

# Modelflyve

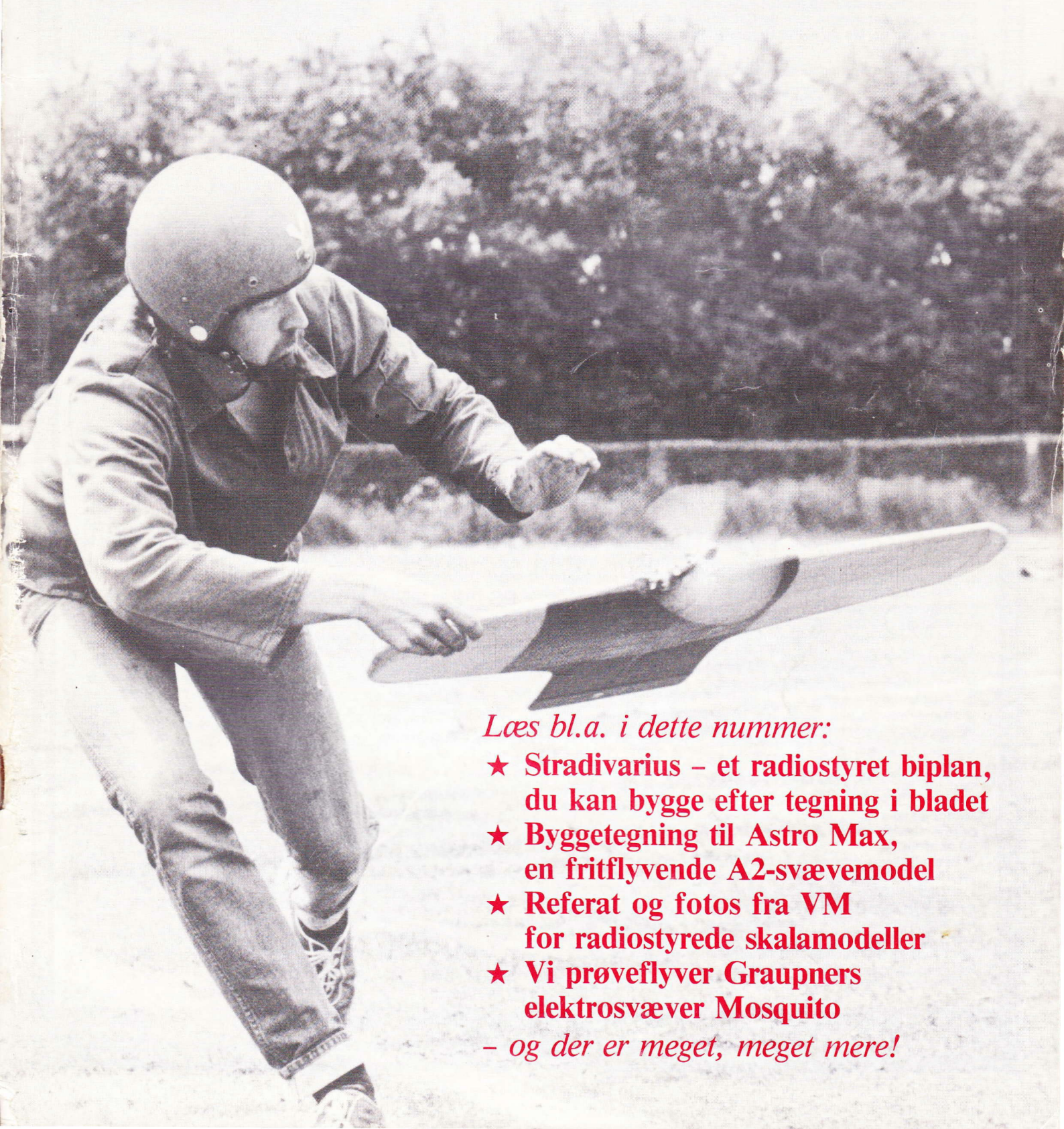
D. 1/8, 8. årgang  
Kr. 14,50

# Nyt

# 4 84

RADIOSTYRING • LINESTYRING • FRITFLYVNING

RADIOSTYRI



*Læs bl.a. i dette nummer:*

- ★ Stradivarius – et radiostyret biplan, du kan bygge efter tegning i bladet
- ★ Byggetegning til Astro Max, en fritflyvende A2-svævemodel
- ★ Referat og fotos fra VM for radiostyrede skalamodeller
- ★ Vi prøvflyver Graupners elektrosvæver Mosquito – og der er meget, meget mere!

• KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG

• KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG • STABILITET GIVER SIKKERHED • KVALITET BETALER SIG

## Årets allerbedste RC-nyhed: **Graupner FM 6014/PCM 18 herregårdssæt**

Vi kan ikke levere endnu — det tager jo længere tid at skaffe en herregård end et husmandssted. Men det lysner — vi er forhåbentlig klar i september.

*Den, der kommer sidst til mølle, får det bedste og friskeste mel!*

— eller den, der venter på sit GRAUPNER PCM-herregårdssæt, bliver rigeligt belønnet med det mest avancerede RC-sæt, verden endnu har set.

Konkurrerende fabrikater fås os ikke til at »blegne«, men vi er »solbrændte« af stolthed over at kunne tilbyde det bedste. Derfor siger vi som det synges i *Annie Get Your Gun*:

*»All you can do, we do better than you. Yes we can, yes we can, yes we can.«*

FM 6014/PCM 18 grundsender til 8 kanaler kan med moduler udbygges op til 18 kanaler (ikke bare 14), og kanalantal kan gennem EXPANDER-modul og MULTIPROP-moduler/decoder udvides til så mange, at man skal have hele familien med for at betjene senderen!!

FM 6014/PCM 18 har verdens mindste (51 × 36 × 21 mm) og letteste (38 g) komplet udbyggede PCM 18-kanal computermodtager (ikke bare til 10 kanaler, der kun kan udbygges til 14). Maksimal, knivskarp selektivitet gennem ACM (anti-cross-modulationssystem). En ekstra forstærker giver optimale signalværdier gennem dobbelte udgangsfiltre, der effektivt undertrykker forstyrrelser udefra.

FM 6014/PCM 18 arbejder efter microcomputersystemet med 512 trin (steps) (ikke bare 128) med 9 bits single chip (ikke bare 8).

FM 6014/PCM 18 sender kan naturligvis omstilles til FM/FMsss (PPM). Sender fra et »almindeligt« herregårdssæt kan forsynes med PCM-indbygningsmodul, men så skal man jo også have en PCM-modtager.

FM 6014/PCM 18 har 3-knaps programmeringsterminal i senderen til overvågelse af microcomputerens programmeringsstilstand mm.

FM 6014/PCM 18 giver 4 forskellige programmeringsmuligheder for fail-safe (sikring mod fejl):

- Langtidslagring. Ved stærke forstyrrelser over 1 sekunds varighed går alle servoer i forudprogrammerede stillinger.
- Overførselsmulighed. Senderværdier oplagres i modtagerens hukommelse, der ved modtagerforstyrrelser over 1 sekunds varighed annulleres, men alle fail-safe muligheder kan løbende ved tryk på programmeringsknap M transmitteres til modtageren.
- Hold-program. Til superhurtige fly (delta- og high-speedmodeller) og til helikoptere omstilles til hold-program, hvorefter sidst modtagne »godkendte« kodede styresignaler automatisk indprogrammeres i modtagerhukommelsen.
- Akku-overvågning. Særligt måleprogram i senderens og modtagerens microcomputere overvåger løbende forsynings-spændingerne og melder straks faldende strømstyrke og sikrer derved mod overraskelser af den ubehagelige art.

FM 6014/PCM 18 giver et utal af valg- og kombinationsmuligheder i sit store software program til sekundhurtige udskiftninger i senderen og omprogrammeringer:

- proportional-moduler til mange forskellige formål,
- funktions-moduler, heraf flere programmerbare,
- multifunktions-moduler, programmerbare,
- expert-moduler, programmerbare,

### Hvad er PCM — og hvad kan systemet komme til at betyde for dig?

Mange er ikke helt klar over forskellene mellem alle hidtidige typer RC-sæt og de nye supersikre PCM-sæt — men de er der, og de er store.

Vi skal ikke komme med en lang, indviklet teknisk redegørelse, men blot kort populært nævne følgende:

PCM står for »pulse code modulation«, som har gjort al rumfart mulig. Satellitter og bemandede rumfartøjer styres — og alle data transmitteres — mellem rumcentrene og de »flyvende genstande« alene efter PCM-systemet. Uden PCM ville rumfart være utænkelig på grund af alle andre transmissionsformers utilstrækkelighed og manglende pålidelighed.

I RC-sæt virker systemet således: Senderens microcomputer



Til venstre i billedet ses FM 6014/PCM 18 senderen udbygget med moduler og med kort specialantenne. Til højre ses senderen i grundudførelsen med placeringsmuligheder til moduler øverst og nederst på senderoversiden og mellem styrepindene.

e. akrobat-moduler, programmerbare,  
f. expander- og multiprop-moduler/decoder, der kan udvide kanalantal næsten til det uendelige.

FM 6014/PCM 18 sender har naturligvis udskifteligt HF-modul og kan udstyres med kort special-antenne og med superkorte styrepinde til tommelstyring.

FM 6014/PCM 18 sender har et robust, handy metalkabinat med helt klart adskilte funktioner til betjening, indstillinger og programmering. Moduler kan beskyttes mod støv, snavs, regn og utilsigtet fejlbetjening med transparente, oplukkelige, selvklæbende dæksler. Styreaggregaterne er superpræcise med fintruede, elektroniske dobbelt-trim (trimbare trimhåndtag). På sender-oversiden er der 8 valgfri placeringsmuligheder for modulersætning.

FM 6014/PCM 18 kan ikke tilbyde lærer/elev-drift, men det forekommer også usandsynligt, at en køber til et anlæg af denne art skulle behøve en lærer!!

FM 6014/PCM 18 vil efter typegodkendelse blive lagerført i 27, 35 og 40 MHz.

FM 6014/PCM 18 kan selvfølgelig alt det almindelige: servoreversering, servoreduktion osv., så det kommer vi slet ikke ind på — det skal jo også have en ende!!

**Men til slut en meget, meget vigtig ting — prisen!**  
Hvis du har gidet læse alt det foregående, så forventer du antagelig en pris langt over kr. 4.499,- (som den »blegnede« konkurrents mindre ydedygtige sæt koster) — men den vejledende pris på verdens mest avancerede PCM-sæt er kun omkring kr. 4.000. Det er vel nok en overraskelse, at man kan få så meget for så lidt.

**PS** Hvis du køber et GRAUPNER RC-sæt og ønsker at anvende eventuelle servoer af andet fabrikat, så køber du blot kabler med stik (nr. 3941/6). Vore stik er specielle og med 3-punkt kontaktsikring til forøgelse af driftssikkerheden.

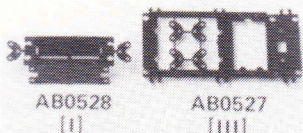
**PS** Hvad betyder »512 trin« i microcomputeren i et PCM anlæg? At den superhurtige computer omsætter de 512 trin til en fuld servoomdrejning — altså en fuldstændig glidende servobevægelse. Ved andre fabrikater PCM-sæt, der bruger en billigere microcomputer med væsentligt færre trin, bevæger servoer sig i små, »nervøse« og nærmest sitrende ryk.

afgiver lynhurtigt impulser i koder, der lige så hurtigt dekodes af modtagerens microcomputer, der omsætter dem til kommandoer og servostyring. Impulserne sendes ikke i »række«, men i »klumper«, og sådan, at fremmede impulser f.eks. fra metalgnidninger, motor etc. ikke kan bryde ind i koden. Heller ikke udefra kommende forstyrrelser kan normalt bryde ind.

Denne meget kortfattede forklaring dækker naturligvis ikke alle PCM-systemets mange tekniske raffinementer, men forklarer dog, at dine fordele dels er større rækkevidde, dels væsentligt forøget forbindelsessikkerhed mellem sender og modtager, dels de mange ovenfor nævnte ting.

## Servo monteringer

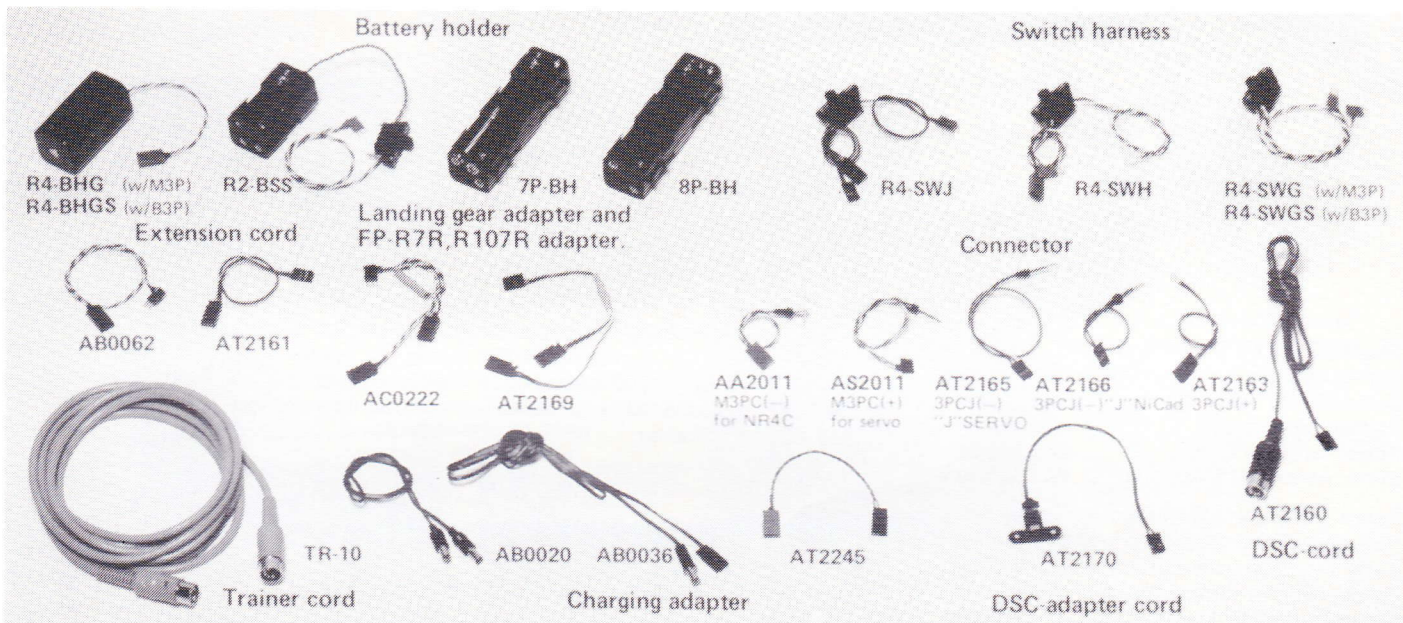
AB0528 (I)	S29, S129, S24, S124
AB0527 (III)	S24H, S124H
AB0530 (II)	S21, S121, S21S, S121S, S21H, S121H
AB0535 (III)	S30, S130, S30S, S130S, S30G, S130G
AB0529 (IV)	S32, S132, S32H, S132H
AB0531 (T)	
AB0532 (H)	S20, S120
AB0533 (V)	
AB0720 (I)	S28, S128, S28G, S128G
AB0721 (III)	S31S, S131S, S31SH, S131SH
AB0722 (IV)	



Se det store udvalg i det nye danske farvekatalog!

Send frankeret svarkuvert (A4-format, porto 3,70 kr.), og du har kataloget med posten om få dage!

## Tilbehør



**Futaba Danmark** har næsten alle løsdeler på lager til rimelige priser – også til »gamle« servover findes der reservedele. Forlængerledninger findes i 20, 30, 40 og 100 cm længde.

Din forhandler har eller skaffer de ting, du skal bruge!



## Futaba PCM

Futaba PCM-anlæg har endnu flere funktioner og mere software .....

Alle tre typer er nu på lager: **FP-8SGAP** & **FP-8AP** til fly og **FP-8HP** til helikoptere. Alle PCM-anlæggene er FM anlæg på 35 MHz.

Import & engros

**Futaba** Import  
**Danmark**

Kastagervej 27, 2730 Herlev  
Tlf. 02-91 01 01

Intet salg til private  
— nærmeste forhandler oplyses

# Aktuelt fra SILVER STAR MODELS

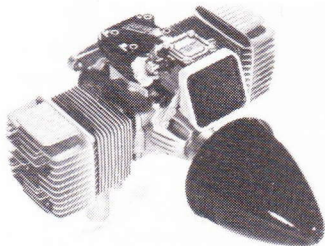


## SIMPROP SUPER STAR

Du behøver ikke at være millionær for at købe dette anlæg. Det koster heller ikke en »herregård« at udbygge, for det kan det hele, når du får det.

**Super Star 12** er et FM 35 eller 40 MHz anlæg til 6 rormaskiner. Dual-rate (reduktion) på to funktioner, kombi-switch på sideror og balanceklapper. Standgastrim-justering af tomgang uden påvirkning af fuldgas. Frit funktionsvalg og valg af servoretning for de 4 styrepindsfunktioner. Længdejustering af styrepinde. Indbygget ladestik.

Spørg din forhandler om pris — den er billigere end du tror!



**Super Tartan 44.** Glødedugaven af denne 44 cm<sup>3</sup> to-cylindrede motor yder ikke mindre end 4,75 HK. Vægt 1,8 kg. Leveres i gløde- og tændrørsudgave.

Super Tartan 44 Glow ..... kr. 5.222,00  
Super Tartan 44 I Electronic ..... kr. 6.360,00

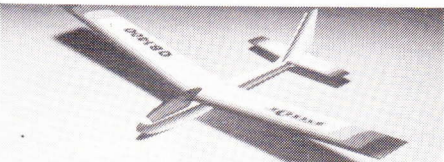
**Super Tartan 22.** En videreudvikling af den populære Tartan 22 cm<sup>3</sup>. 33% større ydelse, 2 HK. Med pumpekarburator. Leveres i gløderørs eller tændrørsudgave.

Super Tartan 22 Glow ..... kr. 1.849,00  
Super Tartan 22 I Electronic ..... kr. 2.488,00



**K8B**, en velflyvende og godmodig svæve-model. Spændvidde 183 cm. Beregnet for højde- og siderorsstyring. Let at bygge. Vingen er næsten færdig abachibeklædt skumplast.

K8B ..... kr. 639,00



**QB 1400.** Vor populære RC-svæve-model. Spændvidde 140 cm. Planareal 25 dm<sup>2</sup>. Vel-egnet til begyndere i RC-sporten. For styring på højde- og sideror.

QB 1400 ..... kr. 403,00

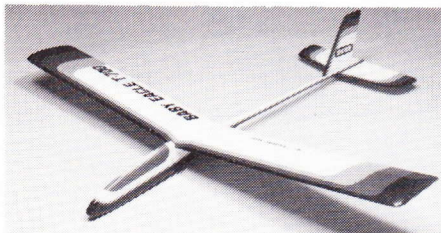
## Kataloger

Simprop Hovedkatalog 1984 ..... kr. 54,00

Pilot 84 Hovedkatalog ..... kr. 36,00

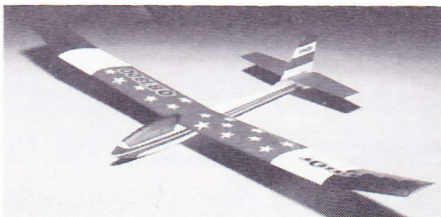
Pilot EZ ..... kr. 15,00

Hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importøren.



**Baby Eagle.** Denne letbyggede begynder svæve-model leveres i to udgaver. BE T-700 spændvidde 70 cm. BE T-1200 spændvidde 120 cm. Alle dele er udsavede eller udstansede. Med papir og tilbehør.

Baby Eagle T-700 ..... kr. 66,00  
Baby Eagle T-1200 ..... kr. 78,00



**QB 1800.** En velflyvende og letbygget svæve-model i den kendte Pilot kvalitet. Spændvidde 180 cm. Planareal 31 dm<sup>2</sup>. Vægt ca. 800 gram. For højde- og siderorsstyring.

QB 1800 ..... kr. 640,00



**Silver Fox.** Efter flere års succesfuldt produktion af baghjulstrukne buggier, har TT nu produceret en firehjulstrukken. Silver Fox er forsynet med differentiale for og bag. Specialdæmper er inkluderet.

Silver Fox 4 WD ..... kun kr. 2.625,00



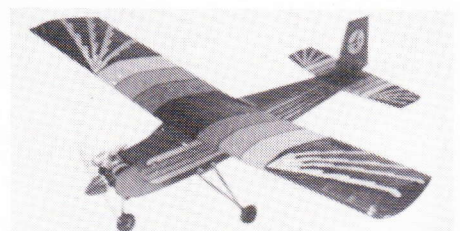
**QB 15 H.** En ideel begyndermodel med styring af højde-, sideror og motorkontrol. Spændvidde 126 cm. For motorer 2,5-3,5 cm<sup>3</sup>. Samme opbygning som QB 20 H.

QB 15 H ..... kr. 451,00



**QB 20 H.** Meget velflyvende begyndermodel med styring af højde-, sideror, balanceklapper og motorkontrol. Spændvidde 132 cm. For motorer på 3,5-5 cm<sup>3</sup>. Et kvalitetsbyggesæt.

QB 20 H ..... kr. 518,00



**Eagle 15.** Begyndermodel beregnet til 2,5-4 cm<sup>3</sup> motor. Spændvidde 126 cm. For styring af højde-, sideror og motorkontrol. Let at bygge og flyve. Alle dele er udsavede eller stansede. Indeholder hjul, tank, spinner, styrbart næsehjul mm.

Eagle 15 H ..... kr. 434,00

## Silver Star Models

Sjællandsvvej 3, 9500 Hobro

Telefon 08-52 02 55

Anviser gerne nærmeste forhandler.

# GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■

## DIGICONT PCM

Alle de »store« radiofabrikanter har nu indset, at det, ingeniør Meinberg fra tre år siden udviklede, var relevant og af stor betydning for sikkerheden i vores sport. Det større udbud har øget konkurrencen samt kravet til udstyret.

DIGICONT anlægget kan derfor nu tilbydes til en lavere pris og med flere finesser.

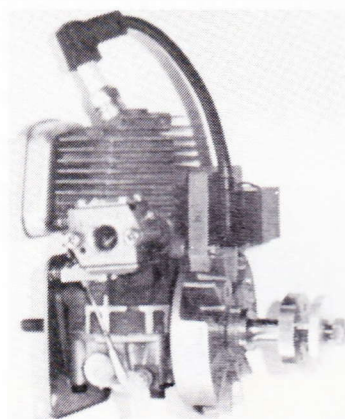
Først og fremmest er der udviklet en mindre modtager. Flere indgangsfiltre forøger selektiviteten yderligere, og fail-safen ved underspænding kan nu afbrydes fra senderen.

Senderen har som før 8 kanaler med servovending, mixer og reduktion. Hertil kommer som noget nyt en kombiswitch.

Et DIGICONT anlæg er gedigent håndværk, hvilket også bidrager til sikkerheden.

Komplet DIGICONT anlæg med 2 servoer, 1200 mA akkuer i både sender og modtager samt diverse kabler — **kr. 4.995,-**.

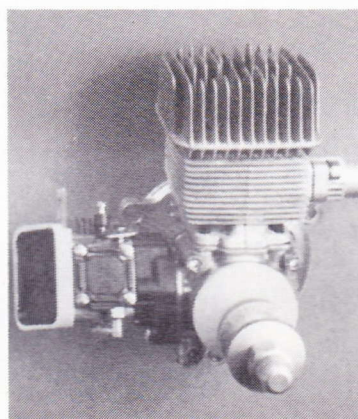
Sender og modtager alene — **kr. 4.095,-**.



### TITAN 38

Denne 2. generations benzinmotor på 38 cm<sup>3</sup> er på mange punkter bedre end tidl. jumbo-motorer. Kraftig og effektiv magnet — nemmere start. Dobbelt kuglelejer — giver aksial aflastning. Dobbelt afbalanceret krumtap — mindre vibrationer. 1000 o./min. mere end Quadra med samme propel. Kan trække en 20 x 10 propel med 6.800 o./min. statisk.

**Pris kr. 1.495,-**



### SUPER TARTAN 22 cm<sup>3</sup>

Nu kan den nye Tartan leveres. En anden karburator samt et nyt skyllesystem har øget ydelsen betydeligt. Statisk træk med 18 x 6 propel: 7,5 kg. Ydelse 2 HK ved 8.100 o./min. Vægt 1.215 kg. Brændstof 90/10.

Pris (gløderørsudgave) **kr. 1.495,-**

## Mini CAP 21

Denne Rödél model er opbygget på samme måde som succes-modellen Stephens Acro, dvs. med delvis opbygget krop og skumvinger. Sættet indeholder motorcowl, canopy, cockpit-interiør, hoved- og haleunderstel, hjul samt 4-farvet dekorationsmateriale.

Skala 1:5,5. Spændvidde 1.450 mm. Vægt ca. 2.600 gram. Motorstørrelse: 6,5-10 cm<sup>3</sup> 4-takt.

**Pris kr. 1.295,-**



## KAVAN helikoptere

art. no.	Type	Pitch	Motor	Vægt	Rotor		Pris
1000	Ranger	koll.	.60	3,6-4 kg	130 cm	kunsthavningsdygtig	<b>3.600</b>
2000	Alouette 2	fast	.40	2,8-3 kg	108 cm		<b>2.400</b>
2500	Alouette 2	koll.	.40	2,8-3 kg	108 cm	kunsthavningsdygtig	<b>3.200</b>
3000	Jet Ranger	koll.	.60	4,5-5 kg	160 cm	kunsthavningsdygtig, wash-out kontrol	<b>4.800</b>
4000	Lockheed 286 L	koll.	.60	4-4,5 kg	145 cm	Autorotation, kunsthavningsdygtig, oprt. understel	<b>6.400</b>

OBS: Alle reservedele til KAVAN helikoptere på lager!

GENERALAGENTURER:

MAGNUM ENGINES PRACTICAL SCALE  
DIGICONT PCM WIK MODELLE  
RÖDEL MODELLBAU

AVIONIC har åbent hverdage kl. 09.00 til 17.00.

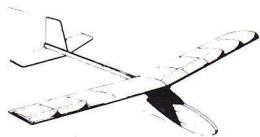
Postforsendelser med vedlagt girokort for din regning og risiko.

Betalingsbetingelser: 8 dage netto.

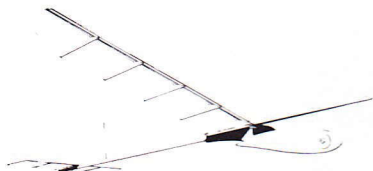
Med forbehold for trykfejl samt større kursjusteringer.

■ AVIONIC ■ • Violvej 5 • DK-8240 Risskov • Tlf. 06-17 56 44

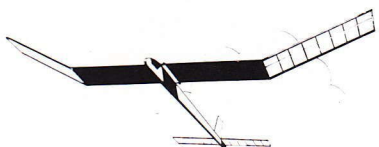
# TRANSMERC har byggesæt og materialer til modelflyvekurser



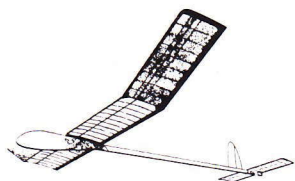
**HÖKEN**, spv. 61 cm. Lille A1-svævemodel. Velegnet til kursusvirksomhed for børn fra 7 år og op. Alle dele er færdigforarbejdede og klar til montering ..... kr. 44,95



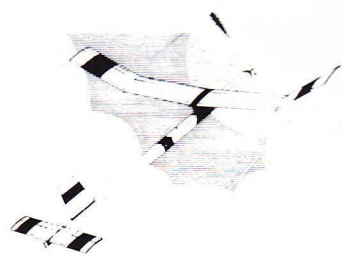
**LÄRKAN**, spv. 100 cm. Svævemodel i klasse A1. Letbygget og velflyvende. Alle dele færdigforarbejdede ..... kr. 58,90



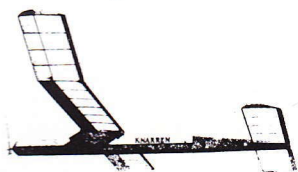
**TERMIK**, spv. 120 cm. Letbygget A1-model. Velegnet til begyndere, som har bygget en af de små, lette modeller tidligere. God til byggekurser ..... kr. 75,95



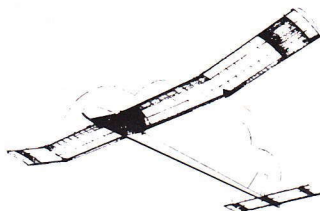
**CIKADA**, spv. 120 cm. A1-model som har vundet mange konkurrencer i Sverige. Kan bygges af alle over 12 år. Cikada er SMFF's enhedsmodel i ungdomsarbejdet. Alle dele er færdige til montering ..... kr. 85,25



**TILKA**, spv. 130 cm. Wakefieldmodel konstrueret af Bror Eimar. Modellen har vundet de svenske mesterskaber og Nordisk Mesterskab og er en af de bedste modeller i sin klasse. Tilka kan bygges af alle, der har nogen byggeerfaring — f.eks. med en lille svævemodel og en lille gummimotormodel. Byggesættet indeholder bl.a. færdig mekanik til propellen samt kontursavede propelblade ..... kr. 263,50



**KNARREN**, spv. 70 cm. Velflyvende P-30 gummimotormodel. Anbefales fra 10 år. Alle dele er færdigforarbejdede. Propel og gummimotor findes i byggesættet ..... kr. 76,00



**NORDIC**, spv. 190 cm. Svævemodel i klasse A2. Velegnet til alle over 12 år med nogen byggeerfaring. Modellen er særdeles velflyvende og har flere konkurrencesejre bag sig ..... kr. 221,65



**BLUE PHOENIX**, spv. 199 cm. 2-meters RC-svæver velegnet som første RC-model, når man har fået lidt erfaring med en eller flere fritflyvende svævemodeller. Modellen er særdeles velegnet til termikflyvning, men kan også flyves på skrænt. Byggesættet indeholder alle nødvendige dele undtagen lim og dope ..... kr. 306,90

## 1. sorterings balsa til 2. sorterings priser

1,0 mm balsafiner .....	kr. 7,20
1,5 mm balsafiner .....	kr. 7,75
2,0 mm balsafiner .....	kr. 8,60
3,0 mm balsafiner .....	kr. 10,75
4,0 mm balsafiner .....	kr. 12,00
5,0 mm balsafiner .....	kr. 13,20
6,0 mm balsafiner .....	kr. 15,50
8,0 mm balsafiner .....	kr. 17,95
10,0 mm balsafiner .....	kr. 20,25
12,0 mm balsafiner .....	kr. 20,35
15,0 mm balsafiner .....	kr. 23,85
20,0 mm balsafiner .....	kr. 35,65
30,0 mm balsafiner .....	kr. 52,25

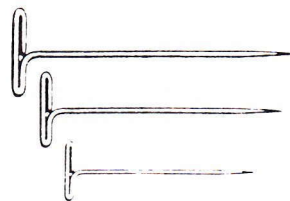
**150 x 1000 mm balsafiner**  
1,5 mm ..... kr. 16,95

**200 x 1000 mm balsafiner**  
1,5 mm ..... kr. 21,50

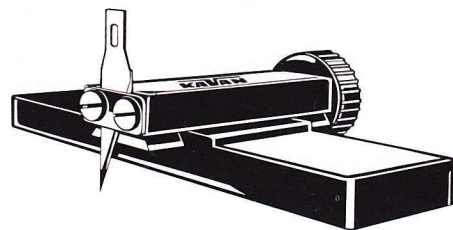
**300 x 1000 mm balsafiner**  
1,5 mm ..... kr. 32,50

*Ud over balsafiner fører Transmerc et stort udvalg i balsa- og fyrrelister, messingrør, pianotråd o.a. tilbehør til modelbygning.*

## Værktøj til byggearbejdet



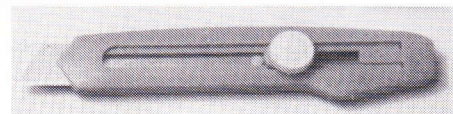
**T-pins**  
25 mm lange, 100 stk. .... kr. 16,85  
32 mm lange, 100 stk. .... kr. 24,50  
38 mm lange, 100 stk. .... kr. 28,95



**Listeskærer** ..... kr. 39,50



**Balsahøvl** ..... kr. 28,50



**Robbe kniv, stor** ..... kr. 19,00



**Multiplex kniv, lille** ..... kr. 16,00



**Graupner rørbukker** ..... kr. 78,50

*Vi forbeholder os ret til at ændre priser. Vi tager forbehold for trykfejl i annoncen.*

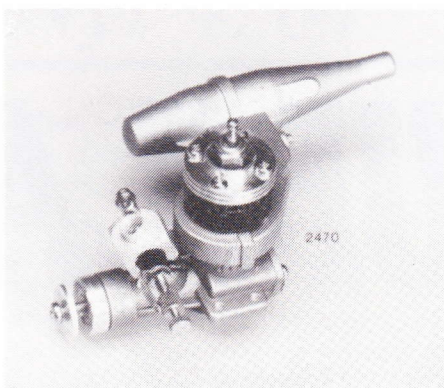
## TRANSMERC

Næstvedvej 73, Bårse, 4720 Præstø  
Telefon: 03-79 02 02 mandag-fredag 9.00-15.00  
03-79 19 55 mandag-fredag 15.30-17.30, lørdag lukket

*Transmerc er et postordrefirma, så hvis du ønsker at aflægge besøg hos os, vil vi bede dig om at ringe først og aftale tid for dit besøg. Vi sender over hele Skandinavien.*



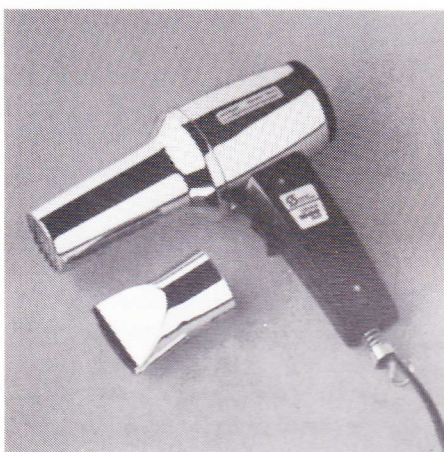
**Strygejern** til beklædningsfolier,  
pris ..... kr. 242,00



**Motor til mini-modeller**  
**G-Mark 0.61 RC** — denne populære  
gløderørsmotor på 1 cm<sup>3</sup> er igen på  
lager ..... kr. 348,00



**Omdrejningstæller**  
**Graupner omdrejningstæller** med måleom-  
råder til 3.200, 11.000 og  
28.000 omdr./min.  
*Ring og hør Transmercs minipris!*



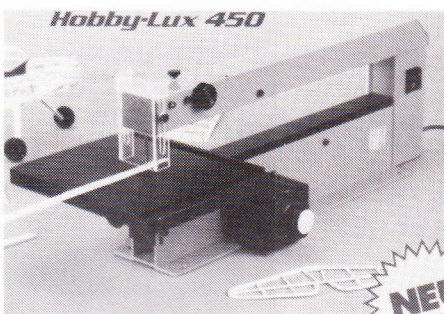
**Varmluftblæser** til stramning af  
beklædningsfolie ..... kr. 253,00



**Multilader**  
Multilader med ladeområderne 1x25 —  
2x50 — 2x100 og 1x500 mAh til Trans-  
merc minipris ..... kr. 209,00

## Sommer- telefontid

Telefon 03-79 02 02 kl. 9-15.  
Telefon 03-79 19 55 kl. 15.30-17.30.  
*Lørdag ingen telefontid.*



**Dekupørsav**  
**Hobby-Lux 450 Dekupørsav.** Savbordets di-  
mension er 200 x 235 mm.  
Afstand savblad-stativ er 450 mm.  
Motoreffekt: 50 W.  
Kapacitet i blødt træ: 20 mm  
Kapacitet i hårdt træ: 10 mm  
Kapacitet i blødt metal (ikke jern): 2 mm.  
Transmercs pris ..... kr. 1.250,00  
Savblade, fine ..... kr. 17,50  
Savblade, grove ..... kr. 17,50

## SPAR PENGE!

**TRANSMERC holder udsalg på »lagerliggere«.**  
*Vi tørrer støvet af inden forsendelsen!*

### Motormodeller

	normal	udsalg
2 stk. Graupner Citabria .....	kr. 393,50	214,80
3 stk. Graupner Beaver .....	kr. 628,00	321,00
2 stk. Graupner Trend .....	kr. 1.062,00	652,00
1 stk. Graupner Volksplane .....	kr. 838,00	474,00
2 stk. Graupner Duo 40 .....	kr. 987,00	594,00
1 stk. Graupner Taxi I .....	kr. —	385,00
2 stk. Graupner Taxi II .....	kr. 940,00	446,00
2 stk. Graupner Cessna 152 .....	kr. 1.457,00	870,00
2 stk. Graupner Amateur II .....	kr. 470,00	260,00
1 stk. WIK Diabolo .....	kr. 1.598,00	1.275,00

### Svævemodeller

4 stk. Graupner Sunny, 700 mm .....	kr. 145,00	79,75
3 stk. Graupner Jolly, 1.145 mm .....	kr. 262,00	146,00
2 stk. Graupner Pepito, 1.500 mm .....	kr. 689,00	381,00
3 stk. Graupner Filou, 1.400 mm .....	kr. 634,00	349,50
1 stk. Graupner Weihe 50, 3.200 mm .....	kr. 2.400,00	1.329,00
2 stk. Graupner Dandy, 1.600 mm .....	kr. 556,00	303,00
2 stk. Graupner Amigo, 2.000 mm .....	kr. 645,00	356,00
1 stk. Multiplex Alpha, 2.800 mm .....	kr. 1.150,00	909,00

*Når vi har solgt ovenstående byggesæt, har vi stadig omkring 300 byggesæt til radiosty-  
ringsmodeller på lager i forskellige fabrikater.*

*Vi forbeholder os ret til at ændre priser. Vi tager forbehold for trykfejl i annoncen.*

## TRANSMERC

Næstvedvej 73, Bårse, 4720 Præstø  
Telefon: 03-79 02 02 mandag-fredag 9.00-15.00  
03-79 19 55 mandag-fredag 15.30-17.30, lørdag lukket

*Transmerc er et postordrefirma, så hvis du ønsker at aflægge besøg  
hos os, vil vi bede dig om at ringe først og aftale tid for dit besøg.  
Vi sender over hele Skandinavien.*



**40 år**

*fylder Rødovre Hobby d. 3. september.*

*Vi fejrer jubilæet ved at give **20% rabat**  
på vore i forvejen lave priser.*

*Vi giver også en lille forfriskning  
på dagen.*

*PS: Samme dag bliver bestyrer Michael Andersen  
medejer af butikken.*

**RØDOVRE HOBBY**

ROSKILDEVEJ 284, 2610 RØDOVRE, TLF. 01-70 19 04



# Modelflyve Nyt 4/84

Sommertid er flyvetid. Det afspejler sig også i dette nummer af Modelflyve Nyt, som bugner af referater fra konkurrencer, luftshows, træf og andre udendørs aktiviteter.

Vi håber, at læserne holder til mosten — og lover, at vi i de kommende numre bringer en række af de mere tekniske artikler, der heldigvis er kommet ind sammen med alle referaterne.



**VM for radiostyrede skalamodeller** blev afholdt på Le Bourget lufthavnen nær Paris i Frankrig. Benny Juhlin skulle have været deltager, men en hård landing medførte, at han måtte nøjes med at fungere som holdleder — og referent for Modelflyve Nyt. Held i uheld, kunne man sige. Læs om det spændende VM fra side 16.

**Stradivarius** er Flemming Niensens seneste konstruktion, et biplan til 3,5-4 cm<sup>3</sup> motorer. Vi bringer beskrivelse og byggetegninger fra side 22.

**Hobbyflyvertræffet** i Soderup blev en succes trods hårdt vejr. Benny Nielsen har fotograferet og Jørgen Petersen refereret på side 28.

Nu har Bertel Tangø haft sin **Graupner Mosquito** elektrosvæver i

luften — og han er så begejstret, at han danser endnu. Læs hvorfor fra side 36.

**Trimning af en kunstflyvningsmodel** er i sig selv en kunst — og så kræver det en engleagtig tålmodighed. Tredie afsnit af Kunstflyvnings-skolen fortæller hvordan man gør — læs side 39.

Og så starter **referaterne** ellers på side 43. Der har været gang i den rundt omkring i landet!

**Orientering fra RC-unionen** får man fra side 56. Herunder er der flere referater samt en kalender og indbydelser til eftersommerens mange aktiviteter.



**Mouse-racing** er en slags team-race med motorer på op til 1 cm<sup>3</sup>. Vi bringer på side 20 og 21 tegning til den amerikanske »Mouse Catcher«, der ikke ligner de muse-ræsere vi normalt ser her i landet.

Lars Guldborg er sluppet godt afsted med at forklæde en HR 46 som semiskalamodel af **Fokker Ein-Decker**. Det fortæller han om på side 43.

**Linestyrings-referaterne** starter på side 47, hvor man bl.a. kan læse om

årets Limfjordsstævne samt om Sydfyns Combatrally, der i år sprængte alle rammer, hvad deltagerantal angår.

**Orientering fra CL-unionen** er en sparsom affære. Bl.a. mangler der indbydelse til årets DM, der ifølge pålidelige kilder skal afholdes i København d. 8.-9. september. Læs de andre indbydelser på side 55.



**Astro-Max** er en »Hot Max«, der har fået for mange vitaminer og er vokset til A2-størrelse. Så er det sagt! Hvad der ellers skal siges om denne model, skriver Jørgen Korsgaard fra side 30. Tegning i fuld størrelse kan man finde på midtersiderne — lige til at rive ud af bladet.

Vi har været velsignet med dejligt flyvevejr i foråret og sommeren, så **referaterne** fra konkurrencerne er mange og fyldige. De begynder på side 50.

**Orientering fra Fritflyvnings-Unionen** på side 54 bringer det danske EM-hold og en række konkurrence-indbydelser.

**Materiale til nr. 5/84 skal være os i hænde senest 7. september 84**

#### Redaktion:

Per Grunnet (ansv.), Mariendalsvej 47,  
5610 Assens, 09-71 49 50.  
Bjørn Krogh (radiostyring), 02-18 70 94.  
Benny Furbo (linestyring), 07-22 50 89.  
Jørgen Korsgaard (fritflyvning),  
009 49 46 08 68 99 (fra Danmark).

#### Faste RC-medarbejdere:

Steen Høj Rasmussen (svævemodeller), 02-45 17 44.  
Ole Meyer (motormodeller), 03-72 21 07.  
Preben Nørholm (svævemodeller).  
Flemming Pedersen (motorer, jumbo), 05-73 17 84.

#### Medarbejdere ved dette nummer:

Asger Bruun-Andersen, Peter Christensen, Preben Davidsen, Hugo Dueholm, Lars Guldborg, Ejner Hjort, Dan Hune, Flemming Jensen, Benny Juhlin, Rolf Kjelgaard, Karen Larsen, Rasmus Larsen, Finn Lerager, Flemming Pedersen, Jørgen Petersen, Jesper Buth Rasmussen, Bertel Tangø.

#### Kontor og ekspedition:

Tidskriftet Modelflyve Nyt,  
Mariendalsvej 47, 5610 Assens.  
Postgirokonto: 7 16 10 77.  
Tlf. 09-71 49 50 (telefonvarer døgnet rundt).

#### Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund  
Elmedalen 13, 3540 Lyngby.

**Abonnement** for 1984 (6 numre) koster kr. 82,-, som indsættes på bladets postgirokonto.

**Løssalg:** Modelflyve Nyt forhandles i løssalg i større kiosker til kr. 14,50 pr. stk. Kioskdistribution: Dansk Blad Distribution, tlf. 01-13 30 45.

#### Flytning:

Modelflyve Nyt sendes til abonnenterne gennem Avispostkontoret. Ved flytning skal abonnenter derfor meddele det lokale postkontor, at man abonnerer på bladet — derefter sørger postkontoret for, at Avispostkontoret får meddelelse om adresseændringen.

#### Udgivelsesterminer:

Modelflyve Nyt udkommer i begyndelsen af månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Annoncemateriale skal være os i hænde senest en måned før udgivelsen.

#### Oplag: 4.500 ekspl.

Sats, montage, repro: H.P. Sats I/S, Assens.  
Tryk: A-Offset, Holstebro.

#### Materiale til Modelflyve Nyt:

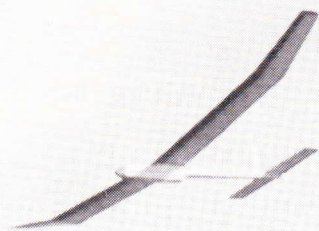
Indlæg og artikler til Modelflyve Nyt sendes til bladets adresse. Meddelelser, der skal indgå under modelflyveunionernes officielle meddelelser, skal dog sendes til de pågældende unioners sekretariater. Redaktionen påtager sig intet ansvar for uopfordret indsendt materiale, men vi gør vores bedste!

#### Redaktionen sluttet d. 22/7-1984.

Dead-line for nr. 5/84: 7/9-1984.

Modelflyve Nyt 5/84 udkommer primo oktober 1984.

**Forsiden:** Jan Steen Jensen starter Jens Kristensens linestyrede combatmodel ved Sydfyns Combatrally, der blev afholdt på Tåsinge flyveplads.

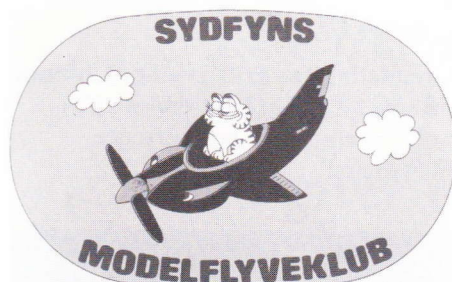


## Nyheder

**HJEMMEDATAMATEN** — Der står efterhånden mange hjemmedatamater og programmerbare regnemaskiner rundt om, også hos modelflyvere. Disse datamater kan anvendes bl.a. til beregninger på modelfly, og måske er der allerede adskillige igang herhjemme med at konstruere programmer eller køre med de programmer, som vi har set især i tyske modelflyvetidsskrifter.

Har du mod på at anvende datamaten i modelflyvningens tjeneste, så vil RC-unionens Hobbyflyverudvalg gerne medvirke til at du kan føre dine ideer ud i praksis. Interesserede kan kontakte Benny Steen Nielsen fra Hobbyflyverudvalget og fortælle, hvad de kan lave på deres datamat — og evt. høre, om andre har løst nogle af de problemer, de selv slås med.

Benny Steen Nielsen,  
Solvænget 8, 2791 Dragør.  
Tlf. 01-53 60 14.



**NYT KLUBMÆRKE** — Sydfyns Modelflyveklub har sendt Garfield på flyvetur i en propeldrevet flyvefisk. Denne opfindsomme idé er blevet fastholdt på klubbens nye klubmærke .....

**JUBILÆUM I RØDOVRE** — Den 3. september kan Rødovre Hobby fejre sit 40 års jubilæum. Forretningen blev startet af fru Nielsen, mens anden verdenskrig rasede ude i verden. Krigen var selvfølgelig en medvirkende årsag til, at vareudbudet i begyndelsen var temmelig begrænset — og det var især legetøjsartikler, der blev rakt over disken i begyndelsen. Men efter krigen kom hobbyartiklerne langsomt ind i forretningen i takt med, at folk fik mere og mere fritid — og bedre råd til at dyrke en hobby. Idag er Rødovre Hobby en af landets førende hobbyforretninger,

og hobbyartiklerne udgør den langt overvejende del af forretningens omsætning.

For et par år siden ansatte fru Nielsen Michael Andersen, der havde branchekendskab gennem en tid hos Thorngreen Hobby, mens denne forretning stadig eksisterede. I forbindelse med jubilæet er Michael blevet medejer af Rødovre Hobby, og dermed er grunden forhåbentlig lagt til yderligere succes i de kommende 40 år.

Tillykke med jubilæet til fru Nielsen og Michael Andersen. Vi — og forretningens mange kunder — håber, at Rødovre Hobby vil fortsætte som den velassorterede hobbyforretning, vi kender idag.

**RUSSISK EM-HOLD** — I maj måned var de bedste russiske fritflyvere i Alma-Ata i Midtasi-en for at flyve udtagelseskonkurrence til EM. Udtagelseskonkurrencen bestod af ialt 50 starter og hele proceduren varede ca. en måned. Det russiske landshold kom til at bestå af en række gamle kendinge: F1A: Victor Tchop, Andres Lepp og Victor Isaenko. F1B: Andriukov (som er forsvarende EM-mester), Roschonok og Gorban. F1C: Verbitski, Nakonetschni og Ablamski. Mon ikke det er det stærkeste russiske landshold nogensinde?

Ved samme lejlighed fløj man »Pokalkonkurrence«. Det blev overstået på to dage — første dag flyver alle en syv-startskonkurrence med fly-off, hvor de seks bedste bliver fundet. Disse seks flyver en ny konkurrence den følgende dag. I F1A vandt Orlov (som var på EM-holdet i 1982, og som dengang opnåede det ringeste resultat nogen russer har fået internationalt i over 20 år) med 1260 + 240 + 1260 + 240 + 258 sek. Andres Lepp blev »kun« nr. fire med 1260 + 240 + 1260 + 215 sek.

**GODT NYT FRA HOLBÆK** — Holbæk Modelflyveklub har kæmpet med en masse problemer vedr. deres flyveplads for motormodeller. Den 21. juni besluttedes det imidlertid på et byrådsmøde, at klubben kunne fortsætte med at benytte sin nuværende flyveplads i denne og i næste sæson, før spørgsmålet igen skal tages op af myndighederne. Ved samme lejlighed fik klubben ændret sine flyvetider, så man kan benytte pladsen mellem kl. 10.00 og 19.00 eller 20.00 på alle ugens dage.

**MODELFLYVEKONKURRENCE** — Ja, vi vidste det ikke, men det er ganske vist .... Det tredje åbne tyske mesterskab i RC-faldskærmsspring finder sted d. 7.-9. september på Modellfluggruppe Goldener Grund's flyveplads ca. 2 km fra Hünfelden-Kirberg. Alle modelflyvere er velkomne som deltagere og/eller tilskuere.

Programmet er således: Fredag d. 7/9 er der træning i RC-faldskærmsspring, lørdag afholdes selve mesterskabet, og søndag er der modelflyveopvisning.

Interesserede kan tilmelde sig og rekvirere yderligere oplysninger fra: Modellfluggruppe Goldener Grund e. V., Postfach 37, D-6257 Hünfelden-Kirberg, Vesttyskland. Tel. 06475/565 el. 06124/12988.

Er det nødvendigt at sige, at Modelflyve Nyt naturligvis gerne modtager referat og fotos fra evt. danskere, der tager derned.

**NYKØBING MODELKLUB** — D. 3/7 var der 12 medlemmer i den nystartede Nykøbing Modelklub, skriver klubbens kontakttmand Erik Marquardtzen. Man mangler imidlertid en flyveplads (kan nogen af bladets læsere hjælpe?), og der er også plads til mange flere medlemmer. Interesserede kan kontakte Erik Marquardtzen på tlf. 03-85 67 07.

**KØSTER DIGITAL** — Køster Digital har måttet hæve priserne på elektronik-timerne. Samtidig har man indskrænket sig til kun at lave én farve på timerne. Så fremover kan man kun vælge sort — hvis man da selv vil bestemme farven. F1A-timeren koster nu 600,- kr. + moms, hvilket bliver den nette sum af 732,- kr. Men så er et standard-batteri også inkluderet i prisen.

Interesserede, der ikke kender F1A-timeren, kan rekvirere en beskrivelse af den fra Køster Digital, Postbox 54, 3400 Hillerød.

Thomas Køster fortæller iøvrigt, at der er sket fremskridt i bestræbelserne på at lave en forholdsvis simpel elektronisk 4-funktions timer specielt til brug i motormodeller. Prototypen forventes færdig i løbet af efteråret eller vinteren.

1984 Nr 5  
Juni  
15,-

# Modell INFORMASJON

- Radio & Elektronikk • F3A Department
- Fri flukt • "PELLE"-uken 1984
- NM Stand-Off Skala 1984 • VM Skala 84, bilder fra Reno 82

**MODELL INFORMASJON** — Den norske Aero-klubs modelflyveblad, Modell Informasjon, udkom i hele 5.000 ekspl. med sit juni-nummer. Normalt er oplaget 1.700 ekspl., men juni-nummeret blev lavet specielt til brug i PR-sammenhæng for modelflyvning. Som altid er bladet en inspirerende blanding af artikler, indbydelser, tips, tips, illustrationer og annoncer. I PR-nummeret er der også blevet plads til et surt opstød om de overorganiserede danskere (et indlæg om RC-unionens A-certifikat, hvor skribenten vist ikke har forstået, at det er en frivillig sag, om man vil tage dette certifikat ....). Man kan abonnere på bladet ved at bestille det fra: NAK/Modell Informasjon, Postbox 9514, Egertorvet, Oslo 1, Norge.

**HR-MODELLER** — Leif O. Mortensen Hobby har overtaget produktionen af de kendte HR-Modeller. Manden bag HR — Hans Rabenhøj — har skiftet job og kan ikke længere afse tid til at lave byggesættene. Hans vil dog fortsat udvikle nye modeller, som kan indgå i HR-serien.

**COMBAT-PROPELLER** — Fred Meijer fra Holland sælger glasfiberpropeller til en pris af 9 hollandske gylden pr. stk. Ved køb af 9 stk. sparer man en hel gylden, idet prisen så er 80 gylden. Propellerne er specielt udformet til combat-modeller, og der foreligger på nuværende tidspunkt ikke noget om kvalitet el. lign. Men man kan jo bare sende penge til Fred og så se, hvad man får for dem:

Fred Meijer,  
Sportmark 38, Almere, Holland.

**MODELFLY PÅ MUSEUM** — I Tyskland har man på museet i München for nylig indviet en udstillingshal helliget luft- og rumfart. I denne hal er der en lille afdeling for modelfly, hvor man bl.a. finder museets letteste udstillingsgenstand: Max Hacklingers indendørsmodel, der i 1961 satte ny verdensrekord til 44 min. 20 sek. på en flyvning ved VM i Cardington i England. Modellen, der har en spændvidde på 90 cm og vejer 0,88 gram, er opbevaret i en lufttæt udstillingsmontre.

**TYVERI** — er ikke normalt blandt modelflyvere, men nogle kommende modelflyvere har i Birkerød startet på denne måde. I begyndelsen af juni måned havde modelflyveklubben Kjoen indbrud i klublokalet på Birkerød Skole. Ved tyveriet blev der kun stjålet modelflyvegøj — nemlig følgende: 1 Simprop Contest SSMS, 2 stk. Oliver Tiger, 2 stk. Paw, 2 stk. Webra Mk. II, 1 stk. Fox 45, 1 stk. Super Tigre X21, 1 stk. Veco 19, 1 stk. Graupner HB, 1 stk. OS Max 21, en linestyret kunstflyvningsmodel (malet rød/hvid), 1 stk. gløderørsbatteri og en værktøjskasse.

Såfremt du har fået tilbudt ovennævnte grej eller på anden måde har kendskab til tyveriet, så kontakt medlemmer af Kjoen eller politiet.

**KONKURRENTER** — er ikke det, Modelflyve Nyt har flest af, men der udkommer nu med udgivelse næste gang et blad i Aalborg, der hedder Aviator Tidende. Det er ikke en underafdeling af Aalborg Stiftstidende, men et klubblad med kvindelig redaktør (Pia). Bladet indeholder blandt stoffe lige fra klubnyt til almindelig information, så det har alle chancer for at blive en rigtig succes.

Af interessante nyheder i første nummer af bladet kan f.eks. nævnes, at John og Johannes Thorhaug har fløjet så meget RC, at de er fløjet sammen i luften.

**ELGECO** — Utrolig mange har spurg, hvor man kan købe byggeset til FIA-modellen Blue Bird, som blev grundigt omtalt i Modelflyve Nyt 5/82. Den kan fås gennem Lars-G. Olofsson's firma »Elgeco«, der kan kontaktes på adressen Box 8012, S-421 08 Västra Frölunda, Sverige — eller på svensk tlf. nr. 031/473560.

Hos Elgeco kan man også købe glasfiberbagkropsrør (som Ronytube-rør, bare billigere ....) og KSB-timere. Elgeco har også billige FAI-motorer af mærket Fuji, der hævdes at være ideelle begyndermotorer til klasse F1C.

**ENGELSKE MESTRE** — De engelske fritflyvnings-mesterskaber blev fløjet sidst i maj måned i »rigtigt« britisk vejr — dvs. regn og blæst. F1A blev vundet af C. Shepherd, veteranen John O'Donnell vandt F1B og Stafford Screen vandt F1C med fuld tid. F1H — bedre kendt som A1 — blev også vundet med fuld tid af Gary Madelin.

**OPLAG** — Mens vi er ret stolte af vore 4.500 ekspl. i normaloplag, kan de tilsvarende amerikanske modelflyvemagasiner prale af oplag på mellem 50.000 og 100.000 ekspl. I England er tallene knap så store — oplag på 15.000 til 40.000 regnes vist for flot på de kanter — afhængigt af, hvilket navn der står på forsiden af bladene. Specialbladene — de ukommercielle entusiastblade — har væsentlig mindre oplag. Førrende blandt fritflyvningsbladene er det franske Vol Libre med et oplag på 750 ekspl., der sælges i 39 lande. Det engelske Free Flight News sælges i 31 lande i et oplag på 550 ekspl.



*Her er en af Aviator's m/k'ere i færd med at tæske resultater op på lystavlen.*

**EDB-RESULTATER** — EDB-alderen sniger sig på flere måder ind i modelflyvningen. Senest har Aviators modelflyvere benyttet sig af en Commodore mikrodatamat, da de beregnede og udskrev resultater ved årets Limfjordsstævne.

Systemet kan på nuværende tidspunkt klare kunstflyvning, både eksperter og begyndere. Karakterene fra hver dommerseddel indtastes på en skærm, hvor de enkelte manøvrer er vist, systemet ganger så med manøvrers K-tal og viser løbende totalen.

Dommersedlerne kan indtastes i vilkårlig rækkefølge, og en allerede indtastet seddel kan fiskes frem igen og rettes.

Til kontrol kan der for hver deltagers flyvning udskrives en liste med karaktererne for alle dommere. Løbende kan der trækkes en resultatoversigt sorteret i pointsum-orden ud af systemet. Denne oversigt kan også udskrives på papir, så der f.eks. efter hver flyvning kan vises den øjeblikkelige placering.

Systemet gemmer med jævne mellemrum navne, karakterer mv. på en diskette, så det ikke er den store katastrofe, hvis en eller anden klap..... hiver stikket ud.

Systemets effektivitet blev demonstreret, da det kun tog en m/k 20 min. at indtaste 26 dommersedler; med regnemaskine tager det to mand ca. 2 timer.

Efter opstart skal der svares på en række spørgsmål om deltager og dommerantal, deltagernavne og om der er nogen glemte resultater, som skal hentes fra disketten.

Derefter vises en menu (et oversigtsbillede), hvor de tilgængelige funktioner er vist, og hvor man vælger funktion ved tryk på en funktionstast. På hvert billede er der foruden vist, hvilke funktioner, der kan udføres

på billedet, og hvilken funktionstast, som aktiverer denne.

En praktisk test viser, at efter få minutters demonstration kan selv en, der aldrig har rørt en computer, anvende systemet.

Med tiden vil systemet blive udbygget til at klare alle klasser, combat står for tur. Efter hver runde skal der bare indtastes points, så udregner systemet placeringer og evt. lodtrækninger til næste runde. Efter stævnet kan der så udskrives resultatlistor og pointlister som komplet konkurrencerapport.

Jeg er medlem af Kommunedatas mikroklub og har herigennem lånt et anlæg med følgende enheder:

Centralenhed: Commodore 65 mikrocomputer

Skærm: Commodore 15" farvemonitor

Diskteststation: Commodore 1542

Printer: Microline 80A tilsluttet via rs232c-udgang.

Systemet er programmeret i almindelig Commodore Basic og fylder godt 10 kilobytes. Resten af pladsen er optaget af tabeller med karakterer, deltageroplysninger mv.

Der er plads til 40-50 stuntflyvere. Hvor mange der er begyndere og hvor mange der er eksperter er underordnet.

Hvis man ikke råder over en diskteststation, kan faciliteten med at gemme resultater nemt fjernes. Eller man kan bruge en båndoptager til at gemme data på. Med en båndoptager vil det dog tage en farlig tid — 15-20 min. — at starte og lukke systemet.

Hvis du er interesseret i at vide mere om systemet, evt. have en kopi af programmet, så kontakt undertegnede:

Jesper Buth Rasmussen

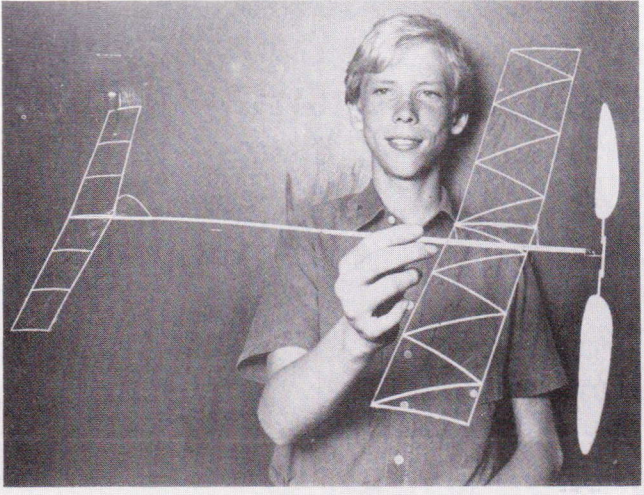
Engtoften 33, 9280 Storvorde.



*Programmet er beregnet til linestyrringskonkurrencer, men kvikke programmerer kan sikkert konvertere det til andre formål.*

AVTIRKERE: HENRIK LARSEN

Foto: HENRIK LARSEN



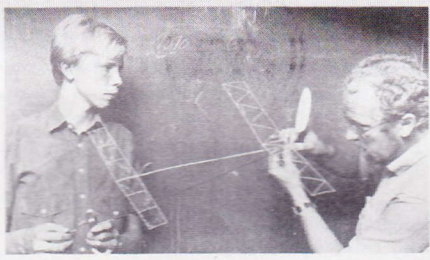
Skadet er trykbladet i Fælled. Det er en del af Taulov Modellflyveklub. Arrangør er byrådsmedlem Erik Jensen. Taulov klubben er et medlem af Danmarks Modellflyveklub, og som tidligere nævnt, er klubben medlem af Danmarks Modellflyveklub.

Skadet er trykbladet i Fælled. Det er en del af Taulov Modellflyveklub. Arrangør er byrådsmedlem Erik Jensen. Taulov klubben er et medlem af Danmarks Modellflyveklub, og som tidligere nævnt, er klubben medlem af Danmarks Modellflyveklub.

Uroligt. Taulov klubben er et medlem af Danmarks Modellflyveklub, og som tidligere nævnt, er klubben medlem af Danmarks Modellflyveklub.

# Vægten er under ét gram

Det er løgn, sådan er reaktionen hos de fleste, når de hører om de helt utrolige fly i Taulov Modellflyveklub — for de allerfineste fly har en vægt på under ét gram



De to drenge er i gang med at bygge deres lille fly. De har brug for meget søm og snor. Det er en meget præcisionsarbejde, og de skal være meget forsigtige, når de arbejder med de små dele.

**FLYVNING I BYRÅDSSALEN** — Taulov Modellflyveklub hører til de meget få heldige klubber, der bliver talt med i gruppen af idrætsudøvere, når de kommunale myndig-

heder opregner de lokale sportsfolk. Da et kommunalbestyrelsesmedlem i Fredericia engang spurgte, hvad de egentlig foretog sig i klubben, tilbød formand Erik Jensen at

## Danmarks-Rekord ved Modellflyvernes store Forum-Stævne

Danskt Modellflyver Forbunds 12. Berlingske Tidende's Indendørs-Konkurrence blev Succes

Det store Modellflyvestævne i Forum i Østergade blev succesrigt for de danske Modellflyvere. Der blev flyet over 100 fly, og der blev sat en dansk rekord ved konkurrencen i 3 min. 55 sek. af Anton Holms bror.



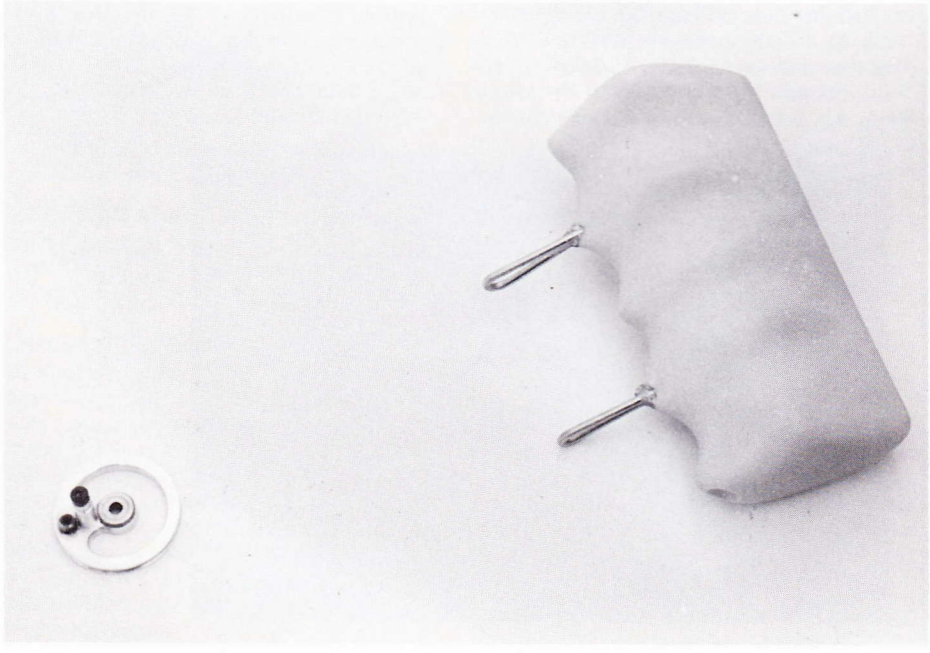
Anton Holms bror, Erik Holm, som satte den nye rekord på 3 min. 55 sek. ved konkurrencen i 3 min. 55 sek. af Anton Holms bror.

**Dette avisudklip fra 1940 beskriver konkurrencen, hvor Anton Holms bror satte ny Danmarksrekord på 3 min. 55 sek.**

komme til et byrådsmøde og foretage en lille demonstration. Et par af klubbens indendørsflyvere kom med på byrådsmødet og demonstrerede indendørs modellflyvning for byrådsmedlemmerne. Pressen var også til stede, og vedstående avisblade fra Jydske Tidende er et godt bevis på, at Taulov fik god propaganda for vor fælles idrætsgren.

Artiklen i Jydske Tidende medførte, at klubben modtog et postkort fra Anton Holm i Kolding, der i 1940 sammen med sin bror Ejnar deltog i en stor indendørs konkurrence i Forum i København. Ved den lejlighed fløj Ejnar Holm 3 min. 55 sek., hvilket var ny Danmarksrekord.

**EN-KANALS FJERNSTYRINGSANLÆG** — Modellflyve Nyt er stolt af at kunne præsentere et eksempel på dansk snilde, når den er mest opfindsom. Billedet forestiller et dansk produceret en-kanals fjernstyringsanlæg, udviklet og produceret af linestyringspiloterne Bjørn Hansen og Henrik Strøberg. Anlægget blev præsenteret på modellflyvesommerlejren 1984 og vakte stor opmærksomhed. Kritikerne af systemet påpegede den beskedne rækkevidde. Til gengæld var alle enige om, at placeringen af den knap 16 meter lange dobbeltantenne med fast forbindelse mellem sender (til venstre) og modtager (til højre) var temmelig genial. Vi vender tilbage, når sættet markedsføres.



**£100,000 for club**  
A model aircraft fan has left more than £100,000 in his will, published yesterday, to a club so that fellow fanatics can buy a field to fly their aircraft in. Mr Jack Marsh, a model enthusiast since he was a boy, was a founder member and staunch supporter of the Leicester Model Aero Club.

**100.000 £ TIL KLUB** — En modellflyveentusiast har testamenteret mere end 100.000 engelske pund til en klub, således at hans modellflyvekammerater kan købe et stykke jord, de kan flyve modellflyvning på. Hr. Jack Marsh, der har været ivrig modellflyver siden sin barndom, var medstifter og en solid støtte for Leicester Modellflyveklub .....

Det er sådan cirka, hvad der står i ovenstående udklip fra den engelske avis »The Guardian« fra torsdag d. 19. juli 1984.

100.000 pund er knap halvanden million kroner ifølge dagens kurs, så der kan sandsynligvis købes et helt pænt stykke jord for den sum.

Det ville være herligt, hvis danske millionærer ville betænke modellflyvesporten lige så gammildt som Jack Marsh har gjort!

**TARP 1984** — Modellflug-Club Tarp arrangerer som sædvanligt et stort modellflyve-show sidst på sommeren. I år bliver opvisningsflyvningerne afviklet søndag d. 12. august på modellflyveklubens bane nær byen Jerrishoe lige syd for den danske grænse i Sønderjylland. Programmet er, at der flyves træningsflyvninger fra kl. 10.00 til 12.00, hvorefter opvisningen finder sted fra kl. 14.00 til 18.00.

Man kan også flyve lørdag d. 11. august — og lørdag aften er der stor modellflyverfest, hvor musik, dans og andre fornøjelige aktiviteter er med til at stemme sindet blidt før søndagens flyvninger.

Danske modellflyvere er meget velkomne — også selv om de kun ønsker at være tilskuere. Der er mulighed for camping tæt på flyvepladsen. Yderligere oplysninger om arrangementet kan fås fra M. Hornecker, Thomas-Thomsen Str. 11, 2399 Tarp, Tel. 04638/457.

*Tarp er frem for alt berømt for opbuddet af stormodeller. Denne model af et Boeing trafikfly vakte stor opsigt i 1983.*



»HEP« 70 ÅR — Ja, du glipper måske med øjnene .... det kan da ikke passe, er Hep nu blevet 70? .... Pedersen??? — Umuligt!

Ikke desto mindre er det sandt .... vi har det fra pålideligste kilde (nej, ikke ham selv, men fra Leif).

Nyere modellflyvere uden tilknytning til Københavnsområdet er muligvis lettere mystificerede på dette tidspunkt. Derfor en kort forklaring:

I 1948 startede Henry (Hep) og Ellen Elmann Pedersen en ganske speciel hobbyforretning. Eller måske startede de en ganske almindelig hobbyforretning i en tid, hvor hobbyforretninger var ganske ualmindelige? Det er ikke til at sige. Under alle omstændigheder blev den helt speciel takket være Henrys og Ellens helt åbenbare glæde ved de mange former for hobby, som de beskæftigede sig med. Forretningen hed »Model & Hobby« — og på brevpapiret stod der »Stedet hvor



*Henry får et knus af Lis Kristensen i forbindelse med, at han bliver æresmedlem af Fritflyvnings-Unionen i 1970.*



*Hep's aktiviteter medførte, at hans person blev et væsentligt aktiv for hans annoncering (Modellflyvenyt fra 1969).*



**Jeg er Elman Pedersen. Det, De ser om min hals, er en ring af selvtillid. Den har jeg, fordi jeg sælger verdens bedste balsa i min forretning:**

**MODEL & HOBBY  
Frederiksborggade 23  
København K  
Tlf. (01) 14 30 10.**

modellbyggere mødes og udveksler erfaringer«.

Op det var ikke overdrevet. Der blev snakket, grinet, diskuteret ..... ikke bare blandt modellbyggerne på den ene side af disken. Nej, d'herrer og damer på den anden side tog sandelig også del i samtalerne. Af og til lettede taget — uden at nogen kom til skade af den grund. Hvis Hep var midt i en diskussion, kunne man godt indstille sig på at vente med at blive ekspederet. Af og til var der nogen, som ikke forstod dette — de kunne finde på at forlade butikken og smække døren efter sig med en sur bemærkning om, at de ikke kunne vente hele dagen. Reaktionen hos Hep og os andre var altid den samme — »de ville alligevel ikke falde til her!«

Model & Hobby har aldrig haft store lokaler. Men der har været plads nok til de tusindvis af underlige dimser og dippedutter, som har en utrolig tiltrækningskraft på modellbyggere. Og skulle en dims ikke dukke op ved gennemsøgning af de 117 skuffer og hylde, så har Hep ofte kunnet trylle den frem i løbet af nogle dage. Af og til ved at rende til

ambassader, andre gange ved at ringe til en grossist og overbevise ham om, at hans nye livsopgave var at skaffe den pågældende ting.

Model & Hobby har alle dage været et familieforetagende. I 60'erne kom Henry og Ellens tre børn, Leif, Inger og Sussi, efterhånden med i forretningens daglige drift.

Hep fylder 70 år mandag d. 20. august. Et held, at dagen ikke falder på en onsdag, for så skulle forretningen nemlig holdes lukket. (Så fik jeg det flettet ind ..... Hep bad for mange år siden om, at jeg altid skrev »onsdag lukket«, når jeg skrev om Model & Hobby). Nu kan alle venner, forretningsforbindelser, hobbyfolk mv. mødes i Model & Hobby på fødselsdagen til kaffe, saftvand og kage og være med til at fejre dagens mand!

*Per Grunnet*



## Modelflyvesommerlejren 1984 på Vandel

For tredje år i træk var sommerlejren på Vandel velsignet med dejligt sommervejr. Der var meget stor deltagelse og alt var succes ligesom de foregående år. Vi har bedt Benny Furbo, der var lejrchef i 1982 og 1983 om at kommentere sin oplevelse af årets sommerlejr.

Der var vel 160-170 deltagere på årets sommerlejr arrangeret af Fritflyvnings- og Linestyingsunionerne, og det var mit indtryk, at de fleste hed Bøv eller Øb og hele tiden gjorde noget, som var dumt gjort, men at de også var voksne og følsomme. Sådan har hver sommerlejr et specielt sprog — i år var det altså: Dumt gjort Bøv.

Gad vide, hvor det stammer fra???

Hver sommerlejr starter ellers altid med at væ-

re en skuffelse for mig, for jeg får aldrig de modeller færdige, som jeg gerne ville have prøvet. Nu har jeg i to år haft byggesæt til Initium og Sus liggende, men jeg har aldrig kunnet afse tid til at bygge dem — men til næste år, så skal det ske. På sommerlejren kan jeg nemlig få al den hjælp, som det er menneskeligt muligt at give til den første flyvning.

Smart gjort Bøv.

Lejren startede fredag aften kl. 18.00, men for mit vedkommende først lørdag formiddag, men så havde jeg til gengæld også en masse hjælp til at stille teltet op, og inden jeg var færdig med det og sige: »Hej og dav med dig«, ja, så var klokken blevet ca. 02.30 om natten. Dumt gjort Bøv.

Om søndagen skulle jeg sammen med 23 andre deltage i sommerlejrens diesel-combat — fnise-morsomt, selv om jeg ret hurtigt tabte mine kampe og måtte forlade konkurrencen, men morsomt var det sgu. Smart gjort Bøv.

Jeg vil slet ikke skrive, at klokken igen blev ca. 02.30, før jeg fandt min sovepose, for det blev

klokken faktisk hver aften. Dumt gjort Bøv.

På lejrens første dag under opstillingen af mit telt kom jeg ganske uforvarende til at gøre en ting, der skulle vise sig at have afgørende indflydelse på dette års lejr — Herfølge Modelflyveklub var lige ved siden af — lige fra yngste til ældste medlem. Yngste medlem, Anders, udviklede sig til en ivrig chuck-pilot, som desværre havde temmelig mange havarier — og jeg havde cyano, så vi brugte en del tid sammen med korte mellemrum. Resten af klubben lærte jeg også nærmere at kende og måtte lave om på en af mit livs læresætninger: »Københavnere er dumme« — de var mærkeligt nok helt flinke — og så ville de flyve. Flinke folk Bøv.

Men nu er det ikke første gang, at sommerlejren har lavet om på mine meninger. Før jeg første gang skulle med på sommerlejren, havde jeg som ivrig linestyingspilot ikke den helt store forståelse for fritflyverne. Tænke sig — først hive en model op i luften og så stå og se på, at den falder ned igen — bare flere kilometer væk,

*Ole — i stribet trøje — og Per (?) Bjerager udkæmpede en drabelig kamp i sommerlejrens combatkonkurrence for begyndere.*



hvorefter man aser sig ud over terrænet, finder modellen og går tilbage med den. Og så gør man det pinedød en gang til!!! Underligt.

Men nu efter at jeg har lært nogle af dem at kende, ja så er min mening stik modsat — det er spændende og fascinerende — bare jeg dog ville få tid til at bygge den Initium til næste år. Jeg er også begyndt at nære en dyb respekt for fritflyvernes byggeteknik — ikke bare eksperterne bygger virkelig flot, men også begyndernes modeller er værd at se på. Og så den viden de har om deres sport — jo, jeg har lært meget af fritflyverne.

Smart gjort Bøv.

Men jeg fik prøvet noget nyt — jeg fløj speed eller rettere sagt, jeg prøvede på det. Jeg gjorde det højst usportslige at købe en færdig model, men nej, hvor var det spændende — pokkers osse, nu må jeg også prøve om jeg kan finde ud af det, men tilbage er alligevel spørgsmålet om, hvorfor så få flyver speed — det er jo s.... spændende. Men jeg vil!

Smart gjort Bøv.

Jeg fik nu også selv »snoret« en på sommerlejren, nemlig Tom Pedersen. Han prøvede min FAI-combatmodel — fanget! Og efter de små julelys i øjnene, så slipper han aldrig fri af linerne igen.

Smart gjort Bøv.

Og Fritz Steffensen fangede sig selv, da han med sin 0,8 speedmodel satte den første danske officielle tid — ny dansk rekord. Han kommer aldrig væk fra den stander. Smart gjort Bøv.

Nu har jeg altid været temmelig uvidende om racerklasserne, men alligevel lykkedes det mig at blive dommer i Mouse Race, som flyves med 0,8 cm<sup>3</sup> motorer — det vil jeg ikke være til næste år — nej, for jeg vil selv deltage. Det er jo også spændende, men desværre opdagede jeg det først, da jeg fik det på nært hold.

Dumt gjort Bøv.

På slutningen af lejren kom faldskærmsunionen også til Vandel, og de havde et begreb, som de kaldte Fun Jump, hvilket oversat til dansk betyder, at de hopper for sjov. Underligt, har de det mon ikke morsomt alle de andre gange, hvor de hopper ud med deres faldskærme. Nu havde jeg brugt en hel uge til at flyve modellflyvning, men ikke en eneste gang for Fun, dvs. at hver eneste flyvning havde haft et formål — enten for at blive bedre eller deltage i konkurrence, men altid fordi det var morsomt og spændende, og når det er det, hvorfor så flyve for »fun«.

Smart sagt Bøv.

*Susanne Jørgensen har lært at flyve chuckglider af Flemming D. Kristensen.*



*Herover er Stig Møller i fuld gang med at klargøre sin 0,8 cm<sup>3</sup> combatmodel til flyvning.*

*Til højre herfor ses Jens Kristensen med nok en 0,8 cm<sup>3</sup> combatmodel. Denne lille combatklasse er ikke så let at flyve, som man måske skulle tro — måske derfor tiltales også de garvede eksperter af klassen.*

*Nederst ses Hugo Ernst med hans Maxi-A1 model, som der har været tegning af i Modelflyve Nyt.*

Nu f.eks. en aften på lejren brød der heftig aktivitet frem fra teltene — der skulle flyves mængdeflyvning. Der blev hentet modeller her og der og skaffet piloter, mekanikere og tilskuere — ud på banen — klar. Det lykkedes at få ca. 12 linestyrede modellfly op på samme bane — jeg var med, heldigvis. Og så gik det galt. Frise morsomt, på den igen, Bøv. Denne gang lykkedes det at få lidt færre i luften, før det gik galt og alle faldt ned. Og desværre var det blevet mørkt, så vi måtte afstå fra flere flyvninger, men morsomt var det nu, ikke mindst lyden af 12 motorer fascinerede inde i midten af cirklen.

Dramatik og noget ubehageligt måtte der jo også have været noget af, men hvad? Jo, der gik nogle modeller i stykker, og en faldskærmsgut brækkede benet. Men det værste var, at badevandet var koldt, men det hjalp dog græsenkemændene til at sove roligt om natten, selvom solskoldninger var udbredte på lejren.

Meget koldt Bøv.

Og så lånte jeg en bog om modellflyvning af Michael Disler fra Schweiz, men desværre er bogen på russisk — kan nogen hjælpe med at oversætte???

Præmieoverrækkelsen, der blev vel ledet af Uffe Edslev og Henning Nyhegn, er altid både dejlig og trist. Det er skønt at være blandt så mange venner, og se de mange glade ansigter, der endnu afspejler de mange begivenhedsrige timer, men samtidig er det også afslutningen på dette års lejr, men det har samme fordel som juleaften — der kommer altid en igen til næste år!

Smart mand, der deltager på modellflyvesommerlejren, Bøv! □

*På dette sted skulle vi bringe en liste over de firmaer og rare mennesker, der har givet præmier til årets modellflyvesommerlejr. Desværre er listen ikke dukket op nu, hvor bladet skal i trykken, så vi bringer den i næste nummer i stedet!*

Red.





Et kig ud i den tidligere afgangshal til Le Bourget lufthavnen, hvor alle de mange dejlige skalamodeller var opstillet før den statiske bedømmelse. Modellen nærmest Benny Juhlin's kamera er en finsk model af den danske KZ VII Lærken.

## Skala-VM i klasse F4C, Paris, Frankrig d. 2.-8. juli 1984: En imponerende oplevelse af kunst og teknik!

Efter en lidt kaotisk udtagelse af landshold lykkedes det at få et dansk hold afsted til VM for radiostyrede skalamodeller i Paris. Desværre blev holdet ramt af en række uheld, der dels satte den ene deltager ud af spillet og som forringede en anden deltagers resultat urimelig meget, så det blev ikke til medaljer til danskerne.

Men mindre kan også gøre det — og det var en oplevelse at være med, fortæller Benny Juhlin i dette referat.

Efter en lang biltur fra København til Paris, hvor vi undervejs bl.a. delte hotel med deltagerne i Tour de France cykelløbet og var lige ved at komme op at flyve med et motoriseret dragefly, ankom vi til Le Bourget Aéroport mandag d. 2. juli ved middagstid.

Denne lufthavn, der i 1927 blev berømt, da Charles Lindberg landede her efter at have gennemført verdens første solo Atlanterhavns-flyvning non-stop, er ikke længe i brug som den store trafikflyveplads. Den holdes endnu åben for privat- og forretningsfly, men passagertrafikken er flyttet til Charles de Gaulle Aéroport, der ligger ganske klods op af Le Bourget.

Det er bl.a. af denne grund, at det kunne lade sig gøre at afholde et så stort internationalt stævne på flyvepladsen, som dette VM-skalastævne var. Stævnet omfattede ikke blot RC-skalaklassen, der nu kørte efter de nye regler, hvor man har smeltet stand-off klassen sammen med museums-klassen, men også en ny klasse i stor-skalamodeller på op til 10 kg og VM for linestyrede skalamodeller.



Danske René Jeppesen havde færdiggjort sin Pfalz D III A dagen før afrejsen til Frankrig.

Og som en ekstra aperitif er en del af denne gamle lufthavns haller indrettet til et helt vidunderligt flymuseum, der næsten indeholder alt, fra flyvningens barndom og til og med rumalderen.

### Et decimeret landshold

René Jeppesen — eller som der stod på opslagstavlen »Jeppesew« — stillede op med en splinterny model af den tyske kampflyver Pfalz D III A fra 1917. Den var først blevet helt færdig dagen før vi kørte fra København. Ivar Nobel kom med sin flotte Nieuport 28 fra 1918, og jeg skulle stille op med min Westland Lysander III fra 1936. Desværre fik min Lysander en lidt for kraf-

tig jordforbindelse ved den sidste testflyvning 10 dage før vores afgang. Den blev så meget skadet, at den ikke kunne blive repareret inden stævnet.

Trods ihærdige forsøg på at finde en trediemand til vores hold lykkedes det ikke, og jeg tog derfor med som den holdleder, vi ikke var blevet tildelt af unionen og virker samtidig som referent fra stævnet.

### Organisationen

Ved 14-tiden skulle vi tilmeldes stævneledelsen og her fik vi udleveret en mappe indeholdende en masse papirer samt vores værelsesnummer til det hotel, vi skulle bo på. Det var et stort, moderne hotel »Novolet«, der lå 1½ km fra lufthavnen. Så kunne vi pakke ud, og modellerne blev stillet op i den gamle lufthavns afgangshal. Det var en imponerende oplevelse at se disse to meget lange rækker af skalamodeller, og dem vil jeg fortælle om lidt senere.

Vi var spændt på, hvordan dette stævne ville forløbe. VM-stævnet i Reno i USA for to år siden var en stor oplevelse, men var jo ikke så godt organiseret. Nu stillede vi store forventninger til franskmændene. Lad det så være sagt med det samme; det forløb også godt organisatorisk, da det først kom igang. Men franskmænd kan godt lide at snakke, og især at holde taler og diskutere. Dog helst kun på fransk og helst med hinanden. Og mens de taler og forsøger at blive enige med æren i behold, sker der absolut intet!!! Tiden går, og man kan blive temmelig utålmodig. Af denne grund var store forsinkelser en ganske almindelig dagligdags oplevelse. Men ser man bort fra irritationen over dette, forløb VM-skala i Paris fortræffeligt og under en stor betryggende sikkerhed.

Mandag aften d. 2. juli blev vi budt velkommen i et stort lokale på vores hotel med



Øverst til højre ses en fir-motors model, nemlig en De Havilland 86 B Express. Derunder endnu en flermotoret model, nemlig den canadiske model af Byrd Arctic Expedition's Fokker F VII med tre motorer. Tredie billede i rækken viser en to-motoret model, Brian Taylor's Bristol Beaufighter, der placerede sig på 7. pladsen. Den bliver snart udsendt som byggesæt, så der er noget at glæde sig til for dem, der har mod på den. Nederst en amerikansk Lockheed Hercules.

en velkomstdrink, et glas champagne, og derefter gik vi til bords. Jeg skal ellers ikke sige noget om maden dernelde, men franskmænd spiser meget grønt. Der var en, der bemærkede, at man skulle have været kanin. Det var godt, vi ikke var det, for dagen efter var det *det*, vi fik serveret til middag!!

## Statisk bedømmelse

Tirsdag d. 3. begyndte man så på den statiske bedømmelse, og den allerførste til bedømmelsen var Ivar. Det var han ikke glad for, men jeg tror nu ikke, at det betyder noget at være den første.

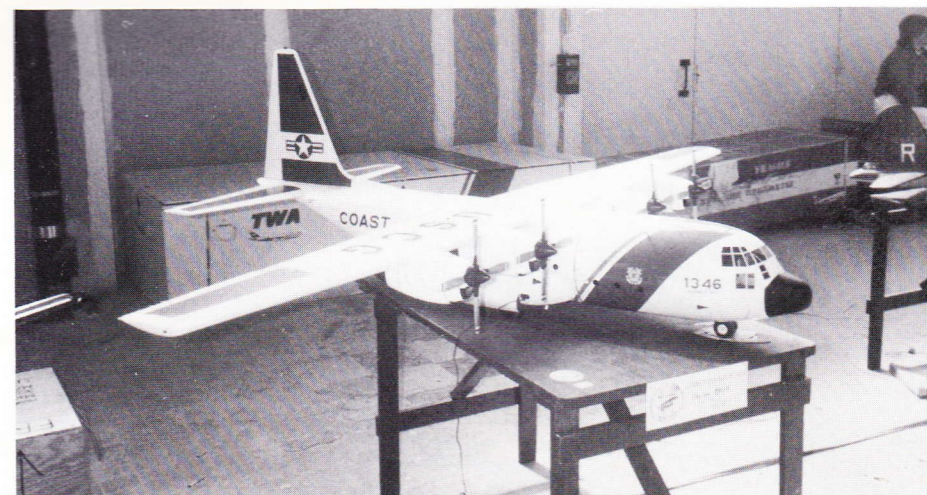
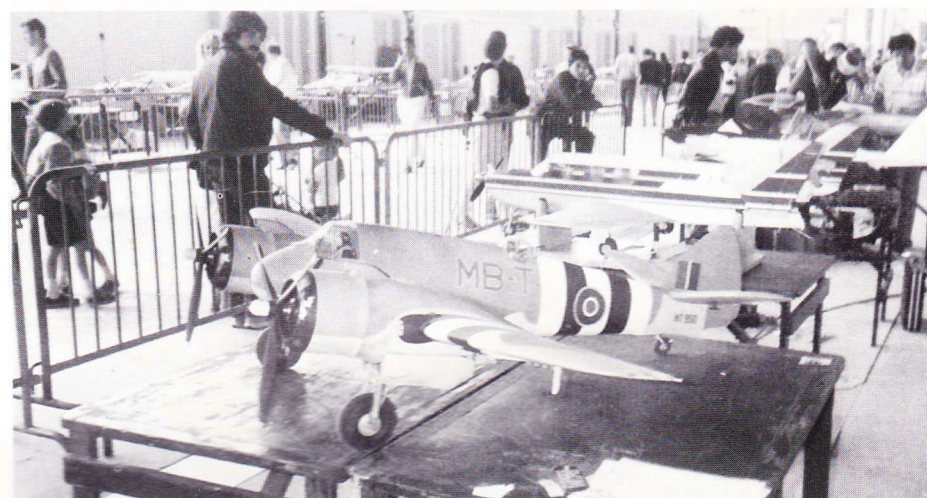
Der var ialt 40 modeller i vores skalaklasse og 10 modeller i stormodelklassen. For linestyringens vedkommende var der 18 modeller, og den statiske bedømmelse foregik i et stort, velegnet lokale i lufthavnen, hvor der var plads til en samtidig bedømmelse i alle tre klasser. For vores normale RC-klasse var der fem dommere, og når de var færdige med statisk bedømmelse, skulle de samme fem også være flyvedommere, så det er et hårdt job at påtage sig her. Men de får nu også betaling for deres indsats.

Ivars model var altså den første, og der var beregnet tre modeller til bedømmelse pr. time, men dommerne brugte hele tre kvarter til Ivars Nieuport. Men det er ikke ualmindeligt, at man som dommer skyder sig ind på jobbet via lidt mere tid til den første model.

Vi konstaterede noget sløseri fra FAI's side, som vi var ret vrede over. I den udgivelse, der hedder »Sporting Code« står alle regler, man skal rette sig efter inden for alle modelflyveklasser. Denne Sporting Code har vi i Danmark ventet på med længsel, bl.a. fordi de nye officielle regler for vores skala-klasse står heri for første gang. Da vi rejste herved til Paris, var den endnu ikke kommet til Danmark. Nu konstaterede vi, at alle andre lande tilsyneladende havde fået denne udgivelse i slutningen af april måned, undtagen de nordiske lande. Hverken Finland, Norge, Sverige eller Danmark havde modtaget Sporting Code, og dommerne henviste til den og tog det for givet, at vi havde den. Det var ikke fair. Vi kendte tildels indholdet fra tidsskrifter, men fik først officielt reglerne i et lystryk samme morgen, som Ivar skulle til statisk bedømmelse. Vi vil også fra nordisk side påtale dette.

Ivar manglede to ting i sin dokumentation, et foto af originalflyet, og en underskrevet erklæring om, hvilke ting ved hans

fortsættes næste side



model, han ikke selv havde bygget. Det første, fotoet, kræves efter de nye regler, vel sagtens fordi man ønsker modeller bygget efter ét bestemt fly og ikke kun som en type af et fly. Han var lige ved at blive diskvalificeret af den grund, men man valgte at trække 25% fra hans statiske bedømmelse. Det andet havde Ivar overset. Det var hårdt og placerede ham statistisk på 31. pladsen i stedet for helt i toppen. Han var temmelig nedslået. Nu fik han kun 2.011 points.

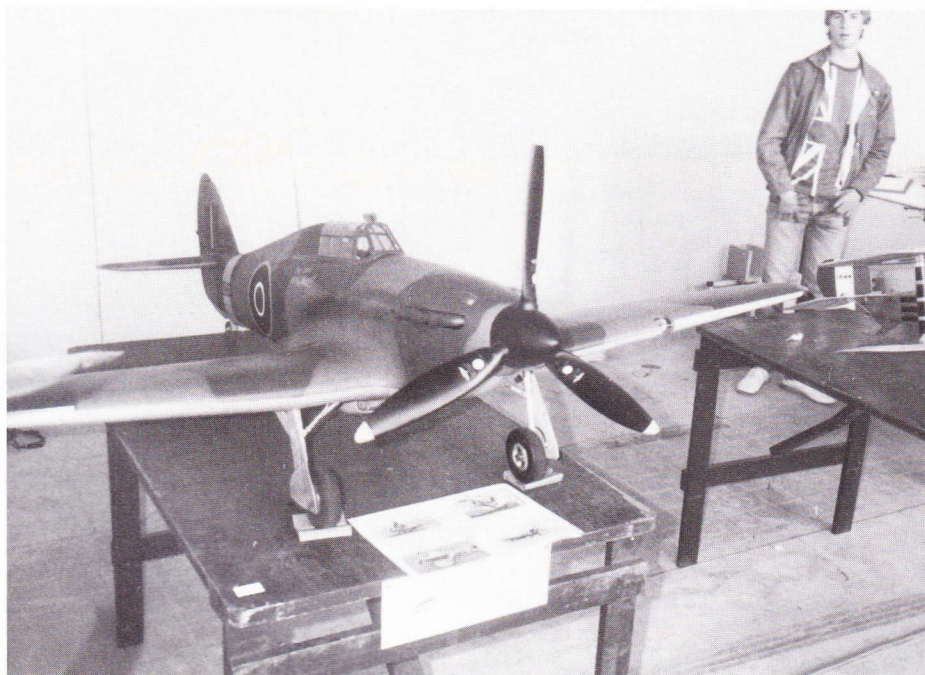
Og så til René. — Han stillede op med sin nye Pfalz D III A. En ganske køn og særpræget model. Men konkurrencen hernede var meget hård. René fik 1.746 points i statistisk bedømmelse, selvom al hans dokumentation var i orden. Han blev placeret som nr. 35. Men det kunne jo ændre sig ved flyvningen.

Man studsede over én ting, som viste sig at have meget stor indflydelse på placeringerne her ved dette VM. Det var bonusprocenterne. De betyder tilsyneladende umådelig meget. For de tre først placerede ved dette stævne, havde de to 20% i bonus og den ene 25%. Blandt de 16 bedst placerede var der ingen med under 10% i bonus, der var én med 15%, fire med 20%, to med 25% og to med 30% i bonus. Det kan godt få én til at spekulere på, om ikke disse bonusprocenter er for høje!

## Modellerne

Lad os kikke lidt på de skønne modeller, der var med hernede i Paris. Den model, der fik de højeste statiske points, og som iøvrigt blev den individuelle vinder af dette VM i klasse F4C, som den hedder, kom fra Australien og var bygget af D. Masterson. Ved skæbnens lune var han også i programrækkefølgen placeret som nr. 1. Det var en model af et 3-motors passagerfly, der står på Australiens flymuseum, en De Havilland Drover. Han fik 2.988,5 points i statistisk bedømmelse. — Det var altså også et smukt

*Den kendte englænder Mike Reeves blev nr. 6 med denne smukke Hawker Hurricane.*



*Den nye verdensmester er australier, hedder D. Masterton og deltog med denne tre-motorede D. H. Drover.*



stykke byggearbejde. Når man så på den, blev man imponeret og glad, men der var nu mange lige så smukt byggede modeller her. F.eks. Ivars Nieuport blev meget beundret. Men denne D. H. Drover hævdede sig bl.a. også ved bonusprocenterne. Den havde 20% i bonus (der gives bl.a. bonusprocenter til modeller med flere motorer). Modellen var monteret med tre OS 40 4-taktere, og Masterton brugte en JR-radio. Jeg vil tro, at originalflyet er fra omkring lige før eller under 2. Verdenskrig.

Nummer to blev også en australier, W. Gregory. Han havde bygget en model af den engelske Avro 50 K, en maskine, der fløj omkring 1920. Modellen var ligeledes forsynet med et JR-radioanlæg, som åbenbart bruges meget i Australien. Motoren i denne model var en OS 61 FRS. Det var en dejlig model af dette veteranfly fra de før-

ste par tiår af motorflyvningens historie. Sjovt at se et fly med en lang mede mellem hulene for at det ikke skulle stå på næsen. Men også han hævdede sig ved at kunne få hele 25% i bonus. Han fik 2.565 points i statistisk bedømmelse.

Nummer tre var amerikaneren R. Underwood. Han havde bygget et sjovt to-motors fly, hvor motorerne var omtrent bygget sammen om næsen. Jeg vil tro, at originalflyet må være fra omkring 1935. Det hed »Alcor C 61«. Underwood brugte en ACS Silver Seven radio og to stk. Saito 45 fir-takts motorer på hver 7,5 cm<sup>3</sup>. Han fik 2.706,5 points i statistisk bedømmelse og havde 20% i bonus. Også dette var et særpræget og meget smukt bygget fly, men det gjaldt altså virkelig mange af de deltagende fly.

Fra England kom P. Dermots helt vidunderligt byggede model af en Sopwith 7 FI Snipe. Jeg vil næsten sige, at det var den allersmukkeste skalamodel af RC-flyene hernede. Originalen er fra 1. verdenskrig. Dermot havde lavet en attrapstjernemotor, der også virkelig roterede, når motoren kørte. Den blev drevet rundt af udstødningssagen. Et imponerende stykke håndværk, men det viste sig senere, at det havde en bagside. Når modellen skulle flyve i en varme, som den vi havde i Paris, hæmmede den roterende attrapmotor køleluften i at nå den rigtige modelmotor, og det betød, at modellen var plaget af en del motorstop.

To andre meget smukke og imponerende modeller kom også fra England. Den berømte Mike Reeves præsenterede sin model af den kendte 2. Verdenskrigs jager Hawker Hurricane, som han iøvrigt sælger som byggesæt. Han placerede sig som nr. 6. Fra den ligeså berømte Brian Taylor kom en model af den ligeledes fra 2. Verdenskrig kendte 2-motors Bristol Beaufighter, også så smukt bygget, at man svømmede hen over den. Han placerede sig som nr. 7. Han præsterede at kaste bomber lige midt i lan-

dingscirklen med modellen. Bomberne var lavet af udpustede æg, der var fyldt med mel, og de virkede særdeles naturtro, når de ramte jorden. Til efteråret vil Brian Taylor sende byggesæt ud til denne Bristol Beaufighter.

Men der var mange andre bemærkelsesværdige modeller henede. Hvad f.eks. med en amerikansk model af et Hercules fly, der var så stor, at man var sikker på, at det var en stormodel — men det var det skam ikke, den holdt sig lige under de 6 kg og fløj iøvrigt også meget realistisk. Eller canadiske modeller af f.eks. den tremotorede Fokker fra trediverne, Fokker F7A-3M, der var bygget af en modellflyver, der hed Ireland. — Der er romantik over sådan et fly. Originalen havde været i brug for »Byrd Arctic Expedition«, og piloterne sad i sydpolstøj inde i cockpittet. Eller den canadiske model af De Havilland 86 B Express, der var en 4-motors passagermaskine fra trediverne.

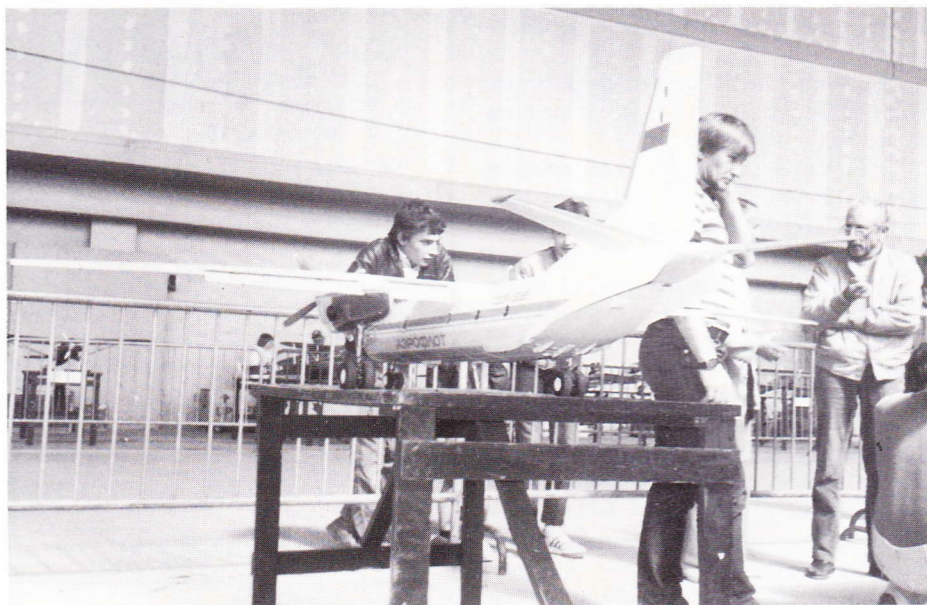
Mange andre burde nævnes, men I kan jo se på billederne. Blandt stormodellerne fandt man også perler, bl.a. en skøn 2-motors model af det berømte fly, der gennemførte verdens første non-stop flyvning fra Amerika til Europa (Skotland) med en 2 mands besætning ombord. Det var en Vickers FB 27A, kaldet »Transatlantic«. Flyvningen foregik omkring 1920, og så vidt jeg husker, var det et gammelt bombefly fra 1. Verdenskrig, der blev brugt. En anden stormodel var en Fokker D VIII, og der var mange flere, der var værd at nævne.

## Imponerende russiske linestyrede skalamodeller

Nu er det jo primært RC-skalafly, jeg skal referere om, men sideløbende med vores VM i skala blev der også afholdt VM for linestyrede skalamodeller, og her må jeg lige fortælle om et par modeller.

Da vi første gang gennemgik modellerne, der var mødt op her i Paris, var vi også hene og se på russernes repræsentation, og vi blev lettere chokerede. — De havde medbragt tre modeller, én en-motors veteranmaskine, det var en dobbeltdækker med en fantastisk motorattrap og to 2-motors passagerfly af moderne tilsnit. Alle russiske flytyper og selvfølgelig med russiske betegnelser. Betegnelserne var henholdsvis URSS AIR 1, URSS AN 26 og URSS AN 28.

De russiske modeller var af samme størrelse som RC-flyene, og vi var da også ganske sikre på, at det var radiostyrede modeller. De var så imponerende, at det var utroligt. Særlig de to lidt mere moderne 2-motorede fly. Det var som om man havde taget et rigtigt fly og på en eller anden måde formindsket det, så det med de mindste detaljer var kommet ned i modelstørrelsen. Hver nitte var med, selv vinduesviskerne, der var bittesmå, var lavet rigtigt og med gummi på indersiden. Der var flaps og luftbremser, der virkede 100% nøjagtigt, og sådan var enhver lille bitte ting. Ufatte- ligt, at et menneske skulle kunne fremstille



Denne linestyrede AN 26 vandt andenpladsen i sin klasse for sin ejermand V. Kramarenko.



Denne engelske Sopwith Snipe, der her ses på Le Bourget's asfalt, blev placeret som nr. 14.

en sådan model i sin fritid i en overskuelig tidsperiode. Man kunne få den tanke, at et team af byggere stod bag, men russerne hævdede, at det var piloterne selv, der havde bygget deres modeller.

Det viste sig, at disse skalamodeller var linestyrede, og deres flyvning må linesty- ringsfolk bedømme, på os virkede en sådan model i et par liner lidt låst, men imponerende var de. De blev selvfølgelig også nr. 1, 2 og 3 i deres VM-klasse. Russernes hold- leder fortalte, at i år var disse modeller bedst, derfor deltog man ikke i RC-konkur- rencen, men om to år, til det næste VM i skala for RC-modeller, ville de stille op .... og vinde!!! — Så ved vi det!

## Franske frekvenser

Det var lidt besværligt med frekvenserne henede i Paris. 35 og 40 MHz måtte man ikke benytte. Vi forstod, at det var fordi det franske politi anvendte disse bånd, men

vi havde bl.a. muligheden for at benytte 72 MHz båndet, noget ingen andre lande i Eu- ropa anvender. Det kunne klares med et modul til de sendere og modtagere, der har moduler. Med stor velvilje skaffede Trans- merc os sådanne moduler til den rene kost- pris. Det var service, og det siger vi tak for. Men det var lidt hårdt, at værtslandet tvang os til sådanne udgifter for det at flyve tre gange. Ja, jeg har jo altså aldrig brugt mine moduler. Og vi får sikkert aldrig brug for dem mere!

## Høj standard på flyvningen

Flyvningen ved dette VM var gennemgåen- de af fin kvalitet, ganske som bygningen af modellerne. Vi var kun udsat for et alvor- ligt styrt, en iøvrigt fin fransk model med motor i begge ender, der tilsyneladende fik radiosvigt. Den fløj pænt, men pludselig vendte den næsen ned og gik med fuld fart

*fortsættes næste side*

direkte i jorden — og var forvandlet til et puslespil.

Det var imidlertid den eneste alvorlige skade på de ialt 50 RC-fly, så det må siges at være pænt klaret.

Alt blev afviklet i smukt, men temmelig varmt sommervejr og ret svag vind. Desværre var vinden nogle gange direkte sidevind, og det kunne have været dejligt med en landingscirkel et andet sted til denne vindretning. Det kunne have været lavet, og der var plads til det, men da franskmændene ikke indbyrdes kunne blive enige, blev det ikke til noget. Nå, forholdene var jo ens for alle — og det gik jo.

Det er ikke let at flyve fra betonbane, når man er vant til at flyve fra græs, og det hæmmede måske vore starter og landinger lidt, men Ivar præsterede ganske kønne flyvninger, og det skaffede ham en placering som nr. 29. — Vi regnede ud, at hvis han ikke havde fået trukket de 25% fra det statiske resultat, var han kommet op på en tredieplads til dette VM. Det havde ikke

- Klasse F4C (FAI RC-skala)*
1. D. Masterton, Australien
  2. W. Gregory, Australien
  3. R. Underwood, USA
- F4C hold*
1. Schweiz
  2. England
  3. USA
- Stormodeller, RC*
1. D. Jornet, Frankrig
  2. G. Damerual, Frankrig
  3. Wirth, Østrig
- Stormodeller, hold:*
1. Frankrig
- FAI skala, linestyling*
1. W. Fedosov, USSR
  2. V. Kramarenko, USSR
  3. W. Boulatnikov, USSR

været så dårligt!

René var plaget af radiofejl og tildels af motorvanskeligheder. Han fik kun fløjet en

hel og lidt af en anden flyverunde, så derfor kom han i placering kun på en 36. plads.

Alle var vi imidlertid enige om, at dette stævne havde været meget udbytterigt, og vi lærte meget af det. Er der klubber, der er interesseret i at høre mere om dette VM ved klubaftener, er deltagerne villige til — så vidt det er muligt — at komme, fortælle og give inspirationen videre.

VM-stævnet sluttede med en stor banket, som der er tradition for, og den var sædvanen tro her i Paris også lidt forsinket! Her uddeltes pokaler, mindemedaljer mv.

Men det skønneste ved dette og iøvrigt ved den slags internationale stævner er den kontakt og inspiration, man får gennem samværet med deltagerne fra alle de andre lande og verdensdele. Hvis man kan bruge stemningen ved et sådant stævne som en målestok, så er der ikke noget i vejen for en god og positiv kontakt mellem alverdens lande. Og det var meget opløftende.

Konklusion: Skalasporten er en skøn og berigende oplevelse! □

## Mouse Catcher

Mouse-Race har nu i nogle år hørt til den mere fornøjelige del af sommerlejrens mange konkurrencer og flyvninger. Og mon ikke der rundt om i klubber og ungdomsskoler også flyves en del Mouse-Race — morsomt er det i hvert fald, og derfor bringer vi her en tegning til en sådan model, som vi har fundet i et canadisk speedblad kaldet North American Speed Society, der af in-

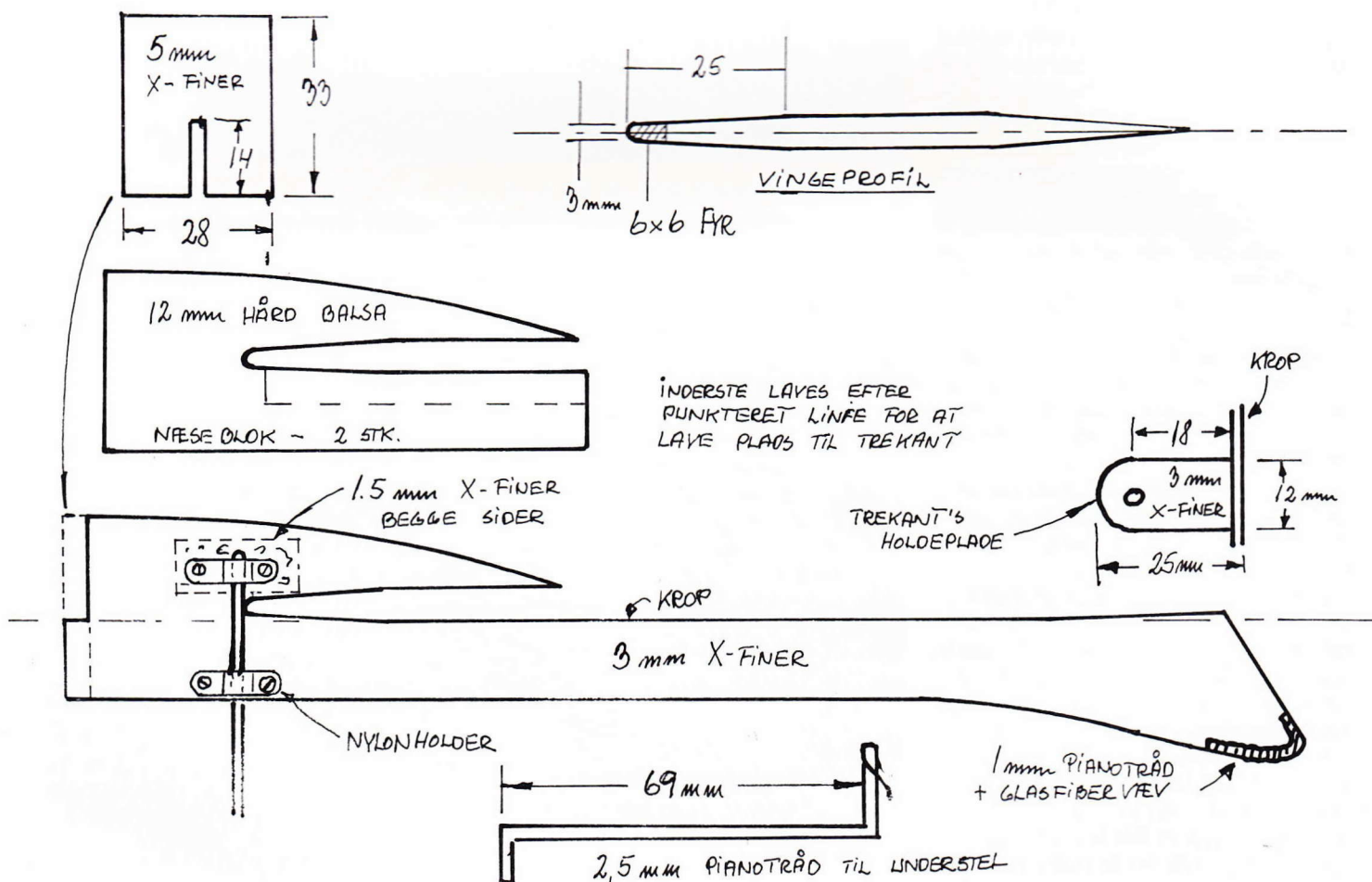
teresserede kan bestilles hos Chris Sachett, Box 82294, North Burnaby, B.C. Canada, V5C5P7 for en pris af ca. 20\$ pr. år.

Tilbage til Mouse Catcher, som er opbygget på en lidt anden måde end de sædvanlige Mouse-Racere. Bygningen skulle ikke volde de helt store problemer, og når den så bliver udstyret med en 0,8 cm<sup>3</sup> motor med indbygget tank, ja, så skulle det bare

gå derudad.

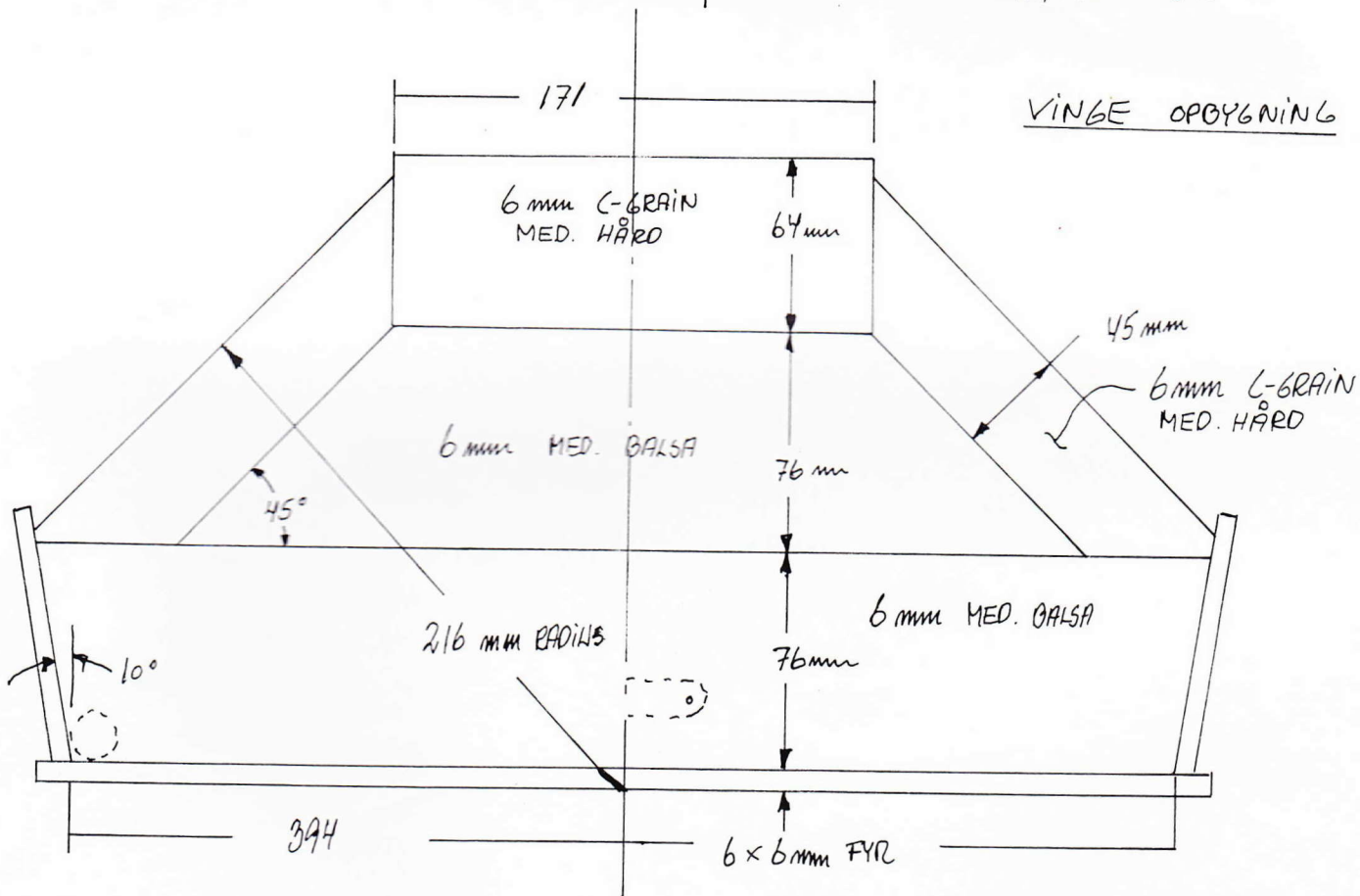
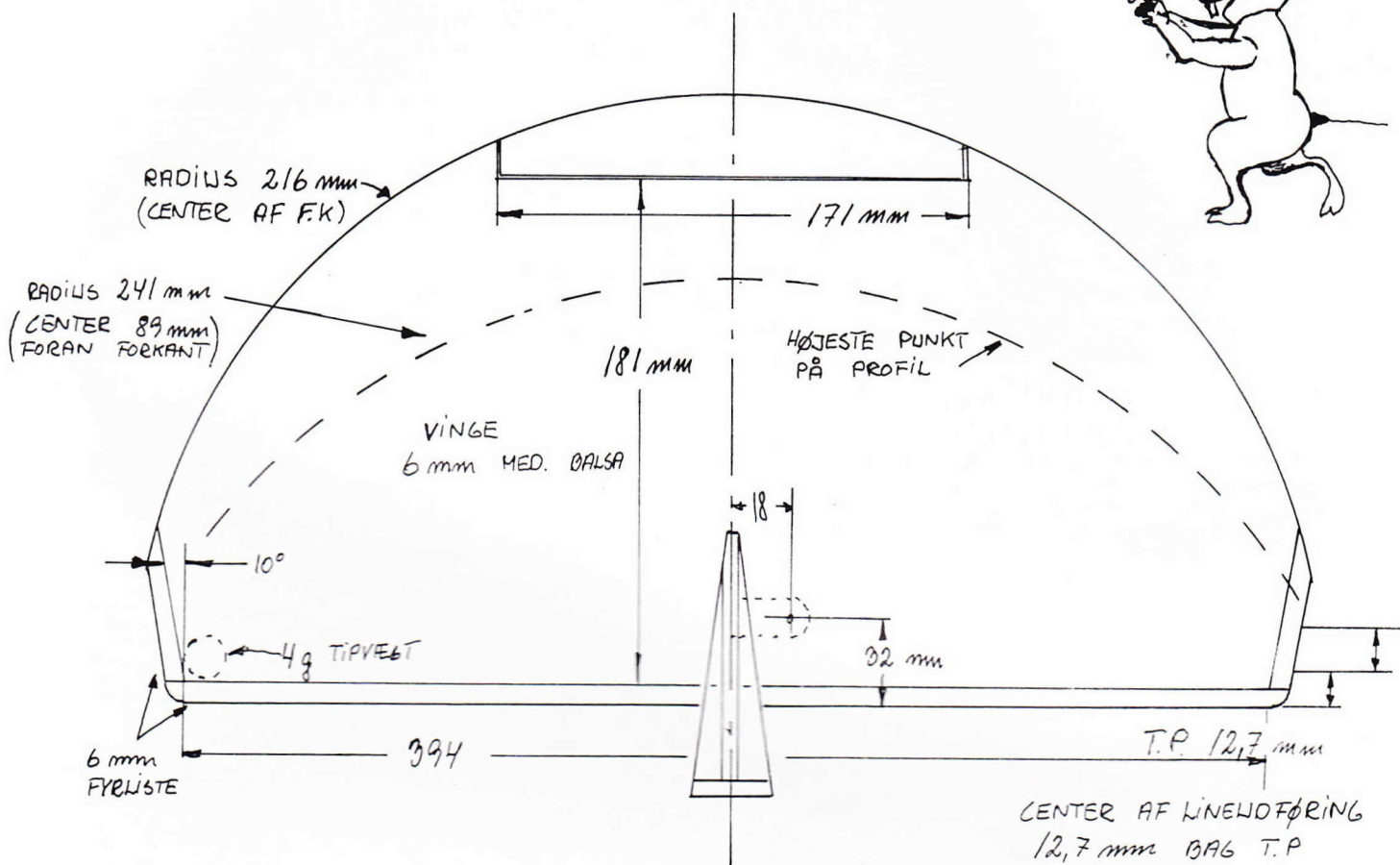
Modellen vil sikkert også kunne bruges til at lave en lille lokal konkurrence i klubben: Hvem kan få modellen til at flyve hurtigst?

Modelflyve Nyt bringer gerne resultatet af anstrengelserne!  
Benny Furbo



# MOUSE CATCHER

JIM ONG 1982



DF 84

Byg selv efter tegningen her i bladet:

## »Stradivarius« – radiostyret biplan til 3,5-4 cm<sup>3</sup> motor

Modelflyve Nyts chefkonstruktør Flemming Jensen har på opfordring konstrueret et biplan, der skulle kunne udfylde pladsen som første »ikke-byggesæts« model for de modelflyvere, der har lært at flyve radiostyrede motormodeller med en af de almindelige begyndermodeller. »Stradivarius« vil også være et fint udgangspunkt for de mange modelflyvere, som mener, at en model helst skal ligne et »rigtigt fly« — modellen kan let forklædes, så den bliver en semiskalamodel af et af de kendte biplaner fra 20'erne eller 30'erne.

De fleste RC piloter finder ikke deres begyndermodel interessant længere end til det øjeblik, de er i stand til at flyve den på egen hånd og kan udnytte dens egenskaber fuldt ud. Derefter søges nye udfordringer i form af mere avancerede modeller, som regel med større motorer. Begyndermodellerne er typisk fly som »Taxi« og »Charter« udstyret med motorer på 3,5-4 cm<sup>3</sup>. Har man sådan en motor liggende, vil den være velegnet som trækraft i en »Stradivarius«. Har man tidligere bygget et par modeller, skulle det ikke volde vanskeligheder at bygge »Stradivarius« efter tegningen her i bladet. Nogle enkelte punkter skal dog kommenteres.

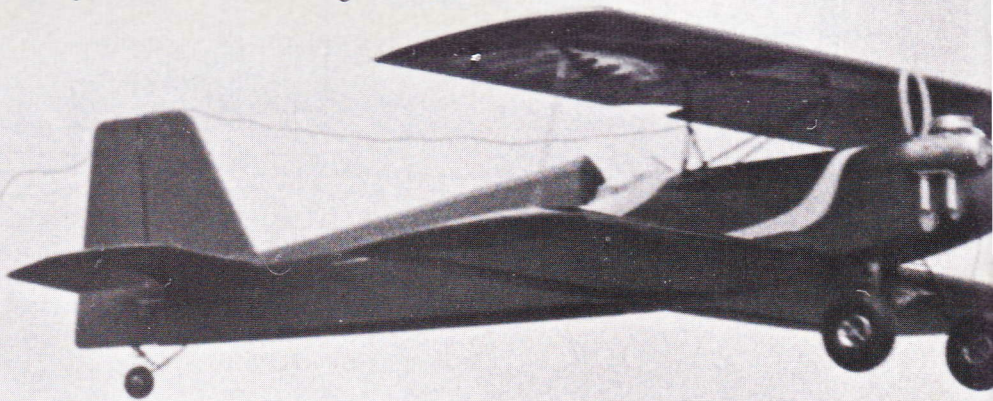
### Overvingen

Det vanskeligste arbejde ved bygningen af et biplan vil altid være overvingens befæsti-

gelse. For at forenkle dette arbejde er vingephængt konstrueret à la Pitts Special, dvs. at vingen på midten kun er ophængt i to punkter mod normalt fire. Stræbere i vingetipperne forhindrer vingen i at tippe.

Ophænget er lavet af 2 mm pianotråd, der er samlet med surringer af tynd metaltråd og derefter blødloddet. Det er forankret til bøgetræslister, som er epoxy-limet til kropssiderne.

Når overvingen skal monteres, foregår det ved, at man stikker en 1,5 mm pianotråd gennem to messingbeslag i vingen og gennem de to øjer øverst i vingephænget. Hvis det forreste beslag i vingen forsynes med flere huller lodret over hinanden, opnår man at kunne ændre overvingens indstillingsvinkel, således at man kan eksperimentere med flyveegenskaberne afhængighed heraf.



De to øjer i vingephænget laves ved at man efter monteringen anbringer en 1,5 mm pianotråd, som er indgnedet i voks, på plads i vingephænget. Derefter lægges en surring omkring den øverste ende af vingephænget, og der loddes. Voksen bevirker, at pianotråden ikke loddes fast, og tråden passer nu aldeles slørfrit i de to øjer. Husk at kontrollere, at trådens indstillingsvinkel er 0° inden der loddes.

For at forhindre tråden i at glide ud under flyvning er den bukket, så den ved hjælp af sin fjedervirkning kan låses fast som vist på tegningen. For at lette monteringen af pianotråden i det forreste beslag, er overvingen forsynet med et lille vindue af plastic over beslaget. Stræberne i vingetipperne er blot gevindstænger med en ombukning i den ene ende og en metal-link i den anden.

### Bagkroppen

Et andet punkt, der skal nævnes, er bagkroppens overside. For at få de fem lister til at forløbe absolut retlinet, pålimes listerne allerede, mens kun spant E og spant F er monteret. De to midterste spanter mellem E og F laves af små stumper balsa, der tilpasses listerne, således at disse forløber retlinet.

Understellet er ligesom vingephænget lavet af 2 mm pianotråd, som surres og loddes. Det er fastgjort til bølgeklodser limet i kroppen. Halehjulet er monteret på en arm af 2 mm pianotråd, som kan dreje i et mes-singrør, der igen er limet i en bølgeklods bagest i kroppen. Halehjulet er forbundet

med siderøret via en elastik. Halehjulet kan således følge siderørets bevægelser, men kan alligevel give efter for hårde påvirkninger.

### Bygning iøvrigt

Bygningen af vingerne forenkles ved at disse hverken har pil- eller v-form. Styringen af krængerørene foregår på samme måde som på »Virus« (se Modelflyve Nyt nr. 1/84).

Det åbne cockpit stjæler pladsen i kroppen, der hvor man normalt ville anbringe en plade med servoerne til højde- og sideror samt motorkontrol. Disse tre servoer (miniservoer) er derfor anbragt »på hovedet« stikkende op i cockpittet. De kan se evt. skjules af en hul pilotfigur.

Overfladebehandlingen på krop og haleplan består af tyndt japanpapir, dopet og malet, mens vingerne er beklædt med solarfilm.

### Trimning og flyvning

Trimning af en todækker er lidt mere kompliceret end for et monoplan. Haleplanets procentvise andel af det samlede planareal er mindre end ellers, derfor skal der være god balance mellem de kræfter, der påvirker flyets længdestabilitet. Foruden tyngdepunktets placering og motorens trækretning spiller også vingernes indbyrdes indstillingsvinkel ind.

Mens man trimmer flyet, er det klogt kun at ændre én af disse faktorer ad gangen.

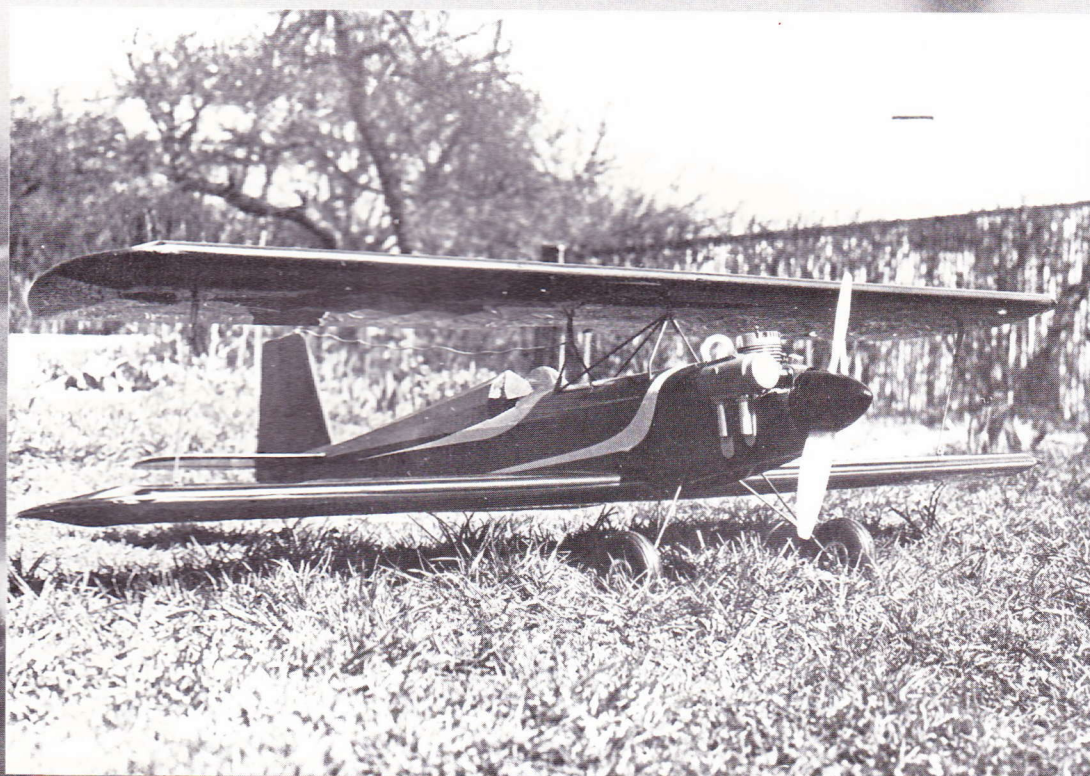
Det symmetriske profil og den manglen-

de v-form gør »Stradivarius« fuldt kunstflyvningsdygtig, og med en 4 cm<sup>3</sup> schnuerle-motor er der rigelig trækraft til lodrette manøvrer. Den lave planbelastning gør imidlertid, at den også kan flyve ret langsomt, og det nostalgiske udseende kommer rigtigt til sin ret, når den kommer lavt hen over pladsen med få omdrejninger på motoren. □

Hvis du støder på problemer med »Stradivarius«, når du bygger den, så er du velkommen til at kontakte konstruktøren for råd og vejledning:

Flemming Jensen  
Vestenskovvej 11, 4900 Nakskov  
Tlf. 03-94 84 68

*Tegning til Stradivarius findes på de to næste dobbeltsider.*



MONTERINGS-  
BESLAG

4 MM X-FINER

1.5 MM

MONTERINGS-  
BESLAG

50

OVERVINGE  
450

4 MM X-FINER

4 MM X-FINER

3 M

10 MM

FIR

70

SKALA 1: 2.5

110

200

15 MM PIANOTRÅD

2 MM PIANOTRÅD

3 MM

FIR

B

C

D

E

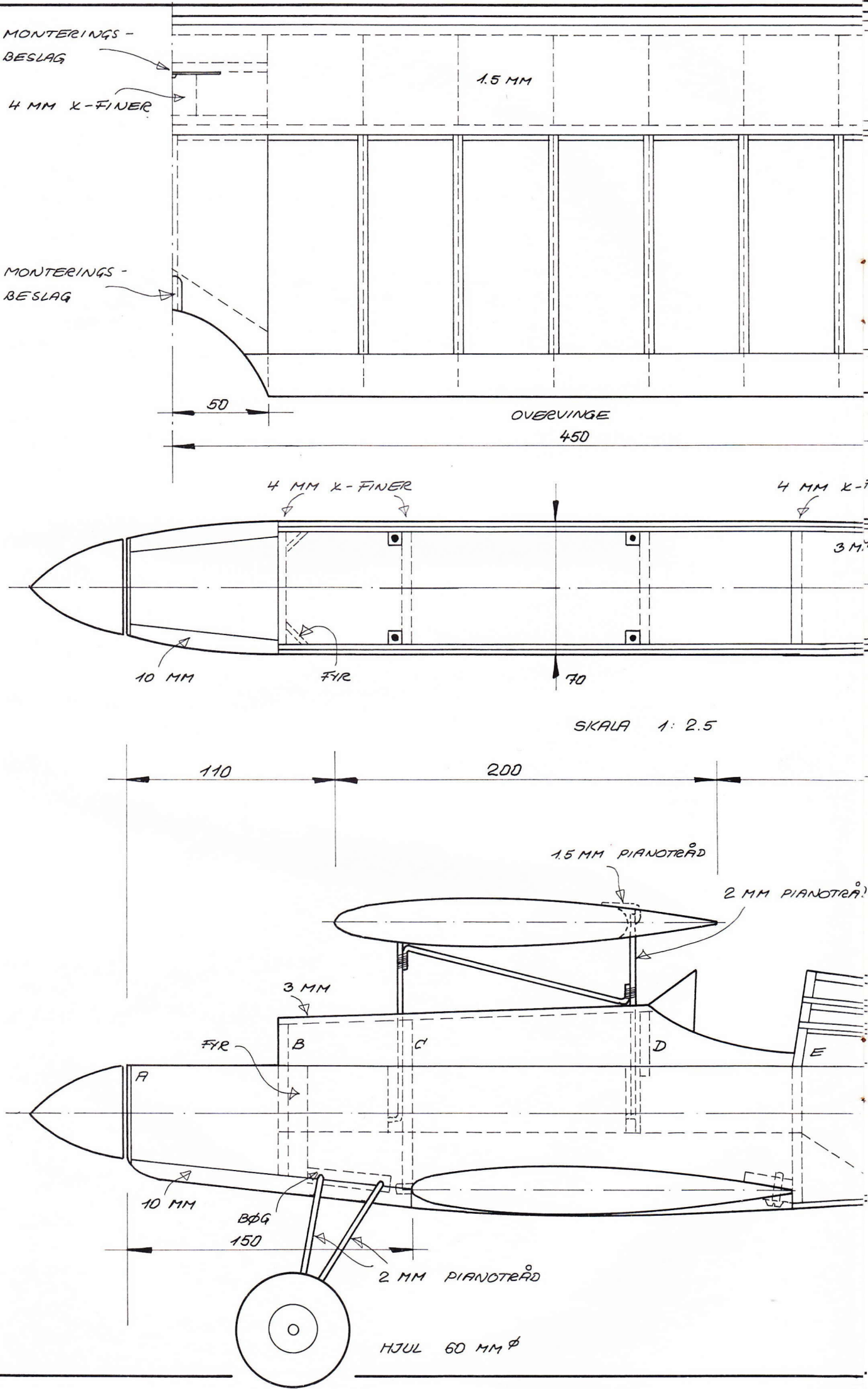
10 MM

BÖG

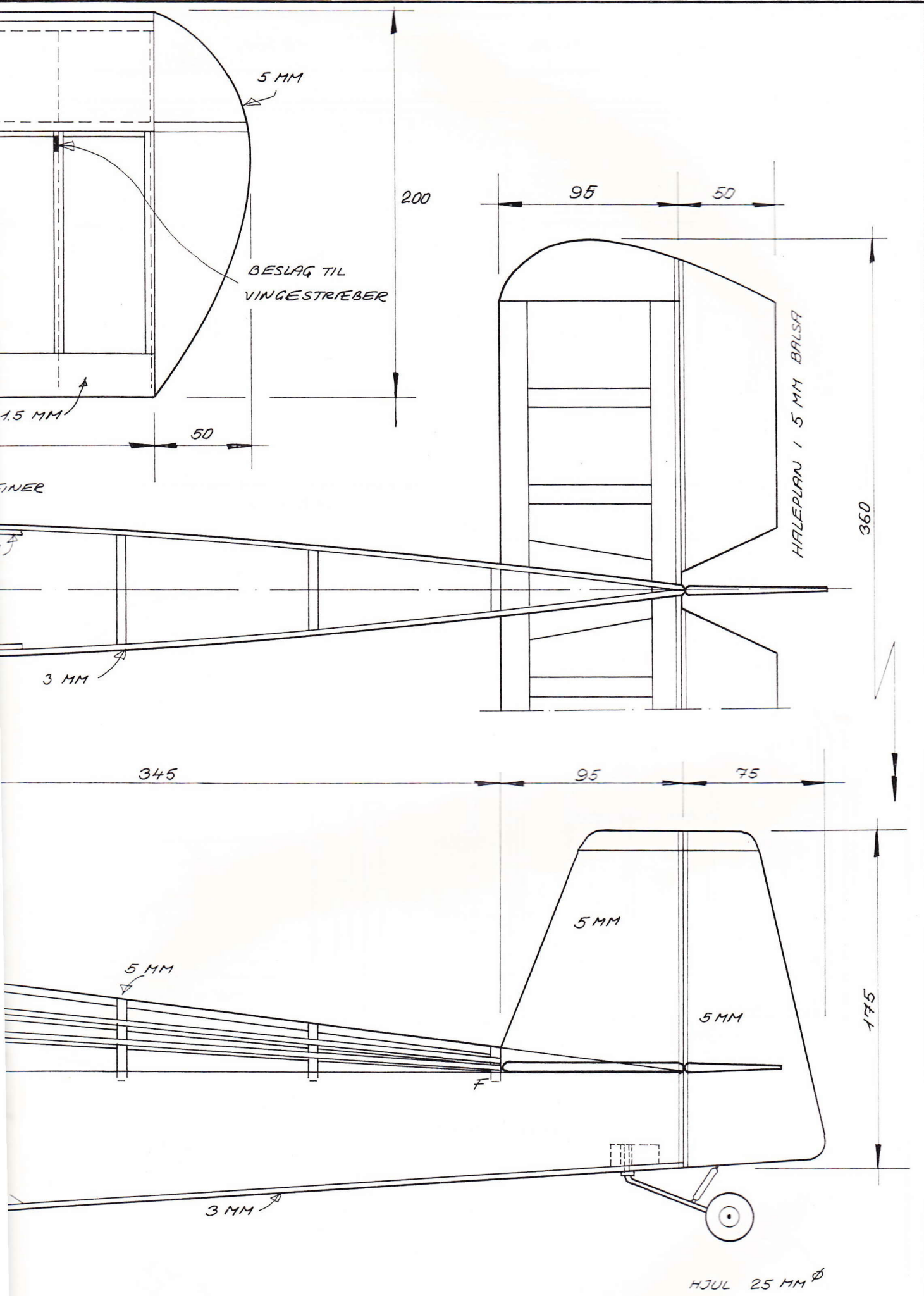
150

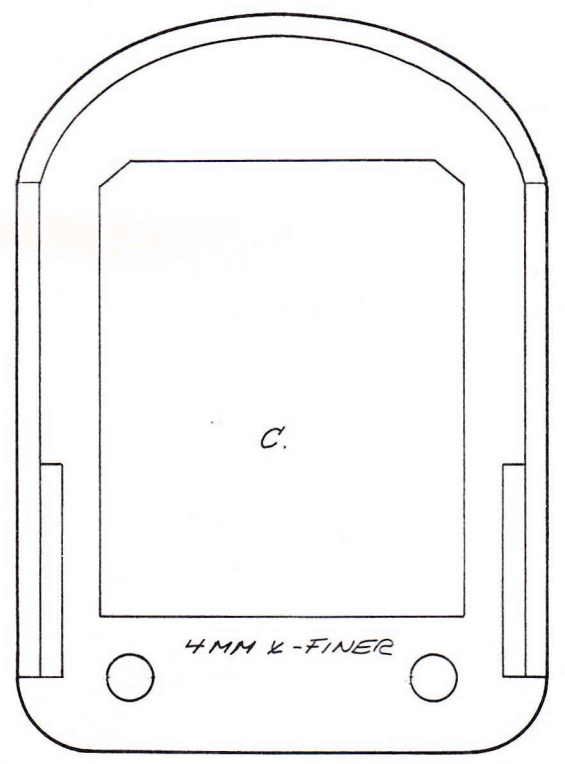
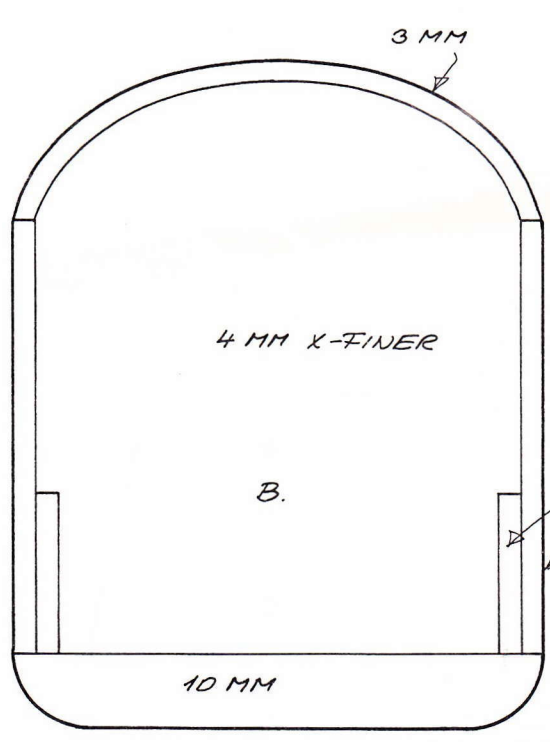
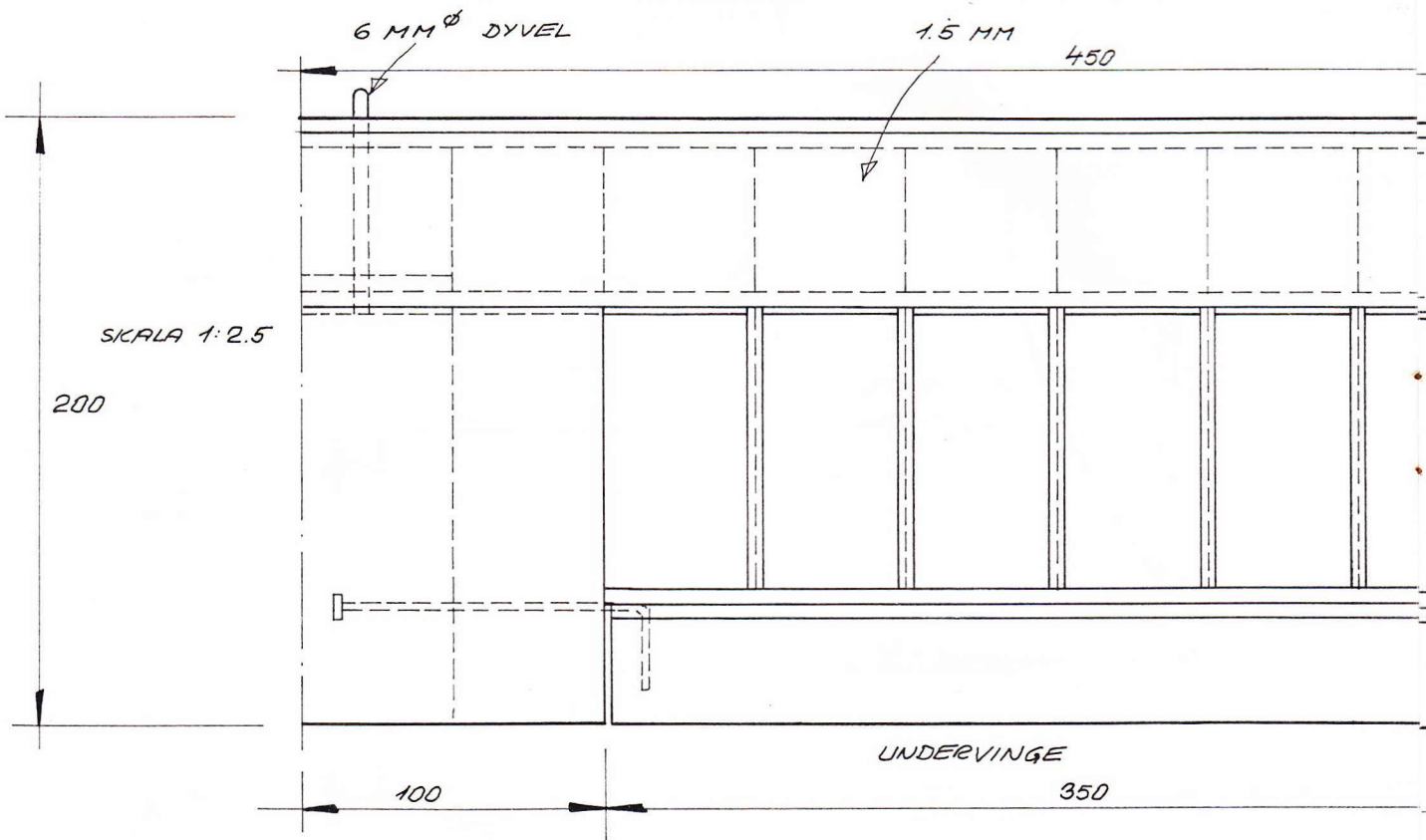
2 MM PIANOTRÅD

HJUL 60 MM  $\phi$

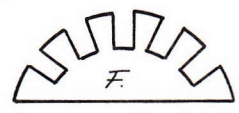
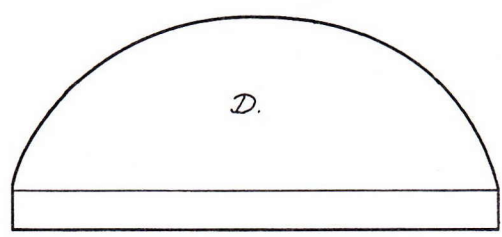


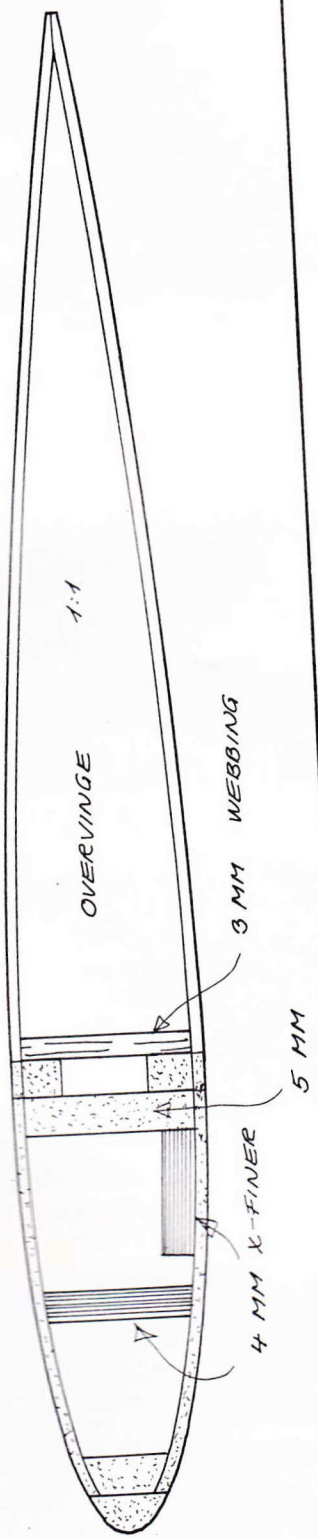
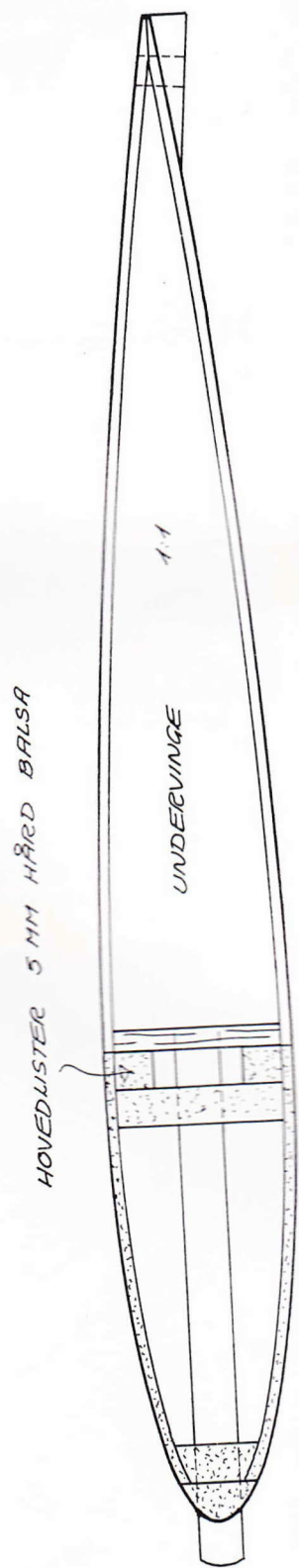
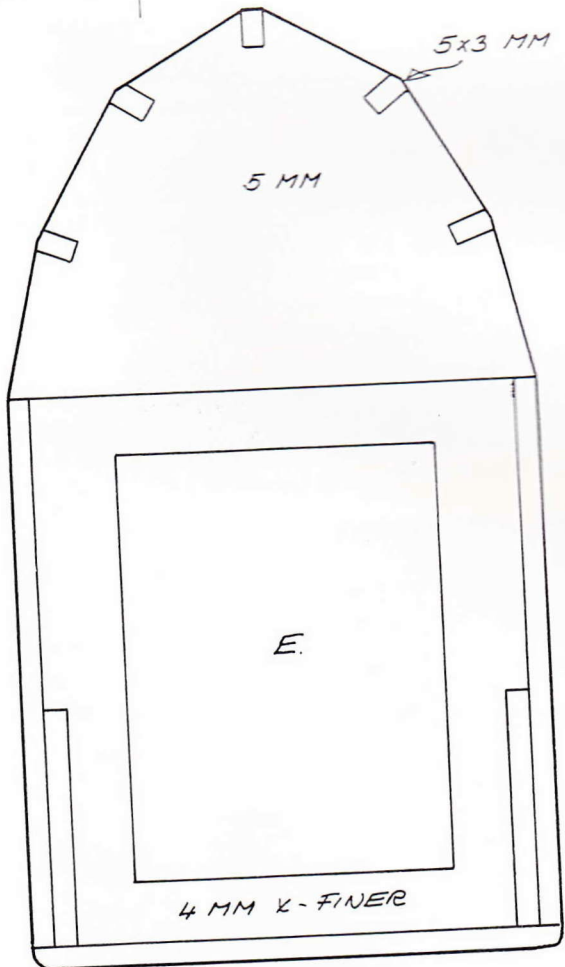
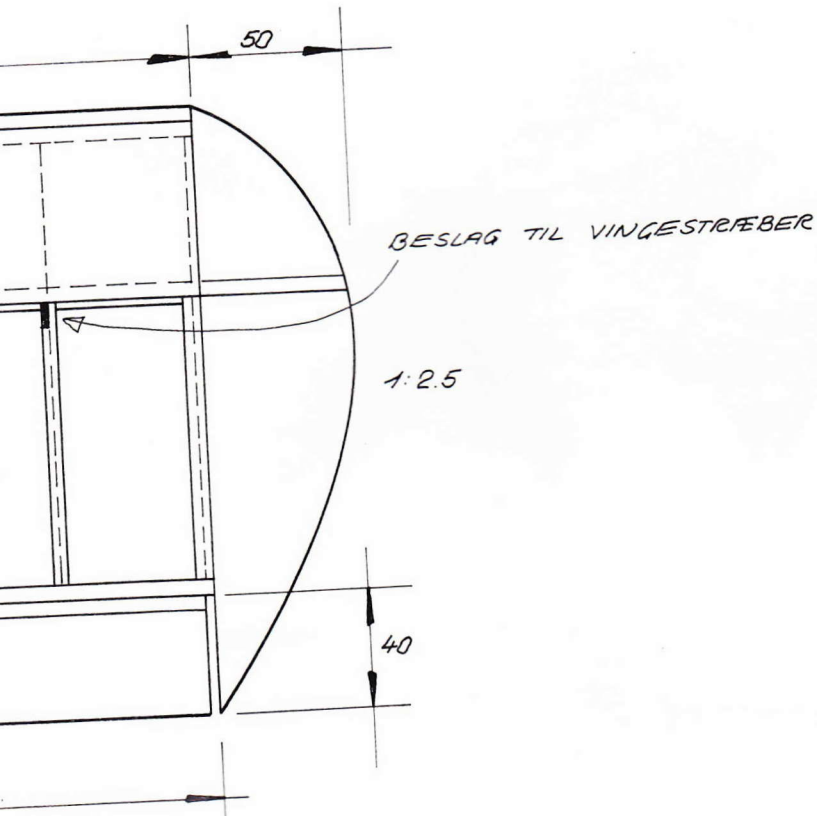






ALLE SPANTER VIST 1:1







Per Nielsen har bygget denne Ace Pacer, der er udstyret med en G-Mark 1 cm<sup>3</sup> motor.



Ole Hilmer Petersen fra RFK har sat en OS 60 FS 4-takter i denne Hot Dang.



Jørgen Petersen briefer de fremmødte deltagere til Hobbyudvalgets træf hos KFK i Soderup.



Ole Hilmer Petersen viste sin Ophus II — et biplan med en OS 40 FS 4-takter.



John Eriksen fra Comet har selv konstrueret denne Bat til en OS 25 FSR.



Det er en model .... det hævder ihvertfald Bertel Tangø, der har taget dette billede .....

## Hobbyflyvertræf den 3. juni hos KFK i Soderup

Hobbyudvalget imødeså hobbyflyvertræffet d. 3/6 med stor spænding; ville der møde mange op, eller ville KDA's jubilæumsstævne i Tune suge alle modellflyvere til sig?

Der kom 30 deltagere, hvilket må siges at være godt i betragtning af jubilæumsstævnet og den stærke blæst, der herskede på denne dag. Det var glædeligt at se, at der var deltagere fra Bornholm og Odense.

På grund af blæsten undlod en del af deltagerne at flyve, men til gengæld gik snakken uafbrudt, og der blev udvekslet mange gode råd og erfaringer. Instruktørordningen virkede fint, og deltagere uden A-certifikat fik også en flyvedag ud af det.

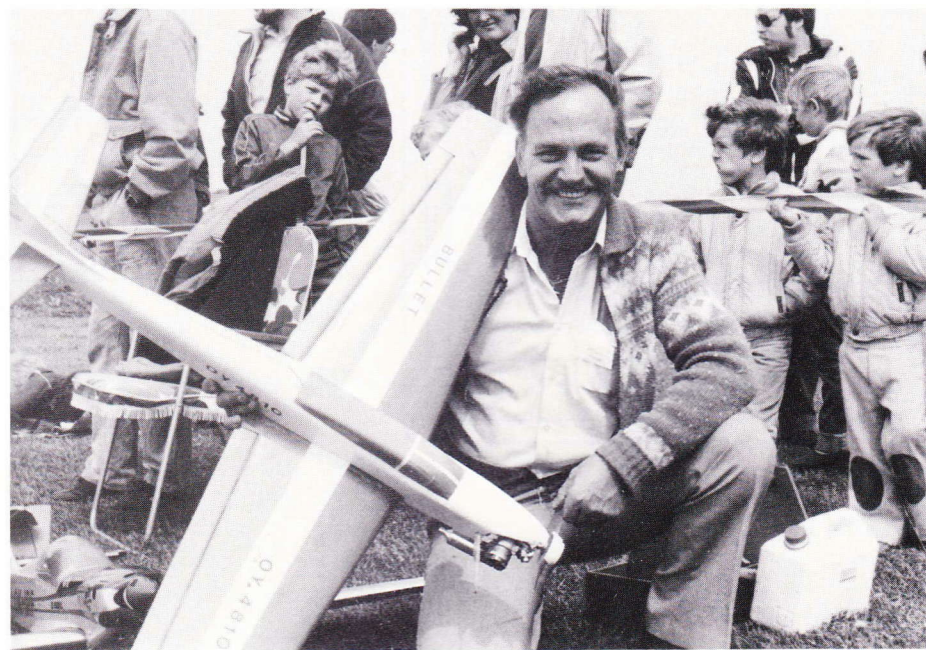
Midt på dagen blev der arrangeret loppemarked, der blev et godt indslag, for der blev handlet færdige modeller, radioanlæg, motorer og tilbehør, så der var mange, som gjorde en god handel.

Om eftermiddagen arrangerede KFK et luftcirkus med bl.a. flyvning med en F-16 med ducted fan. Jeg tror, at denne flyvning overbeviste mange om, at flyvning med ducted fan har gennemgået en fantastisk udvikling i de senere år. En del af opvisningen var formationsflyvning, der er en spændende men svær kunst.

Resten af dagen gik med flyvning og hyggelig modellflyversnak.

Efter dette træf er det Hobbyudvalgets overbevisning, at det bør gentages til næste år, da hobbyflyverne bør lære hinanden bedre at kende, og sådan et træf er en af vejene.

Jørgen Petersen



Elmer Carlsen fra Køge Modellflyveklub har gjort plads til det helt store smil i dagens anledning. Modellen er en Bullet forsynet med Webra 6,5 cm<sup>3</sup> motor.



*Deltagere og publikum blev budt velkommen på passende vis .....*



*Franz Morpain fra RC Ørnene viste sin flotte WIK Charly med OS 45 FSR.*



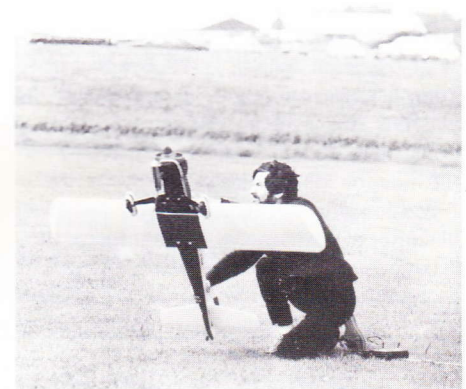
*Der blev afholdt loppemarked, og mange modeller, RC-anlæg, dimser og duppeditter skiftede ejermand ved den lejlighed.*



*Claus Røhrmann's Red Monster klarede starten uden skrammer .....*



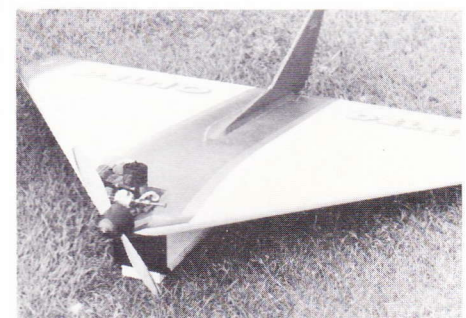
*En Pilot Twin Ace brød monotonien med en-motorede fly. Arne Hansen havde bygget den.*



*Franz Morpain fra RC Ørnene starter sin velflyvende WIK Charly.*



*Endnu et biplan, denne gang en Svensson Wayfarer bygget af Ture Øster fra KFK.*



*Jens Krarup fra Comet stod for denne Robbe Delmo deltamodel med Webra 6,5 motor.*

# »Astro-Max« – fritflyvende svævemodel i klasse A2

## En konkurrencemodell velegnet for forholdsvis uerfarne modelflyvere

Modelflyve Nyts fritflyvnings-redaktør Jørgen Korsgaard har igennem de sidste 10 år sammen med sine klubkammerater haft stor succes med en lang række velflyvende A1-modeller, alle med efternavnet Max.

På et eller andet tidspunkt måtte denne succes jo vokse op i A2-klassen — og det er sket nu med den her viste model, Astro-Max. Jørgen har tegnet modellen i fuld størrelse, så alle skulle hermed have mulighed for at bygge en velflyvende, moderne A2-model. Vi giver ordet til Jørgen:

Hermed præsenterer jeg en ny F1A-model af egen konstruktion. Undskyldningen for at bringe den er blandt andet manglende indkomne tegninger fra bladets læsere, men også for at vise, at det kan lade sig gøre at bygge en rimelig god A2-model uden komplicerede samlinger, D-bokse, kul- og glasfiber mv. Endelig var det sjovt igen at konstruere en A2-model — jeg fløj jo flittigt i denne klasse i 1960-70!

Modellen er konstrueret for et par år siden efter at have opnået en pæn succes med A1-modellerne i »Max«-serien, og den er da egentlig også ganske enkelt en forvokset

»Hot Max«. Profilet er det samme, opbygning og formgivning ligeledes.

### Prototypen længe undervejs

Efter konstruktions- og tegnearbejdet gik jeg straks i gang med at lave delene til modellen, fik bygget et par vingedele, men så kom projektet til at ligge stille på grund af den intense dyrkning af den smukke indendørsflyvning. Efter at det havde ligget og samlet støv på hylderne i godt et års tid, fik jeg det geniale indfald at forære de halv-færdige dele og resten af »byggesættet« til Marcel Jokszi's i klubben. Han byggede den hurtigt færdig, og den har nu foretaget en hel del flyvninger bl.a. på sommerlejren.

Den flyver helt pænt, men mangler efter sigende en russerkrog, så Marcel bedre kan finde termik med den. Han er da også gået i gang med at bygge en ny udgave med den rigtige krog, idet vi regner med, at de lette men temmelig stærke og stabile vinger sagtens kan holde til katapultstarter.

### Tegning i fuld størrelse

Jeg har til bladet lavet en noget »oversavet« tegning af modellen, men den skulle være ret enkel at tegne »færdig«, da de enkelte dele er vist i fuld størrelse. Tegningen er placeret på bladets midtersider, så den kan rives ud af bladet uden at det går ud over resten af bladet.

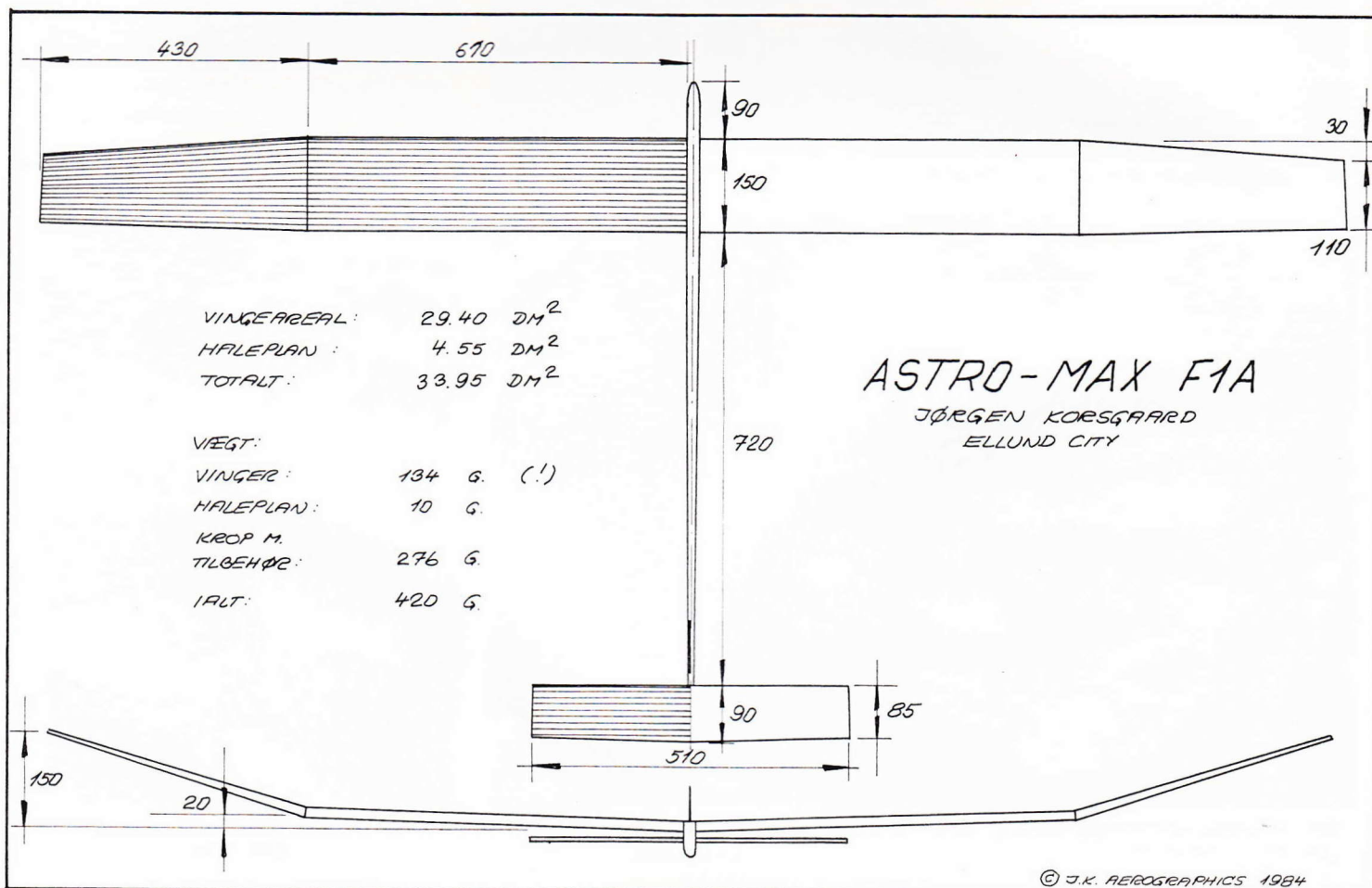
Kroppen er i originaludgaven lavet til en

almindelig fast højstartskrog. På tegningen er antydnet en anden kropsofbygning, så den kan forsynes med russerkrog. Forkroppen behøver ikke at blive ændret i formgivingen af den grund, bortset fra at man skal sørge for, at russerkrogen beskyttes mod slag ved landing på sten og andre hårde ting. Den lettest tilgængelige russerkrog, Cirkeline-krogen, har en beskyttelsesskinne til montering på undersiden af kroppen, så den kan umiddelbart indbygges i Astro-Max. Jeg synes, at mange moderne A2-modeller har nogle væmmelige og klodsede forkroppe! Ved lidt indretningsmæssig snilde skulle der også ved den viste krop kunne blive plads til summer og elektronisk timer, hvis man skulle ønske det.

### Spring ikke webbingen over!

Kunne man tænke sig at bygge modellen, er der grund til at sige, at *al* den viste webbing er nødvendig — ligesom ved A1-modellerne — for at vingerne kan blive stærke nok. Det tager sin tid, men er ikke særlig svært at lave. Husk at webbingbalsaet skal være middelhård balsa med årene lodret. Der er 0,6 mm krydsfiner webbing ved vingeroden, og det fastlimes mest solidt med epoxy. Hvis du ikke kan få 0,6 mm krydsfiner, så brug i stedet 1 mm. Krydsfineren skal hindre, at balsa-webbingen splintres og

fortsættes på side 35



trykkes sammen under kraftig belastning af vingen.

Tipperne limes på midterpanelerne ved at slibe de tykke ribber i smig. Samlingen kan forstærkes med et stykke silke/glasfiber, som limes hele vejen rundt om de tykke ribber.

Alle de diagonale forstærkninger limes på plads som rektangulære 1,5 mm balsastykker, hvorefter de forsigtigt slibes ned til de øvrige ribber. Brug til dette arbejde en lang, helt lige pudseklods — gerne lidt længere end plandelen.

Haleplanet er ret enkelt at lave, men husk forstærkningerne i for- og bagkant for at tage sliddet fra elastikkerne og DT-linen.

## Beklædning

Midtervingerne beklædes med svært papir eller to gange tyndt papir. Hvis man beklæder med to lag tyndt papir, så starter man med at beklæde med et lag tyndt på ganske normal vis. Papiret dopes mindst to gange og slibes forsigtigt efter sidste gang dope. Så lægges endnu et lag tyndt papir oven på det første lag. Det kan enten fastgøres ved at dope det ovenpå det første lag — dopen smøres simpelthen igennem oppefra. Eller man kan fastgøre det andet lag ved at påføre cellulosefortynder oppefra — derved vil dopen på det første lag papir opløses og klæbe det nye lag papir fast.

To lag tyndt papir vejer omtrent det samme som et lag tykt papir, men det arbejder lidt mindre og er noget stærkere. Desuden giver det god mulighed for at lave en passende dekoration af modellen, idet man kan bruge farvet papir til andet lag.

Tipperne på vingen skal kun beklædes med et lag tyndt papir. Haleplanet skal også kun have tyndt papir — til haleplanet bør man bruge noget papir, der ikke strammer særlig meget, når det dopes, f.eks. »ægte japanpapir«.


## Trimning

Trimningen foregår ved, at man først placerer tyngdepunktet som vist 84 mm fra forkanten. Derefter indstiller man haleplanet og kurveklappen, til kurven og glidet er perfekt. Det vil sige, at modellen skal gennemflyve en hel cirkel på ca. 25 sekunder i rolig luft, og at den skal flyve så tæt på stallgrænsen som muligt, uden at den staller, når luften er lidt turbulent.

Højre tip har 2 mm wash-out yderst, mens venstre tip har hele 5 mm wash-out. Det forudsættes, at modellen skal kurve til højre. Hvis man hellere vil have en venstre-kurvende model, skal wash-out'et i tipperne ombyttes.

Har du problemer med at få din Astro-Max til at flyve ordentligt, eller er du stødt på vanskeligheder under byggearbejdet, kan du henvende dig om råd og vejledning til:

Jørgen Korsgaard  
Ahornweg 5, D-2397 Ellund-Handewitt  
Vesttyskland  
Tlf. (fra Danmark): 009-49-46 08 68 99



## 3 kilo modelflyvning for kun 147,- kr.

Vi forlænger vort tilbud på Modelflyve Nyt årgang 1982 og 1983 samt et samlebind til kun 147,- kr. incl. forsendelse til din adresse (normalprisen er kr. 179,-).

Det vil føre alt for vidt at komme med en liste over de emner, som du finder beskrevet i de to årgange af Modelflyve Nyt — der er ca. 800 sider i de 12 blade, som tilbuddet omfatter ..... Men vi kan — med en vis stolthed — sige, at du næppe vil savne artikler mv. om nogen af de emner inden for modelflyvehobbyen, som interesserer dig.

De 12 blade passer lige til at blive sat ind i det samlebind, som tilbuddet også omfatter. Så har du en praktisk — omend omfangsrig — modelflyvebog, som kan være til gavn og glæde i mange, mange år fremover.

*Hvis du ikke vil klippe i bladet, så send din bestilling i et brev eller postkort.*

### BREV

JA TAK, send mig venligst:

— sæt Modelflyve Nyt årgang 1982 og 1983 (ialt 12 blade) samt et samlebind til kr. 147,- pr. sæt incl. porto.

Samlebindets farve skal være:  
 blå  rød  gul  grøn  sølv  
(sæt kryds ved det ønskede)

Navn: \_\_\_\_\_

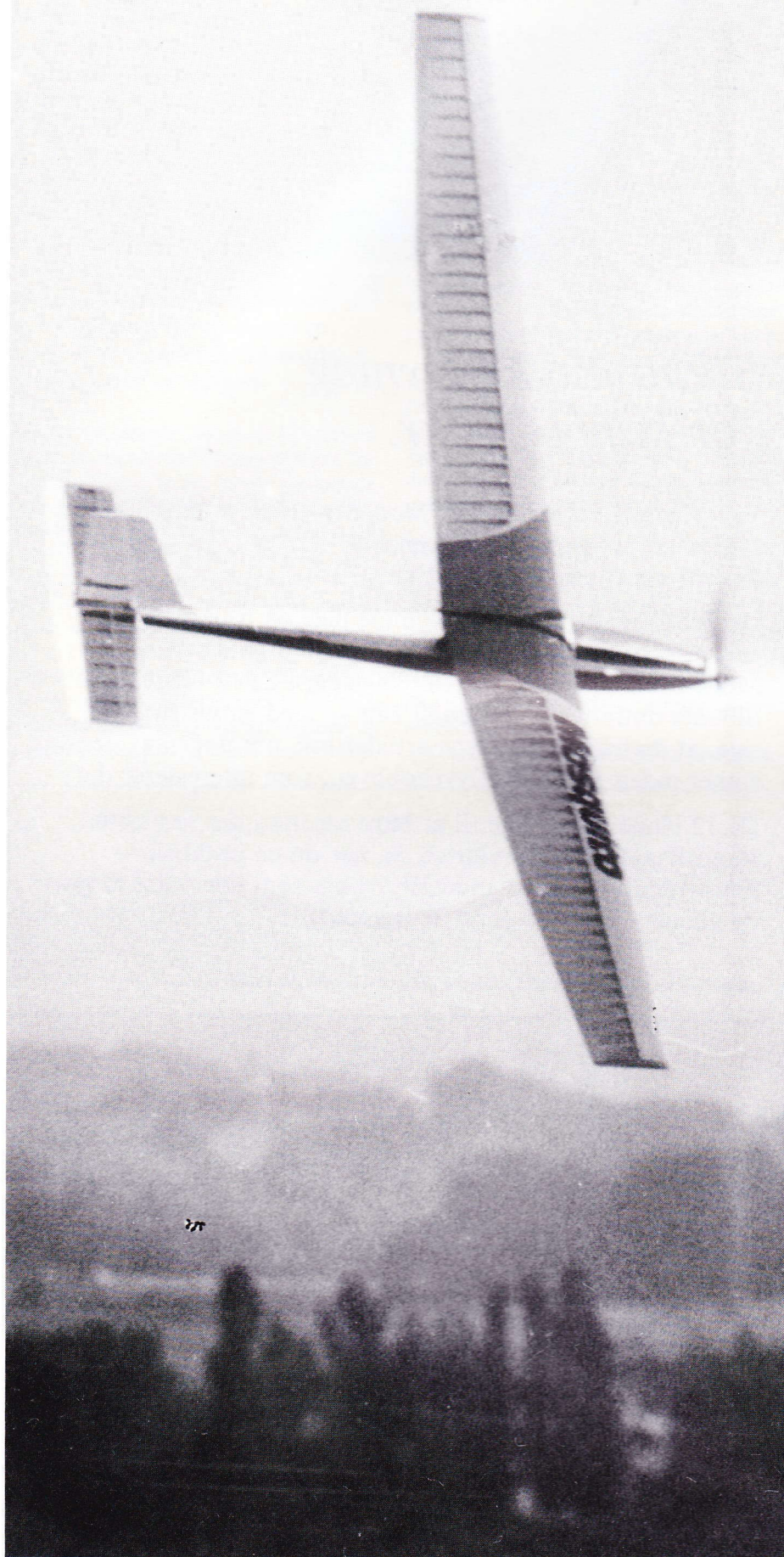
Adresse: \_\_\_\_\_

Porto  
som  
postkort

Modelflyve Nyt  
Mariendalsvej 47  
DK-5610 Assens

# Flyvning med en elektrosvæver

*Vi sender Graupners »Mosquito« op i dens rette element*



Som lovet i Modelflyve Nyt 3/84 ville Bertel Tangø fortælle, hvordan hans Graupner Mosquito var at flyve med, når den engang havde fået sin luftdåb.

Dåben og de første mange flyvninger er heldigt overstået nu, så her fortæller Bertel, hvordan Mosquito'en lever op til hans forventninger.

Dette er så den foreløbigt sidste af ialt fire artikler om elektrofly, hvoraf de to seneste har drejet sig om Graupners Mosquito. Som det vil ses, kommer jeg flere steder ind på begynderes mulighed for at anvende denne model, idet jeg er af den opfattelse, at modellen godt kan både bygges og flyves af en begynder — i hvert fald som model nr. 2. Nogen byggeerfaring er nok nødvendig, og det er nok også rart at have gjort nogle flyveerfaringer med en almindelig svævemodel, men jeg mener, at Mosquito'en — ikke mindst takket være motoren — næsten er nemmere at flyve end en god termik-svæver med styring på side- og højderor.

Efter at have færdigbygget en model og brugt ca. 4 måneder hertil som tilfældet har været med Mosquito'en (bygningen er beskrevet i Modelflyve Nyt 3/84), er det jo altid spændende at se resultatet af anstrengelserne i luften. Lad mig udløse spændingen med det samme: Denne Graupner model skuffer på intet punkt. Den er nem at flyve — styre, fristes jeg næsten til at sige — den stiger fuldt tilfredsstillende med et drivbatteri på 8 celler og forbløffende hurtigt med 10 celler. Svævet er ligeledes forbløffende godt, den samlede planbelastning er på hhv. 31 og 33 gram pr. dm<sup>2</sup>.

Jeg vil sige med det samme, at jeg finder det svært at bedømme en models flyveegenskaber ved hjælp af bare én prøveflyvning, og det kan være næsten lige så vanskeligt at sammenfatte flere flyvninger og deraf drage en almindelig konklusion. Jeg har derfor valgt at beskrive tre forskellige prøveflyvninger og vil dernæst overlade til læserne at drage deres egne konklusioner. (Min egen konklusion kommer jeg dog med tilsidst).

## Første flyvning

Åbent areal ved Hvissinge (Vestskoven, vest for København), svag vind, overskyet, ingen forventninger om termik. Modellens ror og drivmotorens funktioner checkes, og efter en dyb indånding sendes modellen afsted. Efter et par sekunders forløb har den fundet sin fart, og den stiger nu støt og roligt i en vinkel på 15-20 grader.

Jeg lader den stige med fuld kraft (10 celler, 3 blads klappropel), og i løbet af ca. 2 min. er den oppe i godt og vel den udgangshøjde, hvor en svæver normalt »slipper snoren«. Nu sætter jeg motorkontrollen på halv kraft og holder derved højden, alt imens jeg styrer rundt i bløde sving. Jeg veksler lidt imellem de forskellige motorfunktioner og prøver naturligvis også bak-





*Selv en begynder kan få stor fornøjelse og flyveglæde af Mosquito'en, hvis han ikke behandler den for hårdt.*

funktionen, hvorved jeg taber betydelig højde (en særdeles effektiv måde at komme ned fra kraftig termik). Alt fungerer efter hensigten, drejene gennemføres behageligt, motorens funktioner ses tydeligt på modellens stilling i luften:

Fuld kraft: næsen går øjeblikkets i vejret, halv kraft: næsen sænkes, og modellen ligger nærmest vandret i luften, motoren på stop: næsen sænkes yderligere en kende, og modellen ligger i en svagt nedadskrånende position med propellen foldet fikst ned langs siden af kroppen. Endelig bak: næsen går kraftigt ned, og modellen mister hastigt højde, men er fuldt styrbar og går elegant over i almindelig glideflugt ved stop.

Jeg prøver bak-funktionen et par gange som en slags landingshjælp for at forkorte indflyvningen, men kan mærke, at det skal der øves en del på. Jeg kigger på stopuret, der er gået 12 min., og jeg forventer ikke at have meget flyvetid tilbage. Efter et par minutter mere kan jeg se, at modellen ikke længere vinder højde på fuld kraft, ja det er ligeved at man får mere ud af at køre halv kraft — et tydeligt tegn på, at strømmen er ved at være brugt.

Nu tungen lige i munden, idet det nu nærmest kun er et spørgsmål om sekunder, før jeg ikke har nogen motorkraft tilbage overhovedet og derfor ikke kan regne med

motorstøtte til indflyvning og landing. Jeg går rundt i en blød bue (hårde drej er gift for højden), men da jeg går ind på finalen, må jeg erkende, at farten er højere, end jeg havde regnet med. Nu begår jeg den fejl ikke at tage farten af og stalle ud, men lander bare.

Modellen stopper næsten øjeblikkeligt som følge af det høje græs, som endnu her først i juni ikke er høstet. Tilsyneladende en smørlanding, men da jeg kommer nærmere på, kan jeg se, at der i allerhøjeste grad er noget, der ikke er, som det skal være. Haleplanet er nemlig røget af som følge af modstanden i græsset og ligger en halv meter bag kroppen, og indmaden til højderorskabet er gået løs fra linken på servoen. Gummibåndene, der har holdt haleplanet fast til kroppen, er spredt for alle vinde.

Nå, naturligvis er skaden ikke så stor, som det umiddelbart ser ud til, og efter 10 minutters reparationsarbejde er jeg flyveklar igen. Nu skal der tages billeder, og jeg overlader derfor senderen til min søn, Martin, efter adskillige formaninger om at flyve behersket og i hvert fald under ingen omstændigheder forsøge sig med loops eller lignende hårde manøvrer, selvom det klør i fingrene. Efter endnu en vel gennemført flyvning lægger knægten an til landing, staller ud og lander med det aller nydeligste

bump midt i alt det grønne. Og se: haleplanet bliver siddende på!

## Anden flyvning

Hersted Høje (vest for København), vinden er vestlig, dvs. ind mod den lange bakke. Modellen forsynes med 2-blads klappropel, 10 celler, rorene checkes, og den sendes afsted for halv kraft. I almindelige S-sving flyver jeg nu frem og tilbage og vinder hurtigt højde. Fra tid til anden slår jeg motoren fra, men nu kniber det med at holde højden, og uden motoren ville jeg have været nødt til at lande.

Nu sætter jeg motoren på fuld kraft og styrer vinkelret ud fra bakken. Jeg vinder hastigt højde, lidt efter fanger jeg termik, og jeg kan nu veksle mellem at køre med halv kraft eller lade motoren stå på stop. Noget efter forsvinder termikken, og da strømmen efterhånden er brugt, må jeg lande på toppen af bakken, hvilket i den svage vind er ganske problemfrit. Flyvetid: 20 min. Jeg skal bemærke, at vinden efterhånden er så svag, at kun de allerletteste svævere ville formå at holde sig oppe.

Jeg mangler endnu et par fotos og overlader derfor senderen til Harry, som har fulgt flyvningen med stor interesse (selv er

*fortsættes næste side*

Harry, som nogle formodentlig vil vide, in-karneret *letvægt*-svæve-entusiast). Med stor virtuositet styrer Harry nu Mosquitoen rundt, alt imens jeg fotograferer på kraft. Bagefter ytrer begge parter deres tilfredshed: Harry med modellens fortræffelige flyveegenskaber, og jeg med hans indsats for at skaffe mig de bedst mulige optagelser.

### Tredie flyvning

Hvissinge må holde for endnu engang. Hø-høsten er overstået, og marken er atter til at lande på. Vinden er først jævn, siden bliver det vindstille. Jeg har denne gang selskab af en bekendt, Niels, som har vist interesse for min hobby, men som aldrig har prøvet at fjernstyre et modelfly. Efter de sædvanlige check går vi i luften med mig ved pinden.

I sikker højde (ca. 100 meter) overlader jeg nu Niels senderen, og voila, denne mand styrer nu modellen rundt på halv kraft, først efter mine anvisninger, siden efter sit eget hoved, som om han aldrig havde bestilt andet!

Jeg skal understrege, at han kun bruger sideroret — små udslag — og ikke højderoret, så han behøver ikke spekulere på at kombinere side- og højderor, men kan nøjes med at styre til højre og venstre. Et par gange taber han lidt højde i drejese som følge af den manglende højderorskompensation, men takket være motoren finder modellen hurtigt selv tilbage i normal flyvestilling.

Han ytrer forbavelse over, hvor små bevægelser med pinden, der skal til for at styre flyet (max. udslag på pinden — excl. trim — svarer til ca. 25 graders siderorsudslag). Jeg forklarer ham, at det er slipstrømmen fra propellen, der påvirker rorene.

Vi veksler mellem de forskellige motorfunktioner, og han synes, det er det rene legeværk. Men ak, et lidt for hårdt drej fra 60-70 meters højde med motoren på fuld kraft bringer modellen ind i et voldsomt dyk, som trækket fra propellen yderligere forværrer, farten er for høj, og vingen begynder at vibrere. Jeg flår senderen til mig

og nu: forsigtig, forsigtig .... Mens vingen vibrerer voldsomt, retter jeg langsomt modellen, samtidig med at jeg stopper motoren. I ca. 10 meters højde er modellen rettet op, vingen holdt til belastningen, og vi kan atter tænke på at vinde højde. Puha, det var nærvædet. Niels holder nu fingrene fra »fuld kraft« og nøjes med at hyggeflyve rundt på halv kraft og stop. Flyvningen afsluttes med landing ved undertegnede.

Vi foretager ialt fire flyvninger (2-blads klappropel, 10 celler). Korteste flyvetid 14 min., længste 16 min. Der er ingen nævneværdig termik, men tidspunktet er også af den mellem kl. 20 og 22.

Oven på disse flyvninger med en komplet uerfaren ved roret, vil jeg vove det ene øje og påstå, at det er relativt let for en begynder at flyve Mosquitoen. Trim, tyngdepunkt og propellens nedadræk er naturligvis af afgørende betydning, men følger man forskrifterne i byggevejledningen, er der overhovedet ingen problemer i disse ting.

Små rorudslag må absolut tilrådes, så længe begynderen ikke behersker teknikken med at kombinere højderoret med sideroret, med mindre han har råd til et fjernstyringsanlæg, der kan denne kunst. Meget mere end jævn vind skal han nok heller ikke begive sig ud i. Start og landing er naturligvis altid kritiske for begynderen. Starten vil jeg dog ikke mene skulle volde noget besvær. Så længe modellen som sagt er trimmet rigtigt, kan man stort set nøjes med at holde kursen op mod vinden, indtil en sikker højde er nået, hvorefter man kan futte rundt på halv kraft.

Landingen er nok det største problem, og jeg skal ikke optage mere spaltepads med en lang forklaring om, hvordan det skal gøres, ét er jo som bekendt også teori, et andet praksis. Det bedste råd, jeg kan give, er at finde én, der kan lande en almindelig svævemodel. Så skal Mosquitoen nok finde ud af resten!

### Lidt teknik

For de mere teknisk interesserede følgende forklaring: Der er tale om to batterier med hver 5 celler à 1200 mAh. Disse batterier kan kombineres, således at de *enten* anbringes i parallel, hvorved kapaciteten forøges til næsten det dobbelte, det er det, jeg kalder »halv kraft« (eller bare halv), *eller* i serie, som jeg kalder »fuld kraft« (eller bare fuld). Tallene i skemaet er ampère, og målingerne er foretaget ved hjælp af et ganske almindeligt jævnstrøms-ampèremeter med modellen liggende fast på et bord.

	Halv	Fuld	Halv bak
2-blads propel	8,5	16	8,5
3-blads propel	9	18	9

### Konklusion

Byggesættet er af udmærket kvalitet, selv om vingeribberne er for tynde. Byggetiden er vanskelig er bedømme, en vinter slår dog rigeligt til, selv for en begynder. Mere øvede vil sikkert kunne færdiggøre modellen

på mindre end en måned ved en kraftig indsats. *Dansk brugsanvisning savnes!*

Drivbatterierne er fornuftigt anbragt i underste etage under RC-udstyret, men de er vanskelige at udskifte uden at skulle tage vingen af, hvilket ikke gør så meget om sommeren, men kan være irriterende i den koldere årstid (!), hvis man hører til de gale mennesker, der ikke kan nøjes med at flyve om sommeren.

Flyvningen er en glædelig overraskelse, flyvebilledet er nydeligt, og modellen er særdeles velflyvende og manøvredugtig. Selv hårde drej accepteres fint uden højdetab, ligeledes går ikke for hårde dyk samt beherskede opretninger fint, men så er det også sket. Loop må på det kraftigste frarådes, vingen holder næppe til en så voldsom G-påvirkning.

Prisen på hele herligheden er næsten altid det første, man bliver spurgt om. Det er tilsyneladende vigtigere end alt andet. Modellen incl. gear-motor, klappropel og motorkontrol (fabrikat: Robbe) koster 1.200-1.400 kr. afhængigt af, hvor man gør sine indkøb. Et drivbatteri (10 celler) koster ca. 250 kr. Til disse ting kommer så RC-udstyret (mini servoer) samt evt. hurtigladere (opladning fra bil-akku'en). For detaljerede priser: se venligst artiklerne i Modelflyve Nyt 1/84 og 3/84).

### Elektrofly: Nutidens fly!

Som det formodentlig er fremgået af mine fire artikler, er jeg en varm fortaler for elektrofly. Mange klubbers »omverdensproblemer« ville blive reduceret, om ikke løst, hvis medlemmerne bare engang imellem ville lægge de støjende forbrændingsmotorer lidt på hylden og tage elektriciteten til hjælp istedet. Til dem, der siger, at elektroflyvning hører fremtiden til, vil jeg sige, at der for mig at se ikke er nogen grund til at vente på fremtiden. Den er her allerede. De sintrede nikkel-cadmium celler, der kan købes i dag, er særdeles pålidelige og tåler op- og afladninger med store strømstyrker såvel som temperaturer fra et godt stykke under frysepunktet til 50-60° varme. Desuden er de prisbillige — ca. 250 kr. for et 10 cellers batteri, der kan bruges 100-200 gange, synes jeg er til at have med at gøre. Man kan jo sammenligne med prisen på motorbrændstof og højstartgummi mv. Desuden forener dagens elektrofly de bedste egenskaber fra motorflyene — bortset fra mere krævende kunstflyvningsmanøvrer — med de bedste egenskaber hos svæveflyene, og de flyver i mindst lige så lang tid. Og flyveglæden er bestemt ikke mindre!

Det er således mit håb, at disse støjsvage, renlige modeller må brede sig såvel i klubberne som udenfor. Jeg ønsker kommende elektrobyggere og -piloter: God fornøjelse! □

Bertel Tangø's andre artikler om RC-elektromodeller kan findes i Modelflyve Nyt nr. 5/83, 1/84 og 3/84.



**M 1,0 M 1,2 M 1,4 M 1,6 M 1,7 M 2,0 M 2,5 M 3,0 o.s.v.**

Alt i boltevarer, skruer, skiver & møtrikker i stål, messing, rustfri & nylon.

Se annoncen i sidste nummer af Modelflyve Nyt!

Send kr. 5,00 i løse frimærker og få tilsendt katalog.

**SARSCO HANDEL & HOBBY**  
Svend Storgaard  
Maj Allé 138, 2730 Herlev  
02-91 90 91 — Giro 1 74 96 17

# Trimning af en kunsthavningsmodel – opslidende men udbytterigt!

Dette tredje afsnit af Kunsthavningskolen er bearbejdet af Peter Christensen. Den oprindelige artikelserie er skrevet af Ole Meyer. De to tidligere afsnit kan findes i Modelflyve Nyt 2/84 og 3/84.

En af de allervæsentligste forudsætninger for at kunne lave god kunsthavningsmodel er, at modellen er i ordentligt trim. Lad os derfor gøre en alvorlig indsats for at få denne ting i orden. Det vil helt afgjort lønne sig.

Trimningen begynder for så vidt allerede den dag, du lægger den første stump til modellen på dit byggebrædt, idet enhver afvigelse fra den tilsigtede konstruktion — det være sig en forkert indstillingsvinkel, en ukorrekt motortrækretning eller slet og ret skævheder eller uligevægt — nødvendigvis må korrigeres på en eller anden måde under trimflyvningerne. Og som regel fører sådanne efterkorrektioner sjældent til et helt tilfredsstillende resultat.

Lad os derfor antage, at du har en model, der er bygget nøjagtigt som den skal være. Dvs. at indstillingsvinkler, motortræk og tyngdepunkt er som angivet på tegningen. Inden man første gang tager sin model med på flyvepladsen, kan man med fordel afveje den for evt. sidetunghed ved at lægge bly i den letteste vingetip.

Så kan vi gå i gang med flyvetrimningen. Trimmevejledningen herunder er forsynet med checkrubrikker, som du kan krydse af, efterhånden som trimningen skrider frem. Du må imidlertid være forberedt på at skulle begynde forfra flere gange, så det vil nok være praktisk at tage nogle kopier af siderne. Så kan du tage hul på et nyt eksemplar, hver gang du begynder forfra.

### 1. Trim for vandret ligeudflyvning

Modellen skal trimmes, så den kan flyve almindelig opret, vandret ligeudflyvning, uden at du rører styrepindene. Dette vil du almindeligvis kunne opnå ved alene at trimme på højde- og krængeror.

### 2. Trim for ligeudflyvning på ryggen

For at holde modellen på ryggen må du kun bruge negativt højderor. Har modellen tendens til at dreje til en af siderne, må du trimme sideroret til den side, hvortil modellen drejer, indtil modellen flyver lige på ryggen. Hvis du må trimme med sideroret, må du gå tilbage og begynde forfra med punkt 1, så modellen atter trimmes til opret ligeudflyvning. Det er ikke usædvanligt, at punkterne 1 og 2 må gentages flere gange, før begge punkter er helt i orden.

Hvis du skal bruge meget negativt højderor under rygflyvningen, må du kontrollere tyngdepunktets beliggenhed, indstillingsvinklerne på plan og haleplan samt motortrækretningen. Korrigér, hvis det er nødvendigt — og begynd i så fald igen med punkt 1.

### 3. Trim for glidning

Flyv vandret ligeud med fuld gas i rimelig højde, således at du passerer dig selv i en ikke for stor afstand. Lige ud for dig selv tager du gassen helt fra. Modellen skal nu fortsætte ligeud uden tendens til at stige eller dykke. Efterhånden som den mister hastighed, skal næsen gå gradvist nedad, men der skal kun en lille smule højderor til for at holde konstant hastighed og glidevinkel. Hvis modellen går i dyk, når gassen pludselig tages fra, må det nødvendigvis have været motoren, der holdt næsen oppe under fuldgas. Vi må derfor give motoren mere nedadtræk.

Hvis modellen omvendt begynder at stige, når du tager gassen fra den, har motoren holdt den nede under fuldgas, og vi må i så tilfælde give motoren mindre nedadtræk.

Hvis det er nødvendigt at ændre på motorens trækretning, må vi igen begynde forfra med punkt 1. Hvis du skal bruge meget højderor for at holde en passende glidevinkel, kan det også være tyngdepunktet, det er galt med. Kontroller, juster og begynd forfra.

### 4. Trim og harmoniser rorudslagene

Vi skal nu have indstillet størrelsen af rorfladernes maksimale udslag, og der er to ting, vi må tage hensyn til, når vi foretager denne indstilling. Den første er, at enhver rorflade nødvendigvis må have så stort et udslag, at det er tilstrækkeligt til at kunne gennemføre den mest krævende manøvre, som det pågældende ror skal benyttes til i det aktuelle kunsthavningsprogram.

#### Højderoret

Den mest krævende manøvre her er spin, og højderoret må være i stand til at bringe modellen til stallet tilstand og holde den deri, indtil spinnets er gennemført. Omvendt er det uønsket, at højderoret får større udslag, end det der kræves til spin, da det ellers bliver for følsomt, hvilket vil give problemer i en række andre manøvrer.

#### Sideroret

Ethvert rorudslag på mere end 35° betyder ikke meget andet end en luftbremse. Hvis roret derfor ikke bevirker, hvad der forventes af det med dette udslag, må rorfladen gøres større. Siderorets udslag bestemmes

af det, der er nødvendigt for at udføre et korrekt stall-turn til begge sider. Meget mere end dette vil forvandle modellen til en halevrider i et spin.

#### Krængerorene

Her er manøvrerne tre vandrette rulninger god at justere sine krængerorsudslag efter, idet en varighed på ca. 5 sek. må anses for passende. Man skal her lægge mærke til, om modellen ruller lige hurtigt til begge sider og rette evt. fejl, idet en uens følsomhed absolut er til gene for piloten.

#### Harmonisering af rorene

Den anden ting, vi skal tage hensyn til ved indstillingen af rorudslagene, er en afbalancering af rorenes virkninger. Det har noget at gøre med udnyttelsen af pilotens refleksystem, og målet må være, at resultatet af vore fingres bevægelser bliver så ensartede som muligt omkring alle tre akser. Eller med andre ord: det er ikke ønskeligt at få en model med et livligt højderor og sløve krængeror — eller omvendt.

Nu har vi sandsynligvis pillet ved nogle af rorene, så vi må måske begynde forfra med punkt 1 igen.

### 5. Loop-sporing

Nu kommer vi til den mest drilagtige del af trimproceduren. Stille vejr, stabil luft og masser af tålmodighed er nødvendigheder for den uerfarne — og en god hjælp under alle omstændigheder. En hjælper, der kan holde øje med, hvad der sker og skrive det ned, er også næsten uundværlig. Vi flyver vore loop på en kurs bort fra os selv, så vi ser manøvrerne direkte bagfra.

Prøv ét indvendigt loop først — og brug kun højderoret til at lave loopet med. Læg nøje mærke til, om modellen drejede til højre eller venstre, og hvis den drejede, hvilken vinge der vippede bort fra loopets centrum. Lav derefter ét udvendigt loop — fra opret flyvning — og læg mærke til de samme ting. På dette tidspunkt er nu kun interesseret i, om en vinge vippede bort fra centrum i begge loop. Og i bekræftende fald om det var den samme vinge, der vippede bort.

Er dette tilfældet, er den pågældende vinge tungere end den anden, og du må lægge vægt i tippen på den letteste vinge. Når vi gør dette, spolerer vi naturligvis vor grundlæggende trimning, så det er vel nødvendigt at oplyse, at du så starter helt forfra igen!

Hvis der opstår samme kursændring ved indgangen til både indvendigt og udvendigt loop, skal sideroret trimmes for at korriger kursændringen. Og i så fald må vi atter korriger krængerorene. Hvis kursændrin-

*fortsættes næste side*

gen sker, når modellen nærmer sig toppen af loopene, er problemet nærmere motorens trækretning, og vi må i så fald justere til mere eller mindre sidetræk.

Et førstegangsindtryk af motorens sidetræk kan man få ved at lave en lodret stigning, dels fra opret og dels fra rygflyvning. Hvis modellen set fra piloten trækker ud til hver sin side under stigningerne, er problemet et forkert sidetræk — der er for meget sidetræk til den side, modellen flyver ud til. Hvis modellen derimod trækker ud til samme side ved almindelig lodret stigning, kan det tyde på, at højderorsklapperne er indbyrdes skæve og disse må rettes. Og man må selvfølgelig begynde forfra på trimmeprogrammet igen .....

Hvis modellen kan flyve lige gennem et indvendigt loop og derefter ikke gennem et udvendigt — når foranstående trimninger er udført — må vi arbejde med at hæve eller sænke begge krængerorsklapper en anelse, indtil modellen kan flyve fuldstændig lige gennem ét indvendigt og ét udvendigt loop. Kan den nemlig flyve korrekt gennem ét loop, kan den også flyve flere, med mindre piloten, vinden eller slipstrømmen fra det foregående loop får den til at flyve skævt. Og da det er faktorer, vi ikke kan trimme os fra, er det sjældent, at man kan udføre tre perfekte loops ved hjælp af højderoret alene.

#### □ Differential-bevægelsen

Vi skal også have justeret krængerorens differentialbevægelse, altså forskellen på størrelsen af krængerorens op- og nedgående bevægelse. Det gør vi ved at udføre en reversal (split-S). Hvis modellen — efter nøjagtig en halv rulning højre om — drejer til venstre, er differentialbevægelsen for stor. Drejer modellen til højre, er differentialbevægelsen for lille. Hvis du må ændre noget, må du ..... nå, det behøver vi ikke gentage!

#### □ 6. Højkant-flyvning

En forudsætning for at kunne lave pæne rulninger såsom langsom- og firepunktsrulning, er, at modellen flyver lige i højkantflyvning. Der er her to ting, vi skal se efter, når der flyves på højkant og blot støttes med sideroret:

1. Har modellen tendens til at rulle videre mod rygflyvning eller tilbage til almindelig opret flyvning?
2. Trækker modellen i højkantsstilling ud til en af siderne?

Hvis modellen ruller videre, kan problemet afhjælpes på følgende måde:

- a. Forøge vingernes V-form.
- b. Enten forstørre siderorsarealet på den nederste del af sideroret, eller — såfremt roret er stort nok — formindske arealet på den øverste del.

Hvis modellen i stedet søger tilbage til opret flyvning, ændres modsat.

Trækker modellen »mod hat«, dvs. at den trækker mod cockpittet, har vi følgende trimmemuligheder:

- a. Tyngdepunktet flyttes længere tilbage i modellen.
- b. Vingens indstillingsvinkel forøges.
- c. Krængerorene sænkes.
- d. Motorens nedadtræk ændres.

Trækker flyet ud mod hjulene, trimmes modsat af det foregående.

Det skal bemærkes, at det ofte er kombinationer af ovennævnte muligheder, der giver det bedste resultat.

Et frustrerende tilfælde kan opstå ved at modellen trækker til hat på den ene side og til bund på den anden. Årsagen er som regel, at højderorsklapperne står skævt i forhold til hinanden. Da det i højkantflyvningen er den højderorsklap nærmest jorden, justeres klappen derfor imod midtstilling og den anden klap lige så meget den modsatte vej.

Det er vel helt unødigt igen at bemærke, hvad eventuelle indgreb betyder .... men det kan vel trøste, at trimindgrebene får mindre og mindre indflydelse på allerede opnåede justeringer.

#### Belønningen venter den udholdende .....

Hvis du omhyggeligt fører din kunstflyvningsmodel gennem dette trimprogram — uden at slide den op undervejs — vil du opdaget, at du ved det næste stævne har adskillige modellængders forspring frem for de deltagere, som under programmet også skal kompensere for deres modeller manglende trim. □



Tegning:  
Benny Nielsen

### Mere om Tore Paulsens lydtdæmper

Hermed en kommentar til Mikael Seedorffs artikel om fremstilling af Tore Paulsen-lyddæmperen (Modelflyve Nyt 3/84).

Mikael har tænkt over årsagen til, at TP potten ikke er mere udbredt i Danmark.

Den største hindring er nok, at det er vanskeligt at skaffe de rigtige rør, ihvertfald i de små mængder, der går til fremstilling af en enkelt potte.

Den næste hindring er, at der kræves stor præcision ved fremstillingen, hvis potten skal virke optimalt. Jeg har set og hørt flere TP potter, der ikke har virket, fordi der var anvendt rør af forkerte dimensioner eller udskæringen og sammenlodningen var for upræcis.

Følgende citat fra Modelflyve Nyt 2/81 kan give stof til eftertanke: »Det er meget vigtigt, at de to indre rør starter nøjagtigt midt i hver sit kammer i længderetningen. Det er lige så kritisk som afstemningen af et musikinstrument.«

Det kan så diskuteres, hvilken tolerance der ligger i ordet »nøjagtigt«, men mine personlige erfaringer viser, at den her er inden for +/- 0,3 mm.

Hvis vi med dette i erindring kigger på D-målet i Mikael's tabel og den iøvrigt udmærkede byggevejledning, vil vi se, at der ikke er taget hensyn til tykkelsen af skillevæggen pos. 4. For at røret pos. 8 kan starte midt i sit kammer, skal D-målet mindskes med tykkelsen af det materiale, man anvender til skillevæggen.

Videre skriver Mikael, at røret pos. 6 skal være ca. 20 mm. Det vil være en fordel at lave det rør så langt, at det sammen med krummeren giver den korrekte effektføring. Erfaringer og beregninger viser, at krummeren og røret pos. 6 tilsammen skal være ca. 22 mm langt til de omdrejningstal, der er ideelle for vore normale brugsmotorer. Nogle vil så sige, at man bare kan sætte en længere slange imellem krummer og potte, men hvis et for langt stykke af tilgangsrøret udgøres af en blød, bævrende siliconeslange, har vi en ny kraftig støjkilde.

Måletabellen i Mikael's artikel opgiver d3 til 10 mm for motor 60. Ifølge den oprindelige artikel fra Modelflyve Nyt 2/81 skal det kun være 9 mm.

De ovenfor beskrevne problemer gjorde, at jeg til sidst startede en mindre serieproduktion for mine klubkammerater.

Messingrørene, såkaldte »franske rør« og plade til skillevæggene kan købes hos Metalcentret i Glostrup og andre lignende handelsfirmaer, men man bør indkøbe ca. 5 kg for at undgå ekspeditionsgebyr.

Rørene stikkes af i de korrekte længder (tolerance +/- 0,1 mm for at lette sammenlodningen) på en stor drejebænk, hvor spindelgennem-boringen er stor nok til de store rør. Der puttes en dorn inden i de store rør for ikke at klemme dem trekantede i patronen. Til at lette sammenlodningen har jeg fremstillet forskellige dybde-mål og en jig med fjedrende opspænding (messing udvider sig meget ved opvarmning).

Jeg anvender Castolin 1802 til at lodde med. Det er dyrt, men det er muligt at få en stang 1,5 mm til at række til hele otte potter.

NIELS V. LEITRITZ  
Poppelvej 4, 4460 Snertinge  
Tlf. 03-46 83 08

## Lidt af historien om succes-motorerne i Cox Tee Dee-serien

Bill Selzer, direktør for Cox Hobbies, skriver i NFFS Sympo-Report 1982 følgende om Tee Dee .049 og .051 motorerne, der nu er produceret i over 300.000 ekspl.:

Cox Tee Dee .049 motoren blev skabt ved en kombination af to faktorer, nemlig Cox' enestående evne til at producere maskindele af meget stor nøjagtighed ud fra stangmateriale, og så ansættelsen af Bill Atwood, som skulle lede produktudviklingen i motorafdelingen. Bill, som desværre døde i 1983, var en af de sande pionerer inden for udviklingen af modelmotorer. Cox' række af modelmotorer passer helt og holdent ind i Bill Atwood's erfaringer og visioner med hensyn til motorkonstruktion.

Tee Dee .049 blev konstrueret tidligt i 60'erne til erstatning for den ældre Space Hopper .049. Tee Dee er egentlig en forkortelse for Thimble Drome, et firmanavn, som grundlæggeren Roy Cox indførte sidst i halvtredserne, da han producerede små modelracerbiler. Da firmaet gik over til at lægge vægten på modelfly, blev Thimble Drome ganske enkelt til »T.D.«

De ældre modelmotorer havde »reed valve« bagindsugning og støbte krumtaphuse, og selvom de var udmærkede på den tid, havde man alligevel ønske om at få indført et nyt krumtaphus, ny indsugning og en stærkere krumtaphase. I halvtredserne og i begyndelsen af tredserne fik Cox støbt krumtaphuse og tanke af en underleverandør, men kvaliteten var svingende, hvorfor man forsøgte at lave tingene af ekstruderet (trukket) stangmateriale. Dette viste sig at være et virkeligt fremskridt, og i løbet af et par år fik man en helt ny serie af motorer, som fik tilnavnet Tee Dee. De hed .010, .020, .049, .051, .09, .15 og var bortset fra størrelsen (tallet angiver cylindervolumen i kubiktommer) helt ens, havde fantastiske præstationer og blev også berømte for den enestående præcision i forarbejdningen.

.049 og .051 motorerne blev de mest efterspurte og populære, og i de over tyve år, de har været produceret, er der kun indført ganske små ændringer med hensyn til pasning og tolerancer.

Der er foreløbig lavet mere end 300.000 eksemplarer af .049 og .051, og man regner med, at produktionen vil fortsætte i mange år endnu.

Så vidt Bill Selzer. Vi kan for egen regning tilføje, at en dansk hobbyhandler har henvendt sig til Cox-fabrikken og spurgt, om det var muligt at købe Tee Dee .010 motorer eller evt. stumper, så man selv kunne samle en lille serie. Fabrikken svarede, at den havde modtaget mange henvendelser af den slags, og at man derfor overvejede at producere den lille Tee Dee igen efter en pause på nogle år. Så forhåbentlig dukker verdens hidtil mindste serieproducerede motor snart op igen i hobbyforretningerne!

*JK/PG*

## Tegn abonnement på Modelflyve Nyt!

Snyd ikke dig selv for glæden ved at høre Modelflyve Nyt lande med et brag bag brevsprækken hveranden måned — tegn abonnement! For 27,50 kr. får du abonnement for resten af årgang 1984, ialt 2 blade.

Udfyld kuponen herunder og send den allerede i dag. Når nr. 5/84 udkommer, får du det tilsendt sammen med en regning og et girokort, som du bedes benytte ved betalingen.

## Har du alle de gamle numre? — du kan stadig få en del af dem!

Vi har 2 blade fra før 1982 på lager endnu og sælger dem til 10,- kr. (kun få ekspl. tilbage).

Hele årgang 1982 er endnu på lager, seks blade for 70,- kr. Desuden er hele årgang 1983 på lager — du kan købe alle seks blade for 77,- kr. — eller du kan købe dem enkeltvis for 13,50 kr. pr. stk.

**OBS — Bemærk vort særtilbud:** Årgang 82 og årgang 83 (ialt 12 blade) samt et samlebind i valgfri farve sælges til *kun kr. 147,-*.

## Pas på dine gamle numre af Modelflyve Nyt!

### — forær dem et samlebind!

Vi har fået fremstillet nogle solide samlebind, der hver kan rumme 12 numre af Modelflyve Nyt — altså to årgange.

Bladene holdes fast i samlebindet med metallklemmer — der skal ikke limes, »hulles« eller klippes for at få bladene til at sidde fast, og de kan let tages ud igen, hvis man skulle få lyst til det.

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrukket karton. På forsiden og på ryggen er der trykt »Modelflyve Nyt«. De leveres i fem flotte farver — husk at krydse af på bestillingssedlen herunder, hvilke(n) farver du ønsker. Prisen er kr. 32,00 pr. stk. incl. porto.

*Hvis du ikke vil klippe i bladet, så skriv din bestilling i et brev eller på et postkort!*

Hermed bestiller jeg:

- Abonnement for resten af 1984 (2 blade), pris kr. 27,50.
- Årgang 1983, 6 blade, pris 77,- kr.
- Årgang 1982, 6 blade, pris 70,- kr.
- 2 gamle blade, tilbud: 10,- kr. (det er nr. 6/78 og 4/81)
- Særtilbud:** Årgang 1982 og 1983 (ialt 12 blade) samt et samlebind for kun kr. 147,-.
- \_\_\_\_\_ stk. samlebind à kr. 32,00 i farverne:  
 blå  rød  gul  grøn  sølv

Følgende enkeltnumre (sæt kryds):

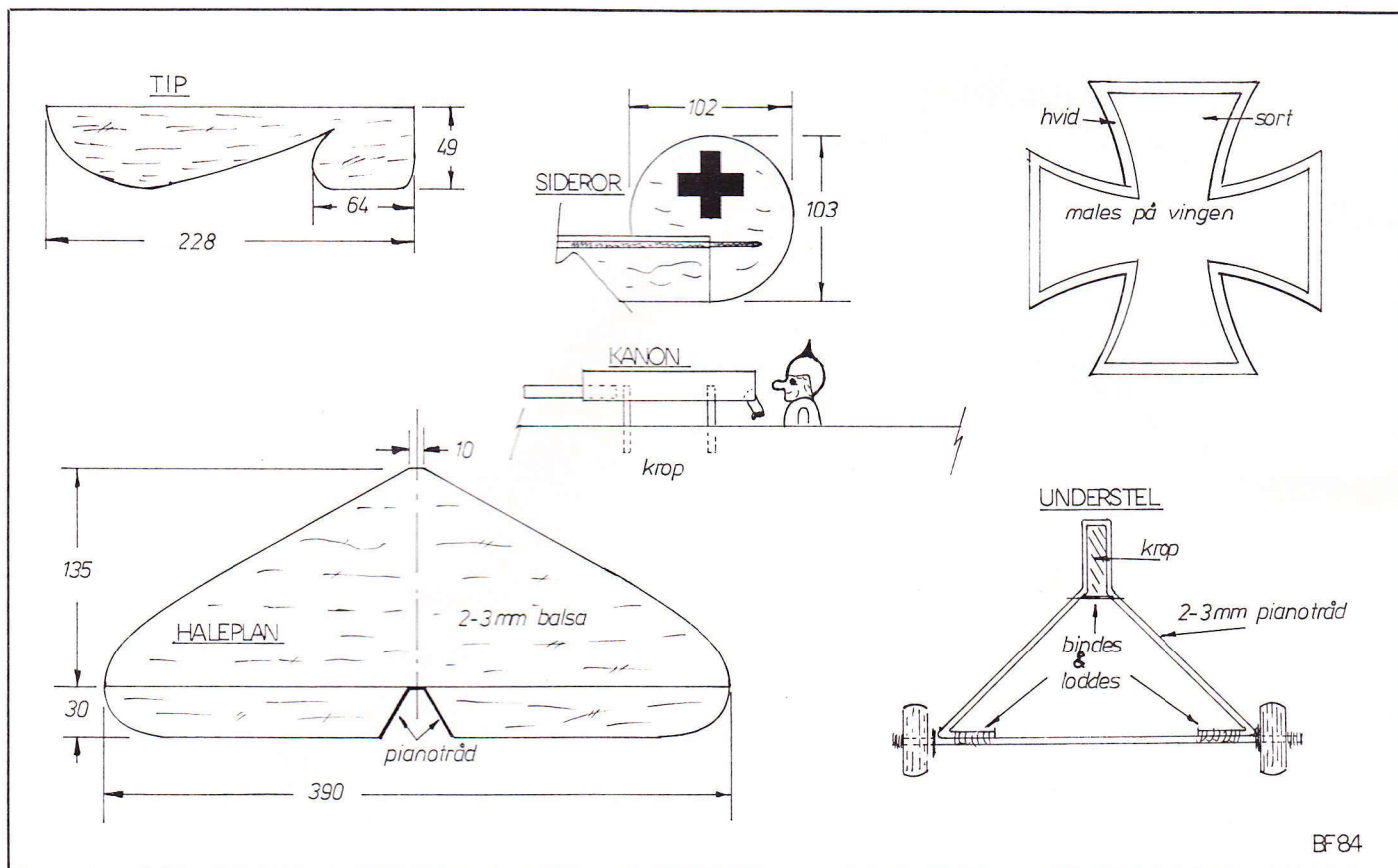
	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1977:	■	■	■	■	■	■
1978:	■	■	■	■	■	□
1979:	■	■	■	■	■	■
1980:	■	■	■	■	■	■
1981:	■	■	■	□	■	■
1982:	□	□	□	□	□	□
1983:	□	□	□	□	□	□
1984:	□	□	□	□	□	□

Bladene fra 1977-80 koster 9,- kr. pr. stk.  
Bladene fra 1981 koster 11,- kr. pr. stk.  
Bladene fra 1982 koster 12,- kr. pr. stk.  
Bladene fra 1983 koster 13,50 kr. pr. stk.  
Bladene fra 1984 koster 14,50 kr. pr. stk.  
Alle priser er incl. porto.

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr./by: \_\_\_\_\_



BF84

## HR 46 forklædt som semiskala-model af Fokker Ein-Decker til linestyring

Lars Guldborg, der absolut ikke er noget kedelig fyr, og derfor blandt venner kaldes QB, har beklaget sig over, at en HR 46 Krabat er så kedelig. Og minsandten om han ikke ved samme lejlighed giver opskriften på, hvordan man omdanner sin HR 46 til en Fokker Ein Decker.

Du starter med at lave HR 46'en som normalt, men du undlader at sætte cockpit, hale- og rotorplan på. Du skal bare huske, at inden du sætter den øverste liste på kroppen, skal du lave hakket til haleplanet 13,5 cm langt i stedet for 6,5 cm.

Haleplanet laves af 2-3 mm balsa, og formen skal være som vist på tegningen. Selve roret er delt op i to stykker, og det vil sige, at de skal forbindes, og det gøres med et stykke pianotråd, der bukkes i V-form og

limes på med epoxy og forstærkes med et stykke nylon eller lignende, som lægges på langs af roret, over pianotråden og videre på rorets bagside. Farven skal være post-rød.

Sideroret laves af 2-3 mm balsa eller krydsfiner og i samme form som vist på tegningen. Det hele males hvidt, og der laves et sort kors f.eks. af selvklæbende papir eller beklædningsfilm.

Manden laves i 2-3 mm krydsfiner og laves som tegningen. Husk at skære to små pølser ud, som limes på siderne som arme. Han males khaki overalt undtagen i ansigtet, som males i hudfarve. Mund og øjne tegnes på med tusch.

Kanonen laves af en klods balsa 20×20×110 mm, som laves rund, derpå sætter du en rund fyrreliste på ca. 5,5 cm som kanonrør og to på ca. 4,5 cm som kanonholdere. Derpå laver du håndtag og aftrækker. Så limer du det hele sammen med hvid hobbylim. Når den er tør, maler du den sort og sætter den på den færdigmalede model. Når du således er færdig, har du en sjov, men måske lidt for stor kanon, som også er et godt håndtag til at bære modellen i.

Tipperne laves af 5 mm balsa, som skæres i facon efter tegningen. De limes bare på, men husk at lave huller i indervingen til styrelinerne. Tipperne skal ikke males, da Solarfilmen skal sættes på dem.

Til sidst: Held og lykke!

### BREV

Frankeres  
som  
postkort

Modelflyve Nyt  
Mariendalsvej 47  
DK-5610 Assens



Det belgiske hold blev suveræne sejrherre med individuelle placeringer som nr. 2, 3 og 4. Hvor længe varer det, før danske helikopter-piloter kan give dem alvorlig konkurrence?

## Referater Radiostyring

### EM 1984 for modelhelikoptere, Eibergen, Holland d. 19-20/5

Ved dette første Europamesterskab for RC-helikoptere var Danmark repræsenteret med K. H. Nielsen.

Stævnet startede med to dages prøveflyvning torsdag og fredag. Allerede her blev vi klar over, at den arrangerende klub havde virkelig godt styr på arrangementet. Og med hensyn til sikkerhedsforanstaltninger synes jeg, at det var virkelig godt, idet der var opsat et ca. 3 meter højt kraftigt ståltrådshegn til beskyttelse af tilskuerne. Endvidere var flyveområdet placeret ca. 70-80 meter fra tilskuerne. Det betød dog, at det var meget begrænset, hvor meget tilskuerne kunne se, specielt af de lave hovering-manøvrer.

Før konkurrencens start gjorde man meget ud af kontrollen af modellerne. De blev naturligvis både vejet og målt. Men foruden dette blev der ved hjælp af en minesøger kontrolleret, om det var metal i rotorbladene. Efter denne kontrol havde nordmændene et problem, idet de ikke var klar over, at der er bly i glasfiberbladene fra WIK. Men heldigvis lykkedes det at skaffe nogle andre rotorblade, således at nordmændene ikke blev udelukket fra konkurrencen.

Selve konkurrencen forløb fint og uden de store uheld. Vi var naturligvis meget spændt på, hvorledes K. H. Nielsen ville klare sig. Jeg synes, det gik vældig godt, idet han blev den bedste nordiske deltager. Det blev dog ikke til pokaler til Danmark. Men alligevel blev det danske flag hejst ved overrækkelse af præmier til holdkonkurrencen, da man havde taget fejl af det schweiziske og det danske flag.

Med hensyn til modeller var det hovedsagelig Schlüter Superior og modeller med Heim-mekanik, som prægede billedet. *Rasmus Larsen*

**Resultater:** 1. E. Heim, Vesttyskland 2940 pt., 2. F. Deproft, Belgien 2935 pt., 3. C. Demayer, Belgien 2864 pt., 4. J. Dupont, Belgien 2834 pt., 5. U. Müller, Schweiz 2784 pt., 6. M. Davideit, Vesttyskland 2706 pt., 7. G. Wachsmuth, Vesttyskland 2654 pt., 8. C. Verplanke, Holland 2644 pt., 9. L. Mount, Storbritannien

2626 pt., 10. D. Graber, Schweiz, .... 13. K. H. Nielsen, Danmark 2226 pt. Der var ialt 26 deltagere.

**Holdkonkurrence:** 1. Belgien 8623 pt., 2. Vesttyskland 8300 pt., 3. Schweiz 7642 pt., 4. Frankrig 6288 pt., 5. Holland 6194 pt. *Deltagelse fra ialt 11 lande.*

### Brønderslev Luftshow 1984, d. 25.-27. maj

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at inspirationen til Brønderslev Luftshow har været det årlige stævne i Tarp, Vesttyskland.

En »delegation« fra Brønderslev Modelflyveklub besøgte forrige år dette gigant-stævne, og efter hjemkomsten blev de mange indtryk formidlet. Samtlige klubmedlemmer var vildt begejstrede — noget sådant måtte vi da også kunne lave i Danmark — et stævne med flere tusinde tilskuere og over hundrede piloter samlet på ét sted — et utal af flyvemaskiner i alle afskygninger — simpelthen enhver hobbypilots drøm!

Der var ikke langt fra tanke til handling, og efter et par medlemsmøder blev det vedtaget, at vi skulle forsøge os med et *størstævne*.

I efteråret 83 var de første retningslinier lagt, og det stod klart, trods enkelte dønninger fra Tarp, at vi nok måtte begynde i det mindre, og så efterhånden bygge det op som en årligt tilbagevendende begivenhed.

Som ved alle andre arrangementer var den økonomiske side af sagen altafgørende for ud-

foldelsesmulighederne. Et regnskab over det planlagte viste således, at der skulle ialt 800 tilskuere med hver en tier i lommen til, for at regnskabet kunne balancere.

Vi gik derfor allerede i begyndelsen af året igang med at producere plakater, holde foredrag på biblioteker og skoler samt kontakte og oplyse alle mulige foreninger og klubber i oplandet om vores aktiviteter. Det var et kæmpe arbejde, som kun lod sig gøre, fordi så mange medlemmer tog aktivt del i arbejdet. Alle klubmedlemmer havde efterhånden fået tildelt en opgave, og det var virkelig en fornøjelse at se, hvordan klubben sumede af aktivitet.

I dagene op til stævnet stod alles nerver ellers på højkant, ikke mindst på grund af vejret, der så ud til med onde kræfters hjælp at ville fremtvinge en afflysning af stævnet. Der faldt mange trøstende bemærkninger, og sjældent har så mange amatørmeteorologer været samlet på ét sted.

Med et humør, der var alt andet end godt, blev de sidste forberedelser truffet, og vi kunne nu kun håbe på, at de tilmeldte piloter trodsede blæsten og den silende regn, så vi i det mindste, om alt andet slog fejl, kunne få en god flyvesnak ved den planlagte fest lørdag aften.

Allerede om fredagen skulle de første campister dukke op, og det var således også en næsten ubeskrivelig fornøjelse at se en »rigtig« flyvefamilie med både bil og campingvogn fyldt op med flyvegøj, husdyr, hujende unger og hele molevitten, komme rullende ind på pladsen.

Straks kunne man fornemme den her helt afslappede atmosfære, som altid opstår, når en flok afslappede hobbypiloter mødes og udveksler deres mere eller mindre flyv'ske ideer. Humøret steg straks et par grader, og da vejret tilmed var i bedring — vinden havde lagt sig en smule, og regnen var gået over til kun at falde i byger! — begyndte troen på et vellykket stævne at vende tilbage.

I løbet af lørdagen ankom de sidste campister, og selvom vejret kun tillod en beskeden aktivitet i luften, var humøret højt. Senere på dagen blev der festet, og nu var der ikke blot udenfor, men også inde i festteltet både vådt og ualmindeligt (om)taget.

Søndag morgen d. 27. maj 1984!! En morgen, der trods »håndværkere« og andet ubehag vil blive husket længe i Brønderslev Modelflyveklub. Vindposen hang slapt ned af stangen, og solens varme fik en let dis fra den endnu våde jord til at stige til vejs, for senere at danne de flotteste vatskyer. Skydækket skærmede lige akkurat så meget for solens stråler, at der kunne flyves ugeneret — simpelthen et helt perfekt flyvevejr, og så på selveste *showdagen!*

Fra næsten allerede inden morgensolen havde

*Peer Mikkelsens Bucker Jungmann tager i overlegen stil turen langs startbanen på ét hjul.*



sluppet horisonten og indtil en halv time inden showet skulle starte, var der en konstant sværmen af maskiner i luften. Flere dages indestængt flyvelidenskab fik nu frit løb, det tegnede godt, og da det endelige flyveprogram efter briefing var færdigt, kopieret og uddelt til samtlige piloter, var det med en fantastisk optimisme og mod på det hele, at showet kunne åbnes.

Klokken var nu præcis 14.00, og Svend Plougstrup fra Falcon, der var specielt indbudt i dagens anledning som speaker, bød ikke færre end to tusinde tilskuere velkommen til Brønderslev Luftshow 84. To tusinde mennesker, der på én gang masede sig igennem billetlugerne, parkerede biler og cykler overalt — sikke et kaos!!!

En græsmark i nærheden skulle tjene som parkeringsplads, men da denne var omtrent halvt fyldt med biler, blev den blokeret af en flok udisciplinerede bilister, der parkerede midt i kørebanerne. Alle øvrige køretøjer var nu trods de opsatte forbudsskilte henvist til vejrrabatten. Det udartede sig snart til en kæmpemæssig trafikprop, og da kaos'et havde bredt sig helt ind i Brønderslevs gader, fire kilometer nord for flyvepladsen, dukkede en patruljevogn med en noget omtumlet betjent op. Det var dog helt umuligt at forhindre yderligere parkering i vejsiderne, så i stedet lykkedes det ved fælles hjælp at ensrette trafikken, så der i det mindste kunne køres på vejen.

Alt imens de trafikale problemer blev løst, var showet i fuld gang. Svend Plougstrup lod til at have kontrol over begivenhederne, og programmet kørte absolut gnidningsløst. Modellerne var opdelt i små grupper, hvor maskiner af samme type og vægtklasse blev præsenteret samtidig, så vidt de anvendte kanaler nu tillod det.

Opvisningen blev som helhed fantastisk flot, ikke mindst fordi hovedparten af modellerne var skalamodeller — nogle endog i meget høj klasse.

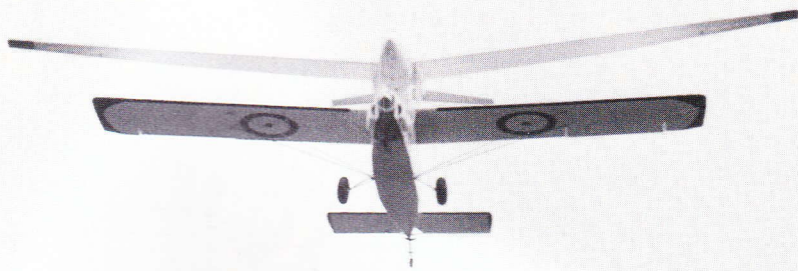
Der var således vild jubel blandt publikum, da brødrene Svend og Jesper Hjermitz blev boltrede sig i et helt fantastisk luftslag med henholdsvis en Lightning P-38 og en evigt undvigende Stuka. Selv de mest inkarnerede kunstflyvningspiloter måtte smide hvad de havde i hænderne, og overgive sig til dette næsten uovertrufte sceneri.

Også Peer Mikkelsen fra Brønderslev gav en flot opvisning med sin Bucker Jungmann og høstede et stort bifald, da han i sædvanlig stil brillede med et touch and go i hele banens længde — på ét hjul!

Dagens absolut største tilløbsstykke var dog en model af den i det danske luftforsvar nyerehvervede F-16 jager. Den var dagen igennem omgivet af en hel kødrand af nysgerrige, der trods nok så tekniske forklaringer af ejer og pilot Jens Aabo fra Brønderslev, nægtede at tro på noget som helst, inden de havde set den i luften — og hvilket syn! — Modellen accelererede med hvinende motor, da den endelig havde sluppet jorden, op i en hastighed, der kun overgås af de hurtigste kunstfly, dykkede ned over banen i et hvirvlende angreb og udførte alle de manøvrer, som dens forbillede er så kendt for.

Alle tvivlende var nu overbevist, og mens F-16'eren med let løftet næse gik ind til en elegant landing på den veltrimmede bane, bankede samtlige tilskuere lufferne møre af begejstring.

Efter denne hektiske første halvleg gav flyvevåbnet fra Aalborg opvisning med en Saab T-17 — et par nervepirrende loops og rul i meget lav højde, og maskinen forsvandt igen mod Aalborg. Der var nu tid til små forfriskninger, men aldrig så snart der var blevet lidt ro på pladsen, kom maskinen tilbage i et totalt overraskelsesangreb — på højkant bag om tilskuerne og tværs ind over banen. Der gik et sus igennem tilskuerne, og enkelte flygtede i panik med hovedet trukket helt ned mellem skuldrene. Først lang tid ef-



*En elegant storsvøver får et lift på ryggen af en Trainer ved Brønderslev Luftshow.*

ter, at den atter var forsvundet, turde man tro på, at den ikke kom igen.

Der blev nu taget hul på den sidste del af opvisningen, og havde det ikke været nervepirrende, så skal jeg love for, at det blev det, da Svend Hjermitz blev — kendt i det meste af Europa for sin elegante måde at flyve på — gav en halsbrækkende opvisning med sin Pitts Special. På tilskuerrækkerne blev der meget uroligt, ikke mindst fordi de bageste rækker nærmest stod på nakken af de forreste for overhovedet at få et glimt af maskinen, der hovedsagelig befandt sig en halv meter over jorden.

Efter endnu en times intens flyvning, hvor der blev vist svæveoptræk med motorfly, mere skala-flyvning med bl.a. en stor »doven« Tiger Moth, en ualmindelig flot tomotors Partinavia fra Viborg RC-klub og til stor fornøjelse for publikum en gang limbo-flyvning, hvor Nuser tilsyneladende havde misforstået situationen, og gentagne gange fløj igennem snoren, kunne Svend Plougstrup til lyden af F-16'eren, der endnu engang tumlede rundt i nogle fantastiske manøvrer, takke af og ved samme lejlighed byde både publikum og de fremmødte piloter velkommen til Brønderslev Luftshow 85.

Arrangementet blev en succes, som selv de mest optimistiske i klubben næppe havde drømt

om, og nok har det store arbejde tæret en del på kræfterne, men det har samtidig samlet klubben så meget, at der nu er basis for en sund drift, og endnu flere aktiviteter fremover.

På et efterfølgende medlemsmøde blev erfaringerne gjort op, og selv om der selvfølgelig var et par punkter, der skulle laves lidt om på, blev det besluttet at køre videre efter samme retningslinier.

Vi glæder os derfor allerede til at kunne byde en hel flok veloplagte hobbypiloter velkommen til næste års Luftshow, der igen bliver lagt sidst i maj måned.

På gensyn i 1985!

*Rolf Kjelgaard*

## **Jumbo træf 1984 i Filskov, d. 2.-3. juni**

Der var tilmeldt 16 deltagere til Filskov Jumbo Træf, men på grund af dårligt vejr blev der »kun« fløjet af 11 piloter.

For støvnet som helhed, der iøvrigt afholdes for 3. gang, var det glædeligt, at antallet af tilmeldinger er stigende, og ikke mindst at byggestandarden som helhed er højnet betydeligt. Sidstnævnte medførte, at de tre dommere, der

*Det klassiske tema for kunstmalerer og familiefotografer: »Mor og barn«. Her i en speciel Jumbo-version fra Nusernes Jumbotræf i Filskov. Den lille er en 1/4-skalamodel af den store .....*





skulle udpege det bedste fly, fik nogle alvorlige rynker i panden under voteringen, da de følte sig nødsaget til at udpege en lokal matador, Leo Eriksen, med en model af Diabolo forsynet med en Kavan motor. Derudover fik alle deltagere, der havde fløjet, et glas med inskription som erindring.

Torsdag fik jeg meddelelse om, at Gerd Reinsch fra Practical Scale i Tyskland, ville ankomme lørdag for at deltage i stævnet, og det blev en oplevelse for især dem, som ikke tidligere havde stiftet bekendtskab med ham. Modellen, han deltog med, var en 1/4-skala Tiger Moth forsynet med et nedgearingsystem 1:2,8, motor på 38 cm<sup>3</sup> og en propel på 32x18".

Modellen, der vejer 14 kg, var i stand til at stige næsten lodret efter 4-5 meters start.

Lørdag aften, hvor det iøvrigt var vindstille, foretog han bl.a. sideglidning rundt om sig selv i en højde af 4-5 meter, herunder var der adskillige af tilskuerne, der glemte at få munden lukket.

De øvrige deltagere skal også have en rose for god og ansvarsfuld flyvning under vanskelige vejrsmæssige forhold. Af modeller var der et bredt udvalg, bl.a. Siai Marchetti, Akromaster, Diabolo, Pitts Special, KZ II Træner, Piper J-3, CAP 21, Laser 200, Tiger Moth — de var forsynet med Quadra, Tartan og Kavan motorer.

Søndag eftermiddag fik vi besøg af en Tiger Moth i skala 1:1, der har været forbillede for en af de deltagende 1/4-skala Tiger Moth-modeller.

Til trods for vejret fik vi også denne gang en god og kammeratlig sammenkomst med grillafte og udveksling af erfaringer. Vi ses til Jumbo Træf 1985 i Filskov! *Flemming Pedersen*

## SMSK 2-meter Fun, Stensletten, d. 3. juni 1984

SMSK havde i år udvidet sin 2-meter Fun konkurrence og lagt den på KDA's jubilæumsdag. På trods af andre store arrangementer samme dag mødte 18 friske deltagere op kl. 9.00 på Stensletten, tydeligvis inspireret af det vellykkede arrangement på Aunø søndagen før.

Vejret var strålende sol med en hel del termik, men desværre blæste det 6-8 m/sek., så kun de fire, der fløj med de store modeller, havde mu-

*Leo Eriksen vandt vandrepokalen med sin velbyggede Diabolo jumbomodel.*



*Deltagerne fra SMSK's 2-meter fun er gået i læ bag en række træer for at vise modeller frem.*

lighed for at udnytte det rigtigt. Den kraftige vind, der til tider trak tovet ud til et godt stykke over de 6 kilo, gav en fantastisk udgangshøjde, der desværre alt for tit måtte ombyttes med flyvefart, så modellerne ikke drev bag om målområdet.

Heldigvis var græsset på Stensletten meget højt i år, og det gav mulighed for nogle hurtige og kontante landinger uden de store skader. Vejret var ligeledes med til at favorisere de mere rutinerede piloter, og efter første runde var Niels Hassing da også allerede i spidsen tæt forfulgt af Kennet Nielsen, Lars Pedersen og René Madsen.

Efter frokosten, som vi nød i læ af beplantningen midt på Stensletten, gik det løs igen, denne gang lidt hurtigere, da to mand havde trukket sig på grund af den kraftige vind, der nu også til tider havde fået en del drillske stød på over 10 m/sek.

Anden runde sluttede med et spændende løb, hvor Lars Pedersen var lige ved at slå Niels Hassing, men Niels løb alligevel af med sejren, og Lars måtte se sig henvist til en andenplads med Kennet Nielsen som trediemand tæt forfulgt af René Madsen og Henrik Andersen.

Der var igen i år mange selvkonstruktioner, selvom byggesætsmodellerne også klarede sig godt.

*Tæt på! Spydlandingen her var utilsigtet — og Metrick'en undgik torpedering.*



I den store klasse var der kun 4 deltagere, og efter første runde førte Ole Schou med Leif Petersen på andenpladsen, men efter frokosten stoppede Leif på grund af et havari, og John Justesen trak sig på grund af den kraftige vind, så det endte med en duel mellem Ole Schou og Henrik Olsen, der begge fløj Optima. Henrik var dog handicappet af, at hans bremseklapper ikke virkede, og måtte til sidst se sig slået af Ole.

På trods af, at tre modeller måtte bide i græsset, blev det en god og hyggelig dag med en masse flyvning, og vi glæder os til at se endnu flere deltagere til vores 2-meter Cup den 26. august, hvor vi allerede nu har bestilt godt vejr!

SMSK

2-meter: 1. Niels Hassing, NFK, 5276 pt., 2. Lars Pedersen 4751 pt., 3. Kennet Nielsen, SMSK, 4568 pt., 4. René Madsen, NFK, 4427 pt., 5. Henrik Andersen, SRK, 4417 pt., 6. Knud Hammecken, SMSK, 4368 pt., 7. Michael Høj Rasmussen, SMSK 3774 pt., 8. Jørgen Garnov, SMSK, 3575 pt., 9. Stig Klausen, SRK, 3550 pt., 10. Steen Høj Rasmussen, SMSK, 3229 pt., 11. John Olsen, SMSK, 2216 pt., 12. Børge Hansen, Borup, 1492 pt., 13. Kim Hansen, SRK, 1455 pt., 14. Jørgen Meier 775 pt. **Åben:** 1. Ole Schou 4629 pt., 2. Henrik Olsen 4417 pt., 3. Leif Petersen, NFK, 2270 pt., 4. John Justesen, SMSK, 956 pt.

## »Åbent hus« d. 3. juni 1984 i Holbæk Modelflyveklub

Holbæk Modelflyveklub havde i anledning af KDA's jubilæum besluttet at holde åbent hus på vores flyveplads. Bestyrelsen var enig om, at der skulle sættes alle sejl til for at vise, hvad klubben er, og hvad vi laver til daglig.

Vi havde, da arrangementet blev aftalt i bestyrelsen, ikke tilladelse til flyvning med motormodeller om søndagen, men en ansøgning til Miljøudvalget om dispensation, blev fjorten dage før besvaret positivt. Så nu var det bare om at komme i gang med at planlægge det for os meget store arrangement.

Der skulle laves skilte, skaffes strøm (generator), forstærkeranlæg, afspærringsmateriel og meget mere.

Der skulle også indhentes tilladelse til salg af øl, vand og kaffe samt annonceres og sendes indbydelser til forskellige organisationer og politikere.

Vi mødtes på flyvepladsen søndag morgen ved halv ni tiden, og i den første times tid var det hele et virvar af modeller, biler og materiel. Der var meget, der skulle gøres klar, og de forskellige grupper gik i gang med deres opgaver, og da der var gået et par timer, var der virkelig kommet orden i virvarret. Omkring kl. 13.00 var det hele på plads, og der kunne sættes skilte op ved tilkørselsvejene. Der var annonceret med »Åbent Hus« fra kl. 13.30 til kl. 18, men allerede kl. 10 kom de første, der ville »kikke på«, så vi blev

enige om ikke at sætte skilte op før vi var klar til at modtage publikum.

Der blev lavet et udstillingsområde på pladsen, hvor der blev fremvist ca. 75 modeller af så at sige alle slags. Skalamodeller, motormodeller, svævemodeller samt to helikoptere. Udstillingsarealet var på 20 x 50 meter.

Der blev også opsat et telt, hvor vi havde en udstilling af modeller under bygning, byggesæt, byggematerialer, støbeforme, motorer, værktøj og meget andet.

På arealet mellem udstillingsområdet og flyve/standpladsområdet var der opsat en »fotovæg« med ca. 80 fotos af modeller både i luften og på jorden. Der var fotos af skalamodeller (NM 81 og DM 82), motormodeller, svævemodeller, flyslæb, vinterflyvning og »små RC-modeller« (træffet i 82).

Der var også lavet en mindre udstilling om KZ-III med tegninger, fotos og artikler. Det var meningen her at vise noget af det arbejde, der ligger i konstruktion og bygning af en skalamodel (skala 1:5). Det var for publikum mere interessant, når man samtidig kunne se forbilledet (prototypen) i »normal« størrelse, på vores flyveplads.

Vi havde nemlig aftalt med Richard Matzen, at han efter at have været i Tune og lavet opvisning kom til Holbæk »International« og udstillede sin KZ-III'er i en times tid. Da Richard Matzen ankom til Holbæk, lavede han en demonstration af dette pragtfulde flys flyveegenskaber, og efter ca. 10 minutters »opvisning« landede han på vores flyveplads. En meget flot og kort landing, hvor afløbet kun var på 15 meter. Da vi havde fået parkeret flyet ved udstillingen af materialet om III'eren, ville vi byde Richard Matzen velkommen, men det var vanskeligt at komme frem til piloten på grund af publikum, der straks havde »omringet« flyet.

Da der var gået en god times tid, fløj Richard Matzen hjem til Ringsted, men han lavede dog, inden han forlod lufrummet over Holbæk »International« en opvisning igen med flyet. Da det skulle i luften, var vi alle spændt på at se starten, for vi syntes jo nok, at selve banen så lidt kort ud (den er 75 meter), men efter at have rullet 35-40 meter på jorden, var III'eren airborn.

En halv times tid inden KZ-III'eren ankom til Holbæk »International«, som pladsen var døbt denne dag, havde Verner Jaksland fra Holbæk været over pladsen med sin »Tandem-Falke«. Verner lavede en meget flot flyvning og opvisning med »Falken«. Det var en opvisning, der varede et kvarters tid, og som vakte stor interesse hos publikum. Motor-Falken blev demonstreret både som ren svæver og som motorfly.

Uheldigvis var vinden så kraftig, at vi måtte indskrænke det planlagte flyveprogram med modellerne en del. Det blev dog til nogle flyvninger med en Porter og en QB-60 samt en skræntsvæver, der blev »løftet« med opsats på QB-60'eren. Det var ellers planlagt, at der ud over de gennemførte flyvninger, skulle flyves med et program, der dækkede den form for flyvning, vi normalt foretager. Der skulle have været flyvning med motorsvæver (i forbindelse med Verners flyvning), termiksvæver med gummitovsstart, små kunstflyvningsmodeller samt en beyndermodel, der skulle demonstrere A-certifikat programmet. Desværre, en meget stor del af programmet måtte vi aflyse.

Vi var alle i klubben spændt på, hvor mange der ville komme til dette arrangement. Nogle gættede på omkring 100, og de mere optimistiske anslog, at der højst ville komme 200 gæster. Men vi blev meget overrasket, for besøgstallet oversteg vores vildeste forventninger. Vi skønnede, da arrangementet var slut, at vi i eftermiddagens løb havde haft besøg af 5-600 gæster. Ja, en



Deitagerne fra Grænsecuppen i Sverige.

overgang holdt der mere end 100 biler på parkeringsarealet. Det var pragtfuldt! Det bedste ved hele vores »Åbent Hus« var dog den meget store opbakning som bestyrelsen fik af klubbens medlemmer. 90% af medlemmerne var mødt op med modeller og godt humør og gav en hånd med. Der var også rigeligt at lave.

Klubbens kasserer blev også i godt humør, da arrangementet blev gjort op i kroner og ører. Det viste sig nemlig, da overskudet fra salgsboden var gjort op, at vi yderligere kun havde brugt ca. 150 kr. af klubbekassen, og det må nok betragtes som en investering, da vi nu har skilte og afspærringsbånd til næste arrangement (træf for små RC-modeller den 19. august).

Hele arrangementet forløb over al forventning, og vi fik denne dag gjort god og positiv reklame for Holbæk Modellflyveklub og RC-modelflyvningen, og vi fik vist mange mennesker, hvor dejlig og alsidig vores fælles hobby er.

En stor, meget stor, tak til alle der direkte eller indirekte var med til at give os denne store, dejlige oplevelse.

Det var en meget træt modellflyveklub, der efter oprydningen drog hjemad kl. ca. 19.00, men vi havde haft en vidunderlig dag.

Preben Davidsen

## Grænsecup 1984, Tidaholm, Sverige, d. 30/6-2/7

Der deltog 17 piloter i årets Grænsecup, fortrinsvis fra Norge og Sverige. Her fra Danmark var det kun Peter Christensen, som tog derop som pilot, mens jeg tog med som dommer. Det er for ringe, at der ikke var flere danskere, der tog op for at forsvare de nationale farver. Det kunne ellers have givet den del træning og erfaring her lige før Nordisk Mesterskab på Vandel.

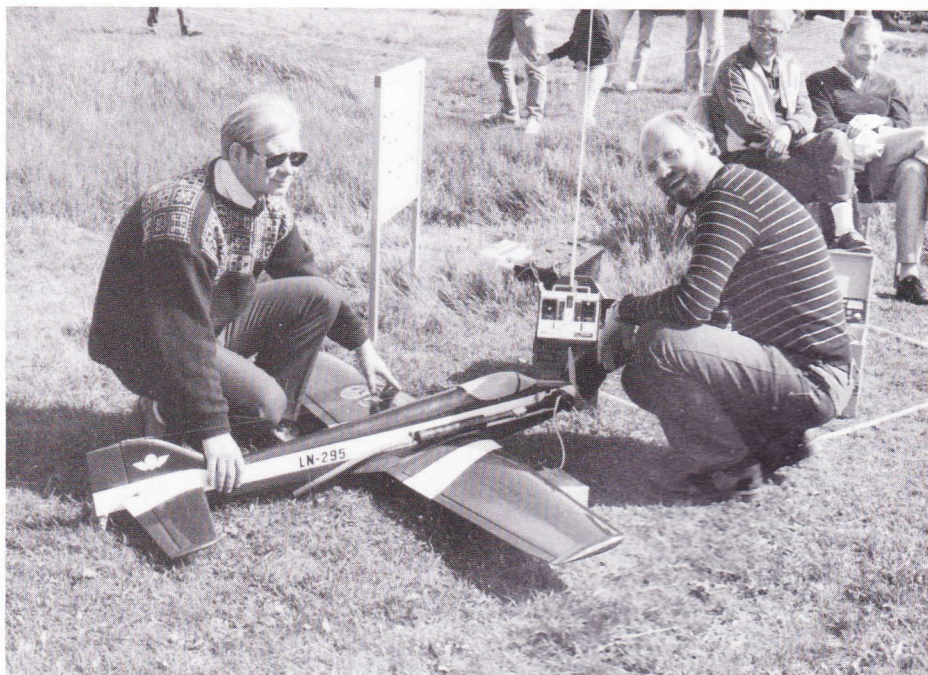
Vi ankom til pladsen fredag aften kl. 23.30 og nåede lige at få rejst teltet, før det begyndte at regne.

Konkurrencen skulle være startet lørdag kl. 9.30, men den blev udsat en halv time, fordi man ledte efter den danske dommer og pilot, som lå og sov endnu, fordi Peter mente, at konkurrencen først startede kl. 12.00. Så vi nåede ikke morgenmaden denne dag.

Der skulle være to runder lørdag og to søndag og den sidste runde skulle flyves mandag formiddag.

Første runde startede, men mørke skyer hang faretruende over hovederne på os. Man måtte også holde en lang pause midt i runden, fordi det regnede, men hen på eftermiddagen hørte regn-

*Tore Jemtegaard fra Norge fløj sig ind på en flot tredjeplads i Grænsecuppen. Her bliver han assisteret af Per Husum.*



vejret dog op, og det lykkedes at gennemføre de to planlagte runder. Om aftenen lavede vi aftensmad og gik tidligt i seng for at være friske til næste dag.

I anden runde og fremefter havde man ændret starttrækkfølgen, sådan at den dårligst placerede pilot startede først, osv. Denne starttrækkfølge er jeg ikke tilhænger af, fordi det giver en fornemmelse af en »lit de parade«.

Søndag begyndte solen at skinne igennem skyerne. Der var ikke de store rokeringer mellem pladserne i de forskellige runder. Peter lå konstant omkring en syvende og en niende plads. Der var en hel del unge deltagere mellem piloterne. Det er også en af de ting, vi savner herhjemme. En masse unge mennesker, der kan drive konkurrencesporten videre i næste generation.

Der sås en del motorstop under konkurrencen. De modeller, nordmændene og svenskerne fløj med, var de traditionelle små modeller, der fløj stærkt. Nogle anvendte motorer med lang slaglængde, men havde sat en af de sædvanlige propeller på, så man ikke rigtigt udnyttede den fordel disse motorer har. Peter var den eneste, der anvendte en firtakter. Hans hastighed var også den bedste, og alle manøvrer lå inden for rammen. Alle de andre fløj så hurtigt, at de fleste vendemanøvrer lå udenfor. Dette fik de kraftigt nedslag for, dog trak den norske dommer ikke ret meget for dette. Man flyver ikke vendeprogram i Norge endnu.

Enkelte fløj nogle større manøvrer, fordi farten var så høj, og en formåede at flyve en midtemanøvre uden for 60° rammen. Hvis de andre for Norden ikke møder op med andet materiel til Nordisk Mesterskab, skulle vi have gode chancer for en medaljeplads, hvis der da ellers er nogen, der vil yde en ekstra indsats.

Mandag bragte ikke ændringer i resultatet. De fire bedste runder talte med i det endelige resultat. Kl. 12.00 var der præmieoverrækkelse med mange fine præmier. Efter at have sløjft midt-dagsmaden forlod vi pladsen kl. 14.00 for at nå færgen hjem.

*Ejner Hjort*

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. N.-Ø. Bossum (N) (Curare, Simprop, Rossi) .....        | 3.780 pt. |
| 2. B. Kjellgren (S) (Curare, Simprop, S. Tigre X-61) .... | 3.628 pt. |
| 3. T. Jemtgaard (N) (Super Curare, Futaba, Rossi) ....    | 3.593 pt. |
| 4. I. Gustafsson (S) (Curare, Simprop, S. Tigre TST) ...  | 3.496 pt. |
| 5. K. Holm (S) (Arrow, Simprop, Webra LS) .....           | 3.460 pt. |
| 6. A. Johansson (S) (Arrow, JR, Webra LS) .....           | 3.155 pt. |
| 7. S. Persson (S) (Curare, Simprop, S. Tigre TST) .....   | 3.133 pt. |
| 8. P. Christensen (DK) (Skymaster 2, MPX, OS 120) ...     | 3.082 pt. |
- Talt 17 deltagere.*

*Peter Christensen var næsten ene om at flyve langsomt. Modellen er en forstørret Skymaster.*



## Referater Linestyling

### Windy Pokalen d. 20. maj 84

Der er ikke indkommet referat fra stævnet, så vi må indskrænke os til at nævne resultaterne:

#### Diesel-Combat:

1. Rita Strømvig, Svendborg, 2. Asger Bruun-Andersen, Svendborg, 3. Ole Bjerager, ELK, 4. Jan Lauritzen, ELK.

#### Stunt ekspert:

1. Leif Eskildsen, Looping Star ..... 5.439 pt.
2. Robert Petersen, Windy ..... 5.078 pt.

#### Speed:

1. Leif Eskildsen, Looping Star ..... 235,29 km/t

#### Team-race:

1. Hans Geschwendtner/John Mau, Comet/TMF:  
4:03,3      3:41,7      7:34,6
2. Jørgen Bobjerg/Jørgen Kjærgård, Windy/Rydhave:  
4:05,2      4:01,1      7:54,4
3. Ib Rasmussen/Flemming Jensen, ALK/Windy:  
4:04,5      0      139 omg.

### Hertug Hans stævne, Haderslev d. 27. maj

Arrangøren har ikke indsendt referat, så resultaterne må tale for sig selv:

#### Stunt ekspert:

1. Leif Eskildsen, Looping Star ..... 4.210 pt.
2. John Ammitzboell, Aviator ..... 3.920 pt.
3. Carsten Thorhauge, Aviator ..... 3.688 pt.
4. Leif O. Mortensen, Aviator ..... 3.640 pt.
5. Jens Christensen, Aviator ..... 3.556 pt.
6. Mogens Olesen, Rødekro ..... 3.183 pt.

#### Stunt begynder:

1. Finn W. Nielsen, Haderslev ..... 1.472 pt.
2. Søren Berg ..... 767 pt.
3. Flemming Olesen, Rødekro ..... 354 pt.

### Gauerslund Speed d. 2/6

Også her mangler referatet — men mon ikke der har været hård kamp om 1. og 2. pladsen?

1. Niels Lyhne-Hansen, TMK ..... 260,6    257,3    252,9 km/t
2. Leif Eskildsen, Looping Star ..... 237,1    230,9    250,8 km/t

### Limfjordsstævnet, Aalborg, d. 9.-10. juni 1984

#### Good-Year

Ene gamle kendinge stillede op i Good-Year. Henrik Strøbæk og Bjørn Hansen med deres lynhurtige Nelson front monteret på Lil' Quickey, mens resten fløj med Rossi front.

I første heat havde Henrik/Bjørn opnået nær 100% ydelse på motoren samt to gode pit-stop, og tiden blev også derefter — 3:57,5. Ny dansk rekord, som dog ikke kunne godkendes, da der kun var to hold i heatet. Efter at Henrik havde passeret de 100 omgange, brugte han baneanlægget til at stoppe modellen med.

Kurt Pedersen/Kåre Nielsens motor kørte også godt — som sædvanligt. Carsten Thorhauge/Jesper Buth Rasmussen havde en lidt varm motor og kunne ikke følge med. Jørgen Bobjerg/Jesper Bobjerg kørte stabilt, men havde ikke nok flyvehastighed til at følge de tre andre hold.

I finalen stillede kun to hold op, da det var begyndt at blæse kraftigt. Efter 167 omgange måtte Carsten/Jesper udgå med en ødelagt motor. Kurt/Kåre kunne køre solo hjem i en fin tid.

#### Team-race

Her stillede seks hold op, fire danske og to svenske. Da der var tilmeldt flere hold, var der i programmet lovet semifinaler, så alle hold havde

fire heat, hvor kun de to sidste talte med til finalen. Flere af holdene fløj virkelig stærkt, men kun et hold til supertider, nemlig Hans Geschwendtner og John Mau med 3:25 og 3:29.

Alligevel blev der kamp om 3. pladsen til finalen, hvor Jørgen Bobjerg/Jørgen Kjærgård trak det længste strå med Carsten Thorhauge/Jesper Buth Rasmussen et halvt sekund efter og Göran/Jan 2 sek. efter.

Finalen blev fløjet i kraftig blæst, som dog ikke rigtigt fik tag i nogen af modellerne. Ingen af holdene havde succes. Efter 120 omg. udgik Hans/John med en smadret motor, og de to andre hold kørte igennem med lidt svage tider med Kurt/Kåre som vindere.

#### Speed

Deltagerantallet var under normalen, da der manglede nogle svenske deltagere; efter stævnet viste det sig, at de ville komme weekend'en efter. Vi håber, at de bliver stoppet inden afrejsen.

Niels Lyhne viste lørdag storform, da han i anden runde med en motor, som øgede gennem hele flyvningen, kom meget tæt på den danske rekord med 262 km/t. Alt tyder på, at Holger Danske, sludder, Ole Poulsen, godt kan tænke på at fiske sine Rossi'er op af Århus Havn og få dem sat i en flyvemaskine, det er kun et spørgsmål om tid, hvor længe han er Danmarks hurtigste mand.

Palle Edslev scorede en suveræn 2. plads med tre pæne flyvninger. Dog har han ikke aflagt sine team-race vaner, der manglede hver gang et par omgange i tanken for at han kunne opnå andre tal end 0 på resultatavlen. Men helt sikkert et navn, vi vil høre mere til.

#### Stunt ekspert

Øv, øv og tre gange øv! Jeg er som sædvanlig blevet pålagt at skrive referat fra stunt-ekspert. Og hvad gør man, når der ikke er sket en skid spændende? Jeg kunne bare skrive: Alle gennemførte 3 flyvninger normalt, og den bedste

*Niels Lyhne slapper af med lidt diesel-combat. Normalt vinder han speed-konkurrencer .....*



vandt. Men det ville være alt for kedeligt.

Placeringen af de tre bedste var allerede bestemt efter 1. flyvning. Uheld var der heller ikke nogen af, kun Hans Rabenhøj havde lidt motorproblemer, så han valgte at dyrke socialt samvær.

Vi måtte med beklagelse se på, at pokalen ikke blev i Danmark, men at den endnu engang måtte med Ove Andersson til Sverige. Det var ellers lige ved at tage den fra ham. Robert skulle efter sigende have smugtrænet med 12 liter brændstof, hvilket nok var en hjælp til hans andenplads.

Nogen morale kan der dog ikke udledes, for Johannes Thorhauge kunne stævnet igennem forsvare sin tredjeplads, og hans træningsur kunne efter eget udsagn tælles på én hånd.

### Combat

Combat var den mest dominerende klasse i år. 21 deltagere er nok også flere end jeg kan huske vi har været før. 2 schweizere, 5 hollændere, 2 tyskere, 8 svenskere og kun 4 danskere.

Konkurrencen skulle begynde kl. 10.00. Som vi havde ventet, kom Århus-folkene allerede kl. 9.55. Da jeg havde råbt lidt efter dem, så jeg mig om efter de sydlanske deltagere, men dem var der ikke nogen af. Men da så jeg 9 mand komme gående, på vej hen imod linebasen, så jeg spurgte, om de var combatfolk, hvorpå de nikkede og viste mig deres FAI licenser. Først da fik vi at vide, at der var to tyskere med, så vi måtte lave ny lodtrækning — og endelig kl. 11.00 om vi igang.

Der blev fløjet så mange kampe, at jeg har svært ved at huske dem fra hinanden. Vi så virkelig mange fantastisk gode kampe. Desværre så vi mange »løsek« modeller, så ovre mellem træerne var det helt rigtige sted at flyve, for træerne tager de farligste. Der var dog to, der slap forbi. Den ene »landede« 5 meter fra to, som sad og drak kaffe ved vandet. De opdagede heldigvis ikke, hvor farligt det egentlig var. Uffe Edslev havde en model, som muligvis har forskrækket nogle fiskere ude omkring Hals Barre.

Første runde fik vi gennemfløjet med nogen forsinkelse og anden runde gik noget bedre. Derefter var der kun 16 mand tilbage, som vi fortsatte med søndag. Ved 3-tiden var vi klar til semifinaler, som blev fløjet mellem Uffe Edslev/Lud Vakkerman og Bjarne Schou/Cai Uwe Jurasik. Uffe tabte og Bjarne vandt. I kam-

*Combat var Limfjordsstævnets største klasse. Det er også så spændende, at mange begynder fra de er helt små.*



*Bjarne Schou har udviklet nogle nye modeller til de hollandske USE-motorer. De er temmelig anderledes end flertallet af dagens combatmodeller — bemærk f.eks. Detroit-vingen.*



pen om 3. og 4. pladsen vandt Uffe over Cai Uwe.

Så skulle Bjarne og Lud flyve finalen, og alle konkurrencens deltagere var stimlet sammen for at se de to finalister kæmpe. Men kampen blev lidt skuffende (Lud vandt). Så da kampen var fløjet af, gik de i luften igen med nye streamere og lavede en rigtig opvisningskamp.

Alt ialt var det en virkelig god konkurrence, hvor jeg som dommer var forundret over, så lidt ballade der var. Kun en enkelt gang var man i tvivl om, hvor vidt det tale som et klip, når modstanderen klippede hale med streamerkrog af modellen, men det er ikke noget klip, så længe der er en knude tilbage på krogen, der skal flyttes over på reservemodellen.

Efter denne konkurrence ser vi ekstra meget frem til næste års Limfjordsstævne!

*Jesper Buth Rasmussen*

### Team-race:

1. Kurt Petersen/Kåre Nielsen, Haderslev:	3:57,0	4:09,5	4:14,5	3:45,0	8:22,2
2. Jørgen Bobjerg/Jørgen Kjærgård, Windy/Rydhave:	3:53,0	4:00,0	0	4:10,0	8:52,0
3. John Mau/Hans Geschwendtner, TMF/Comet:	5:29,0	3:25,1	3:29,8	5:08,0	120 o.
4. Göran Rysin/Jan Gustafsson, Sverige:	disk.	3:58,3	4:45,0	4:12,6	
5. Jesper B. Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviator:	4:04,8	5:24,9	93 o.	4:10,5	
6. Håkon Östmann/Pavel Fröberg, Sverige:	udg.	0			

### Good-Year

1. Kurt Petersen/Kåre Nielsen, Haderslev:	4:12,0	4:27,2	8:30,7
2. Jesper B. Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviator:	4:34,6	1/2 o.	167 o.
3. Henrik Strøbæk/Bjørn Hansen, Comet:	3:57,5	0	udg.
4. Jørgen Bobjerg/Jesper Bobjerg, Windy:	—	4:58,0	

### Speed:

1. Niels Lyhne-Hansen, 635 .....	262,01 km/t
2. Palle Edslev, ALK .....	0 km/t

### Combat:

1. Loet Wakkerman, Holland, 2. Bjarne Schou, ALK, 3. Uffe Edslev, ALK, 4. Cai Uwe Jurasik, Tyskland, 5. Mats Frawke, Sverige, 6. Arne Kock, Holland, 7. Norbert Figus, Tyskland, 8. Thomas Rasmusson, Sverige, 9. Johan L. de Jong, Holland, 10. Ingvar Abrahamsson, Sverige, 11. Leif Goranson, Sverige, 12. Tom van Maurik, Holland, 13. Michael Disler, Schweiz, 14. Thomas Thier, Tyskland, 15. Dan Hune, Kjøven, 16. Mats Bejem, Sverige, 17. Klaus Hahlen, Schweiz, 18. Raul Bergens, Holland, 19. Christian Johansson, Sverige, 20. Stig Møller, Kjøven, 21. Håkon Östmann, Sverige.
---

### Stunt ekspert:

1. Ove Andersson, Sverige .....	3.744 pt.
2. Robert Petersen, Windy .....	3.707 pt.
3. Johannes Thorhauge, Aviator .....	3.534 pt.
4. John Amnitzbøll, Aviator .....	3.475 pt.
5. Leif O. Mortensen, Aviator .....	3.425 pt.
6. Carsten Thorhauge, Aviator .....	3.326 pt.
7. Henning Forbech, ALK .....	3.284 pt.
8. Åke Nyström, Sverige .....	3.239 pt.
9. Jan Steen Jensen, Aviator .....	3.192 pt.
10. Mogens Olesen, Rødekro .....	3.007 pt.
11. Jens Kristensen, Aviator .....	2.917 pt.

12. Jan Ovesen, Aviator .....	2.692 pt.
13. Hans Rabenhøj, Rydhave .....	1.868 pt.

**Stunt begynder:**

1. Henning A. Nielsen, Aviator .....	1.608 pt.
2. Karl Gunnar Eklund, Sverige .....	1.507 pt.
3. Jan Gregersen, Aviator .....	1.232 pt.
4. Flemming Olesen, Rødekro .....	223 pt.
5. Magnus Wenna, Sverige .....	52 pt.

## Sydfyns Combatrally, Svendborg d. 16.-17. juni 1984

Det 3. Sydfyns Combatrally, der samtidig er DM i dieselcombat, var denne gang flyttet til Tåsinge flyveplads, hvilket gjorde konkurrencen endnu mere attraktiv for deltagerne. Flyvepladsen var en perfekt ramme om et iøvrigt gnidningsløst arrangement. Der var almindelig beflyvning af pladserne, og motorflyveklubbens medlemmer havde skoleflyvning med klubbens nye ultralight-fly.

Men med god vilje kan næsten alt lykkes, så mon ikke Tåsinge Flyveplads bliver den fremtidige ramme om combatrallyet.

Som dommer var det lykkedes at engagere Uffe Edslev, som med en virkelig kompetent indsats havde sin store del af æren for det gode stævne.

Vejret var perfekt combatvejr, let overskyet med svag vind.

Deltagerantallet toppede i år med 31 tilmeldte, hvoraf 28 mødte op. Samtlige deltagere med mænd, koner, piger, døtre og sønner samt andre supportere deltog i fællesspisning lørdag aften.

Der skal her rettes en dybtgået tak til de mennesker fra motorflyveklubben og flyveledelse, der uden at have egentlig forbindelse med stævnet hjalp os med de praktiske ting på flyvepladsen.

Som man jo nok kan se af deltagerantallet er bredden i combatklassen ved at være virkelig god i Danmark. Der er virkelig mange nye ansigter, både helt unge og lidt ældre.

Lørdagen gik med at flyve de to første runder, og jeg tror nok, flere af de mere erfarne fik sig en positiv overraskelse. For ikke blot er der kommet mange nye piloter, men de har sørme også trænet. Det sås bl.a., da Asger Bruun-Andersen var meget tæt på at tabe til Tom Pedersen fra Herning. Tom er først begyndt at flyve i år, men han har trænet intensivt, og det kunne ses.

Også i Grindstedklubben, Looping Star, har man virkelig check på sagerne. Hovedindtrykket af de mange nye piloter var således særdeles positivt, og det lover godt for fremtiden.

Igen i år var der kun en kvindelig deltager, nemlig Rita Strømvig. Hun har i de sidste to år bevist, at kvinder sagtens kan være med, så nu må det snart være tiden, at andre piger tager udfordringen op.

Søndag kl. 9.00 gik det løs med 3. runde — der blev 9 ialt — og der var virkelig mange gode kampe. Der blev fløjet ca. 60 kampe og kun harvareret 8 modeller.

Efterhånden som vi kom frem i runderne, blev der stadig mere kamp om pointene.

I semifinalen kom Stig Henriksen, Henning Forbech, Benny Furbo og Asger Bruun-Andersen. De to sidste efter at have slået henholdsvis Jan Steen Jensen og Bjarne Schou i eliminationsrunden.

Kampen mellem Benny og Stig var virkelig velfløjet. Benny var dog en smule bedre i sin defensiva flyvning og kunne vinde kampene med 3 klip mod 1 over en godt kæmpende Stig.

I den anden semi mellem Asger og Henning, vandt Asger, primært pga. en bedre flyveteknik som følge af en bedre og mere stabil model.

Det var meget tydeligt at se, hvad det betyder at have en velflyvende, stærk og stabil model i dieselcombat.



*Asger Bruun-Andersen tæver konen .... men kun i combat, hvor han her vinder over Rita Strømvig, der må søge trøst i farmands hånd. Hvad der bliver sagt ved vi ikke, men konkurrenceleder Uffe Edslev ser diskret den anden vej .....*

Finalen blev således et opgør mellem Benny og Asger, mens den særlige juniorfinale stod mellem Jørgen Ågård fra Borup og Claus Kristensen fra Frindsted.

Det blev en god juniorfinale. Begge havde styr på deres modeller, men Jørgen var en tak bedre og vandt med et klip mod ingen. Både Jørgen og Carsten viste god flyvning — dem kommer vi uden tvivl til at se mere til.

I finalen om Sydfyns Combatrally og DM var Benny klart favorit, idet han i 3. runde havde slået Asger så klart som 3-1 i en kamp, hvor både hans flyveteknik og hans model var bedre. Det blev en virkelig thriller. Asger havde lært af sit nederlag og fløj denne gang mere taktisk. Da der manglede ca. 1 min. af kampen, førte Benny 2-1, men efter et uafbrudt angreb lykkedes det Asger at udligne 15 sek. før tid.

Der skulle derefter omkamp til, og da Benny ret hurtigt klippede hele streameren, kunne Asger flyve en sikker 2-1 sejr hjem.

Kampen om 3. og 4. pladserne blev vundet af Henning i en lidt rodet kamp med 1-0 i klip. Stig

blev således nr. 4 efter et virkelig velfløjet stævne, hvor han var den, der sammenlagt fik flest klip.

Efter finalen var der præmieoverrækkelse. Foruden de traditionelle præmier i porcelæn havde Leif O. Mortensen Hobby skænket en 2,5 cm<sup>3</sup> PAW motor som præmie i juniorfinalen. Den hollandske motorfabrik USE havde som 1. præmie til vinderen af Sydfyns Combatrally skænket et eksemplar af deres helt nye USE .15 diesel.

Alt i alt et godt stævne med mange deltagere og ikke mindst mange flinke mennesker at hygge sig med.

*Asger Bruun-Andersen*

**Junior-finale:** 1. Jørgen Ågård, 2. Claus Kristensen. **Sydfyns Combatrally:** 1. Asger Bruun-Andersen, 2. Benny Furbo, 3. Henning Forbech, 4. Stig Henriksen, 5. Bjarne Schou, 6. Jan Steen Jensen, 7. Bjarne Simundsen, 8. Jens Kristensen, 9. Peter Sejersén, 10. Uffe Hune, 11. Jan Ovesen, 12. Henning Lauritzen, 13. Stig Møller, 14. Søren Larsen, 15. Jan Lauritzen, 16. Michael Bertelsen, 17. Tom Pedersen, 18. Rita Strømvig, 19. Kurt Sørensen, 20. Dan Hune, 21. Ejner Hvid, 22. Niels Rossen, 23. Keld Kristensen, 24. Thomas Johansen, 25. Ole Bjerager, 26. Heine Larsen, 27. Lars Guldborg, 28. Åge Wiberg.

*Så flyv da!!! — Tom Pedersen forsøger at flyve en halv model, som Jørgen Ågård netop har sendt afsted, mens Jens Kristensen ser tvivlende til.*



## Referater Fritflyvning

### Vårkonkurrence 2, distrikt Vest Vandel, d. 27. maj 1984

Det var dejligt vejr, da distrikt Vest's anden vårkonkurrence løb af stablen på flyvestation Vandel sidst i maj måned.

Deltagelsen var ikke den bedste vi har set i distriktet, men det er jo også eksamenstid på den årstid, og det har måske sat sit præg på foretagendet. Vejret kan i hvert fald ikke have afskrækket nogen.

Taulov Modellflyveklub er et af de få steder i landet, hvor modellflyvetalenter får lov til at udvikle sig i inspirerende selskab. Det er f.eks. Villy Larsen og hans søn Jens Peter to gode eksempler på. Villy har nogle gange været tilskuer til vore konkurrencer — denne gang var han selv med, og resultatet blev en overlegen sejr i A1 begynder med 337 sek. af 360 mulige.

A1 ekspert blev vundet af klassens »guru«, Jørgen Korsgaard, der står for konstruktionen af den efterhånden lange række af »Max«-modeller, som de fleste flyver med i dag. Jørgen måtte dog i fly-off'et for at knække Hans Rasmussen fra Idom Modellflyveklub — iøvrigt et andet godt sted at være medlem, hvis man er ny modellflyver med ambitioner om at blive dygtig til fritflyvning. Hans, der flyver med cirkelkrog, fik trimproblemer i fly-off'et og lavede en start, der lå langt under den standard, han ellers havde vist i løbet af dagen. Jes Nyhegn, der var gæst i distriktet sammen med sin far, nåede at flyve tre maxer, hvilket sammen med to mindre gode starter gav tredjepladsen.

I A2-beg. viste Marcel Jokszies, at Hot Max'en ikke blot er en god A1-model — den er også en god A2'er, når den bliver skalet tilstrækkeligt op. »Astro Max«, som den er kommet til at hedde (se tegningen andetsteds her i bladet), fløj indledningsvis tre maxer og 160 sek., før den sluttede af med 84 sek. Den havde helt tydeligt ingen cirkelkrog ....!

A2-ekspert blev et spændende opgør mellem distriktets topfolk og Henning Nyhegn fra distrikt Øst. Finn Bjerre havde et par forholdsvis heldige starter undervejs til fly-off'et, men da han først var kommet dertil, var han helt ustyrlig. I 4-minutters starten fandt han en boble, der førte ham højt, højt op, og i den afgørende 5-minutters start var han ikke længe om at finde endnu en termikboble, der kunne give ham det maximale antal sekunder. En imponerende afslutning, som iøvrigt fjernede enhver tvivl om hans kvalifikation til EM-holdet.

Finn var i fly-off med Aage Westermann og Henning Nyhegn, der begge havde fløjet fint i løbet af dagen og derved sikret sig adgang til

*Frank Dahlin hjælper Birgit Dahlin med at trække Birgits P-15 model op ved DM for indendørsmodeller. Desværre deltog Birgit ikke i konkurrencen, men det sker forhåbentlig næste gang!*

slutrunden. Jeg selv havde droppet skaldede 10 sekunder i anden periode, da min model fra fin højde pludselig faldt ud af en tilsyneladende udmærket termikboble. I samme periode kom også Jørn Rasmussen for tidligt ned — han droppede et halvt minut.

Aage Westermann fløj ligesom Finn max. i 4-minutters starten, mens Henning Nyhegn tilsyneladende fik nerver på og lavede en panikstart med kun 122 sek. som resultat. I 5-minutters starten opgav Aage tilsyneladende at finde termik flere minutter før periodens udløb, for han udløste i forholdsvis dårlig luft til kun 128 sek.

Konkurrenceleder Bjarne Jørgensen var så ubeskedent at vinde såvel wakefield som P-30. I wakefield fløj han fuld tid, mens Jørgen Korsgaard kun fløj fire maxer til andenpladsen. Mere imponerende var det på sin vis, at to så rutinerede wakefieldflyvere som Erik Knudsen og Frank Dahlin kun opnåede et max. hver på deres fem flyvninger. Retfærdigvis skal det dog tilføjes, at Erik var mindre end 5 sekunder fra maxet i to af sine starter under max. *Per Grunnet*

Chuckglider: 1. Erik Fogtman 22 sek. A1 beg.: 1. Villy Larsen 337 sek., 2. Olaf Ernst 286 sek., 3. Ole Bro Nielsen 268 sek., 4. Ole Kirk 241 sek., 5. Marcel Jokszies 178 sek. A1 eks.: 1. Jørgen Korsgaard 600 + 180 sek., 2. Hans Rasmussen 600 + 61 sek., 3. Jes Nyhegn 528 sek., 4. Per Karlemose Nielsen 515 sek., 5. Børge Brønserud 469 sek., 6. Jens Peter Larsen 116 sek. A2 beg.: 1. Marcel Jokszies 784 sek., 2. Erik Fogtmann 119 sek. A2 eks.: 1. Finn Bjerre 900 + 240 + 300 sek., 2. Aage Westermann 900 + 240 + 128 sek., 3. Henning Nyhegn 900 + 122 sek., 4. Per Grunnet 890 sek., 5. Jørn Rasmussen 870 sek., 6. Ole V. Pedersen 806 sek., 7. Allan Terndrup 729 sek., 8. Jens Peter Larsen 725 sek., 9. Erik Jensen 639 sek., 10. Hugo Ernst 599 sek., 11. Tommy Jørgensen 573 sek. P-30: 1. Bjarne Jørgensen 345 sek., 2. Frank Dahlin 229 sek., 3. Sønke Boldt 216 sek., 4. Frank Petersen 166 sek., 5. Jørgen Korsgaard 140 sek. C2: 1. Bjarne Jørgensen, 2. Jørgen Korsgaard 856 sek., 3. Erik Knudsen 743 sek., 4. Frank Dahlin 662 sek.

### Sommer-Cup 1984, d. 9.-11. juni, Vandel

Dette års Sommer-Cup faldt i pinsen, der desværre ikke havde så godt vejr, som man kunne ønske. Det blæste og regnede, og lørdag og søndag gik med hyggensnak. Søndag aften lagde vinden sig imidlertid, så vi kunne nå at tage nogle trimstarter i tiden indtil solnedgang. Mandag var det dejligt vejr — svag vind fra skiftende retninger, sol og lidt varme i luften, så der blev trimmet på livet løs, indtil de forholdsvis få deltagere skulle hjem igen.

Der var ikke stemning for konkurrenceflyvning — alle havde åbenbart nok at gøre med at få nogenlunde trim på modellerne, så de kunne være klar til sommerens prøvelser. *Per Grunnet*

### Indendørs-DM 1984, Flensborg, d. 16.-17. juni

Dette års indendørs-DM blev deltagermæssigt en skuffelse, idet der kun var 11 aktive deltagere, men hvad konkurrencerne manglede i kvantitet, fik de til gengæld i kvalitet og hygge. Det lave deltagerantal fik min kone til at invitere hele moren hjem til Ahornweg 5, Ellund City til bespisning og overnatning — ud fra devisen om, at Korsgaard-Banden jo ikke har gjort så meget for fritflyvningen i DK ....

Vi prøvede en ny hal i år, nemlig »Sporthalle Harrisee« i nærheden af skolen, hvor jeg arbejder, men den var ikke så trækfri som Idrætshallen. Trods dette fik vi dog en masse fine flyvetider, og det var herligt for en gangs skyld at få bank i en indendørsklasse, nemlig Easy-B, hvor jeg blev henvist til 4.-pladsen. Erik Knudsen, Kristian Andersen og Bjarne Jørgensen blev de tre første i denne klasse. Det var også lige ved at gå galt i 35 cm mikrofilm, hvor jeg måtte helt op på at sætte ny dansk rekord med 13:56 for at banke Frank Dahlin.

I F1D lykkedes det Hugo Ernst at ødelægge sine modeller på jorden, inden de kom i luften, mens Jens Peter Larsen viste, at der er stof i ham til en god mikrofilmflyver. Jeg lå jævnt på 16-17 minutter på nogle flyvninger, men satte så punktum med 21:40 på den sidste flyvning, men jeg er overbevist om, at man kan flyve meget længere, hvis luften er varm og rolig.

I chuckglider bankede jeg Hugo med 1 (et) sekund, men havde held til at lave en uofficiel flyvning på 34 sek. Jeg tror dog, der er flere sekunder endnu i sådan en indendørs chuckglider — var det ikke noget, Flemming D?

I P-15 klassen havde vi den helt store diskussion, da nogle af Taulov-folkene mødt frem med 1 grams modeller beklædt med mikrofilm! De kunne flyve over 4 minutter, hvorimod en »normal« P-15 model har sværet ved at klare 1½ minut. Distriktsleder Bjarne Jørgensen mente, at disse »nye« modeller skulle diskues, men da der har hersket lidt uklarhed om klassen — som slet ikke findes i regelsættet — blev konkurrenceledelsen enige om, at Jens Peter fik lov til at vinde klassen med sine mikrofilmmodeller. Til gengæld var det sidste gang, at nogen fik lov til at flyve en modificeret P-15 model til en officiel konkurrence. Det er en speciel begynderklasse, og for fremtiden skal det helt nøjagtig være den i Modellflyve Nyt viste og omtalte P-15 model med en absolut standard plasticpropel med standardleje og aksel. Beklædningen må ikke være mikrofilm.

Birgit Dahlin præsterede en del gode flyvning





Jens Peter Larsen debuterede flot i klasse F1D.

ger med en standard P-15, og vi håber, at hun næste gang vil flyve med i konkurrencen.

Jørgen Korsgaard

**F1D:** 1. Jørgen Korsgaard 16:57 + 21:40, 2. Jens Peter Larsen 6:38 + 7:41. **35 cm mikrofilm:** 1. Jørgen Korsgaard 10:14 + 13:56, 2. Frank Dahlin 10:11 + 10:06, 3. Hugo Ernst 6:45 + 7:41. **Easy-B:** 1. Erik Knudsen 9:33 + 9:54, 2. Kristian Andersen 9:10 + 9:25, 3. Bjarne Jørgensen 9:19 + 8:58, 4. Jørgen Korsgaard 9:12 + 8:49, 5. Jesper F. Jensen 8:45 + 8:38, 6. Frank Dahlin 8:35 + 8:22, 7. Hugo Ernst 8:08 + 7:45, 8. Svend Åge Jensen 7:12 + 7:01, 9. Jens P. Larsen 5:55 + 7:30, 10. Marcel Jokszies 5:23 + 5:37, 11. Olaf Ernst 4:32 + 4:27. **Chuckglider:** 1. Jørgen Korsgaard 29 + 31 sek., 2. Hugo Ernst 29 + 30 sek., 3. Jens P. Larsen 26 + 26 sek., 4. Jesper F. Jensen 23 + 22 sek., 5. Svend Åge Jensen 21 + 20 sek. **P-15:** 1. Jens Peter Larsen 4:13 + 4:13, 2. Marcel Jokszies 1:25 + 1:26, 3. Svend Åge Jensen 1:17 + 1:12. **Peanut:** 1. Erik Knudsen 46 + 37 sek.

## Wroclaw Indoor International, Polen, d. 29/6-1/7 1984

Foruden fritflyvningsredaktøren og dennes frue vovede Hugo Ernst sig til at tage med til Polen i den sidste weekend i juni for at flyve en international indendørskonkurrence for mikrofilmmodeller (F1D) i den store Hala Ludowa (folkets hall!).

Vi startede kl. 04.00 torsdag morgen d. 28. juni med fuldt drøn på motorvejen med kurs mod DDR, idet vi havde tilrettelagt turen omkring Berlin, derefter ned til Cottbus ved den polske grænse og så videre til Wroclaw, hvor vi regnede med at være hen på eftermiddagen efter ialt 840 km. Forud var dog gået intense forberedelse med modeller, modelkasser og en masse hurlumhej med visa, pengeveksling osv.

Vi havde via banken sendt startgebyret i forvejen og regnede ikke med at få problemer ved grænseovergangene. Østtyskerne var høflige og venlige, og vi kunne nøjes med at åbne en enkelt modelkasse ved grænserne, hvorimod polakkerne ville have, at vi skulle tvangsveksle 75 dollars hver. Det nægtede vi med henvisning til vores bankkviktering, der viste, at vi allerede havde

sendt 50 dollars hver til Polen for kost, logi og startgebyr. En yderst kværlantisk og mopset ung polsk dame ved skranken fik det ellers rolige danske blod i kog hos os, så efter en hidsig resultatløs diskussion med den polske amazone besluttede selskabet at forlade skranken og bygningen og sætte kursen mod Wroclaw — inden det kom til håndgribeligheder. Heldigvis kom der ingen uniformerede efter os. På hjemturen glemte de polske grænseposter at kontrollere vores valuta, så vi slap helt for tvangsvekslingen!

Vi havde anskaffet os Politikens »Turen går til Polen«, så vi skulle ikke få problemer med at finde hallen i Wroclaw, men det er en stor by, og kortet over byen i Politikens bog kunne ikke engang et par lokale polakker finde ud af, så det endte med, at vi »kidnappede« en ung polak som vejviser. Så fandt vi let hallen, og polakken fik et papirflag for svie og smerte, selvom det så ud til at han nød at sidde på min kones skød! Resten af vognen var jo besat af modelkasser, udstyr, bagage og Hugo.

Da vi ankom til hallen, var trimningen allerede i fuld gang, men vi blev straks shanghaget af en polak, som trak os hen til spisning på en lettere snusket restaurant, som det iøvrigt viste sig, at vi skulle indtage alle måltider på. Morgenmad kl. 7, varm mad kl. 15.30 og madder kl. 19. I hallen blev der dog serveret sandwiches, kaffe/the midt på dagen. Morgenmaden og sandwicherne var det mest lækre, men vi havde rugbrød, ost og spegepølse med hjemmefra til at råde bod på bespisningen!

Da vi kom tilbage til hallen, tog vi den rigtigt i øjesyn. Cylindrisk forneden ca. 15-20 meter op og med en diameter på 80 meter. Ovenover »cylinderen« en stor, flot kuppel, som sluttede i 42 meters højde over gulvet. I den ene side af hallen var der et fantastisk stort teatertæppe og i den anden side skrånende tilskuerpladser. Selve gulvpladsen midt i var vel på størrelse med en mindre fodboldbane! Udvendig lignede hallen en slags bryllupskage med vinduer i flere etager. Kun den nederste række vinduer gav lys i hallen, da de andre vinduer havde gardinerne trukket for. Der var egentlig ret mørkt oppe under kuppelen, men det var alligevel ikke svært at se modellerne deroppe. Til tider viste der sig at være en del træk i hallen, og mange modeller hængte sig



Kemeny fra Ungarn hægter motoren på med sin ladestok. Han blev nr. 2 i Wroclaw.

fast i tæppet eller i nogle næsten usynlige ledninger oppe under kuppelen. Man kunne klatre op og bevæge sig rundt langs væggen og ovenpå tæppet i 20-25 meters højde, hvis man ville styre sin model fri af et eller andet. Jeg turde ikke!

Hallen er fra 1910 og er opført i beton, den er faktisk et enestående bygningsværk, og der har været helikopteropvisning i den — for Hitler kort før krigen!

De østtyske og polske veje havde været temmelig ujævne, så vi var spændt på at åbne kasserne, men alle modeller var hele, og vi gik i krig

Hugo Ernst og Lene Korsgaard følger opmærksomt et drama højt oppe i den kolossale hal.



med trimningen. Her viste det sig, at vi skulle helt op på 1,5-1,6 mm motorgummi for at få modellerne helt op under kuplen, men så gik det også så nogenlunde både for Hugo og mig. Hugo havde bygget nye modeller ligesom jeg, men vi skulle virkelig vænne os til at sætte så kraftige motorer på modellerne — motorrørene kunne dog godt holde!

Første konkurrenceflyvning var fredag og sidste søndag med to starter pr. dag. Der var 42 deltagere fra 9 nationer, USA, Belgien, Vesttyskland, Polen, Tjekkoslaviet, Jugoslavien, Rumænien, Ungarn og Danmark. Der var opstillet borde i hver ende af hallen til deltagerne — med navn på og stole til. Man fik udleveret sit startkort og ved at aflevere det til konkurrenceledelsen blev man råbt op og fik tildelt to tidtagere — når det var ens tur. Et system, som fungerede perfekt ligesom arrangementet iverdigt. For at undgå kollisioner måtte der kun være fem modeller i luften ad gangen, men kollisionerne indtrådte dog alligevel.

Hugo og jeg startede forsigtigt med flyvninger på knap 20 minutter, men i anden periode satte vi noget mere. Hugo blev her den anden dansker over 20 min. med 24:41, mens min så ud til at skulle komme over 30, men efter knap 26 min. endte modellen i tæppet en 17-18 meter oppe.

Om lørdagen regnede vi kraftigt med at forbedre os, men alligevel blev 28:00 det bedste for mig, mens Hugo forbedrede sin personlige rekord til 26:43 — godt Hugo! Iøvrigt var det et par spændende flyvninger, da vores modeller kolliderede og rørte ved hinanden i godt et sekund. Vi fik tilbudt omflyvning på grund af sammenstødet, men det afslog vi, da tiderne egentlig var meget gode. I denne runde løb Popa fra Rumænien fra alle os andre med en flyvning på 34:36 og hans anden flyvning her om lørdagen bragte ham sikkert i spidsen for konkurrencen; den var på 32:32.

Luften i hallen forandrede sig hele tiden. Efter at have fløjet de 28 minutter gav jeg lidt flere omdrejninger og fløj med samme model, motor og propel i næste start kun 23 min. Hugo satsede også lidt mere, men måtte nøjes med 24 min.

Lørdag aften bød på lidt hyggeligt samvær, som dog endte mat med en lang spadseretur gennem byen for at finde tilbage til hotellet, med vesttyskerne som vejvisere, hvilket de dog ikke høstede megen ære af! Vi gik forholdsvis tidligt i seng for at give den hele armen på de to sidste flyvninger om søndagen.

Da dagen oprandt, startede vi at sprænge mange motorer, og det endte egentlig ikke med nogen forbedring. Jeg fik dog min næstbedste flyvning i sidste start, den så særdeles god ud, lige op under kuplen, hvor den holdt sig længe, men så fik den vel nærmest nedvind og landede midt på gulvet efter 27:10 — noget skuffende! Hugo sluttede med 22:36.

Efter at have pakket sammen gik vi hen til resultatavlen, hvor vi måtte konstatere, at Popa vandt med sammenlagt (de to bedste) 67:08, foran Kemeny fra Ungarn med 62:52 og Bud Romak, som stille og roligt havde lusket sig op på tredjepladsen med 61:10. Hugo fik 51:24 og jeg 55:10, og det rakte til henholdsvis 24. og 18. pladsen.

Ved præmieoverrækkelsen var der flotte præmier til de bedst placerede, mens der var diplomer, børnetegninger fra byens skoler og souvenirs til os andre.

Selv om vores placeringer var beskedne, var det alligevel et dejligt stævne med masser muligheder for at hente inspiration, få nye ideer mm. Der var over 200 mikrofilmmodeller af alle faconer og former. Der var også mange unge mikrofilmyvere, hvilket man ikke ser så ofte.



Jørgen Korsgaard reparerer en krop under Hugo Ernst's bekymrede blik.

Under konkurrencen havde vi masser af tid til at gå rundt og snakke med de andre deltagere, og det var dejligt, at Popa og et par andre rumæner kom hen og hilste på, de havde åbenbart hørt noget om, at vi i Danmark var begyndt at flyve med F1D-modeller!

Ungarnerne fløj fantastisk godt og havde et fortrinligt holdarbejde. De fik fire mand blandt de otte bedst placerede — imponerende. Som vi andre trak de motoren op uden for modellen, men i stedet for at hægte den på modellen med det samme, satte de den på en »ladestok« og satte først motoren på ude på startstedet. De anvendte nogle smarte O-ringe, så man nemmere kan få motoren af optrækkeren og momentmåleren. Hugo og jeg blev enige om at benytte O-ringe for eftertiden, vi skal bare lige have lavet eller købt nogle.

Min kone nød hele opholdet, hjalp med at tage tid — og fik strikket adskillige længder. Hugo fik specielt en god kontakt med en polak, som rundhåndet uddelte vodka, og det var iøvrigt meget morsomt at høre de to bemeldte herrer gå

rundt under hele stævnet og snakke dansk og polsk og tilsyneladende forstå hinanden udmærket. Vi havde en del danske papirflage med, som vakte begejstring, når vi uddelte dem som »betaling« for en eller anden tjeneste.

Ude på gangen til hallen blev jeg en gang nærmest »overfaldet« af en Leck Walesa-lignende polak, han ville et eller andet, men jeg fandt egentlig ikke ud af, hvad det var, men da jeg nævnte ordet »dania« (danser!), flød han nærmest over af begejstring. Han trykkede min hånd i mindst 5 minutter og snakkede og snakkede og kom til slut ind på fodbold, så vidt jeg kunne forstå. Han var helt fra den af rørelse, og jeg var helt bevæget.

Som træningslejr til de kommende verdensmesterskaber var konkurrencen velegnet, man fik en masse træning i at bedømme propel og motor, omdrejninger og drejningsmoment osv., at det helt gode resultat udeblev, bekymrer mig ikke så meget, modellerne er lige så gode som de andres, så vent bare til VM i oktober!!!

Jørgen Korsgaard

Tre superstars, fra venstre: Morar (Rumænien) er nuværende verdensmester, Bud Romak (USA) var verdensmester i 1976 og Popa (Rumænien) vandt i Wroclaw. Det er Romaks modeller.





## Jyllandsslaget 1984, Vandel d. 7.-8. juli

Taulov Modelflyveklub havde check på alt, da de stod som arrangører for årets Jyllandsslag. Som Erik Jensen sagde under briefing: »Hvis der er nogen, der ikke er tilfredse med den måde, vi afvikler stævnet på, er det bare ærgerligt for dem ....!«

Men der var nu ikke grund til at ærgre sig over noget. Jeg var godt nok en af dem, som helst havde set, at Jyllandsslaget var blevet en syvstartskonkurrence, når vejret nu var til det. Men arrangørerne vurderede altså, at de fleste foretrak en fem-startskonkurrence med bedre tid til socialt samvær og snak.

Der har vist aldrig været så mange mennesker til et Jyllandsslag — omkring 80 deltagere fik skrevet tider på omkring 130 startkort. Der var deltagere fra Sverige, Tyskland, Holland og Norge. Vejret var dejligt — rigtigt sommervej med sol om søndagen, mens skyerne holdt solen væk det meste af lørdagen. Vinden var hele tiden svag — desværre var vindretningen ikke helt heldig om søndagen, hvor det specielt i de sidste perioder kunne være vanskeligt at holde modellerne på selve flyvefeltet. Forbavsende få modeller savnedes dog efter konkurrencen, og af disse få var der kun en eller to, som ikke blev fundet af sommerlejrdelegerne ugen efter.

Det er helt umuligt at referere en så omfattende konkurrence fuldstændigt, så de følgende betragtninger skal især tjene som illustration af, at de (få), som ikke var med, virkelig gik glip af noget!

For første gang i over et år blev der fløjet en gaskonkurrence i Danmark med mere end to deltagere. Hele fem var tilmeldt, men pga. havari under trimningen måtte Thomas Køster og Steen Agner trække sig tilbage inden første start, således at kun tre fløj.

Karsten Randrup Larsen var med for første gang i vistnok næsten fire år — og han fløj som dengang: sikkert, uimponeret og med fin fornemmelse for at vælge det rigtige starttidspunkt. Hans manglende rutine betød dog, at han kikkede et par opretninger, således at modellen kun fløj tre maxer og to mindre gode. Det var ikke nok til at puffe Tom Oxager fra førstpladsen. Tom var dog nede på andenpladsen efter Karsten for fjerde start, da Tom havde lavet sit eneste drop efter et sygt stig i søndagens første periode.

Uanset, hvordan Jyllandsslaget var spændt af, så havde Tom allerede på det tidspunkt fået en gevaldig opmuntring at flyve videre på: Lørdag aften arrangerede Finn Bjerre nemlig en stillevejrskonkurrence, hvor Tom i sin første start fløj 5 min. 5 sek., mens hans anden blev så flot som 6 min. 4 sek. Og det var virkelig stille vejr!

Wakefieldklassen havde hele 14 deltagere. Af disse var kun de seks fra Danmark. VM-treer Günther Klemke fra Vesttyskland vandt suverænt med fem maxer. Dermed besejrede han bl.a. verdensmester Lothar Döring, som droppede to starter og måtte nøjes med femtepladsen. Svein Olstad fra Norge droppede også to starter, men hans ene drop var så beskedent som ét sekund (i samme periode fløj han 179 sek. i A2), så han kunne alligevel holde andenpladsen med en passende afstand ned til Erik Knudsen på tredjepladsen. Erik fløj den amerikanske Wake-Up model, men var ikke helt tilfreds med modellens præstationer. Bjarne Jørgensen blev nummer fire — kun et sekund efter Erik. Og så vil nogen måske spørge, hvorfor Jens Kristensen ikke også var med i toppen? Jeg må desværre lade spørgsmålet stå ubesvaret — men Jens' afsluttende flyvning på kun 23 sek. tyder på, at han har haft problemer med sine mekanismer i denne start.



Rudi Zeh fra Vesttyskland nåede desværre ikke at få sin 5. start i FIC ved årets Jyllandsslag.

Før da havde han kun droppet 22 sek.

F1A eller A2-eks. blev eneste klasse, hvor der blev behov for et fly-off. Hele 30 deltagere fløj med, og af disse nåede fire at flyve max i alle fem perioder. En femte, Gerhard Wöbbing fra Vesttyskland, droppede sidste periode efter at have fløjet fire maxer. Hans model var forsvundet efter fjerde start, så han måtte flyve med en tilsyneladende utrimmet reservemodel — og det gik så galt, at han røg ned på 11. pladsen.

Vejret taget i betragtning var de fire fly-off-deltagere egentlig skuffende få, men det kan vel trøste, at mange var tæt på at gøre dem selskab. Fem andre havde kun et drop — og fleste af disse skyldtes den berygtede Vandel-startbane-termik, der f.eks. kunne snyde en så garvet konkurrenceflyver som Finn Bjerre. På niendepladsen kunne man finde et af vores største talenter — Jens Peter Larsen fra Taulov. Jens Peter fløj glimrende — han var ikke helt heldig med termikken om lørdagen, men søndag prikkede han stille og roligt tre maxer ind.

Til de afgørende flyvninger gik Peter Buchwald, Aage Westermann, Henning Nyhegn og Peter Rasmussen. Ja, sidstnævnte er for tiden bedst kendt som wakefieldflyver, men han havde bygget en flot, flot A2-model, der hjalp ham godt på vej til afgørelsen. Denne faldt dog for Peters vedkommende allerede i første fly-off, hvor han som eneste deltager ikke nåede at flyve max. Max'et var iøvrigt sat til 180 sek. af hensyn til bortflyvningsfaren ved længere flyvninger.

De tre tilbageblevne finalister enedes om at foretage sidste start søndag aften under termikfri forhold med 240 sek. max. Peter Buchwald udløste først — en ret dårlig udløsning med stall, men i rimelig luft, så Aage Westermann forsøgte sig i samme luft som Peter. Desværre blev Aages udløsning også dårlig, og da hans model desuden tilsyneladende lå i lidt dårligere luft end Peters, måtte han nøjes med 212 sek. mod Peters 233. Henning Nyhegn cirklede stadig, da de to andre modeller var landet, men så udløste han sin Blue Bird i en pragtfuld katapultudløsning. Luften var dog ikke meget mere end neutral, og da Blue Bird'en ikke er nogen enestående stillevejrsmode, blev det kun til en tredjeplads med 183 sek. Men en meget tilfredsstillende udgang på A2-konkurrencen. Man kunne selvfølgelig unde Aage at vinde — han er snart blevet nummer to i mange konkurrencer: DM, værkonkurrence 2, Jyllandsslaget og ugen efter i sommerlejrens A2-konkurrence. Men der gives ikke ved dørene af

Peter Buchwald, som ikke alene er termiksøger af Guds nåde, men også har en model, der kan glide fra det meste andet, som findes her i landet.

A1 ekspert blev vundet af Hans Ramussen, der er formand for Idom Modelflyveklub ved Holstebro. Hans har installeret russerkrog i sin Hot Max-agtige A1-model, og han mestrede virkelig teknikken og termikken, hvilket understreges af, at han fløj fuld tid. Han blev dog fulgt til dørs af Gunnar Holm fra Sverige, som kun droppede 6 sekunder på sine flyvninger.

A1 begynder blev også vundet med fuld tid. Den præstation stod Niels Martin Sørensen for. I hælene på ham kom Keld Kristiansen og Martin Vennevold fra Lemvig-egnen. De to herrer gjorde sig tidligere bemærket med nogle fine A1-modeller på sommerlejren i 1982 — og nu var de altså tilbage igen og viste, at de ikke blot bygger pænt, men sandelig også ved, hvad deres model-

Steen Agner måtte trække sig tilbage fra FIC-konkurrencen pga. havari.



ler skal bruges til.

Keld Kristiansen havde også en A2-model, som han ikke brugte. Det var Torben Bak fra Taulov sikkert glad for, for så var der én mindre, der kunne forhindre ham i at vinde A2-beg. Torben fløj flot, men kiksede desværre i sidste start, så hans resultat kun blev knap 700 sek., mens det burde have ligget ca. 100 sek. højere. Jesper F. Jensen også fra Taulov fløj sig ind på andenpladsen foran Kristian Vilmann, der fløj fire jævne resultater, før han viste sine virkelige evner med et max i sidste flyvning.

Afslutningsvis kan det lige tilføjes, at Flemming Dehn Kristensen (selvfølgelig) vandt chuckglider. Gunnar Holm og konkurrenceleder Hugo Ernst sloges om andenpladsen — kampen faldt ud til Gunnars fordel.

Men — som sagt — det er håbløst at referere en så stor konkurrence som denne. Lige så håbløst som det er at flyve i den, når man ingen modeller har ..... En situation, som Steffen Jensen stod i, indtil fem minutter før første periode udløb. Først da ankom hans modelkasse i selskab med en brødebetyngt Peter Rasmussen. Det kunne forekomme temmelig uretfærdigt, at det lykkedes Peter at flyve max i første start, mens Steffen måtte nøjes med ca. det halve med en aldeles utrimmet model. Skal vi glemme det?

Til gengæld vil vi huske Jyllandsslaget 1984 som en dejlig konkurrence. Tak til Taulov Modelflyveklub, fordi de arrangerede, og specielt tak til Hugo, Erik og Erling, der lod være med at flyve med, for at vi andre kunne få så gode forhold at flyve under som det var muligt.

*Per Grunnet*

**Chuckglider:** 1. Flemming D. Kristensen 233 sek., 2. Gunnar Holm 194 sek., 3. Hugo Ernst 189 sek., 4. Jens Peter Larsen 119 sek., 5. Claus Bo Jørgensen 99 sek., 6. Mikael Ernst 86 sek., 7. Kjeld Kristiansen 81 sek., 8. Finn Bjerre 37 sek., 9. Jørn Rasmussen 24 sek. **A1 beg.:** 1. Niels Martin Sørensen 600 sek., 2. Kjeld Kristiansen 549 sek., 3. Martin Vennevold 470 sek., 4. Richard Hansen 451 sek., 5. Michael Blåbjerg Jensen 441 sek., 6. Henning Sørensen 424 sek., 7. Kåre Elgård Rasmussen 413 sek., 8. Alexander Otte (D) 375 sek., 9. Ulrik S. Hansen 344 sek., 10. Ole Bro Nielsen 341 sek., 11. Ole Kirk 338 sek., 12. René Andersen 311 sek. **A1 eks.:** 1. Hans Rasmussen 600 sek., 2. Gunnar Holm (S) 594 sek., 3. Poul Erik Christensen 538 sek., 4. Olaf Ernst 528 sek., 5. Marcel Jokszies 469 sek. **A2 beg.:** 1. Torben Bak 696 sek., 2. Jesper F. Jensen 651 sek., 3. Kristian Vilmann 601 sek., 4. Torben Dyrmosé 539 sek., 5. Svend Åge Jensen 515 sek., 6. Jan Pedersen 492 sek., 7. Jan Steuer 371 sek. **A2 eks. (F1A):** 1. Peter Buchwald 900 + 180 + 233 sek., 2. Aage Westermann 900 + 180 + 212 sek., 3. Henning Nyhegn 900 + 180 + 183 sek., 4. Peter Rasmussen 900 + 99 sek., 5. Reimund Brinker (D) 863 sek., 6. Finn Bjerre 853 sek., 6. Gunnar Holm (S) 853 sek., 8. Per Grunnet 826 sek., 9. Jens Peter Larsen 825 sek., 10. Susanne Schmidt (D) 808 sek., 11. Gerhard Wöbbecking (D) 802 sek., 12. Steen Agner 800 sek., 13. Hans Wilkening (D) 788 sek., 14. Claus Bo Jørgensen 787 sek., 15. Steen Hermansen 782 sek., 16.

*Jyllandsslaget skal være en afslappet konkurrence. Her demonstrerer Erik Jakobsen, at det til fulde lykkedes den arrangerende Taulov-klub at nå dette mål i årets konkurrence.*



Fritflyvnings-Unionen

Fritflyvnings-Unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med fritflyvende modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet for juniormedlemmer er 100 kr., for seniormedlemmer 220 kr. Indmeldelse sker ved at indbetale kontingentet til unionens sekretariat.

#### Bestyrelsesformand:

Jens B. Kristensen  
Gårdhøjen 1,  
4690 Haslev  
Tlf. 03-69 51 88

#### Distriktsledere:

*Distrikt Øst (øst for Storebælt):*  
Henning Nyhegn  
Industrivænget 28, 3400 Hillerød  
Tlf. 02-26 35 25.  
*Distrikt Vest (vest for Storebælt):*  
Bjarne Jørgensen  
Næsbyhave 66, 5270 Næsby  
Tlf. 09-18 02 30.

#### Fritflyvnings-Unionens sekretariat:

Steffen Jensen  
Ålborggade 17, 5.th., 2100 Kbh. Ø  
Tlf. 01-26 08 36.  
Giro: 7 13 95 35.

Pieter de Boer (NL) 779 sek., 17. Thomas Køster 775 sek., 18. Finn Dahlin 770 sek., 19. Jürgen Helbing (D) 761 sek., 20. Allan Ternholm 715 sek., 21. Karsten Kongstad 709 sek., 22. Jørn Rasmussen 685 sek., 23. Friedrich Wilkening (D) 675 sek., 24. Marcel Jokszies 672 sek., 25. Vegar Nering (N) 671 sek., 26. Svein Olof Olstad (N) 607 sek., 27. Christian la Cour 543 sek., 28. Ole Vestergård Pedersen 517 sek., 29. Niels Jørgen Madsen 472 sek., 30. Leif Nielsen 339 sek. **P-30:** 1. Bjarne Jørgensen 521 sek., 2. Allan Ternholm 16 sek. **C2 (F1B):** 1. Günther Klemke (D) 900 sek., 2. Svein Olof Olstad (N) 852 sek., 3. Erik Knudsen 833 sek., 4. Bjarne Jørgensen 832 sek., 5. Lothar Döring (D) 808 sek., 6. Erik Jakobsen 805 sek., 7. Frank Seja (D) 745 sek., 8. Jens B. Kristensen 721 sek., 9. Frank Dahlin 669 sek., 10. Kristian H. Andersen 624 sek., 11. Gerrit de Kryuff (NL) 610 sek., 12. Ulrich Sommerfeld (D) 559 sek., 13. Vegar Nering (N) 480 sek., 14. Torstein Bjørnstad (N) 423 sek. **D2 (F1C):** 1. Tom Oxager 862 sek., 2. Karsten Randrup Larsen 844 sek., 3. Rudi Zeh (D) 605 sek. **Wasp:** 1. Mikael Ernst 98 sek. **CO<sub>2</sub>:** 1. Philip Andersen 125 sek.

## Orientering fra Fritflyvnings- unionen

### Konkurrencekalender

- 1/8 Stillevejrskonkurrence, Eremitagen
- 12/8 Høstkonkurrence 1, distrikt Vest, Vandel
- 17-19/8 Free Flight Days in Poitou, Thouars, Frankrig
- 22/8 Soko Kupa, Mostar, Jugoslavien
- 25/8 Izet Kurtalic Memorial, Livno, Jugoslavien
- 27/8-2/9 EM, Livno, Jugoslavien
- 8-9/9 Eifel Pokal, Zülpich, Vesttyskland
- 16/9 Sjællands Cup, Ringsted
- 23/9 Høstkonkurrence 1, distrikt Øst, Trollesminde, Hillerød
- 29-30/9 DM
- 7/10 Jysk Mesterskab, Skjern
- 14/10 OM-F klubmesterskab, klasse A, St. Højstrup, Odense
- 21/10 Palle-Cup, Trollesminde, Hillerød
- 28/10 Høstkonkurrence 2, distrikt Vest
- 4/11 Flyvedagskonkurrence, decentraliseret
- 4/11 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)
- 11/11 Høstkonkurrence 2, distrikt Øst, Trollesminde, Hillerød
- 11/11 Distriktsmøde, distrikt Øst, Hillerød
- 17-18/11 Udvidet landsmøde
- 25/11 »Sidste flyvedag«, St. Højstrup, Odense
- 2/12 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)

### EM-landshold 1984

Det høje startgebyr ved EM i Jugoslavien d. 27/8-2/9 har nok været kraftigt medvirkende til, at kapløbet om landsholdspladserne har været temmelig tamt. Kun i A2 har der foregået noget, der mindede om kamp om pladserne — og det viste sig, at de tre eneste, der virkelig ønskede at deltage, blev de tre, som udtagelseskomiteen placerede øverst på listen.

I wakefield fandt komiteen kun Bjarne Jørgensen værd at udtage, idet man mente, at de øvrige wakefieldflyvere havde fløjet så lidt, at der ikke var grundlag for at udtage flere. Da Bjarne ikke ønskede at deltage og da ingen andre har meldt sig, bliver der ikke danske deltagere i F1B.

I gas havde ingen fløjet ved danske konkurrencer i det sidste år, så udtagelseskomiteen kunne ikke udtage nogen. Thomas Køster og Tom Oxager ønskede dog at deltage og går dermed ind på holdet.

**F1A:** Per Grunnet  
Henning Nyhegn  
Finn Bjerre  
1. reserve: Thomas Køster  
2. reserve: Aage Westermann

**F1B:** Ingen deltagere

**F1C:** Tom Oxager  
Thomas Køster

### Konkurrenceindbydelser

**12/8: Høstkonkurrence 1, distrikt Vest**  
På skoleferiens sidste dag afholder distrikt Vest sin første høstkonkurrence på Flyvestation Vandel.

Der flyves alle klasser.

Pladsen er åben fra kl. 9.00 og skal forlades kl. 18.00. Kl. 9.45 er der briefing med oplysninger om periodeantal og -varighed, startsted og flyveregler iøvrigt.

Tilmelding er nødvendig og skal være fremme *senest d. 6. august* til:

Bjarne Jørgensen  
Næsbyhave 66, 5270 Næsby  
Tlf. 09-18 02 30

Tilmeldingen skal omfatte navn, adresse, klasse og CPR- eller pasnummer. Alle, som skal ind på flyvestationen, skal tilmeldes uanset om de flyver eller ej.

Ifølge vore normale retningslinier for konkurrenceafvikling kan konkurrencen ikke aflyses pga. dårligt vejr. Men man kan selvfølgelig alligevel ringe til Bjarne søndag morgen kl. 7.00-7.30 og høre, om han mener, vejret er til flyvning.

### 16/9: Sjællands Cup, Ringsted

Denne konkurrence afholdes af Modelflyveklubben Sølvpilen i Ringsted. I skrivende stund foreligger der ingen oplysninger om arrangementet — bortset fra, at det bliver til noget!

Det forventes, at der skal flyves fra en plads i nærheden af Ringsted. At konkurrencen er åben for alle, og at der flyves alle klasser.

Konkurrenceleder er Peter Buchwald, der modtager tilmeldinger og giver nærmere oplysninger på tlf. 03-64 33 88.

### 23/9: Høstkonkurrence 1, distrikt Øst

Konkurrencen afholdes på Trollesminde/Favrholm ved Roskildevejen lige uden for Hillerød.

Der er briefing kl. 10.00 og første periode starter kl. 10.30. Det er planen at flyve 5 starter i 1-timers perioder, men vejr og vind kan naturligvis ændre dette.

Der flyves alle klasser.

Konkurrenceleder er Henning Nyhegn, som på tlf. 02-26 35 25 giver yderligere oplysninger. Søndag morgen kl. 8.00-8.30 kan man ringe til Henning og høre, om vejret tegner til, at der kan flyves.

### 29-30/9: Danmarksmesterskaber

Det var tanken, at årets Danmarksmesterskaber skulle afvikles i distrikt Vest. Imidlertid har det vist sig vanskeligt at finde en egnet flyveplads, så der er mulighed for, at DM alligevel må afholdes på Sjælland. Dette er dog langt fra afklaret i skrivende stund, hvorfor vi blot kan sige, at medlemmerne af unionen vil blive orienteret — forhåbentlig i løbet af august.

Sekretariatet kan give oplysninger efterhånden som tingene afklares.

### 7/10: Jysk Mesterskab, Skjern

Konkurrencen finder sted på Skjern Enge søndag d. 7. oktober fra kl. 9.45, hvor der er briefing ved det sædvanlige mødested. Er det første gang, du flyver i Skjern, så kontakt konkurrencelederen inden stævnet vedrørende mødestedet.

Der flyves i de sædvanlige klasser og startgebyret er 10,- kr. for seniorer og 5,- kr. for juniorer. Der er præmier til begynderklasserne.

Vandrepokalerne medbringes af sidste års vindere eller sendes i forvejen til konkurrencelederen.

Hvis vejret tillader det, vil vi flyve 1-timers perioder med evt. fly-off kl. 15.00.

Aflysning kan meddeles på tlf. 07-35 17 67 fra kl. 7.00-8.00 på konkurrencedagen.

Af hensyn til præmieindkøb bedes skriftlig tilmelding sendt senest 3/10 til konkurrencelederen:

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

## Orientering fra CL-unionen



### Konkurrencekalender

- 5/8 Haderslev Cup, Haderslev, græs ell. asfaltb.
- 8-9/9 DM 1984, alle klasser, København
- 16/9 Høst Øst, København, alle klasser
- 30/9 Høst Vest, Aalborg, F2A, F2B, F2C, D/C, G/Y
- 6/10 Gauerslund Speed, F2A
- 14/10 KM, København, alle klasser

Til udtagelse til EM 85 i klasse F2D (FAI-combat) gælder følgende konkurrencer: Windy Pokalen, Limfjordsstævnet, DM, Høst Vest og KM.

### FAI kalender

- 4-5/8 Dutch combat International, Holland, F2B, F2D. Alternativt dato 11-12/8
- 18-19/8 Int. CL-Comp., Belgien, F2A, F2B, F2C
- 24-26/8 Vår Kupa, Ungarn, F2A
- 1-2/9 9th Int. Combat Contest, Belgien, F2D
- 6-9/9 MBZ Cup 1984, Breitenbach, F2B, F2D
- 9/9 Coppa d'Oro F.A., Italien, F2A, F2C
- 17-22/9 VM, Massachusetts, USA, F2A, F2B, F2C, F2D
- 21-23/9 Nograd-Kupa, Ungarn, F2B
- 6-7/10 Europa Cup, Utrecht, F2A, F2C

### Konkurrenceindbydelser

#### 8-9/9: DM

DM arrangeres af Windy og afholdes i København. Yderl. opl. tilsendes klubberne snarest.

#### 16/9: Høst Øst, København

Det er med stor glæde, at de fælleskøbenhavnske modelflyveklubber hermed indbyder til høstkonkurrence øst d. 16. september, idet vi håber, at den bliver lige så velbesøgt og på et lige så højt sportsligt niveau som vores vårkonkurrence tidligere på året. Der vil så vidt muligt blive fløjet i alle klasser. Konkurrencen starter traditionen tro kl. 10.00 på Amager Fælled og kl. ca. 12.00 på DSB's asfalt.

Seneste forhåndstilmelding d. 12. september til:

Henrik Strøbæk  
Augustagade 24, 4.tv., 2300 Kbh. S  
Tlf. 01-55 07 93

eller 16. september på banen.

I tilfælde af tilstrækkelige forhåndstilmeldinger vil der blive opkrævet 15,- kr. pr. mand pr. klasse og indkøbt præmier.

#### 14/10: Københavns Mesterskabet 1984

Så er vi igen nået til sæsonens sportslige højdepunkt, nemlig Københavns Mesterskabet, som det er de fælleskøbenhavnske modelflyveklubber en særlig glæde hermed at indbyde til. Vi glæder os til at se modelflyvekammerater fra nær og fjern til dette traditionelt store stævne d. 14. oktober, hvor vi sætter punktum for den minderige 1984-sæson.

Der flyves som sædvanlig i alle klasser kl. 10.00 på græsset på Amager Fælled og ca. kl. 12.00 på asfalten på DSB.

Seneste forhåndstilmelding d. 10. oktober til:  
Henrik Strøbæk  
Augustagade 24, 4.tv., 2300 Kbh. S

Linestyngs-Unionen (CL-unionen) er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er 125,-kr. for direkte medlemmer. Medlemskab kan også opnås gennem indmeldelse i en af de klubber, der er tilsluttet unionen. Nærmere oplysninger herom fås fra unionens sekretariat.

#### Bestyrelsesformand:

Asgar Bruun-Andersen  
Gl. Nybyvej 29, Eskær,  
5700 Svendborg  
Tlf. 09-22 70 92.

#### Bestyrelse iøvrigt:

Team-race pilot Luis Petersen  
Østergårds Allé 28, 2500 Valby  
Tlf. 01-30 05 51

Combatpilot Stig Møller  
Offenbachsvej 24, 2.tv., 2450 Kbh. SV  
Tlf. 01-46 28 64

Stuntpilot Jørn Ottosen  
Skorpionen 29, 3650 Ølstykke  
Tlf. 02-17 66 62

Team-race pilot Kurt Pedersen  
Østergade 20, 6100 Haderslev  
Tlf. 04-52 51 01

Combatpilot Uffe Edslev  
Hertzvej 61, 8230 Åbyhøj  
Tlf. 06-25 78 11

Modelflyver Hans Rabenhøj  
Holstebrovej 38, 7830 Vinderup  
Tlf. 07-44 21 28

T/r-G/Y-mekaniker Jesper B. Rasmussen  
Engtøften 33, 9280 Storvorde  
Tlf. 08-31 91 98

#### Linestyngs-Unionens sekretariat:

Henning Lauritzen  
Solitudevej 4, 4.th., 2200 Kbh. N  
Tlf. 01-35 37 51.  
Giro: 5 20 87 69.

#### Linestyngsredaktør:

Benny Furbo  
Samsøvej 2, 7400 Herning  
Tlf. 07-22 50 89

#### Ungdomsskolekontakt:

Fritz Steffensen  
Elmevej 25, 4140 Borup  
Tlf. 03-62 68 37

Tlf. 01-55 07 93  
eller den 14. oktober på banen.

I tilfælde af tilstrækkelige forhåndstilmeldinger vil der blive opkrævet 15,- kr. pr. mand pr. klasse og indkøbt præmier.

Eventuelle pokaler bedes medbragt i velpudset stand.

I tilfælde af interesse vil der blive arrangeret kaffebord i Comet's lokale efter konkurrencen.



**RC-unionen** er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er kr. 150,-. Ved indmeldelse skal der altid betales et fuldt årskontingent. Medlemmer, som indmeldes i årets sidste halvdel, vil automatisk få overskydende beløb refunderet i næste års kontingentopkrævning.

#### Bestyrelse:

Driftsleder Anders Breiner Henriksen, Falcon (formand), Gejsingvej 56, 6640 Lunderskov, tlf. 05-58 58 83, bankbestyrer Flemming Pedersen, Nuserne (næstformand), direktør Erik Jepsen, KFK, tandlæge Bjørn Krogh, NFK, repræsentant Walther Nyborg, AMC, programfører Preben Nørholm, Midtjysk Mfk., fuldmægtig Ole Wendelboe, RFK.

#### Sportsligt udvalg:

Programfører Preben Nørholm, Godthåbsvej 7, 7400 Herning.

#### Styringsgrupper:

##### Kunstflyvning

Per Andreasen  
Tambosundvej 33, 9220 Aalborg  
Tlf. 08-15 74 60.

##### Svævemodeller

Lærer Philip Emborg Jensen  
Kirke Allé 46, 1.th., 7800 Skive  
Tlf. 07-52 18 36.

##### Skalamodeller

Dyrlæge Hugo Dueholm  
Tinghusvej 16, 9640 Farsø  
Tlf. 08-63 40 40.

##### Helikoptermodeller

Landbrugsmedhjælper Rasmus Larsen  
Ladelundvej 69, 6650 Brørup  
Tlf. 05-38 32 98.

##### Hobby-udvalget

Jørgen Petersen  
Anemonevej 26, 3650 Ølstykke  
Tlf. 02-17 61 10.

##### Flyveplads-udvalget

Bankbestyrer Flemming Pedersen  
Hovedgaden 15, 7260 Sdr. Omme  
Tlf. 05-34 18 33

##### Rekordsekretær:

Ingeniør R. Møller Nielsen  
Spergelbakken 10, 8520 Lystrup  
Tlf. 06-22 11 75.

##### Frekvenskonsulent:

TV-tekniker Herbert Christophersen  
Møllesvinget 9, Alsønderup,  
3400 Hillerød  
Tlf. 02-28 63 65.

##### RC-unionens sekretariat:

Karen Larsen  
Rugmarken 80, 8520 Lystrup  
Tlf. 06-22 63 19.  
Giro: 3 26 53 66.

## Orientering fra RC-unionen

### Nye kontaktadresser

Tre klubber har fået ny kontaktadresse, og de kommer her:

*Østjysk Modellflyveklub*, v. Palle Iversen, Ndr. Stationsvej 5, 8721 Daugård, tlf. 05-89 50 80.  
*Skagen RC-Klub*, v. Svend Hjermitsev, Iver Kristensensvej 9, 9990 Skagen, tlf. 08-44 59 79.  
*Ry Modellflyveklub*, v. Henning Sørensen, Skoletøften 18, Vurring, 8660 Skanderborg, tlf. 06-92 73 81.

### A-certifikater

494 John Mosbjerg Madsen, Vestfyns Mfk.  
495 Henning Andreasen, Dronninglund Mfk.  
496 Henning Keseler, Nordvestjysk Mfk.  
497 Keld Hansen, Vestsjællands RC-klub  
498 Johannes Svaneborg, Dronninglund Mfk.  
499 Jørgen Larsen, Thy RC-klub  
500 Philipp Emborg Jensen, Thy RC-klub  
501 Jesper Grauting, Esbjerg Mfk.  
502 Arne K. Madsen, Jysk Luftcirkus, Spjald  
503 Kjeld Simonsen, Jysk Luftcirkus, Spjald  
504 Frederik P. Frederiksen, Jysk Luftcirkus, Spjald  
505 John B. Jacobsen, Jysk Luftcirkus, Spjald  
506 Jørgen Winther, Nuserne  
507 Claus Bernhard, Vestsjællands RC-klub

### Stævnekalenderen

Man bør bemærke, at der er nogle flytninger af stævner pga. udefra kommende omstændigheder og ændringer. Se stævnekalenderen andetsteds på siden.

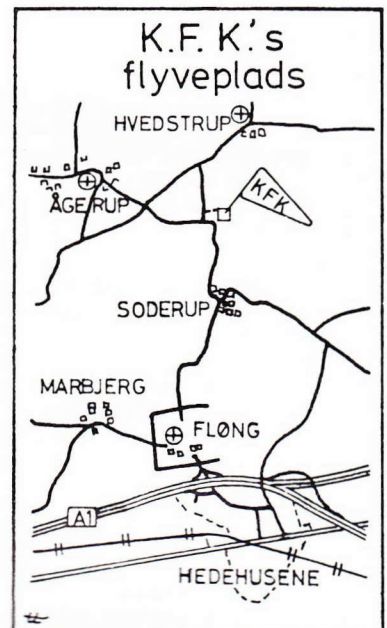
### EM kunstflyvning i Belgien

Til ovennævnte konkurrence, som finder sted i dagene 11-16/9 kan evt. interesserede *tilskuere* få yderligere oplysninger ved styringsgruppen.

### Indbydelser:

#### 12/8: DM Jumbo Skala

Københavns Fjernstyringsklub inviterer i år til DM i Jumbo Skala søndag d. 12/8 på KFK's flyveplads ved Soderup. Der er briefing kl. 9.00, og startgebyret er sat til kr. 50,-. Tilskuere er velkomne og der vil blive mulighed for at købe forfriskninger på pladsen. Tilmelding må ske snarest muligt til John Borgen, tlf. 01-88 12 03.



### Officiel stævnekalender

Dato	Stævne, oplysninger, kontaktperson
4-5/8	Sydjysk International Fly for Fun, T. Lühje, 04-46 78 42
4-5/8	NM kunstflyvning, Vandel, Gunnar Andreasen, 08-46 92 64
5/8	Fly for Fun, Herning, Jens Søndergård, 07-14 72 01
12/8	DM Jumbo Skala, KFK, John Borgen, 01-88 12 03
18/8	Skala Træf, Frederikshavn, Jørgen Simonsen, 08-42 97 69
18/8	Opvisningsstævne, Spjald, Jan S. Jansen, 07-38 15 83
18-19/8	DM Højstart, AMC, tæller til NM 85, VM 85, EM 86, Pokalkamp 84, Walter Nyborg, 06-22 15 21
18-19/8	DM Kunstflyvning, Brønderslev (A + B + jumbo), Rolf Kjelgaard, 08-82 50 80
19/8	Heli-Træf, Sæby, K. Elversøe, 08-46 40 26
19/8	Træf for små RC modellfly, Holbæk, Preben Davidsen, 03-43 73 76 (reservedato 18/8)
24-26/8	Fly-Camping Træf, Arrow Toftlund MFK, Arne Friborg, 04-83 20 93
25-26/8	DM Stand-Off skala, AMC, Kurt Hammersholt Pedersen, 06-29 40 71 (reservedato 8-9/9)
26/8	SMSK 2 Meter Cup, Ernst Nissen Thomsen, 02-45 41 39
1/9	AMC Jumbo-Træf, Århus, J. K. Hansen, 06-17 70 78
1-2/9	Toptræf & Vingtræf, Viborg RC Klub, L. Pilegaard, 06-61 59 51
2/9	Als Cup (højstart), tæller til NM 85, VM 85, EM 86, Pokalkamp 84, Torben Krogh, 04-43 30 74
8/9	DM Skrænt, Thy RC, tæller til NM 85, Pokalkamp 84, Jørgen Larsen, 07-97 13 63 (reservedato 9/9)
9/9	DM Helikopter, Herning, Jens Søndergaard, 07-14 72 01
9/9	Luft-Cirkus, Sønderborg, Peer Hinrichsen, 04-42 55 73
16/9	NFK Open (skrænt), tæller til NM 85, Pokalkamp 84, Bjørn Krogh, 02-18 70 94
22-23/9	Falcon Cup 1984 (kunstflyvning A + B + jumbo), Olav Nielsen, 05-55 50 35
23/9	SMSK Højstart Cup, Ernst Nissen Thomsen, 02-45 41 39
30/9	Mols Cup (skrænt), tæller til NM 85, Pokalkamp 84, Walter Nyborg, 06-22 15 21 (reservedato 14/10)
6-7/10	Helikopterseminar, Kroager, K. H. Nielsen, 05-88 54 54
7/10	SMSK Skrænt Cup, Ernst Nissen Thomsen, 02-45 41 39





# MINI-PRISER



Robbe »Charter«, minipris ..... kr. 365,00



Robbe »Progo«, minipris ..... kr. 995,00  
 Robbe resonansrør 7,7 cm — 15 cm, minipris ..... kr. 185,00  
 Robbe Multilader, minipris ..... kr. 188,00  
 Robbe Baron CP best. nr. 3851 RC-helikopter m. kollektiv pitch, minipris ..... kr. 2.850,00



Robbe Compact fjernstyringsanlæg med 1 servo, minipris ..... kr. 520,00  
 Robbe Supra PMCS fjernstyringsanlæg incl. akku og 1 servo, minipris ... kr. 3.490,00

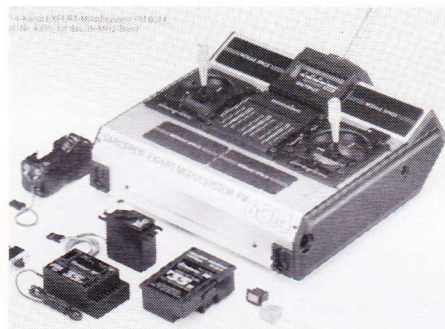


Multiplex ROYAL mc RC-anlæg med PCM-system, incl. 1 servo ..... kr. 3.845,00

Graupner Taxi I med OS 35 motor, samlet minipris ..... kr. 885,00



Graupner Duo med OS 35 motor, samlet minipris ..... kr. 900,00  
 Graupner Trend med OS 35 motor, samlet minipris ..... kr. 942,00  
 Graupner Volksplane med OS 35 motor, samlet minipris ..... kr. 875,00  
 Alle OS-motorer: ± 20%



Graupner »Herregårdssættet«, minipris ..... kr. 1.960,00  
 Graupner Varioprop C4 fjernstyring, minipris ..... kr. 575,00  
 Graupner Varioprop T 1008 fjernstyring, minipris ..... kr. 1.165,00



Graupner Helimax helikopter til 6,5 cm<sup>3</sup> motor, nr. 4607, minipris ..... kr. 3.360,00  
 Graupner Helimax helikopter til 10 cm<sup>3</sup> 4-takt, nr. 4608, minipris ..... kr. 3.560,00  
 Graupner Playboy helikopter, nr. 4612, minipris ..... kr. 2.450,00  
 Graupner Bell 222, nr. 73A ..... kr. 4.475,00  
 Graupner Bell 222, nr. 98 ..... kr. 1.560,00  
 Graupner Gyro Sensor, NEJ-100 kr. 995,00  
 3-kanals fjernstyringsanlæg med udskiftelige moduler, kan udbygges til 7 kanaler, minipris ..... kr. 995,00  
 El-starter, minipris ..... kr. 435,00

Graupner Amateur II, minipris ... kr. 352,00



Graupner Taxi II, minipris ..... kr. 705,00  
 Graupner RC-UHU, minipris ..... kr. 580,00  
 Graupner Dandy, minipris ..... kr. 412,50  
 Graupner Elektrofly, minipris ... kr. 660,00  
 Graupner Funny, minipris ..... kr. 358,50



Graupner Ultra, minipris ..... kr. 628,00



Graupner Mosquito, minipris .... kr. 665,00  
 Graupner Soft Fly, minipris ..... kr. 675,00  
 Graupner ASW 22, minipris ..... kr. 999,00  
 Graupner Thermik, minipris ..... kr. 890,00  
 Brændstof 20/80, pr. 5 liter ..... kr. 59,00

Diverse HEGI-MODELLER sælges for ca. halv pris. Ring og hør, hvilke modeller vi kan tilbyde!

Reservedele til fly, biler, helikoptere mm. normalt på lager.

Ring og spørg om de ting, du ikke finder i annoncen! Vi sender overalt!

## MINI HOBBY

TÅRNVEJ 303, DK-2610 RØDOVRE — Tlf. 01-41 50 46 svarer hverdage kl. 8.00-21.00.

Åbningstider: Mandag, tirsdag, onsdag 12.00-18.00, torsdag 12.00-19.00, fredag 12.00-20.00, lørdag 10.00-14.00.

Vil du være medlem af RC-unionen? Det kan vi klare for dig, hvis du henvender dig i forretningen!

af stort set alle motormodeller, som kan starte og lande på jorden. Se reglerne i Modelflyve Nyt nr. 2/84.

## Nyt fra styringsgruppen for skalamodeller

Som nævnt i Modelflyve Nyt 3/84 nedsattes på dommerseminaret i april et udvalg på tre mand,

hvis opgave det var at skitsere et forslag til en ny, lidt lettere skalaklasse end den nu internationalt dominerende F4C. Begrundelsen for oprettelsen af en lettere klasse er et ønske om at få et bredere udsnit af vore skalainteresserede ud til konkurrenter — ikke just for konkurrencens skyld, men mere for, at man ved den slags lejligheder virkelig får sammenlignet en selv og sit grej med andre(s). Vi ved, at der findes en masse dejlige skalamodeller her i landet, og vi ved også, at der er stor interesse for at vise det frem. Denne viden har vi fra afholdelsen af vore skalatræf.

Udvalget har kaldt den nye klasse »*Dan-skalak*«. Udvalget har tilsendt styringsgruppen et ret detaljeret udkast mht. krav og bedømmelses-

regler. Pointtildelingen er som i anden skalasammenhæng fra 0-10, men der opereres med betydeligt lavere K-faktorer end i F4C. Jeg ville gerne offentliggøre bestemmelserne i deres helhed, men vi er i styringsgruppen enige om, at vi gerne vil i personlig kontakt med hinanden før offentliggørelsen. Af geografiske (og økonomiske) årsager ser vi hinanden sjældent, men vi forventer, det sker til DM i Århus i august. Der kommer således en mere udførlig redegørelse i næste nummer af bladet. Klassen bliver naturligvis ikke indført før i 1985. *Hugo Dueholm*

## Opslagstavlen

*Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige køb- og salg-annoncer af modelfly og tilbehør til modelfly. Annoncer for ikke-modelflyvegrej smides uden videre i papirkurven. Redaktionen bortredigerer skånselsløst pladskrævende beskrivelser af effekterne, udbredt brug af rosende tillægsord og alt andet, der ikke er nødvendigt for at give et rimeligt indtryk af tilbuddene. Indsenderne bliver ikke orienteret om vor evt. redigering i deres tekster.*

*Denne grove medfart af de indsendte annoncer kan kun forsvares med, at annoncerne er gratis.*

*Annoncer til Opslagstavlen skal indsendes en måned før bladets udgivelse til:*

### Modelflyve Nyt

Mariendalsvej 47, 5610 Assens

*Annoncer til Opslagstavlen eller rettelser til allerede indsendte annoncer modtages ikke under nogen omstændigheder pr. telefon. Utydeligt skrevne annoncer og annoncer uden afsender smides vi uden tøven direkte i papirkurven.*

**Sælges:** QB 40S RC-begyndermodel med 6,5 cm<sup>3</sup> Webra motor, 7-kanals Graupner RC-anlæg. 3.500,- kr. Peter Kristensen, 06-62 93 36 eft. kl. 16.30.

**Pilot QB 20 H** næsten færdigbygget RC-motormodel + alle resterende dele og tegning i org. emballage, uden motor og hjul, til salg. Lars Bo Biilmann, tlf. 09-64 13 22.

**Profil 4**, velflyvende kunstflyvningsmodel sælges for 600 kr. Webra 61 F Speed, 350 kr. 08-31 15 03 (Ole).

**Sælges:** 35 MHz Futaba FP-6JN m. 4 servoer og to modtagere. Smith Miniplan m. OS 80 4-takt, flyveklar. Globetrotter m. OS 30, flyveklar. Byggesæt til Cosmo 3. El-starter. Multilader. 2 resonanspotter til 10 cm<sup>3</sup>. OS 21 FSR. HP Gold Cup m. baginds. Div. andre småting. 09-31 69 10 (Finn A. Jensen).

**1,76 cm<sup>3</sup> FSR-motor** sælges m. kunstflyvningstank. Aldrig brugt, 200 kr. 01-53 57 60 (Kjartan).

**Helikopter**, flyveklar, uden motor sælges, kr. 600. 05-66 53 91.

**RC-anlæg sælges**, 4-kanals sender og modtager, 3 servoer og akkus til sender og modtager samt oplader. Har ikke været brugt. Pris 1.650 kr. 02-64 30 74 (Kim Borch) eft. 15.00.

**Sælges:** Robbe Puma 11 RC byggesæt (ikke påbegyndt), 500 kr. Combatfly m. Super Tigre 20 B motor, 375 kr. Ny og ubrugt Thunder Tiger 25 III motor, 450 kr. 06-31 70 73 (Dan).

**Robbe Delmo** m. påmonteret 3-hjuls understel og mek. mixer samt 10 cm<sup>3</sup> Webra Champion motor. Samlet kr. 900,- — kan evt. sælges delt. 04-42 58 92 (Claus).

**Diverse sælges:** Cessna 177 Cardinal m. OS 40, Amateur m. OS 10, Elektro-Fly ikke færdigbygget, Piper PA 18 byggesæt, alle Graupner. Kadi svævefly m. opsats og motor (Hegi). El-motor Jumbo 540 m. gear og tilbehør. Gløderørmotorer: OS 15 lidt brugt, OS 25 tilkøbt, Webra 40 RC ny, Webra 61 RC tilkøbt, alle m. dæmper. 23 stk. forsk. propeller. Div. gaffler, brændstoffiltere, beslag samt lister og finer. Sælges samlet eller delt. Prisdé samlet kr. 5.000,-. Bedst eft. kl. 18.00, 03-62 61 70 (Jens).

**Kavan Jet Ranger** helikopter m. autorotation sælges, 2.000 kr. Kavan mekanikset, komplet m. rotorblade, 600 kr. Futaba gyro m. stik for Simprop- og Webra-RC-anlæg, 800 kr. OS 90 FSR m. dæmper, ny, 1.300 kr. 08-18 37 67 (Carl Møllerup).

**Sælges:** Mosquito el-svæver m. akku, kr. 800. Graupner afbryde-automatik, kr. 200. QB 60 Monster m. Profi 60 motor, forreste kabineglas mgl., aldrig fløjet, kr. 1.200. 03-64 83 10 (Niels).

**Falcon 56** velholdt brugt eller ny købes. Piper Comanche halvfærdig sælges, kr. 500. Motorsvæver Carrera Optimus m. OS 2,5 cm<sup>3</sup> motor, kun fløjet 1 gang sælges. 08-43 29 80 inden kl. 17.30.

**Webra T4** ny model, brugt i ca. 10 timer, kører som ny. Sælges for 1.200 kr. el. byttes med god OS eller Webra 15 Speed. 08-92 41 45 (Bent).

**Sælges:** Top Flite Thunderbolt, 800 kr. Top Twin Comet m. 2 stk. OS 45, 3.000 kr. Top Mig m. Rom Air optræk, underst., 1.600 kr. Carrera Sportavia, 1.000 kr. Laser 200 m. Quadra, 2.000 kr. Disse er alle flyveklare. Desuden flg. påbegyndte byggesæt: Big Lift, 400 kr. Pilot Bücker Jungmeister 300 kr. Robbe Cap 21, 1.500 kr. Lancaster, spv. 345 cm til 4 stk. 10 cm<sup>3</sup>, 1.500 kr. Rödel Beechcraft Duke m. AMT optræk og cockpitinteriør, 4.000 kr. 05-53 53 60 (John) efter kl. 18.00.

**Sælges:** Galaxi lavvinget kunstfly, delvis fabriksbygget m. Super Tigre X60SP m. bagudst. og resonansrør og Rom Air optr. underst., alt som nyt, 2.500 kr. Pilot Arko 30 m. OS 35, motorcowl mgl., 350 kr. SIG Ryan Sta byggesæt m. OS 61 FSR, 1.500 kr. Robbe ASW 19 svæver byggesæt, 900 kr. Startkasse m. power-panel, akku, el-starter, 350 kr. Desuden div. tilbehør. Alt sælges, helst samlet til fornuftig pris. 01-16 81 50 (Gert).

**Graupner helikopter** bestående af mekanik nr. 73A (nyere model end test i nr. 3/83) samt 2 kroppe, Bell 222 og Bell Trainer. Kan evt. ses flyve. Sælges for kr. 4.000. Graupner Starlet, virkelig velflyvende m. OS 40 FS 4-t, kr. 1.500. 09-17 42 35 (Bjarne).

**Graupner helikopter** type Bell 222 m. skalakrop. Ekstra trænerkrop medfølger samt et par rotorblade. Modellen er som ny med ny type friløbsnav samt ny krop. Prisdé kr. 6.900 incl. motor. QB 15 H begyndermodel til 3,5 cm<sup>3</sup> motor sælges, kun fløjet få gange, prisdé kr. 350. 05-38 32 98 (Rasmus Larsen).

**Sælges:** Galaxi 10 cm<sup>3</sup>. Profile 4 10 cm<sup>3</sup>. Cutlass, vinger samlet. Super Tigre 10 cm<sup>3</sup> m. bagudst. OS 40 FSR, kørt ½ time. HB 25 brugt. G-Mark 2 cyl., ny. **Købes:** Gamle numre af Model Airplane News. 01-75 82 84 (Jens Korsbæk).

**PCM Digicont** sælges. 8-kanal, 40 MHz m. kort antenne, div. ledninger og kontakter, brugt 5 gange, kr. 2.500. Cessna 172, ¼-skala, spv. 275 cm incl. Evra 30 cm<sup>3</sup> motor, kr. 2.500. 01-17 74 41 eller 02-84 55 88 lokal 34 (Kjeld).

**Sælges:** 2 stk. Webra FMSI, 7-kanals RC-anlæg m. 5 servoer og akku samt lader, pr. stk. 1.600 kr. 1 stk. Quadra Q 35 benzin, ny, 1.000 kr. 1 stk. påbegyndt MRM Phantom, 800 kr. 1 stk. påbegyndt Speedy lille kunstflyvningsmodel til .25 motor, 300 kr. 05-73 32 35 (Hans Hammer) eller 06-41 16 61 (Henrik Hammer).

**Sælges:** Helt ny Honda generator, kr. 4.500 (incl. omløber og Puch-nav til el-spil). Helt ny Chloride GL 12 marine akku, kr. 500. Motorspil (klar til brug) kr. 500. Elektronisk stopur, kr. 200. 02-45 17 44 (Steen Høj Rasmussen) eft. 17.00.

*Dead-line for annoncer til Opslagstavlen i Modelflyve Nyt 5/84 er d. 7. september!*



# TRANSMERC har det helt store udvalg i fjernstyringsanlæg til de ganske små priser

## Promars Rex

Vi har sikret os endnu et lille parti af det kendte Robbe Promars Rex anlæg, som vi sælger til den fantastiske pris af .....

**KUN kr. 3.250,-**

Her er, hvad du får til denne superlave pris:

- ★ 8-kanals sender
- ★ 8-kanals modtager
- ★ Hurtigopladelige superakkus
- ★ Modul i sender
- ★ Krystaller efter valg
- ★ Frekvensflag
- ★ Kontaktsæt
- ★ 2 servoer
- ★ Bærerem

— Og her er et lille udpluk af anlæggets mange faciliteter:

- ★ Frit programvalg
- ★ Frit funktionsvalg
- ★ To indbyggede V-mixere med omskiftelighed til de forskellige kanaler
- ★ Indbygget dual-rate og exponentialstyring med indstilling og omskifter
- ★ Præcisionsstyrepinde med indstillelig længde
- ★ Kontrol af batterispænding og HF-udstråling
- ★ Direkte servokontrol
- ★ Memorymodul til frit funktionsvalg og servoopoling
- ★ Forberedt til indbygning af superoptionsmodulerne: Acrobatic, Helikopter og Universalmodul samt LCD info-terminal m. omdrejningstæller og memorymodul.



## TRANSMERC tilbud

**4-kanals fjernstyringsanlæg FM 27, 35 eller 40 MHz** med vendbar servoomdrejning, forberedt for mixer, 2 RS 200 servoer, servotilbehør, servoholdere, kontaktsæt og krystaller. Tilbudspris ..... **kr. 1.285,00**  
 12 stk. akkumulatorer til sender og modtager ..... **kr. 144,00**  
 Multilader ..... **kr. 225,00**  
 1 sæt ladeledninger ..... **kr. 75,00**



## TRANSMERC tilbud

**Multiplex Europa Sport 4/6. FM 27, 35 eller 40 MHz.** 4 kanaler — kan udvides til 6 kanaler. Dette kvalitetsanlæg har følgende udbygningsmuligheder: mixer, kombiswitch, multinaut, lærer/elev kabel. Desuden har senderen servoreversering. Med 2 stk. Multiplex Nano-servoer ..... **kr. 1.480,00**  
 Med 2 stk. MPR 26 tyske kvalitets-servoer ..... **kr. 1.280,00**  
 10 stk. akkumulatorer til sender og modtager ..... **kr. 120,00**  
 Netlader ..... **kr. 170,00**

Multilader ..... **kr. 225,00**  
 1 sæt ladeledninger ..... **kr. 88,00**



## TRANSMERC tilbud

**2-kanals fjernstyringsanlæg** med 2 servoer, incl. krystaller, kontaktsæt og servotilbehør ..... **kr. 599,00**  
 — så længe lager haves!

Vi forbeholder os ret til at ændre priser. Vi tager forbehold for trykfejl i annoncen.

## TRANSMERC

Næstvedvej 73, Bårse, 4720 Præstø  
 Telefon: 03-79 02 02 mandag-fredag 9.00-15.00  
 03-79 19 55 mandag-fredag 15.30-17.30, lørdag lukket

Transmerc er et postordrefirma, så hvis du ønsker at aflægge besøg hos os, vil vi bede dig om at ringe først og aftale tid for dit besøg. Vi sender over hele Skandinavien.

# Er din SIKKERHED i top?

Hvis ikke, så kontakt JS teknik, der også har sikkerhed på programmet, f.eks.:

**AFLADER** til sender og modtager-akku, så du ikke flyver med »sløve akkuer«. Forsk. udgaver fra **124,- kr.**

**AKKUKONTROL**, der fortæller, hvornår du skal stoppe flyvningen med hel model. Forsk. udgaver fra **56,- kr.**

**AUTOPILOT**, der styrer din model, hvis senderen svigter eller ikke kan nå ..... **kr. 174,-**

**HUSK:** Sikkerhed er også et spørgsmål om penge. Hvad er din model værd, og hvad vil du ofre for en hel model?

## Akkumulatorer

til model og udstyr.

Vi har akkuer fra 50 mAh til 4 Ah til din sender og modtager og andet grej, samt

**AKKUER**, tørre, vedligeholdelsesfrie m.v. til startkassen, til *Danmarks laveste priser.*

Ring og hør — eller få emneliste tilsendt fra

## JS teknik

Uglevang 52, 1., 3450 Allerød  
**02-27 55 51**

## Tilbud fra Hobbykældereren

2. sorterings balsaplader 100 x 1000 mm, 1,5 - 2 - 4 mm. Nu kun 7,- kr. pr. plade uanset tykkelse.

### Sidste chance!

Du kan stadig nå at få din nye **OS-motor** med **20% rabat.**



**Hegi Piper PA18** til 10 cm<sup>3</sup> motor. Spændvidde 181 cm. Til 3-6 kanals anlæg. Vægt flyveklar ca. 3.000 g. Komplet byggesæt ..... **kr. 698,-**

**MFa High Sierra** 2-meter RC-svæver med styropcr vinger og glasfiberkrop — nu kun ..... **kr. 648,-**

**El-helikopter Graupner Skylark EH1**, før kr. 3.149,-, nu ..... **kr. 2.385,-**

**Fjernstyringsanlæg** — Ring og få en minipris

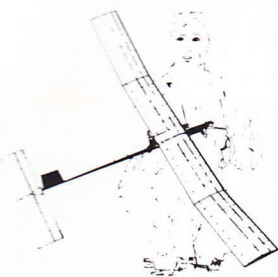
## HOBBYKÆLDEREN

Dumpen 10, 8800 Viborg  
Telefon 06-61 08 32

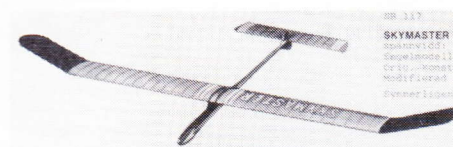
## LEIF O. MORTENSEN HOBBY MODELLER TIL UNDERVISNINGSBRUG

### Fritflyvningsmodeller

**Suliman** — Fritflyvende begynder svæve-model, ideel for dem, der ikke har prøvet at bygge før. Spændvidde 77 cm, plan og haleplan i helbalsa ..... **kr. 53,-**



**Abdul** — Begynder svæve model i klasse A1. Kort byggetid og fine flyveegenskaber. Byggesæt m. alle nødvendige dele undtagen lim og dope ..... **kr. 97,-**



**Skymaster** — Velflyvende A2-model. Ideel som første A2-model til begyndere, der tidligere har bygget en eller to mindre svæve-modeller. Sættet indeholder alle nødvendige dele samt tegning i fuld størrelse og dansk byggevejledning ..... **kr. 165,-**

**Stratos** — Moderne konkurrencemodel i klasse A2, spændvidde 1.913 mm. En velflyvende model, som dog kræver nogen erfaring. Byggesættet indeholder alle nødvendige dele samt tegning i fuld størrelse og dansk byggevejledning ..... **kr. 165,-**

**Mustafa** — Helt moderne svæve model i klasse A2. Dansk mester 1983. Spændvidde 198 cm. Byggesættet indeholder alle nødvendige materialer i forarbejdet form. Desuden tegning og vejledning ..... **kr. 219,-**

### CO<sub>2</sub>-model

**Slap A'** — Letbygget og velflyvende begyndermodel for CO<sub>2</sub>-motor, der ikke forurener eller støjer, og som altid kan starte. Spændvidde 67 cm, længde 56 cm. Beregnet til Telco Turbotank 3000 motor. Byggesættet indeholder alle nødvendige dele undtagen lim, lak og motor ..... **kr. 77,-**

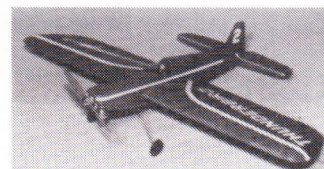
### Linestyringsmodeller

**Little Bugbear** — 0,8 cm<sup>3</sup> combatmodel konstrueret specielt til begyndere. Meget nem at bygge, let at flyve og utrolig stærk. Byggesættet indeholder plastbeklædning og alle materialer ..... **kr. 79,-**



**HR 46 Krabat** — Kunstflyvningstræner for 2,5-4,0 cm<sup>3</sup> motor. Nem og bygge og stærk. Særdeles velegnet til begyndere og ungdomsskolehold. Byggesættet indeholder plastbeklædning ..... **kr. 168,-**

**Akromaster** — SIG-byggesæt til kunstflyvningstræner beregnet til motor fra 2,5-3,2 cm<sup>3</sup> ..... **kr. 174,-**



**Thunderbird** — Denne kunstflyvningsmodel har 920 mm spændvidde og er beregnet til motor på 2,5-3,5 cm<sup>3</sup>. Luksusbyggesæt med alle nødvendige dele undtagen lim, dope og beklædningsmateriale ..... **kr. 165,-**

### Polflyvningsmodel

**Wildcat** — Elektrisk polflyvningsmodel af fladkropstypen. Meget nem at flyve, kan laves loops. Velegnet selv for de mindste år-gange ..... **kr. 45,-**

### Radiostyrede modeller



**Lærken** — Letbygget og stærk RC-begyndermodel med rolige, godmodige flyveegenskaber. Spændvidde 122 cm. Motor 0,8 cm<sup>3</sup>. Til 2-kanals RC-anlæg. Byggesættet indeholder alle nødvendige dele undtagen motor, RC-anlæg, lim og lak ..... **kr. 285,-**

**SIG Riser** — 2-meter RC-svæve model. Velegnet for begyndere. Særdeles fine flyveegenskaber. Kan flyves med 2 kanalers RC-anlæg ..... **kr. 345,-**

### P.A.W. motorer

Er du træt af akkumulatorer, gløderør, methanolordning — så prøv en dieselmotor.

**NYHED:** P.A.W. 1,0 cm<sup>3</sup>. Motorydelse 0,13 HK. Også i RC-udgave.

P.A.W. 0,8 cm<sup>3</sup> ..... **kr. 173,-**  
P.A.W. 1,0 cm<sup>3</sup> ..... **kr. 188,-**  
P.A.W. 1,5 cm<sup>3</sup> ..... **kr. 195,-**  
P.A.W. 1,5 cm<sup>3</sup> Contest ..... **kr. 225,-**  
P.A.W. 2,5 cm<sup>3</sup> ..... **kr. 195,-**  
P.A.W. 2,5 cm<sup>3</sup> Contest ..... **kr. 225,-**  
P.A.W. 3,2 cm<sup>3</sup> ..... **kr. 218,-**  
P.A.W. 4,75 cm<sup>3</sup> ..... **kr. 435,-**

### RC-motorer:

P.A.W. 0,8 cm<sup>3</sup> ..... **kr. 255,-**  
P.A.W. 1,0 cm<sup>3</sup> ..... **kr. 270,-**  
P.A.W. 1,5 cm<sup>3</sup> m. dæmper ..... **kr. 285,-**  
P.A.W. 2,5 cm<sup>3</sup> m. dæmper ..... **kr. 300,-**  
P.A.W. 3,2 cm<sup>3</sup> m. dæmper ..... **kr. 315,-**  
P.A.W. 4,75 cm<sup>3</sup> m. dæmper ..... **kr. 465,-**

### TILBUD

Ved køb af mindst 8 stk. **Little Bugbear** er stykprisen **kun 50,- kr.**

Ved køb af mindst 5 stk. **Thunderbird** er stykprisen **kun 148,- kr.**

*Vi leverer alt til undervisningsbrug. Ring eller skriv efter vores prisliste over byggesæt, motorer, brændstof, værktøj og løsdele.*

## LEIF O. MORTENSEN HOBBY

HERNINGVEJ 94  
DK-9220 AALBORG ØST  
Tlf. 08-15 97 07 ma.-fr. 16.00-17.30  
Giro: 9 00 00 62

**Her finder  
du en god  
leverandør**

### MÅLØV

Alle mål i træliter, krydsfiner, balsa-træ. Fittings til fly og skibe. Tidsskrifter. Tegninger til skala-fly.

#### Måløv Hobby

Måløv Hovedgade 69, 2760 Måløv.  
Tlf. 02-65 23 33

Åbent hverdage 13-17.30, lørdag 9-13.00.

### KSS HOBBY

RC  
Mandag kl. 14-19

Futaba,  
brændstof  
mm.  
Ring til  
KSS!



KSS, Rødovrevej 47, 2610 Rødovre  
01-41 29 98

Hele programmet fra

### MULTIPLEX

RC-anlæg — motorer — fly —  
skibs- og bilmodeller.

#### RANDERS HOBBY v. Knud Maaetoft

Rådhusstorvet 4, 8900 Randers  
Tlf. 06-42 58 14

### ODENSE

Specialforretning for modelhobby

#### Odense Hobby Forretning

Vesterbro 42, 5000 Odense C  
Tlf. (09) 12 21 04

### VIBORG

*Hobbykælderer er din specialbutik  
inden for fjernstyring og linestyring.  
Alt i byggesæt. Ring eller skriv, og  
vi opfylder dine ønsker!*

#### HOBBYKÆLDEREN

Dumpen 10, 8800 Viborg  
Tlf. 06-61 08 32

### KØBENHAVN

Materialer, bøger, blade,  
byggesæt, værktøj .....  
alt til modelbyggere!

#### Model & Hobby

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

Ma., ti. to, fr. 13-17, lø. 10-12, onsdag lukket!

### FUTABA RC-værksted

Det autoriserede danske Futaba-  
værksted udfører reparation og  
service på alle Futaba-anlæg.

Futaba RC-Service  
Magnolievangen 40, 3450 Allerød  
Tlf. 02-27 64 20

### Robbe RC-værksted

Vi udfører alt garanti- og service-  
arbejde på Robbe RC-anlæg i  
Danmark.

Robbe Servicecenter Danmark  
v. Bjørn Nielsen  
Gartnervej 30, 8310 Tranbjerg  
Tlf. 06-29 49 20

### Model-Center

Stort udvalg i epoxy og glasfiber,  
specielt til modelbygning. Skriv  
efter vort katalog! (Vi forstår  
engelsk, tysk, italiensk og fransk).

#### MODEL-CENTER

Urs Schaller & Anna Vannucchi  
Costa S. Giorgio 76, 50125 Firenze  
Italien

### World Free Flight Review

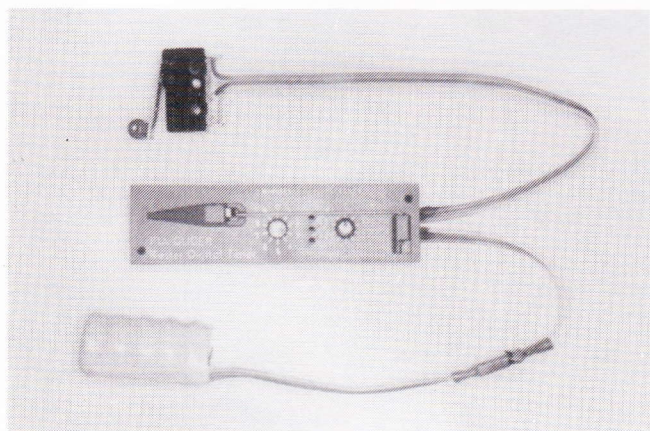
Send 30 US\$ plus porto (10\$ luft-  
post, 1\$ alm. post) og modtag  
verdens bedste fritflyvningsbog —  
redigeret og udgivet af Bill Hartill.

WORLD FREE FLIGHT PRESS  
7513 Sausalito Ave., Canoga Park  
Calif. 91307, USA

*Gælder det tryksager,  
så forhør dig hos*



A-OFFSET, 7500 Holstebro  
Tlf. 07-41 01 00



### KØSTER DIGITAL F1A-timer

Timeren for den seriøse modelflyver, der flyver med fritflyvende  
svævemodeller. 100% nøjagtig, 100% pålidelig, let at indbygge,  
let at betjene. Rekvirer beskrivelse — eller bestil fra:

KØSTER DIGITAL, Postbox 54, 3400 Hillerød, Danmark  
Tel. (dag) 02-26 02 00, (aften) 02-25 03 19

## Cirkeline-krogen

Hvis du har planer om at indbygge en russerkrog i  
din fritflyvende svævemodel, så vil Cirkeline-  
krogen sandsynligvis være noget for dig:

- ★ Kan indbygges i de fleste modeller
- ★ Hver af de fire funktioner kan justeres seperat
- ★ Al justering foregår ved halefinnen, hvorved  
modellen lettere holder trimmet
- ★ Cirkeline-krogen er billig — kr. 150,- for et  
komplet sæt incl. alle nødvendige dele.

Bestil fra: Henning Nyhegn  
Industrivænget 28, 3400 Hillerød  
Tlf. (aften) 02-26 35 25

Læs artiklen om Cirkeline-systemet i Modelflyve  
Nyt nr. 3/84.

# Flere MULTIPLEX nyheder 1984

65 HR JØRGEN NIELSEN  
BYGVÆNGET 3  
6990 ULFBORG

## Capriolo - vejen til luftakrobatik

Endelig kan du få en sporty lavvinget motormodel. Ideel til fritidspiloterne: All-round anvendelig, robust, kunstflyvningsduelig, handy — kan ligge i et bagagerum .....



### Tekniske data

Spændvidde 1390 mm. Kropslængde 1120 mm. Vægt ca. 2.200 g. Planareal 33,36 dm<sup>2</sup>. Planbelastning 66 g/dm<sup>2</sup>. Styrbare funktioner: krængeror, sideror, højderor, motordrossel.

### Opbygning

Krop og haleparti af forarbejdede trædele, derved opnås en lav vægt. Abachibeklædte skumstofvinger, trebensunderstel og styrbart næsehjul.

### Flyveegenskaber

Ukritisk i alle situationer, smidig og godmodig.

## LS 3 - en meget smuk og højtydende svævemodel

Dens forbillede er en af de mest moderne højtydende svævefly. Modellen er som sit forbillede elegant, ydelsesstærk og med sportsvenlige mål.



### Flyveegenskaber

Meget fin stigningsevne, flad glidevinkel, stor smidighed, svær at »trække« for hårdt op, kunstflyvningsduelig.

### Opbygning

Hvid indfarvet GFK- (epoxy) krop i bedste kvalitet. Abachibeklædte skumstofvinger, stabil og med nøjagtigt profil.

### Tekniske data

Spændvidde 3220 mm  
Kropslængde 1370 mm  
Planareal 56,35 dm<sup>2</sup>  
Glidetetal 1:18,4  
Vægt ca. 2.400-2.600 g uden ballast

Planbelastning 45 g/dm<sup>2</sup>  
Styrbare funktioner: Krængeror, sideror, højderor, bremseklapper, slæbekobling

## Kortantenne til 35 og 40 MHz

Med denne antenne bliver senderen mere handy og synsfeltet mere frit. Med denne fleksible og robuste antenne hører brækkede antenner fortiden til.

Antennen er tillidt til følgende MULTIPLEX-anlæg: Europa, Combi, Royal-modul, Royal mc, Profi 2000.

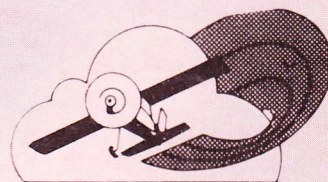
Rækkeviddeforskellen mellem normale teleskopantenner og kortantennen er lille og ved normal anvendelse uden betydning.



I MULTIPLEX' hovedkatalog, der kan købes hos din forhandler (eller direkte ved os) ser du det komplette program fra Europas største og ældste eksisterende fremstiller af RC-anlæg og tilbehør. Et helt komplet program i RC-anlæg og tilbehør, fly-, bil- og båd-modeller, modeltilbehør, værktøj, materialer mm. Vi har i Danmark komplet lager med daglige straksleveringer til førende hobbyforhandlere overalt i Danmark og Norge. Har forhandleren ikke den af dig ønskede MULTIPLEX-vare, kan han/hun bestille den — og vi leverer omgående.

Vort serviceværksted klarer evt. reparationer hurtigt og prisbilligt. Dette er meget vig-

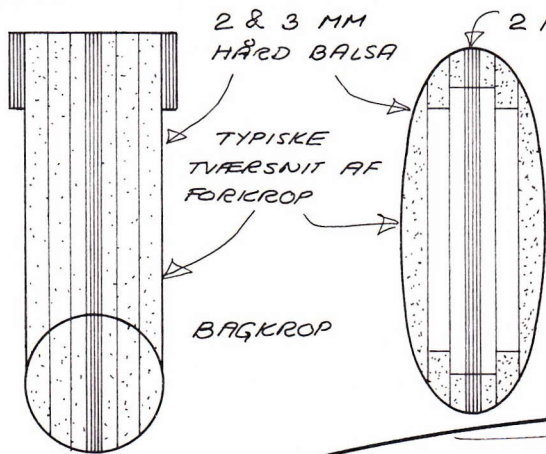
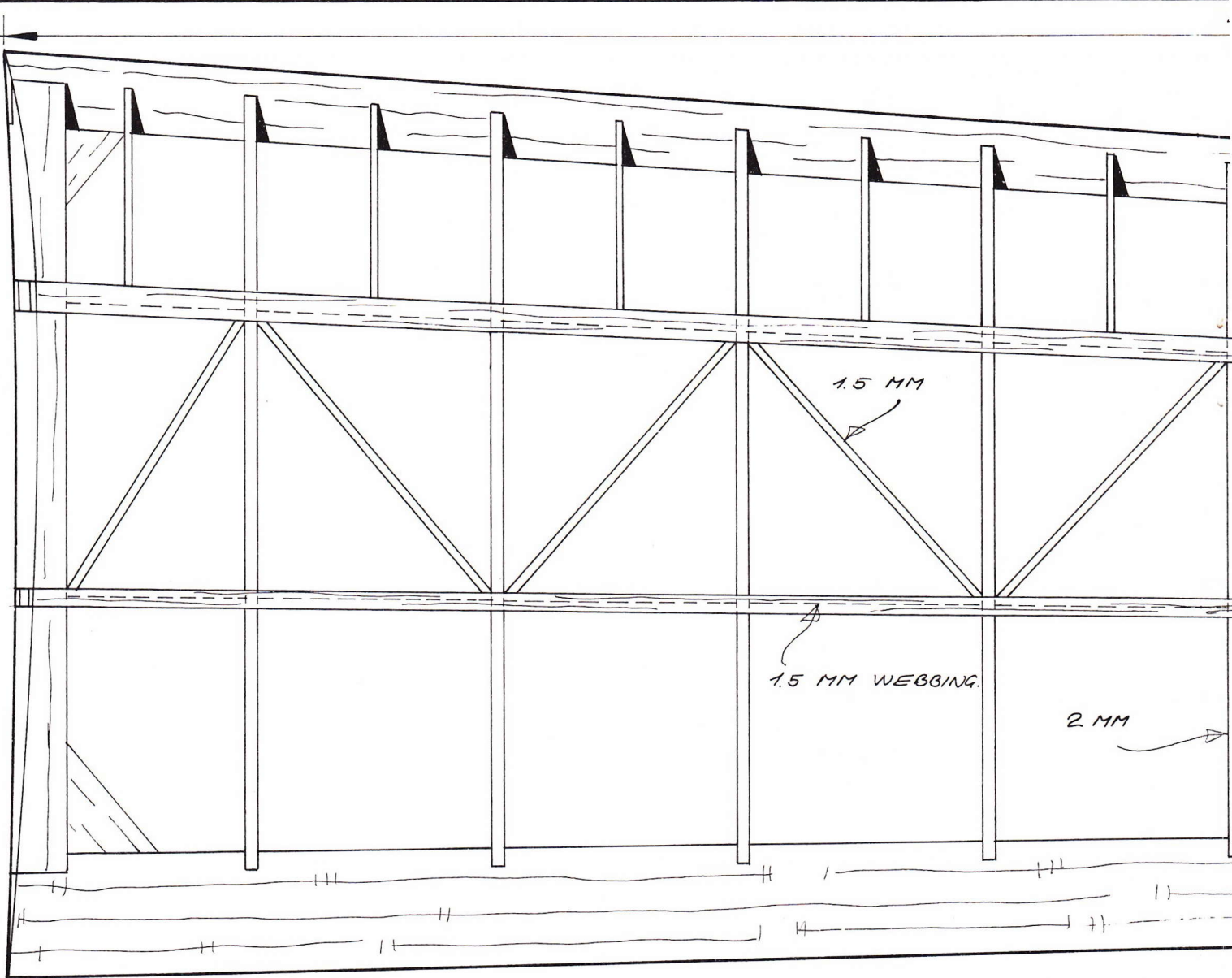
tigt, når du skal vælge RC-udstyr. Også mindre ting som servoer o.lign. kan repareres prisbilligt.



**MAAETOFT**

DMI ApS

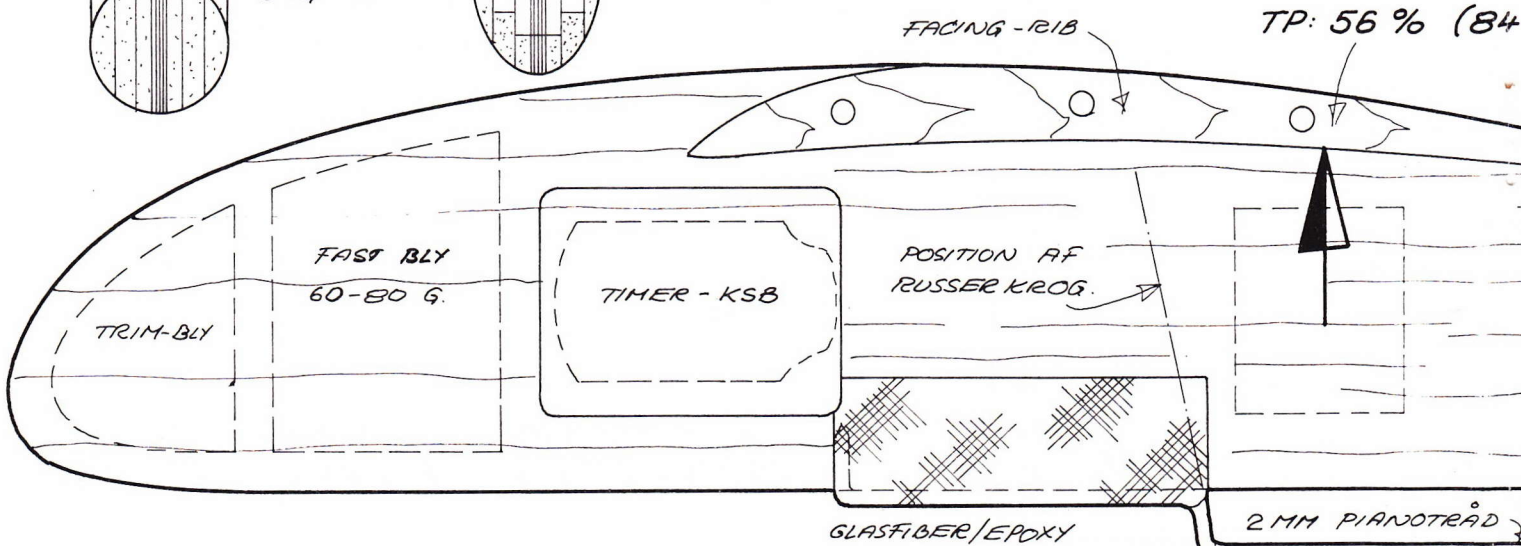
DK-8900 Randers  
Telefon: 06-42 58 15



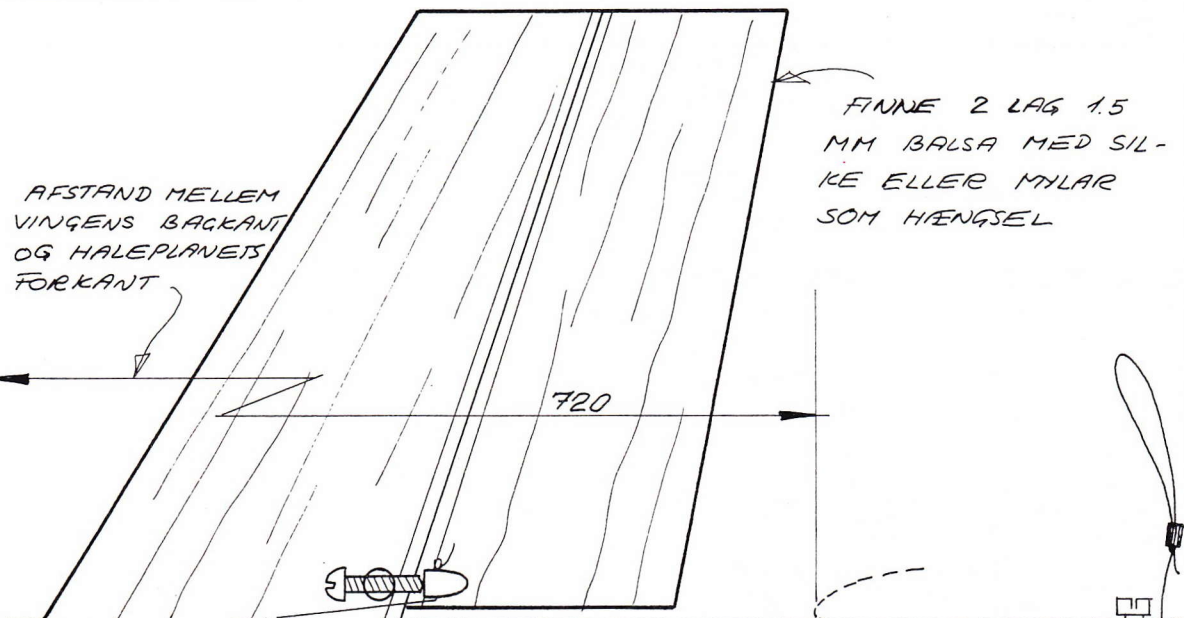
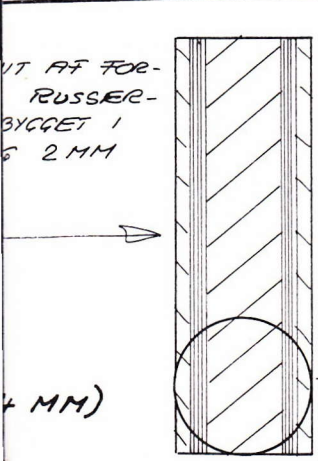
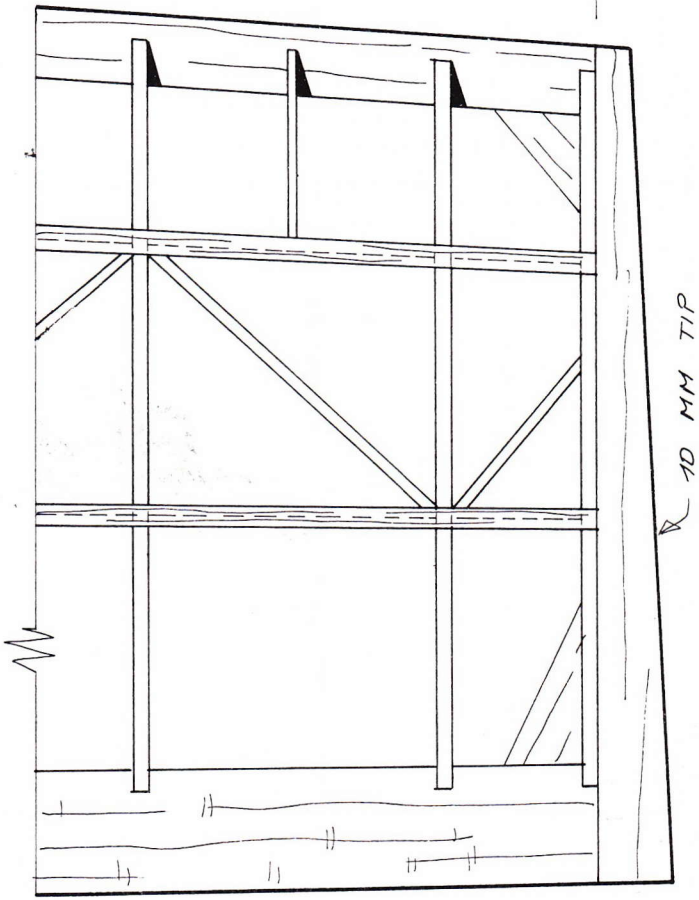
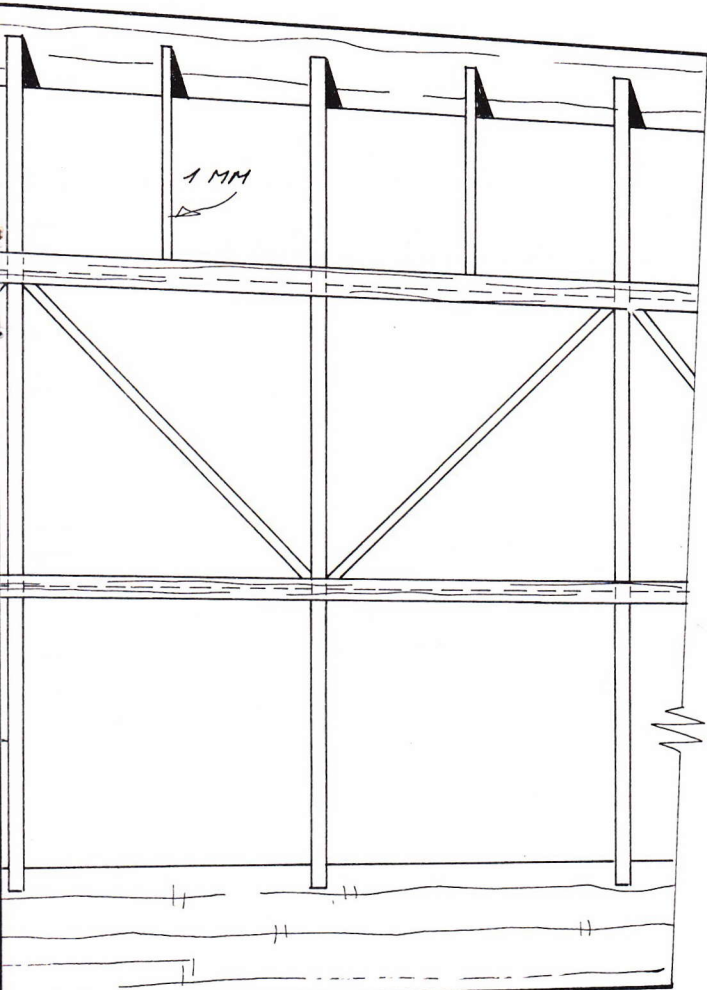
VINGETIP OG KROP  
TIL

TVÆRSNIT  
KROP TIL  
KROG. OPBYG  
AF BACH OG  
K-FINER

# ASTRO-MAX-F1A



VRIDNINGER: BEGGE INDERPANELER FLADE  
HØJRE TIP 2 MM WASHOUT } SET BAGFRA  
VENSTRE TIP 5 MM WASHOUT }



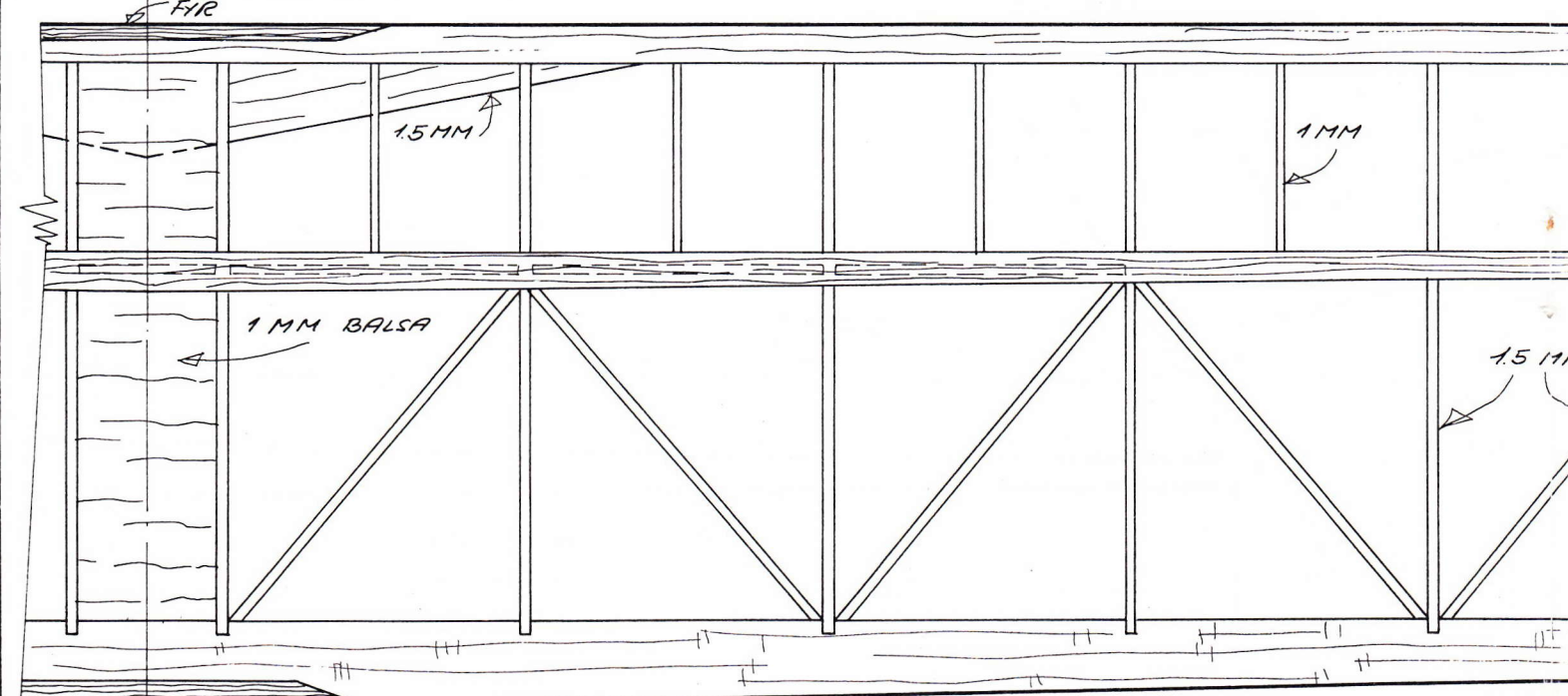
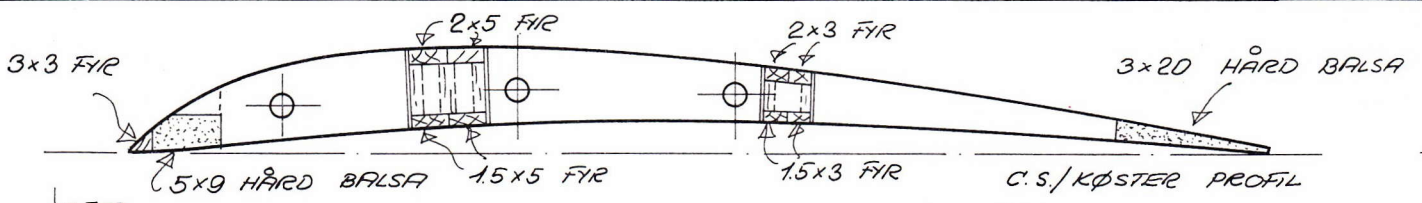
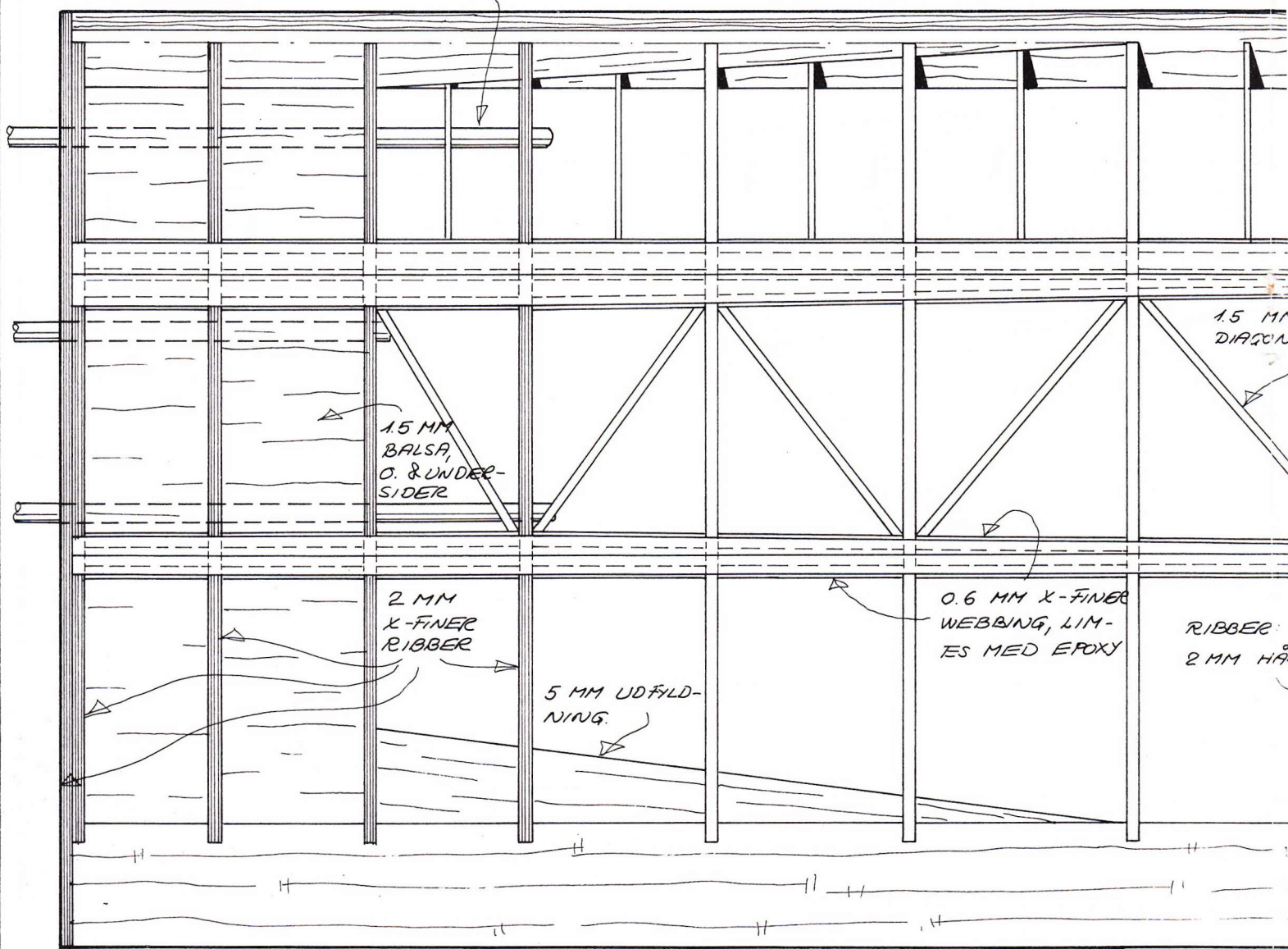
AFSTAND MELLE  
VINGENS BAKKANT  
OG HALEPLANETS  
FORKANT

FINNE 2 LAG 1.5  
MM BALSA MED SIL  
KE ELLER MYLAR  
SOM HÆNGSEL

RONY-TUBE : TCHOP TYPE  
(OLE V. PEDERSEN)

VINGESAMLING 3 STK 3 MM PIANTRÅD

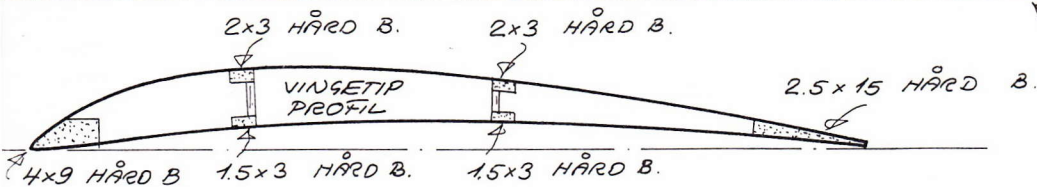
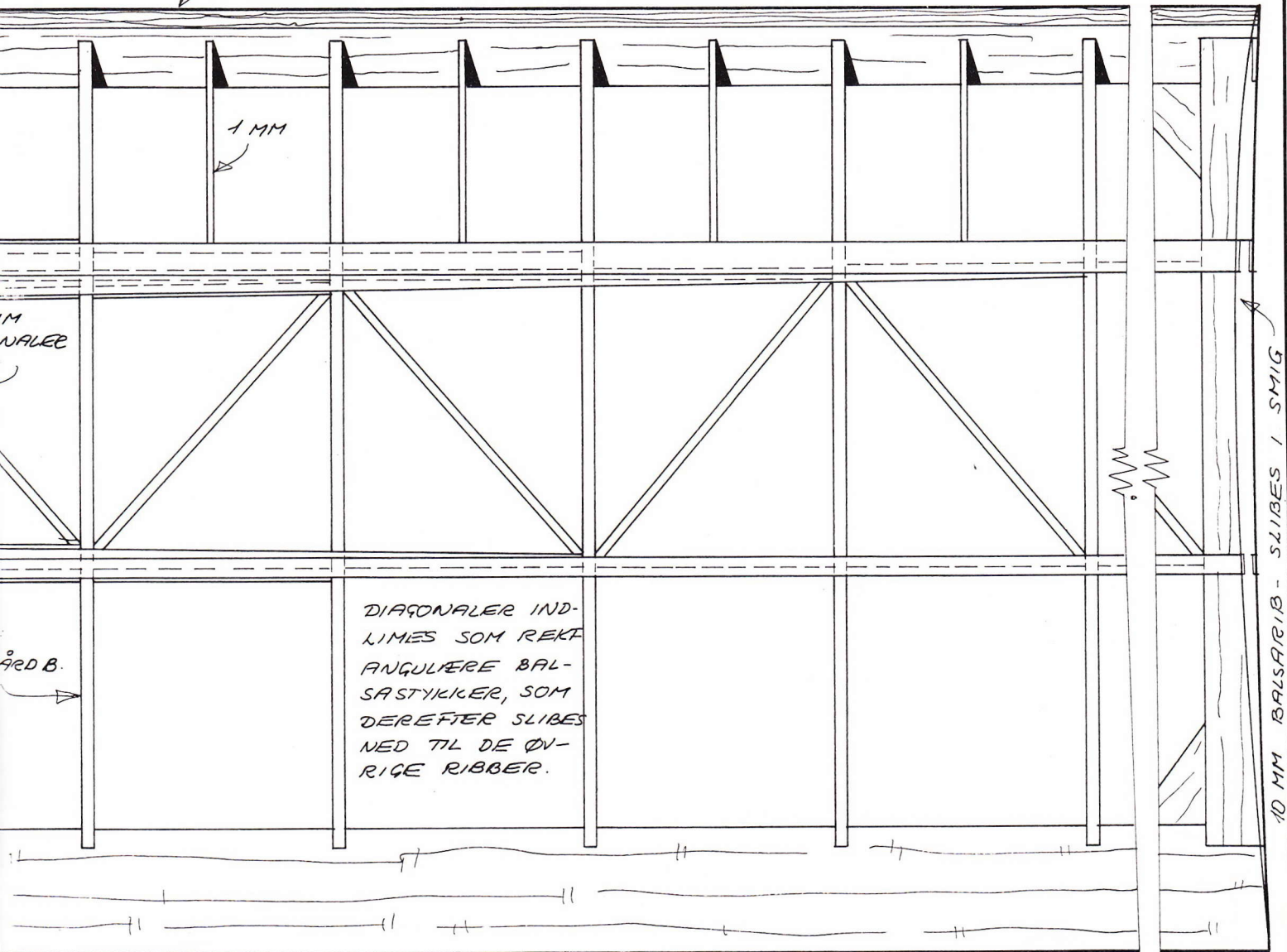
VINGEPANELET ER IALT 610 MM LÆ



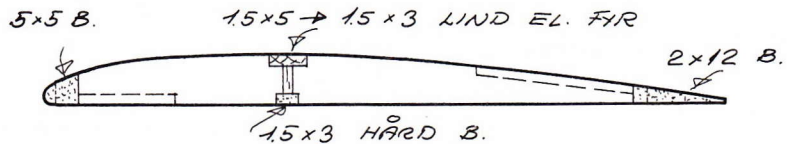
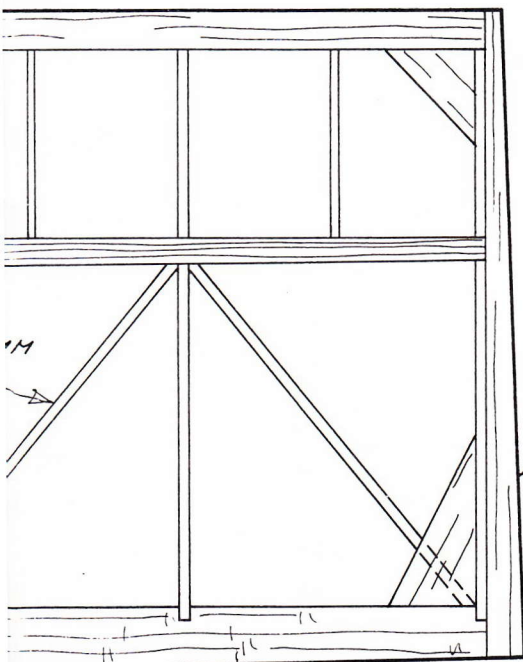
FIR FORSTÆKKNING.

ANG.

IKKE HELT SKARP FORKANT  $\approx 0.8 \phi$  RUNDING.



BEKLEDES MED SVÆRT JAPANPAPIR ELLER TO GANGE TYNDT PAPIR. TIPPER BEKLEDES MED TYNDT PAPIR.



INDERPANEL & HALEPLAN

5 MM BLØD BALSA FOR

ASTRO MAX F1A