 1982 i Sverige.

VM-referatet er skrevet af Uffe Edslev, Jens Geschwendter, Niels Lyhne-Hansen og Hans Rabenhøj.

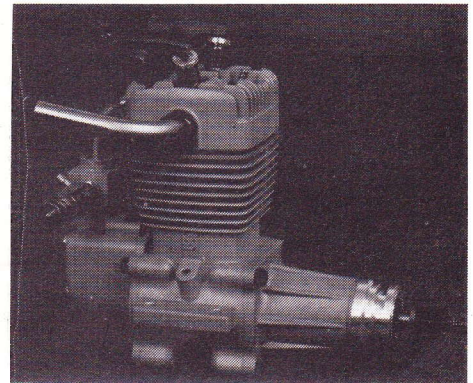
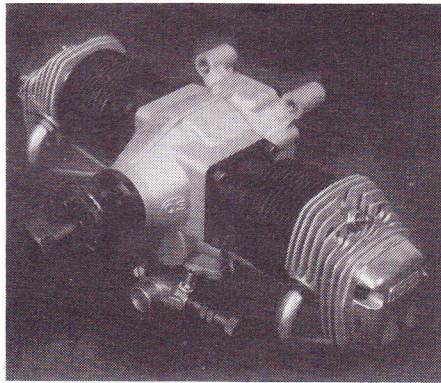
4-takts modelmotorer:

I går utopi – i dag realitet

Fra et japansk blad har vi denne oversigt over 4-takts motorer på markedet idag. 4-takts motorerne er blevet meget populære blandt RC-flyvere på grund af deres lydsvage og »skalaagtige« kørsel.

For ikke mange år siden var det fuldstændig utopisk at tænke på 4-takts modelflyvemotorer i produktion, men i dag er det en motorkonstruktion, der breder sig meget kraftigt, og allerede 6 fabrikanter har motorer med i deres normale produktion.

Vi har her prøvet at opstille en lille status over de motorer, der er i produktion. Det eneste, vi ikke kan fortælle, er prisen, men man kan godt indstille sig på at måtte af med en mindre formue, idet det er små motormesterværker, der er meget dyre at fremstille på grund af de mange forskellige dele, som indgår i dem.

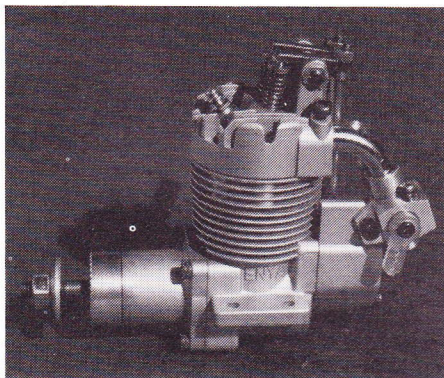


brændstoffet, og der anvendes OS 4-takts-gløderør. Der skal tages hensyn til, at der er to gløderør på denne motor, så batteristørelsen skal være stor ved start.

Slagvolumen .. 9,95 cm ³ × 2 = 19,9 cm ³
Boring 24,0 mm
Slaglængde 22,0 mm
Vægt 980 gram (uden monteringsflange)
Omdrejninger .. 2.000-9.000 omdr./min.
Propeller 17×6, 18×5

Alle slags gløderørsbrændstof kan bruges til denne motor, men højt indhold af nitromethan er ikke nødvendigt. 5-10% er passende. Almindelige RC-gløderør kan anvendes, men Kalt HP plug eller Enya 3 er bedst. Motoren kan monteres lodret i en speciel holder.

Slagvolumen 7,41 cm ³
Boring 22,3 mm
Slaglængde 19,0 mm
Vægt 520 gram
Omdrejninger .. 2.500-9.250 omdr./min.
Propel 11×6



Enya 35 4C

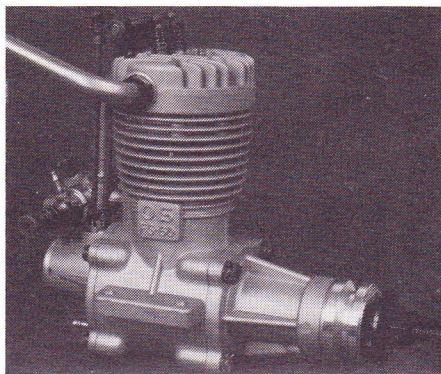
Denne motor, som er i 35-klassen (6 cm³), fremstilles med et cylindersæt efter ALCROM metoden, som er udviklet af Enya fabrikken. Karburatoren er en G-type med diameter på 4,5 mm. Som gløderør bruges et Enya 3 eller 4. Nitromethanindholdet skal ligge mellem 5 og 15%, og modellens vægt skal være ca. 1,6-2,4 kg.

Slagvolumen 5,86 cm ³
Boring 20,95 mm
Slaglængde 17,00 mm
Vægt 335 gram
Propeller 10×7, 11×5
Omdrejninger 2.500-11.000 omdr./min.
Ydelse ca. 0,4 HK

OS FT-120

Denne to-cylindrede 4-takts motor bliver solgt af Ogawa-Seiki Co (OS-fabrikken) som var de første i verden, der lavede en Wankel modelmotor.

Der er mellem 5 og 10% nitromethan i



OS FS-60

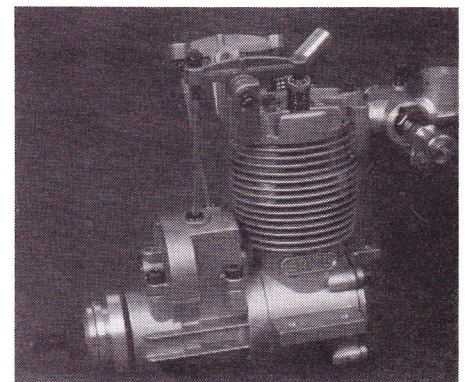
Denne motor blev testet her i bladet i nr. 2/77. Den har været i produktion siden 1976 af Ogawa-Seiki, og har den samme teknik som MAX og SR serierne. OS FS-60 har lagt grunden for den kraftigt stigende interesse for 4-takts motorer.

5-10% nitromethan anbefales, og da brændstoføkonomien er god, er flyvetiden 15 til 20 minutter med en normal klasse 40 tank (240 cm³). Ydelsen svarer nogenlunde til en 40-motor (6,5 cm³), men da den er relativt tung, skal modellen bygges let.

Slagvolumen 9,95 cm ³
Boring 24,0 mm
Slaglængde 22,0 mm
Vægt 560 gram
Omdrejninger 2.000-10.000 omdr./min.
Propeller 12×6, 13+5½

Kalt FC 1

Denne motor bliver fremstillet ved hjælp af en meget fin støbetechnik, som er udviklet af firmaet Kalt, der er verdensberømte i RC-helikopter-teknik.



Saito FA-30 ABC

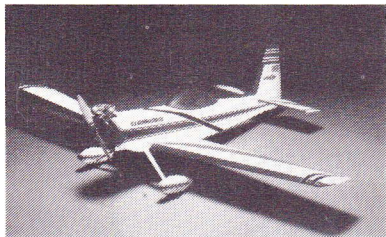
Denne motor er meget populær på grund af dens slagvolumen på 5 cm³. Cylindersættet er af ABC-konstruktion (aluminiumsstempel i hårdtforchromet messingcylinder).

I brændstoffet skal der helst være 5-30% nitromethan, og der anbefales varme gløderør for at få den bedste ydelse, som man kan eksperimentere sig frem til. Man skal helst afholde sig fra at anvende for små propeller på grund af motorens konstruktion. Brændstofforbruget er 5-6 cm³/minut.

Slagvolumen 5,00 cm ³
Boring 19,3 mm
Slaglængde 17,0 mm
Vægt 320 gram
Omdrejninger . max. 12.000 omdr./min.
Propel min. 10×4, 10×6

Fortsettes næste side

Pilot hurtigbyggesæt »QB«



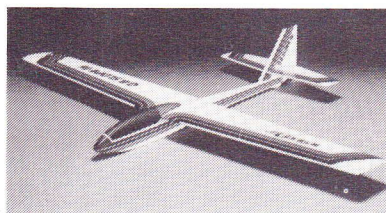
Akromaster 20. NYHED

Spændvidde 136 cm. For motorer på 3,5-4 cm³ kr. 420,00



Piper Cub J 3. NYHED

Spændvidde 140 cm. For motorer på 3,5-4 cm³ kr. 450,00



QB 1600

Kunsthavningsdygtig skræntflyvningsmodel. Spændvidde 160 cm. Har styring på højderor, sideror og balanceklapper.

kr. 455,00



QB 40 S.

Spændvidde 150 cm. For motorer på 6-8 cm³. Meget velegnet begynder- og overgangsmodel kr. 480,00

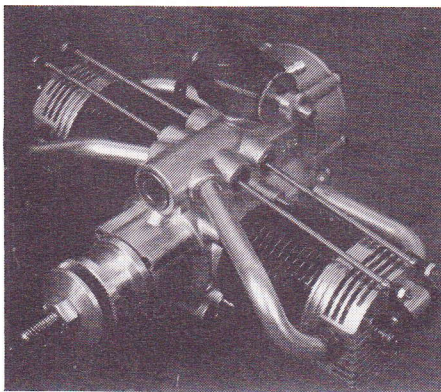
Pilotbyggesættene har alle dele ud-savede eller udstansede i balsa eller krydsfiner. Modellerne er konstrueret, så byggetiden er reduceret mest muligt. Righoldigt tilbehørsset. Pilot QB byggesæt = høj kvalitet til rimelig pris.

Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro

Telefon 08-52 03 57

— førende i modellfly siden 1960 —

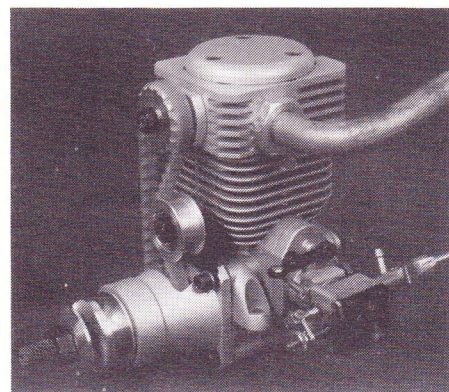


DAMO FS 218

Denne motor er fra Sverige. Det er en meget interessant motor, som skal køre på velbalancerede propeller for at formindske vibrationerne. Der kan bruges normale 2-takts gløderør.

Denne motor har sit særpræg ved brændstoffet, den kører på, idet der anbefales en blanding af 5% nitromethan (max. 10%), 1-5% olie (max. 5%), 90-94% methanol. Der kan ikke anvendes almindeligt gløderørsbrændstof.

Slagvolumen	18,08 cm ³
Boring	24,0 mm
Slaglængde	20,0 mm
Vægt	650 gram
Omdrejninger	1.800-11.000 omdr./min.
Propeller	12×8, 14×6, 16×4

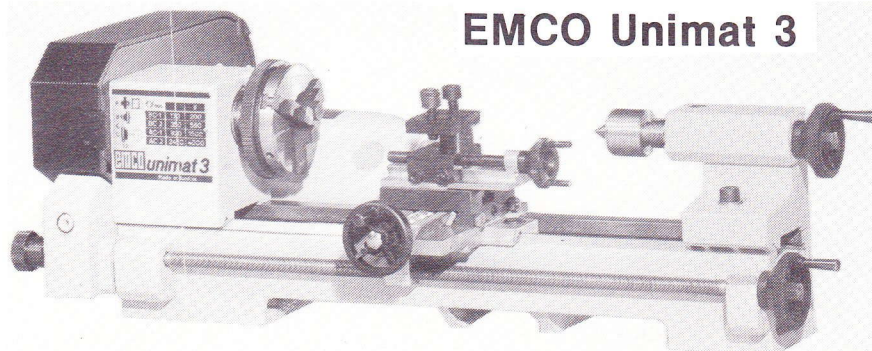


Webra T-4

Dette er den nyeste motor, der er blevet introduceret i Europa. Motoren fremstilles hos Webra i Vesttyskland. Det mest karakteristiske ved denne motor er at krumtapen direkte via et tandbælte driver indsugningen og den roterende skiveventil i hovedet. Karburatoren er monteret ude på siden af motoren.

Slagvolumen	14,7 cm ³
Boring	27,0 mm
Slaglængde	25,0 mm
Vægt	930 gram
Omdrejninger ..	2.000-9.300 omdr./min.

Luis Petersen
& Hans Geschwendtner



EMCO Unimat 3

En rigtig »lomme-drejebænk«, som du bogstaveligt talt kan have stående på dit skrivebord. **Standardudstyr:** Tværribbet støbejernsramme med sløbne prismevanger, motor, trapperemskiver og drivremme, remsbeskyttelsesskærm, spindel-dok med præcisionslejer, 3-bakket centrerpatron med vendbare bakker, medbringerskive (opspændingsplan) og medbringer, 2 faste pinoler, pinoldok, længdeslæde med automatisk tilspænding, tværsælde, stålholder, 2 umbrakonøgler, en dobbelt gaffelnøgle, samt betjeningsvejledning kr. 2.848,-

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

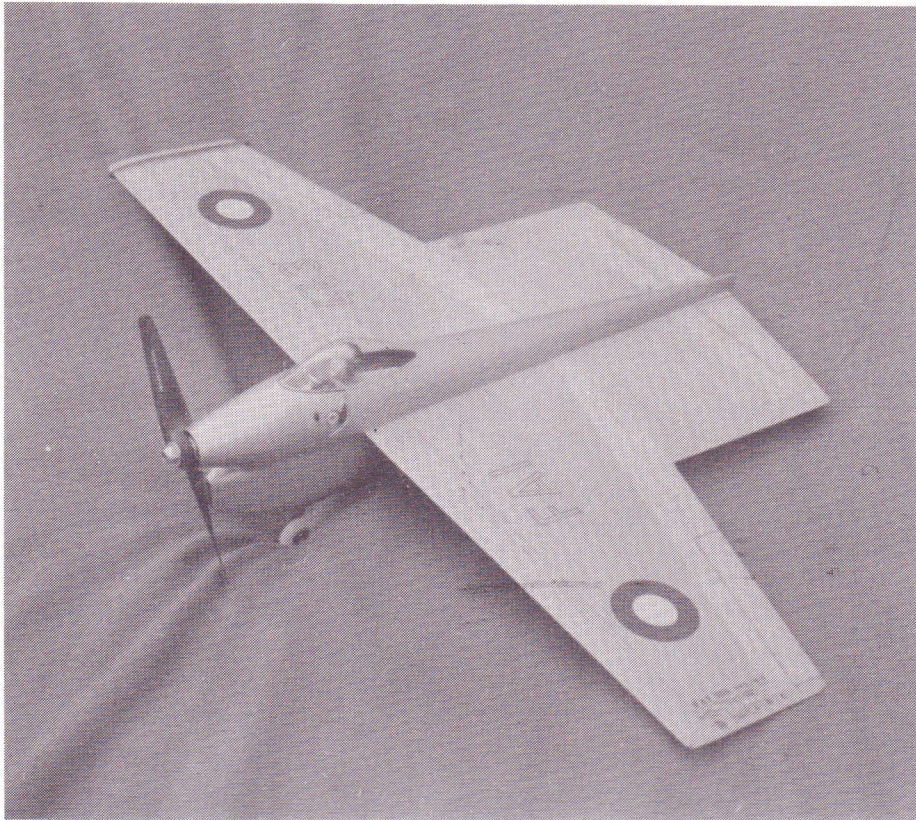
Priser incl.
22% moms

Max. drejediameter: 92 mm. Max. drejelængde: 200 mm. Spindelgennemboring: 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 prisliste!

KURT PEDERSEN

TLF: 04 52 5101
JOMFRUSTIEN 26
DK 6100 HADERSLEV



VM-vinderen i team-race 1980

Hans Geschwendtner og John Mau præsenterer deres »KlotzBuG«

Ved linestyrings-VM i Polen i år blev det for første gang til dansk sejr. Som omtalt under VM-referatet i dette blad gik denne sjældne ære til Hans Geschwendtner og John Mau, der iøvrigt blev nr. 2 ved VM i 1978. Her fortæller de selv om deres model, KlotzBuG.

Med vores model Klotzson (vist i Modelflyvenyt 6/79), som vi byggede og fløj til VM 1978, fik vi bekræftet, at vi var på rette vej i udviklingen mod den optimale team-race model.

Vægten er en meget væsentlig faktor. Ved VM 1978 havde vi konkurrencens letteste model, idet Klotzson vejede 361 gram med AAC Nelson motor i, mens konkurrenternes vejede omkring 400 gram for de letteste.

Vores mål modelmæssigt var at bibeholde dette vægtforspring til dette års VM i Czestochowa, men da mange i mellemtiden er nået ned på 340-360 gram, måtte vi ændre modeltypen for at opnå vores mål. Vi mente, at en flyvende vinge måtte være svaret, idet vi syntes, vi havde nået grænsen mellem den fornødne styrke og minimumsvægten ved den konventionelle modeltype som f.eks. Klotzson.

Den primære fordel ved den flyvende vinge er, at man undgår det svageste punkt ved en normal »hale-model«, nemlig bagkroppen mellem bagkanten af hovedplanet og forkanten af haleplanet. Det er her de konventielle modeller oftest får brud ved landinger, der går stærkt, idet inertien i halepartiet simpelthen drejer kroppen sidelæns, når mekanikeren griber modellen. Dette er i særdeleshed et kendt fænomen i Good Year-klassen.

For at forebygge dette er man nødt til at lave en stærk (læs: tung) opbygning i det område. Dette problem løses på en udmærket måde ved den flyvende vinge, da hoved- og haleplan er sammenbygget, således at planets skivevirkning (styrke mod tryk fra siden) forstærker området væsentligt, hvorved kroppen kan lattes betydeligt, uden at det går ud over modellens styrke.

En anden fordel ved en flyvende vinge er, at en større del af det krævede planareal på 12 dm² ligger inden for kroppens areal, således at modellens totale modstand mindskes.

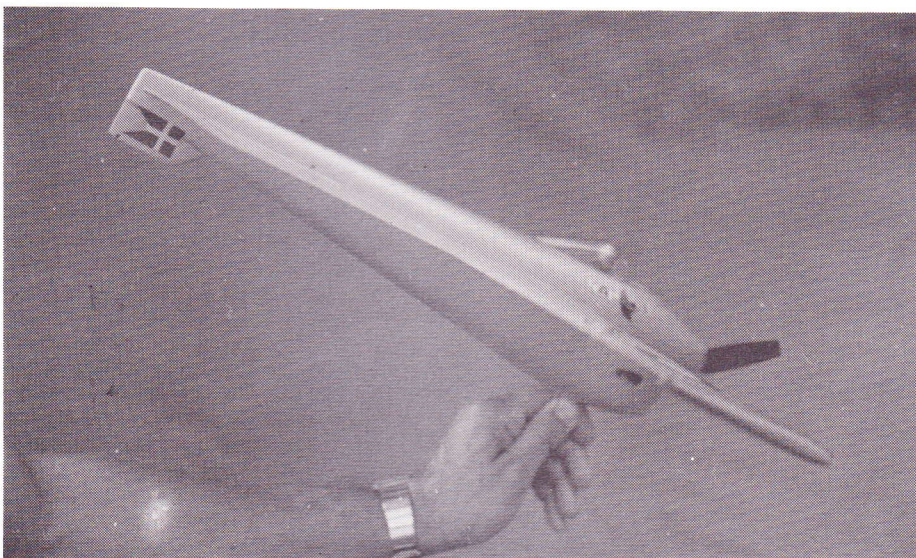
Hurtigere i luften, kortere stop

Den flyvende vinge giver altså ikke alene en vægtbesparelse, men også aerodynamisk er den de konventionelle modeller overlegen. Vi har målt flyvetider adskillige gange og kan klart konstatere en hastighedsgevinst på 2/10 sek. på 10 omgange (ca. 2 km/t ved 185 km/t), hvilket i et løb giver ca. 2 sek. bedre tid, ud over at den lavere vægt giver hurtigere accelerationer og decelerationer, hvilket igen betyder hurtigere mellemlandinger.

Forklædt Klotzson

Vi startede arbejdet med udviklingen af KlotzBuG i vinteren 1979, efter at vi siden VM 78 havde studeret andres resultater og konstruktioner af flyvende vinger, især Luis Petersens »Brædtet«, der blev omtalt i Modelflyvenyt 3/78. Adskillige danske modelflyvere forsøgte sig i 79-sæsonen med flyvende vinger. Vi vendte på et meget tidligt tidspunkt opmærksomheden bort fra Steve Smith's »Flyin' Fling«, en bananformet flyvende vinge, da vi ikke mente, den var stabil nok. Den var for følsom for motorens vægt på grund af at den var så kort og havde relativ stor spændvidde.

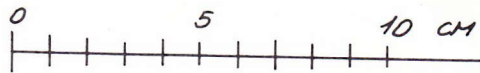
Klotzson er en særdeles velflyvende model, og vi ønskede at overføre de gode flyveegenskaber til KlotzBuG, hvorfor KlotzBuG faktisk er en Klotzson, hvor halepla-



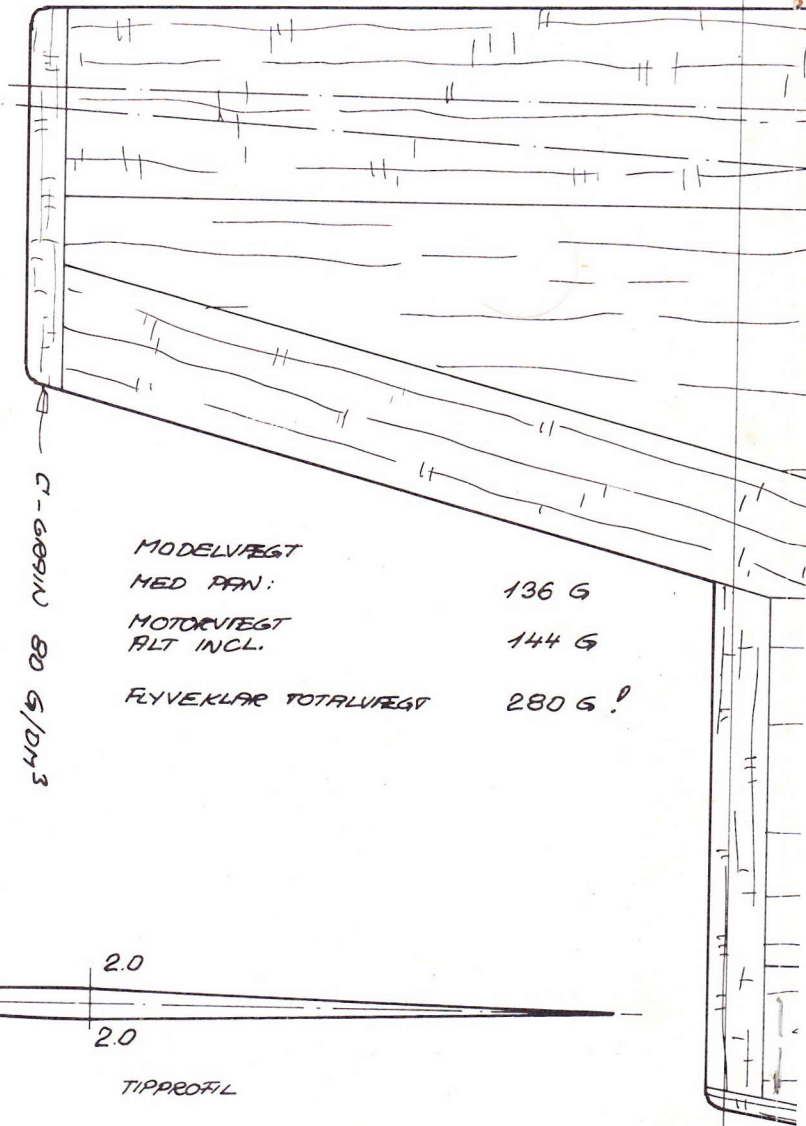
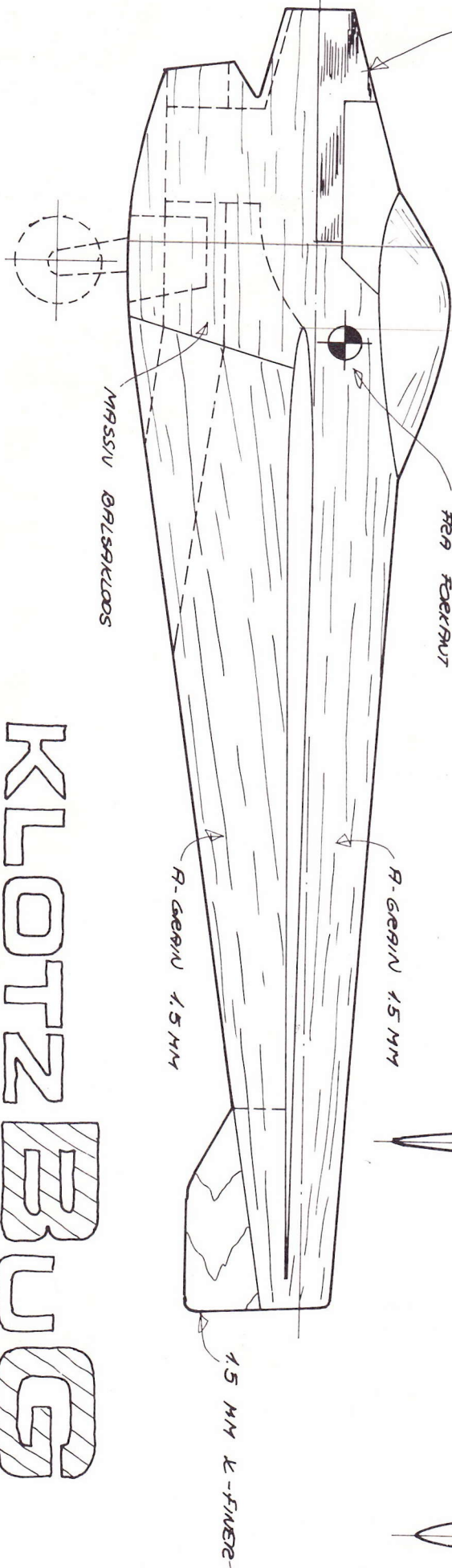
Fortsettes s. 18 — tegning på midtersiderne

VINGEN:
 INDEN PROFILERING
 EFTER " "
 2x18 G VÆV
 FORKRANTFORSTYRKNING
 + OVERFLADEBEH.

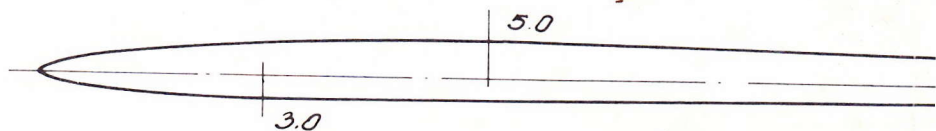
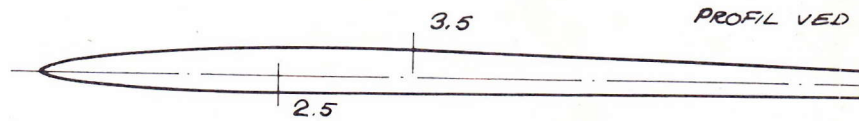
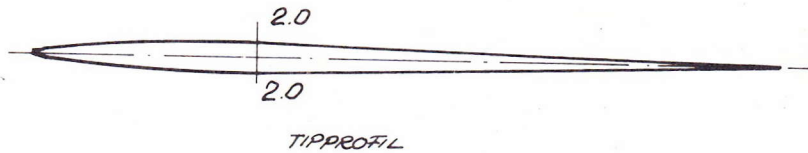
NELSON PAN : 8 GRAM



TEGNING I SKALA
 1:2 OG 1:1 (PROFILER)



MODELVEGT	
MED PAN:	136 G
MOTORVEGT	144 G
ALT INCL.	
FLYVEKLAR TOTALVEGT	280 G!



KLOTZBUG

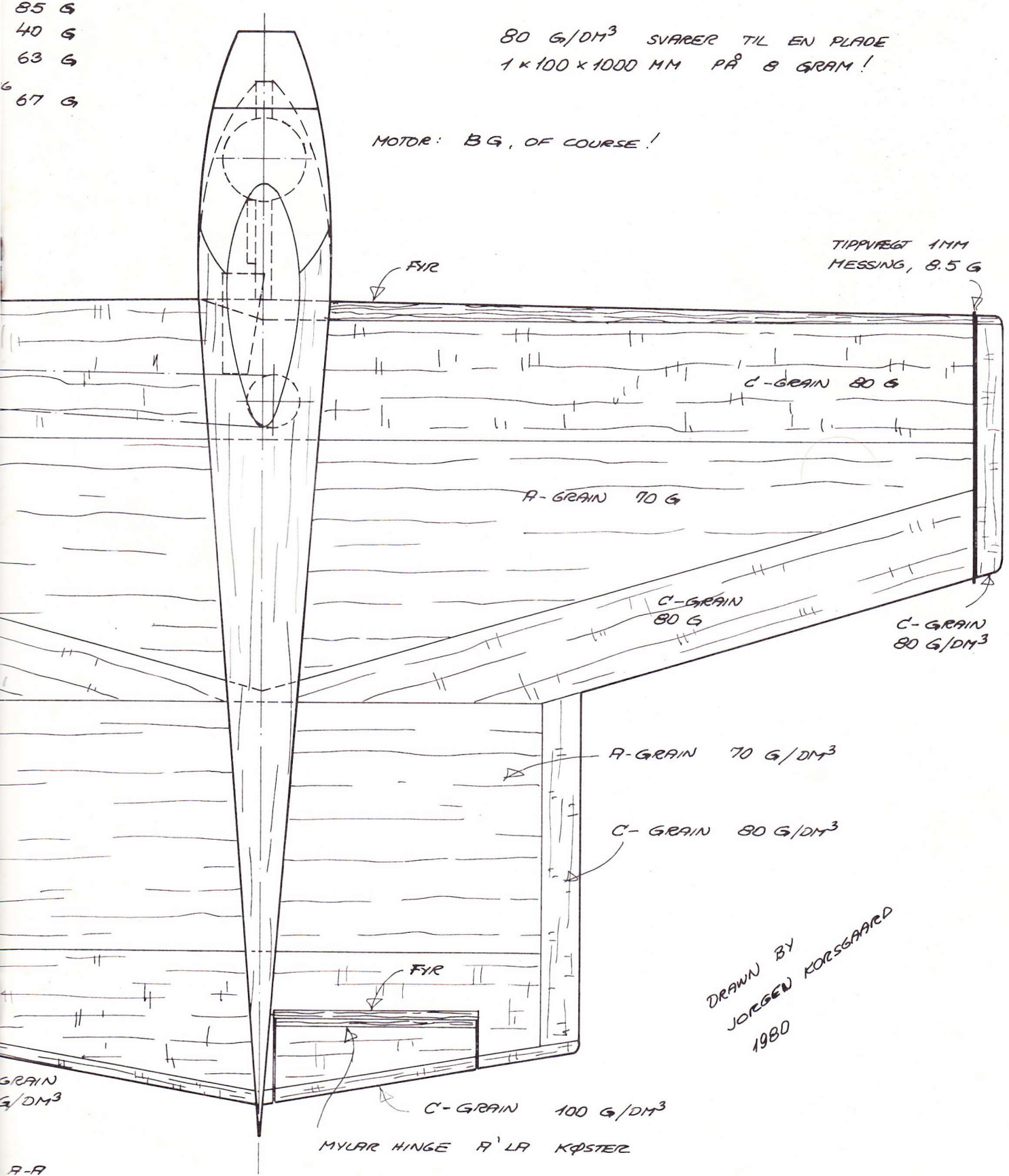
TERM-RACE MODEL AF HANS GESCHWENDTNER
 OG JOHN HAN. COPENHAGEN, DENMARK

85 G
40 G
63 G
67 G

80 G/DM³ SVARET TIL EN PLADE
1 x 100 x 1000 MM PÅ 8 GRAM!

MOTOR: BG, OF COURSE!

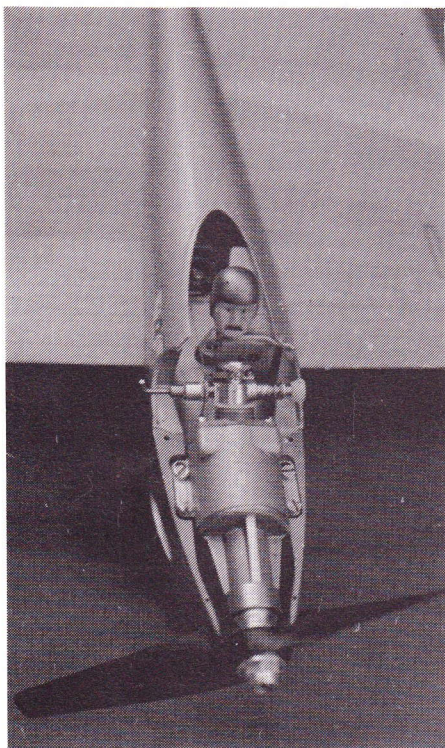
TIPPVEGT 1MM
MESSING, 8.5 G



DRAWN BY
JØRGEN KORSGAARD
1980

CENTERPROFIL

net er sænket ned i hovedplanet's centerlinie, og mellemrummet mellem hoved- og haleplanet er udfyldt med det overskydende areal, der fremkom ved, at spændvidden blev mindsket fra 70 til 60 cm. Ideen viste sig at være god, da de to modeller har identiske flyveegenskaber.



Vores første KlotzBuG blev påbegyndt i januar og var klar til prøveflyvning til den 1. vårkonkurrence, der blev afholdt i marts måned i Ålborg. Vi brugte den ikke i selve konkurrencen, men tog en enkelt tankfuld søndag eftermiddag efter konkurrencen var afsluttet, på trods af at det på det tidspunkt blæste meget kraftigt. Modellen fløj perfekt selv i den kraftige turbulens, og der var ikke behov for andre trimændringer end en lidt lavere gearing i styretøjet, da modellen var lidt for styrefølsom. Kun i landingen narrede modellen Hans, da den bremsede meget hurtigt, da vægten flyveklar var på 285 gram, men det var kun et rent flyveteknisk problem i prøveflyvningen.

Den egentlige konkurrencedebut fik KlotzBuG i 2. vårkonkurrence vest, også i Ålborg, hvor vi fik heat-tiden 3:43,5.

Modellen blev herefter »puttet i mølpose«, dvs. kun brugt til træning, ikke til konkurrence. Bygningen af nr. 2 model blev påbegyndt, at vi til VM havde 2 nye, identiske modeller.

Bygges som Klotzson

Vi håber på et senere tidspunkt at komme med en mere detaljeret byggevejledning, men vil indtil videre henvise til artiklen om Klotzson i Modelflyvenyt nr. 6/79, idet opbygningen er den samme for KlotzBuG med rullet krop osv. Dog lige to ting:

Næsens længde (afstanden fra centrum af cylinder til forkant af planet) varierer ef-

ter motorvægten for at få korrekt placering af tyngdepunktet. På tegningen er angivet en længde på 55 mm, svarende til en motorvægt på 100-120 gram (f.eks. Nelson Mk. 100). Til tungere motorer skal afstanden være kortere — 50 mm til 150 gram motorer (BG 15, Nelson AAC). Vores modeller har en længde på 53 mm og en motorvægt på 130 gram. Tyngdepunktet ligger på forkanten, men kan flyttes 0-10 mm uden at det betyder noget væsentligt (f.eks. ved skift fra stålcyndersæt til aluminiumscyndersæt).

Det andet punkt: Vi har forsøgt at montere magnesium-pannen fast i modellen ved at epoxylime den direkte på balsaklodsens og beklæde ud- og indvendigt med 3 lag glasfibervæv og epoxy. Det viser sig nu, at pannen arbejder sig løs, samt at vi har fået køleproblemer, hvilket sandsynligvis stammer fra, at pannen er blevet isoleret af glasfiberbeklædningen, så vi anbefaler, at man vender den på »gammeldags« maner som på Klotzson, hvilket vi også har vist på tegningen.

Det viste sig ved VM 80, at vi havde beholdt vores vægtmæssige forspring, idet den næstletteste model vejede 316 gram og tilhørte de amerikanske finalister Perkins/Albritton. Det var også en flyvende vinge à la Smith's Flyin' Fling, der selv var den tredje model i finalen. Så alene det, at alle tre finalemodeller ved VM var flyvende vinger, fortæller lidt om disse modellers muligheder.

Så kom den endelig!



- den kører eller sejler efter behag

Kør den på stranden — over stok og sten — og fortsæt derefter ud i vandet!

VIRKELIG EN NYHED

**MULTI
FLEX**

Multiplex AMPHI

kr. 1.069,-

Se den hos din forhandler!
Forhandleren har også det nye 1980 Multiplex prospekt.



**Rådhusstræde 4
8900 Randers
Tlf. 06-42 5815**



Gadstrup-holdet i sving med at reparere nogle af de skrammer, som deres modeller uvægerligt fik under indflyvningen.

SOMMERLEJR 1980

Fritflyvnings- og Linestyings-Unionernes sommerlejr var igen i år velsignet af, hvad man kan kalde godt, dansk sommervejr. Dvs. lige dele sol og regn. Det satte sit præg på mange af lejrens aktiviteter. Det eneste, det ikke var at se på, var flyvningen — der blev gået til den.

Linestyng

Jeg har aldrig set så megen flyvning på én gang. Græsbanens 3 cirkler var næsten konstant optaget, og det var ikke ualmindeligt at se 3 combat-kampe i gang på én gang.

VM-holdet i stunt og combat brugte de første dage af lejren til at foretage den sidste afpudsning af formen før afrejsen til Polen, og det virkede i den grad inspirerende på resten af deltagerne, så der blev virkelig gået til sagerne både i de traditionelle konkurrencer og i de særlige sommerlejrkonkurrencer, hvoraf der her skal fremhæves 3 nyskabelser.

Den første var en byggekonkurrence. Hvert hold bestod af 2 mand, og man skulle medbringe motor, styretøj og liner. Motor og trekant skulle af sikkerhedshensyn være forbundet med en wire, og linerne skulle have en længde på mindst 15 meter. Det samlede system, med motor i den ene

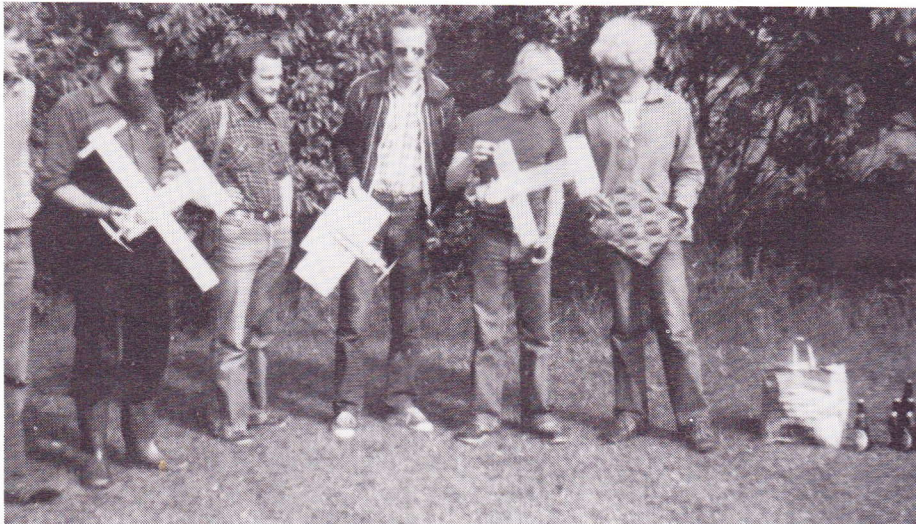
ende af linerne og håndtag i den anden blev trækprøvet med ca. 15 kg træk. Derudover kunne man medbringe et frit valg af håndværktøj. Materialerne var skænket af Vandel Købmandsgård, og bestod for det meste af appelsinkasser.

Det gjaldt nu for de 8 tilmeldte hold at bygge en model og flyve 5 omgange på mindst mulig tid. Hans Rabenhøj og Henning Forbech fuldførte på den formidable tid af 8 min. 36 sek. En virkelig morsom konkurrence, som da også trak mange tilskuere. »Det lo vi meget af den sommer« (citater: Dronning Margrethe).

Benny Furbo havde arrangeret en diesel-combatkonkurrence, som løb af stabelen onsdag eftermiddag. Reglerne var ændret en smule, idet der kun måtte benyttes 1 model pr. kamp, 1 klip gav 150 points, og man fik 2 point pr. sekund lufttid. Til gengæld trak jordtid ikke fra. Også turneringsformen var en anden, idet man simpelthen var med, til man havde tabt 2 kampe. Det vil sige, at man godt kunne tabe sin 2. kamp og alligevel fortsætte. Der blev fløjet mange fine kampe, og det forlyder, at der til næste år bliver udsat en pokal i klassen.

Den sidste nyskabelse stod Benny Furbo også for. Det hævdes, at han arbejder på at få lov til at blive lejrchef i 1981 og efter hans indsats på

Topholdene i appelsinkasse-byggekonkurrencen. Fra venstre Henning Forbech/Hans Rabenhøj, Benny Furbo/Dan Hune og Bjarne Schou/Uffe Edslev.



lejren i 1980 må han også ligge pænt i opløbet om tildelingen af denne ansvarsfulde post. Det var en »ballonflyvning«, hvor det gjaldt om at ramme en ballon på en balsapind, som var placeret bag en anden ballon, som ikke måtte rammes. Det viste sig at være betydeligt sværere end ventet, men det var morsomt!

Asger Bruun-Andersen

Fritflyvning

For fritflyverne var det den rene svir med de rolige vindforhold, der faktisk holdt sig ugen igennem. Der blev fløjet stort set hver dag fra kl. 16 til solen gik ned.

En af de mest entusiastiske grupper på årets sommerlejr var ungdomsskolen fra Gadstrup/Viby. De havde meldt sig ind i Fritflyvnings-Unionen for at komme på sommerlejr. I vinterens og forårets løb havde de gjort en bunke Sus'er klar, og der var også enkelte andre modeller med. Efter en del problemer med at få modellerne højstartet ordentligt de første par dage på lejren, gik det bedre og bedre. Og da sommerlejren var slut, havde Gadstrup-gutterne for det første placeret sig helt godt i A1-begynderklassen og for andet andet klaret sig virkelig fint i en speciel A1-konkurrence, der blev fløjet lørdag, og endelig havde adskillige af dem taget diplomer i løbet af ugen. Hvis de bliver ved med samme energi, så flytter dansk fritflyvnings centrum snart fra Nordsjælland til Midtsjælland!

Mens vi snakker om entusiasme, må det også nævnes, at vi hele ugen havde en fransk familie på besøg. Bernard Brand fløj med i en masse klasser, og kun i chockglider kiksede det for alvor. Ellers blev det til andenpladser i både A2 og Marathon-konkurrencen samt en suveræn førsteplads i Coupe d'Hiver

Mere entusiasme Bjarne og Susanne Jørgensen deltog i Jyllandsslaget på sommerlejrens første weekend og ville så køre hjem mandag morgen. Men vejret og selskabet var jo egentlig udmærket, så hvad med at blive en dag ekstra ...? Og tirsdag og onsdag og ...! Ja, til og med lørdag. Det kan være svært at bryde op fra en sommerlejr som denne.

Og så skal jeg hilse fra sekretæren og sige, at der mangler kvindelige modelflyvere. Fyrene er for slappe. Jytte Noer Larsen vandt således A2-konkurrencen i fin stil. Susanne Jørgensen viste også, hvor let det er — hun byggede to chockglidere, der blev færdige nogle få timer før den store chockkonkurrence — og blev nummer 3 i den helt døde og fugtige luft. Flot!

Mens vi er ved de gode præstationer. Erling Lund Jørgensen blev vist samlet matchvinder med førsteplads i såvel A1 som A2 begynder. Han manglede dog et par points for også at vinde pointturneringen.

På gensyn til næste år!

Den store aktivitet på sommerlejren gjorde, at ugen føltes alt for kort Vi var mange, der nok kunne have brugt et par timer mere i døgnet — man skal jo også sove og flyve og bygge og kigge på de andre — faktisk var der enkelte, som begyndte at tale om, at man jo ligefrem blev stresset af at være på sommerlejr.

Til næste år kommer vi nok til at se mange gengangere fra årets lejr. Og forhåbentlig bliver vi lige så heldige med vejret til den tid.

Per Grunnet

PS: For at understrege, at sommerlejren ikke er særlig konkurrenceorienteret, undlader vi omhyggeligt at bringe resultatlister. De ville også fylde alt for meget

Bjarne Jørgensens Wakefield

Ved Jyllandsslaget i år lykkedes det kun én deltager at flyve fuld tid med wakefield-modeller. Det var Bjarne Jørgensen, der således sikrede sig endnu en sejr med sine velflyvende gummimotor-modeller.

Povl Kristensen lånte Bjarnes model for at finde ud af, om den havde nogen »skjulte« finesser. Her er hans vurdering — og tegning — af modellen.

Bjarne Jørgensens Wakefield er trimmet til stig i højrespiral og svæv i højrecirkler. Begge vingetipper har et wash out på ca. 2 mm. Venstre vinges inderpanel er uden vridninger, medens højre vinges inderpanel har et wash in på ca. 1,5 mm. I svævet har modellen således organisk trim, det næsten enerådende svævetrim for Wakefield-modeller i distrikt vest.

Vingens forkant er ca. 70% af vingekorden foran tyngdepunktet.

Modellen er udstyret med tailplane setting, og finnens trimklap har tre justerbare stillinger. I de første få sekunder af stiget er der venstreror og haleplanet er trykket. En tre-funktions Seelig timer udløser først trimklappens midterstilling og kort efter haleplanet mekanisme, så haleplanet går op i svævetrimmets stilling. Trimklappens midterstilling kontrolleres af et ekstra vinkelbøjet rørhorn af dural, hængslet på den faste finne, samt en tilhørende stilleskrue. Når propellen folder, udløser Montreal-stoppet trimklappens stilling i svævet. Stiget er hurtigt og meget højt.

Vingeprofilet har jeg tegnet ved at aftegne vingeroden. Det er ikke nogen nøjagtig metode, men Bjarne oplyser, at profilet er et Arne Hansen profil. Dette profil fortsætter uændret i hele vingens længde. Man bemærker, at der er brugt piletræ i hovedlisten og til forkantslisten. Det er et godt materiale. Bemærk også webbingen bag på haleplanet forkantsliste. I denne model har Bjarne brugt webbing mellem de to vingelister. Sædvanligvis bruger Bjarne spacing, hvilket jeg mener er sikrere.

Halefinnen er lamineret af to lag 1,5 mm balsa med et mellemlag af silke, som styrker konstruktionen og samtidigt giver et godt hængsel.

Den eneste indvendig man kan rejse mod denne velflyvende model er, at det stærkt hvælvede vingeprofil kan give tilbøjelighed til flutter i vingerne under stiget, når beklædningen bliver lidt slap i fugtigt vejr.



Kroppe til små svævemodeller

– forslag til hvordan du kan lave kroppe til A1-modeller

En af de dejlige ting ved modelflyvning er den tilfredsstillende, der er ved at konstruere sine egne modeller, for senere at bygge dem og til sidst at komme ud og flyve med dem.

I denne artikel beskriver Jørgen Korsgaard forskellige metoder til fremstilling og opbygning af kroppe til fritflyvende svævefly.

Vi starter med kroppe til A1-modeller, hvor opbygningerne dog relativt let kan overføres til A2-modeller. Der er vist tre forskellige forslag, der alle er godt gennemprøvede og har vist deres værd i Mini-Max, Super Max og mange andre modeller.

Den enkleste krop

Denne krop er den letteste at bygge. Den er let og meget stærk. Den anvendes i Mini-

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.

— Og du finder masser andre gode sager i forretningen! — Kig ind!

Model & Hobby

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

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

Max, som er bygget i mange eksemplarer i Harreslevklubben, og den har kun i et enkelt tilfælde været knækket. Til gengæld må man ikke bruge for tungt balsa til kropssiderne, da det ellers kan knibe lidt med plads til ballasten. Bemærk iøvrigt, at der i alle tre kropsobygninger er et rum til ekstra ballast ved tyngdepunktet. Dette er nødvendigt, da det er de færreste A1-modeller, der færdigbygget vejer de lovbestemte 220 gram, som kræves i ekspertklassen.

Selve bygningen af denne krop er ret enkel og foregår således:

Kropssiderne af 5 mm balsa skæres ud og laves ens (og lige), hvorefter der på det ene stykke balsa limes en 2 x 5 mm fyrreliste hele vejen rundt. Denne eller rettere sagt disse lister fungerer som over- og underside i kroppen. For at krumme listen foran saves denne 2/3 igennem med en fintandet sav på tværs med ca. 5 mm mellemrum. Når listen er limet på plads, fyldes de små revner ud med lim. Der indlimes små spanter (2 x 5 fyr eller balsa) samt balsaklods og fyld de viste steder. Under vingens forkant er der en 5 x 10 mm balsaliste, hvor holdepladen går igennem kroppen.

Når alle disse dele er limet på plads, og limen er tør, slibes alle ujævnheder væk, og den anden balsaside limes på. Det er vigtigt, at kroppen limes lige sammen, da den er næsten umulig at rette, når limen er tør.

Faktisk er kroppen nu færdig, men man kan gøres kønere ved at afrunde hjørnerne, og man kan uden risiko høvle bagkroppen lidt tyndere ud mod enden. Som afslutning på arbejdet lakeres kroppen to gange, slibes glat med fint sandpapir og beklædes derefter med tyndt papir. Så doper man et passende antal gange (afhængig af dopens eller zaponlakkens konsistens), indtil kroppens overflade er blank og pæn. Husk at slibe forsigtigt efter hver gang lak - slib med fint ståluld eller fint, slidt sandpapir.

Holdeplader limes på sammen med de øvrige smådimser, og kroppen er aldeles færdig. Husk iøvrigt, at krydsfineren til planets og haleplanets holdeplader skal have åreerne på tværs af kroppens længdeakse.

En avanceret krop

Denne krop anvendes for tiden til Super Max og lignende modeller, og er absolut den vanskeligste at lave — men den kan laves meget lækker. Samtidig er den meget stærk og let.

Kropskernen skæres ud af 2 mm krydsfiner, der forsynes med hård 1,5 mm balsa på begge sider. Det er bedst at bruge hvid lim til laminering af store flader som her, og husk 8-10 timers tørretid — igen på grund af den store limflade. Der saves nu huller i

forkroppen til blykammer, timer mm., samt slidser til bagkropslisterne. Disse sidste er 2 x 5 mm fyr med 1 mm balsa på limet — af hensyn til det ovale tværsnit. Listerne høvles ned, så de bliver ganske tynde ud mod haleplanet.

Derefter limes listerne på plads i forkroppen, og der indlimes små balsastykker. Med disse afstandsstykker kan man lave bagkroppen helt lige. Forkroppen kan nu laves færdig med henholdsvis 2 og 3 mm hård balsa. Der skal være huller i 2 mm stykkerne svarende til huller i forkropsskæreren, men de skal være mindre af hensyn til kroppens runde facon. Bagkroppen gøres færdig med 5 mm let balsa på begge sider. Sørg for en god samling mellem for- og bagkroppens balsa (skrånit). Bagkroppens balsa høvles tyndere udad.

Det vil nu være fornuftigt at høvle og pudse den næsten færdige krop retkantet, før man går i gang med at gøre den oval. Men først skal der krydsfinerprofiler på hver side af kroppen. Det gøres ved først at lime den ene på, hvorefter der bores hul til pianotrådsstængerne — helst i en borestander. Stængerne stikkes igennem, og den anden krydsfinerribbe limes på, idet man naturligvis sørger for, at de to ribber kommer til at sidde lige over for hinanden.

Når limen er tør, kan man gå i gang med at forme kroppen, så den bliver smukt oval i tværsnit.

Overfladebehandlingen kan foregå som ved den første krop.

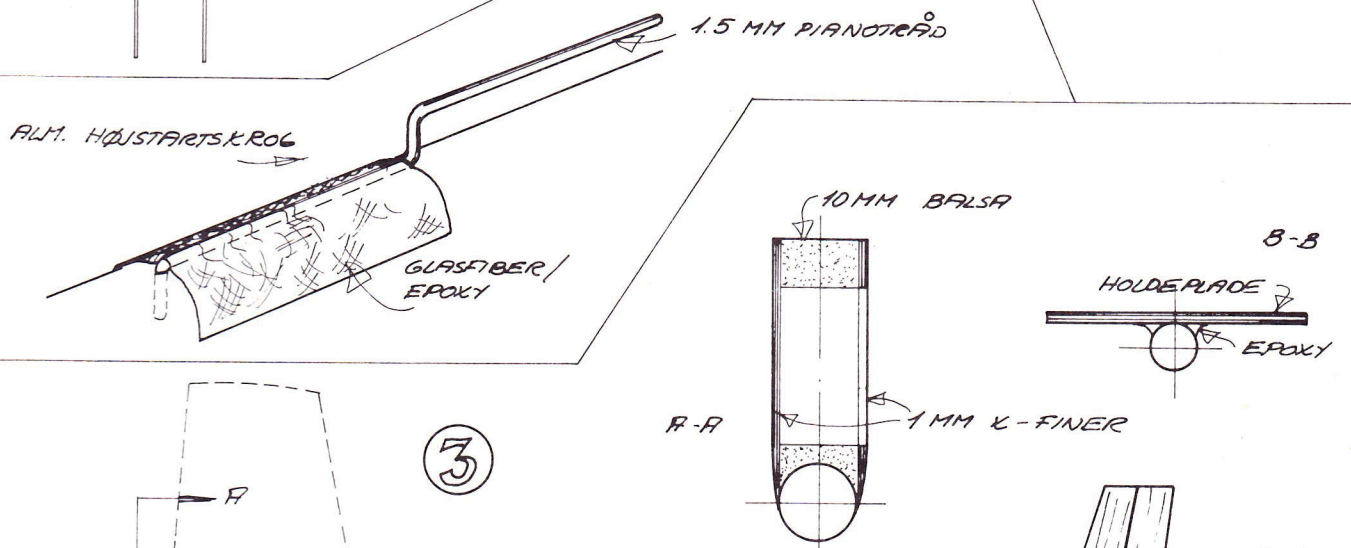
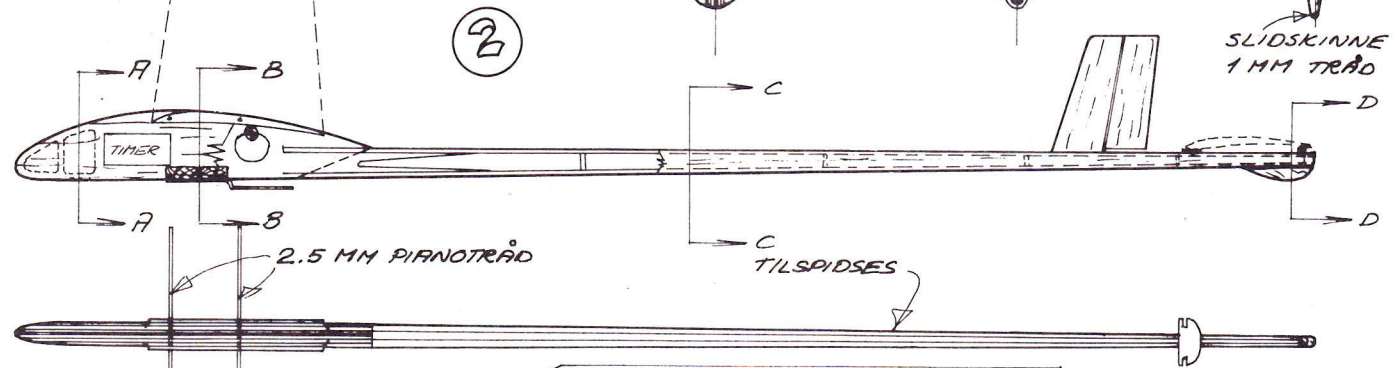
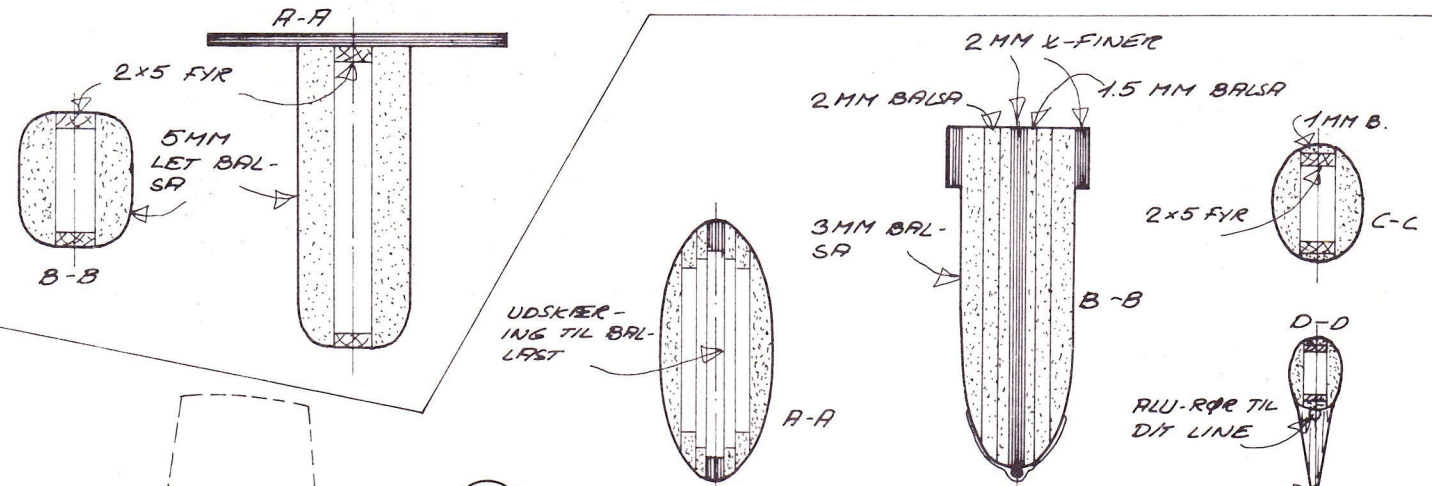
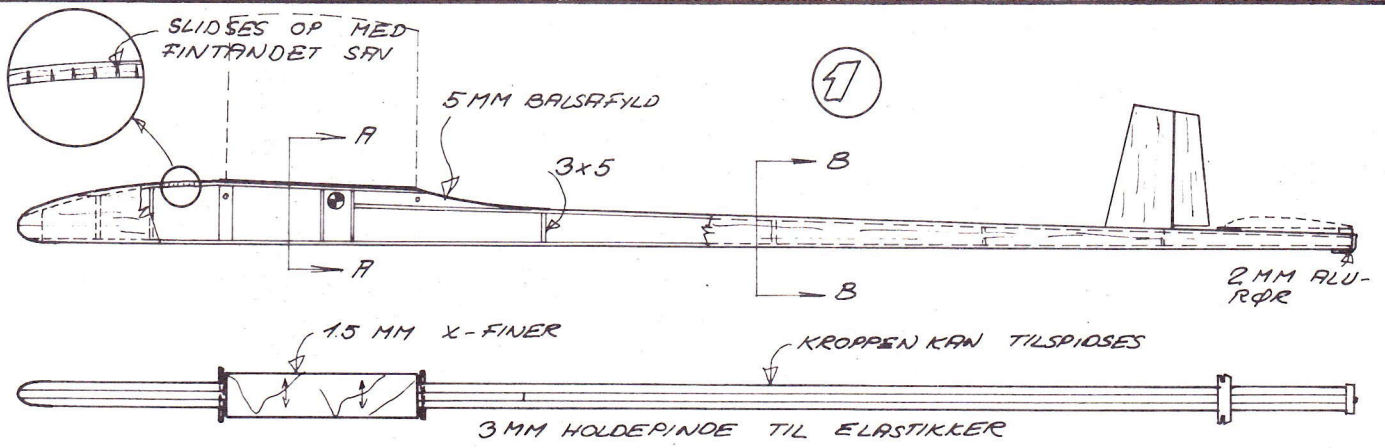
Glasfiberkrop

Den sidste krop er den velkendte glasfiberkrop. Man kan bruge et stykke almindelig fiskestang, men det vil være bedre at bruge en Ronytube glasfiberstang, der er lavet specielt til modelfly, idet en sådan er væsentlig lettere end fiskestængerne.

Kernen i kroppen er 10 mm hård balsa, hvori der saves ud til blykammer og timer mm. Derefter limes der 1 mm krydsfiner på begge sider af balsaen, således at man får en rende i forkroppens underside til glasfiberstangen. Denne limes fast med epoxy. Forinden kan man gøre plads til bly forrest i glasfiberstangen ved at epoxylime en balsaprop et passende stykke inde. Man kan i grunden fylde dette rum helt med bly, sådan at der kun behøves ganske lidt bly i det egentlige blykammer til afbalancering af modellen. Da der altid vil være lidt luft mellem glasfiberen og krydsfineren, kan man fylde dette ud med plastisk træ, eller bedre: med epoxy og mikro-balloner. Man kan også lave sin egen fyldmasse af dope og en masse balsapudsestøv.

Det er bedst altid at bruge epoxy til pålimning af holdeplade, halefinne mm. på glasfiberstangen. Kan man ikke lide stangens farve, kan den males med hobbymaling.

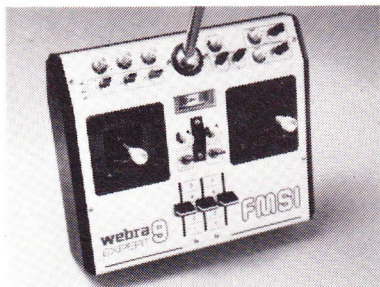
Senere skal vi se lidt på kroppe til A2-modeller, men som nævnt i indledningen kan disse kropsobygninger med modifikationer også anvendes til A2-modeller.



FØRSLAG TIL OPBYGNING AF A-1 KROPPE.

JØRGEN KORSGAARD / 1980

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. 5.075,-



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. 1.815,-

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

Sea Master

Længde 67 cm, bredde 19 cm, højde 12 cm. En skøn racerbåd med færdigt skrog og dæk i ABS plast. Kan færdiggøres på et par timer. Sættet indeholder elmotor, skrueaksel, skrue, ror, mm. kr. 575,00

Firebird

En båd næsten som ovennævnte, men for gløderørmotor på 1,5 cm³. Indeholder bl.a. svinghjul, skrueaksel, ror, skrue mm. kr. 400,00

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.

Motortest

MVVS 2,5 DF

MVVS 2,5 DF er sidste skud på stammen fra den berømte tjekkiske modelmotorfabrik. Det er en moderne konstruktion med frontindsugning, schnuerleskylning og bagudblæsning. Den kan nærmest betegnes som en krydsning mellem en Rossi 15 og en Cox Conquest, idet den har delt krumtap-hus under udblæsningsporten. Kompressionsstemplet er nærmest at beskrive som på Rossi Diesel med en løs stålring og et bevægeligt centerkontrastempel, alt lavet i stål.

Det er en yderst sund og stærk konstruktion, rimeligt udført og med en udmærket ydelse. Den vil være yderst velegnet til dieselcombat og Good Year.

Desværre leveres motoren »ufærdig«, idet den ene af vores to prøveeksemplarer havde kontrastemplet anbragt for lavt, således at stemplet ramte på i top-dødstilling — den anden var et kapitel for sig, hvad angår snavs og spåner indeni samt knoldede lejer, og den var for stram i stempel-cylinderpasning.

Når disse ting er ordnet, har man til gengæld en yderst konkurrencedygtig motor.

Afprøvningen viste stor startvillighed, og motoren kørte stærkt og var meget ukritisk med indstilling. Desuden var motoren let at genstarte — en vigtig egenskab for en konkurrencemotor.

Motoren blev testet på dette brændstof: 15% olie, 35% æter, 50% petroleum + 2,5% tilsætning af nitrat.

Ved testen målte følgende omdrejningstal:

15.650 omdr./min. på Kavan 8×4

22.000 omdr./min. på Cox 7×3.

Konklusion

En god motor til førnævnte klasser, et lille minus er måske vægten på 185 gram. Motoren kan erhverves i England (hos Michaels Models) til ca. 300,- kr., et beløb den absolut er værd.

Motoren leveres i en nydelig kasse med et stk. ekstra karburator. Den leveres også i gløderørsversion, med frontindsugning og med måneskiveindsugning.

Jens Geschwendtner

Abonner på Modelflyvenyt

Få Modelflyvenyt tilsendt med posten hveranden måned. Du kan abonnere for resten af 1980 (1 nummer) for kr. 9,75. 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 tf. 09-71 28 68 hverdage kl. 10-12.

BREV

Hermed bestiller jeg:

- Abonnement på Modelflyvenyt 1980 fra nr. 6 (1 nummer) til kr. 9,75.
- Årgang 1977 (4 blade — nr. 4/77 udsolgt) til kr. 22,-.
- Komplet årgang 1978 (6 blade) til kr. 35,-.
- Komplet årgang 1979 (6 blade) til kr. 55,-.
- Følgende numre af bladet:
.....
å kr. 9,50 pr. ekspl.
- stk. samlemapper à kr. 24,- (nummer 12 blade), angiv farve:

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Frankeres
som
brevkort

Modelflyvenyt
Mariendalsvej 47
DK-5610 Assens

»Maverick«

Fritflyvende motormodeller er den klasse, der har dårligst tilgang af nye udøvere. Det er ikke så mærkeligt, da de store modeller er dyre og samtidig er meget udsat for voldsomme havarier på grund af de store hastigheder, de flyver med. I USA og enkelte andre lande er det almindeligt, at man starter med at bygge små motormodeller, de såkaldte 1/2A modeller. Disse er billigere og lettere at styre for nybegyndere. Vi bringer her tegning til en af de bedste

1/2A-modellerne falder ind under den klasse, vi her i landet kalder D1. Disse små gassere lever højt på Cox Tee Dee .049 og .051 motorerne, og mange modeller kan ret let flyve omkring 3 minutter en stille aften! En del har fire-funktionstimer til motorstop, kurveklap, tailplanesetting og termikbremse.

En af de bedste modeller gennem tiderne er denne model, »Maverick«, som i 1978 blev valgt til årets model af den amerikanske National Free Flight Society (NFFS). Men det er ikke alene af den grund, at vi bringer den her, den fås nemlig også som byggesæt i fremragende kvalitet. Konstruktøren Tom Hutchinson kører et lille modelfirma, RM Enterprises, hvor den udgives sammen med et par andre kvalitetsbyggesæt, bl.a. »Ultimate Dragmaster« — en A2'er med fine egenskaber.

Maverick er meget enkelt opbygget, men tipper og haleplan kræver nok erfaring at lave ordentligt på grund af de afrundede former. Modellen er ikke forsynet med en masse mekanik, men har blot en klemmetimer, der afbryder brændstofførslen til motoren (der er 10 sek. motortid i D1 og 1/2A). Termikbremsen fungerer ved hjælp af en lunte, der anbringes i et 6 mm aluminiumsrør under pylonen. En line og en elastik forbinder lunten med haleplanet. Røret i pylonen skal forhindre, at lunten falder ud og måske antænder et eller andet på jorden, og samtidig slukkes den, når den når røret.

Til slut kan vi sige, at små gassere som Maverick skal bygges så let som muligt, hvilket vil sige en totalvægt på 160-180 gram incl. motor.

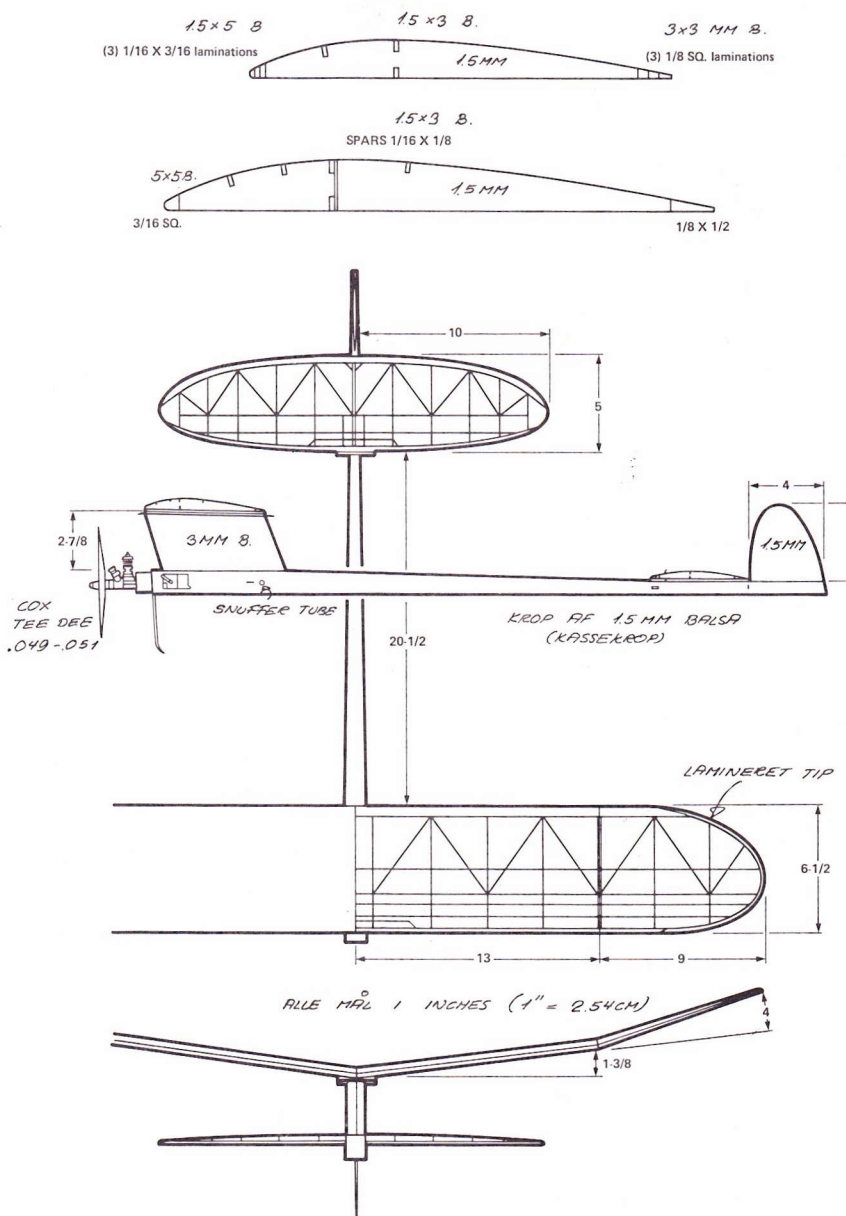
Byggesættet til Maverick kan fås hos:

RM Enterprises
3255 NW Crocker Lane
Albany
Oregon 97321, USA.

Prisen er 16,95 \$, hvortil kommer lidt porto og told. JK



Tom Hutchinson med sin egen Maverick.



DENNE TEGNING ER LÅNT
FRA NFFS SYMPOSIUM 1978



Et kig ud over flyvepladsen på Endelave — lidt trøstesløst i det regnfulde vejr

RC sommerlejr på Endelave

For andet år i træk afholdt Østjydske RC-Model-flyveklub 13.-20. juli sommerlejr på Endelave. Vi (arrangørerne) tror nok, alle syntes, at lejren trods dårligt vejr blev en succes.

Der var til lejren tilmeldt ca. 100 personer. Heraf ca. 35 piloter, og de kunne lige akkurat være på den campingplads, vi havde reserveret til formålet.

Til de forskellige indendørs arrangementer havde vi lånt skolen på øen, hvor der er en stor gymnastiksal. Flyvepladsen lå ca. 1 km fra campingpladsen og skolen. Flyvepladsen havde vi før lejren forberedt, men der skete desværre det, at den megen regn, vi fik, gjorde, at den mest var beregnet for vandflyvere. Iøvrigt lå pladsen lige ud til vandet, og det resulterede da også i en enkelt vandtur for en model, og den påfølgende bjergning kompliceredes af en vist ikke helt tæt robåd.

Selv om vejret det meste af ugen var temmelig vådt, var der for det meste aktivitet på flyvepladsen, og vi fik da også afviklet de planlagte konkurrencer. Der var 3 konkurrencer, der alle var lagt an på »Fly for Fun«, så at alle kunne deltage.

Foruden aktiviteterne på flyvepladsen havde vi lavet arrangementer for hele familien, så at dem, der ikke fløj, ikke skulle kede sig. Vi havde en hyggelig grillaften, hvor vejret for én gangs skyld var med os. Vi havde skovtur med madpakke og det hele, filmaften osv., og så må vi ikke glemme festen fredag aften. Den gik lystigt til den lyse morgen.

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

Formålet med sådan en sommerlejr er selvfølgelig først og fremmest, at en masse mennesker mødes om deres fælles hobby, men nok lige så meget det, at man kan tage hele familien med og få en hyggelig ferie ud af det samtidig. Der findes jo i øvrigt ikke mange arrangementer her i landet for det, man kalder »søndagsflyvere«.

Vi håber selvfølgelig, at en sådan sommerlejr må blive en årlig tilbagevendende begivenhed. Interessen for at deltage er i hvert fald stor. Det kunne jo også være sjovt (og aflastende), hvis andre klubber på skift kunne arrangere lejren, måske et andet sted i landet.

Til slut vil vi gerne bringe en tak til alle de flinke hobbyhandlere, der havde skænket præmier til lejren, det var: Futaba Import, Danmark, Silver Star Models, RC Modelflyvesport, Esbjerg, MF Hobby, Odense, Ib Andersen Hobby og RC Model Center, Hillerød.

På arrangørernes vegne,

Jørgen Pedersen
Grundtvigsvej 1, 8660 Skanderborg
tlf. 06-52 15 70

Arrangørgruppen var:

Jan Michelsen og Kirsten, Jens Larsen og Jytte, Henning Olesen og Susanne, Jørgen Pedersen og Conny.

Pluk fra Endelave Flyveposten:

»På flyvepladsen blev det tirsdag bevist, at mennesker så absolut kan flygte lige så hurtigt som grise, når en flyver nærmer sig med ret voldsom hast. 6 mennesker spredtes til alle sider midt i et dejligt mosehul. En af dem fik nøjagtig samme farve på ryggen som de grise, der bor nabo til os på campingpladsen. Mester for »spredningen« var Bjarne med Per Bjørns maskine.
Godt or'net!«

»Dødsfald! Peters to nyfangede torsk døde mandag aften, idet Peter prøvede at lave dem om til rødspætter med en hammer. Begravelsen har fundet sted. — Familien.«

»Det forlyder fra flyvepladsen, at Svend har anvendt en, om ikke ny, så effektiv metode til afkortning af propeller. Han giver gerne tips fra sig (husk forbindelse og plastre).«

»Vejret: Ifølge Meteorologisk Institut bliver vejret først bedre, når børnene begynder i skolen.

Ejners kommentar: Så se da for h... at få sendt de unger i skole!«

»Der er noget, der tyder på, at den forkølelse, som blev reddet under konkurrencerne, blev skyllet væk til festen i går aftes. Det mente i hvert fald dem, der samlede tomme flasker!!!«

Fritflyvningsresultater

Jyllandsslaget, FSN Vandel d. 5-6/7-80

For syvende gang gennemførtes det berømte slag i nyere tid på FSN Vandel. Da tilmeldingsfristen var udløbet, var der tilmeldt 90 (rekord til en fritflyvningskonkurrence i Danmark i de senere år!). Desværre hørte de ca. 30 alt for godt efter vejrudsigten for konkurrencen og blev væk, men for de resterende (mange) blev det faktisk alle tiders. Ret rolige vindforhold og lørdag aften endda vindstille. Eneste minus var mange og ret kraftige regnbyger om lørdagen, men om søndagen var vejret ganske enkelt perfekt. Endnu et gode var, at vagthavende officer på Vandel gav hele flyvefeltet fri til modelflyverne.

Det gode vejr gav mange lejlighed til at flyve mere end én klasse, også selv om periodeantallet var sat op fra fem til syv med tilsvarende lidt kortere perioder. Iøvrigt forårsagede de mange regnbyger om lørdagen, at 1. periode måtte forlænges med en halv time, mens 2. periode måtte udsættes til kl. 18.00, hvorfor der kun blev fløjet tre runder lørdag. Aftensmadspausen måtte endda aflyses — til stor fortrydelse for nogle. Til gengæld kunne der gennemføres fire runder om søndagen — desværre også uden frokostpause!

I det følgende nu konkurrencelederens indtryk fra de enkelte klasser samt resultatlisten til sidst.

FIC Gas

Niels Chr. Hammer var lidt ude af trim, hvilket var årsag til, at det nu efterhånden berømte »Hammer-flop« blev til et »Hammer-drop«. Stålstræberen mellem krog og vinge brød sammen midt i et »flop«. Den ene vinge røg af med det samme, den anden ca. halvvejs nede, hvorefter kroppen fortsatte ned og fik et udmærket start på kommende jordbundsundersøgelser. Thomas tillod sig for en ordens skyld et enkelt drop af den almindelige slags og vandt med talentet Karsten Randrup på 2. pladsen. Svenskeren Ågren satsede meget på sikkerhed i stiget og kom derfor ikke højt nok til at kunne true nogen. Af særlige hændelser skal nævnes eftersøgningen af Thomas' model i en våd kornmark. Hillerødderne gennemførte en meget grundig eftersøgning og fandt da også modellen. Men det var altså meget sjovt at se gutterne tømme deres gummistøvler for vand, da de kom tilbage.

Wakefield

Her var der hele 13 deltagere, som opnåede meget fine resultater. Bjarne Jørgensen fra Odense fløj fuld tid i god stil — han er også begyndt med alle de fine dimser til tailplane-setting og tre stillinger på kurveklappen, og det går virkelig deropad'. Jens Kristensen fra Århus fulgte efter på andenpladsen med et drop på fire sekunder, mens Povl Kristensen og Peter Rasmussen på de følgende pladser droppede lidt mere. På femtepladsen kom svenskeren Sture Johansson, der havde hele sin familie med til at flyve wakefield. Desværre fik den ene af pigerne vredet sin arm, så hun ikke kunne trække modellen op. Iøvrigt er det imponerende med fire mand over 1200 sekunder, og de ni første var alle over 1000 sek. De er ved at være barske.

F1A, A2-eks.

I det udmærkede vejr gik konkurrenceledelsen så småt og håbede på »slaget« første fly-off, men det viste sig, at cirkeline-drengene havde store problemer med at få et ordentlig zoom i det stille og fugtige klima. Der var mange flyvninger

omkring de to minutter, og der var ingen, der nåede op over 1200 sek., og til alles overraskelse var det Erik Nienstædt, der kom nærmest med 1190 sek. Eriks model har nogle år på bagen og er uden cirkelmulighed, men en god højstart og lidt god luft hjalp ham til sejren. Jørn Rasmussen fulgte efter på andenpladsen, mens tredjepladsen blev besat af en enlig og velflyvende franskmænd, Bernard Brand. Han fløj bedst i lørdagens stille vejr, men fik et alvorligt drop om søndagen. Verdensmester Per Grunnet holdt sig beskedent i baggrunden på fjerdepladsen.

Iøvrigt var det imponerende, at Hugo Ernst under trimningen i det stille vejr kunne trække vingen over på sin A2'er.

A2 beg.

Her var der desværre kun tre deltagere, hvoraf Michael Schwartz fra Harreslev fik et ret pænt resultat ud af det. Han fløj med en Styk, der efterhånden har gennemgået en del reparationer. Hans nye model med fiskestangskrop fik dog også et par flyvninger. Til næste konkurrence vil Michael være at se i ekspertklassen, da det — som han selv siger — er noget trist næsten altid at skulle slås med sig selv. De to andre deltagere, Jørn Geipel og Tommy Jørgensen, kæmpede bravt, men fik ikke rigtig noget ud af det. Til gengæld gjorde Jørn god fyldest som hjælper for konkurrencelederen.

A1 beg.

Hele fire deltagere i denne klasse — hvilket dog må siges at være lidt skuffende i betragtning af de mange ungdomsskolekurser, der efterhånden har været arrangeret. Men Sebastian Hammer

gjorde det meget fint. Efter en lidt svag begyndelse om lørdagen, gik han rigtig til den om søndagen, hvor han fløj fire maxer. Hans resultat på 712 sek. ville have givet ham fjerdepladsen i ekspertklassen. Niels Jørgen Madsen havde også trimproblemer i det våde vejr, men fik dog hold på dem og fløj meget fint i de fire sidste perioder.

Chuckglider

De syv deltagere i denne klasse syntes at have været lidt ude af form med undtagelse af Jørn Rasmussen, der med tre maxer og fire andre meget gode flyvninger vandt meget sikkert over far/søn holdet Flemming og Michael D. Kristensen, der ikke syntes at have en heldig weekend. Flemming fløj i al beskedenhed kun 1 max. og Michael slet ingen. Svenskeren Gunnar Holm imponerede alle med en model med timer på til termikbremsen, men han måtte nøjes med 4. pladsen.

A1 eks.

Her var der overraskende mange deltagere, nemlig tretten. Og spændingen var stor — ville Heinz Lorenzen vinde igen med sin Super Max, eller ville Erik Knudsen lave en serie gode flyvninger med sin Graupner Junior. Chr. Sennels, der også plejer at gøre det godt, glimrede sammen med de øvrige Skive-folk ved sit fravær.

Outsideren Jørgen Korsgaard, der vandt både 10-starteren og vårkonkurrencen, lagde barskt ud med tre maxer om lørdagen, mens Heinz droppede en enkelt start og Erik Knudsen syntes at være lidt ude af form. Iøvrigt var der flere med trimproblemer i det fugtige vejr, men Jør-



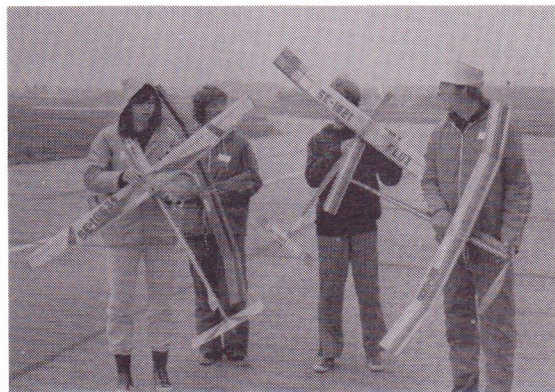
Lørdagen var præget af regn, som dette dystre billede viser. Karl-Erik Widell, Erik Nienstædt og Palle spejder efter åbninger i skyerne. (Nej, Nienstædt sprøjter ikke vand ud af munden, selvom vejret var til det ... det er en vimpel).

gen var den eneste med max. i den tredje start. Tiden var på 2:29, hvilket kunne tyde på en god katapultstart og lidt god luft til den forbedrede Super Max, der sandsynligvis kommer til at hedde Easy Max! Modellen fortsatte med at maxe om søndagen, mens Heinz og Erik droppede et par starter mere. Først på 4. og 5. pladsen kom der et par hollændere. Gerrit de Kruijff, der også plejer at flyve A1, lå hjemme i lejren med muskelsmerter — sikkert det fugtige vejr. Bjarne Jørgensen begyndte også at flyve A1, men da det gik så godt i wakefield, koncentrerede han sig udelukkende om det.

Til slut

Det kneb desværre med at følge slagets gang, da der ikke var nogen resultattavle. Afbrydelserne på grund af regnen og ændringen af søndagens perioder gav anledning til et par misforståelser mm., hvilket jeg beder jer tilgive mig. Mange tak til Erik Knudsen og Povl Kristensen for hjælpen med udregningen af lørdagens resultater, og til Jørn Geipel for samme hjælp om søndagen. Også en stor tak til Erik Jakobsen, der så venligt havde medbragt det meste af resultattavlen fra Sjælland, og en »næse« til nogle andre hillerødder for at have glemt resultatbrikkerne, så tavlen ikke kunne bruges. *Jørgen Korsgaard*

Øverst til venstre den svenske wakefieldfamilie, til højre herfor ses Per Grunnet og Jørn Rasmussen, der blev 2 og 4 i A2. Nederst t.v. er Erik Knudsen ved at starte en A1-model, mens A1 ekspert-vinderen ses nederst til højre — han hedder Jørgen Korsgaard



Chuckglider: 1. Jørn Rasmussen 369 sek., 2. Flemming D. Kristensen 270 sek., 3. Mikael D. Kristensen 222 sek., 4. Gunnar Holm (S) 195 sek., 5. Steffen Jensen 104 sek., 6. Anders Jensen 80 sek., 7. Bjarne Jensen 41 sek. **A1 beg.:** 1. Sebastian Hammer 712 sek., 2. Niels Jørgen Madsen 567 sek., 3. Henrik Møller 563 sek., 4. Lars Callesen 48 sek. **A1 eks.:** 1. Jørgen Korsgaard 840 sek., 2. Karl-Heinz Lorenzen 757 sek., 3. Erik Knudsen 729 sek., 4. Peter van der Linden (NL) 691 sek., 5. W. Ekkelenkamp (NL) 685 sek., 6. Sr. Brouwer (NL) 641 sek., 7. Mikael D. Kristensen 521 sek., 8. Flemming D. Kristensen 500 sek., 9. Ole Vestergaard 493 sek., 10. Hans Lunde Jensen 436 sek., 11. Jr. Brouwer (NL) 364 sek., 12. Bjarne Jørgensen 268 sek., 13. Hugo Ernst 121 sek. **A2 beg.:** 1. Michael Schwartz 749 sek., 2. Jørn Geipel 84 sek., 3. Tommy Jørgensen 24 sek. **F1A, A2 eks.:** 1. Erik Nienstædt 1190 sek., 2. Jørn Rasmussen 1149 sek., 3. Bernard Brand (F) 1138 sek., 4. Per Grunnet 1131 sek., 5. Finn Bjerre 1121 sek., 6. Steffen Jensen 1090 sek., 7. Peter Buchwald 1062 sek., 8. Gunnar Holm (S) 1048 sek., 9. Peter Jensen 1012 sek., 10. Thomas Weber (S) 962 sek., 11. Gerhard Wöbbeking (D) 913 sek., 12. Poul Rasmussen 912 sek., 13. Torleif Jensen 896 sek., 14. Viviane Weber (S) 840 sek., 15. Erik Jensen 837 sek., 16. Jytte Noer Larsen 820 sek., 17. Tommy Jensen 504 sek. **F1B:** 1. Bjarne Jørgensen 1260 sek., 2. Jens B. Kristensen 1256 sek., 3. Povl Kristensen 1241 sek., 4. Peter Rasmussen 1218 sek., 5. Sture Johansson (S) 1153 sek., 6. Erik Jacobsen 1144 sek., 7. Pär Wittsäter (S) 1101 sek., 8. Erik Nienstædt 1080 sek., 9. Palle Jørgensen 1067 sek., 10. Inger Johansson (S) 962 sek., 11. Janne Johansson (S) 942 sek., 12. Karl Erik Widell 917 sek., 13. Gerrit de Kruijff (NL) 78 sek. **F1C:** 1. Thomas Køster 1201 sek., 2. Karsten Randrup Larsen 1101 sek., 3. Tom Oxager 1094 sek., 4. Gunnar Ågren (S) 959 sek., 5. Niels Chr. Hammer 97 sek.

Linestyrringsresultater

Hertug Hans Stævne, Haderslev d. 15/6-80

Ved konkurrencens start stod regnen ned i tove, og efter en times tid enedes vi om at køre ned til klubbens lokaler, hvor der blev brygget manganen en »spand lud«. Kl. 12.30 listede vi tilbage til pladsen i næsten tørvej, og efterhånden kom konkurrencen i gang og blev afviklet planmæssigt trods nogen blæst.

Bagefter blev det traditionelle kaffebord hos Finn og Jane gennemført helt uden problemer.

Combat:

1. Lars Henriksen, 635
2. Bjarne Knudsen, Haderslev
3. Kurt Siig Jensen, 635
4. Karsten Krongård, Haderslev

Stunt beg.:

1. Mogens L. Olesen, Rødekro 1220 pt.

Stunt eks.:

1. Leif O. Eskildsen, 635 3930 pt.
2. Leif O. Mortensen, Aviator 3085 pt.
3. John Amnitzbøl, Aviator 2896 pt.
4. Johs. Thorhauge, Aviator 2821 pt.
5. Carsten Thorhauge, Aviator 1904 pt.

Kurt Pedersen

Haderslev Cup, Haderslev d. 3/8-80

Stævnet begyndte i strålende solskin, og efter at have shanghaget nogle tidtagere — tak for hjælpen venner — kom i igang. Der var glædeligvis et par nye ansigter med, omend stunt eks. var et internt opgør i Aviator. Lidt før middag måtte stævnet afbrydes pga. en voldsom tordenbyge. Til trods for, eller måske snarere fordi, at stuntpiloterne var i stødet, nægtede de at flyve mere end to runder.

I combat undgik vi det helt store skumgilde, og der var flere udmærkede kampe. Kun en enkelt måtte flyves om pga. en våd streamer — Bjarne Schou satte sig oven på den i en vandpyt, hvorefter den hurtigt gik i stykker, da den kom i luften igen.

Vi sluttede som ofte før med kaffebord hos Jane og Finn.

Bedste mekanikerhold ved Dutch International — fra venstre Asger, Bjarne og Uffe.



Combat:

1. Uffe Edslev Christensen, ALK
2. Lars Henriksen, 635
3. Asger Bruun-Andersen, SMF
4. Lars Therkelsen, ALK
5. Bjarne Schou, ALK
6. Bjarne Knudsen, Haderslev

Stunt beg.:

1. Mogens L. Olesen, Rødekro 1451 pt.
2. Jan Ovesen, Aviator 1352 pt.
3. Jan Andersen, Rødekro 300 pt.

Stunt eks.:

1. Leif O. Mortensen, Aviator 3503 pt.
2. Johs. Thorhauge, Aviator 3126 pt.
3. Carsten Thorhauge, Aviator 2881 pt.
4. John Amnitzbøl, Aviator 1925 pt.

Kurt Pedersen

Dutch International 1980, d. 9-10/8

Det internationale hollandske mesterskab i combat blev igen i år afholdt ved Amerongen lidt øst for Utrecht. Fra Danmark deltog Bjarne Schou, Uffe Edslev, Gerda og Asger Bruun-Andersen samt Henning Forbech. Vi startede fra Århus fredag eftermiddag kl. fire og mødtes med Gerda og Asger ved Lillebæltsbroen. I grænsekiosken var Bjarne så optimistisk at købe en flaske champagne.

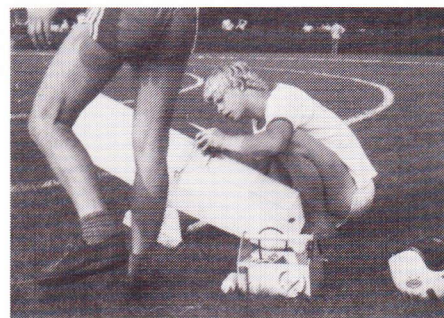
Efter en lang og trættende tur ned gennem Tyskland og Holland ankom vi kl. halv fire til det idrætscenter, hvor konkurrencen skulle afholdes.

Konkurrencen havde 70 deltagere fra 11 forskellige nationer, og der blev fløjet på to dejlige baner hele weekenden. Dommerne dømte meget strengt efter FAI reglerne, og selv den mindste forseelse blev belønnet med strafpoints.

I første runde vandt Asger og Uffe deres kampe, mens Bjarne og undertegnede tabte. I taberrunden, som blev afviklet om eftermiddagen, vandt Bjarne over Axel Jungherz (D), og jeg skulle møde sølvvinderen fra VM i Polen, Bert Gysbertsen (NL).

Da det ikke alene var min første internationale konkurrence, men også første konkurrence, hvor jeg fløj med gløderørsmødder, var jeg særlig sikker på at tabe, men da kampen startede, fik jeg hurtigt tre klip mod et, før Gysbertsen blev disket.

Lørdag aften fejrede vi det gode resultat ved



Bjarne Schou inspicerer sin model, mens mekanikeren står og tripper.

at spise middag på en kinesisk restaurant i Amerongen.

I anden runde, eliminationsrunden, søndag formiddag tabte Asger og Bjarne til henholdsvis Fred Meijer (NL) og M. Jarrett (GB) og dermed var de ude af konkurrencen. Uffe vandt over Bart van de Bossche og jeg var oversidder. I 3. runde vandt Uffe over Ernest Burles (GB), mens jeg tabte til Mike Willance (GB).

De engelske mekanikere stod og måbede, når de så hvordan de danske mekanikere startede en varm motor med et eller to slag. Det tog som regel de engelske mekanikere et halvt til et helt minut at starte en varm motor, og så var de to mand til at holde modellen. Om det skyldes, at deres modeller var så tunge, at en mand ikke kunne løfte den, eller om det bare var en dårlig vane, må man gætte sig til. Englændernes manglende træning i at starte motorer, især varme motorer, gjorde, at de ofte tabte på jordtid.

Tilbage til konkurrencen, hvor Uffe nu var i fjerde runde. Her mødte han Mike Whillance (GB), som han besejrede. I kvartfinalen mødte Uffe Peter Tribe (GB). Kampen startede med det helt store linefilter, som bevirkede, at Tribe styrtede. Da han gik op med reservemodellen, var han så uheldig at få en fod viklet ind i resterne af det første sæt liner. Kampen blev standset og efter en del diskussion blev der dømt omkamp. I omflyvningen tabte Tribe håndtaget og blev disket.

I semifinalen vandt Uffe over Tim Bartram (GB) og gik videre til finalen. Før den egentlige finale blev der fløjet en finale for deltagere under 18 år, her vandt Roland Forstner (D) foran Thierry Ougen (GB).

Finalen startede godt for Uffe, men ca. midt i kampen faldt streameren af Norbert Figus' model, kampen blev standset og efter en større diskussion mellem dommerne blev det til omflyvning. I omflyvningen viste Uffe meget fin flyvning, og mekanikerne Bjarne og Asger, arbejdede fint. Dette tilsammen gjorde, at Uffe vandt en velfortjent sejr. Det gode resultat blev fejret med champagne. Ved præmieoverrækkelsen fik Uffe, Bjarne og Asger en præmie for at være det bedste mekanikerhold.

Der er ingen tvivl om, at denne danske succes har skabt international respekt for dansk combat. Næste år har konkurrencen ti års jubilæum, og der er planer om at afvikle den over tre dage, hvis der kommer deltagere nok. Vi skulle gerne blive så mange her fra landet, at vi kunne arrangere en bustur derned, det ville ikke alene blive billigere, men også meget sjovere.

Henning Forbech

Resultater: 1. Uffe Edslev, 2. N. Figus, 3. T. Bartram, 4. S. Facchin, ... 25. Henning Forbech, ... 44. Bjarne Schou, 45. Asger Bruun-Andersen.

Kalender:

Fritflyvning:

- 14/9 Høstkonkurrence 1, distrikt Vest, Vandel
20-21/9 Danmarksmesterskaber, Giesegård, Ringsted
28/9 Høstkonkurrence 1, distrikt Øst, Trollesminde, Hillerød
12/10 Høstkonkurrence 2, distrikt Øst, Trollesminde, Hillerød
18-19/10 Efterårs-10-startskonkurrence, Trollesminde, Hillerød
26/10 Høstkonkurrence 2, distrikt Vest, St. Højstrup, Odense
2/11 Flyvedagskonkurrence, decentraliseret
16/11 Landsmøde, Korsør
23/11 Høstkonkurrence 3, distrikt Øst, Trollesminde, Hillerød
7/12 Distriktskonkurrencer, begge distrikter
21/12 Julekonkurrence, Trollesminde, Hillerød

Linestyning:

- 14/9 Comet Cup, Amager Fælled, alle klasser
20-21/9 Bochum, Vesttyskland, FAI-konkurrence
28/9 1. høstkonkurrence Vest, Ålborg, alle klasser
4-5/10 Utrecht, Holland, FAI-konkurrence
12/10 Københavns mesterskab, Amager Fælled, alle klasser
19/10 Jysk mesterskab, Århus, F2A, F2C, team-race, Good-Year
26/10 2. høstkonkurrence Øst, Amager Fælled, alle klasser

Yderligere oplysninger om konkurrencerne kan ses under »Nyt fra Fritflyvnings-Unionen« og »Nyt fra Linestyngs-Unionen«.

Nyt fra Fritflyvnings-Unionen

Danmarksmesterskaber 1980

Tidspunkt: 20. og 21. september. OBS: Datoen er ændret pga. problemer med flyvepladsen.

Indkvartering: Nordrup skole. Du kommer til Nordrup ved at køre 5 km ad vejen fra Ringsted mod Haslev, i Mulstrup drejer du til venstre mod Nordrup. Der vil være skilte i Nordrup, der viser vej til skolen. Medbring selv sovepose og luftmadras.

Flyveplads: Giesegård Gods ca. 2 km øst for Nordrup. Marken vil være en høstet kornmark, som muligvis er harvet, så husk gummistøvler. Kørsel/parkering på marken er ikke tilladt.

Klasser: Chuckglider, A1-begynder, A1-ekspert, A2-begynder, A2-ekspert, P-30, C2, D1 og D2. Herudover afholdes en konkurrence med Humbrøl-modellen Wasp.

Perioder: Lørdag d. 20. september:

- 13.30-14.00 Briefing, line- og modelkontrol samt udlevering af startkort.
14.00-15.30 1. periode
15.30-16.45 2. periode
16.45-18.00 3. periode
17.00-18.30 Wasp-konkurrence
19.00 Evt. fællesspisning.

Søndag d. 21. september:

- 6.30- 7.30 Evt. fælles morgenmad
7.30- 9.00 4. periode
9.00-10.15 5. periode
10.15-11.30 6. periode
11.30-12.45 7. periode
Evt. fly-off fra kl. 13.00.

Efter sidste periode er der præmieoverrækkelse på pladsen.

Startgebyr: Deltagelse i Wasp-konkurrencen er gratis, mens deltagelse i chuckglider-konkurrencen koster kr. 10,-. I de øvrige klasser skal juniorer betale kr. 15,- og seniorer kr. 30,-. For hver yderligere klasse betales kr. 10,-. Beløbet betales ved modtagelse af startkort på pladsen.

Pokaler: DM-vandrepokalerne bedes medbragt i velpudset stand. Sidste års vindere var:

- Chuckglider: Michael Væth
A1-begynder: pokalen efterlyses
A1-ekspert: pokalen efterlyses
A2-begynder: Jan Bebe
A2-ekspert: Jørn Rasmussen
C2: Bjarne Jørgensen
D1: Karsten Larsen
D2: Thomas Køster.

Hvis indehaveren af en pokal ikke selv kommer, bedes han sende pokalen til konkurrencelederen i god tid inden konkurrencen eller få en anden deltager til at medbringe den.

Tilmelding: Skriftlig tilmelding skal fremsendes *senest søndag d. 14. september* med angivelse af:

- navn
- hvilke klasser man ønsker at deltage i,
- foreløbig tilmelding til fællesspisning lørdag aften,

— om man vil overnatte på Nordrup skole.

Tilmeldingen sendes til konkurrencelederen:

**Peter Buchwald
Ellehøj 49, Høm
4100 Ringsted**

Forsinket tilmelding koster et strafgebyr på kr. 20,-.

Vel mødt til DM-80!

Ringsted Modelflyveklub

Øvrige konkurrenceindbydelser

Høstkonkurrence 1, distrikt Vest d. 14/9

Konkurrencen afholdes på flyvestation Vandel. Der er adgang til pladsen fra kl. 9.00.

Der flyves alle klasser — også den nye P-30 klasse. Første periode starter kl. 10.00. Efter sidste periode vil vi arrangere kaffebord på kroen for deltagerne.

Husk tilmelding *senest fredag d. 8. september* til:

Erik Knudsen
Amagervej 66, 6900 Skjern

Tilmeldingen skal indeholde navn, adresse, person- eller pasnummer samt oplysning om, hvilke klasser man vil deltage i.

I tilfælde af dårligt vejr kan man ringe til Per Grunnets automatiske telefonsvarer på tlf. 09-71 28 68 søndag morgen fra kl. 7.00 og høre, om der skal flyves.

Høstkonkurrence 1, distrikt Øst, d. 28/9

Da DM er flyttet til den weekend, hvor denne konkurrence oprindeligt skulle have været afholdt, skubbes høst 1 en uge tilbage. Der skal fortsat flyves på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød, og første periode starter stadig kl. 10.00.

Der flyves alle klasser — hvis vejret er godt, vil der blive fløjet 7 starter i de »store« klasser.

Konkurrenceleder Peter Otte holder vagt søndag morgen kl. 8.00-8.30 og giver meddelelse om evt. aflysning på tlf. 02-85 18 52.

Høstkonkurrence 2, distrikt Øst, d. 12/10

Der flyves på Trollesminde/Favrholm med start på perioderne kl. 10.00.

Der flyves i alle klasser, og periodeantallet meddeles af konkurrencelederen inden starter på første periode.

Evt. aflysning i tilfælde af dårligt vejr meddeles af Peter Otte på tlf. 02-85 18 52 kl. 8.00-8.30 søndag morgen.

Efterårs-10-startskonkurrence, d. 18-19/10

Efter den store sportslige succes med forårs-10-startskonkurrencen er det med særlig fornøjelse, at der indbydes til endnu én i 1980.

Der flyves på Trollesminde/Favrholm ved Hillerød, og første periode starter lørdag d. 18/10 kl. 14.00. Derefter flyves der 3 starter ialt lørdag af en times varighed. Søndag morgen fortsættes fra kl. 7.00 i yderligere 7 1-timers perioder, således at man kan gå over til fly-off'et allerede kl. 14.00.

Efter konkurrencen mødes deltagerne over en kop kaffe i Hillerødklubbens lokaler og klapper lidt af vinderne.

Der vil være mulighed for at overnatte i Hillerødklubbens lokaler — medbring sovepose og luftmadras.

Der flyves i alle klasser.

Konkurrenceleder er Peter Otte.

Høstkonkurrence 2, distrikt Vest, d. 26/10

Traditionen tro afholdes denne konkurrence på St. Højstrup ved Odense. Odense Model-Flyveklub afholder ved samme lejlighed klubmesterskab i klasse A.

Første periode starter kl. 12.00, og der er ikke adgang til pladsen inden dette tidspunkt.

Der flyves alle klasser.

I tilfælde af dårligt vejr kan man ringe til konkurrenceleder Per Grunnet på 09-71 28 68 søndag fra kl. 9.00 og høre, om der må aflyses.

Flyvedagskonkurrence d. 2/11

Flyvedagskonkurrencen er en decentraliseret konkurrence. Det vil sige, at man kan flyve sine starter, hvor man vil. Resultaterne skal indsendes til sekretariatet, hvorefter placeringerne offentliggøres i Modelflyvenyt.

Der kan flyves i alle klasser: Chuckglider (5 bedste af 10 starter), A1 beg. (3 starter, 120 sek. max), A1 eks. (5 starter, 120 sek. max), A2 beg. (3 starter, 180 sek. max), A2 eks., C2, D2 (alle 5 starter, 180 sek. max). Desuden kan man flyve P-30 (3 starter, 120 sek. max) og D1 (5 starter, 120 sek. max).

Man skal selvfølgelig overholde de almindelige konkurrenceregler mht. tidtagning og start af modellerne.

Resultaterne skal indsendes til sekretariatet:

Fritflyvnings-Unionen

Ålborggade 17, 4.th., 2100 Kbh. Ø

— senest fredag d. 7. november. Resultaterne skal indeholde *samtlig* perioderesultater samt det samlede og endelige resultat.

Resultaterne offentliggøres på Landsmødet d. 16. november, hvor vinderne får overrakt flyvedagspokalerne.

Husk Landsmøde 1980

Landsmødet skal som bekendt afholdes i Korsør d. 16. november. Bestyrelsen vil allerede nu bede om, at man reserverer dagen, og at man fremsender evt. forslag til landsmødet så tidligt som muligt, så vi kan nå at offentliggøre dem inden mødet (i Modelflyvenyt nr. 6, der udkommer i starten af november). Send dine forslag til sekretariatet, Ålborggade 17, 4.th., 2100 Kbh. Ø.

Nyt fra Linestyings-Unionen

Konkurrenceindbydelser

Comet Cup, d. 14. september

Hermed indbyder modellflyveklubben Comet til Comet Cup søndag d. 14. september 1980 kl. 10.00.

Sted: Amager Fælled.

Klasser: Alle klasser.

Startgebyr: 10,- kr. pr. klasse.

Tilmelding senest d. 10. sept. til:

Jens Geschwendtner

Spidslodden 6, 2770 Kastrup

Tlf. 01-51 74 47.

Bochum 1980 d. 20.-21. september

Årets sidste store internationale konkurrence afholdes lørdag-søndag d. 20. og 21. september i Ruhr Park Einkaufszentrum lige uden for Bochum i Vesttyskland. Hele Europas elite deltager i denne store konkurrence, hvor der er gode danske traditioner. Interesserede bedes henvende sig til:

Jens Geschwendtner

Spidslodden 6, 2770 Kastrup

Tlf. 01-51 74 47.

1. høstkonkurrence vest for Storebælt

Aviator indbyder hermed til høstkonkurrence, der flyves på Hesteskoen ved Rørdal søndag d. 28. september fra kl. 10.00.

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

Klasser: Alle klasser.

Tilmelding senest den 23. september til:

Ole Bisgård

Helgolandsgade 66, 9000 Ålborg.

Utrecht, Holland, d. 4.-5. oktober

4. og 5. oktober flyves der på det sædvanlige baneanlæg i Utrecht i Holland en stor linestyingskonkurrence. Det er første gang, den flyves, så hvordan deltagelsen bliver, vides der ikke noget om, kun at det er ret sent på sæsonen.

Vi håber snart at få nærmere oplysninger, så hvis nogen har interesse i at deltage, bedes de rette henvendelse til:

Hans Geschwendtner

Wibrandsvej 67, 2300 Kbh. S

Tlf. 01-59 62 13.

Københavnsmesterskab 1980

Dato: 12. oktober kl. 10.00.

Sted: Amager Fælled.

Klasser: Alle klasser.

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

Tilmelding senest 8. oktober til:

Jens Geschwendtner

Spidslodden 6, 2770 Kastrup

Tlf. 01-51 74 47.

Der er kaffebord efter konkurrencen.

Jysk Mesterskab 1980, 19. oktober

Konkurrencen flyves på Århus Linestyingsklubs baner i Århus. Nærmere oplysninger om placering vil tilgå de tilmeldte.

Konkurrencen starter kl. 10.00.

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

Klasser: F2A speed, F2C team-race og Good-Year.

Tilmelding: Senest d. 14. oktober til:

Palle Edslev

Hertzvej 61, 8230 Åbyhøj.

2. høstkonkurrence øst for Storebælt

Årets sidste konkurrence — husk vanter!

Tid & Sted: Amager Fælled d. 26. oktober kl. 10.00.

Klasser: Alle klasser.

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

Tilmelding senest 22. oktober til:

Jens Geschwendtner

Spidslodden 6, 2770 Kastrup

Tlf. 01-51 74 47.

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



RC information

RC-information er et dansk tidskrift, 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

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

STORT UDVALG I BYGGESÆT OG MOTORER i de førende fabrikater.

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

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

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

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

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

VI SENDER OVERALT

RØDOVRE HOBBY

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

SOMMER-TILBUD fra RC Model Center

Billigt – Billigt – Billigt – Billigt – Billigt – Billigt



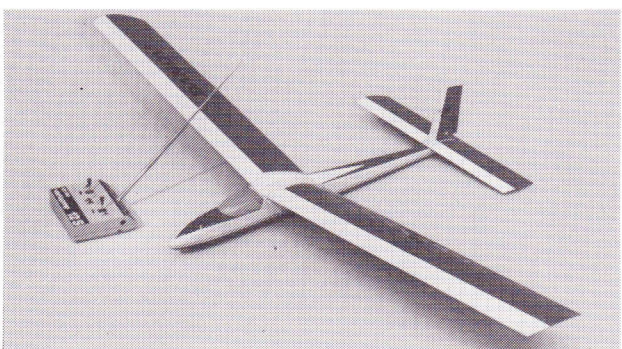
MAXI fra Graupner. Beregnet for 6,5 cm³ motorer.

Pris KUN 680,- kr.



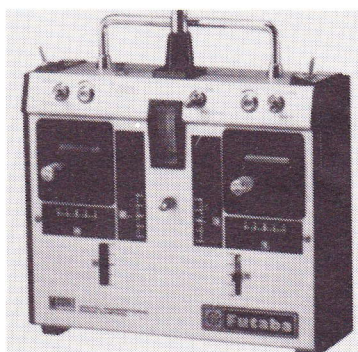
TAXI fra Graupner. Beregnet for 3,5-5 cm³ motorer.

Pris KUN 470,- kr.



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

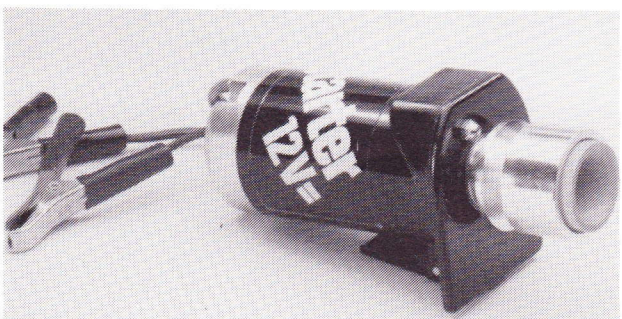
Pris KUN 269,- kr.



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's nye katalog er udkommet - din hobbyforhandler har det!

I det nye Futaba katalog kan du finde radiofjernstyringssæt til ethvert behov — fra det lille 2-kanals FP-2GS, over ratanlæg, den nye L-serie (3-, 4- og 5-kanals anlæg) og op til J-serien, de utroligt avancerede modulanlæg med et væld af tekniske finesser.
Se det hele i det nye katalog!

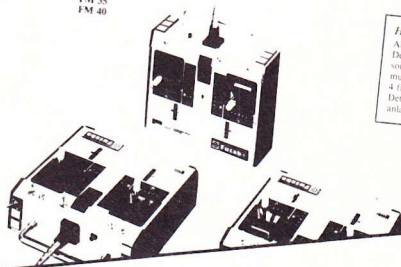
Futaba Modul-anlæg FP-4JN, FP-5JN, FP-6JN

4-, 5- og 6-kanals radiofjernstyringsanlæg med 2 servoser.

- Moderne sendersiden i mat. aluminiumskabinet
- Bærehåndtag i stål på sendersiden
- Antennen er indlagt i beskyttelse i sendersiden
- D.S.K. Kåbel for servokontrol uden sender-udstråling
- Mikrostrømtilførsel for batteri-opsving og sender-opsving på sendersiden
- Reduktion af strømlad for håndtere og krantener til omskifter
- Servo S-121 har dobbelt kontaktkort, er sand-ohje og FP-315 = 80 mm
- Modtager FP-6J1 til 6-kanals, lille og robust, måler 20x42x24 mm og vejer 52 g. Har 6 terminaler for D.S.K. Kåbel

FP-4JN og FP-5JN kan udbygges til FP-6JN, såfremt man på et tidspunkt har behov for det.
I disse avancerede radiofjernstyringsanlæg indbygges en meget rimelig dansk frekvensmåler.

FM 27
FM 35
FM 40



Hvad er moduler?
Alle Futabas fjernstyringssæt i J-serien er moduler. Det vil sige, at man ved at udskifte en enkelt modul i såvel sender som modtager kan ændre anlæggets frekvens for mellem samtlige 4 frekvenser på 27 MHz, 20 frekvenser på 35 MHz og 4 frekvenser på 40 MHz. Det giver sig selv, at denne fleksibilitet er af afgørende betydning for anlæggets anvendelighed under alle forhold.

Servoser indholder:
FP-4JN: Sender til 4 kanaler, modtager til 6 kanaler, 2 servoser S-121, 16 akkumulatorer til sender, D.S.K. Kåbel med 16 ledninger, afbryder med ledninger, 2 servomonteringer, 2 servomonteringer FP-5JN: Som FP-4JN, dog med 5 akkumulatorer.
FP-6JN: Som FP-4JN, dog med 6 akkumulatorer og modulanlæg.

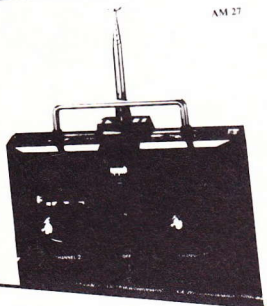
Futaba FP-2L

2-kanals anlæg med 2 servoser

- Sender i mat. sort kunststof
- Udskiftelige kredsløb
- Senderside har bærehåndtag i stål
- Stort indbygget mikrostrømsnet i sender
- Anlægget kan fungere på tre elementer
- Der kan købes 16 akkumulatorer med oplader til anlægget
- Den ene strømpol kan omstilles til motorstrøm med 2 frekvensfunktioner. Dels til ombygning af et med sæt

Servoser indholder:
Sender, modtager, 2 servoser S-23, batterikasse med afbryder samt alle tilbehør

Frekvenser:
Anlægget kan leveres til 6 frekvenser på AM 27 MHz-bandet



FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

FM 27

FM 35

FM 40

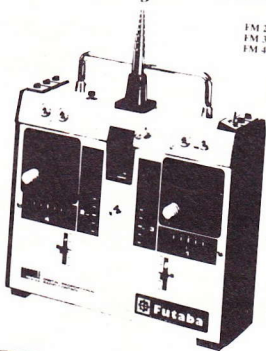
Futaba FP-8JN

Vækket 8-kanals radiofjernstyringsanlæg, der leveres sæt med 2 servoser samt alle tilbehør

- Enkeltstående indikator udbyr eller ekstra stort udbyr under driftning på krantener og håndtere
- Diferencieret udbyr kan optage ved indtastning på senderfunktionerne
- Skalkontakt kan indbyrdes servoser
- Motorkontakt for håndtere og krantener
- Mikrokontakt for flag og opsvarer
- 16-aksle afbryder, som kan programmeres
- Programmeret stopknop for sikker indstilling af frekvenserne
- D.S.K. Kåbel for servokontrol uden sender-udstråling
- Øvert embletskæpning for bedre mulighed for at sende med modtageren samt programindstilling af servoser

Servoser indholder:
Sender til 8 kanaler, modtager til 8 kanaler, 2 servoser S-121, 16 akkumulatorer til sender, oplader til modtager, afbryder, 2 ledninger til servomonteringer samt dansk frekvensmåler til anlægget

FM 27
FM 35
FM 40



Futaba FP-5LK

5-kanals anlæg med 3 servoser

- Sender i mat. sort kunststof
- Semi-øpen gørdal styringside, der kan omstilles
- Reduktion på 2 kanaler med omskifter
- Udskiftelige kredsløb
- Stort indbygget mikrostrømsnet i sender
- Anlægget kan fungere på såvel fire elementer som 16 akkumulatorer

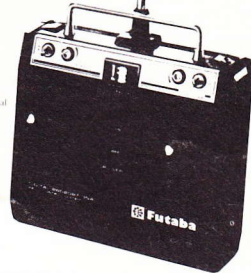
Dette radiofjernstyringsanlæg har reduktion med omskifter. Dette betyder, at man f.eks. kan indstille indtastnings og håndtere til et bestemt udbyr, som man skal bruge i en bestemt manøvre. Når manøvreren skal indføres, kaldes man sin fordel bestemt indstilling. Når manøvreren er indtastet, kan man skifte tilbage til normal styringsfunktion.

Servoser indholder:
Sender, modtager, 3 servoser S-23, batterikasse med afbryder samt alle tilbehør
Der kan indføres såvel 2 servoser til anlægget, såfremt man har behov for det

Anlægget kan leveres på 6 frekvenser på AM 27 MHz og til 10 frekvenser på FM 35 MHz.

Afbryder på FM 35 MHz leveres med 16 akkumulatorer

AM 27
FM 35



Få kataloget tilsendt direkte fra Futaba Import Danmark:
Send 1,50 kr. i frimærker samt en frankeret svarkuvert (størrelse A5) til:
Futaba Import Danmark, Kastagervej 27, DK-2730 Herlev