

# Modelflyve Nyt

D. 20/4, 9. årgang  
Kr. 16,00

# 85

FRITFLYVNING • RADIOSTYRING • LINESTYRING • FRITFLYVNING



Odense Model-Flyveklub 50 år ★ Hos skalaverdensmesteren i Australien  
★ Nyheder fra Nürnberg 1985 ★ Nickel-cadmium batterier ★ To combat  
modeller til linestyling ★ Vi afprøver USE 15 D motoren ★ Team-race  
mekanikerens arbejde ★ De nye 2-meter RC-regler ★ Lockheed Lightning  
som skala-projekt ★ Sæt pontoner på din model ..... og meget mere .....



# PCM512

へり用 Pulse Code Modulation



## Futaba PCM-anlæg

Futaba PCM er anlægget med den intelligente modtager med hukommelse. Der er konstant check fra sender til modtager, således at radioforstyrrelser ikke medfører havari. 9 bit processor med 512 step = 0,175° pr. trin giver en helt jævn servobevægelse (uden ryk). Futaba's PCM-anlæg er teknisk set de allerbedste RC-anlæg — og så er de oven i købet smarte at se på og betjeningsvenlige.

Futaba 512 step PCM er nu på lager:

Futaba FP-8SGAP

Futaba FP-8AP

Futaba FP-8HP



## Attack

2-kanals AM anlæg på 27 MHz.  
Velegnet til små fly, biler og både.



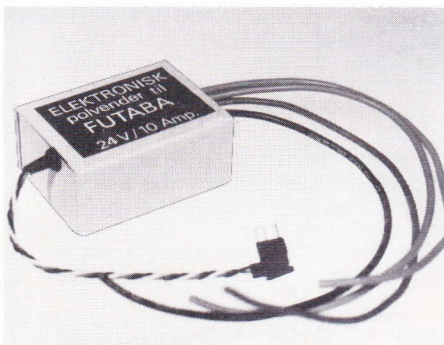
## Magnum Junior

2-kanals »pistol«-anlæg på AM 27 MHz. Flere trimme og justeringsmuligheder.



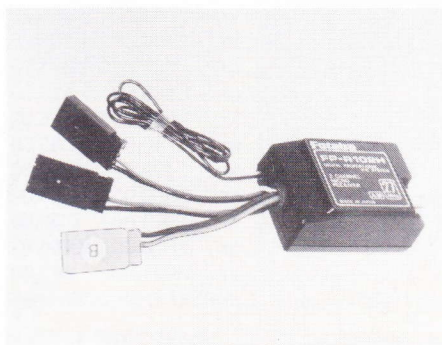
## Futaba FP-5LGM

5-kanals FM-anlæg på 35 MHz.  
Dual-rate på 2 kanaler.  
Fabrikspakningen indeholder:  
★ Sender FP-T5LGM  
★ Modtager FP-R107M  
★ 3 stk. servo FP-S-128  
★ Batterikasse  
★ Afbryder  
★ Servomonteringer og tilbehør



## Nyhed!

**Elektronisk polvender**  
Frem/stop/bak uden hjælp fra en servo!



## Nyhed!

»Frimærke«-modtager på AM 27 MHz, vægt 22 gram, dimensioner 27 × 39 × 16 mm.

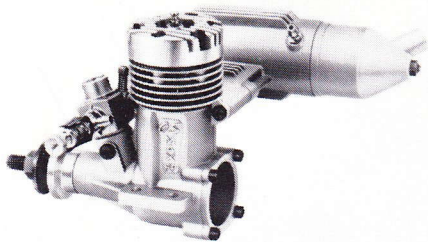
Import & engros

# Futaba <sup>Import</sup> Danmark

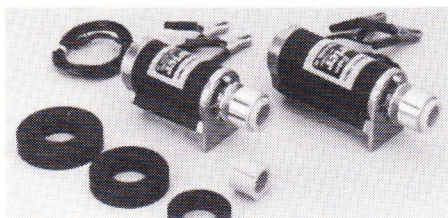
Kastagervej 27, 2730 Herlev  
Tlf. 02-91 01 01

Intet salg til private  
— nærmeste forhandler oplyses

# SILVER STAR MODELFLY I 25 ÅR



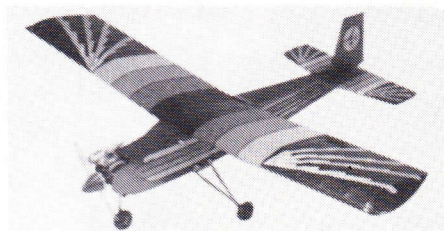
OS 25 FP med dæmper ..... kr. 535,00  
 Nyhed: OS FP kan nu også leveres i størrelse 40, altså 6,5 cm<sup>3</sup>.  
 OS 40 FP med dæmper ..... kr. 725,00



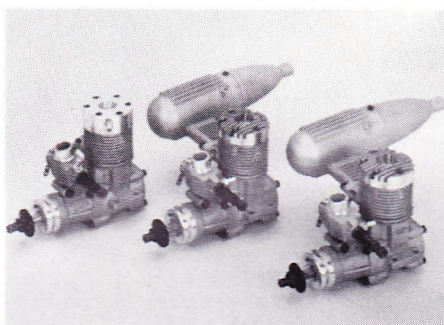
**Thunder Tiger Startere.** Markedets bedste el-starter leveres i to udgaver. TT 670 til motorer på max. 13 cm<sup>3</sup> og TT 671 til motorer på max. 30 cm<sup>3</sup>.  
 TT 670 Starter ..... kr. 610,00  
 TT 671 Starter ..... kr. 725,00



**Super Chart** fra Simprop er en ideel begyndermodel. Leveres i to udgaver med ribbevinge eller færdig skumvinge. Spændv. 146 cm. For motor 3-6 cm<sup>3</sup> og 3 kanal RC. Kan udstyres med næsehjul.  
 Super Chart ..... kr. 529,-  
 Super Chart m. skumvinge ..... kr. 573,-



**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



TT 40 FSR ABC motor med dæmper.  
 Pris ..... kr. 1.062,00



ME-109 Pilot byggesæt. Spændvidde 120 cm ..... kr. 1.121,00



PT-19 Pilot byggesæt. Spændvidde 133 cm.  
 Pris ..... kr. 964,00



Christen Eagle 40 Pilot byggesæt. Spændvidde 126 cm ..... kr. 1.715,00



## 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 fire styrepinds-funktioner. Længdejustering af styrepinde. Indbygget ladestik. Spørg din forhandler om pris — den er billigere end du tror!

## Jubilæumstilbud:

	Normalpris	Jubi-pris
QB 40 S + TT 40 FSR m. dæmper + Super Star 12 m. 4 servoer .....	kr. 4.786,00	<b>4.185,00</b>
QB 40 S + TT 40 FSR m. dæmper .....	kr. 1.891,00	<b>1.655,00</b>
Super Chart + OS 25 FP m. dæmper + Super Star 12 m. 3 servoer ..	kr. 3.709,00	<b>3.245,00</b>
Super Chart + OS 25 FP m. dæmper .....	kr. 1.064,00	<b>931,00</b>
Pilot Mustang 20 + TT 25 FSR m. dæmper .....	kr. 1.886,00	<b>1.415,00</b>
Pilot ME 109 20 + TT 25 FSR m. dæmper .....	kr. 1.886,00	<b>1.415,00</b>
Pilot Christen Eagle 40 + TT 40 FSR m. dæmper .....	kr. 2.740,00	<b>2.265,00</b>
Pilot PT-19-20 + OS 25 FP m. dæmper .....	kr. 1.499,00	<b>1.199,00</b>
TT Starter + Power Panel + 12 V 5,5 A våd akkumulator .....	kr. 1.309,00	<b>1.099,00</b>
TT Starter + 12 V 5,5 A våd akkumulator .....	kr. 940,00	<b>799,00</b>
Eagle 15 H + TT 25 RC m. dæmper + Super Star 12 m. 3 servoer .....	kr. 3.666,00	<b>3.150,00</b>
Eagle 15 H + TT 25 RC m. dæmper .....	kr. 1.021,00	<b>865,00</b>

*Tilbuddene gælder så længe vort nuværende lager rækker, eller 1 måned efter udsendelsen af Modelflyve Nyt.*

## Kataloger

Simprop Hovedkatalog 1985 .....	kr. 54,00
Simprop Minikatalog .....	kr. 6,00
Pilot 84 Hovedkatalog .....	kr. 36,00
Pilot EZ .....	kr. 15,00

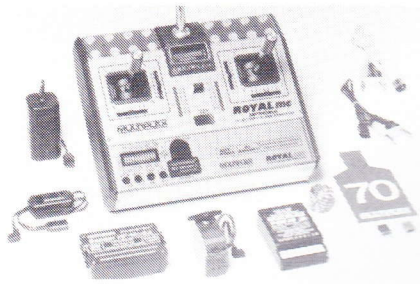
Hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importøren.

**Silver Star Models**  
 Sjællandsvej 3, 9500 Hobro  
 Telefon 08-52 02 55

Anviser gerne nærmeste forhandler.



# MINI-PRISER



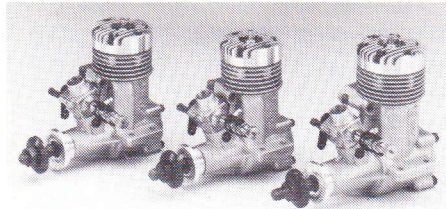
**Multiplex ROYAL mc RC-anlæg** med PCM-system, incl. 1 servo ..... kr. 3.845,00  
**Multiplex Europa Sprint**, 4-kanals sender, 7-kanals modtager (sender kan udvides til 7 kanaler), leveres med akkus i sender og modtager samt 1 Nano servo og div. tilbehør, minipris ..... kr. 1.599,00



**Tumler**, den kendte RC-træner fra Dan-Model, minipris ..... kr. 695,00  
**Piper PA 18**, komplet træbyggesæt til skalamodel, minipris ..... kr. 698,00



**Graupner Duo** med OS 30 motor, samlet minipris ..... kr. 900,00  
**Graupner Trend** med OS 30 motor, samlet minipris ..... kr. 942,00  
**Graupner Volksplane** med OS 30 motor, samlet minipris ..... kr. 875,00



**Alle OS-motorer: STOR RABAT!!!**  
**Thunder Tiger 15 RC motor** ..... kr. 210,00  
**Thunder Tiger 20 RC motor** ..... kr. 285,00  
**Thunder Tiger 25 RC motor** ..... kr. 350,00

**Simprop Super Chart byggesæt** med færdigvinge, minipris ..... kr. 425,00

**Graupner Amateur**, 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**, termikvinge, minipris ..... kr. 795,00  
**Graupner ASW 22**, vinge uden krængeror, minipris ..... kr. 999,00  
**Graupner ASW 22**, vinge med krængeror, minipris ..... kr. 1.165,00  
**Graupner Thermik**, minipris ..... kr. 890,00

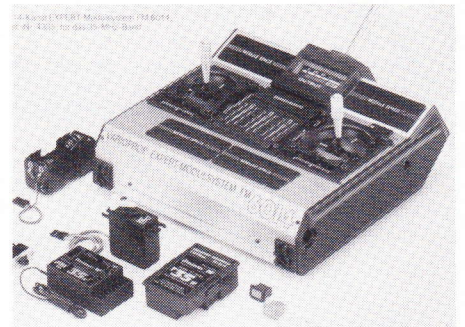


**Graupner Chinook**, ultra-light skala-model til 6,5 cm<sup>3</sup> motor, spændvidde 200 cm. Ring og hør vor minipris!



**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 Varioprop C4** fjernstyring, kompl. m. 2 servoer, minipris ..... kr. 725,00  
**Graupner Varioprop T 1008** fjernstyring, kompl. m. 1 servo, minipris ..... kr. 1.165,00  
**Graupner TM 2014**, 8-14 kanals RC-anlæg (til 4-7 servoer), nr. 3863, med 1 servo, minipris ..... kr. 1.395,00  
**Graupner T 1014**, 14-kanals RC-anlæg (til 7 servoer), nr. 4135, med 1 servo, minipris ..... kr. 1.765,00



**Graupner »Herregårdssættet«**, m. 1 servo, minipris ..... kr. 1.960,00

## PCM-anlæg

Nu har vi **Futaba** PCM-sæt 8 AP og 8 HP, **Graupner's** Herregårds-sæt med **PCM**, **Robbe's** Supra PCM-anlæg samt **Multiplex' Royal mc** PCM-anlæg. Og flere er på vej ..... Ring eller kig ind og få en minipris på fremtidens RC-anlæg!

**Graupner el-helikopter**, nr. 4610, m. to motorer, minipris ..... kr. 1.650,00  
**Graupner Playboy** helikopter, nr. 4612, m. kollektiv pitch, minipris ..... kr. 2.850,00  
**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

**Brændstof 20/80**, pr. 5 liter ..... kr. 60,00

**3-kanals fjernstyringsanlæg** med udskiftelige moduler på AM, kan udbygges til 7 kanaler, m. 1 servo, minipris ... kr. 995,00

**3-kanals fjernstyringsanlæg** med udskiftelige moduler på FM, kan udbygges til 7 kanaler, m. 1 servo, minipris ... kr. 1.195,00  
**El-starter**, minipris ..... kr. 435,00

**Robbe »Charter«**, minipris ..... kr. 395,00  
**Robbe »Progo«**, minipris ..... kr. 995,00  
**Robbe resonansrør 7,7 cm** — 15 cm, minipris ..... kr. 185,00

*Reservedele til fly, biler, helikoptere mm. normalt på lager.*

*Ring og spørg om de ting, du ikke finder i annoncen! Vi sender overalt!*

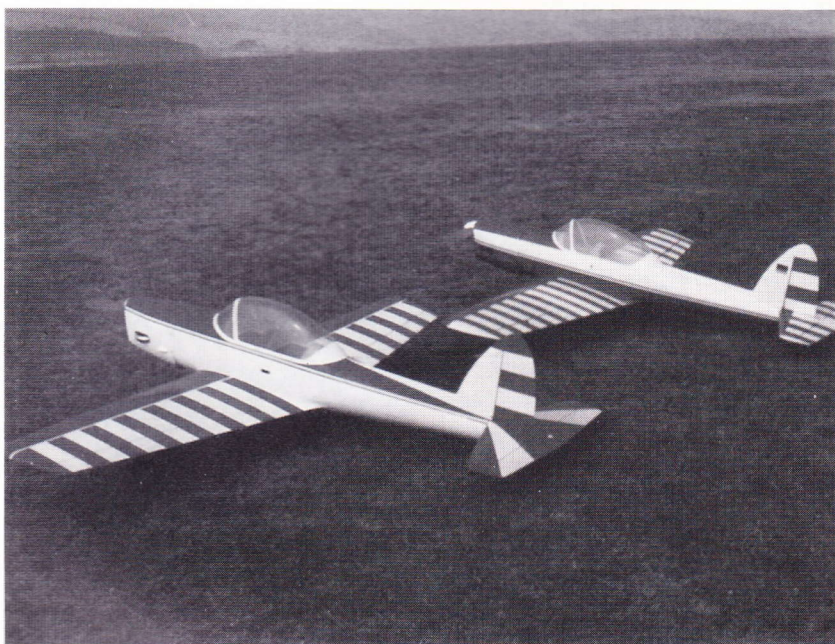
## MINI HOBBY

**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!

# GODT NYT FRA ■ AVIONIC ■



## DHC I Chipmunk

Kendt militærtræner i superbyggesæt fra det velrenommerede tyske firma G. Metterhausen.

Færdig GFK-epoxy krop med hvid indfarvet overflade.

Balsabeklædte styroporvinger og haleplan limet med epoxy og forstærket med glasfiber.

2 canopy versioner, nemlig den canadiske (billedet) og den engelske.

Spændvidde: 2.320 mm

Længde: 1.750 mm

Vægt: 6,5-8 kg

Motor: Titan 38 eller Webra Bully

Pris: kr. 2.750,-

## Marutaka skalafly

Corsair F4U-1D, spv. 1.570 mm, vægt 3,2-3,5 kg .....	kr. 1.295,-
Mustang P51D, spv. 1.644 mm, vægt 3,6-4,0 kg .....	kr. 1.595,-
Focke Wulf FW190 A8, spv. 1.530 mm, vægt 3,2-3,5 kg .....	kr. 1.295,-
Spitfire Mk. 8, spv. 1.637 mm, vægt 3,0-3,5 kg .....	kr. 1.295,-
Messerschmidt Bf109E, spv. 1.541 mm, vægt 3,3-3,5 kg .....	kr. 1.430,-

Alle til 10 cm<sup>3</sup> motorer.

## Jumbomodeller

WIK Diabolo, spv. 2.090 mm, motor 32-40 cm <sup>3</sup> .....	kr. 1.890,-
Rödel Cessna 182, spv. 2.180 mm, motor 10-22 cm <sup>3</sup> .....	kr. 2.150,-
Practical Scale Tiger Moth, 2.700 mm, motor 35-50 cm <sup>3</sup> .....	kr. 2.700,-
Practical Scale CAP 21, spv. 2.376 mm, motor 35-50 cm <sup>3</sup> .....	kr. 2.600,-

## Motorer

Super Tartan 22 glow .....	kr. 1.495,-
Titan 38 benzin .....	kr. 1.495,-
Kavan FK 50, 2-cyl., 4-takt .....	kr. 7.500,-

## Helikoptere

Schlüter Bell 222, 1300 mm, 10 cm <sup>3</sup> .....	kr. 3.020,-
Kavan Ranger, 1.300 mm, 10 cm <sup>3</sup> ..	kr. 3.600,-
Kavan Alouette, 1.080 mm, motor 6,5 cm <sup>3</sup> , fast pitch .....	kr. 2.400,-
Kavan Alouette, 1.080 mm, motor 6,5 cm <sup>3</sup> , koll. pitch .....	kr. 3.200,-
Kavan Jet Ranger, 1.600 mm, motor 10 cm <sup>3</sup> .....	kr. 4.800,-
Kavan Lockheed 286 L, 1.450 mm, motor 10 cm <sup>3</sup> .....	kr. 6.400,-

## HP motorer

Østrigsk kvalitet.  
HP 40 FSS, 6,5 cm<sup>3</sup>,  
1,08 HK .....
 kr. 595,- |

HP 61 Gold Cup ABC,  
10 cm<sup>3</sup>, 2,25 HK .....
 kr. 995,- |

Dæmpere, krummere, reso-  
nansrør samt reservedele på  
lager.

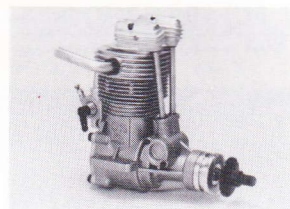
## OS FP-serie

Max 20 FP .....	kr. 425,-
Max 25 FP .....	kr. 450,-
Max 35 FP .....	kr. 475,-

Incl. dæmpere.

## OS 4-taktere

40 FS .....	kr. 1.175,-
61 FS .....	kr. 1.560,-
90 FS .....	kr. 1.850,-
120 FS .....	kr. 2.150,-



## Motor tilbud

OS 30 RC m. dæmper .....	kr. 390,-
Bully 35 M m. dæmper og propel .....	kr. 1.990,-
Bully 35 Benzin, batteritænding, tilbud .....	kr. 2.100,-

## Servotilbud

Futaba S-28 .....	kr. 185,-
Futaba S-120 .....	kr. 330,-
Futaba S-121 .....	kr. 300,-

Nyhed: Futaba's 2-kanals 27 MHz  
modtager FP-R2/102H .....
 kr. 360,- |

## Kataloger

Send check eller frimærker på beløbet:

Simprop .....	kr. 60,-
Kavan .....	kr. 45,-
WIK .....	kr. 45,-
Rödel .....	kr. 45,-
Schlüter .....	kr. 45,-
Flair .....	kr. 30,-

Propeller fra KAVAN - MASTER AIRSCREW - GRAUPNER  
AVIONIC handler nu også med GRAUPNER .....

Generalagenturer:  
MAGNUM ENGINES PRACTICAL SCALE  
DIGICONT PCM WIK MODELLE  
RÖDEL MODELLBAU F. KAVAN

AVIONIC har åbent hverdage kl. 09.00 til 17.00.  
Postforsendelser med vedlagt girokort for din regning og risiko.  
Betalingsbetingelser: 8 dage netto.  
Medforbehold for trykfejl samt større kursjusteringer.

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

## Jubilæums-tilbud

I anledning af Odense Model-Flyveklub's og dermed dansk modelflyve-organisations 50 års jubilæum sælger vi fra 7. april til 7. maj KDA-emblemet som transfers i kæmpeudgaven (14 x 28 cm) til **5 stk. for 25,- kr.**, dvs. halv pris. Benyt lejligheden til at udsmykke fly og bil dermed.

Abonnér på månedstidsskriftet

**FLYV**

hvor du kan læse alt om nye og gamle flytyper og iøvrigt holde dig orienteret om flyvning som helhed. Indsæt kr. 140,- på KDA's postgirokonto 5 02 56 80, så får du straks nr. 1-4 og de følgende den første i hver måned.

**KDA**  
SERVICE

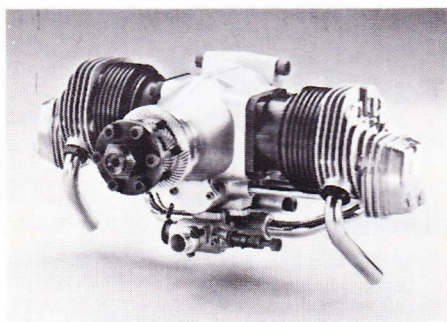
Roskilde Lufthavn  
Postboks 68, 4000 Roskilde  
Telefon 02-39 08 11



Rekvirer  
vor nye  
produktoversigt  
og prisliste.

## RØDOVRE HOBBY

Tilbud: **FUTABA S-28** servo,  
kun ..... kr. 198,-  
Tilbud: **FUTABA S-21H** eller **S-121H**  
servo, kun ..... kr. 385,-



### Tilbud på OS-firtakt motorer

6,5 cm<sup>3</sup> ..... kun kr. 1.165,-  
10 cm<sup>3</sup> ..... kun kr. 1.550,-  
15 cm<sup>3</sup> ..... kun kr. 1.840,-  
20 cm<sup>3</sup> boxer ..... kun kr. 3.985,-

### Fantasitilbud til begynderen

Motorfly + gløderørsmotor + 2-kanals  
fjernstyringsanlæg incl. 2 servoer.  
Vor pris for alt dette ..... kun kr. 1.450,-  
(De enkelte dele  
sælges også separat).



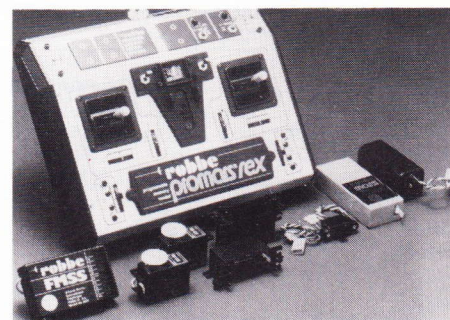
### Multiplex Royal mc

Multiplex Royal mc er et PCM-anlæg med utrolige muligheder. Vi sælger det komplet med 1 servo for ..... kun kr. 3.840,-



### Futaba 4 LG

Futaba kvalitetsanlæg med 4 kanaler. Vi sælger det komplet med 1 servo kr. 1.395,-



### Robbe Promars Rex

Robbe Promars Rex 35 MHz RC-anlæg med 8 kanaler, akkuer i sender og modtager, 2 super servoer RS 700 samt mixer indbygget sælger vi for ..... kun kr. 3.785,-

### RC motorfly

Motorfly med spændvidde 90 cm sælger vi for ..... kun kr. 198,-

### RC svævemodel

RC svævemodel Panda ..... kun kr. 348,-

### Kavan el-starter

Vor pris ..... kun kr. 498,-  
Akku til elstarter, 12 V, 5 A .. kun kr. 375,-

## RØDOVRE HOBBY

Roskildevej 284, 2610 Rødovre, tlf. 01-70 19 04



# Modelflyve Nyt 2/85

## Indhold

### Fritflyvning

Landsholdsudtagelse .....	s. 26
OM-F fylder 50 år .....	s. 31
Konkurrencereferater .....	s. 50
Orientering fra Fritflyvnings-unionen .....	s. 51

### Linestyring

Stig Henriksens diesel- combatmodel .....	s. 18
Mekanikerens opgaver i Good-Year og team-race .....	s. 24
Daredevil II, combatmodel .....	s. 44
Motortest USE 15 D .....	s. 48
Arrangement af stævner .....	s. 49
Orientering fra CL-unionen .....	s. 52

### Radiostyring

Besøg hos verdensmesteren med RC-skalamodeller .....	s. 16
Opladning af ni-cad-batterier .....	s. 28
Til RC-skalakonkurrence .....	s. 37
Pontoner til RC-modellen .....	s. 38
2 meter-regler .....	s. 40
Impala F3B-model .....	s. 42
Lockheed P-38 Lightning som RC-skalamodel .....	s. 46
Orientering fra RC-unionen .....	s. 54

### Generelt

Nyheder, sladder og noter .....	s. 10
Nürnberg-Messen 1985 .....	s. 20
Debat .....	s. 27
Opslagstavlen .....	s. 58

Modelflyve Nyt  
er flyttet!

Modelflyve Nyt  
Blomstervængt 21, 5610 Assens  
Tlf. 09-71 49 50

Dette nummer af Modelflyve Nyt er blevet kraftigt forsinket pga. konflikten på arbejdsmarkedet sidst i marts og først i april. Vi har gjort et forsøg på at rette bladet lidt til, så uaktuelt stof er blevet udeladt, men visse steder har det ikke kunnet lade sig gøre. Blandt andet vil der være indbudt til konkurrencer og arrangementer, som er afviklet, når bladet kommer ud til læserne. Vi beklager selvfølgelig forsinkelsen, som desværre ikke har kunnet undgås.



Årets Nürnberg-Messe bragte en lang række nyheder frem i dagens lys. Modelflyve Nyt har fået oplysninger om en række af dem, som vi vil se i danske hobbyforretninger, og dem skriver vi om fra side 20.

Modelflyvning i Australien er blevet kendt, efter at Dave Masterton vandt VM for skalamodeller i 1984. Torben Back Sørensen har besøgt ham i hans hjem på den anden side af jorden og fortæller fra side 16 om Dave's flotte modeller — ikke mindst VM-modellen.

Opladning af ni-cad-batterier er den rene videnskab. Derfor har Bertel Tangø sat sig for at forklare læserne, hvordan man gør — og hvorfor — i en artikelse, der starter her i bladet på side 28.



Den 7. april kunne Danmarks ældste modelflyveklub, Odense Model-Flyveklub, fejre 50-års jubilæum. I betragtning af, at OM-F har spillet en hovedrolle i den udvikling, der har ført dansk modelflyvning frem til det stade, hvor vi står idag, har vi valgt at gøre et større nummer ud af klubben. Læs jubilæumsartiklen, der starter på side 31. Og kig på alle de gamle billeder fra klubbens første 15 år, som ledsager artiklen.



Mekanikerens arbejde i Good-Year og team-race er ikke så let, som nogle måske tror. Jens Geschwendtner, der er en af vore bedste team-race mekanikere, fortæller på side 24, hvilke arbejdsområder mekanikeren tager sig af.

Du kan stadig nå at bygge dig nogle combat-modeller, hvis du vil være med i forårets konkurrencer. Vi bringer tegning og beskrivelse til såvel en skum- som en balsamodel, hhv. side 18 og side 44.

**Materiale til nr. 3/85 skal være os i hænde senest 6. maj 85**

ISSN 0105-6441

#### 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:

Carl Aage Andersen, Asger Bruun-Andersen, Hugo Dueholm,  
Henry Frank, Jens Geschwendtner, Hans R. Grønne, Bjørn  
Hansen, Stig Henriksen, Ejner Hjort, Jens B. Kristensen, Hans-  
Erik T. Larsen, Karen Larsen, Finn Lerager, Bent Lund, Børge  
Martensen, Bent Møller, Benny Steen Nielsen, Preben Nørholm,  
John Olsen, Luis Petersen, Lars Pilegaard, Jesper Buth Rasmus-  
sen, Steen Høj Rasmussen, Torben Back Sørensen, Bertel  
Tangø.

#### Kontor og ekspedition:

Tidsskriftet Modelflyve Nyt,  
Blomstervængt 21, 5610 Assens.  
Postgirokonto: 7 16 10 77.  
Tlf. 09-71 49 50 (telefonsvarer døgnet rundt).

#### Udgiver:

Dansk Modelflyve Forbund  
Elmedalen 13, 3540 Lyngby.

Abonnement for 1985 (6 numre) koster kr. 90,-, som indsendes  
på bladets postgirokonto.

Løssalg: Modelflyve Nyt forhandles i løssalg i større kiosker til  
kr. 16,00 pr. stk. Kioskdistribution: Dansk Blad Distribution,  
tlf. 01-13 30 45.

#### Flytning:

Modelflyve Nyt sendes til abonnenterne gennem Avispostkonto-  
ret. Ved flytning skal abonnenter derfor meddele det lokale post-  
kontor, at man abonnerer på bladet — derefter sørger postkon-  
toret for, at Avispostkontoret får meddelelse om adresseændrin-  
gen.

#### Udgivestermener:

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: 4.700 ekspl.

Sats, montage, repro: H.P. Sats I/S, Assens.

Tryk: A-Offset, Holstebro.

#### Materiale til Modelflyve Nyt:

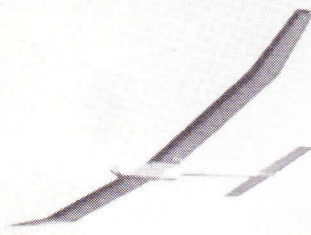
Indlæg og artikler til Modelflyve Nyt sendes til bladets adresse.  
Meddelelser, der skal indgå under modelflyveunionernes officiel-  
le meddelelser, skal dog sendes til de pågældende unioners sekre-  
tariater. Redaktionen påtager sig intet ansvar for uopfordret ind-  
sendt materiale, men vi gør vores bedste!

Redaktionen sluttet d. 20/3-1985.

Dead-line for nr. 3/85: 6/5-1985.

Modelflyve Nyt 3/85 udkommer primo maj 1985.

Forsiden: Evald Mortensen ser overbærende til, mens et medlem  
af Viborg RC Klub placerer sin Robbe Finikofi på hans bærefly.  
Billedet er taget af Lars Pilegaard d. 30. december 1984, hvor  
klubben indviede nyt klubhus, som viste sig at kunne rumme 22  
personer, når der blev serveret æbleskiver.



## Nyheder

**AMPERE FLYER** — Siden 1979 er »Ampere Flyer« udkommet fra Belgien. Det er et engelsksproget blad, der beskæftiger sig med elektromotordrevne RC-modeller. Bladets udstyr er ikke imponerende — blot nogle dupliserede sider clipset sammen i øverste venstre hjørne — men man skal ikke lade sig narre. For nuværende og kommende elektro-fans er bladet et »must«. Der er artikler, modelbeskrivelser, produkt-information, debat, notitser, konkurrencekalender, referater osv. Desuden har bladet en abonnent-service, som betyder, at alle abonnenter kan købe forskelligt elektro-grej til fordelagtige priser gennem bladet.

Ampere Flyer udkommer 12 gange årligt. Abonnementet koster 44,80 D-Mark, som sendes til: Peter Blommaart, Ampere Flyer, P.O. Box 23, B-6200 Gosselies, Belgien. Man kan ringe til Peter på belgisk nummer 071-35 81 87.

**AEROMODELLER** — Det engelske modelflyvetidsskrift Aeromodeller er et af de få blade, der fortsat sætter en ære i at skrive om fritflyvning og linestyling — og stort set ikke om radiostyring. Det er nu ikke diskrimination af RC-området, for forlaget Model & Allied Publications udgiver et par blade, der er forbeholdt RC-modeller. Aeromodeller er tværtimod nærmest en service over for de læsere, der hårdnakket nægter at hoppe på RC-vognen. Dem vil forlaget også lave et blad til.

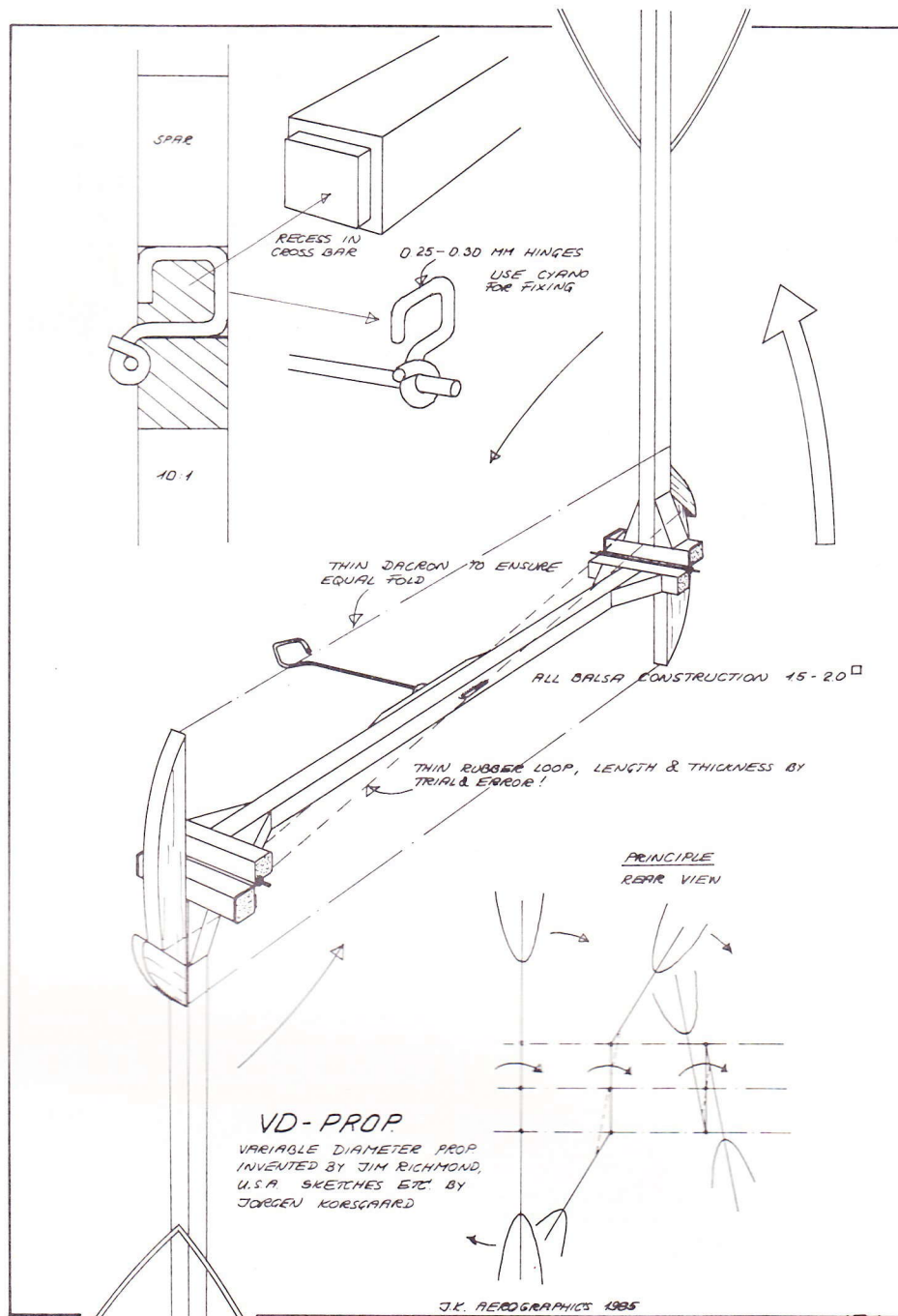
I marts-nummeret af Aeromodeller annoncerede man en drastisk prisforhøjelse fra 1,25£ til 1,85£. Med pundets nuværende kurs føles denne stigning nok værre for englændere end for dan-

## Forsinket ....

På grund af konflikten på arbejdsmarkedet i forbindelse med overenskomstforhandlingerne er dette nummer af Modelflyve Nyt meget forsinket. Når forsinkelsen bliver så stor, som tilfældet er, skyldes det, at trykningen først har kunnet påbegyndes efter påskedagene.

Vi beklager selvfølgelig forsinkelsen, som vi er uden skyld i.

Redaktionen



**VARIABEL DIAMETER** — Som lovet tidligere bringer vi her Jørgen Korsgaards tegning af Jim Richmond's propel til indendørsmodeller med variabel diameter. Jim vandt som bekendt VM for indendørsmodeller i Japan sidste år med en model forsynet med en sådan propel. Systemet overraskede alle ved VM, men det er nu ikke nyt. Allerede i 1966 offentliggjorde englænderen Hewitt Phillips i »Indoor News & Views« en artikel, som indeholdt forslag til en sådan propel. Hans system lignede faktisk Jim Richmonds til forveksling, og der er nu fuld gang i udviklingen af disse propeller overalt, hvor der flyves indendørs. De kan dog kun bruges i F1D-klassen, da f.eks. Easy-B-klassen har en bestemmelse om, at propellen skal have fast stigning. Ved variabel diameter får propellen mindre stigning, når den klapper ind til mindste diameter. En propel med 900 mm stigning og 560 mm diameter, der reduceres til 460 mm diameter, får en stigning på ca. 600 mm.

skere. Årsagen til den drastiske stigning er, at Aeromodeller igennem længere tid har givet et massivt underskud, langt over hvad forlaget er parat til at betale for at fastholde læsergruppen. Årsagen til underskuddet er svigtende annoncering — en situation, der kendes fra de fleste andre modelflyveblade, der ikke gør nok ud af RC-stoffet. Til gengæld for prisstigningen lover man så et forøget sidetal fra april-nummeret.

Aeromodeller kan købes gennem bladkiosker i Danmark og i visse hobbyforretninger.

**SJOVT BRÆNDSTOF** — I stedet for at benytte kuldioxid i CO<sub>2</sub>-motorer kan man bruge dinitrogenoxid — kemisk formel N<sub>2</sub>O — og nok bedst

kendt som lattergas. Lattergassen har vist sig at give en smule større stabilitet i omdrejningstallet, og motortiden forlænges med 25-30%. Forsøgene er blevet udført af den engelske organisation for old-timer modeller.

Som mange nok ved, blev lattergas tidligere anvendt til bedøvelse ved læge- og tandlægebehandling. I dag har man fået mere effektive midler. Tidligere kunne man også på markedet og i tivolier få lov til at indånde en smule lattergas, hvilket hurtigt gav sig udslag i et anfald af det mest strålende, latterboblende humør, nogen kunne ønske sig. Det var så underholdende, at folk betalte for at overvære den slags behandlinger.



Danskfødte Ivan Kristensen med sin Laser 200 på træningspladsen ved Tournament of Champions 1984. Ivan endte på en flot tredjeplads.

**HANNO PRETTNER** — Som det måske vil være bekendt, vandt Hanno Prettner *ikke* den amerikanske jumbo-kunstflyvningskonkurrence »Tournament of Champions« i november 1984. Og det er den store nyhed om dette stævne.

Tournamentet er ikke en åben konkurrence. Man skal være indbudt af arrangørerne. Der indbydes 10 amerikanske RC-piloter og 10 fra andre lande — og det er kun de allerbedste, der bliver spurgt.

I modsætning til de fleste andre større konkurrencer flyves der i Tournamentet ikke blot om æren. Det står penge på spil — store penge. Alle får penge for at flyve — ham der ender på sidstepladsen får stadig 3.000 \$ — også en klat penge i disse tider. Og vinderen modtager ti gange så meget, 30.000 \$.

I år var reglerne ændret noget i forhold til tidligere. Man havde dels indført bonuspoints for biplaner for at få nogle løjnefaldende modeller. Så biplaner fik 10% tillæg. Og flyveprogrammet var tredelt i år. Først et på forhånd publiceret obligatorisk program, så et obligatorisk program, der først afsløredes ved konkurrencens start og endelig et frit program, som deltagere selv sammensatte.

Konkurrencen — der selvfølgelig afholdtes i Las Vegas, USA — blev vundet af amerikaneren S. Rojecki foran landsmanden S. Stricker. Begge disse fløj med biplaner og fik altså 10% bonus. Ingen tvivl om, at danskfødte Ivan Kristensen ærgrede sig over, hans Laser 200 kun havde et sæt vinger, for bonuspointene kunne nemt have flyttet ham op på førstepladsen, hvorved han kunne have haft de 30.000 \$ med sig hjem til Canada. Tidligere verdensmester Wolfgang Matt fra Lichtenstein blev nr. 4 og Gunter Hoppe fra Vesttyskland nr. 5.

Men som sagt, den store nyhed var, at Hanno Prettner ikke vandt, som han har gjort syv gange tidligere. Og hvorfor så ikke? — I det norske Modell Informasjon har Hanno selv skrevet og fortalt, hvad der skete.

Hanno Prettner var mødt op i Las Vegas med to særdeles velflyvende »Skybolt« biplaner. Modellerne blev gennemmålt hele fire gange af forskellige juryer. Ved første opmåling fandt man en mindre afvigelse fra skalaligheden i vingetippernes form — dette rettede Hanno og hans far i løbet af natten før første konkurrencedag, hvorefter juryen godkendte modellerne, idet de afveg mindre end 10% fra skalalighed. Denne jurygodkendelse blev imidlertid trukket tilbage mindre end 12 timer senere, hvorefter modellerne blev indkaldt til fornyet kontrol for en ny jury. Og godkendt. Og så indkaldte man dem igen — og fandt en afvigelse i pilformen på overvingen på 1,5 grader. Hanno tilbød at ændre pilformen, men fik besked på, at det kunne man ikke

tillade. Han måtte derimod gerne deltage med en anden model (men han havde kun de to Skybolt-modeller med til USA og skulle så i givet fald flyve med en lånt model — hvilket ville være tilladt, men det ønskede han ikke).

Hanno Prettner antyder selv, at en gruppe piloter havde lagt stort pres på juryen for at disqualificere ham — ikke mindst efter at det var gået op for alle, at Skybolt-modellerne ikke alene fløj fremragende, men også ville få 10% bonus, hvilket ville gøre ham til klar favorit til førstepladsen.

Og med så mange penge på spil er der ikke plads til det sportsmanship, som vi normalt praler af inden for modellflyvning.

**FRANSK VM-HOLD** — Franskmandene har udtaget deres fritflyvningslandshold til VM i Jugoslavien senere på året. Trediemanden på A2-holdet vil være kendt for de fleste danske fritflyvere, idet han har deltaget i et par sommerlejre på Vandel for nogle år siden. F1A: Pierre Dorn, Jean-Luc Drapeau, Bernard Brand. F1B: Philippe Lepage, G. Marquois, Albert Koppitz. F1C: Denis Ferrero, Michel Iribane, Lucien Braire.

**USSR MESTERSKABER** — For første gang er det lykkedes den verdensberømte F1A-flyver Andres Lepp at vinde de russiske mesterskaber. Lepp har i det hele taget haft svært ved at vinde store konkurrencer, skønt alle er enige om, at han er en af verdens tre-fire bedste A2-flyvere. Men nu lykkedes det i Rusland — så måske når han også VM-toppen i 1985 efter sine andenpladser i 1977 og 1981. Ialt 15 mand var i fly-off

i F1A, hvor Lepp vandt med 250 sek. i 6-minutters starten over R. Indrischonis, der kun fik 170 sek. i denne start. Nr. 3 blev V. Paireli foran G. Orlov. Stamov (fra 1980- og 81-holdet) blev nr. 6 foran veteranen V. Isaenkov.

I wakefield nåede kun 6 mand i fly-off, og ingen af disse fløj 3 minutter i første fly-off. V. Manyshev vandt foran J. Gulugonov og V. Gisbrecht. Gorban blev nr. 11 og Stefantschuk kun nr. 16. Den dobbelte Europamester Andriukov havde en start på under 2 min. og kom langt ned på listen.

Eugen Verbitskij kunne tegne sig for en populær favoritsejr i F1C, hvor han som eneste klarede 300 sek. i 5-minutters starten. Nikolai Nakonetskij droppede 4 sekunder og blev nummer 2. Et nyt navn, A. Muhin, fløj sig på tredjepladsen yderligere 17 sekunder efter.

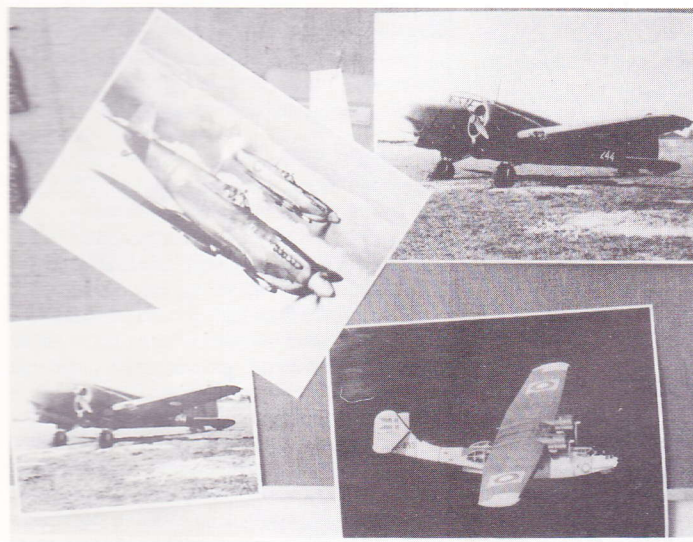


**EL-FLY I MALMÖ** — Modellflyve Nyts læsere er inviteret til el-fly flyvedag i Malmö d. 11. maj og d. 15. juni. Det er to lørdage. Søndagene er reservedage ved begge lejligheder.

Stævnerne afholdes på Bulltofta flyveplads ved den gamle stationsbygning. Kør fra Vårnhem mod Ikea (østpå) på Sallerupsvägen, ved slik- og pølseboden svinger man til venstre ad Johanneslustgatan, ca. 400 meter henne drejes til højre — der er sat skilte op — og derefter ser du el-flyverne. Du kan ikke høre dem .... el-fly støjer ikke!

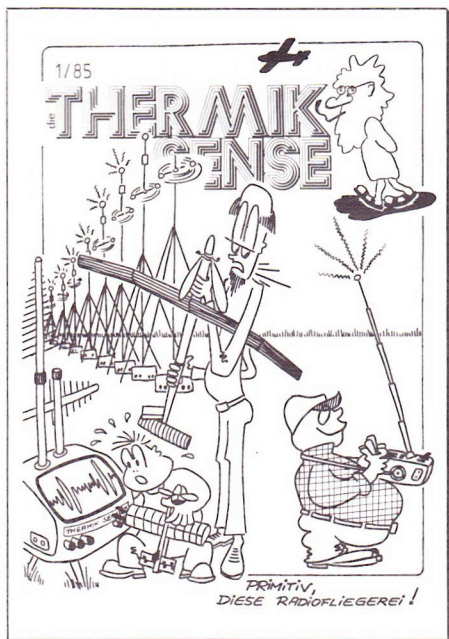
Der flyves alle former for elektro-fly, der laves opvisning, marathonflyvning, distanceflyvning osv., osv. Det skal nok blive morsomt.

Yderligere oplysninger fra Anders Olsson, svensk tlf. 040/46 48 97, Svend Åke Ståhl, 040/13 14 74 eller Gert Zaar, 040/29 23 00.



#### PRÆMIER TIL JM

— I Viborg RC Klub går det planmæssigt med tilrettelæggelsen af det kommende jyske mesterskab i kunstflyvning. Her i begyndelsen af februar er præmierne skaffet. Foruden unionens pokaler vil der til de tre første i hver klasse være et dejligt indrammet fotografi, som flyvevåbnet har været behjælpelig med at skaffe og til Junior Stunt har lokale firmaer og banker givet præmier.



**DIE THERMIKSENSE** — Med et oplag på 280 ekpl. hører det tyske fritflyvningsblad »Die Thermiksense« hjemme blandt fluevægterne på den internationale scene for hobbytidsskrifter. Det er imidlertid ikke en tilfældighed, at dette lille blad for entusiaster nu har kunnet eksistere i 10 år — »Die Thermiksense« hører absolut til blandt de vægtige blade, når man taler om indhold. Det lykkes for det meste udgiver og redaktør Bernhard Schwendemann at styre uden om de små inderkredsbladets største faldgrube: Kopieringssyndromet. Altså trangen til at bringe det samme stof, som man læser i et andet inderkredsblad .....

Man får ved læsning af »Die Thermiksense« et meget godt — og ret deprimerende — indblik i de problemer, som den tyske organisation åbenbart er mester i at skabe for sine medlemmer. Også på andre områder er »Die Thermiksense« velorienteret, så de fire numre i årgang 1985 er et godt køb for 15,- D-Mark. Interesserede kan sende beløbet til »Die Thermiksense«, c/o Volksbank Schorndorf (BLZ 602 914 10), 10 155 007. Få din bank til at ordne betalingen — og husk at angive »Abonnement 1985« og afsenderadresse.



**NØGLEN TIL FREMTIDEN** — Futaba Import har sendt os den afbildede nøgling med et farvebillede af Futabas kommende anlæg, »Challenger«. Med lup lader det sig gøre at læse et diskret anbragt »PCM« på senderens nederste venstre hjørne — og det kan kun betyde, at »Challenger« bliver Futaba's bud på »folke«-PCM-anlægget. Vi håber at have udførlige oplysninger om dette anlæg i næste nummer — »Challenger« er så nyt, at det efter sigende end ikke nåede med på årets Nürnberg-messe.

## Den sidste boron-illusion brast

Fra vores korrespondent i Virginia *Herk Stokely* har vi modtaget flere kopier af diverse rædselshistorier om boron-fibre i stil med Jørgen Korsgaard's notits på side 13 i sidste nummer af Modelflyve Nyt. Men Herk fortæller selv flere interessante ting, der gør boronfibre aldeles uinteressante.

Boronfibre er slet ingen nyhed, fortæller Herk, som tjener til føden ved at holde styr på en større gruppe mennesker, der vedligeholder, modificerer og opdaterer Grumman F-14 Tomcat hangarskibsjageren. F-14'eren blev designet for ca. 15 år siden, og der er gjort vidtstrakt brug af boronfibre i halestrukturene. Det eneste nye — siger Herk — er, at onkel Sam nu har givet ham lov til at fortælle om, hvad han stikker fingrene i til daglig.

Men de utrolige tal om styrke er bare ren teori for modelbyggere. Uden helt specielle bindemidler, der hærdes ved meget høje temperaturer og mange atmosfærers tryk, opnår boronfibre slet ikke de styrkeværdier, der tales om. Ved brug af traditionelle epoxyprodukter, som kan håndteres af hobbyfolk, opnår man i bedste fald en styrke og stivhed, der ligger et sted mellem kulfiber og almindeligt glasfiber.

Der brast den sidste illusion!

For fuldstændighedens skyld skal vi blot tilføje, at Herk, der næsten det halve af sit

liv har arbejdet med boronfibre, aldrig ville drømme om at bringe blot en milliontedel gram ind i sit hobbyrum. Det skyldes næppe mangel på interesse for højteknologi, for Herk redigerer Soar-Tech, F3B-specialisternes bibel, ligesom han er formand for USA's F3B landsholdsudtagelseskomité.

*En dygtig øjenlæge kan fjerne cyano-lim fra øjet, giftige dampe kan lukkes ud af huset, og min balsakniv kan jeg både se og holde på og med lidt øvelse holde væk fra øjne, tæer og børn, men de forbandede boronfibre .... det er som en pest, ingen verdens læge kan gøre noget ved,* skriver en hårdt ramt forhenværende boron-fan.

Tilbage sidder alligevel lidt kriblen i maven, for hvad findes allerede, når det tog 15-20 år at få noget at vide om boronfibre? Og hvad opfindes i disse dage? Måske noget, som vi — modsat boronfibre — kan bruge til noget — i næste århundrede?

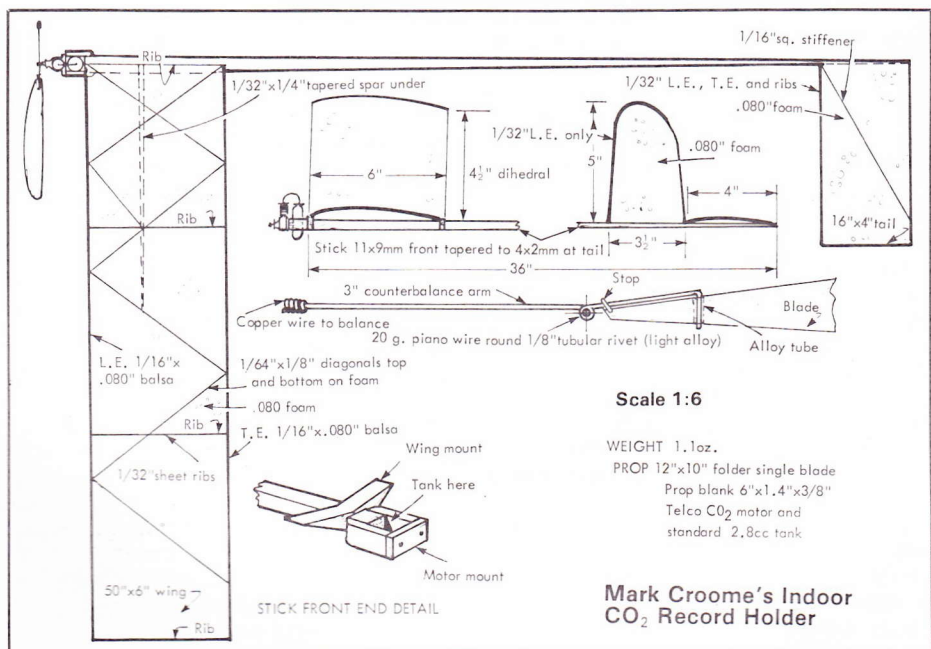
Af boron-episoden har alverdens modelflyvere så forhåbentlig lært ikke straks at fare løs på nye eksotiske produkter, men at få noget at vide om dem først. Og så må vi blot håbe, at de halte amerikanske modelflyvere, der har trådt i de mikroskopiske borontråde, snart får førligheden tilbage. Foreløbig er lægeregningerne ved at drive dem til tiggerstaven.

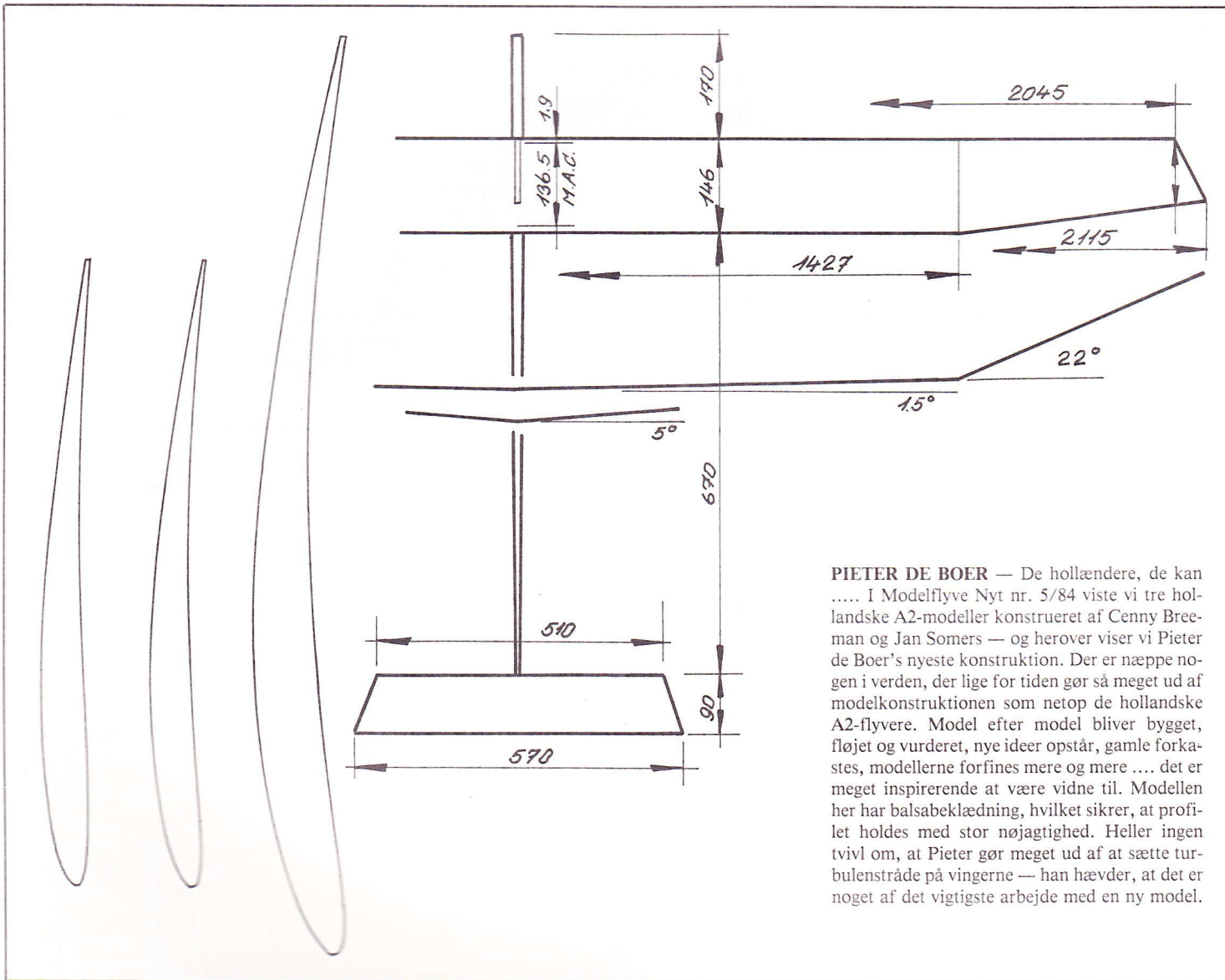
Naturligvis arbejder visse kredse allerede på at få FAI til at forbyde boronfibre i modelfly. Hvis det kommer så vidt, bør Danmark selvsagt give sin fulde støtte hertil. Men forslaget er formentlig overflødigt endnu inden det er fremsat. *Preben Nørholm*

**SPAR-ES** — Aage Petersens lille gummimotor-model »Spar-Es« fra 1945 er blevet genopdaget af Aeromodellers Vic Smeed, der har skrevet om den i Aeromodellers marts-nummer, hvor tegning i fuld størrelse også bringes indhæftet. Modellen må have været ret avanceret for sin tid — den har fældbar propel på trods af, at spændvidden kun er 60 cm.

**CO<sub>2</sub>-REKORD** — *Mark Croome fra England har i Cardington fløjet 12 min. 56 sek. med denne CO<sub>2</sub>-model. Motoren er en lille Telco-motor med standard-tank. Propellen er en-bladet. Vi har hentet tegningen fra Aeromodellers april-nummer. I den tilhørende tekst fortæller Mark, at det store problem er at finde den rigtige indstilling på motoren. For lille dyse-åbning medfører, at modellen ikke stiger, for stor, at den går op i loftet (som i Cardington befinder sig 45 meter over gulvet .....*). Modellen vejer ialt 31 g incl. motor og tank.

**LENNOKKI** — Det finske modelflyveblad »Lennokki« har skåret drastisk ned på såvel detal som papirkvalitet i sit første nummer i 1985-årgangen. Heldigvis rammer sparekniven ikke nødvendigvis indholdet, og her holdes fanen fortsat højt. Af rigtig nye ting er der en stor omtale af RC-combat i årgangens første nummer.





**PIETER DE BOER** — De hollændere, de kan .... I Modelflyve Nyt nr. 5/84 viste vi tre hollandske A2-modeller konstrueret af Cenny Bree-man og Jan Somers — og herover viser vi Pieter de Boer's nyeste konstruktion. Der er næppe nogen i verden, der lige for tiden gør så meget ud af modelkonstruktionen som netop de hollandske A2-flyvere. Model efter model bliver bygget, fløjet og vurderet, nye ideer opstår, gamle forkastes, modellerne forfines mere og mere .... det er meget inspirerende at være vidne til. Modellen her har balsabeklædning, hvilket sikrer, at profi-let holdes med stor nøjagtighed. Heller ingen tvivl om, at Pieter gør meget ud af at sætte tur-bulenstråde på vingerne — han hævder, at det er noget af det vigtigste arbejde med en ny model.

**MER' TILLYKKE** — Ikke blot OM-F kan fejre rund fødselsdag for tiden. Sjællands Model Svæveflyve Klub — i daglig tale »smask«, mere officielt SMSK — har netop fået to cifre i sin alder. Den 9. marts kunne klubben med en fest fejre sin 10 års fødselsdag — til stede var bl.a. de tre stiftere, Ib Weiste samt Knud og Jens Ham-meken, der alle stadig er medlemmer af SMSK.

**FÅR DU TO BLADE** — så er du heldig, ikke mindst hvis du kun har betalt for et. Hvis du ikke har betalt for to, så ring og brok dig. Vi sletter så det ene abonnement og siger tak oven i købet, for så sparer vi nogle penge. Hvis du har betalt for to, men kun ønsker et, så ring også og brok dig. Så sletter vi det ene og betaler penge tilbage. Ring i begge tilfælde til ekspeditionen på 09-71 49 50 hverdage kl. 15-17. Uden for telefon-tiden er der almindeligvis tilsluttet en automatisk telefonsvarer, der kan optage en meddelelse fra dig.

**FAI** — Fédération Aéronautique Internationale — det internationale luftsportsforbund — har startet en beskeden kampagne for at gøre op-mærksom på sig selv. Vi har modtaget en lille, nobel folder, hvori FAI fortæller lidt om organi-sationen, der i år fylder 80 år.

FAI registrerer og sætter rammer for de kendte luftsports-grene — fra modelflyvning til rum-flyvning. FAI består af ialt 70 nationale aero-klubber — det danske medlem er Kongelig Dansk Aeroklub, som de tre modelflyve-unioner er tilknyttet.

En af FAI's væsentligste funktioner — regel-arbejdet — udføres af ialt 14 komiteer, som hver samles én gang årligt for at diskutere regler, sportslige aktiviteter (dvs. VM'er og kontinentale mesterskaber) og andet af sportslig og organi-satorisk interesse. Modelflyvekomiteen hedder »International Aeromodelling Committee« — i daglig tale forkortet til CIAM — og den samles som bekendt omkring starten af december hvert år til møde i Paris. Hver tilsluttet aeroklub kan sende en repræsentant med stemmeret til disse møder. Desuden kan man sende et antal obser-vatører uden stemmeret. Disse kan deltage i de-batten i CIAM's sub-komiteer, hvor regelforslag behandles, inden de går til afstemning i det af-sluttende plenummøde, hvor kun de stemmebe-rettede har noget at skulle have sagt.

**NERVURE d'OR** — Det franske fritflyvnings-blad »Vol Libre« har uddelt sin hæderspris, »Nervure d'Or« (den gyldne ribbe) til den reger-ende Europamester i klasse F1A, Cenny Bree-man fra Holland. Redaktør André Schandel har fået Cenny's makker Jan Somers til at skrive en begrundelse for at Cenny skulle have prisen — og det er der naturligvis ingen ben i. Cenny er for det første Europamester for anden gang i træk — han er en særdeles hjælpsom og venlig person med en veludviklet humoristisk sans .... og så er han ubestridt en utrolig dygtig modelflyver!

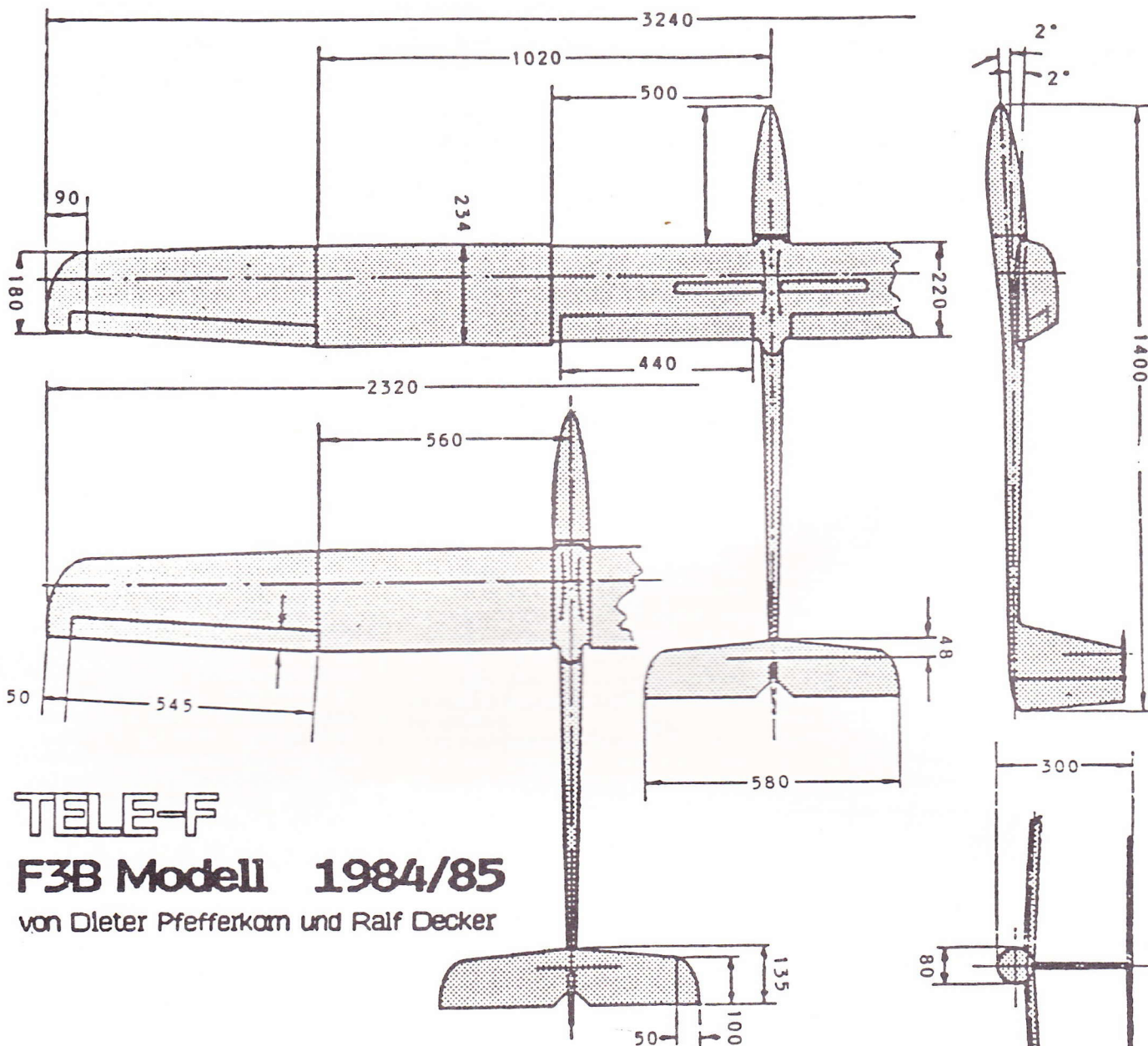
At det ikke kommer helt af sig selv, kan man forstå, for Cenny flyver mindst et par gange om ugen med modellerne — også selv om de er i toptrim og vejret er dårligt. Selv stillevejsmo-

dellen kommer ud og bliver prøvet af i hård vind. Tre gange om ugen får modellerne dog lov til at blive hjemme. Så løber Cenny nemlig en 10 km joggetur ....

Til daglig er Cenny flyveleder, far til to børn og — lige for tiden — 37 år gammel.

**HERREGÅRDSSÆTTET MED PCM** — Nu er det omsider lykkedes den danske Graupner-im-portør Ib Andersen at få P&T-godkendelse til PCM-udgaven af det såkaldte Herregårds-an-læg. Godkendelsen skulle egentlig have været i orden ved nytår, men en fejl ved det først frem-sendte prøveanlæg medførte, at P&T nægtede at typegodkende anlægget. Nu er sagen imidlertid klar, og samtidig har vi fået en test-rapport om anlægget fra det franske modelflyveblad »Mo-dele Magazine«, der giver det topkarakterer. Man fremhæver dels »fail safe«-funktionerne (som varetages af anlæggets mikroprocessor) og dels den store rækkevidde, som er næsten det dobbelte af det almindelige Herregårdsanlæg.

**NYT ORDSPROG** — Den kendte engelske frit-flyver Stafford Screen skriver i Free Flight News, at han ofte kan finde på at sige »Every flight takes you nearer to the next disaster« (For hver flyvning kommer man tættere på det næste uheld). Stafford bruger dog ikke dette ordsprog som undskyldning for at lade være med at flyve med modellerne — snarere som en erkendelse af, at større og mindre uheld er uundgåelige for mo-delflyvere. Det er en del af legen ....



# TELE-F

## F3B Modell 1984/85

von Dieter Pfefferkorn und Ralf Decker



Ralf Decker og den navnløse model efter sejren i York 1983.

## Verdensmesterens fly

Denne F3B svæver, Tele-F, er konstrueret af Dieter Pfefferkorn og Ralf Decker, Vesttyskland. Netop mens dette blad kommer på gaden, vil Ralf være i færd med at forsvare sin verdensmestertitel ved VM i Vaikerie ved Adelaide i Australien, og han vil satse på at anvende dette fly. Læg mærke til, at flyet

### Data for Tele-F

Spændvidde:	min. 2.320 mm, max. 3.240 mm
Vingeeareal:	min. 51,50 dm <sup>2</sup> , max. 70,48 dm <sup>2</sup>
Sideforhold:	min. 10,45, max. 14,89
Haleplansareal:	6,6 dm <sup>2</sup>
Flyveklar vægt:	2.500 g (ingen ballast-mulighed)
Vingebelastning:	min. 35,47 g/dm <sup>2</sup> , max. 48,54 dm <sup>2</sup>
Vingeprofil:	rod RG15/9,23%, midte RG15/9,4%, tip RG15/9,44%
Haleplansprofil:	NACA 63A006 (6% symmetrisk laminar)
Byggematerialer:	Balsa, Roha-cell, glasfibre og kulfibre
Styrefunktioner:	Højderor, sideror, balanceror, flaps, bremsor, teleskopvinge og udløsning af højstartslinje

har teleskopvinger. Ralf kan med sin sender i hånden variere spændvidden mellem 2,32 m og 3,24 m.

Det er konstruktører af den slags fly samt navnligt fritflyvende incl. indendørs fly, der i boronfibre har set indledningen til fagre nye verden. Dieter og Ralf er dog kloge mennesker og har lavet vingen til Tele-F af kulfibre.

Teleskopvinger er ikke tidligere anvendt på modelfly, men de benyttedes med ringe held pga. mekaniske problemer på et par prototyper til fuldskala forsøgssvævefly for 15-20 år siden. Vi husker faktisk ikke, om nogen af dem nogensinde nåede at blive prøvefløjet.

Tele-F er udviklet fra den model, som Ralf

vandt med i York, England i 1983. Med vort kendskab til Ralf tør vi godt gætte på, at de fleste af de 7 styrefunktioner er mixet for trimkompensation mv. Kun vingen er ændret. Ralf's navnløse 1983-model havde 2,8 m spændvidde (midt mellem Tele-F's yderpunkter), Quabeck 2,5/8 og 2,5/9 profil hhv. for rod og tip samt fuld-spændvidde flaperons med  $\pm 5^\circ$  flapfunktion. Iøvrigt genkender vi centerspoilere, laminarstrømsnæsekonus og vinge, der ikke er delbar på midten. Men nu kan Ralf jo også klappe vingerne sammen ligesom sin sender-antenne for transport.

Tak for 3-plansskitsen (4-plansskitsen!) og data til Tidewater Model Soaring Society Newsletter, red. Herk Stokely.

# Modelflyve- sommerlejren 1985

**Fredag d. 12. juli til søndag  
d. 21. juli**

Det er i år en særlig stor fornøjelse for Linestyriings-Unionen at kunne indbyde medlemmer af Linestyriings- og Fritflyvnings-Unionerne og ungdomsskoleelever til årets begivenhed — *Sommerlejren*. I år er det en særlig glæde, da det et stykke tid har set lidt sort ud for lejren. Som det er mange bekendt, har det ikke været muligt at opretholde traditionen med at holde sommerlejr på Flyvestation Vandel. Vi har måttet holde flytedag, og det har naturligvis bragt nogle nye, spændende ting med sig, men også en fortravlet lejrledelse, hvorfor en del ting endnu ikke er faldet på plads.

## Herning

Eller rettere området ved Herning Hallerne vil være sommerlejrens nye arnested, hvor mange modelflyvere vil finde deres andet hjem i sommertiden — og stedet, hvortil mange gode minder senere vil være knyttet til. Sommerlejren har mange gode traditioner, som vil blive ført videre i Herning, så den »garvede« lejrledelse vil allerede nu vide, at det bliver en himmelskøn uge med masser af modelflyvning, grillmad, hyggelige stunder og modelflyvning.

Vi vil have mulighed for at flyve fra solopgang til solnedgang med nogle enkelte undtagelser, som f.eks. den første lørdag, hvor vi holder fri om eftermiddagen, hvor dronningen & prinsen vil komme på besøg. Desuden har lejrledelsen kontakter ude om en ca. to timer lang friluftskoncert den sidste fredag.

Jo, det bliver en spændende lejr.

## Flyvning

Vi skal naturligvis have nogle arealer at flyve på, og for linestyriings vedkommende er der ingen problemer, idet vi vil have et stort græsareal på flere tønder land og et asfalteret på 100x35 m til vores rådighed hele ugen.

I skrivende stund har lejrledelsen kontakt med fredningsnævnet mv. for at skaffe et godt fritflyvningsområde, men resultatet af dette vil først kunne blive meddelt i yderligere oplysninger.

*Indendørs flyvning* — ja, du læste rigtigt — sommerlejren vil få rådighed over en af Herning Hallerne. I skrivende stund er det stadig uvis, hvilken det bliver, så vi kan ikke nærmere beskrive hallen, men det bliver med 12-17 meters loftshøjde og en størrelse i gulvareal, som ligger over de fleste sportshaller. Så nu er vi også garanteret flyvning, selv når vejret ikke er med os.

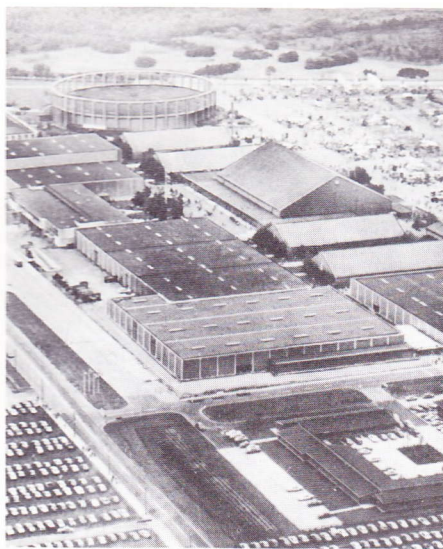
## Deltagere/pris

På sommerlejren kan deltage medlemmer af Linestyriings- og Fritflyvnings-Unionerne, deres familie og udenlandske modelflyvere med gyldig FAI-licens. Desuden vil der i år som noget nyt kunne deltage ungdomsskoleelever, som ikke er medlem af unionerne. Se herom senere.

I skrivende stund er der også nogen usikkerhed om de udgifter, som lejren vil få, så der kan ikke oplyses nogen endelig pris på deltagelse, men det skulle ikke kunne blive dyrere end tidligere år. Nærmere herom i yderligere oplysninger.

## Camping/spisning

Det vil være muligt at campere på sommerlejrens campingplads, men der er ikke mulighed for som



Et udsnit af arealet omkring Herning-Hallerne.

tidligere år at blive indlogeret i store fællestelte eller lignende.

Der er desværre ikke noget cafeteria eller lignende i nærheden af lejrområdet, hvor det kunne være muligt at købe mad, men i skrivende stund er der planer om fælles morgenbord. Så stort set må du regne med selv at skulle lave maden, osv.

## Byggerum/materialesalg

Som på tidligere sommerlejre vil der naturligvis være et lokale, hvor deltagerne kan bygge og reparere, endda bedre end tidligere telte, idet lejren vil råde over en ombygget staldbygning, hvor der vil være opstillet borde.

Der vil næsten helt sikkert være mulighed for under lejren at købe de mest almindelige byggeartikler som balsa, lim, beklædning osv., så byggerummet skal nok blive brugt.

## Ungdomsskoleelever

Som noget helt nyt vil ungdomsskoleelever i år kunne deltage uden at være medlem af nogen af modelflyveunionerne, men det vil dog være nødvendigt med en ansvarsforsikring, såfremt der skulle ske ubehag. Så tal allerede i dag med de andre på holdet i modelbygning/flyvning, om I ikke kunne blive nogle stykker, som vil være med til denne uforglemmelige oplevelse.

På lejren vil du finde al den hjælp, som det er muligt at skaffe til bygning og flyvning med din model.

## Evt. separat fritflyvningslejr

Usikkerheden om, hvorvidt det bliver muligt at flyve fritflyvning i passende afstand fra sommerlejren i Herning, har fået Fritflyvnings-Unionens bestyrelse til at arrangere en speciel fritflyvningslejr, som vil blive en realitet, hvis Herning-lejren ikke tillader udendørs fritflyvning.

Fritflyvnings-lejren vil — i givet fald — blive afholdt fra d. 20. juli til d. 28. juli i nærheden af Holstebro.

Når det er valgt ikke at lade de to lejre overlappende, skyldes det dels, at nogle fritflyvere måske vil tage på Herning-lejren for at flyve indendørs, og dels, at der er Nordisk Landskamp d. 12.-14. juli, hvor Herning-lejren starter.

Medlemmer af Fritflyvnings-Unionen vil få brev fra sekretariatet om tid, sted, pris og tilmeldingsfrist i løbet af maj måned.

Hvis man ikke kan vente så længe, kan man kontakte unionens sekretariat eller formand for nærmere oplysninger.

Husk også at få et stykke papir på, at du har deltaget i undervisningen i modelbygning i løbet af vinteren — og så *glæd dig*.

## Tilmelding/yderligere oplysninger

Du skal senest d. 1. juni 1985 — og helst allerede i dag — indsende dit navn og adresse (brug evt. kuponen her på siden) til nedenstående adresse. Så vil du i midten af juni modtage yderligere oplysninger om lejren samt en tilmeldingskupen, som du skal bruge ved tilmeldingen (du må gerne bestille for flere på samme seddel).

Du må også meget gerne angive, hvis du har nogle forslag eller ønsker til aktiviteter på lejren, ligesom du meget gerne må ringe, såfremt du vil vide noget om lejren, før du modtager de yderligere oplysninger.

Tilmelding til:

Linestyriings-Unionen  
v. Benny Furbo  
Samsøvej 2, 7400 Herning  
Tlf. 07-22 50 89

*Huskat:*

*Sommerlejren det er også dig!*

JA, send mig tilmeldingsblanket og nærmere oplysninger om Sommerlejren ved Herning-Hallerne 1985!

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

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

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

Jeg er medlem af:  Fritflyvnings-Unionen  Linestyriings-Unionen  
 Jeg har gået på ungdomsskolehold sæson 84/85

Send mig \_\_\_\_\_ stk. tilmeldingsblanketter.

Send kuponen senest d. 1. juni 1985 til:

Linestyriings-Unionen  
v. Benny Furbo  
Samsøvej 2, 7400 Herning

# På besøg hos verdensmesteren med RC-skalamodeller

## Modelflyve-indtryk fra en tur om på Jordens underside, til Australien



*Her er Dave Masterton ved at gøre sin Chipmunk-skalamodel klar til en flyvning. Den er — som alle hans andre modeller — lavet i skum.*

Australien er ikke længere en fjern, ret ligegyldig plet på landkortet i modelflyve-sammenhæng.

Lige i disse dage flyves der VM for RC-svævemodeller i Australien, i 1983 var der fritflyvnings-VM »derne« — og i 1984 overraskede australierne alle ved at vinde VM for skalamodeller i Paris.

Jo, Australien er blevet en stormagt på modelflyveområdet, så det var med god grund, at Torben Back Sørensen opsøgte VM-vinder Dave Masterton under et ferieophold i landet.

Formålet med denne lille artikel er at give en kort beskrivelse af, hvordan det står til med RC-skala på den anden side af jorden,

eller som de siger »down under«. Jeg er netop vendt hjem fra Australien efter en måneds ferie i Sydney. Med australiernes succes ved sidste VM i Paris i tankerne, havde jeg inden min feriebegyndelse sendt VM-vinderen Dave Masterton et brev om, at jeg havde i sinde at besøge ham, for bl.a. at se hans Drover, da det viste sig at være så heldigt, at han kun boede ca. 30 min. fra, hvor vi skulle bo.

Efter ca. en uges ophold i Caringbah, syd for Sydney, ringede jeg til Dave og aftalte at mødes med ham søndag formiddag i hans hjem i Moorebank, vest for Sydney. Alle tiders flotte hus, stor garage med tre porte og hobbyværksted i to af dem. Nu ejer han og broderen Steve også et af Sydneys største byggefirmaer, så det forklarer måske en hel del. Men lækkert var det. Først havde hans kone Debbie lavet en lækker frokost. Bagefter havde han gjort klar med videooptagelser fra forskellige skala-stævner rundt om i Australien, som vi skulle se. Han havde et komplet transportabelt

videoudstyr, som han har med sig til alle konkurrencer. Bl.a. var der optagelser fra et stævne, hvor alt blev bedømt efter de gældende regler. Herudover blev der også givet points for, hvor godt RC-piloterne var klædt ud. Dvs. når man fløj fly fra den første verdenskrig, gik man rundt i tøj fra den tid. Det var ganske festligt.

### Altid flyvevej ....

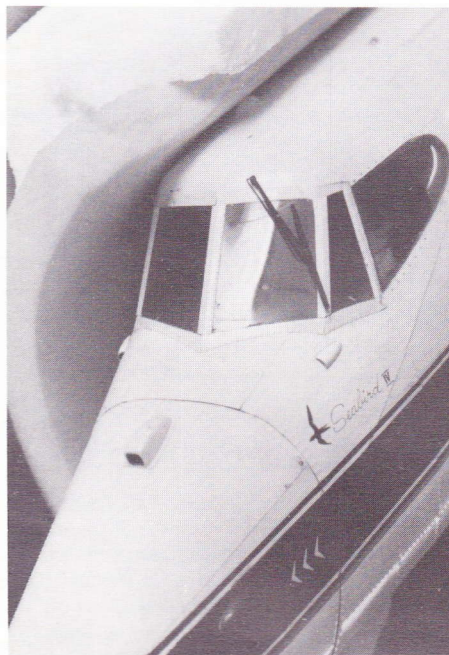
Selve modellerne, som der var et rigt antal af, var virkelig af fin kvalitet, og det samme gjaldt flyvningen. Det var imponerende. Nu har de jo også vejret med sig i Australien, så de kan øve sig grundigt. Som Dave sagde, her flyver vi *mindst* 340 dage om året.

Efter at have set video et par timer gik vi ud i hans værksted, og her manglede heller ikke noget. En stor Emco drejebænk til alle skala-detaljerne. I en stor kasse på gulvet stod hans VM-vindermodel, Drover'en, pakket godt ned.

Da jeg nu var kommet fra den anden side af jorden for at se hans Drover, pakkede han den ud, og der blev nu rig lejlighed til at studere den på nærmeste hold og i alle detaljer. Han gennemgik hele modellen fra A til Z med forklaringer og småtips undervejs. Der kunne skrives en bog om alt det.

Her er nogle korte træk om modellen. Det har taget ham ca. 2 år eller ca. 4.000 timer at færdiggøre den. Han har bygget den i skum og beklædt den med tynd balsa. Udenpå det er den beklædt med meget tynd metalplade (en offset trykplade), ca. 0,09 mm, som han har limet på med almindelig kontaktlim. Langs kanterne har han brugt Arildit for at sikre vedhæftningen. Alle nitterne, ca. 40.000, er trukket ud på bagsiden

*Cockpitpartiet med vinduesviskeren, der har efterladt »skala«-ridser i ruden!*

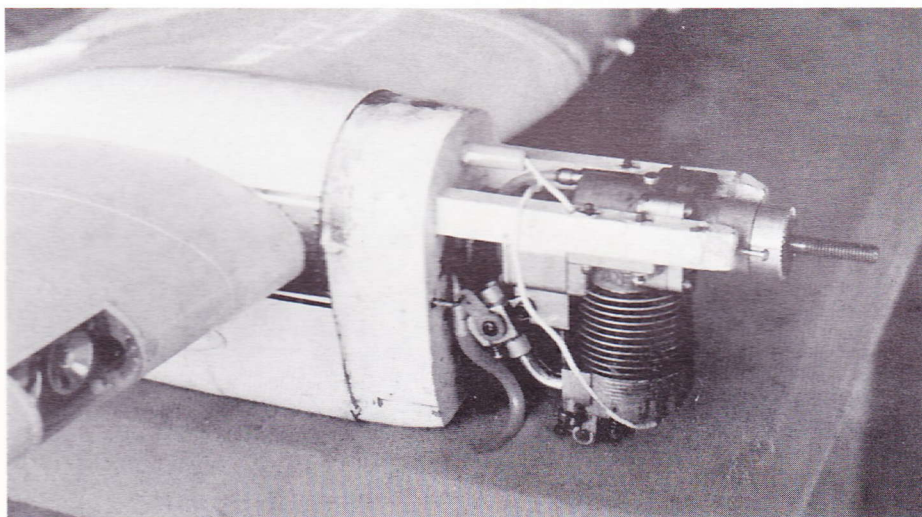


*Kropssiden, hvor man især skal hæfte sig ved den lange skinne til venstre for døren. På den skrues vingefairings til krop og vinge med bitte små skruer, Dave har drejet. Se også bogstaverne!*





*En af de tre Enya 40 firtaktere, som er på Drover'en. To landingslys ses også. Bemærk også, hvordan vingerribben inde ved lyset er nøjagtig som den skal være med lettehul og nitter.*



inden pladerne er limet på. Alle paneler lemme etc., er samlet med miniskruer med kærv, som han selv har drejet. Og jeg siger jer, at de var små, men de var der, og de kunne skrues af og på.

Understellet er fuldstændigt i skala, drejet ud i duraluminium, og det fungerede lige som det rigtige. Oleoben, bremses, hydraulikledninger og sikringstråd — alt er med. Dækkene har Dave også selv lavet, støbt nøjagtigt som de rigtige.

### Mågeklatter i skala ....

For at få den helt nøjagtige farvenuance frem er modellen malet 6 gange med almindelig maling, svarende til vores f.eks. Syntallak. Skrammer og ridser og den slags skalating er med på modellen, så hvis den blev stillet op ved siden af originalflyet, var de identiske bortset fra størrelsen. F.eks. tre mågeklatter er også med, da de findes på originalflyet. Her kan lige nævnes, at Dave fortalte, da holdlederen på det australske hold en dag i Sydney skulle gøre modellen klar, ville han lige »shin« den op med en klud og troede, klatterne var snavs,

så Dave måtte hen og lave dem på ny, hvilket ikke er så ligetil.

Der kunne nævnes mange sjove detaljer på denne Drover, som vi nok kommer til at se igen i Norge til næste VM, da han ikke har tid til at lave en anden model. Han har kun fløjet med den to gange efter VM sejren, og den ene gang havde han nær mistet den. Antennen, som er skjult ved statisk bedømmelse, og som trækkes ud bagefter, havde han glemt, og det var altså nær endt med et havari, men han reddede den.

### Baggrunden for succesen

Dave Mastertons forklaring på australiernes succes ved VM i Paris var, at de havde forberedt sig meget grundigt. Dave havde fløjet hver morgen de sidste mange måneder op til VM. De var dog ikke særlig imponeret over standarden blandt de andre deltagere.

Efter at Droveren var blevet studeret og fotograferet grundigt og pakket væk, tog han nogle af sine andre modeller frem, bl.a. en stor B-17, også beklædt med offset plade. Blandt de andre modeller var en

stor P-51, og en Cessna push/pull, som han bl.a. vandt det australske mesterskab med. Han har de seneste 6-8 år brugt metoden med at beklæde sine fly med metal og har for flere år siden skrevet en artikel i et australsk modelflyveblad, som jeg vil prøve at få fat i, for derefter at bringe den her i bladet.

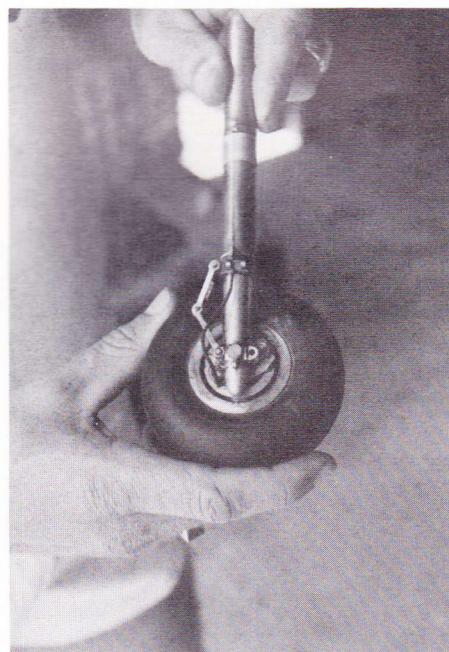
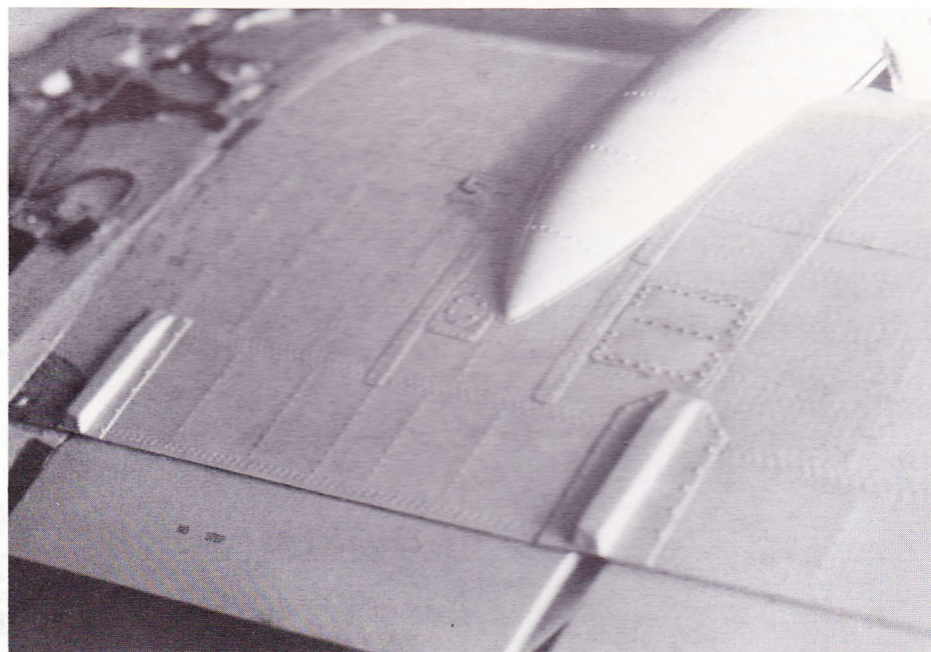
Hen på eftermiddagen gjorde han en anden model klar, en stor Chipmunk også bygget i skum, og så gik turen ellers ud til en af de mange modelflyvepladser i området for at få en flyvetur. Da der er masser af plads dernede, er der ikke de store støjproblemer, hvad angår naboer. Folk har også en anden indstilling til den slags!

På vej hjem fra flyvepladsen gjorde vi holdt ved nogle af Daves klubkammerater for at se, hvad de syslede med af sager, og det er ikke småting, hvad der bliver lavet dernede »down under«.

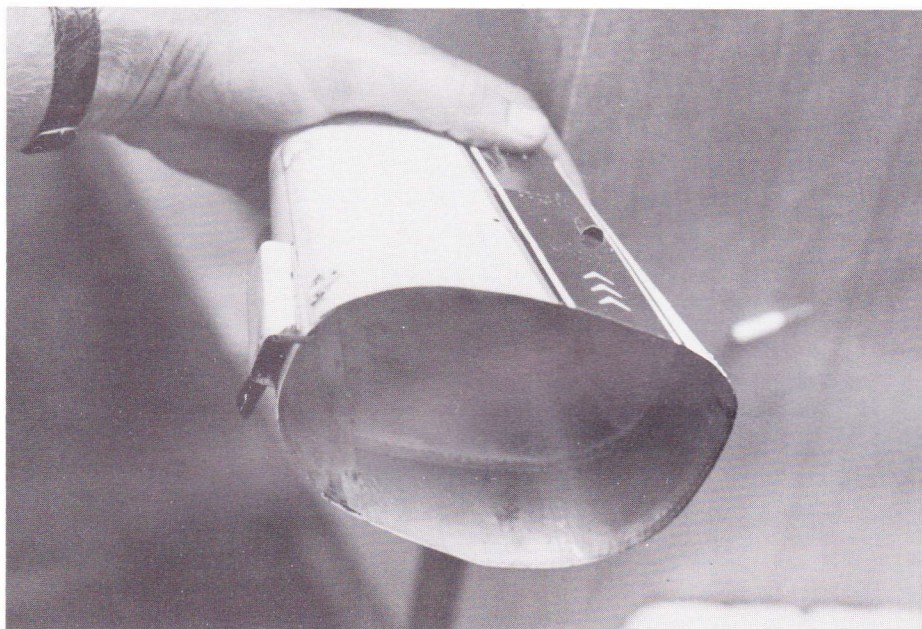
Et sted vi var inde, var hos holdlederen, som var med i Paris, og han havde lige færdiggjort en kæmpemodel af en Juncker-ty-

*fortsættes næste side*

*Billedet taler næsten for sig selv. Lemmene er skruet fast med små hjemmelavede skruer. Push-rodfairings er stanset ud på en hjemmelavet specialmetalklods.*



*Understellet er lavet i dural efter de originale byggetegninger. Dækkene har Dave støbt!*



Her ses motorcowlet indvendigt. Det er lavet af tynd aluminiumsplade (en offset-plade — Modelflyve Nyt kan skaffe nogle til evt. interesserede ...). Cowlet er samlet over en klods.

pe, som skulle bruges af TV-selskabet ABC til flyoptagelser i en TV-serie. Den er bygget i træ, og for at få den bølgebliskoverflade, som var karakteristisk for mange Junckerfly, var den beklædt med bølgepap.

Ugen før jeg kom til Sydney, havde den skabt kaos, da den ved en foreløbig TV-optagelse styrtede ned — dog uden at gå i stykker. Folk i nabolaget havde alarmeret politi og brandvæsen om, at et lille sportsfly var styrtet ned. Alt var optaget på video, så det var ganske interessant at se deres reaktioner, da de kom til stedet. De tog det nu ganske afslappet. TV var også på pletten, så det blev bragt i nyhederne om aftenen. Holdlederen, ham med Juncker'en, er ellers i gang med en ny superskala model, som han vil stille op med ved VM i Norge. Det er en australsk modeltype, som ikke er kendt på disse kanter.

### På gensyn i 1986

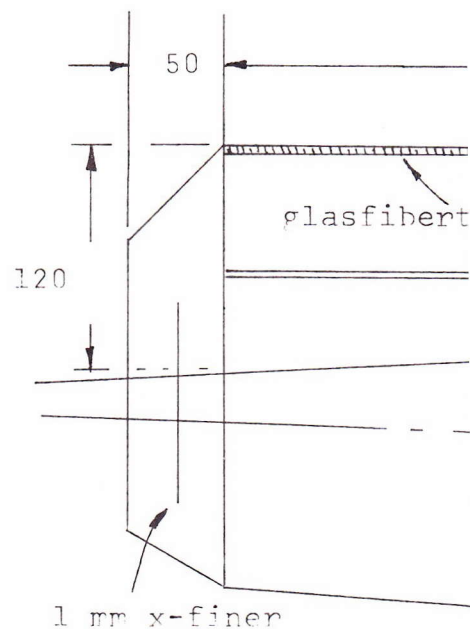
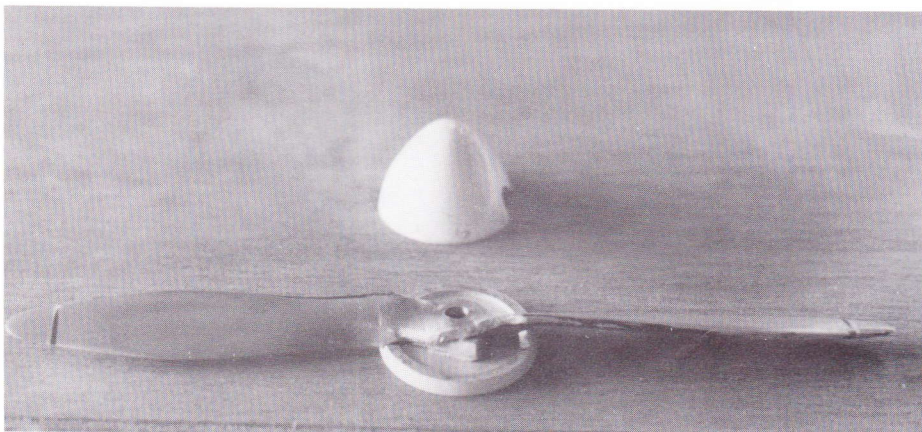
Efter en lang sludder om skalaflyvning og udveksling af emblemer og mærkater, kørte Dave og jeg tilbage til hans hjem, hvor vi fik et lækkert aftensmåltid med masser af

frisk frugt. De lever godt dernede. Efter et par timers snak om modelflyvning i almindelighed og skala i særdeleshed, var tidspunktet kommet, da jeg måtte finde vej tilbage til, hvor vi boede. Det er ikke ligetil. Mørke veje og så kørsel i venstre side af vejen — men det gik.

Dave bad mig bringe en hilsen til alle skalafolk her i Danmark. Han og hele holdet vil forsøge at gøre et ophold i Danmark på vejen, da jeg har inviteret dem alle på lynvisit her i Køge.

Jeg synes, det var et interessant møde, og jeg har fået et indblik i, hvordan modelflyvningen står til dernede på den anden side af jorden. Der kunne skrives mange, mange sider om det. Jeg synes, det er vigtigt at søge at skabe kontakter rundt om i verden. Det samme gjaldt for dem dernede. De var mægtig imponerede over at modtage besøg fra Danmark, så jeg glæder mig til gensynet med dem, forhåbentlig her i Køge, ellers til VM i Norge. Pas også på dem den negang, de er meget grundigt forberedt og er meget opsat på at gentage successen fra Paris sidste år, hvor de tog fusen på alle. □

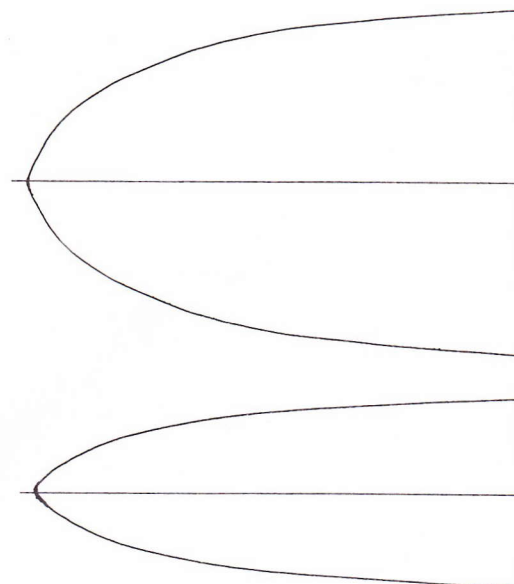
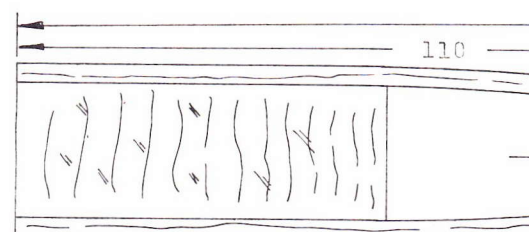
*Propel og spinner er næsten et kapitel for sig. Propellen er vredet af ét stykke metal fra en rigtig propel og slebet til med korrekt profil og stigning samt diverse skala-hakker. Et enormt arbejde — ikke mindst i betragtning af, at der er tre propeller .....*

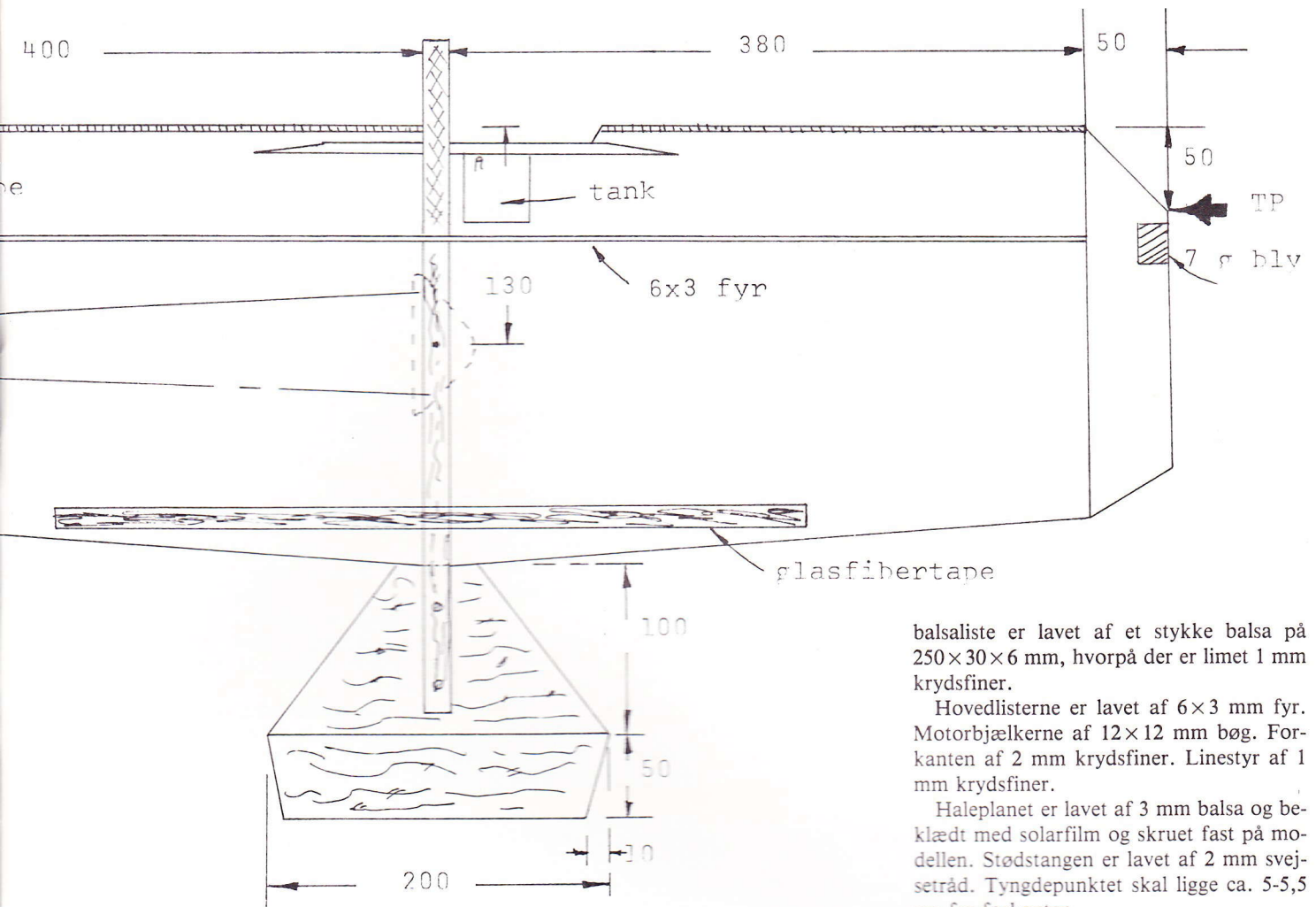


## Fin-fin dieselcombat-model

Stig Henriksen har i et stykke tid fløjet med nogle velflyvende combatmodeller i skum, og her giver han tegningen videre samt lidt råd og vejledning.

Efter nogle forsøg med forskellige modeller og profiler er jeg stoppet ved denne model indtil videre. Det er en traditionel skummodel, så bygningen skulle ikke volde problemer. Jeg vil derfor nøjes med at angive di-





balsaliste er lavet af et stykke balsa på  $250 \times 30 \times 6$  mm, hvorpå der er limet 1 mm krydsfiner.

Hovedlisterne er lavet af  $6 \times 3$  mm fyr. Motorbjælkerne af  $12 \times 12$  mm bøg. Forkanten af 2 mm krydsfiner. Linestyr af 1 mm krydsfiner.

Haleplanet er lavet af 3 mm balsa og beklædt med solarfilm og skruet fast på modellen. Stødstangen er lavet af 2 mm svejsetråd. Tyngdepunktet skal ligge ca. 5-5,5 cm fra forkanten.

Sikkerhedswiren fastgøres i skruen til trekanten.

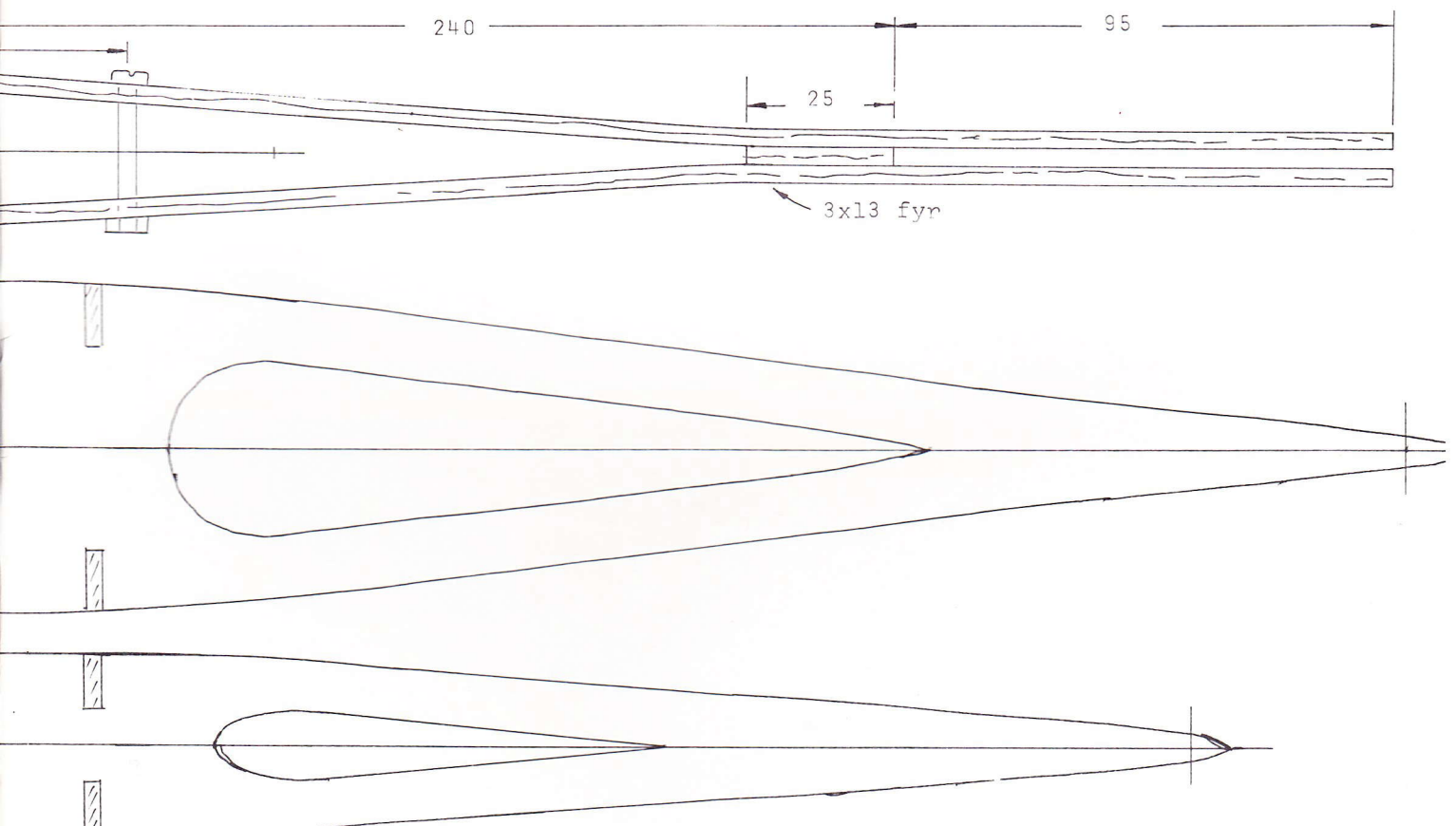
Modellen beklædes med blomsterpapir og lakeres og påsættes glasfibertape (meget vigtigt!). □

mentionerne på diverse lister.

Midterribben er lavet i jig af 2 stk.  $13 \times 3$  mm fyrrelist, som forrest er limet på en  $60 \times 10$  mm balsaklods (husk åreretning),

og bagest er listerne samlet om et stykke  $20 \times 13 \times 3$  mm fyr.

På det forreste stykke balsa limes en trekant  $40 \times 40$  mm vinkelret på. Den forreste



# Nürnberg-Messen 1985

## - nyt fra hobbybranchens største udstilling

Det blev en »lille« Nürnberg-Messe i år. Ikke alene var messen dårligere besøgt end sidste år — måske især pga. dårligt vejr i messe-dagene — men udbuddet af nyheder var også noget mindre end ved 1984-messen. At der dog var nok at skrive om, kan man forsikre sig om ved at læse Per Grunnets gennemgang af nogle af årets væsentligste nyheder ....

Inden for legetøjs- og hobbybranchen er Nürnberg-Messen stedet, hvor de nye produkter præsenteres for branchens egne folk. Alverdens producenter af hobbygrej og legetøj mødes i Nürnberg i starten af februar hvert år og forsøger at overbevise alverdens importører og grossister, der også kommer, om, at netop deres produkter vil kunne indtjene formuer i den nærmeste fremtid. Kort sagt — et persisk gedemarked, hvor bl.a. hobbybranchen deltager.

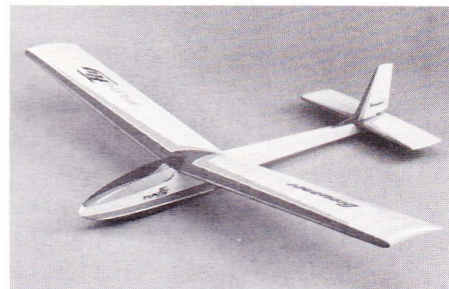
Modelflyve Nyt har modtaget nyhedsbreve, prospekter, pressefotos, kataloger mv. fra en

række af de danske importører med beskrivelser af de produkter, som vi kan forvente til Danmark inden for den nærmeste fremtid. Dette materiale — samt samtaler med nogle af de branchefolk, der var i Nürnberg — danner baggrunden for denne artikel, der på ingen måde foregiver at være udtømmende.

### Modeller

Skal man tale om tendenser inden for modelområdet, så må det være, at de fleste producenter har koncentreret sig om forholdsvis eksotiske modeller. Det virker som om markedet for almindelige RC-trænere, begyndermodeller, små svævemodeller og enkle helikoptermodeller i forvejen var mættet af de eksisterende, udmærkede modeller, at ingen har villet ofre udviklingstid og -penge på den slags. I stedet har man koncentreret sig om *nicherne*, som det hedder i moderne virksomhedsleder-sprog.

En anden tendens — som hænger kraftigt sammen med den førstnævnte — er, at mange af byggesættene til de nye modeller var særdeles traditionelle med ribbeopbyggede vinger, osv. Dette er en naturlig følge af, at sådanne byggesæt er produceret til et eksklusivt — det vil sige begrænset — marked, så der er ikke økonomisk



Graupners lille begynder svæver, Fun Fly, har traditionel ribbevinge.

basis i produktionen for formfremstilling til kunststofkroppe og færdigvinger. Og måske betyder det også, at mange af de modelflyvere, der er interesseret i de eksotiske modeller, i virkeligheden foretrækker konventionelt opbyggede modeller.

Endelig kan man med glæde konstatere, at tendensen i retning af, at udviklingen koncentrerer sig om de mindst miljøbelastende modeltyper fortsætter. Der kom en del nye svævemodeller, mange nye motormodeller til 4-takts motorer, en del småmodeller til motorer under 2,5 cm<sup>3</sup> — og ikke så mange modeller til de larmende 10 cm<sup>3</sup> to-taktere.

I den følgende gennemgang af nyheder kommer jeg kun ind på nyheder, som med sikkerhed vil blive markedsført her i landet — med enkelte undtagelser. Det betyder bl.a., at mange af de mere eksotiske nyheder ikke bliver nævnt, da det danske marked er så lille, at de fleste importører går i en stor bue uden om alt for specielle artikler.

### Svævemodeller

Graupner sender i marts/april sin lille RC-begynder svæver »Fun Fly« på markedet. Med en spændvidde på 130 cm og en vægt på 700 gram forekommer den at være mindre interessant end sidste års nyhed RC-UHU.

Langt mere spændende er Graupners tre nye store RC-svævemodeller LS4, LS6 og Discus med hhv. 300, 357 og 400 cm spændvidde. Alle tre modeller er hurtige at bygge, da de har kunststofkroppe og næsten færdige planer med skumkærne. De forventes her til landet først på sommeren.

Samtidig med de tre Graupner-modeller forventes Multiplex at kunne byde velkommen til sin store nyhed på svævemodel-området, den 375 cm store DG 300. Også den har kunststofkrop og næsten færdige vinger.

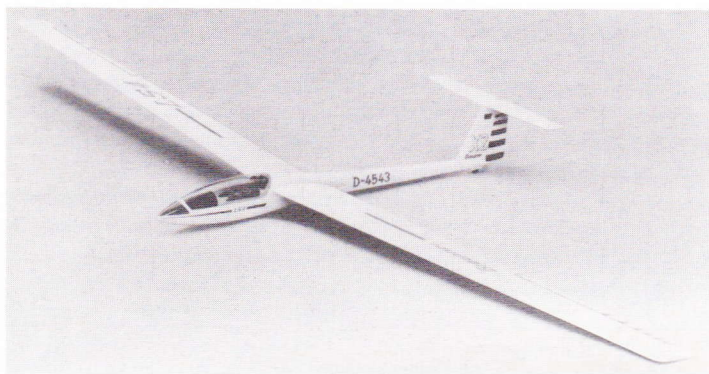
Også Robbe havde en ny storsvæver med. Det er en skalamodel af den velkendte ASW 17 med 400 cm spændvidde. Tilsyneladende en flot model, der dog — i lighed med de øvrige nye store RC-svævere — næppe vil finde det store publikum i lille, flade Danmark.

I konkurrence-model-afdelingen står Eismann normalt stærkt, og dette år var ingen undtagelse. Den ene af de to nyheder var en såkaldt sportsmodel, den meget elegante RC-svæver Playboy, der udmærker sig ved at have T-hale. Den anden var en decideret konkurrencemodel ved navn Pioneer.

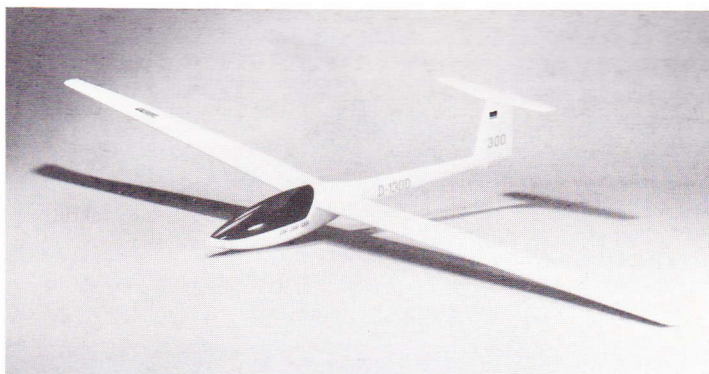
### Nye markeder

Den virkelige nyhed fra Robbe var introduktionen af begynder-programmet »Robby«. Dette består af en række specielle begyndermodeller — en RC-svæver samt biler og både. Disse markedsføres dels som enkelt sæt, men — og det er det nye for Robbe — også som komplette begynder sæt med model, motor samt RC-anlæg.

Om det er Graupners »Special-Aktion« med



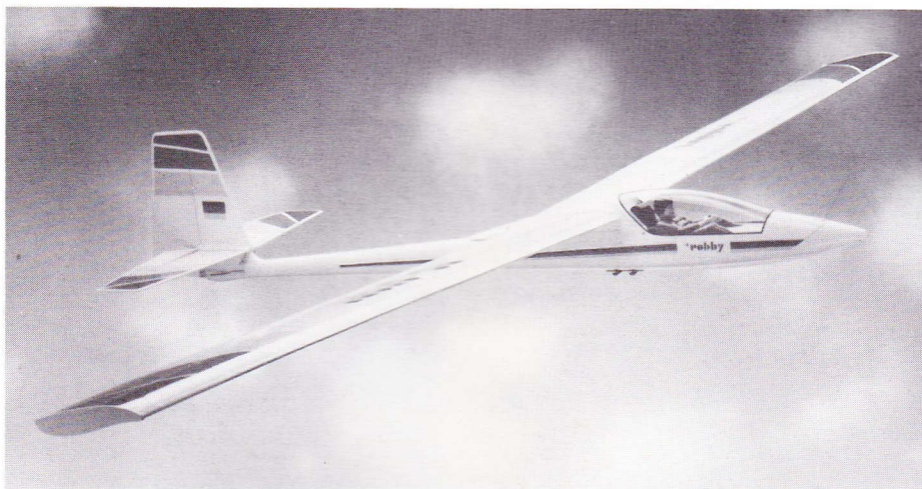
Graupners LS4 er den mindste af de tre nye, elegante RC-svævemodeller fra dette firma. LS4 har »kun« 300 cm spændvidde, mens de to andre ligger på 357 og 400 cm.



Multiplex har aldrig mange nyheder — i år er denne DG 300 svævemodel eneste modelfly fra virksomheden. Til gengæld en smuk og elegant næsten-storsvæver med 375 cm spændvidde.



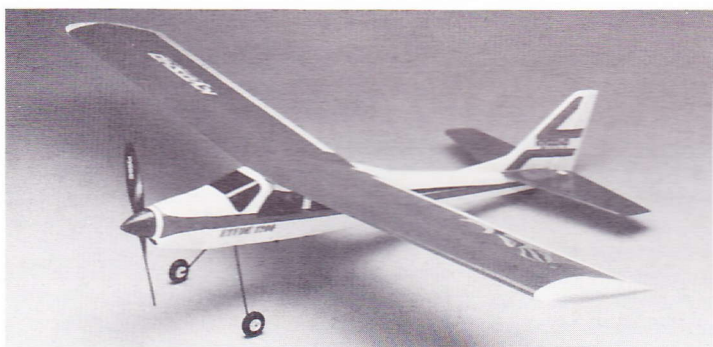
Robbe's nye store svævemodel er en skalamodel af den elegante ASW 17. Modellen har 4 meters spændvidde.



Herover ses Graupners nye store mikro-light Chinook i ubeklædt stand. Til venstre ses Robbe's nye, spændende begynder-svæver, Robby RC-Start. Tilsyneladende en fornuftig model at starte med.



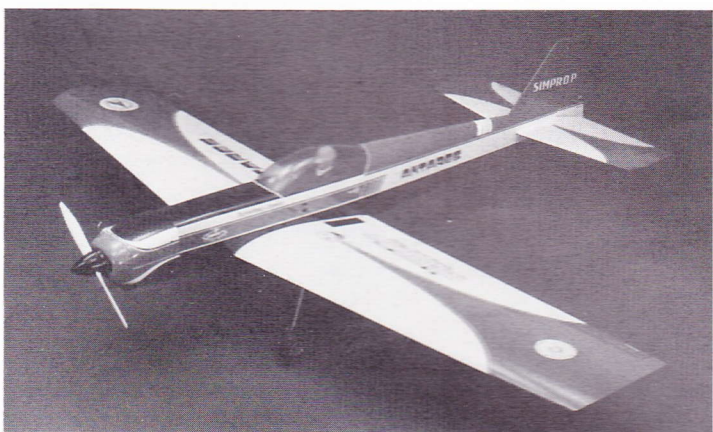
Robbe's nye elektro-svæver hedder Windy. Den kan også forsynes med forbrændingsmotor for dem, der hellere vil slås med brændstof end med opladning af akkuer.



Næsten-færdig-flyet Etude 1200 fra Graupner henvender sig til de hobbyflyvere, som ikke har lyst til at bygge og som vil forsøge sig med elektro-modeller.



Tiggy er et sødt lille biplan fra Simprop. Modellen er beregnet til motorer i størrelsen omkring 1 cm<sup>3</sup> — en økonomisk og miljømæssig fin størrelse.



Antares er Simprops nyeste bud på en moderne kunstflyvnings-træner til .30-.45 motor. En elegant model, som sikkert ville kunne gøre det godt i den hensygnende kunstflyvnings-klasse.

komplet-sæt, der har givet Robbe ideen til dette program, skal vi ikke kunne sige — det er også ret uinteressant. Det interessante er, at Robby-programmet virker som skræddersyet til markedsføring gennem legetøjsforretninger, supermarkeder, stormagasiner og lignende salgssteder uden specielle forudsætninger for at sælge hobbyudstyr. Det bliver særdeles spændende at se, om det vil lykkes Robbe at erobre nye markeder — det kan gå hen og blive starten på et fornyet opsving i RC-interessen.

Robby-RC-svæveren »RC-Start« ser iøvrigt særdeles fornuftig ud. Det er en nykonstrueret model, der dog ligger ret tæt på den velkendte Robbe Argo, som mange — bl.a. de tyske fagjournalister — har været meget begejstrede for. Spændvidden på RC-Start er 240 cm, kroppen er af kunststof og vingen stort set færdig i sættet.

## Elektro-fly

Robbe står for en ny elektro- eller gløderørsmodel — Windy — som er en motorsvæver-semiskalamodel til enten elektro- eller forbrændingsmotor. Hvis man vælger en to-takter, er en 1,5 cm<sup>3</sup> passende, mens en 3,5 cm<sup>3</sup> fir-takter også passer.

Robbe har iøvrigt også introduceret en række nye, højtydende elektromotorer samt en serie reduktionsgear til elektromotorer.

Hos Graupner var der også en ny elektro-model på programmet. Det er en japansk model af mærket Kyosho, som hedder Etude 1200, hvilket refererer til spændvidden på 1200 mm. Modellen er fremstillet i skum og beklædt med folie — den er næsten færdig i æsken, som indeholder alt nødvendigt grej undtagen RC-sæt. Med den Mabuchi 540 motor, der ligger i sættet og 7 cellers batteri skulle den kunne klare flyvetider på 5-6 minutter pr. opladning. Levering omkring maj måned, fortæller den danske importør, Ib Andersen Hobby.

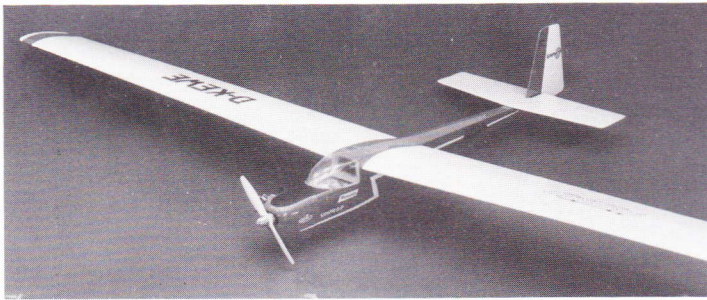
På messen gik der iøvrigt rygter om, at Graupners svævemodeller LS6 og Discus snart vil fremkomme i elektroversion.

## Motormodeller

Kyosho står også bag en anden Graupner-nyhed, den lille, fikse Cessna Skylane semiskalamodel med 93 cm spændvidde beregnet til 0,8 cm<sup>3</sup> Cox-motor. Denne model er opbygget ganske som Etude 1200 elektro-modellen og skulle hurtigt kunne gøres flyveklar.

Så er der noget af et spring op til »Kwik Fly E« — en stor kunstflyvningsmodel til 10-15 cm<sup>3</sup> motor fra Graupner. Eller den meget iøjnefaldende tredje nyhed til forbrændingsmotor, ultra-light'en Chinook med knap 2 meters spændvidde og anbefalet motorstørrelse på 6,5

fortsættes næste side



*Simprop's bud på en motorsvæver hedder Motorspatz og den egner sig for .10-.20 motorer, hvis man skal tro fabrikkens opgivelser.*



*Denne elegante helikopter er en gammel ven i ny forklædning. Graupner har lavet en ny Hughes 500 krop til den kendte Helimax 60 mekanik.*

cm<sup>3</sup>. I modsætning til et par af de kendte ultralights i modelformat, ser Graupners nye superstar her ud til at være ganske køn — den er konventionelt opbygget, så den ligner en rigtig flyvemaskine!

Simprop har traditionelt mange nye motormodeller, og der var også en del fra den kant i år. Først og fremmest Hanno Prettners VM-vinder »Calypso«. En nydelig model til 10 cm<sup>3</sup> to-takts eller 15-20 cm<sup>3</sup> fir-takts motor.

En noget mindre kunstflyvningsmodel er Antares, som er beregnet til 5-7,5 cm<sup>3</sup> to-takts eller 6,5-10 cm<sup>3</sup> fir-takts motor.

Simprop's øvrige nyheder omfattede dels et par old-timer-agtige modeller — Elder 20 og Elder 40 — et lille biplan til 0,8-1 cm<sup>3</sup> motor samt en motorsvæver — Motorspatz — til 1,7-3,2 cm<sup>3</sup> to-takts eller 3,2-6,5 cm<sup>3</sup> fir-takts motor.

## Helikoptermodeller

Graupner introducerede en ny, smuk skalamodel af Hughes 500 E helikopteren. Der er dog tale om en forholdsvis beskeden nyhed, idet mekanikken under det nye udseende er den kendte Helimax 60.

Så var der mere gennemgribende nyheder på Schlüters stand, idet man viste en helt ny 10 cm<sup>3</sup> konkurrencehelikopter, Champion. Rotordiameter 140 cm, flyvevægt 4,4 kg. Til denne mekanik kunne man tilbyde to forskellige kroppe, en Bell Long Ranger og en BK 117.

En anden stor nyhed fra Schlüter var 3- og 4-bladede rotorhoveder, som nok især vil finde anvendelse på de helikoptere, hvor man lægger særlig vægt på det skalarigtige udseende.

## Motorer

Ingen vil vel vove at påstå, at den nye OS-FP-serie kan være ny for Modelflyve Nyts annoncélæsere. Så den springer vi over.

Til gengæld på OS FS-20 firtaktsmotoren på kun 3,5 cm<sup>3</sup> nok betegnes som en gedigen nyhed. Et lille mekanisk mesterværk — og en af de mindste serieproducerede firtakts motorer, vi endnu har set. Den skal der nok blive god brug for i fremtidens tyste motormodeller af moderat størrelse. Motoren skulle være på markedet allerede nu — og den vil iflg. de vejledende prislister koste mellem 1.100 og 1.200 kr.

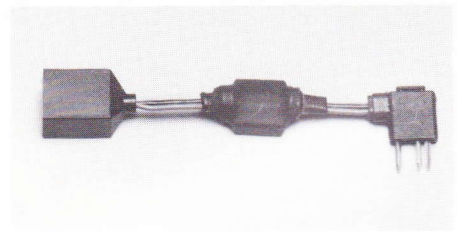
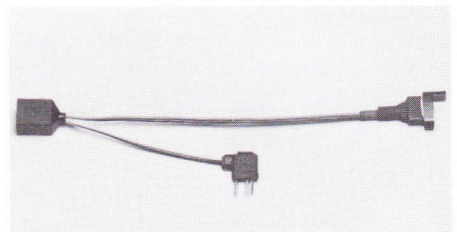
Robbe viste en ny Enya 1,5 cm<sup>3</sup> to-takts og en 20 cm<sup>3</sup> firtakts. Og hos Robbe kunne man også

beskue en ny helikoptermotor, HP 61 FABC Heli på 10 cm<sup>3</sup>.

Helt nye var en række Webra-motorer måske ikke, men de fortjener nok at nævnes alligevel. Webra præsenterede tre nye firtakts motorer — T4/40, T4/60 og T4/80 på hhv. 6,5, 10 og 13,2 cm<sup>3</sup>. Det var dog ikke firtaktere det hele — man viste også sine meget populære Long Stroke-motorer Speed 61 Racing LS og 61 F-LS samt Racing 61 R/ABC. De to første motorer er kunstflyvningsmotorer til det nye FAI-program, mens den tredje er specielt udviklet til at sidde og dreje en ducted fan.

## Radioanlæg

Nu vi er ved Webra, bør det nævnes, at dette tyske kvalitetsmærke også producerer radioanlæg, og at man i år præsenterede et luksus PCM-anlæg med 8 kanaler og udskiftelige skuffe-funktionsmoduler. Anlægget hedder Webra Space 8/16 PCM og er særdeles velanskrevet ude i verden, men importeres vist ikke her i landet. Det kan iøvrigt bedst sammenlignes med det nye



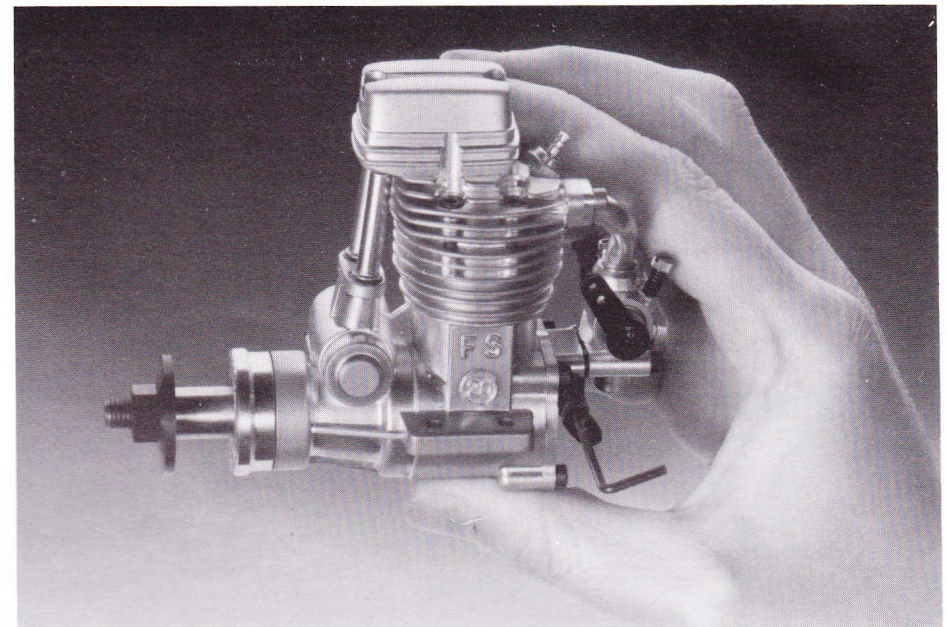
*Smådele er der nok af på Nürnberg — men det er ikke dem, man hæfter sig ved i første omgang. Senere kan det vise sig at være det mest uundværlige. Her er et par af Multiplex-nyhederne.*

Multiplex 2000 Profi-anlæg med PCM.

Messens flotteste RC-nyhed var nok, at Graupner omsider har fået form på sit fjernstyresprogram. I samarbejde med den japanske JR koncern har man udarbejdet tre anlæg, hvoraf vi længe har kendt »Herregårdsanlægget«, som udgør en komplet serie, og — forhåbentlig — efterhånden vil afløse det noget tilfældige sammenrend af (ganske udmærkede) RC-anlæg, som har været forhandlet gennem det store tyske firma siden bruddet med Grundig.

Man starter i det små med det gennemtænkte 2-kanals anlæg D4. Dette anlæg har en lang

*En af de helt store nyheder var denne OS Max FS 20 firtakts-motor på 3,56 cm<sup>3</sup>. En særdeles spændende nyhed, som nok skal vinde stor udbredelse i løbet af meget kort tid.*



række fine detaljer — man savner faktisk blot, at begge styrefunktioner kan flyttes over i den ene pind, så man på et så lille anlæg også kan lægge styrefunktionerne korrekt fra begyndelsen af. Der findes — os bekendt — ingen 2-kanals anlæg, hvor dette er muligt, så det er en generel indvending.

Næste trin i serien er en nyhed, Graupner FM4014, et 7-kanals anlæg, hvor man kan anvende en række af de moduler, der allerede kendes til Herregårdsanlægget.

Sidste trin er det kendte Herregårdsanlæg, der jo findes i både FM- og PCM-udgave.

Det er dejligt at se, at Graupner nu kører med et ensartet design på sine nye RC-anlæg. Og det er vel kun et spørgsmål om tid, hvornår det nye mellem-anlæg FM4014 kommer i PCM-udgave, så Graupner også kan være med på det sandsynligvis store marked for mellemklasseanlæg forsynet med PCM.

— Og så kan jeg ikke nære mig for endnu et lille hjertesuk: Hvorfor slæber Graupner dog videre med den forældede måde at tælle kanaler på? Hvor alle andre efterhånden er enige om at én kanal styrer én servo, så kører Graupner videre med terminologien fra før proportionalanlæg-gene, med at der skal to kanaler til at styre én servo. D4 er ifølge Graupners katalog et 4-kanals anlæg til max. 2 servoeer, mens vi — og de fleste andre i denne verden — ville kalde det et 2-kanals anlæg.

Det kan da ikke være for at vildlede forbrugerne til at tro, at de får dobbelt så mange kanaler, som de reelt set får, at det seriøse firma slæber videre på denne tåbelige måde at tælle kanaler på.

Multiplex har længe været langt fremme på PCM-området, og de har i år introduceret to nye PCM-anlæg, hvorefter de ialt har 4 sådanne i programmet. De to nye anlæg er et billig-anlæg, Europa Sprint PCM, og et mellemklasse-anlæg, Commander.

Europa Sprint-anlægget leveres i grundudførelsen som 4-kanals sæt, men kan udbygges til 7 kanaler. Det står ud fra beskrivelsen ikke helt klart, hvor mange af de kendte PCM-funktioner, dette anlæg har.

Commander-anlægget derimod er helt åbenbart en skrabet udgave af den velkendte Royal mc, som har været fremme i et års tid nu. Commander-anlægget har mange af de samme funktioner som Royal mc, men har noget færre udbygningsmuligheder — det kan f.eks. kun udbygges til max. 7 kanaler. Til gengæld ligger den vejledende pris ca. 1.000 kr. under den vejledende pris for Royal mc.

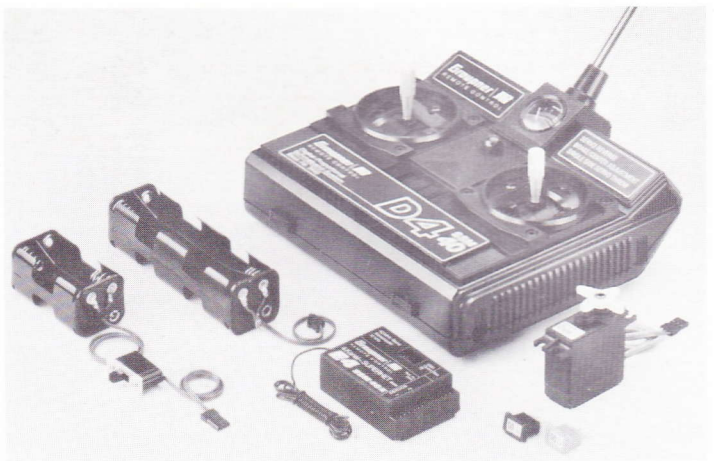
Robbe's RC-nyheder indskrænkede sig i år til det i Danmark allerede kendte Supra FMSS anlæg. Et gedigent mellemklasseanlæg i samme design som Supra PCM-anlægget, der blev præsenteret på sidste års messe. Som sædvanligt hos Robbe kan også Supra FMSS anlægget udbygges med en masse moduler, hvoraf mange vil være ganske interessante for modellflyvere, omend de fleste nok henvender sig til båd-folket.

## Nogle nævnt, mange glemt

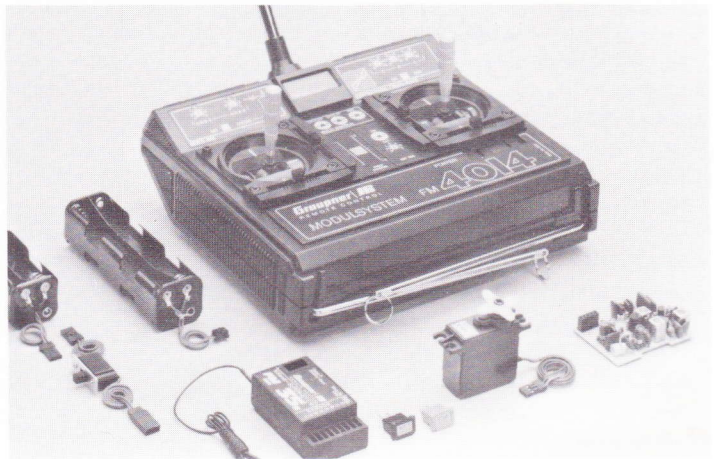
Betingelserne for en sådan gennemgang af messe-nyheder er selvfølgelig barske. Vi kan ikke nævne det hele — alene fordi vi mangler oplysninger fra en række forhandlere og importører. Men også fordi det ville fylde hele bladet og mere til, hvis det hele skulle med. Selv i et »lille« år, som det altså var i år.

Men trøst jer — katalogerne er på vej — både Graupner og Multiplex har lovet nye kataloger om kort tid — og Robbe har allerede sendt os deres nye, farvestrålende katalog, som i år er på 370 sider + 64 siders nyhedskatalog. □

*Graupners design på RC-anlæg rækker nu også til 2-kanals anlægget D4, som ser særdeles fornuftigt ud med en række udmærkede faciliteter, som mange vil kunne få glæde af.*



*Graupners mellemklasse anlæg FM4014 ligner et Herregårdsanlæg i plast-kabinet. Anlægget kan udbygges til ialt 7 kanaler og benytter iøvrigt moduler fra Herregårdsanlægget.*



*Multiplex har introduceret et nyt prisbilligt PCM-anlæg i det kendte Europa Sprint-design. Måske fremtidens folkeanlæg, når PCM bliver en nødvendighed på alle mellemklasse-anlæg?*



*Multiplex Commander er en skrabet udgave af Royal mc, det første PCM-anlæg fra den kendte tyske fabrik. Commander er væsentlig billigere end Royal mc'en — men vil nok tilfredsstillende behovet hos langt de fleste.*



# Mekanikerens opgaver i linestyret Good-Year og – især – team-race

Jens Geschwendtner, som er en af vore mest erfarne team-race mekanikere, giver her noget af sin erfaring videre, så der er mulighed for at blive en god del klogere for andre mekanikere i team-race eller Good-Year.

Mekanikernes opgaver er mange, og de to vigtigste er at gennemføre mellemlandingerne, optankning og genstart, så hurtigt som overhovedet muligt, samt at indstille motoren, således at den kører optimalt gennem hele løbet.

Af andre opgaver kan nævnes information til piloten om landinger, advarsler etc., men dette vil føre for vidt at komme ind på nu.

## Indstilling af motoren

Det er umuligt at give én sandhed om motorindstilling, da dette afhænger af den specifikke model, tank, motor og propel samt pilotens flyvestil. I det følgende vil jeg derfor beskrive en metodik, der skulle være generel for de fleste kombinationer.

Første punkt efter kontrol af alle funktioner og trækprøve er, at motoren skal varmes godt igennem 1-1½ minut med en smule fed blanding og en ikke for hård kompression. Når motoren er godt varm, sendes modellen i luften med samme indstilling, og der tælles omgange, indtil motoren stopper af sig selv. Derpå knibes nålen (lukkes) en anelse, og proceduren gentages, indtil det ønskede antal omgange er opnået. Ønskes der f.eks. et to-stops løb, er det ikke tilstrækkeligt, at motoren stopper ved 34 omgange, idet man så ikke kan udnytte cut-off'en tilstrækkeligt effektivt. Modellen skal kunne flyve 36-37 omgange, før den selv stopper.

Desværre går det sjældent så nemt, idet motoren på et eller andet tidspunkt under knibningerne begynder at opføre sig anderledes: Den begynder enten at »hakke« eller den løber »varm«, dropper kraftigt i hastighed, eller endda »sætter sig«.

Gør den det førstnævnte, »hakker«, er det nødvendigt at øge kompressionen en smule — læs *en smule!* Ikke en kvart omgang eller mere, men kun ca. en tiendedel omgang på topskruen. I denne mellemlanding, hvor kompressionen øges, kniber man *ikke* på nålen, men sender modellen op og vurderer resultatet af forøgelsen. Man gør altså *én* ting af gangen, ellers mister man hurtigt overblikket og dermed kontrollen.

Når og hvis motoren så kører rent, genoptager man proceduren med knibning. Hvis ikke, forøger man igen kompressionen, indtil motoren kører rent — *men stadig uden at knibe* — uanset omgangstallet.

Dropper modellen i hastighed, og lyder

motoren anstrengt, er det tegn på, at den er overkomprimeret, og dermed skal ovenstående gøres omvendt.

Når modellen lander (mekanikeren skal øjeblikkeligt, når han hører, at den »varmer«, kommandere »CUT«, så man ikke belaster motoren unødigt), bakkes kompressionsskruen en kvart omgang, og modellen sendes i luften uden andre ændringer. Gentages situationen, er yderligere bakning nødvendig, men opfører den sig ubesværet, kan man gå tilbage til knibningen, indtil de ønskede omgange er opnået.

Når de ønskede omgange er hjemme, påbegynder man hastighedsmåling af model-

len: Der tages to tidtagninger på hver tankfuld, f.eks. 5.-15. omgang og 20.-30. omgang. Disse to tider sammenlignes, og er der f.eks. et fald i hastighed gennem tanken, tyder det på, at motoren »varmer op«, altså kører for hårdt. Er det modsatte tilfældet, er der meget, der taler for, at motoren kan tåle en anelse mere kompression. Når alle disse ting er gennemført grundigt, mangler der kun en »prøve«, for at man kan sige, at indstillingen er optimeret med det givne grej (i særdeleshed propel). Under hele indstillingsproceduren har piloten fløjet med strakt arm. Nu gennemflyves et par tankfulde, hvor han først holder tilbage, således at motoren anstreges. Klarer den dette uden at løbe varm, er det tilfredsstillende, idet man så kan tåle at blive blokeret, uden at det får katastrofale følger. Der tages også en tankfuld, hvor piloten »træk-

*Bjørn Hansen ses her i to stadier af et hurtigt pitstop — før han griber og efter at han har grebet modellen. Bemærk, hvordan han hele tiden ser på modellen og fjedrer i armen.*





# Søren Brun-syndromet

## – Den seneste forskning om modeller og træer

ker«. Kan dette gøres, uden at motoren »kvæles« i brændstof, må indstillingen siges at være tilfredsstillende. Er der stor forskel på hastighederne under »træk«, »strakt arm« og »holden tilbage«, tyder det på forkert valgt propel.

Indstillingen er således klar til konkurrence, i hvilken det er en hel del op til konkurrenterne og ens egen pilot, hvorledes det går — men én ting skal indskræpes: Hvis modellen løber varm, så hold fingrene fra kompressionen under løbet. Der er kun én vej at redde sig hjem, og det er at åbne for nålen, et klik eller to, således at motoren kommer til at køre en anelse federe.

Her vil man konstatere, at de ekstra omgange, man har, kan redde et godt resultat hjem. Man kan mange gange komme hjem med de ekstra omgange, og samtidigt vil tabet på en kompressionsændring under mellemlandingen aldrig kunne opveje de få tiendedele man taber ved at lade motoren køre lidt federe. Altså labberne fra kompressionsskruen under løbet.

### Mellemlandinger

Hurtige mellemlandinger er en nødvendighed for gode resultater. Starten på en hurtig mellemlanding, er pilottræning, således at piloten bringer modellen ned til mekanikeren, fuldstændig ens hver gang — samme hastighed — samme placering på stregen og stabil kørsel på jorden. Når disse ting er opnået, kan mekanikeren med sikkerhed gribe modellen hver gang, således at han kan koncentrere sig om det egentlige, at optanke og starte.

Selve gribeteknikken kan der kun siges lidt om — og det kommer her: *Kig på modellen hele tiden under landingen* — det ses ofte, at mekanikere fikserer på modellen 5-6 meter henne, og så — groft sagt med lukkede øjne — venter til den rammer hånden. Følg modellen med øjnene *hele tiden*, til hånden lukkes om planet.

*Stop ikke modellen som en betonklods*, men lad armen fjedre, så der ikke sker ødelæggelser i vingerne.

Når du har fulgt rådet med at kigge på modellen, spilder du ikke tid med at »lede« efter optankningsstedet, men kan umiddelbart stikke ventilen det rette sted hen og optanke.

Starten af motoren er nemmere sagt end gjort, men her er dog også et par tommelfingerregler, der dækker de fleste motorer.

Når der er optanket, kan man »føle«, om snapsningen er i orden: Er motoren svuppet i brændstof, og behøver den mange plejlinger (»turn« af propellen), før den starter, er det tegn på, at den får for meget snaps. Er den hård og siger »gunk«, når den plejles, er det tegn på, at den får for lidt snaps.

Mængden af snaps kan stilles på to måder: Selve ventilens åbning formindskes eller øges. Dette er den rigtige metode, hvis indstillingen er meget ukorrekt, mens en anelse forkert indstilling kan reguleres via trykket i hurtigtankningsanlægget. Er der for lidt snaps, øges trykket evt. kombineret med en lille forlængelse i optankningstiden,

Et af de største problemer inden for modelflyvning (bortset fra fænomenet statisk træk) er enkeltstående træer, der ligesom suger modeller til sig. Der har været spekuleret en del over problemet, og det naturlige spørgsmål er: Har træer en sjæl?

Det har nemlig vist sig, at en af de få ting, der kan få et træ til frivilligt at tilbagelevere sit bytte, er et større metalstykke placeret ved træets fod. Metallet skal helst have form af en økse.

Professor Emil R. C. Tate fra The Institute of First April, USA, har undersøgt problemet nærmere og mener at kunne forklare Søren Brun-syndromet uden at ty til metafysikken.

Et eksempel viser nok nemmest, hvorledes naturkræfterne gør enkeltstående træer fly- og drageædende.

På en normal varm dag med kun lidt vind kommer en fritflyvende model nær et middelstort træ. Idet modellen passerer træet i en rimelig afstand, trækker ejeren vejret lettet, men hvad sker der? Pludselig vipper vingen nærmest træet ned, og modellen cirkler lige ind i grenene og bliver fanget.

Fænomenet har intet med magnetisme at gøre, idet træer ikke er magnetiske (måske bortset fra det tropiske jerntræ, *Eucalyptus paniculate*).

Den fysiske forklaring er som følger: Et træ er teknisk set en stor fordampner. Således er luften i nærheden af træet af en større fugtighedsgrad. Fugtig luft har en større massefylde end tør luft. Da der til fordampning bruges varme, er luften også kø-

ligere end den varme, tørre luft lidt væk fra træet.

Vi har således nedadgående luft omkring træet, men det er ikke hele forklaringen. Bernouilles lov om at når hastigheden stiger omkring et legeme, falder trykket, gør sig også gældende. Prøv f.eks. at puste mellem to frithængende lys, og se hvordan de nærmer sig hinanden.

Det, der sker med modellen, når den nærmer sig træet, er følgende:

Vingen nærmest træet møder den kolde nedadgående luftstrøm af høj densitet og vipper nedad, selvom der er en højere opdrift, når vingen bevæger sig igennem et medie af høj densitet.

Modellen drejer således ind mod træet, og selvom det måske ikke lykkes for træet første gang modellen passerer, sker det som regel anden gang, idet Bernouille-effekten virker samtidig.

Selvom nærværende artikel ikke kan redde modellen, er det da rart at kunne fortælle de omkringstående om årsagerne og henviser til Søren Brun-syndromet.

Professor Tate arbejder i øjeblikket med at finde en forklaring på, hvorfor RC-modeller konstant søger hen mod enkeltstående træer og genstande såsom vindposer og lignende. Såfremt professoren bliver færdig med sine overvejelser inden da, vil vi bringe hans resultater i april-nummeret næste år.

Luis Petersen

således at man sikrer sig at overløbet er boblefrit brændstof.

Når motoren er startet, skal man ikke spille tid med at kigge piloten dybt i øjnene — han skal være klar, og er det — kontroller blot, at modellen står i rigtig startvinkel (parallelt med stregen) og slip den!

Når modellen så er i luften, er det tid for mekanikeren at efterkontrollere, at de ønskede omgange opnås, lytte nøje efter motoren, om den har tendens til at varme op — er den godt på vej til at varme — åbnes nålen et klik i næste stop (det tager kun en brøkdal af et sekund), og på den måde forebygges en sætning af motoren midt i en tankfuld.

En ting, der endnu ikke er beskrevet af mekanikerfunktioner, er nedtællingsprocedurer. Alt for mange gange ses, at selve mellemlandings-genstarten går godt, mens nedtællings-starten totalt glipper. Det skyldes, at motorens kondition er væsentligt forskellig i de to situationer.

Selve opvarmningen kan foretages på to måder. Enten lade motoren køre hele perioden med nåleskruen op til én omgang åben, eller køre motoren i korte perioder på fly-

veindstillingen. Den første er at foretrække for ikke erfarne hold, idet selve genstarten kan volde problemer under »stresset«.

Når piloten på slutsignalet har cuttet motoren, stilles nålen tilbage til flyvestilling, og ved ca. 15 sekunders signalet (mekanikeren har under hele opvarmningsperioden et stopur ved sin side) optankes modellen, og motoren drejes et par gange, til der kommer røg ud af udblæsningen (hvis denne kan ses). Denne procedure kan kun indlæres ved øvelse, og det er en ting, man ikke må glemme at øve — så motoren starter på første eller andet flick.

Mekanikerens arbejde er ikke afsluttet, fordi modellen har gennemfløjet strækningen.

Gik det som ventet? Skal motorens indstilling ændres? Startede den som planlagt, etc., etc. Og andre problemer — en motoren f.eks. ved at kokse? Kan den trække en større propel, etc. etc.

Man bør i egen interesse foretage de besluttede ændringer øjeblikkeligt efter løbet — og hjertestyrkingen — i stedet for at gøre det i sidste sekund før næste løb. □



Det danske landshold fra EM-82 i Tyskland. Bemærk den afslappede holdning, der præger de fleste af vore drenge .....

## Sådan udtages landshold inden for fritflyvning

En af de varmeste kartofler på Fritflyvnings-unionens landsmøde er traditionelt udtagelsessystemet. Det kan der — og er der blevet — snakkes om i dagevis.

Jens B. Kristensen, der er formand for såvel udtagelseskomiteen som unionen, har her ridset principperne for udtagelsen op, således at alle har chance for at kende grundlaget, inden vi næste gang skal diskutere emnet.

Efter at der på landsmødet i Fritflyvnings-Unionen 1984 var en lang diskussion om, hvor mange eller hvor få konkurrencer, der skulle tælle med ved landsholdsudtagelsen, må det være en passende lejlighed til at minde om, hvordan udtagelseskomiteen arbejder, når landsholdet sættes.

De indtil nu gældende regler, som bruges for sidste gang ved udtagelsen af landsholdet til VM 1985, sagde blot, at landsholdet skulle udtages på grundlag af samtlige resultater fra officielle, danske konkurrencer i det sidste år før udtagelsestidspunktet.

Dette er jo en meget bred formulering, og derfor kan der være grund til at se nøjere på, hvordan denne regel administreres i praksis. Vi kan derved forhåbentlig rette nogle af de almindelige misforståelser og komme nye misforståelser i forkøbet.

### Udtagelseskomiteen

Udtagelseskomiteen består af seks medlemmer, som vælges på landsmødet, og som

ifølge Fritflyvnings-Unionens love alle skal være aktive konkurrenceflyvere. Det er fast praksis, at folk, der selv er blandt kandidaterne til holdet, afholder sig fra at deltage i udtagelsen af holdet i deres egen klasse. Derfor sammensættes komiteen altid, så den omfatter både A2, wakefield- og gasflyvere.

*Thomas Køster i Züllich 1982. Modellen er en flapper-gasser med laminar-profil.*



De enkelte komiteemedlemmer får efter sidste, medtællende konkurrence tilsendt en samlet, systematisk opstilling af alle resultaterne fra det sidste år. Derfor — i parentes bemærket — er det meget vigtigt, at konkurrencelederne husker at indsende resultatlisterne til unionen; de lister, som bringes i bladet er for det første uofficielle, og kommer for det andet normalt for sent ud til, at udtagelseskomiteen kan nå at bruge dem.

Herefter går de enkelte komiteemedlemmer i gang med arbejdet, og indsender efter et par ugers forløb deres forslag til komiteens formand, som så ud fra sin egen analyse af resultaterne og de andre medlemmers indstilling laver den endelige holdopstilling. I tvivlstilfælde konsulteres komiteen igen — og så får holdet resultatet at vide.

### Udtagelsesmetoden

Når konkurrenceresultaterne skal analyseres, går udtagelseskomiteen normalt frem efter følgende mønster:

Først frasorteres de modelflyvere, som ikke har gjort sig kvalificeret til en egentlig bedømmelse. Her lægges først og fremmest vægt på aktiviteten. For eksempel glider folk, der har mindre end tre konkurrenceresultater automatisk ud af betragtning, men det stiller også en kandidat svagt, hvis han ikke har deltaget i konkurrencer spredt over hele udtagelsesperioden, eller hvis han ikke har vovet sig uden for sin egen landsdel.

*Bjarne Jørgensen spejder efter termik i 1982 — desværre missede han i en af de syv starter.*



Der lægges også vægt på, at kandidaten allerede i udtagelsesøjeblikket har grundelementerne i sit udstyr i orden — først og fremmest modellerne, men hjælpeudstyret skal også være i orden, især for motorflyverne. Det er ikke nok, at man lover, at modellerne nok skal blive bygget! — iøvrigt viser erfaringerne, at det normalt er en dårlig idé at flyve med nye, uprøvede modeller til store konkurrencer.

Denne udskillelse er normalt ikke vanskelig, og der plejer så at være 10-12 mand i A2 og 4-6 mand tilbage i wakefield, som så skal underkastes den egentlige bedømmelse.

Denne foregår ved, at de enkelte kandidater sammenlignes to og to, så de kan sættes i rangorden. Man ser på alle de konkurrencer, hvor de to har mødt hinanden, og afgør hvem, der er den bedste.

Her lægges ikke kun vægt på de opnåede tider, der tages også et vist hensyn til, hvilke konkurrencer, de er opnået i. Til de store, traditionsrige konkurrencer (DM, Jyllandsslag, 10-startskonkurrence) kan man tillade at kræve, at folk møder velforberejtede og gør sig umage, så disse konkurrencer giver naturligvis det bedste grundlag for en fair bedømmelse. I næste række kommer andre »faste« konkurrencer (vår- og høstkonkurrencer), mens de allermindste konkurrencer ikke er ret anvendelige til at stille folk i rækkefølge efter, mens de godt kan bruges til at vurdere den enkelte kandidats aktivitetsniveau og standard.

Resultatet bliver en foreløbig holdopstilling, hvor der dog altid er tvivl tilbage. Den endelige beslutning beror da på en vurdering, hvor en række forhold kan tages i betragtning. De fleste af disse forhold er allerede nævnt, men man kan f.eks. også se på, om kandidaten vokser med opgaverne eller det modsatte, og hvis han har opnået gode internationale resultater i udtagelsesperioden kan det også spille ind her.

Derimod er det vigtigt at slå fast, at det ikke regnes en modelflyver til skade, at han ikke har været på holdet før, og der bliver ikke taget hensyn til, hvem de andre holdmedlemmer »helst vil have med«. Vi har en lang og god tradition for godt holdarbejde ved de internationale stævner, og der er ingen, der behøver føle sig diskvalificeret på forhånd, fordi de ikke har været med før.

## Fremtiden

I fremtiden bliver udtagelsesreglerne ændret derved, at der »kun« bliver syv medtællende konkurrencer hvert år — her skal det dog bemærkes, at det for øjeblikket kun er et meget lille antal af vores medlemmer, der flyver så mange resultater hjem på et år, så hvis intentionerne bag den nye ordning slår igennem, vil det betyde en kraftig forøgelse af konkurrenceaktiviteten.

Udtagelseskomiteens arbejdsform er der ikke ændret ved, og det tror jeg, vi skal være glade for. Der er meget få lande, der har en så uproblematisk og alment accepteret udtagelsespraksis, som vi har. □

## Debat

### Tarp nok engang

Nu er det vist på tide, at en pilot, der deltog aktivt i stævnet i Tarp (Tyskland) 1984, kommer med en kommentar til al den »sikkerhedssnak«, der har været fremført i dette blad. Som de øvrige vil også jeg undlade at kommentere selve flyvningen — den skal opleves!

Jeg går ud fra, at piloterne selv er klar over risikoen ved sådan et stævne. Om ikke andet så i mindre målestok fra deres egen klub med hensyn til afstand til publikum, parkering og lignende. Den eneste undtagelse, jeg har set, er »Påske-skrænten« i Hanstholm. Der er ikke noget publikum.

I Tarp er der 15-20 m til publikum; plus et 4-5 meter højt sikkerhedsnet. Hvilken klub herhjemme kan prale med det?

Jeg siger ikke, at kan vi ikke have det lige godt, skal vi have det lige dårligt. Men — hånden på hjertet — er det fordi de dernede kan trække flere danske piloter end et stævne herhjemme kan gøre, at rønnebærrene er sure?

Personligt ser jeg helst, at der ikke er publikum, så kan man jo flyve næsten som man har lyst til, men de giver jo en rar ekstraintægt til den altopslugende klubkasse. Og da de fleste baner herhjemme ikke er større end at de kan være i baghaven, er man jo nødt til at tage hensyn og helst forudse, hvor risikoen er størst for på den måde at forebygge de tragiske uheld. Med andre ord: flyv med hovedet og ikke med r....., så går det såmænd nok. Det være sig herhjemme som i udlandet.

NB: Speakeren i Tarp (jeg har glemt navnet) taler bedre dansk end de fleste sønderjyder.

Med venlig hilsen og på gensyn i Tarp 1985!

PETER SØBYE

Jens Winthersvej 5, 9990 Skagen

PPS: Put flyene i bilen og familien på taget og hold en lille ferie i Tyskland. Det er en oplevelse, der vil huskes i mange år.

### Robbe Argo

Når vor kære redaktør så inderligt efterlyser kritik, vil jeg gerne komme med et par kommentarer til Kennet Hagels test af Robbes Argo.

De eksperter, som i sin tid valgte Argo til årets svævemodel 1983 vidste udmærket, hvad de gjorde. De testede ikke alene Argos flyveegenskaber, men vurderede også modellens aerodynamik, konstruktionsmetode, materialevalg og pris. Argo er et fremragende svævefly til prisen, men at det ikke passer til Kennets flyvestil er indlysende. Kennet synes at overse, at Argo har Eppler 193 som profil, og at det skal gå lidt hurtigere med sådan et. Profilet virker iøvrigt først efter hensigten, når hastigheden bliver sat op. Når Kennet finder ud af det, er jeg sikker på, at han bliver glad for årets svævemodel 1983.

NB: Hvis Kennet med sin Argo i bragende termik falder ud af himlen efter 12 minutter, behøver det ikke nødvendigvis at skyldes en fejl ved flyet, det kan måske skyldes en brist i Kennets opdragelse.

BØRGE MARTENSEN  
Fynsgade 30, 9800 Hjørring

## Testartiklerne i Modelflyve Nyt

Til Torben Lassen fra Sæby, som i sidste nummer af bladet rettede en skarp kritik af byggesætstesterne, vil jeg gerne sige:

Det glæder mig, at du har grebet pennen og luftet din utilfredshed i stedet for at sidde i sofaen og blive småsur over det, som bladets skribenter vælter ud over læserne.

Selv om jeg godt vil give dig ret i nogle af dine synspunkter, mener jeg alligevel, at du skylder lidt over målet. Jeg har den samme opfattelse som dig, når du mener, at testerne ikke skal være udvidede byggebeskrivelser. Den del af testerne, som vedrører byggearbejdet kan efter min mening bruges til at lufte et par småfiduser, påpege fikse konstruktionsdetaljer og beskrive dem.

En objektiv vurdering af byggesættens kvalitet er mere problematisk. Der findes sikkert ikke to modelflyvere, som vil give det samme byggesæt nøjagtig ens karakter. Jeg har selv bygget nogle af de testede modeller og har ikke hver gang været enig med Steen Høj i hans bedømmelse af byggesættens kvalitet. Denne uenighed kan selvfølgelig skyldes, at materialerne i de enkelte byggesæt ikke har været ens. Det er min opfattelse, at fabrikanterne gør meget for, at indholdet i byggesættene bliver ens i materialevalg; at det ikke altid lykkes, gør ikke en kvalitetsbedømmelse lettere.

Jeg vil give vor redaktør ret i, at kritikken ikke må være for hård, det kan jo være et »mandagsbyggesæt«, som er havnet på bordet i hobbyrummet.

At beskrive en models konstruktion til mindste detalje og vurdere fordele og ulemper ved den kan nemt blive så omfattende, at ingen orker at læse det, men det er forhåbentlig heller ikke det, du efterlyser.

Du vil gerne have modellerne prøveflyet under realistiske forhold. Med én enkelt undtagelse, som du selv nævner, synes jeg, de har været testet under de forhold, som passer bedst til dem. I de tilfælde, hvor der er tale om begyndermodeller, er relativt rolige vindforhold at foretrække. Selvfølgelig kan de flyve, når det blæser, men det vil i mange tilfælde blive en blandet fornøjelse. Turbulent luft skal man holde sig ud af, indtil man har lært at håndtere modeller med hurtige profiler og relativt høj planbelastning, men under alle omstændigheder er det ikke noget, modelflyvere cykler rundt i, hvis de kan undgå det.

Disse testartikler kan blive bedre, og din kritik vil forhåbentlig medvirke til et skred i den rigtige retning.

BØRGE MARTENSEN  
Fynsgade 30, 9800 Hjørring

**Modelflyve Nyt**  
*er flyttet!*

**Modelflyve Nyt**  
Blomstervænget 21, 5610 Assens  
Tlf. 09-71 49 50

Telefontid hverdage kl. 15-17.  
Telefonsvarener tager imod besked  
døgnet rundt uden for telefontiden!

# Nickel-cadmium batterier til elektro-modeller

*Her er svar på alle de spørgsmål om akku'er, som du aldrig fik taget dig sammen til at stille .....*

Elektro-flyvning er en spændende gren af RC-sporten. Oven i købet en gren, hvor man ikke løber ind i støjproblemer. Når elektro-flyvningen endnu ikke har fundet vej til det helt store publikum herhjemme, skyldes det nok blandt andet, at mange viger tilbage for at kaste sig ud i de mange lade problemer, som elektroflyvningen siges at medføre.

Det er nu ikke så galt, og Bertel Tangø indleder her en artikelserie om emnet med den skumle hensigt at få sat mange modelflyvere i gang med at bygge og flyve elektro-modeller.

Denne og de følgende artikler vil dreje sig om nickel-cadmium celler/batterier, som kan anvendes til drivkraft for elektrofly.

Jeg vil i løbet af et par artikler komme så meget ind på nickel-cadmium cellernes konstruktion og virkemåde, opladning og afladning (brug), som jeg synes er relevant for os elektroflyvere. Jeg vil desuden berøre nogle af de almindeligste problemer, vi kan komme ud for.

Jeg vil forsøge at holde fremstillingen i så populær en form, som det nu engang er muligt — så er det også nemmere for mig selv at følge med! Jeg vil iøvrigt ikke lægge skjul på, at jeg nok så meget henvender mig til de mennesker i vore rækker, som måske ikke rigtig tør binde an med elektroflyvning pga. usikkerhed eller ukendskab til ni-ca batterierne. Det er mit håb at kunne afmystificere begreberne den smule, jeg i al beskedenhed vil være i stand til.

## Konstruktion og virkemåde

En nickel-cadmium celle er den mindste enhed i et nickel-cadmium batteri. Der forhandles her i landet forskellige mærker, f.eks. Varta, Multiplex, General Electric m.fl., som — i hvert fald i det ydre — ikke adskiller sig ret meget fra hinanden. Principielt er de alle opbygget på samme måde, men der kan naturligvis være fabriktionshemmeligheder, som knytter sig til de enkelte fremstillingsprocesser.

Cellerne kan have forskellig form. Jeg vil udelukkende holde mig til den cylindriske. Den er gastæt og meget robust over for mekaniske påvirkninger. Yderst er den forsynet med en stålkappe, som danner den negative pol. Den positive er anbragt i midten af den ene ende. På begge poler er monteret loddefliger. Cellen er konstrueret med en sikkerhedsventil (næppe synlig), som er beregnet til at lukke et overtryk ud under

overopladning eller andre unormale tilstande. At sikkerhedsventilen åbner, høres undertiden som et knald.

Cellen er sintret, hvilket vil sige, at elektroderne bliver fremstillet på grundlag af en sintringsproces (en slags smeltning), hvorved de får en meget porøs struktur, som giver mulighed for store op- og afladestrømme. Den positive elektrode er imprægneret med en opløsning af nickel-salte, den negative med cadmium-salte.

Virkemåden ved op- og afladning er i korthed den, at elektrodernes aktive materiale gennemgår forandringer i iltningstilstand, uden at der finder nogen egentlig fysisk forandring sted. Under opladning iltes det aktive materiale på den positive elektrode. Samtidig sker der en kemisk reaktion på den negative.

Hvis ladestrømmen er lille, vil strømmen mere blive brugt til ilt dannelse end til at omdanne det aktive materiale. Hvis ladestrømmen er højere, finder omdannelsen, dvs. den egentlige opladning, sted.

Når iltningen af den positive elektrode er tilendebragt, og cellen altså er fuldt opladet, begynder trykket og temperaturen at stige pga. iltningen. Hvor meget overtryk — overladning — cellen kan holde til, bestemmes af den mekaniske konstruktion samt sikkerhedsventilen. Det skal dog bemærkes, at det væsentligst er i forbindelse med hurtigopladning, at cellen ligefrem risikerer at blive ødelagt.

De kemiske forhold vedr. op- og afladning er iøvrigt ret komplicerede, og man skal være meget fortrolig med elektrokemi (elektronbevægelser, valenser, osv.) for at forstå processen til bunds. Interesserede henvises til en bog udgivet af General Electric: »Nickel Cadmium Battery, Application Handbook«, som jeg iøvrigt i en vis udstrækning har brugt som kildemateriale.

Inden jeg går over til at redegøre for principperne vedr. opladning, må jeg forklare lidt om kapacitet samt om begrebet »C«.

## Kapacitet

En celles kapacitet (kap.) er angivet på cellen, f.eks. 500 mAh eller 1200 mAh. Kap. kan defineres som den mængde strøm, der er til rådighed i en vis tid. Almindeligvis angives kap. som det antal ampere (A) eller milliampere (mA), der er til rådighed i én time (1 A = 1000 mA). mAh læses: »milliampere-timer«.

De celler, som finder mest anvendelse for vore elektrofly er på 1.25 volt (V) og 1200 mAh. Fra en sådan celle kan man altså tappe 1200 mA (1,2 A) i én time, 600 mA i to timer, 300 mA i fire timer, osv. Eller »den anden vej« 4,8 A i 1/4 time, eller hvis det går lidt hårdere til, 12 A i 1/10 time, altså 6

minutter. (Ved så kraftig afladning bliver tiden dog i praksis noget mindre). Og så kan vore sintrede celler endda tåle endnu højere afladestrømme. Tallene er naturligvis kun regneeksempler, alle mulige kombinationer (inden for visse rammer) er mulige.

Når strømmen er lille, er afladetiden lang. Når strømmen stiger, forkortes tiden.

Man kan betragte kapaciteten som en beholder med vand. En aftapningshane er anbragt forneden: Hvis man anbringer en stor hane, vælter vandet ud (stort forbrug), men beholderen tømmes hurtigt. En lille hane tillader vandet at løbe langsomt ud (lille forbrug), og beholderen tømmes langsomt.

## Begrebet »C«

Hvor meget strøm, der bruges til op- og afladning, udtrykkes ved hjælp af begrebet »C«. C er den numeriske, altså talmæssige, værdi af cellens opgivne kap. udtrykt i ampere eller milliampere efter behov.

Den måde, C bruges på her, er den almindeligste og betyder at 1 C svarer til 1 A op- eller afladning i 1 time.

Brøkdele eller multipler (»opgangninger«) af C bruges mod tilsvarende »forlængelse« eller »forkortelse« af 1 time. Lyder det indviklet? Et par eksempler, idet vi går ud fra en 1200 mAh celle: 0,1 C svarer til  $0,1 \times 1200 \text{ mA} = 120 \text{ mA}$  i 10 timer. 0,3 C svarer til  $0,3 \times 1200 \text{ mA} = 360 \text{ mA}$  i  $3\frac{1}{2}$  time. 2 C svarer til  $2 \times 1200 \text{ mA} = 2400 \text{ mA} = 2,4 \text{ A}$  i  $\frac{1}{2}$  time, 4 C svarer til  $4 \times 1,2 \text{ A} = 4,8 \text{ A}$  i  $\frac{1}{4}$  time. Hvis det kniber med umiddelbart at se tiden, som i eksemplet med de 360 mA, kan man jo også simpelthen dividere den opgivne kap. med den fundne strøm, altså  $1200 \text{ mA} : 360 \text{ mA} = 3\frac{1}{2}$  time. C bruges som sagt til at angive strømværdier både ved opladning og afladning.

## Opladning

### (Vi fylder vand på beholderen)

Man kan oplade en celle med strømme lige fra ca. 0,02 C, dvs. 24 mA for vor 1200 mA celle, som jeg iøvrigt vil holde mig til i de efterfølgende regneeksempler, og op til 2 C, altså 2,4 A eller mere.

Hvorledes man skal benævne de forskellige ladeformer, er en smagssag. Jeg har valgt at kalde ladning i området op til ca. 0,3 C for *langsom ladning* og alt derover for *hurtigladning*. Når jeg bruger denne inddeling, er det ud fra den betragtning, at op til 0,3 C kan man stort set lade opladningen passe sig selv og behøver ikke tage det så tungt med at overholde ladetiden. Ved ladning over ca. 0,3 C begynder vi at skulle holde mere øje med tiden, og ved ladetider på 1 time eller mindre er en eller anden kontrolanordning absolut nødvendig, så at ladetiden ikke overskrides, og cellen

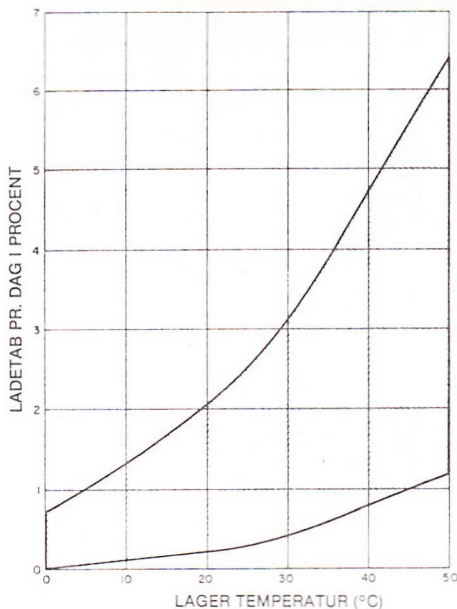


Fig. 1

ikke bliver ødelagt pga. overopladning.

Den mest almindelige langsom opladning ligger i området 0,05-0,1 C, dvs. fra 60-120 mA, svarende til henholdsvis 20-10 timer. Af forskellige grunde skal disse tider dog forlænges med en faktor på ca. 1,3, dvs. hhv. 26 og 13 timer for at opnå fuld opladning — vel at mærke fra en afladet tilstand.

Man kan som nævnt lade med så lidt som ca. 0,02 C (24 mA), men heller ikke meget mindre, fordi en ganske lille strøm, som jeg tidligere har været inde på, ikke oplader cellen.

0,02 C kan dog finde anvendelse som vedligeholdelsesladning, når cellen først er opladet. Denne vedligeholdelsesstrøm kan være tilsluttet i ubegrænset tid og bevirker, at cellen ikke mister sin kapacitet, grundet strømafgivelse til omgivelserne, men altid er klar til brug. Uden denne vedligeholdelsesstrøm mister cellen langsomt sin kapacitet. Dette tab er dog ret temperaturafhængigt. Jeg kan nævne, at tabet ved stuetemperatur andrager ca. 1% om dagen (midelværdi, som kan variere fra det ene fabrikat til det andet samt fra den ene celle til den anden). Tænker man sig cellen opbevaret i f.eks. et køleskab, er tabet imidlertid kun det halve. Se fig. 1.

Ved ladning i området 0,1-0,3 C behøver man som nævnt ikke at tage en evt. overskridelse af tiden så nøje. Dette skal dog ikke forstås således, at opladningen bliver »bedre«, jo længere man lader. En vis overskridelse af ladetiden kan muligvis være nødvendig for at harmonisere de enkelte celler i et batteri, dvs. bringe dem op til samme, fuldt ladede tilstand, men ladning derudover er i og for sig overflødig.

Ved ladning på 0,3 C vil cellen (batteriet) være fuldt opladet i løbet af 3½ til 4 timer. Til belysning af forholdet vedr. overskridelse af ladetiden, kan vi se på fig. 2. Heraf fremgår det, at temperatur og tryk kun vil stige langsomt under selve opladningen, men stige brat ind i overladeområdet. Her-

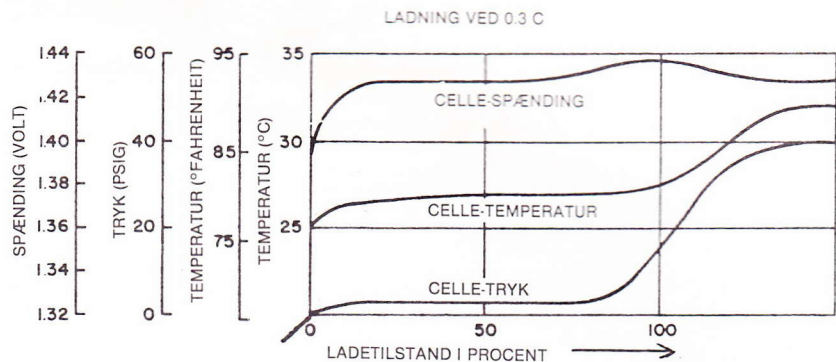


Fig. 2

efter vil stigningen dog ophøre, og tilstanden stabiliserer sig — kurverne flader ud. Pga. denne stabilisering er overladning i 0,3 C området således ikke så farlig, at den umiddelbart kan ødelægge cellen, selvom den som nævnt stort set er overflødig. Et enkelt fabrikat (Varta) påstår dristigt, at deres produkt kan holde til 300 timers overladning i 0,3 C området.

### Hurtigopladning

Opladning i området 0,3 til 2 C vil jeg som nævnt betragte som hurtigopladning. Ladning med endnu større strømme — kortere tid — f.eks. helt op til 4 C (svarende til 15 min. ladetid) kan komme på tale — vi kan jo kalde det lynopladning — men kan ikke anbefales for de almindelige celler, vi bruger, bl.a. fordi man ikke er i stand til at opnå den fulde kap. på denne måde. Der findes dog celler, der er egnede til dette brug, men de er dyre.

Til vort brug vil jeg betragte området fra 1-2 C som ideelt, svarende til henholdsvis 1-½ time. I dette område kan vi have friske batterier 1-2 gange i timen eller hyppigere, hvis vi kan lade flere batterisæt af gangen. Kap. er dog stadig noget nedsat, selvom det i praksis kan virke som om det modsatte var tilfældet. Når den egentlige ladning er færdig, begynder temperaturen at stige, hvilket må siges at være en rimelig god indikation på, at cellerne er gået i overladning, og det er derfor, som nævnt, overflødig at lade mere på dem.

Fig. 3

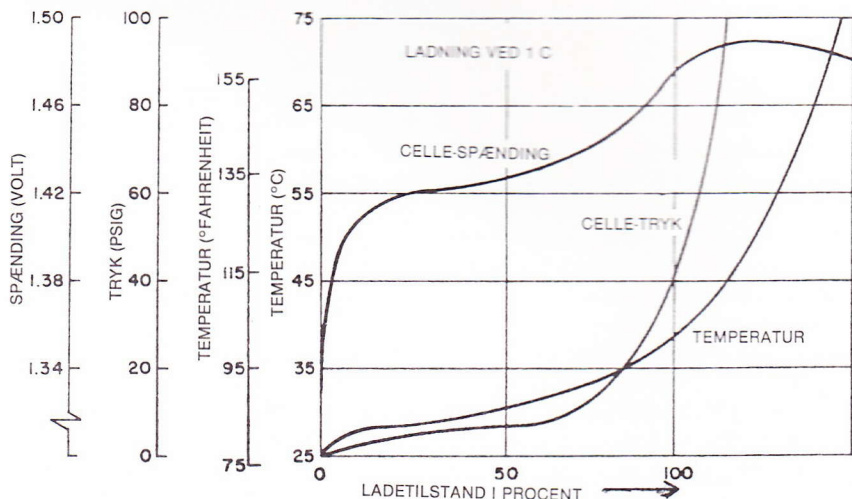


Fig. 3 viser tryk- og temperaturstigning i 1 C-området. Det ses, at værdierne ikke stabiliserer sig, som det var tilfældet i 0,3 C eksemplet, men fortsætter med at stige, hvorfor opladningen må afbrydes, eller man har den mulighed at gå ned på ladning med en betydelig lavere strøm, som typisk kan ligge i området 0,1-0,3 C, hvorved man opnår omtalte harmonisering af cellerne i batteriet, idet der ofte er celler, der »hinker« bagefter.

Fig. 2 og 3 viser foruden tryk og temperatur også en spændingskurve. Et batteris spænding er den faktor, der driver værket. Uden spænding ingen strøm. Principper og problemer vedr. spænding i relation til oplade- og afladegrad og ikke mindst i relation til batteriets temperatur er en omfattende historie. Jeg vil indskrænke mig til at omtale de forhold, som jeg mener, er mest relevante til vort brug.

Ni-ca cellens nominelle spænding er på 1,25 volt. Ved at serieforbinde et antal celler (plus til minus) fås et batteri, hvis spænding svarer til antallet af celler ganget med 1,25 V.

En celles spænding er imidlertid ikke en konstant størrelse. Af fig. 2 og 3 ses, hvorledes den varierer under opladning. Hvis man betragter spændingskurven (øverste kurve på begge figurer), vil man se, at den stiger jævnt i begge tilfælde, dog mest markant i fig. 3. I fig. 2 (0,3 C) topper spæn-

fortsættes næste side

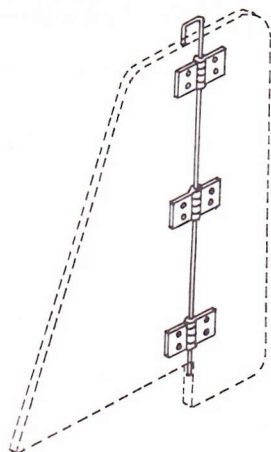
dingen omkring det punkt, hvor opladningen er tilendebragt, og cellen går i overladning, mens fig. 3 (1 C) viser, at spændingen når sin højeste værdi noget inde i overladeområdet. Værdierne fremgår af søjlerne yderst til venstre. Fænomenet med spændingsfaldet ved overladning danner iøvrigt grundlag for automatisk afbrydelse af opladningen for visse hurtigladere. Herom senere.

Spændingen på fig. 3 når sin højeste værdi på ca. 1,49 V ved en temperatur på ca. 50° Celsius. Dette kan måske forekomme voldsomt, men for det første er vi, som det ses, et godt stykke inde i overladeområdet, det vil sige, at ladningen godt kunne afbrydes på et tidligere tidspunkt og altså ved en lavere temperatur, og cellen ville dog være fuldt opladet, for det andet er udgangspunktet 25° Celsius.

Ved temperaturer i nærheden af frysepunktet forskydes billedet noget, og slutspændingen vil kunne komme op på en noget højere værdi, måske 1,55 V eller mere. Fabrikken vil formentlig i sine specifikationer anføre, at cellespændingen ved en lavere temperatur ikke må overstige en nærmere fastsat værdi.

Ved højere temperaturer vil spændingen ikke kunne komme så højt op. Hvorvidt det så er tilrådeligt eller overhovedet muligt at lade ved højere temperaturer, f.eks. lige efter brug, afhænger i nogen grad af den aktuelle temperatur, men det er imidlertid en anden diskussion. □

Bertel Tangø fortsætter denne artikelserie i et kommende nummer.



## Aftageligt sideror

Et aftageligt sideror er ofte meget praktisk, især på svævemodeller, både af hensyn til transport og af hensyn til eventuelle reparationer. Det kan oven i købet laves uden ekstraarbejde, idet der benyttes de almindelige plastikhængsler med en metalstift. Disse trækkes blot ud og erstattes af en pianotråd af samme tykkelse, almindeligvis 0,8 mm. Det er ovenikøbet nu lettere at lime hængslerne i, så de ligger på linie. Foroven bøjes pianotråden som vist og kan så stikkes ned i et hul i sideroret.

Henry Frank  
(fra AMC's klubblad, marts 1985)

ESEMPEL PÅ N.F.K.'S B-PROGRAM

rc unionen Dommerkort  
Kunstflyvning  
Klasse: B

FCU-nr.:		Delt.nr.:	
Navn:		Flyvn.nr.:	

	K	Bedømmelse 0-10	Points
1	3 Indvendige loop	2	
2	1/2 Udvendt kubansk ottetal	1	
3	Pegflyvning	2	
4	Stall-turn	2	
5	Dobbelt Immelman	2	
6	Immelman turn	1	
7	3 udvendige loop	3	
8	1/2 Sirkantet loop	1	
9	Liggende ottetal	2	
10	1/2 kubansk ottetal	1	
11	Cobraruining	2	
12	Humpty bump	1	
13	Top Hat	3	
14	Stall-turn med halve rulninger	2	
15	Kubansk ottetal	2	
Fradrag for tidsoverskridelse		—	—
Fradrag for landing uden for zone		—	—
Total.....		27	

(Dommerens underskrift)

Sådan ser NFK's B-program i kunstflyvning ud. Hvis man vil have flere af klubbens træningsprogrammer, kan man kontakte Finn Lerager.

## Lad os få gang i kunstflyvningen med radiostyrede modeller!

Som en fortsættelse af Ejner Hjorts artikel i Modelflyve Nyt nr. 1/85 giver Finn Lerager her nogle gode råd om, hvordan man kommer i gang med radiostyret kunstflyvning.

Kort fortalt har jeg selv lært kunstflyvning ved selvtræning. Det er bestemt den hårde skole, som kun kan anbefales, hvis du har masser af tid og måske et pænt antal modeller til rådighed ved indlæringen, for det er i hvert fald helt sikkert, at uheld ikke kan undgås.

For at øge interessen for kunstflyvning og få nogle flere med til konkurrencerne rundt omkring i landet har vi i vores klub (NFK) dannet en kunstflyvningsgruppe på 6 mand.

Formålet er, at de øvrige medlemmer får lært tilstrækkeligt med manøvrer til at kunne sammensætte et B-program, og dermed kunne deltage i konkurrencerne, måske allerede i 1985.

For at kunne lære de forskellige manøvrer og figurer har jeg udformet fem øvelsesprogrammer, som hver især er opbygget omkring fire figurer. Disse programmer trænes igen og igen, indtil »modelpiloten« mestrer dem.

Sværhedsgraden stiger lidt undervejs i træningen, indtil samtlige figurer er gennemgået. Herefter bliver figurerne sammensat til et komplet B-program, som trænes af alle.

Fordelen ved at være flere om sagen er helt klart, at træningen bliver mere koncentreret, piloterne hjælper hinanden og alle retter alle.

Nu er det jo ikke alle, der lige kan gå i gang med figurtræningen, fordi der er nogle helt grundlæggende ting, der skal være i orden først.

For det første skal modellen trimmes (læs herom i tidligere numre af Modelflyve Nyt). For det andet skal de grundlæggende manøvrer være i orden. Det er:

- Rygflyvning i vandret linie
- Indvendigt loop
- Udvendtigt loop
- En eller flere rulninger til højre eller venstre

Mestres disse manøvrer, kan du roligt gå igang med den videregående træning.

Da det ikke er alle klubber, og især ikke på Sjælland, der har udøvende kunstflyvningspiloter, men måske nogle medlemmer der går og tumler med tanken om at lære det, er jeg gerne behjælpelig med materiale vedr. manøvrer, træningsprogrammer mv.

Er der interesse for det, er jeg — som Ejner Hjort i Jylland — villig til at komme i din klub på Sjælland for at fortælle nærmere om kunstflyvning, hvordan de enkelte figurer udføres mv. (uden dog at udråbe mig selv til ekspert).

Interesserede kan kontakte Finn ved at sende et brev eller postkort til:

Finn Lerager  
Kærvej 7, Lystrup  
3550 Slangerup

# Odense Model-Flyveklub har 50 års-jubilæum

– Skal man dømme efter alderen, er Danmarks og Skandinaviens ældste modelflyveklub nu blevet voksen .....

Omkring det tidspunkt, hvor dette nummer af Modelflyve Nyt forhåbentlig er kommet ud til alle abonnenter, kan Odense Model-Flyveklub fejre sit 50-års jubilæum. OM-F er dermed ikke blot Danmarks, men Skandinaviens ældste modelflyveklub.

I denne artikel trækker Per Grunnet klubbens historie — og dermed en væsentlig del af dansk modelflyvnings historie — op. Billedmaterialet er hentet fra klubbens fotoalbums, der daterer sig tilbage til årene 1935-51.

I disse dage er det 50 år siden, Odense Model-Flyveklub blev stiftet. Det stiftende møde fandt sted hos Per Weishaupt den 7. april 1935 og var ikke præget af historiens vingesus:

»Vi var ialt fire kammerater på mit værelse. Thinesen sad og læste det sidste nummer af »The Aeroplane«, Aksel Boje kiggede ud af vinduet efter forbigående piger, og hans broder Knud studerede tegningen til en stor gummimotormodel. Imens lå jeg henslængt på divanen og oplæste love, og da ingen protesterede, konstaterede jeg, at love var vedtaget.« (Fra »Odense Model-Flyveklub gennem 15 år«, jubilæumsskrift fra 1950, af Per Weishaupt).

Ud over de fire tilstedeværende havde klubben yderligere tre medlemmer ved starten. Dette antal skulle dog snart forøges kraftigt, idet klubbens energiske bestyrelse allerede i starten af 1936 afholdt den første af en lang række udstillinger, der skulle medvirke til at udbrede kendskabet til klubben og til modelflyvning i det hele taget. 101 medlemmer nåede man op på umiddelbart efter udstillingen.

## OM-F igangsætter af modelflyveforbund

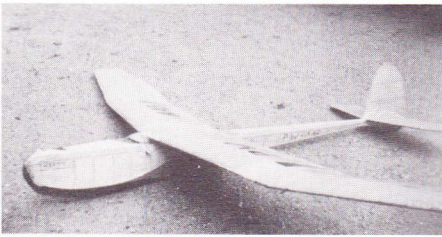
OM-F var Danmarks første rene modelflyveklub. Men allerede i årene før første verdenskrig havde man set modelflyveklubber dukke op — og forsvinde igen. Disse modelflyveklubber var almindeligvis »juniorafdelinger« af svæveflyveklubber, hvor de unge flyveinteresserede kunne beskæftige sig med modelflyvning, indtil de blev gamle nok til at gå i gang med det egentlige: svæveflyvning.

Mange af OM-F's medlemmer brugte også modelflyvningen som et springbrædt til svæve- eller motorflyvning. Men i OM-F fik modelflyvning altså en selvstændig vær-

teksten fortsætter på side 35



OM-F's klub-emblem. Tegnet af Johannes Thinesen til udstillingen i januar måned 1936. Når klubben hedder Odense Model-Flyveklub — forkortet OM-F — og ikke Odense Modelflyveklub — forkortet OM — skyldes det, at man ikke ville dele initialer med Odense Mandskørt



»Thermicus« blev færdig i juni 1935, bygget af Per Weishaupt. Det blev Danmarks første »Strolch«, en meget populær svæve-model.



Massestart fra 1. pinselejr i 1937. Lejren blev afholdt på Pilebakken nær Odense. Dengang var svæve-modeller almindeligvis skræntmodeller, så man startede gerne fra en bakketop.



Fra OM-F's første udstilling 10.-12. januar 1936. Se den flyvende vinge ca. i midten.



Fra OM-F's anden udstilling i 1937 ser KLM's modelflyveinteresserede propagandachef Bendt Rom på to OM-F'eres modeller.



Johannes Thinesen med »Baby«, der kunne laves både som svæve- og gummimotormodel.

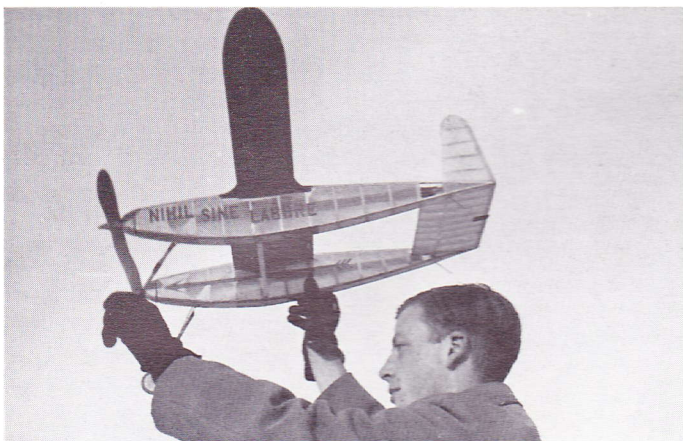


En ung Svend Skou fra 1937 med gummimotormodel. Svend Skou blev senere indehaver af Danmarks førende firma inden for model-hobby, Dansk Modelflyve Industri, senere Dansk Hobby.

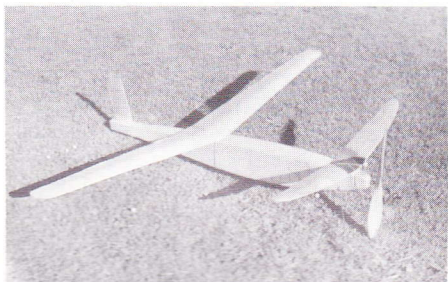


Richard Jensen blev i 1939 Danmarks første eliteflyver. Modellen er en stor svæve-model i klasse E. Dengang opererede man med en lang række klasser efter modellernes størrelse.





»Nihil sine labore« står der på vingen af denne tandemmodel bygget af Per Weishaupt. Og ganske rigtigt ..... få sekunder efter første billede er taget, er der mere arbejde til Per .....

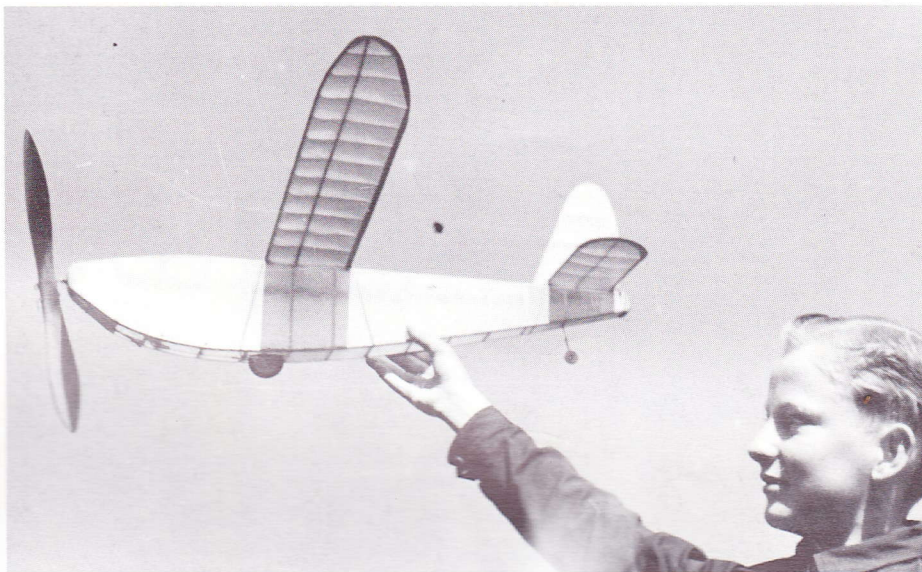


I den hidsige jagt på Danmarks-rekorder blev der taget skrappe midler i brug — f.eks. denne »Gorill-and« bygget af Per Weishaupt i 1939.

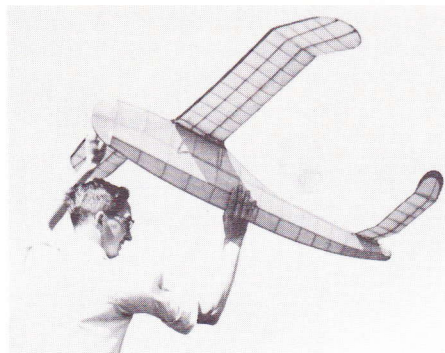


»King Peters Cup« var forløberen for vore dages VM'er. I 1939 deltog disse tre herrer fra Danmark, fra venstre Richard Jensen, OM-F, Jørgen Nissen, OM-F og Svend Wiel Bang.

Intet var fremmed for de entusiastiske OM-F'er dengang. Her er en sø-model med gummimotor.



Levin Jensen med gummimotormodel fra sommeren 1941, før lagrene af gummi og balsa var sluppet op. Levin har siden produceret byggesæt — senest for 5-7 år siden, da han producerede Sus- og Initium-byggesæt for Finn Bjerre.



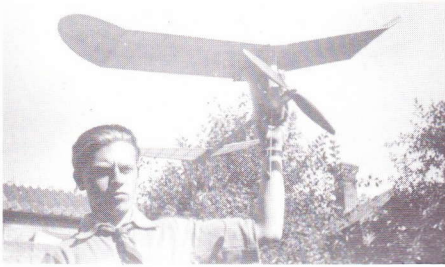
Ande-modellerne var et speciale for OM-F. Her er Jørgen Nissen med den flotte JN 2.

Skilningerne er snorlige og ægte — men tårerne falske. Per Weishaupts (i midten) PW-25 er landet hårdt, hvilket giver ham og Johannes Thinesen (t.h.) og endnu en kammerat lejlighed til at posere for fotografen.



Danmarks ældste — og bedst byggende — modellflyver i 1945, Aage Høst Aaris med en af sine smukke store svævemodeller.





Carl Høst Aaris med OM-F's første forbrændingsmotormodel. Motoren var en Diesella — modellen kom i luften få gange, men resultatet var skuffende pga. for ringe trækraft i motoren i forhold til vægten.



Oscar Vang blev Danmarks anden elite-flyver med ande-model.



Mogens Erdrup satte d. 3. juni 1945 verdensrekord i distance med sin svævemodel ME-14. Den gik i termik over Marslev og landede 85,436 km borte i Højby Lyng ved Nykøbing Sjælland.



I 1946 dukker navnet Arne Hansen op for første gang i OM-F-sammenhæng. Første gang som vinder af en byggekønkurrence for nye medlemmer. Senere blev Arne en af Danmarks — og verdens — bedste A2-flyvere med bl.a. to tredjepladser ved de uofficielle verdensmesterskaber for A2-modeller.



Flemming Poulsen byggede i 1947 denne Danmarks første flyvende vinge med dieselmotor. Modellen fik en krank skæbne, idet Flemmings mor mente, at den nødvendigvis måtte være en kasseret model, siden den så så besynderlig ud. Så den forlod denne jord i røgform gennem skorstenen til det pouslenske hjem i Odense .....



Carl Johan Petersen — »Calle« — med en smuk motormodel fra 1948, »Calle 16 d«. Det var Danmarks første velflyvende gasser, som kunne opnå flyvetider over 180 sek. med »kun« 30 sek. motortid. Motoren var en Thorning III 2,5 cm<sup>3</sup> diesel.



Valdemar Petersen var medlem af OM-F fra krigen og frem til ca. 1960. Efter en pause på 12-13 år startede han igen — nu med RC-modeller. Her fra 1949 med en fritflyvende skalamodel af Piper Cub.



I 1950 blev Bjarne Jørgensen Danmarks mester i gruppe C. Bjarne holdt efter nogle særdeles aktive år i halvtredserne modelflyvepause og vendte så tilbage til OM-F i 60'erne — og er idag igen en af vores allerbedste wakefield-flyvere.

di som hobby og sport. Klubben arrangerede således det første landsdækkende stævne i pinsen 1937 — dette blev en sportslig og kammeratlig succes, og blev det første af en lang række stævner med OM-F som værter.

Den store medlemstilgang i vinteren 1935-36 fik ganske naturligt bestyrelsen i OM-F til at forestille sig en opløst string af modellflyvesporten på landsplan — og meget talte også for, at dette kunne lade sig gøre. Derfor tog OM-F initiativ til dannelsen af Dansk Modellflyver Forbund — det skete i august måned 1937. Blandt foregangsmandene var Per Weishaupt og Johannes Thinesen, der forlod OM-F's bestyrelse efter at være blevet indvalgt i forbundets bestyrelse.

Dansk Modellflyver Forbund blev efter visse besværligheder optaget i Kongelig Dansk Aeroklub, som dengang hed Aeronautisk Selskab. Besværlighederne bestod først og fremmest i, at de ungdommelige modellflyvere førte sig frem med en selvbevidsthed, som de fine herrer i Aeronautisk Selskab ikke mente var passende. Problemerne blev dog løst, og fra foråret 1939 omfattede Aeronautisk Selskab også modellflyverne.

## Krigen og restriktionerne

Under den tyske besættelse af Danmark blev der pålagt en lang række restriktioner i mulighederne for at dyrke flyvesport. Motorflyvning blev helt forbudt, svæveflyvning var kun muligt med yderst generende restriktioner — kun modellflyvning kunne fortsat dyrkes nogenlunde uforstyrret, når man ser bort fra de begrænsninger, som mangel på importerede varer som motorgummi og balsatræ medførte.

Indskrænkningerne i muligheden for at dyrke »rigtig« flyvning medførte, at flyveinteressen blev kanaliseret over i modellflyvning. Det gav et kraftigt skub fremad for de mange nystartede klubber sidst i trediveerne og først i fyrrerne.

Den store modellflyveinteresse viste sig at holde ud over krigens tid. Dansk modellflyvning havde fremgang helt frem til 1954, hvor medlemstallet pludselig faldt. Hvad årsagen til modellflyvningens dalende popularitet var, kan være svært at forklare præcist. Man kan gætte på, at det spirende velfærdssamfund kan have haft en finger med i spillet med sit brede udbud af fritidsinteresser og forbrugsgoder. I Modellflyverrådet mente man dengang, at den svigtende interesse skyldtes, at ungdommen i de år kastede sin kærlighed over det nye mekaniske legetøj, *knallerten*. Det hjalp dog ikke på interessen, at man udsatte en knallert som præmie i en stor konkurrence for på den måde at udnytte »fjendens« appeal i egen interesse. En anden forklaring på tilbagegangen kan være, at afstanden fra eliten til begynderstadiet var blevet for stor.

Skal man trække en parallel til vore dage, kan vi sige, at begge disse forklaringer kendes fra dagens debat inden for modellflyvekredse — nu er det hjemmecomputeren, der er »fjenden« — og forklaringen

*I 1949 var linestyling ikke ukendt i OM-F. Aksel Lund havde specialiseret sig i denne gren og kunne fremvise nogle meget smukke modeller.*



med eksperter og begyndere anvendes ganske uændret.

I OM-F havde man nok hvilet for meget på laurbærrerne, da tilbagegangen kom. Man havde glemt en af de væsentligste forudsætninger for at føre en storklub videre: der var ikke sørget for nye ledere i tide.

Midt i halvtredserne stod klubben uden erfarne ledere pga. fraflytning fra byen og overgang til svæveflyvning. Klubbens nye, uprøvede bestyrelse måtte konstatere en halvering af medlemskaren til ca. 25. Et par veteraner — Carl Høst Aaris og Jørgen Surlykke Petersen — trådte til og hjalp klubben igennem nedgangstiderne, så OM-F klarede både halvtredserne og treserne uden at gå helt i opløsning.

## Fritflyvere og linestyingsfolk

I 1960 blev OM-F hjemsted for noget så lidt flatterende som et åbent opgør mellem fritflyvere og linestyings-flyvere. Det kan måske i dag forekomme helt absurd, at disse to grupper kan komme på kant med hinanden, men dengang var tiderne anderledes ... bl.a. var der endnu ingen »RC-store-brø«.

Fritflyverne betragtede almindeligvis linestyingsmodeller med overlegen foragt: »Sæt to liner på en sten og skru en motor fast på den — så har du en linestyingsmodel« — var holdningen. Og linestyingsfolkene havde tilsvarende udiplomatiske definitioner på fritflyvningsmodeller — og deres piloter.

Verbale udfald som disse dækkede nok over, at fritflyverne betragtede linestyling som gøgeungen, der truede med at tage

magten fra »de rigtige modellflyvere«, nemlig dem selv. Og at linestyingsfolkene naturligvis var godt trætte af at blive betragtet som andenrangs-modellflyvere.

I OM-F endte diskussionerne med, at linestyingspiloterne blev smidt ud af klubben, og at man indførte en paragraf i klubbens love om, at intet medlem måtte beskæftige sig med linestyling. Linestyingspiloterne dannede deres egen klub, der iøvrigt afgik ved en stille død for mange år siden.

## Ordrede forhold igen

Indre stridigheder er sjældent befordrende for en klubs aktivitet eller medlemstal, og OM-F var ingen undtagelse. Men i 1966 fik klubben omsider en ny, energisk formand, som i handlekraft og iderigdom levede op til de bedste traditioner i OM-F. Det var Bent Sehested, der igennem sin 7-årige formandsperiode fik lagt klublivet i faste rammer, fik startet eller genoptaget en række af klubbens traditionelle arrangementer og som oven i købet lavede et udmærket klubblad, »Nyt fra OM-F«, der var stærkt medvirkende til at holde sammen på klubbens stigende antal medlemmer.

En af de ting, der blev startet under Bent Sehesteds formandsperiode, var byggekurser. Med Finn Bjerre som instruktør kom der gang i såvel kurser på ungdomsskolen som egentlige klubkurser. Denne aktivitet medførte, at klubben fik en tilgang af nye »veluddannede« medlemmer, som bl.a. opnåede gode resultater i de danske fritflyvningskonkurrencer.

*fortsættes næste side*

Det var naturligt, at det blev Finn Bjerre, som overtog formandsposten efter Sehested. Og lige så naturligt blev det Bjarne Jørgensen, der i 1974 overtog pladsen efter Finn, da denne måtte trække sig på grund af sine studier. Bjarne var den fødte formand for OM-F i det år, eftersom han både fløj fritflyvning og radiostyring .....

## OM-F og radiostyringen

Radiostyret modellflyvning havde været på vej i mange, mange år. Allerede før anden verdenskrig havde man i udlandet gennemført mere og — især — mindre heldige eksperimenter med fjernstyring af modellfly. Efter krigen dukkede de første kommercielle RC-anlæg op i det store foregangsland, USA. Pålideligheden var dog ikke værd at skrive hjem om — og prisen var skyhøj, så disse anlæg opnåede stort set ingen udbredelse herhjemme.

Alle talte om radiostyring — og kun 4-5 fanatikere dyrkede det ..... helt frem til 1966-67-68. Men så kan det også nok være, at udviklingen tog fart. I Danmark blev det ikke mindst fremkomsten af de japanske Futaba-proportional-anlæg i 1967-68, der satte skub i antallet af aktive RC-piloter. Disse anlæg kostede kun ca. det halve af, hvad man havde måttet betale tidligere for tilsvarende anlæg, de var pålidelige og takket være en vaks og interesserede importør kunne man let komme i luften igen, selvom man skulle ødelægge noget ved et styrt — der var nemlig reservedelslager i landet.

Disse ting, som idag er selvfølgelig for enhver seriøs importør af RC-grej, betød, at den opsparede RC-interesse pludseligt fik frit løb. Alle ved, hvordan det siden er gået — fra RC-piloterne var en antalsmæssigt ubetydelig minoritet i 1969 til idag, hvor RC-piloterne udgør ca. 85% af det

samlede antal organiserede modellflyvere.

I OM-F havde man lært af erfaringerne fra 1960. Ufred fører ikke noget godt med sig. Så RC-interessen blev stille og roligt dyrket i klubben i en selvbestaltet RC-sektion, der efter starten i 1973-74 stille og roligt voksede sig mægtig, og idag er helt dominerende.

Medlemsmæssigt betød RC-flyvningen en kraftig tilgang. I klubbens »anden storhedstid« omkring 1980 var medlemstallet for anden gang i OM-F's historie oppe omkring de 100. Men så løb man ind i de samme problemer som mange andre storbyklubber: støj-gener.

## RC-plads-problemerne

I RC-tidens spæde start var det ikke noget problem at finde et sted at flyve. Herregud, de par modeller, der kom i luften, kunne jo ikke genere nogen — og de faldt jo også hurtigt ned igen .....

Men når måske 30 eller 40 piloter står i kø for at flyve den samme stille søndag eftermiddag, så den ene brønde kraftkarl af et schnuerleskyllt racer-motor afløser den anden mange timer i træk, så kan selv de mest godmodige naboer blive glødende miljøfanatikere. Og så er det kun et spørgsmål om tid, før miljømyndighederne viser det røde kort og genner RC-flyverne bort fra beboede områder.

OM-F har prøvet dette er par gange. Hver gang med fald i medlemstallet til følge. I jubilæumsåret står klubben foreløbig uden en velegnet RC-plads til motormodellerne. Det er nok den væsentligste grund til, at medlemstallet er nede i en bølgedal med kun ca. 50 medlemmer, heraf 5-6 fritflyvere og resten RC-flyvere.

Men der er begrundet håb om, at det vil lykkes at få en velegnet motorflyveplads

netop i år — og det er vel den bedste gave, man kan forestille sig for Danmarks ældste modellflyveklub.

## De sportslige aktiviteter

Et kig igennem OM-F's fotoalbums fra 1935-1947 viser, at klubben i sine første år gjorde meget ud af deltagelse i stævner, opnåelse af eliteflyver-prøver, Danmarksrekorder og andre »sportslige« aktiviteter.

Hvor modeltyperne var meget varierende i årene op til krigen, medførte manglen på balsatræ og motorgummi, at man i krigsårene koncentrerede sig om at udvikle svævemodeller bygget af hårdt træ, dvs. krydsfiner og fyrretræ. OM-F dannede ligefrem skole på området med svævemodeller med store, fuldt opbyggede kroppe med store sideflader. OM-F-modellerne havde større sideforhold (forhold mellem spændvidde og middellørde), end man var vant til, så de kombinerede på denne måde stabile højstartsegenskaber med lav synkehastighed. Man skal tænke på, at det dengang krævedes, at modellerne havde et minimumskroptværsnitsareal.

Forbilledet for de senere »OM-F-svævemodeller« var Svend Skou's »Weihe«. Mange kender nok Mogens Erdrup's »Suomi«, der blev udgivet som byggesæt i en modificeret version af DMI. Originalmodellen stammer fra 1946 og deltog i Nordisk Mesterskab 1946, hvor den blev bedste danske model.

Det vil føre for vidt at komme ind på alle de flotte præstationer, som OM-F medlemmer har stået for igennem de 50 år. Det er blevet til et stort antal Danmarksmesterskaber, et par nordiske mesterskaber, et enkelt verdensmesterskab, medvirken ved gode EM- og VM-holdplaceringer samt naturligvis et ganske uoverskueligt antal topplaceringer i hjemlige konkurrencer. Altsammen for fritflyverne.

Bortset fra gode resultater i den hastigt afblomstrede pylon-race-klasse samt en plads i forreste række inden for helikopterområdet, har OM-F's RC-flyvere ikke gjort sig bemærket i konkurrencemæssig sammenhæng.

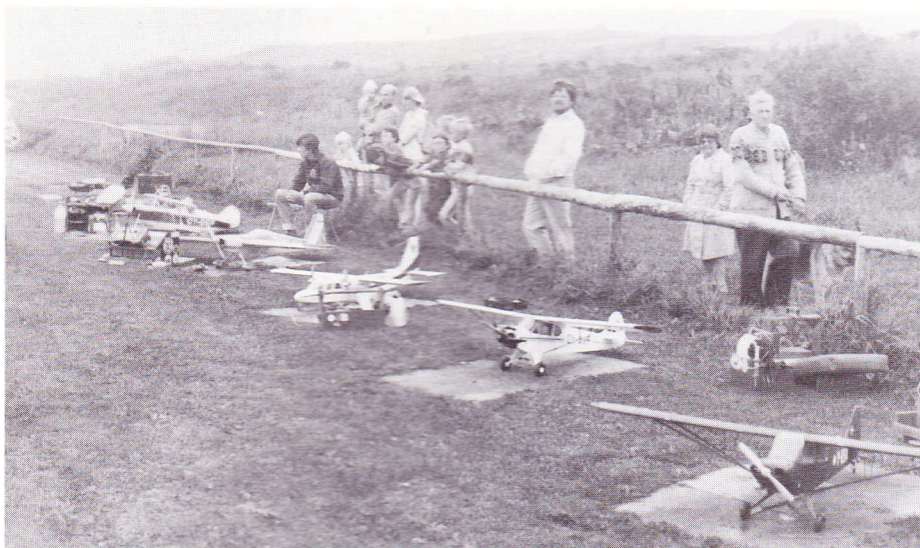
Og dette er — som så meget andet i klubbens historie — en afspejling af tendenser i tiden. Det er ikke nogen tilfældighed, at begrebet »hobbyflyver« er opstået inden for radiostyringsområdet. Netop i denne gren af modellflyvningen har det vist sig, at kun fantasien sætter grænserne. Den aktive, initiativrige modellflyver behøver ikke måle sine færdigheder i konkurrence med andre modellflyvere — der er hele tiden nye mål, der skal nås, og som rummer tilfredsstillelse i sig selv.

Tillykke med de 50 år! Mit ønske for OM-F må være, at fantasien må blomstre videre i klubben, at aktiviteten må bestå. □

*I »Flyv«s april-nummer har OM-F's første formand — og nuværende generalsekretær for Kongelig Dansk Aeroklub — Per Weishaupt skrevet en jubilæumsartikel om OM-F, hvor han især koncentrerer sig om personer, der i tidernes løb har været med i klubben.*



*Carl Høst starter sin dieselmotormodel. Dengang — i 1949 — skulle modellen jordstartes ved konkurrencerne.*



Her er skalamodellerne linet op under en konkurrence. Det er Hans-Eriks Piper Cub man kan se som nummer to fra højre.

## Med Piper Cub J-3 til skalakonkurrence

Hans-Erik T. Larsen, der er medlem af modellflyveklubben Gudenå, fortæller her, hvordan han er kommet i gang med at dyrke skalaflyvning. Samtidig falder der nogle gode tips af til de mange modellflyvere, der ligesom Hans-Erik er fascineret af skalamodeller.

Modellflyvere er et mærkeligt folkefærd. Så snart de har fundet ud af at flyve et radiostyret modellfly, begynder de fleste at vende tilbage til det, der gjorde dem til modellflyvere, nemlig rigtige fly. Jeg er ikke bedre selv. Jeg vendte også min interesse mod skalafly, da det at bygge fascinerer mig meget.

Mit første skalafly blev en Piper Cub J-3, en type mange andre skalapiloter er begyndt med, da det er et roligt og stabilt fly, der samtidig ikke er for svært at bygge i skala.

Da der til skalakonkurrencer skal bruges en del dokumentationsmateriale til den statistiske vurdering, er det en fordel, hvis det fly, man bygger, findes i virkeligheden. For at få modellen så tæt på originalen som muligt, koster det en del køren rundt til forskellige flyvepladser for at finde det rigtige forbillede. Man får snakket med nogle af de mange piloter, der har fløjet Piper Cub — det lærer man en masse af, og det gav i mit tilfælde også en flyvetur i en Piper Cub .... Oh, hvilken fryd.

Nu vil jeg ikke anbefale denne flytype som skalaobjekt frem for andre. Der er så mange at vælge imellem, at det helt afhænger af den enkeltes interesse, hvilken flytype, der bliver udset til at være velegnet som skalamodel. Et sted, jeg kan anbefale at tage hen, hvis man mangler et emne, er til KZ-Rally i Stauning ved Ringkøbing fjord, som finder sted i dagene 14.-15.-16. juni,



Ved KZ-Rally i Stauning kan man både se modeller og rigtige fly.

hvor der lørdag er opvisning med veteranfly. Der er masser af fly, både nye og gamle, der er gode som skalaobjekt, men husk fotografiapparatet, for der er nok at vælge imellem.

Hvis du ikke er nogenlunde rutineret som modellbygger, vil det være en god idé at vælge et byggesæt til din første skalamodel. Så er det forholdsvis let at ændre på detaljerne, så du opnår to gode ting, nemlig et vellignende fly med optimal garanti for flyveegenskaber. Der er mange skalabyggere, der har gjort den tvivlsomme erfaring, at mange måneders intenst arbejde på byggebordet har resulteret i en model, der ikke kunne flyve. Det gør altså ondt, ikke bare i pengepungen.

### Første flyvning

Efter en lang periode ved byggebordet oprandt det store øjeblik, hvor man sætter alt på ét brædt — nemlig den første flyvning med Piper Cub J-3. Vejret var fint — og så ud til modellflyvepladsen med vidunderet, hvor jeg også lavede et sidste sikkerhedscheck. Nervøsiteten var stor, men prøveskulle den. Den første flyvning gav en ubehagelig overraskelse, rorudslagene var for store. Skade undgik jeg ikke, men en uge

efter var fejlen rettet, modellen repareret, og så begyndte modellen så småt at ligne prototypen både i udseende og flyveegenskaber. Ens karriere som skalapilot har taget sin begyndelse, og glæden ved modellen bliver større fra gang til gang.

### Skala-konkurrence

Jeg besluttede mig så til at være med til konkurrencer, men det kræver en del forberedelse. Først skulle der laves et flyveprogram, så jeg tog ud og kikkede på prototypen en gang til og så, hvordan den starter og lander, snakkede med ejeren om, hvad flyet kan og må, og lavede så mit flyveprogram efter det. Jeg tog også til et skatratræf hos Sydfyns Modellflyveklub, hvor vi havde en mægtig dejlig dag med masser af skalasnak. Jeg fik mit fly statistisk bedømt og fik at vide, hvad jeg skulle ændre, og hvad der var godt. Desværre var vinden for hård, så der blev ingen flyvning den dag.

Sommeren igennem øvede jeg mig på flyvningen ca. to gange om ugen og blev efterhånden helt dus med flyet. Dagen kom, hvor der stod DM for skala på kalenderen. Nervøsiteten var stor, og havde jeg ikke haft en dygtig modellflyvekammerat med, var det ikke gået så godt, som det gjorde. Det blev til en tredjeplads ved DM. Jeg var glad, meget glad — det var virkelig spændende at være med til.

### Andre kan også være med ....

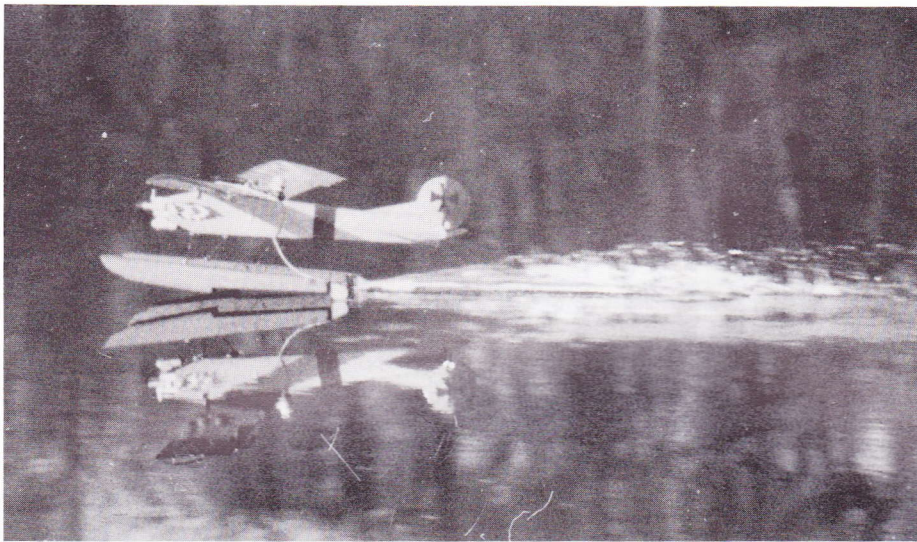
Hvis ovenstående har haft din interesse og givet dig blod på tanden, så skal du få et par gode råd med på vejen. Vælg et skalafly med en spændvidde på mindst 150 cm, da mindre vil give en for stor planbelastning med dårlige flyveegenskaber til følge. Vær opmærksom på, at dommerne er meget skrappe til at se detaljer såsom sæder, instrumenter, døre, pilotfigurer osv. Den slags detaljer tæller meget på resultatlisten.

Vær sikker på, at alt dit udstyr er 100% i orden, kend din motor godt, så du ved, at den starter med det samme, når du drejer propellen. Så behøver du ikke at være nervøs for problemer der. Du kan med fordel bruge lidt nitro, ca. 5% i sit brændstof. Det giver bedre motorgang både i tomgang og fuld gas.

### Brug RC-unionen

Hvis du vil vide noget mere om betingelserne for deltagelse i skalakonkurrencer, kan du kontakte RC-unionen, som gerne sender dig et komplet regelsæt. Så ved du i god tid, hvilke krav der skal honoreres for at være med.

Til sidst et lille opråb: Der står en masse skalafly rundt omkring i klubberne. Lad dog andre se dem. Det er ingen skam, hvis du skal have en klubkammerat til at flyve den de første gange, indtil de fleste »nykker« er blevet rettet. □



Hans-Erik T. Larsens opskalede Grokker med 118 cm spændvidde og 2,5 cm<sup>3</sup> motor er ved at slippe vandet. Modellen vejer 1.400 gram.

## Byg pontoner til dit RC-fly – og få adgang til de største flyvepladser!

Sommerluften er lun og næsten vindstille. Nede ved søen høres summen fra en RC-motor. Ved bådebroen står Hans og styrer sit fly ud til startstedet, hvorved pontonerne laver små bølger på det ellers så stille vand. En tilskuerskare betragter det elegante fly, mange af dem er forundrede over, at flyet både kan sejle og flyve.

Flyet står nu med vinden i næsen, og så giver vi gas. Efter nogle meter kommer pontonerne op af vandet og arbejder sig op og planer. Vandsprøjtet bliver mindre og mindre, og til sidst letter flyet.

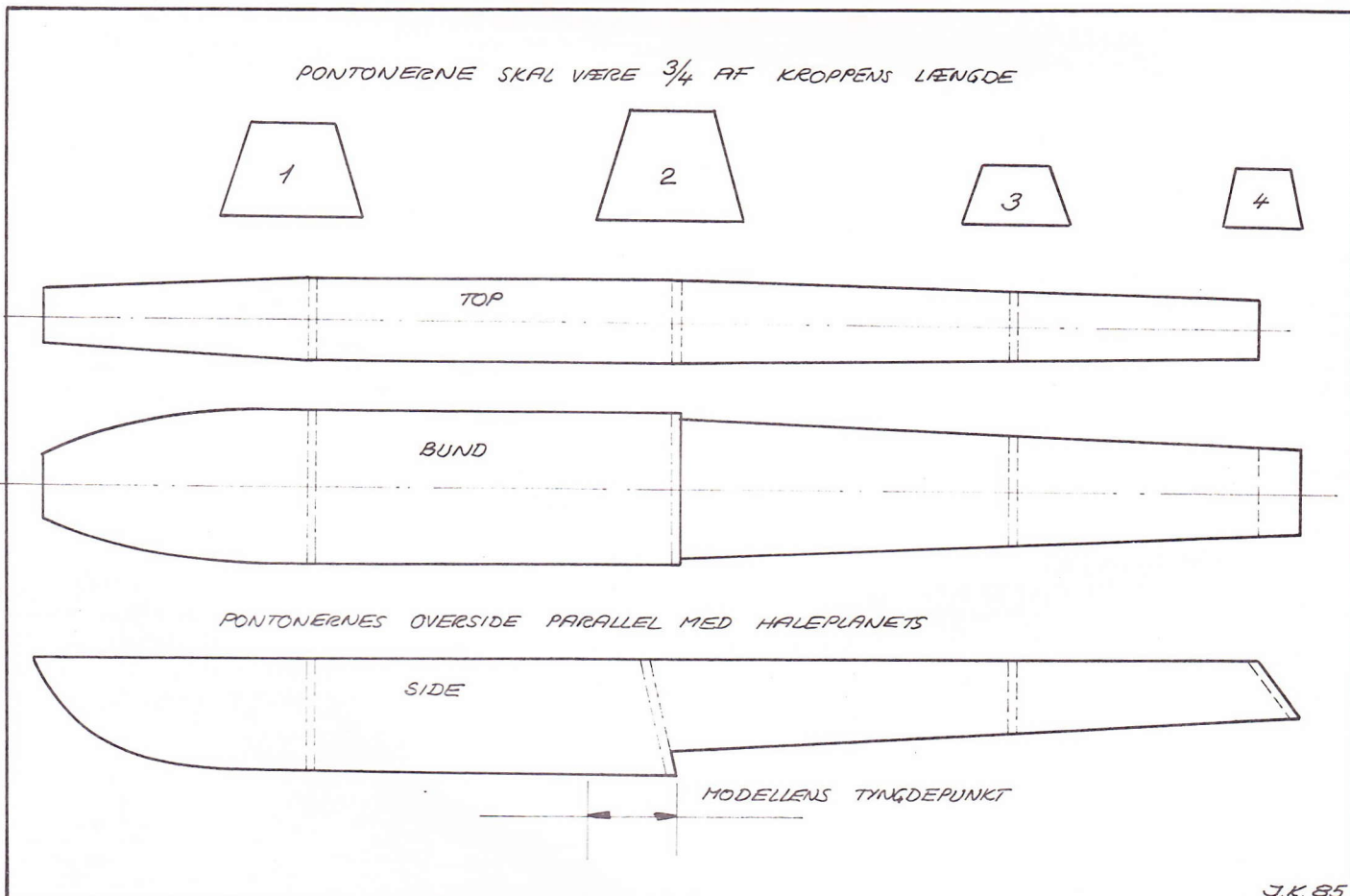
Men inden man når så langt, kræver det lidt baggrundsviden om, hvad der sker, når flyet bevæger sig hen over vandet.

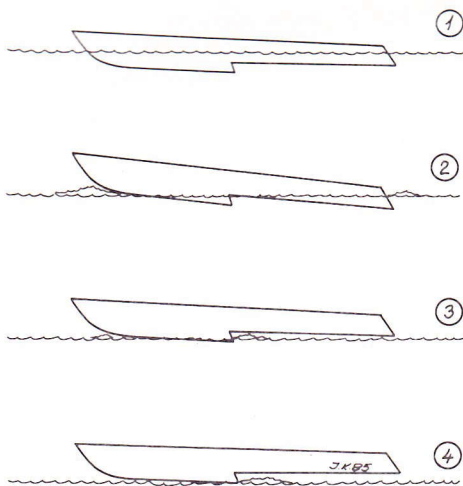
### Pontonerens stilling i vandet ved stigende fart

1. Flyet ligger i vandet med startet motor. Eftersom pontonerne har mere volumen i den forreste del, er det sædvanligt, at de ligger dybest agterude.
2. Du er begyndt at »køre« på vandet og anstrenger dig for at få flyet op på trin-

net. Vandet sprøjter ud til siderne, og bag ved pontonerne begynder vandet at slippe. Foran pontonerne er der ofte en rullende bølge, som bliver mindre, jo mere v-form, der er på pontonerne. Lige netop i dette øjeblik er der en masse sprøjt fra vandet, og motoren plejer at få vand i karburatoren. Får man ofte motorstop i denne position, må man forsøge med to små lister på bunden foran trinnet.

3. Det er i denne stilling, vandsprøjtet kommer. Du har fået luft ind under trinnet, og den bageste del af pontonerne planer. Vandsprøjtet er flyttet længere bagud, men flyet kan endnu ikke lette, farten er for lav og bageste del af pontonerne suges endnu fast til vandet. Forsøger du at lette, stallet flyet, og du risikerer at tippe over. I den her stilling kan du få en mystisk gyngende bevægelse i flyets længderetning, som kan blive hurtigere og hurtigere, indtil det går galt. Det beror på, at den bageste del af pontonerne slipper vandet, for straks at suges sig fast igen. Det kan skyldes mange ting. Det kan være, at vandroret bremses for meget. At pontonerens bageste underside ikke slutter tilstrækkelig brat. Du kan have givet for meget højderor. Tyngdepunktet kan ligge forkert og skal i så fald flyttes frem på pontonerne.





4. Figur 4 viser en meget tydelig hastighedsforøgelse. Nu planer den forreste del, og bag ved trinnet er der helt fri luft. Et vandror skal udformes, så det ligger helt fri af vandet i denne stilling. Næsten alt sprøjtet er væk, og det burde gå meget let at få flyet i luften.

### Lidt teori

Jo større v-form pontonerne har, desto sværere er det at slippe vandet. Det beror på et større vådareal, samt at det koster motorkraft at komme op på trinnet. Den plane underside er den bedste, når man skal have den størst mulige vægt op på vandet med det mindst mulige motorkraft, som f.eks. en begyndermodel med for lille motor. Det man tror er en ulempe — dårlig retningsstabilitet — er der ingen besvær med. I det øjeblik pontonerne planer, er retningsstabiliteten overtaget af flyets finne og sideror. Hældningen af bunden på den del, der er foran trinnet, er mere kompliceret. Jo mere skrå de er, desto lettere har flyet ved at komme op af vandet, men desto mindre areal planer flyet på og er derfor mere følsom over for bølger. Stor hældning giver en hurtig start, men er motoreffekten lille, så kan en stor hældning faktisk bremse, så man aldrig når flyvefart.

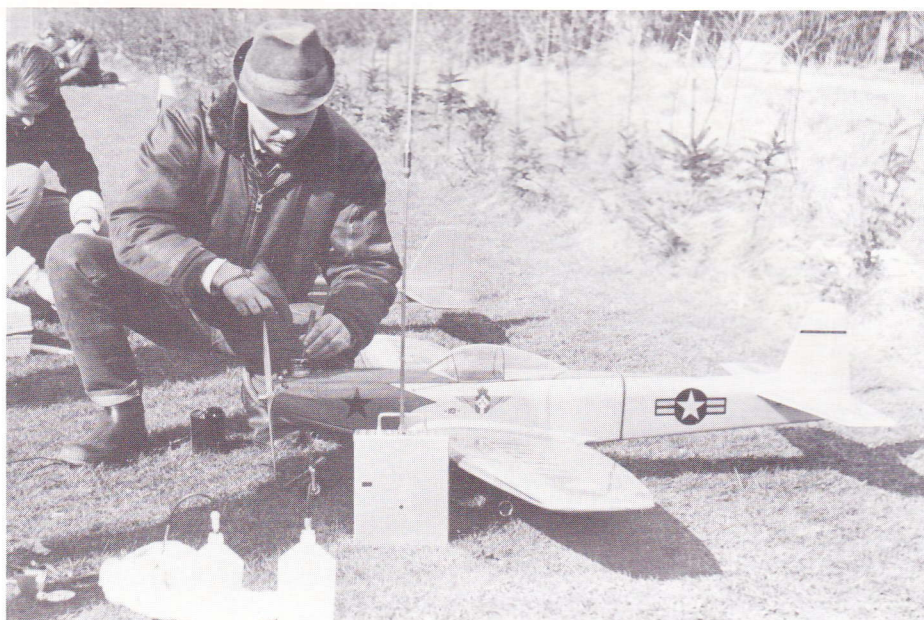
Alle former for bundlister, sprøjtelister og småror er ødelæggende for pontonerne evne til at slippe vandet. Vandror er nødvendige for at kunne taxie ordentligt på vandet. Her virker ror, der er monteret agter på pontonerne bedst. Jo større motorkraft, der er til rådighed, jo mindre behøver du at bekymre dig om pontonerne udseende. Man kan næsten rykke alt ud af vandet, bare der er motorkraft nok, men det har intet med vandflyvere at gøre.

Jeg håber, du synes, det lyder spændende, for får du først begyndt, bliver du grebet af det. Det er virkelig spændende. Næsten alle slags fly kan monteres med pontoner, så det er bare om at komme igang!

*Hans-Erik T. Larsen*

Interesserede, som skal have yderligere hjælp med pontonerne, kan henvende sig til:

Hans-Erik T. Larsen  
Bavnshøjvej 7, Houbjerg  
8870 Langå  
Tlf. 06-96 45 46



*Kaj R. Hansen har været med i klubben i 31 år. Her ses han fra 1966 med en Mustfire, som han blev nummer to med ved vårkonkurrencen i Ringe på Fyn.*

## Stort RC-stævne i Haderslev den 29.-30. juni

Som bekendt bliver Danmarks største modelflyvestævne afholdt i Tarp i Vesttyskland hver sommer ..... En af de klubber, der har gjort mest for at gøre Tarp-stævnet kendt i Danmark, Haderslev RC Klub, er nogenlunde færdige med at planlægge et — næsten — lige så stort RC-stævne i Haderslev den sidste week-end i juni måned.

Haderslev RC Klub har en af Danmarks bedste flyvepladser til et sådant stævne. Pladsen ligger på Djernæs, ca. 1 km fra vandet i et meget naturskønt område.

Sommerens stævne forventes at tiltrække ca. 125 piloter fra danske og tyske klubber. Fra Tyskland forventer man at der kommer ca. 40 piloter, hvoraf en del er garvede »opvisnings-piloter« — bl.a. har man fået tilsagn om et »nummer« med tre krigsfly i kamp, hvor de angriber mål på jorden — i modelformat, lykkeligvis!

Stævnet sponsoreres af en række handlende og firmaer, som til gengæld håber på at få reklame for alle pengene. Og det bliver nok ikke til så lidt endda, for budgettet for selve opvisningsstævnet er ca. 30.000 kr., der fyres af på omkring 4 timer. Der vil være præmier til publikum, præmier til piloterne, gaver til samtlige deltagende piloter ..... og mange andre kapitalkrævende indslag, som nok skal fornøje såvel deltagere som publikum.

I Modelflyve Nyt nr. 3/85 forventer vi at bringe en udførlig indbydelse med nøjagtige angivelser af tid og sted samt program-punkter. Men sørg allerede for at reservere week-end'en nu!

Haderslev RC Klub er iøvrigt den helt rigtige til et sådant arrangement. Klubben er 31 år gammel og startede som en blandet fritflyvnings- og linestyringsklub. Som i så mange andre tilfælde gled klubben over til



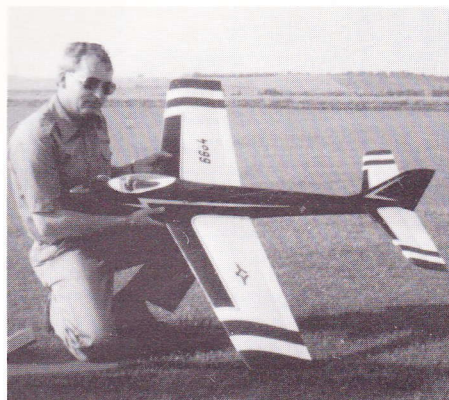
*Erik Jensen, Hans Jørgen Kristensen og T. Ishøj fra eksercerpladsen i 1958.*

RC, da det blev økonomisk muligt for alle — men opretholdt dog stadig en livskraftig linestyringsafdeling, der nu er skilt ud som en selvstændig klub.

Interesserede piloter kan få yderligere oplysninger om sommerens storstævne ved henvendelse til:

Bent Møller  
Favrdalen 15, 6100 Haderslev  
Tlf. 04-52 63 72.

*Hans Jørgen Kristensen 26 år senere med Blue Angel på klubbens nuværende plads, 1984.*



## 2 meter regler

### 1. Modellen:

Modellens max. spændvidde må ikke overskride 2 meter projiceret.

Modellen må kun kunne styres på sideror og højderor, eller på V-hale. På flyvende vinger må der også kun styres med to styrefunktioner.

Der må ikke modtages signaler fra modellen.

Modellen skal overholde de generelle FAI regler: Max. 140 dm<sup>2</sup>, max. 5 kg, min. 7,5 mm næsediameter.

### 2. Start:

Starten foregår på det/de af stævneledelsen anviste gummitov.

Gummitovet består af max. 30 meter gummi og en samlet længde på max. 150 meter + skærm og 30 cm forfang.

Tovet må kun trækkes ud til et træk på max. 6 kg.

Starten skal foregå inden for 2 minutter. Omstart gives, hvis startrekvisitten har været defekt, eller at stævneledelsen skønner, at man er blevet generet i sit startforsøg, f.eks. linekryds, forbipasserende model, etc.

### 3. Flyvning:

Der flyves 5 flyvninger pr. runde eller mindre, hvis stævneledelsen skønner, at vejret eller stævnets afvikling berettiger til dette. De 5 flyvninger pr. runde flyves i følgende rækkefølge: 3, 4, 5, 6, 7 minutter.

Man får 1 point pr. sekund.

Når man er nået til den enkelte flyvnings max., trækker man 1 point fra pr. overskydende sekund. Flyver man over 30

sek. over max., mister man retten til landingspoints. Flyver man over 60 sek. over max., mister man retten til points i hele den flyvning.

### 4. Landing:

Landingen foregår på en 25 meter lang strip. Der gives points efter følgende retningslinier:

0- 50 cm: 150 pt.

051-100 cm: 135 pt.

101-150 cm: 120 pt.

151-200 cm: 105 pt.

201-250 cm: 90 pt.

251-300 cm: 75 pt.

301-350 cm: 60 pt.

351-400 cm: 45 pt.

401-450 cm: 30 pt.

451-500 cm: 15 pt.

Landingen kendes ugyldig hvis: Modellen lander på ryggen, modellen står i jorden (spydlanding), piloten flytter på modellen, før der er målt.

Der kan godt lande flere modeller på samme strip på samme tid.

### 5. Generelt:

Modellen skal lande på jorden inden for den af stævneledelsen afsatte flyveplads. Man kan kun deltage, hvis man er medlem af RC-unionen.

Der må ikke skiftes model under konkurrencen.

Ved konstant vind på over 8 m/sek. aflyses konkurrencen.

Der kan indgives protester mod gebyr.

Protester, stævnets afvikling, tvivlsspørgsmål, sikkerhedsspørgsmål og lignende hører under stævneledelsens ansvarsområde.

## SMSK indbyder til postkonkurrence for 2-meter RC-svævere d. 2. eller 9. juni

Efter to sæsoner med 2 meter klassen, kan vi konstatere, at det har været en stor succes på Sjælland, så vi vil nu gerne »eksportere« den til resten af landet, hvor der også må være et behov for en hyggeklasse, hvor hobbypiloter, der normalt ikke flyver konkurrence, kan deltage på lige fod med eksperterne.

Vi har på baggrund af vores erfaringer foretaget et par mindre revisioner af reglerne, så der kan deltage flyvende vinger, hvad der kunne være virkelig spændende. For det andet har vi lavet runderne kortere, så man bedre kan tilrettelægge en konkurrence rent tidsmæssigt. For det tredje har vi lavet lidt om på landingspointene for at lægge mere vægt på selve flyvningen.

De nye regler er aftrykt her, således at der ikke skulle kunne opstå tvivlsspørgsmål mht. afviklingen af en konkurrence, hvad enten man flyver 2 meter eller »Open« (vores betegnelse for samme konkurrence minus paragraf 1, dvs. alle typer svævemodeller kan deltage. De skal dog fortsat opfylde de generelle FAI-regler).

Desuden er her aftrykt et deltagerkort, som bruges til at skrive resultaterne op på. Det er tanken, at man fotokopierer yderligere kort direkte fra bladet.

Start nr.	Navn		RC Nr.		Henter tov til nr.						
			Kanal		Tager tid på nr.						
<b>I</b>	3 MIN.	LANDING	4 MIN.	LANDING	5 MIN.	LANDING	6 MIN.	LANDING	7 MIN.	LANDING	X
	tid										
	point										
<b>II</b>	3 MIN.	LANDING	4 MIN.	LANDING	5 MIN.	LANDING	6 MIN.	LANDING	7 MIN.	LANDING	X
	tid										
	point										
<b>III</b>	3 MIN.	LANDING	4 MIN.	LANDING	5 MIN.	LANDING	6 MIN.	LANDING	7 MIN.	LANDING	X
	tid										
	point										
<b>IV</b>	3 MIN.	LANDING	4 MIN.	LANDING	5 MIN.	LANDING	6 MIN.	LANDING	7 MIN.	LANDING	X
	tid										
	point										
<b>Landingstabel:</b>		0- 50 cm = 150p.		251-300 cm = 75p.		3 min. = 180p.		Vinder point		POINT IALT	
		51-100 cm = 135p.		301-350 cm = 60p.		4 min. = 240p.		Antal deltagere			
		101-150 cm = 120p.		351-400 cm = 45p.		5 min. = 300p.		Din placering			
		151-200 cm = 105p.		401-450 cm = 30p.		6 min. = 360p.					
		201-250 cm = 90p.		451-500 cm = 15p.		7 min. = 420p.					



## Postkonkurrencen

En postkonkurrence går ud på, at alle deltagere flyver på samme dag, men forskellige steder ud over landet. Når man så har fløjet konkurrencen, sendes alle skemaerne til os. Resultaterne vil så blive offentliggjort i Modelflyve Nyt, og vinderen vil få tilsendt en mindre pokal til minde om sin indsats.

## Konkurrencebetingelser

Der flyves efter de aftrykte 2 meter regler. Tider og points skal skrives på en kopi af det aftrykte skema (kan man ikke selv tage kopier, kan skemaer rekvireres fra SMSK). Der skal flyves to hele runder. Hvis der flyves flere, vil det være resultatet af de to bedste, der tæller.

Tider og points bekræftes af et vidne ved underskrift, evt. i øverste højre hjørne af skemaet.

Konkurrencen afholdes søndag d. 2. juni. I tilfælde af regn, storm eller lignende, kan der alternativt flyves søndag d. 9. juni.

Skemaet skal være os i hænde senest mandag d. 17. juni. Husk tydeligt navn og adresse samt evt. klub på skemaet.

Der vil ikke blive noget gebyr for deltagelse.

Skemaet sendes til:

SMSK

v. Steen Høj Rasmussen

Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup

Vi opfordrer iøvrigt de forskellige deltagere til at sende et kort referat og evt. en kort kommentar til reglerne, samt billeder fra begivenhederne og af de deltagende modeller. Så kan vi lave et samlet referat her i bladet sammen med resultatlisten.

Hvis der skulle være flere deltagere fra de enkelte klubber, vil vi også lave en holdresultatliste, hvor de tre bedste resultater fra hver klub vil tælle.

Vi håber, at nogle af de mange hobbypiloter vil komme ud af busken. Skulle det blive en succes, vil vi gentage den til næste år. Så støv den gamle træner af, der er stadig tid til at komme i form igen efter en lang, kold vinter. SMSK

## Modelflyve Nyt er flyttet!

**Modelflyve Nyt**  
Blomstervænget 21, 5610 Assens  
Tlf. 09-71 49 50

Telefontid hverdage kl. 15-17.  
Telefonvaren tager imod besked  
døgnnet rundt uden for telefontiden!

## Nordjysk skalamesterskab d. 2. juni

Alle snakker om vejret — og ingen gør noget ved det ..... Det vil ikke være fair at overføre det gamle ord til skalaflyvning, f.eks.: »Alle har et skalafly, men ingen deltagere i skalakoncurrencer«, for styringsgruppen har netop i år gjort noget ved det med indførelse af den nye Dan-Skala klasse. Der er håb om, at det vil få flere til at stille op, men der er stadig en masse mennesker, der er dygtige modelpiloter og modelbyggere, som ikke er meget for konkurrencer i det hele taget. De vil hellere være søndagsflyvere.

Og det er vi — dvs. de nordjyske klubber — blevet enige om at gøre noget ved. Som en slags træning til konkurrencer henter vi konkurrencen ned til søndagsflyverne. Det gør vi ved at forenkle deltagermuligheden, både ved at indskrænke reglerne og udvide flyvemuligheden. Størsteparten af alle de skalafly, vi aldrig ser til skalakoncurrence, har deltaget i uhøjtidelige klubstævner, og har fornøjet både pilot og tilskuere, men piloten har selv valgt, hvad han vil flyve og hvordan. Altså er det de betingelser, vi må tilbyde.

Til fællesmødet for klubberne i Nordjylland, der blev afholdt i februar måned i Brønderslev, var der mødt 34 deltagere fra klubberne i Skagen, Frederikshavn, Sæby, Aalborg og Farsø (Hjørring havde generalforsamling samme aften). Der var til mødet lavet et oplæg til Nordjysk Skalamesterskab, der skulle være et stævne som opfyldte de krav, der tidligere er nævnt. Efter fremlæggelse af oplægget var der en del snak om dette kontra Dan-Skala reglerne. Med et stort flertal blev det derefter vedtaget at prøve den forenklede konkurrenceform, og de foreslåede regler blev derefter rettet til og vedtaget.

## Modelbedømmelse

Modellen bedømmes af tre dommere, der får 3 min. til at give modellen karakter på en 13-skala.

Dommerne udstyres med en pose på maven med nummerskilte (som skøjtedommere), og når beregneren beder om det, rækker de det tal, der mener er passende, i vejret.

Bedømmelsen skal være en vurdering af det samlede helhedsbillede af skalalighed/håndværkskvalitet/finish.

Dommerne skal vurdere ud fra dokumentationsmaterialet og ikke ud fra, hvad de mener at huske om flyet.

## Dokumentation

Vi vil gerne have samme dokumentation som til »rigtige« skalakoncurrencer: offentliggjort 3-plans tegning (min. 1:72) samt tre forskellige billeder af forbilledet, heraf et i farver som modellen.

Mangelfuld dokumentation skal ikke af-

holde nogen fra at deltage — og prisen skal de kende på forhånd. Så her er prislisten: Ingen tegning: +40%

For hvert manglende billede eller farver: +20%.

Procentfradraget fortæller dommerne straks til beregneren, der så foretager fradraget i den dertil indrettede rubrik på bedømmelsesskemaet.

Altså: Har du et krøllet farvebillede — eller to sort/hvide billeder, kan du deltage, for der vil stadig være 20% tilbage af modelpointene.

Men hvis du orker at gå på biblioteket og få en fotokopi af 3-plansskitsen i Jane's årbog, er der 40% at hente!!!

## Flyvningen

Flyvningen bedømmes af tre dommere på en 13-skala efter samme system som ved modelbedømmelsen. Der flyves mindst to flyvninger à 5 minutter med *enten* start eller landing.

Dommerne skal bedømme flyvningens kvalitet og realisme.

De 5 minutter med enten start eller landing skyldes, at vi skal afvikle 50-80? piloter på én dag. Der skal faktisk være to motorer, der snerrer af dommerne ad gangen.

## Afvikling

Arrangørklubben stiller overdommer og beregner. Hver klub, der sender 1-10 deltagere, stiller 1 dommer + 1 dommer for hver efterfølgende påbegyndte 10 deltagere.

Piloten får udleveret én dommerseddel med rubrikker til alle tre dommers karakterer (fly-bedømmelse og flyvninger) og afleverer selv sedlen til beregneren inden bedømmelsen.

Deltagerne flyver i den nummerorden de stiller om morgenen. Dommerne kan dispensere ved rimelige forsinkelser — er piloten der ikke, høstes et flot 0.

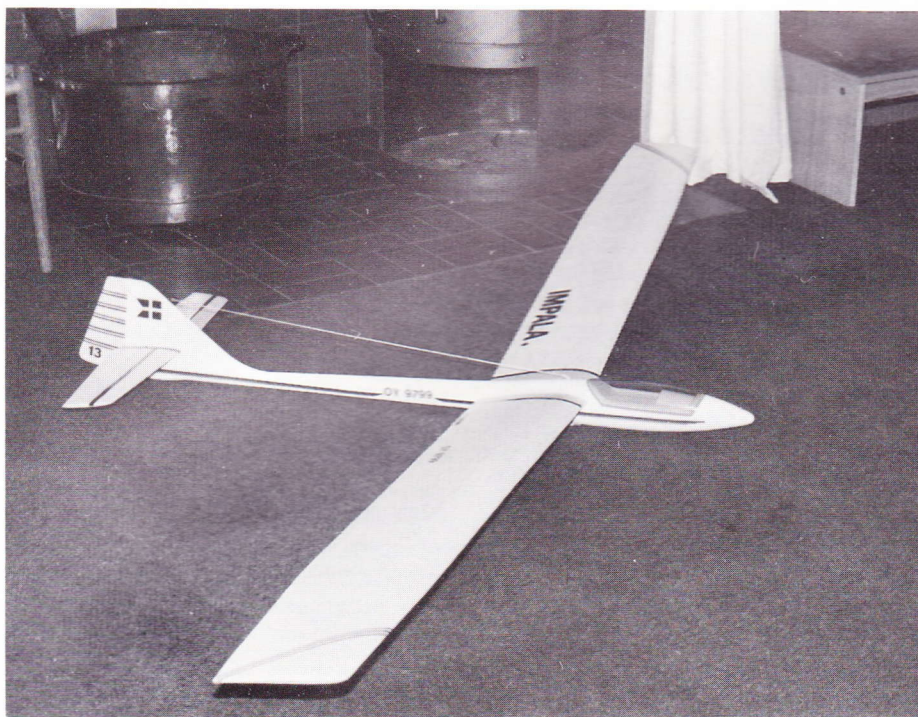
Konkurrencen er aldeles uformel, og placeringerne kan ikke tages som rettesnor for skalaudvalgets konkurrencer.

RC-unionens almindelige bestemmelser skal overholdes. Arrangørklubbens pladsbestemmelser skal overholdes. Arrangøren lover at behandle alle klager inden udgangen af år 1999.

Slutresultatets gennemsnit oversættes af piloten selv til karakterskalaen:

- 13 Du har stukket dommerne en løgn eller noget dyrt
- 12 VM håb
- 11 Eminent
- 10 Skide godt
- 9 Fin-fin
- 8 Ikke så ringe
- 7 Nogenlunde
- 6 Den kan da flyve
- 5 Det gik da
- 4 Mådelig
- 3 Slet
- 2 Noget af den må kunne bruges til en anden model
- 1 Smid den i skraldespanden

Bent Lund



*Her ligger Impala'en på Børges gulvtæppe. Bemærk brændeovnen i baggrunden. Den kan blive sidste landingsplads for dette fortrinlige fly, der — i modsætning til så mange andre moderne modeller — er opbygget af træ.*

## Impala – en moderne F3B-svæver, der kan bygges helt i træ

For dem, som synes, at byggesæt er ved at blive en halvdyr affære, kunne det måske være en idé at bygge et svævefly efter tegning. Udbuddet er stort, så det skulle ikke volde problemer at finde netop den model, som passer til ens temperament og flyvestil. Børge Martensen fra Hjørring har til dette nummer beskrevet sine erfaringer med F3B-modellen »Impala«.

Er man ude over begynderstadiet og ønsker at bygge noget mere avanceret, er Impala måske sagen. Modellen er konstrueret af den tyske ingeniør J. Müller, som i 1981 opnåede at vinde 6 ud af 10 nationale konkurrencer i selskab med denne model. Når mit valg faldt på Impala, skyldes det, at den kan bygges helt i træ, en fordel hvis man synes, prisen skal være rimelig.

Impalaen styres over to servoer, højderor og koblet krænge-/sideror, så her er altså en servo at spare. Byggebeskrivelsen er selvfølgelig på tysk, så kan man ikke tyde det, vil bygning af modellen nok kræve en del erfaring. Styklisten er på 75 dele og er en uvurderlig hjælp, hvis man har besvær med sproget.

### Kroppen

Kroppen er som nævnt opbygget helt i træ og er noget af det fineste konstruktionsarbejde jeg har set. Nu kan man selvfølgelig ud fra styrkemæssige hensyn diskutere det hensigtsmæssige i at bygge en krop til en

konkurrencesvæver i træ, men har man lyst til at anvende dette materiale, og har man troen på, at det kan holde, så er kroppen til Impala ganske enkelt en udfordring.

Ønsker man ikke denne udfordring, kan 4 stk. 100-lapper løse problemet. Det tyske firma Gewalt Modellbau fremstiller en glasfibre krop til Impala, som absolut hører til i den bedste ende. Den sælges i hvid, indfarvet GFK-epoxy med tilhørende blåtonet kabinehætte og GFK-kabineramme.

— Den løsning valgte jeg.

### Vingen

Vingen er almindelig ribbekonstruktion helbeklædt med 1,5 mm balsa. Spændvidden er på 2.520 mm og profilet er Eppler 205. Krængrorene er spaltefrie. Slutbeklædningen er 30 grams glasfibervæv. Trækstængerne til krængrorene er 5 mm hård aluminiumsrør. Der er sikkert ikke mange hobbyforretninger, der har dem liggende på hylderne, men de kan skaffes gennem Graupners importør i Danmark.

Vingen kan med det nævnte profil bygges på et almindeligt plant byggebrædt.

Nu har F3B-konkurrenceflyvning aldrig været min livret, så modellen jeg byggede blev forsynet med en traditionel ribbevinge uden krængror, idet jeg betragter krængror som unødvendigt til termikflyvning. Spændvidden blev forøget til 2.690 mm med 6° v-form og 2° wash-out på sidste trediedel af vingen.

— Vi har det rart sammen med denne ændring.

### Højde- og sideror

Højde- og sideror skal efter tegningen

fremstilles af massivt balsa, men for at spare vægt byggede jeg begge dele i ribbekonstruktion.

### Flyvning med Impala

Modellen vejer flyveklar 1.460 gram og har en planbelastning på 28,8 gram pr. dm<sup>2</sup>. Luftdåben fandt sted fra ryggen af et motorfly (flylift), hvor Impalaen blev udløst i stor højde. Den lidt utraditionelle prøveflyvning gav ingen anledning til problemer. Det er en startmetode, vi har megen glæde af i Hjørring Modelflyveklub, og der er ingen risiko ved den, når der er en erfaren pilot ved pindene på bæreflyet.

Impala er meget stabil, den ligger godt i snævre termikkurver, og reagerer præcis på rorene, hvis man blot holder den hastighed, som flyet er konstrueret til. Ved de lave hastigheder kan den virke lidt træg på sideroret, men det er uden betydning, når man har lært den at kende. Højstarten giver ingen problemer, den stiger lige til tops, som på skinner, men linen skal holdes stram, ellers tipstaller den, og det kan virke lidt frustrerende — i særdeleshed i lav højde. På trods af disse små særheder, som jeg synes, man hurtigt vænner sig til, er det et dejligt svævefly, og hvis man tilhører den kategori af modelflyvere, som synes, at en stille, lun sommerdag med en termiksvæver er lykken, så er »Termik-Impala« måske den rette løsning.

### Forhandler

Tegningen, kroppen, kabinehætten og kabinerammen kan købes hos:

Gewald Modellbau  
Albstrasse 28  
D-7410 Reutlingen  
Vesttyskland

De enkelte dele koster:

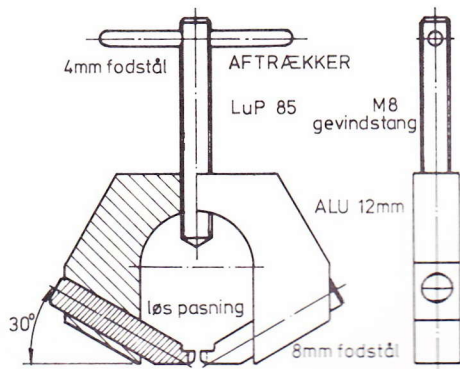
Kroppen (best. nr. 52710) ..... DM 72,00  
Kabinehætte (best. nr. 52720) ... DM 6,60  
Kabineramme (best. nr. 52730) .. DM 14,00  
Tegning (best. nr. 52740) ..... DM 24,00

Fra de 116,60 DM skal trækkes den tyske merværdiafgift, som er 14% = 14,30 DM, men så skal der tillægges forsendelsesomkostninger, som for tegning alene er DM 5,- skal de øvrige dele med, må man regne med DM 20,-.

For helhedens skyld må jeg hellere nævne, at det danske toldvæsen har lov til at afkræve dig 22% moms af købesummen uden forsendelsesomkostninger, at de ikke altid gør det, er et, men hvis de gør, smutter der en lille 100-lap der. □

Interesserede kan få yderligere oplysninger om Impala ved henvendelse til:

Børge Martensen  
Fynsgade 30, 9800 Hjørring.



Vi er blevet spurgt, hvad en aftrækker er for noget. Her har Luis Petersen tegnet sin, så interesserede evt. selv kan lave en. Tegningen er i halv størrelse.

## Udkokset? Hjælpen er nær!

Jeg har fået en del henvendelser angående tilkoksede motorer med fastbrændt amerikansk olie. Problemet er, hvordan man fjerner det?

Almindelige opløsningsmidler virker ikke. Man skal anvende *methylenchlorid*, der er et ubrændbart, flygtigt opløsningsmiddel, der ikke angriber metaller, men opløser f.eks. plastic og indtørret amerikansk olie.

Læg motoren i et syltetøjsglas med methylenchlorid natten over. Husk låg og udluftning, da det er farligt at indånde (giver hjernesvind, og — hånden på hjertet — hvem kan tåle det?). Husk at fjerne evt. plastikdimser fra motoren før rensning — de vil under alle omstændigheder være væk næste morgen!

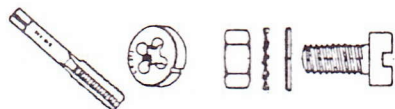
Skrub motoren med en tandbørste og afkoks med den nye nylonsvamp fra køkkenvasken.

Husk at give motoren olie igen, da den efter et sådant bad er totalt tør.

Methylenchlorid bruges også til at rense epoxy og polyesterdele hvor der skal limes på dem.

Prisen for en liter hos Struers er ca. 40,- kr.

Luis Petersen



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.

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

Pænt udvalg af håndværktøj og file til modelbygning.

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

## Tegn abonnement på Modelflyve Nyt!

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyve Nyt med posten hveranden måned i resten af 1985 — tegn abonnement! Abonnement for de sidste 4 numre, der kommer i 1985, koster kr. 60,-. Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.

## Vi har mange blade på lager ....

Vi kan stadig tilbyde en række af de gamle blade. Årgang 1982 har vi stadig komplet — den sælger vi til kr. 70,- incl. porto. Årgang 1983 har vi kun de fem af numrene, dem sælger vi til gengæld billigt samlet, kun kr. 62,- incl. porto.

Og så har vi naturligvis årgang 1984 komplet, ialt 6 numre til kr. 82,-.

Vi sælges de tre årgange 1982, 1983 (uden nr. 2/83) og 1984 samlet for kun kr. 198,-. Ialt 17 blade — eller lidt over 1.000 sider — fyldt med modelflyvestof!

Enkeltnumre kan krydses af på skemaet til højre på bestillingskuponen.

## Pas på de gamle numre

— 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 metalklemmer — 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 plastbetrækket 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. 35,00 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 1985 (4 blade), pris kr. 60,-
- Årgang 1984, 6 blade, pris 82,- kr.
- Årgang 1983, 5 blade, 2/83 mangler, pris 62,- kr.
- Årgang 1982, 6 blade, pris 70,- kr.
- Tilbud: Årgang 1982, 1983 og 1984 (ialt 17 blade), pris 198,- kr.
- \_\_\_\_\_ stk. samlebind à kr. 35,00 i farverne:
  - blå  rød  gul  grøn  sølv

Følgende enkeltnumre (sæt kryds):

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1982:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1983:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1984:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1985:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Bladene fra 1982 koster 12,00 kr. pr. stk.  
Bladene fra 1983 koster 13,50 kr. pr. stk.  
Bladene fra 1984 koster 14,50 kr. pr. stk.  
Bladene fra 1985 koster 16,00 kr. pr. stk.  
Alle priser er incl. porto.

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

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

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

# Daredevil som træ-model

## Asger Bruun-Andersens combatmodel i træ

Asger Bruun-Andersen har lavet en balsakonstruktion til skummodellen Daredevil, som vi tidligere har bragt her i Modelflyve Nyt. Dette skulle give en bedre motorgang, sammen med modellens øvrige fordele. Asger beskriver her den lidt specielle byggemetode.

Daredevil II er en tro kopi af DM-vinderen 84, blot konstrueret i balsa. Skumversionen flyver fantastisk godt, men problemet med den vibrerende motor ser ikke ud til at kunne løses på tilfredsstillende måde. Det kan det på en balsamodel.

Min erfaring siger mig, at en flyvende vinge skal være så tilspidset bagud i profilet som muligt, og tipperne skal ligeledes være tilspidsede i profilet. De klumpede bagkanter og stumpe tipprofiler giver en ustabil model.

### Byggemetode

Grundridset tegnes op på en byggeplade, som derefter beklædes med plastik, så limen ikke binder på pladen.

Modellen er bygget udelukkende af 5 og 10 mm balsa på den måde, at der startes med et midterlag af 5 mm og derefter limes et lag 10 mm på hver side.

Bagkanten skæres ud som to kiler, 30 mm ved roden og 15 mm ved tippen. Der pålimes en 3×5 mm fyrreliste som forstærkning.

Forkanten (bredde 15 mm) sættes på byggepladen med nåle, derefter bagkanten. Tipper og rorudhæng skæres af 30 mm brede strimler. Midtersektionen er 12 mm bred. Det er vigtigt, at samlingerne er per-

*Rita Strømvig viser sin Daredevil II og den pokal, som hun vandt med modellen ved Windy Pokalen 1984. Vi kan oplyse, at det ikke er succesen, der er ved at gå Rita til hovedet ..... det man ser vokse op af hovedet på hende er bare en lygtepæl, som genert gemmer sig bag hende .....*



fekte. Her kan man med fordel anvendes »Bjørn Hansens referencepudser« (se Modelflyve Nyt nr. 2/82 s. 18). Trekanterne til forstærkning af ribber pålimes.

Nu er modellens skelet samlet. Læg mærke til, at det skrå stykke i tipperne går igennem forkanten. Der skal nu limes 10 mm på hver side af dette skelet.

Forkanten skæres ud af 10 mm plade som to kiler — 25 mm ved midtersektionen og 15 mm ved tippen. Den behøver ikke at være en ét stykke, idet krydsfinerforstærkningen ved motorfundamentet giver rigelig styrke.

Forkanten limes nu på, og ribbehalvdele af 5×10 mm balsalister limes på.

Derpå vendes hele herligheden og der limes tilsvarende på den anden side. Det er klogt at lime nogle små afstandstykker mellem ribbernes halvdele.

Forstærkningerne ved motorfundamentet savnes ud af 1,5 mm krydsfiner og slibes skrå på de kanter, der vender udad. Inden de limes på, skal tanken loddes sammen, idet den skal monteres samtidigt med forstærkningerne, så føderør og lufrør kan stikke igennem huller i krydsfineren.

### Profilering

Modellens tykkelse på 25 mm (10+5+10 mm) og de 2×1,5 mm krydsfiner udgør 28 mm, hvilket svarer til krumtaphuset på de fleste motorer. Modellens ribber og bagkant kan nu høvles til. Ribberne spidises til fra et punkt 90 mm fra bagkanten.

Motorfundamentet af 12×12 mm ramin samles med en forstærkning af 3 mm krydsfiner.

Motorbjælkerne spændes på modellen med en skruetvinge og krydsfinerforstærkningen limes på. Herefter tages det hele af og bjælkerne høvles til, og der bores huller til motor. Derefter limes det på med epoxy.

Nu kan forkanten høvles og slibes i form, idet den skal spidse mod tipperne fra nr. 2 ribbe.

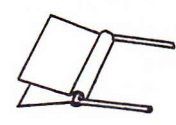
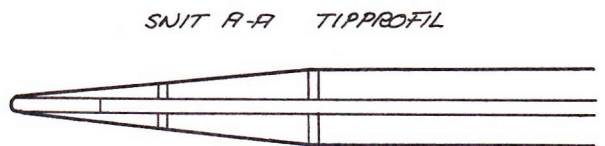
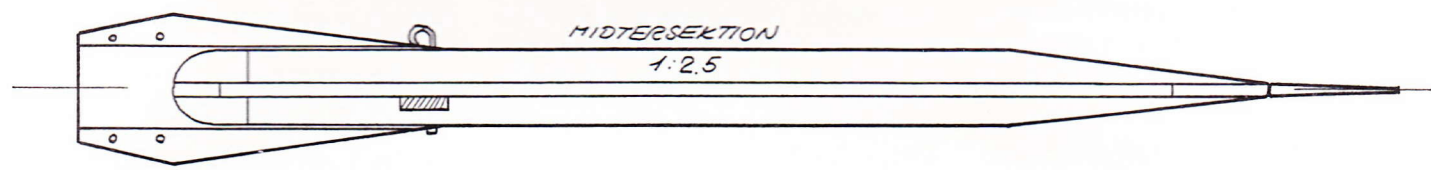
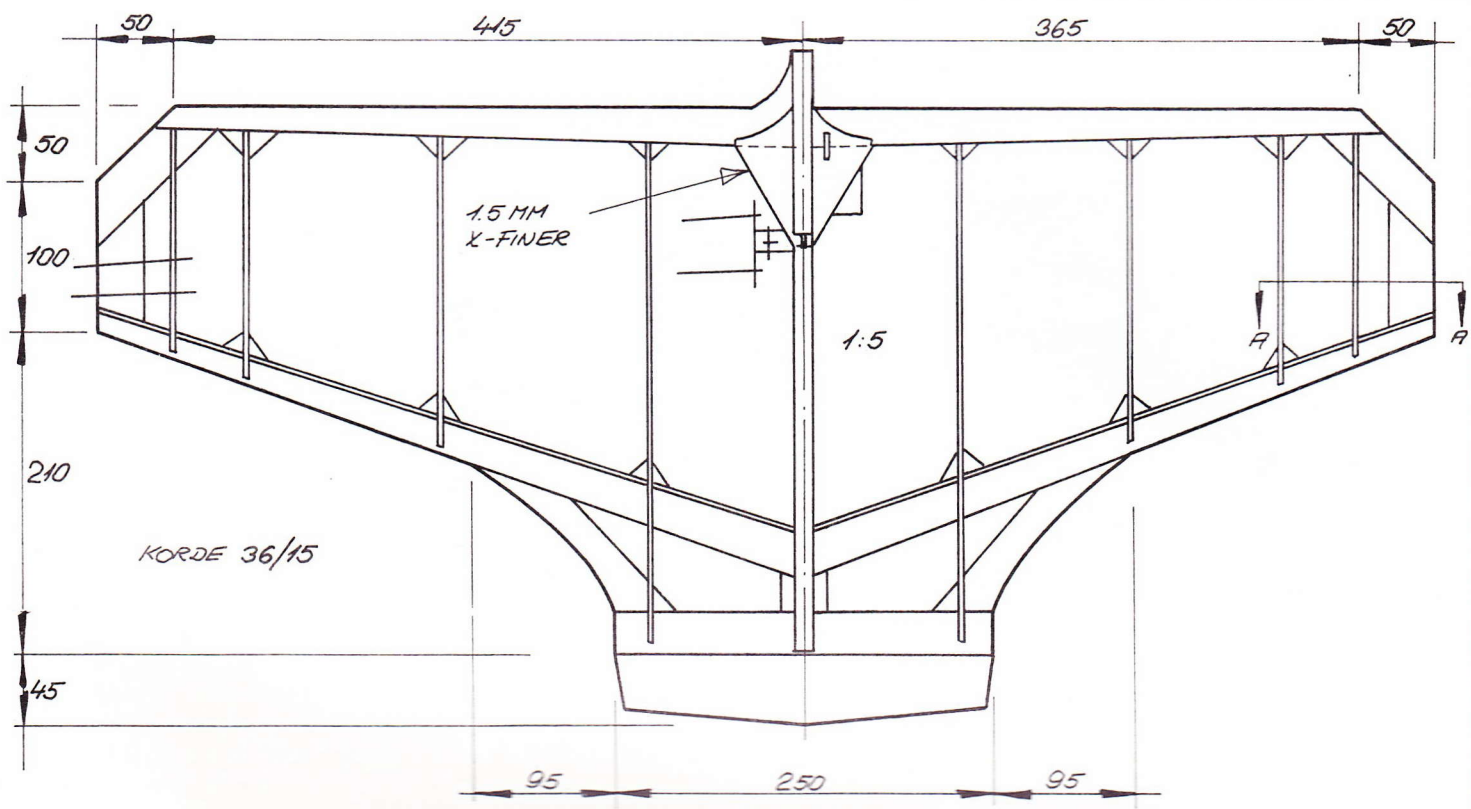
Motorfundamentet beklædes med glasfiberklæde eller silke, og modellen beklædes med solarfilm eller mylarfilm.

Rorklappen laves af 5 mm plade (balsa), der høvles ned til 2 mm mod bagkanten. Dette giver tykkelse til at lave nogle gode »indbyggede« hængsler. Disse er at foretrække frem for »tape-hængsler«, da disse som regel løsner sig. □

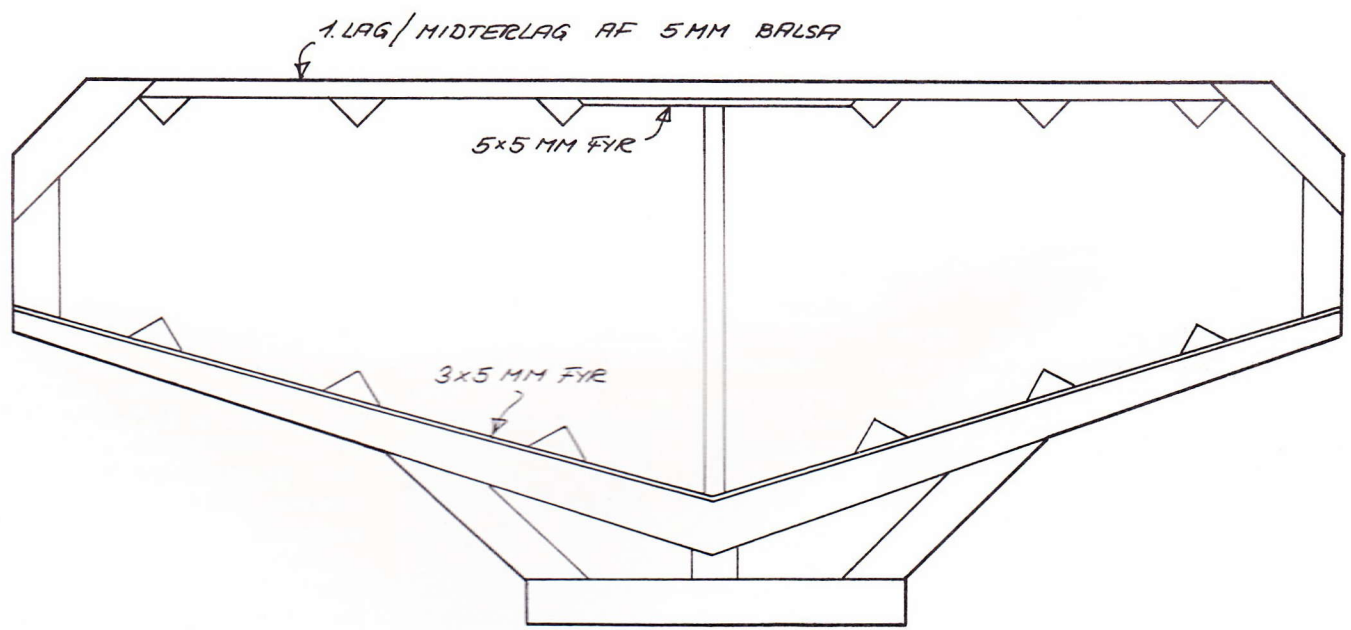
BREV

Frankeres  
som  
postkort

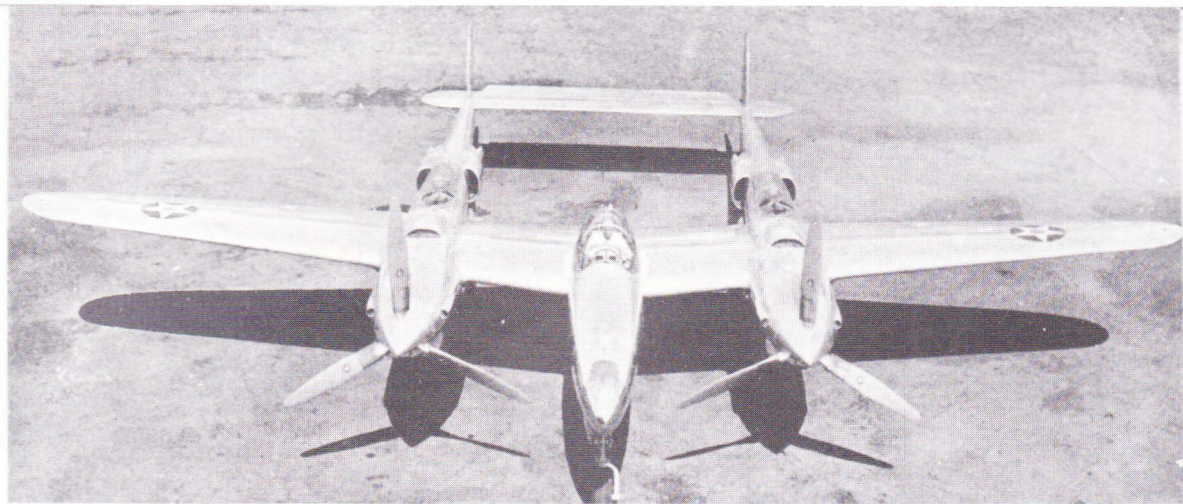
Modelflyve Nyt  
Blomstervænget 21  
DK-5610 Assens



HIÆNGSEL BUKKET AF  
1 MM PIANOTEÅD OG  
TYND MESSINGPLADE.  
LINES I MED CYANO.



DAREDEVIL II - BALSÅUDGAVE AF ASGER BRUN-ANDERSEN



*Det vil være synd at sige andet, end at Lockheed Lightning er et spændende skalaprojekt.*

## Lockheed P-38 Lightning – 1: Lidt historisk baggrund for et ambitiøst skalamodel-projekt

Som en del skribenter allerede har erfaret, er redaktøren af Modelflyve Nyt ganske uden forståelse for, at omtaler af »rigtige fly« også hører hjemme her i bladet. »Send det til Flyv eller til Flyhistorisk Forening«, er hans omkvæd i dén diskussion. Så nedenstående artikel er kun kommet med, fordi Lars Pilegaard har lovet at følge den op med en række artikler om bygningen af en skalamodel af det omtalte fly.

»Der Gabelschwanzteufel« — den tohalede djævel — på én gang elsket, hadet, beundret og foragtet og helt sikkert en af 2. verdenskrigs mest omdiskuterede flykonstruktioner.

Mange gamle modelflyvere har sikkert gættet, at jeg her sigter til Lockheed P-38 Lightning, og de vil nikke genkendende til det følgende, men for knægtene er det nok nyt, og de kan passende løfte blikket fra deres computertegnede nitrobomber og andet nymodens stads og suge lidt oldtimer-lærdom til sig.

Historien begynder i 1937, hvor »Onkel Sam« opstiller en kravsspecifikation for en hurtig tomotoret, ensædet jager, der skal konkurrere med Tysklands Messerschmidt 110, Frankrigs Henriot og Potez 63 og Hollands G-1.

Sådanne maskiner er ligefrem på mode i diverse flyvevåbener, men da de amerikanske krav er ikke mindre end et fly med en marchfart på 300 miles i timen i 20.000 fods højde, en aktionsradius på 300 miles og et våbenprogram af hidtil ukendt omfang, opgiver de fleste fabrikanter på forhånd.

Blandt de indkomne tilbud ligger der et

fra den nye og ukendte Lockheed-fabrik, der rent faktisk er på randen af konkurs og derfor er med på den værste for at redde firmaet.

Under projekteringen er enhver tænkelig konstruktion, selv de mest revolutionerende, taget op til overvejelse af fabrikken, og problemerne hober sig op for de unge konstruktører. Det går her som ved ethvert modelbyggeri — så såre der røres ved den sædvanlige byggemetode et sted i konstruktionen, medfører det også ændringer på et andet sted. Særlig de to planlagte motorer med deres enorme udblæsningsventilatorer volder problemer. Anbringes de nemlig i kroppen i tandem, vil resultatet være et usælgeligt monstrum med indbygget stegt pilot, og monteres de i vingen, vil afgangsrørene ødelægge vingens profil bag motorerne.

Problemet syntes uløseligt, men endelig når man frem til den kendte løsning, nemlig en afkortet krop, motorerne anbragt traditionelt i vingen, men med motorhusene forlænget bagud med bomme, som bærer halevingen.

Den krævede faste bevæbning — fire maskingeværer og en dansk 23 mm Mad-senkanon — anbringes i kroppens næse, og som et sidste genialt påfund udstyres maskinen som den første amerikanske jager med næsehjulsunderstel.

Forsvarets indkøbere er mildest talt tilbageholdende, da de første gang ser tegningerne — heri ligner de såmænd de fleste modelbyggere, thi også de tror, at de kan få et helt nyt og bedre fly uden ændring af kære gamle konstruktionsprincipper — men efter nogen tøven bestilles dog en prototype.

Det praktiske byggearbejde begyndes, og nu kommer der for alvor problemer, ja, der er i perioder faktisk krisestemning, og kun fordi virksomheden har ryggen mod den økonomiske mur, opgives projektet ikke.

Den første vinge opfører sig foruroligende i vindtunnellen og skrøttes. Den næste, som konstrueres og bygges på 18 dage, »flyver« til gengæld perfekt, men når flaps/bremseklapper sænkes ved en 110 miles luftstrøm, er resultatet katastrofalt, og det bliver gode, gamle Fowler, der med sine »variable omvendtliggende klapper« redder situationen.

Også understellet volder flere problemer end først antaget. Med en belastning på to tons er forhjulet ved at ryste flyet i stykker ved 70 miles, men som det allerværste afslører de to nykonstruerede Allison motorer, som er kernen i hele konstruktionen, et hysterisk temperament i prøvebænken.

De fleste modelflyvere ville nok på nuværende tidspunkt have fejlet projektet ud over bordkanten og hentet en Charter ned fra loftet — men ikke her. Drengene fra Lockheed bliver stædigt ved.

Den 27. januar 1939 lykkes det så testpiloten Ben Kesley at få prototypen XP-38 på vingerne. Alt virker åbenbart perfekt, men ..... netop som alle lykønsker hinanden, brækker en stangforbindelse til klapperne, og maskinen havner efter en kort og meget dramatisk flyvning på maven i en pløjemark.

Fiasko!! US Airforce får kolde fødder og afbestiller, og Lockheed er for alvor i knibe.

XP-38 repareres i hast, prøveflyves og som et desperat PR-nummer annoncerer Lockheed, at deres nye jager vil slå hastighedsrekorden for flyvning tværs over USA.

Den 11. februar starter Kesley fra Californien med kurs mod New York. Flyvningen går planmæssigt. Rekorden slås, og flyet er over Long Island på kun 7 timer og 2 minutter.

Successen er hjemme, men for tidligt slapper Kesley af. Er et øjeblik ukoncentreret og — XP-38 udebliver fra festlighederne på landingsbanen med den lidet flatterende begrundelse, at hun atter ligger på maven på en tilfældig mark.

Utroligt nok skifter Airforce igen standpunkt og bestiller en større leverance, og hermed er mange flyveres liv beseglet hos såvel ven som fjende.

XP-38's uberegnelige temperament er nemlig ikke et engangstilfælde, men et gen,

som nedarves til alle efterkommere.

De første 40 maskiner sendes til Royal Air Force i England, som hurtigt meddeler, at de har problemer nok med tyskerne, og stempler forsendelsen med »return to sender«.

P-38 laves så udelukkende til US Airforce, og man hører først om maskinen igen ved landgangen i Nordafrika.

Præstationerne her er, som man kan vente, ikke noget at skrive hjem om. Dels mangler de amerikanske piloter kamperfaring og dels har de endnu ikke lært at udnytte flyets særheder til egen fordel. Luftvaffe nyder situationen, og på få uger udslættes de tre første P-38 eskadriller totalt. I den efterfølgende periode må Lockheedmaskinerne lide den tort at blive eskorteret af Thunderbolts ganske som Messerschmitt 110 måtte beskyttes af 109'erne, når de engelske jagere viste tænder under slaget om England.

Efterhånden udvikles dog en speciel kampmeknik, og der bliver monteret specielle flaps, som under kamp sænkes 8 grader og gør vendingerne skarpere, ligesom piloterne bliver bedre til at udnytte de to motorer.

Takket være flyets tophastighed, den store aktionsradius, den usædvanlige styrke i konstruktionen og vingernes evne til at bære alt isenkram fra droptanke til torpedoer, bliver flyet trods alt mange piloters favorit.

Med sin armering i næsen er flyet fra begyndelsen ideelt til beskydning af jordmål og bombemaskiner, og det forholdsvis frie udsyn nedad til siderne gør den til en glimrende observationsmaskine, men i kamp jager mod jager bliver den, uanset hvad den hjemlige propaganda påstår, aldrig nogen høj og kommer end ikke på højde med den klumpede Thunderbolt.

Kun to piloter i Stillehavet og to i Europa opnår pæne resultater mod enmotorede jagere, men de er undtagelser, og det kan ikke bortforklares, at de fleste medaljer efter sådanne kampe tildeles fjendens piloter.

Men mod bombere er P-38 uovertruffen, og den tegner sig for Amerikas vigtigste luftsejr, nemlig nedskydningen af den japanske admiral Yamamoto, der er japanerne er, hvad Monty er for englænderne.

Amerikanerne tager konsekvenserne, og selv om man af propagandamæssige grunde stædigt kalder flyet en jager, udvikles maskinen stille og roligt til et bombefly, som ved krigens afslutning bærer to tons bomber over 600 miles, eller 500 kg mere end hvad en B-17 klarer.

..... »Fri os«, vil de fleste nok sige, »hører den historie overhovedet hjemme i et modelflyveblad?« Nej, egentlig ikke, og de fleste vil nok også hurtigt glemme den, men nogle få fortabte er gennem tiderne blevet bidt af netop dette fly og har fået lyst til at fremstille en skalamodel. En af disse er Keld Gade fra Viborg RC Klub, og hvordan det går ham, og hvordan han griber sagen an, kan du læse i kommende numre af Modelflyve Nyt. □



Svend Fischlein i fuld aktivitet under RC-motormodel begynder-seminaret.

## Pilotmødet »R/C PILOT 85« i Dragør d. 24/2

Søndag den 24. februar var en spændende dag for RC-unionens Hobbyudvalg. Jeg havde pr. telefon fået 75 tilmeldinger til Hobbyudvalgets arrangement på Flyskolen i Dragør.

Søndag morgen var vi klar til at modtage hobbyflyverne, men en klam tåge lå over hele Sjælland. Det var dog ingen hindring for hobbyflyverne, for ved halv ti-tiden invaderede de Flyskolen, alle med godt humør og medbringende modeller til vores modeludstilling. Der var hobbyflyvere fra 13 sjællandske klubber, og vi nåede snart op på de 100 deltagere.

Alle samledes i kantinen, hvor der blev snakket modelfly, og hvor vores videomaskine underholdt med flyvefilm.

De to begynder RC-seminarer om formiddagen blev kørt af Svend Fishlein (KFK) og Steen Høj Rasmussen (SMSK) og fik stor tilslutning, så stor, at Steen fortsatte om eftermiddagen. Eneste problem ved vores seminarer var at få plads til alle tilhørerne, men det gik med smil og godt humør.

Ved frokostpausen var vi efterhånden blevet et par hundrede mennesker, så nu kom der rigtig fart i aktiviteterne. Vores modeludstilling var efterhånden nået op på 60 modeller. Der var mange prægtige modeller imellem, og der var præsenteret det meste fra jumbo- til minimodeller.

Modelflyvesnakken gik i kantinen, gamle

venner mødtes, nye bekendtskaber opstod, der blev snakket RC alle steder, vores madbeholdning sank til nul, drikkevareforsyningen og kaffen kunne lige holde trit .... Jo, der var gang i tingene.

RC-loppemarkedet havde stor succes. Mange ting skiftede ejer, og der var mange gode tilbud af alle slags lige fra RC-anlæg og modeller til gløderør og spinnere.

Ved slutningen af frokostpausen blev der udloddet to OS25 motorer og et RC byggesæt. En motor blev udloddet blandt samtlige fremmødte, og en motor og et RC-byggesæt blev udloddet blandt de udstillede RC-modeller.

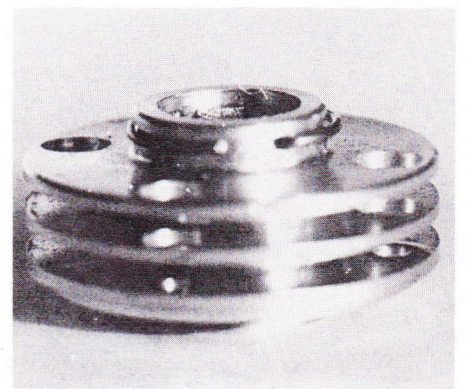
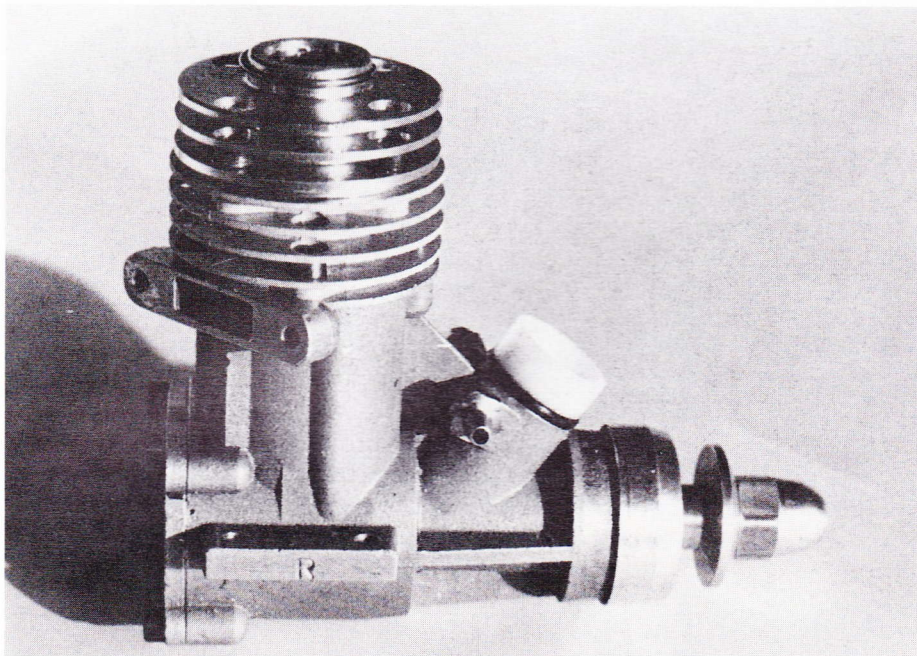
Eftermiddagen fortsatte med Jørgen Bjørn (Comet), der måtte køre sit foredrag »PCM radioanlæg« to gange, fordi alle tilhørerne simpelthen ikke kunne være i lokallet på en gang.

Vi havde rundvisning i Flyskolens hangar, hvor der var mulighed for at se både propelfly og jetfly samt en Alouette helikopter.

Kl. 16 afsluttede Jørgen Petersen (KFK) mødet med et »forhåbentlig på gensyn næste år« og med en tak til alle, der havde været med til at arrangere.

Endelig til slut en stor tak til vores tre foredragsholdere Jens Fishlein, Steen Høj Rasmussen og Jørgen Bjørn for deres store indsats. Tak til Flyskolen for husly, tak til alle vores tålmodige hjælpere fra modelflyveklubben Comet og ikke mindst tak til alle jer hobbyflyvere, der deltog. Uden jeres gode humør og prægtige modeller var det ikke gået så fantastisk godt, som det gik.  
*Benny Steen Nielsen*





Herover ses topstykket set fra siden. Man kan nok skimte klikanordningen øverst. Det store billede viser USE-dieslen, som jo egentlig ser ganske tilforladelig ud. Desværre er der sjusket mere indvendigt end udvendigt.

## Motortest af USE 15 D

### Skuffende resultater takket være dårlig kvalitet i forarbejdning

Bjørn Hansen har igen haft sine fingre i en USE-motor — denne gang i Asger Bruun-Andersens USE 15 D. Vi giver ordet til Bjørn.

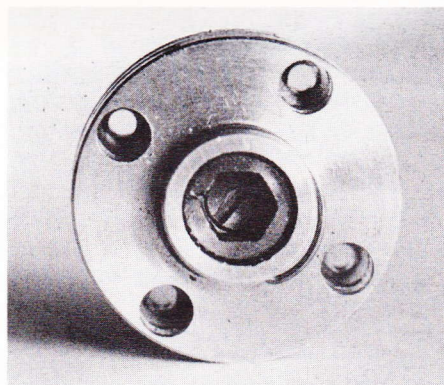
Ja, der står D — D for diesel. Et lyst hovede på Floridadreef i Holland har herrenhjelpe-mig skruet en dieseltop på den motor, der har gjort combatbaner og Limfjorde usikre det sidste stykke tid.

På det eksemplar, der befinder sig i mine svedige hænder, er der (ud over det fine nye låg) ikke meget nyt — samme timing, samme venturi (7,3 mm) som på glow-udgaven, og USE's kvalitetskontrol foregår stadig i et meget mørkt rum.

Med en venturi på 7,3 mm skal USE'en selvfølgelig trykfødes. Det er også langt det skæggeste! Men hvordan? Du kan naturligvis prøve en suttank, men lad være med at ryge, mens du fylder sutten! (den sprænges). Jeg var nødt til at tappe tryk fra krumbaphuset, hvor der midt i bagdækslet er indstøbt en knast, hvor man kan børe en trykknippel i. Desværre følger der ikke en sådan med motoren. Det er så din store chance for at se, om *din* rodekasse også er velassorteret.

Dieseltoppen er spændende. For første gang siden den danske BG 15 gik til de evige værksteder, kan man købe (vinde?) en fabriksmotor med tvangsstyret top. USE har valgt den (surprise, surprise) hollandske type, med klik-skralle og det hele, endda med en begyndervenlig detalje — der er indbygget et stop, så topstemplet ikke kan skrues for langt ned — mer' om det senere.

Hvis du absolut skal skille toppen ad, be-



Topstykket set fra oven.

des du bemærke, at skruen, der ses i bunden af selve kompressionskruen, har *venstregevind*, dvs. løsnes med uret. Hvis digitalur anvendes, har sidste sætning ingen mening, så lad hellere være med at prøve.

Til beroligelse for dem, der får kvalme og lignende ved tanken om, at USE skulle fremstille et så følsomt dyr, som et topstykke af den type er, må jeg sige, at det er OK — det er næsten tæt, og man kan skrue topstemplet op og ned nårsomhelst det passer en.

Selve testen blev foretaget med motoren i leveringstilstand — lige ud af æsken, men med en nødvendig rensning.

Brændstof: 55% petroleum, 35% æter, 10% Castrol M, 2,5% I.P.N.

#### Propeltest:

8×4 Blå Kavan	14.900 omdr./min.
7×4 Taipan	18.800 omdr./min.
7×3½ Cox	19.850 omdr./min.
6×3 Furbo	18.000 omdr./min.

De to sidste tal skal tages med et gran salt, motoren kunne ikke komprimeres hårdt nok.

På en racerdiesel opererer man normalt med en frigang mellem topstykke (squish-band) og stempeltop på ca. 0,1 mm. På USE'en er frigangen med en 0,05 mm pakning oppe på 0,45 mm. Det sammen med det begyndervenlige stop for topstemplet må siges at være hovedårsagen til de ikke særligt imponerende omdrejningstal.

Det er ikke noget problem at rette den fejl — hvis man har en drejebænk.

Et andet problem opstod under kørsel i prøvestand. Kun ca. 90% af udstødningen skete gennem den autoriserede port. Resten kom ud gennem pakfladerne på cylinderen — de er i suveræn særklasse — hvad angår dårlig bearbejdning! □

#### Redaktionel tilføjelse

For at kunne sammenligne lidt går vi tilbage til motortesten i Modelflyve Nyt nr. 5/83, hvor vi fra side 46-48 bl.a. finder omtalen af USE 15 Glow.

#### USE timing:

Indsugning:	195° med start 225° ATDC
Skylletid:	135°
Udstødning:	155°
Cylindersæt:	integreret AAC
Lejer:	forrest 8×16 — 10×19

Kørsel med andre motorer — her tallene kun vejledende i sammenligningen, idet vejrforholdene bl.a. var anderledes — fremgår af tabellen. Brændstof og propeller var de samme i begge tests.

	8×4 Kavan	7×4 Taipan	7×3½ Cox	6½×3 Furbo
Nelson 6 mm venturi	16.100	21.300	24.000	—
Nelson 10 mm venturi	16.600	22.000	24.500	26.300
Nelson 10 mm venturi, glow-cyl.	16.400	21.500	24.700	26.600
USE 15 D	14.900	18.800	19.850	18.000



# Checkliste til arrangører af modelflyvestævner

De efterfølgende udgydelser er et forsøg på at samle de punkter op, som bør/skal (vælg selv) udføres i forbindelse med et stævne.

Mange af punkterne glemmes (indrøm det bare ...) helt eller indtil sidste øjeblik, og dette er grunden til, at et stævne kommer til at virke rodet.

Denne huskeseddel er primært lavet til linestyringsstævner. Dog er mange af punkterne gyldige ved de øvrige unioners stævner, så alle I andre freaks: bare læs videre!

Under »ansvar« er nævnt den person i klubbestyrelsen, som typisk udfører punktet (eller overtaler andre til det).

Husk: Det vil altid være klubformandens ansvar, at aktiviteterne bliver uddelegeret og udført. Om ikke af andre grunde, så fordi deltagerne vil overfalde ham, hvis stævneafviklingen ikke fungerer!

Jesper Buth Rasmussen



Tidspunkt	Ansvar	Aktivitet	Tidspunkt	Ansvar	Aktivitet
Nov-dec. året før	Sekretær	Stævnedatoer: Ønsker om stævner (dato og klasser) meddeles unionssekretæren			banemarkeringer og meget andet. (Først og fremmest: skal der anskaffes eller repareres noget).
Februar		Officiel indbydelse: Sendes til unionssekretær, Modelflyve Nyts redaktør (han bliver så glad) og evt. KDA. Husk: Tilmeldingsfrist, priser, start-tidspunkt, vejviser og campingfaciliteter (eller mangel på samme). Udenlandske klubber indbydes ved at sende oversatte (engelsk, tysk og evt. fransk) kopier til KDA's sekretariat, så sender de videre til udenlandske aeroklubber.	1 uge før		Deltager-liste, -tavler og -kort laves. Dommersedler udfyldes. Feje og evt. opmale asfaltbaner. Klippe græsbane(r).
			Midt i ugen		Tidsplan og deltagerliste revideres og kopieres. Lodtrækninger foretages. Kontrollere navne og antal på dommere og hjælpere. Kontrollere at indkvartering/camping er parat. Udsmykning opsættes, f.eks.: flag, reklameskilte, vejvisere o.lign.
Mindst 1 måned før	Samlet bestyrelse	Fremskaffe (navngivne) dommere, tidtagere og »stab« til papirarbejde og ølsalg. Bestille medaljer. OBS: Bliv enige om evt. honorarer (f.eks. øl, pølser, banket, kørsel). Det er bedre at love mindre end der faktisk gives. Og husk: Alle hjælper fordi de kan lide sporten. Ikke for penge, og ikke for at blive trådt på. Dommer og hjælperstab: F2A: 1 dommer + 2 tidtagere m. 1/100 sek. ure 0.8 speed: som F2A F2B: 3 dommere + 1-2 pointsammenregnerne Stunt beg.: 3 andre dommere F2C: 1 dommer + 1-2 hjælpere + 3×2 tidtagere Good-Year: som F2C Mouse-Race: som F2C F2D: 1 dommer + 1-2 hjælpere + 2×2 kiptællere Diesel-Combat: som F2D	Dagen før		Klippe og kridte græsbane(r). Opstille båse til fly, biler og tilskuere.
			Stævnedag	Kasserer	Modtage afbud/ændringer. Halshugge skyldnere. Udleverer spisebilletter.
				Andre	Opstille lysanlæg og konkurrencetabler. Få flyttet telte fra banerne til campingareal. Samle dommere og hjælpere til briefing.
			Undervejs	Dommere	Føre resultattavler. Udvælgelse og lodtrækning til næste runder.
			Efter	Sekretær Stab Formand Alle	Opgøre resultater og points. Kaffebord Præmieoverrækkelse Oprydning af baner, fjerne affald og båse.
2 uger før	Sekretær Kasserer	Reklamer i lokalblade/-radio/-TV. Skitsere tidsplan og banefordeling »Kioskvarer«: er der nok øl, vand, kaffe, pølser mv. Præmier og medaljer: beløb og antal Materialekontrol: ure, trækvægte, målebånd, regnemaskine(r) med strimmel, combatstreamere,	Ugen efter	Sekretær	Pokaler graves og eftersendes til vindere. Stævnerapport udfyldes og indsendes til unionens sekretær og Modelflyve Nyts redaktør.
				Dommere	Konkurrencereferat til Modelflyve Nyts redaktør.

## Referater Fritflyvning

### Fynsmesterskab klasse A, d. 24/2, St. Højstrup

Forår var det ikke, da tre OM-F'ere mødtes på St. Højstrup og måtte konstatere, at de blev ene om at afgøre, hvem der i resten af 1985 kan smykke sig med titlen »Fynsmester i klasse A«. Men vinden forholdt sig rolig, temperaturen krøb op over 0-punktet, og der var så store huller i disen, at en model kunne ses i tre minutter.

Derfor enedes vi om at flyve. Jeg startede med en max, men allerede i anden start måtte jeg forlade førstepladsen, idet min »Celeste« spiraldykkede halvdel af højden bort i katapultudløsningen. I stedet overtog Finn Bjerre førstepladsen — men så trak han modellen i jorden og havarede i 4. start. Der skulle dog mere end et par knækkede tipper til at slå Finn ud .... han klistrede resolut modellen sammen, tog en trimstart og fløj 4. og 5. start. Desværre var luften ikke specielt hjælpsom — og måske fløj modellen ikke helt som den skulle — for det blev to ret dårlige starter, hvilket gav mig mulighed for at tilbageerobre førstepladsen med et afsluttende max.

Claus Bo Jørgensen var dømt til sidstepladsen, efter at han havarede sin bedste model under trimstarterne.

*Per Grunnet*

A2: 1. Per Grunnet 775 sek., 2. Finn Bjerre 695 sek., 3. Claus Bo Jørgensen 565 sek.

### Indendørsstævne hos »Flagermusene« i Sverige, d. 2. marts 1985

Lørdag d. 2. marts var klubben i Helsingør gennem vor svenske forbindelse i Hälsingborg inviteret til et indendørs stævne i universitetsbyen Lind, hos klubben med det usædvanlige navn »Flagermusene«. Man afholdt et årligt stævne, som kaldes »Fladdermöss Cup«, og det foregik i en sportshal med ganske god plads, største højde ca. 10 m, men noget mindre i siderne, idet taget var formet som en stor halvbue. Det eneste, som

*Under stævnet hos »Fladdermusen« forsøgte man at flyve med denne letvægts-RC-model i salen. Forsøget endte sørgeligt med, at modellen bragede mod endevæggen — det gik ret hurtigt .....*



generede, var en række lysarmaturer, som hængte ned fra loftet i ca. 7 m højde, og det krævede en del held at nå tophøjde og samtidig undgå at blive hængende i lamperne, hvad flere — deriblandt Carl Aage — måtte sande.

Der blev fløjet tre klasser, først med den i Sverige populære begyndermodel »Flugan«. Det er en udpræget juniorklasse, hvor deltagerne i almindelighed var i alderen 8 til 16 år, og der blev fløjet med stor energi.

Derefter kom Peanut-klassen, der rent type-mæssigt var domineret af Lacey M-10, som da også lagde sig på de forreste placeringer. Men der fandtes også interessantere typer, såsom Antoinette, Avro 504 K, BA 4B samt en meget velflyvende »Folkerts Racer« med gearret propel.

Endelig var der den svenske klasse »25 örings« modeller. Denne klasse havde ca. en halv snes deltagere, hvor de bedst placerede havde meget konstante tider omkring 6 min., hvilket blev anset for udmærket under de givne forhold.

De første fire resultater blev som følger og er sammenlagt tid for de to bedste af tre flyvninger:

1. Peter Comet, Hälsingborg ..... 13:41
2. Peter Christiansen, Helsingør ..... 12:15
3. Anders Sellman, Hälsingborg ..... 10:18
4. Carl Aage Andersen, Helsingør ..... 8:16

Bedste enkelttid havde Peter Comet med 7 min. 24 sek.

Til sidst kan det nævnes, at der under stævnet blev gjort forsøg med en el-drevet, radiostyret, indendørsmodel. Men da der ikke havde været lejlighed til at prøveflyve, blev det ikke til meget flyvning, men al begyndelse er som bekendt svær, så der bliver nok mere af slagsen fremover, efterhånden som det nye mikro-radiogrej kommer frem.

*Carl Aage Andersen*

### Vårkonkurrence distrikt Øst, Trollesminde d. 17/3-85

Da disen lettede, og solen begyndte at skinne, tog Trollesminde sig egentlig smuk ud på årets anden forårsdag, der lykkeligvis faldt sammen med vårkonkurrencen i distrikt Øst. Vinden var ganske svag, luften mere kølig ned kold, og de alt for få deltagere kunne ved middagstid starte på den første af fem perioder.

Det skulle hurtigt vise sig, at jordbunden kom til at volde problemer. Forårssolen havde smeltet de øverste 5-10 centimeter frosset jord og is, så-

ledes at der overalt lå et lag ægte, lurmærket mudder. Problemet var ikke, at man skulle træde i mudderet — problemet var at løfte foden op igen, når man skulle tage det næste skridt. Mudderet klistrede støvlerne fast til jorden, så man risikerede at trække foden op af støvlen i stedet for at løfte støvlen fra jorden. Det var ganske simpelt anstrengende .....

Oppe i de højere luftlag var alt imidlertid idyl i begyndelsen. I A2-klassen fløj 5 ud af 6 max i første periode, hvilket viser, at der var termik. Termikken blev dog vanskeligere at finde i løbet af eftermiddagen samtidig med, at vinden tiltog en smule i styrke. I fjerde periode kom disen igen, og det nedsatte for det første sigtbarheden noget — og betød for det andet, at det blev hundekoldt. Så det var en samling rystende, beskidte og trætte modellflyvere, der ved 17-tiden var færdige med sidste start.

I A2-klassen viste det sig, at mange havde problemer med materiellet. Finn Bjerre måtte i anden periode se sin »gode, gamle« model smadret, da højstartslinien i udløsningen fik fat i haleplanet og trak modellen lodret i jorden. Reserven gjorde det dog godt, men i fjerde start gentog uheldet sig, så haleplanet endte med at sidde forkert. Modellen stallede derfor ned på under et minut.

Ole Vestergaard knækkede sin line i fjerde periode, og flaget faldt af modellen, da den var i ganske lav højde, hvorved flyvetiden blev 20 sek. Det var en omstart, så selv om tiden havde været under 20 sek., havde Ole ikke fået nogen omstart. Henning Nyhegn var også ude i en omstart, da han i sidste periode for anden gang trak sin model i jorden. Det viste sig, at systemerne var låst af frosset mudder, så cirkelfunktionen ikke kom ind. Mudderet var også skyld i, at flere timere ikke virkede i sidste periode. Der var kommet fugt og skidt i dem, så timerarmen simpelthen frøs fast på frontpladen. Heldigvis var termikken næsten væk, så ingen fløj bort af den grund.

Jens Kristensen fløj wakefield som eneste deltager, og han var tæt på en bortflyvning, idet hans model i sidste periode forsvandt i disen efter ca. halvandet minuts flyvning. Heldigvis lykkedes det Jens at finde modellen, der var kommet rigtig langt væk, så den fløj givetvis et max, selvom den officielle tid kun blev det halve.

En anden suveræn vinder blev Carl Aage Andersen i A1-klassen, hvor han også var eneste deltager. Calle fløj tre maxer og yderligere to udmærkede starter og viste dermed, at det ikke kun er i distrikt Vest, der er skrappe A1-flyvere.

A2-klassen blev vundet af undertegnede — jeg droppede et sekund i anden periode, da modellen blev fanget i ca. to meters højde af en busk. De øvrige starter var max — to af dem i tydelig termik, resten i forholdsvis svag luft.

Aage Westermann fløj med sin »Line Up« (se tegning i nr. 1/85). Modellen fløj upåklageligt, men Aage var ikke helt på dupperne selv, så specielt i de tre midterste perioder var hans termiksøgning ikke så effektiv som normalt. På trods af to drop fik Aage andenpladsen med knap 100 sekunder ned til Finn på tredjepladsen.

Det var ærgerligt, at ikke flere af de sjællandske fritflyvere kendte deres besøgstid. I A2-klassen deltog to sjællændere, to fynboer og to jyder. Hvis man fortsat ønsker at trække »udenbys« deltagere til Sjælland, må man nok sikre sig større aktivitet fra de »lokale«. Ellers risikerer vi jo, at alle aktiviteter i unionen ender i distrikt Vest.

*Per Grunnet*

A1: 1. Carl Aage Andersen 544 sek. A2: 1. Per Grunnet 899 sek., 2. Aage Westermann 803 sek., 3. Finn Bjerre 722 sek., 4. Bo Nyhegn 687 sek., 5. Ole Vestergaard Pedersen 651 sek., 6. Henning Nyhegn 576 sek. C2: 1. Jens B. Kristensen 734 sek.



Fritflyvnings-Unionen

Fritflyvnings-Unionen er den danske landsorganisation for modellflyvning med fritflyvende modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet for juniormedlemmer er 95 kr., for seniormedlemmer 230 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  
Provstøløkken 1D, 5200 Odense V

#### Fritflyvnings-Unionens sekretariat:

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

## Orientering fra Fritflyvnings- unionen

### Internationale konkurrencer

- 4-5/5 Trofeo Italcantieri, Maniago, Italien, F1A, F1B, F1C
- 15-16/6 3. Int. konkurrence for indendørs-modeller, Orléans, Frankrig, F1D
- 22-23/6 Midsummernight Trophy, Arnhem, Holland, F1A, F1B, F1G, F1H
- 9/8 Izet Kurtalic, Livno, Jugoslavien, F1A, F1B, F1C
- 11-18/8 Verdensmesterskaber, Livno, Jugoslavien, F1A, F1B, F1C
- 23-25/8 Int. Competition of Poitou, Thouars, Frankrig, F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, 1/2A
- 23-25/8 Indoor Competition, Flémalle, Belgien, F1D, F1D Beginner, F2B, Peanut
- 24/8 Soko Cup, Mostar, Jugoslavien, F1A, F1B, F1C
- 31/8-1/9 Eifel-Pokal, Züllich, Vesttyskland, F1A, F1B, F1C
- 26-29/9 Kolibri Pokal, Spitzerberg bei Hainburg, Østrig, F1E, F1A
- 9-13/10 Europamesterskab for indendørs-modeller, Slanic Prahova, Rumænien, F1D
- 12/10 Cup Republike, Zagreb, Jugoslavien, F1A, F1B, F1C
- 19-20/10 Sierra Cup, Sacramento, Californien, USA, F1A, F1B, F1C
- 2-3/11 Int. fritflyvnings-konkurrence, Bern, Schweiz, F1A, F1B, F1C

### Konkurrencekalender

- 14/4 Vårkonkurrence Vest, Skjern, kontakt Frank Dahlin, 07-37 24 42
- 4-5/5 10-startskonkurrence, Hillerød, kontakt Thomas Køster, 02-25 03 19
- 11-12/5 Fly-for-fun, indendørs, Flensborg, kontakt Jørgen Korsgaard, 009-49 46 08 68 99
- 26/5 A1-konkurrence, OM-F, St. Højstrup, Odense, kontakt Claus Bo Jørgensen, 09-12 36 95
- 6-7/7 Jyllandsslaget, Borup, Nibe, kontakt Hans Rasmussen, Idom
- 20-28/7 Sommerlejr for fritflyvende, Holstebro, nærmere meddelelse udsendes fra sekretariatet
- 21-22/9 Danmarks mesterskaber, Skjern, kontakt Erik Knudsen, 07-35 17 67
- 6/10 Høstkonkurrence Øst, Hillerød, kontakt Henning Nyhegn, 02-26 35 25
- 13/10 OM-F's klubmesterskab i klasse A, St. Højstrup, Odense, kontakt Claus Bo Jørgensen, 09-12 36 95
- 27/10 Høstkonkurrence Vest, Otterup, kontakt Finn Bjerre, 09-15 85 77
- 3/11 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)
- 16-17/11 Landsmøde, Århus, kontakt Ole V. Pedersen, 06-10 19 86
- 24/11 Sidste flyvedag, OM-F, St. Højstrup, Odense, kontakt Claus Bo Jørgensen, 09-12 36 95
- 30/11 Indendørskonkurrence, Helsingør, kontakt Carl-Åge Andersen, 02-10 04 55
- 1/12 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)

### VM 1985, Livno, Jugoslavien

Unionen har modtaget den første informationsbulletin om VM i fritflyvning 1985. Efter en tænkepause efter CIAM-mødet sidste år har jugoslaverne alligevel accepteret at afholde VM midt i august måned.

Indtil der er fundet en holdleder, kan interesserede få en kopi af informationsmateriale ved at henvende sig til undertegnede.

Hovedtrækkene er sådan her:

*Dato og sted:* 11.-18. august 1985. Flyvepladsen ligger 12 km fra Livno, som er 200 km fra Sarajevo og 100 km fra Split.

En af de interessante enkeltheder er startgebyret. Jugoslaverne har efterkommet regelkravet om at opdele startgebyret, så det ikke er obligatorisk at betale for indkvartering, hvis man ikke ønsker dette. Mulighederne er:

1. Fuldt gebyr: 300\$ for deltagelse, transport til og fra flyveplads, ophold og bespisning, afslutningsbanke, souvenirs osv.
2. Nedsat gebyr: 170\$, hvor man ikke får indkvartering, bespisning og transport, men til gengæld betaler en campingafgift.
3. Endelig kan man slippe med at betale 100\$ i startgebyr, men så får man heller ikke andet for pengene end retten til at deltage.

Livno-pladsen ligger 700 meter over havet, er 70 km lang og 5-8 km bred (!). Jugoslaverne opgiver nogle data for vejrforholdene:

Lav vindstyrke (under 3 m/sek.) om morgenen og aftenen; mellem 1 og 7 m/sek. vind midt på dagen. Middeltemperatur 26° C, solskinsdage 85%.

Men for at få en idé om forholdene er det nok bedre at læse referaterne fra EM 1984 og EM 1980 (Modelflyve Nyt 5/84 og 6/80), hvor det også var i Jugoslavien, det foregik.

*Program:* 11/8 ankomst; 12-13/8 trimming, processing, osv.; 14/8 F1A; 15/8 F1C; 16/8

F1B. Så er det afslutningsdag d. 17/8 og afrejse d. 18/8. *Jens B. Kristensen*

### Udtagelse af VM-hold 1985

Da VM er placeret tidligere end normalt, bliver sidste medtællende konkurrence til udtagelsen af landsholdet 10-startskonkurrencen i Hillerød. Herved overholdes tre-måneders-reglen for udtagelsen.

### Holdleder til VM søges

Hermed indkaldes interesserede til holdlederposten ved VM; hvis der er folk, der har i sinde at rejse med holdet til Jugoslavien uden at deltage selv, må det være nærliggende at overveje at melde sig som holdleder. Meld dig til sekretariatet eller formanden.

### »Izet Kurtalic« Memorial, Livno, Jugoslavien

Vi har modtaget oplysninger om denne internationale konkurrence, som afholdes umiddelbart for VM på den samme plads. Konkurrencen finder sted d. 9. august 1985 med reservedag d. 10. august, og må være en oplagt mulighed for dem, der alligevel skal til Jugoslavien for at overvære VM.

Startgebyret er 40\$ for almindelig deltagelse uden indkvartering og 70\$ for »fuld pris«, som så omfatter hotel-indkvartering fra om aftenen d. 8/8 til morgen d. 10/8. Mod betaling af ekstra 25\$ forlænges indkvarteringen til d. 11/8, hvor VM begynder.

Konkurrencen er åben for alle, der har FAI sportslicens, men der er også en holdkonkurrence, hvor hvert land kan stille et almindeligt landshold med tre mand pr. klasse.

*Tilmeldingsfristen er 1. juli.* Interesserede kan få komplette oplysninger fra Jens B. Kristensen.

### Midsummernight Trophy, Holland d. 22.-23. juni

På årets længste dag afholdes i Holland en konkurrence, der tildels er en stillevejrskonkurrence, idet der flyves lørdag aften kl. 18-21 og søndag morgen d. 6-11. Konkurrencen er normalt velbesøgt — og da der kun er 6-7 timers kørsel fra den danske grænse til flyvepladsen, vil en del danske modellflyvere nok være interesseret i at være med.

Der flyves på et hollandsk svæveflyvecenter, hvor man kun vil acceptere »stille« modeller, så klasserne er F1A, F1B, F1G og F1H. Indbydelse med nærmere oplysninger fra:

T. van Eede  
Vermeerlaan 15, NL-3764 WB Soest  
Holland

### Konkurrenceindbydelse

#### 4-5/5: 10-startskonkurrence, Hillerød

Forårets store fritflyvningskonkurrence falder i år i bededagsferien, så vi håber, at ekstra mange vil lægge vejen til Trollesminde/Favrholm ved Hillerød i disse dage.

Konkurrencen strækker sig over to dage — normalt flyves 4 starter om lørdagen og 6 om søndagen, men vejrforholdene kan naturligvis give anledning til ændringer.

Der er briefing lørdag d. 4/5 kl. 13.30, og første periode påregnes at starte kl. 14.00.

Der flyves alle klasser.

Såfremt vejrforholdene indbyder til det, vil lørdagens sidste start blive fløjet med 4 min. max.

Da der er tradition for fine præmier ved denne konkurrence, bedes man tilmelde sig på forhånd, så konkurrencelederen kan disponere. Til-

meldingen skal være fremme senest mandag d. 29. april til:

**Thomas Køster**  
**Harløsevej 184, 3400 Hillerød**

Startgebyret er kr. 25,- for juniorer og kr. 40,- for seniorer. I tilfælde af forsinket tilmelding betales strafgebyr på kr. 25,-. Startgebyret betales på pladsen inden eller efter briefing.

Deltagerne kan indkvarteres hos sjællandske modelflyvere, hvis man ønsker. Giv besked om, at du ønsker overnatning samtidig med at du tilmelder dig. Medbring sovepose og luftmadras.

**Sådan finder du flyvepladsen:** Kør fra Hillerød mod Roskilde af den gamle hovedvej (følg blot skiltningen). Lige uden for bygrænsen kommer du til Trollesminde på højre side af vejen. Efter Trollesminde ligger der et mejeri på højre side af vejen. Og endnu længere henne ligger gården Favrholt. Så kommer man til et lysreguleret kryds, hvor man skal dreje til højre for at komme videre mod Roskilde. Et eller andet sted på strækningen mellem Trollesminde og Favrholt vil der være opsat skilte, der viser ind til startstedet. Normalt kan man fra vejen også se startstedet.

#### 11-12/5: Fly-for-Fun, indendørs

Den 11. og 12. maj er der »åbent hus« i den danske »Idrætshallen« i Flensborg, hvor alle, der har lyst til at flyve indendørs, kan komme og flyve med. Jørgen Korsgaard er arrangør, og han håber at se mange indendørsflyvere til et stævne, hvor der ikke afholdes konkurrence, men blot flyves, trimmes, eksperimenteres, snakkes, demonstreres osv.

Adgangsbillet koster D.kr. 50,- til leje af hallen, og der arrangeres indkvartering og bespisning på deltagerens egen regning (billigt).

Ring eller skriv til Jørgen en uge i forvejen, ellers må man selv sørge for overnatning mv.

**Jørgen Korsgaard**  
**Ahornweg 5, D-2397 Ellund-Handewitt**  
**Vesttyskland**  
**Tlf. 009-49-4608-6899**

#### 26/5: A1-konkurrence

OM-F's traditionelle A1-konkurrence afholdes på St. Højstrup nær Odense. Konkurrencen starter kl. 12.00 med briefing, hvorefter der flyves 5 perioder.

Selve konkurrencen omfatter kun A1-modeller, men alle med »stille« modeller er naturligvis velkomne til at komme og flyve.

Yderligere oplysninger fra Claus Bø Jørgensen, tlf. 09-12 36 95.

## Orientering fra CL-unionen

### Konkurrencekalender

- 14/4 Vår Øst, København, alle klasser
- 21/4 Stunt, Ålborg, F2B, BS
- 12/5 Windy Pokalen, København, alle klasser
- 19/5 Hertug Hans, Haderslev, se indbydelse
- 25-26/5 Limfjordsstævnet, Ålborg, alle klasser undtagen DC
- 2/6 Gauerslund Speed, Gauerslund, F2A, 08
- 15-16/6 Sydfyns Combat Rally, Svendborg, DM i DC
- 12-21/7 Sommerlejr, Herning
- 11/8 Haderslev Cup, Haderslev



**Linestyings-Unionen (CL-unionen)** er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Arskontingentet er 145,-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:

Team-race pilot Luis Petersen  
Østergårds Allé 28, 2500 Valby  
Tlf. 01-30 05 51

#### Bestyrelse iøvrigt:

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

Combatpilot Asger Bruun-Andersen  
Gl. Nybyvej 29, Eskær,  
5700 Svendborg  
Tlf. 09-22 70 92

Team-race pilot Kurt Pedersen  
Østergade 20, 6100 Haderslev  
Tlf. 04-52 51 01

Modelflyver Henning Forbech  
Avnbøgevej 4, 8220 Brabrand  
Tlf. 06-26 13 53

Combatpilot Benny Furbo  
Samsøvej 2, 7400 Herning  
Tlf. 07-22 50 89

T/r-G/Y-mekaniker Jesper B. Rasmussen  
Engtoften 33, 9280 Storvorde  
Tlf. 08-31 91 98

#### Linestyings-Unionens sekretariat:

Henning Lauritzen  
Solitudevej 4, 4.th., 2200 Kbh. N  
Tlf. 01-35 37 51.  
Giro: 5 20 87 69.

#### Linestyingsredaktør:

Benny Furbo  
Samsøvej 2, 7400 Herning  
Tlf. 07-22 50 89

#### Ungdomsskolekontakt:

Fritz Steffensen  
Elmevej 25, 4140 Borup  
Tlf. 03-62 68 37

- 17-18/8 Hedeslaget, Herning, F2D, DC, DM i MR
  - 31/8-1/9 DM 85, Aalborg, F2A, F2B, F2C, F2D, GY
  - 15/9 Høst Vest, Ålborg, alle klasser undtagen F2D
  - 29/9 Høst Øst, København, alle klasser
  - 13/10 KM 85, København, alle klasser
- Til udtagelse i klasse F2D tæller Windy Pokalen, Limfjordslaget, Hedeslaget, DM og KM.*

### FAI kalender 1985

- 17-19/5 Int. Jura Cup, Breitenbach, Schweiz, F2A/B/C
- 8-9/6 2nd Trophy de France, Marville, Frankrig, F2A/B/C/D
- 15-16/6 Criterium Midden Nederland, Utrecht Holland, F2A/B/C
- 8-14/7 EM 85, Manchester, England, F2A/B/C/D
- 20-21/7 Mecsekcup, Pecs, Ungarn, F2A/B/C
- 17-18/8 Int. L. V. Meeting, Genk, Belgien, F2A/B/C
- 8/9 XXII Coppa D'ora, Villa S. Martino, Italien, F2A/C
- 21-22/9 Bochum 1985, Bochum, Tyskland, F2A/B/C

### Konkurrenceklasser

- F2A: Speed, 2,5 cm<sup>3</sup>, hastighedsflyvning
- F2B: Stunt, kunstflyvning
- F2C: Team-race, holdkapflyvning
- F2D: FAI-Combat, kampflyvning
- 08: Speed, 0,8 cm<sup>3</sup>
- BS: Begynder-stunt
- DC: Diesel-Combat, kampflyvning
- GY: Good Year, holdkapflyvning
- MR: Mouse Race, holdkapflyvning med 0,8 cm<sup>3</sup> motor

### Årsberetning 1984

Tendensen med faldende aktivitet og faldende medlemstal fortsatte desværre i 1984. Hvad grunden er, kan der kun gisnes om.

Ser man på nært beslægtede sportsgrene/hobbies og sammenligner, kan man se, at det er den dyrt erhvervede, avancerede teknik, der vinder indpas fremfor det mere simple, hjemmelavede modelfly.

Desuden er det tydeligt, at det visuelle spiller en større og større rolle, når det drejer sig om at fange folkets interesse for sport med modeller.

Det kan måske hænge sammen med den måde al anden sport og hobby bliver fremstillet på, reklame og i medierne. Man svælger i flotte farver og former, langsomme gengivelser fra forskellige vinkler, der ikke overlader noget til fantasien.

Hvad er der i virkeligheden ved at se 50 skiløbere dyste om placeringer, der skilles af 100-deles sekund? Hvis der ikke var elektronisk tidtagning og langsom gengivelse, ville ingen dødelig overhovedet kunne se forskel. Så her spiller det visuelle indtryk af smarte skidragter, ski, hjelme mv. en meget stor rolle.

Hele dette medieflip er efter min mening en af årsagerne til, at det er svært at interessere den lade, tilbagelænedede, med perfekte former fyldte dansker, for noget så besværligt som flyvning med linestyrede modeller.

De kan ikke købes færdige, de er besværlige at fremstille, og man kan ovenikøbet lide den tort, at de ikke virker eller går i stykker. Og så ligner det ikke de perfekte flyvemaskiner, man er vant til at se.

På baggrund af dette må man nok sige, at en tilgang til linestyngssporten på basis af reklame er urealistisk. Det er fantastisk svært at reklamere for de kvaliteter, netop linestyret modelflyvning har, når man konkurrerer med de førnævnte fantasifulde efterligninger af vort samfunds modefænomener.

Hvordan skal det da gå? Er linestyng ved at uddø? Nej, bestemt ikke, men det er et faktum, at tilgang og afgang fra vores sport hænger nøje sammen med entusiasmen i de aktivitetscentre, der findes rundt om i landet. Det er tydeligt at se, at aktiviteten er bestemt af de personer, der

virker disse steder, og den måde de driver modelflyvning på.

Dette er absolut ikke nogen kritik, men blot en konstatering af, at det at skabe aktivitet inden for linestyling kræver så store personlige ressourcer, at kun få magter det.

Det er mange år siden, man fandt ud af, at vi måtte satse på det mere »Fly-for-fun«-prægede i CL-Unionen. Det gjorde vi så med Diesel-Combat. Senest er Good-Year-reglerne blevet gjort mere begyndervenlige, og vi har indført Mouse-Race som klasse.

Dette skal nok give et skub i den rigtige retning. Lad os håbe, det kan resultere i, at mange finder ud af, at også de andre klasser kan flyves med det samme udbytte.

Det er med meget stor beklagelse, vi må konstatere, at det nu er slut med at holde sommerlejr på Flyvestation Vandel. Også her har den moderne teknik grebet forstyrrende ind. Ufatteligt, at et moderne kampfly til 100 mio. kr. ikke kan klare små balsaflyvere. Det skulle russerne bare vide!

Men forholdene på Vandel er også gennem de sidste år blevet forringet i en grad, så vi er mange, der havde tænkt på at flytte teltplæne alligevel. I skrivende stund er Herning den mest sandsynlige afløser, men intet er sikkert endnu (— siden er der sket noget — se indbydelsen til sommerlejr i Herning andetsteds i bladet — red.).

Det af de tre modelflyveunioner dannede ungdomsskoleudvalg, som jeg egentlig stillede store forventninger til, har endnu ikke fremvist nævneværdige resultater. Det er også en stor og kompleks opgave, så de tre unioner bør nok overveje at strukturere denne vigtige opgave noget mere.

CL-Unionens kontrakt med KDA er nu underskrevet med en mindre kontingentforøgelse til følge. Grunden til, at vi er nødt til at have overenskomst med KDA er, at organisationen har monopol på at udstede sportslicenser og formidle kontakten til FAI, mv.

Dvs., at vi uden medlemskab af KDA er afskåret fra deltagelse i alt internationalt samarbejde, hvilket vi selvfølgelig ikke kan acceptere.

Umiddelbart kan det være svært at se, hvilken nytte vi rent praktisk kan drage af KDA-medlemskabet nationalt, men det er i høj grad op til os selv. Vi er repræsenteret i KDA's repræsentantskab, så vi der kan fremføre vore synspunkter og krav.

Jeg vil derfor opfordre medlemmerne til at kontakte bestyrelsen med de problemer en paraplyorganisation som KDA kunne tænkes at hjælpe med, f.eks. kontakt og forhandling med offentlige myndigheder.

Trods den afdæmpede aktivitet i 1984 blev DM afholdt som normalt, omend med et ringe antal deltagere. Dette påvirker dog som regel ikke præstationerne, så tillykke til vinderne, der alle har ydet en væsentlig indsats.

Som det måske er nogle bekendt, træder jeg tilbage som formand d. 1/1-1985, så dette må være lejligheden til at takke bestyrelsen for et godt samarbejde i min periode som formand.

Min afløser bliver Luis Petersen. Luis er mangeårigt medlem af bestyrelsen og desuden unionens repræsentant i FAI, så ingen kan være mere kvalificeret.

Må jeg slutte med ønsket om, at vi også i fremtiden i CL-Unionen vil være i stand til at følge med tiden og tilpasse vores lille union til udviklingen og medlemmernes krav.

Asgar Bruun-Andersen

## Europamesterskaberne 1985

EM 85 vil blive afholdt på Three Sisters klubbens baner nær Manchester, England, fra man-

dag d. 8. til lørdag d. 14. juli. Pladsen har tre asfaltbaner til F2A, F2B og F2C, en græsbane til F2D samt et øvelsesområde på græs. Desuden er der klublokaler med toiletter og brusere. Som øvelsesområde på asfalt venter man at kunne få lov til at bruge en nærliggende parkeringsplads.

Der kan camperes direkte ved pladsen, mens der er ordnet indkvarteringsmulighed ca. 18 km fra pladsen. Der ordnes transport til og fra pladsen.

Da mesterskaberne afholdes på et sted, hvortil det er økonomisk muligt at komme, håbes der på fuld tilslutning fra vore »eksperter«.

## Materialer/tegninger fra unionen

Transfers, pr. stk. .... kr. 2,-  
Transfers, pr. 10 stk. .... kr. 16,-  
Transfers, pr. 100 stk. .... kr. 140,-  
Trøje m. bomærke, voksen størrelse ... kr. 70,-  
Trøje m. bomærke, barnestørrelse ..... kr. 50,-  
Stofmærke, pr. stk. .... kr. 22,-  
*Tegninger:*

Coyote, begyndermodel 1,5-1,8 cm<sup>3</sup> .... kr. 20,-  
Focus, speed, 2,5 cm<sup>3</sup> ..... kr. 20,-  
Focus junior, stunt 2,5-4,5 cm<sup>3</sup> ..... kr. 20,-  
Starlett stunt, 6 cm<sup>3</sup> ..... kr. 30,-  
Pirat, stunt, 6-8 cm<sup>3</sup> ..... kr. 30,-  
Filur, begyndermodel, 2,5 cm<sup>3</sup> ..... kr. 10,-  
Tangent I, mouse-racer ..... kr. 20,-  
Klotz Junior, team-race ..... kr. 20,-  
Dominator combattræner ..... kr. 20,-  
Diesella, dieselcombat ..... kr. 20,-  
Boomy, dieselcombat ..... kr. 20,-  
Spiril, 0,8 cm<sup>3</sup> combat ..... kr. 20,-  
Lil' Quickie, Good-Year ..... kr. 20,-  
Speedy Gonzales, 2,5-3,5 cm<sup>3</sup> stunt .... kr. 20,-  
Fokker D VII, dobbeltdækker, 6 cm<sup>3</sup> .. kr. 20,-

Betaling skal ske over unionens postgirokonto nr. 5 20 87 69. Bestillingen kan angives på giroindbetalingskortet.

## Konkurrenceindbydelser

### 14/4: Vår Øst

Det er de fælleskøbenhavnske modelflyveklubber en speciel glæde hermed at indbyde til årets første konkurrence, den traditionsrige værkonkurrence Øst d. 14. april. Der flyves i alle klasser.

For de morgenfriske starter konkurrencen på græs kl. 10.00 på Amager Fælled, og ca. kl. 12.00 startes der på asfalten på DSB.

Seneste forhåndstilmelding d. 10. april til:

Henrik Strøbæk  
Augustagade 24, 4. tv., 2300 Kbh. S  
Tlf. 01-55 07 93

— eller direkte på banen.

I tilfælde af tilstrækkelige forhåndstilmeldinger vil der blive opkrævet kr. 15,- pr. mand pr. klasse og indkøbt præmier.

### 21/4: Stuntkonkurrence

Aviator's Modelflyvere indbyder hermed til kunstflyvningskonkurrence både for eksperter og begyndere lørdag den 21/4 1985 på baneanlægget ved Hesteskoen, Aalborg.

Startgebyr: 25 kr.

Der er kaffebord i klubhuset efter konkurrencen.

Tilmelding til nedenstående senest 14/4 85:

Ole Bisgaard  
Helgolandsgade 66, 9000 Aalborg  
Giro 5 62 01 71

### 21/4: Rundflyvningsdag

Sumetra har hermed fornøjelsen af at kunne indbyde til fælles »rundflyvning« på klubbens ba-

ner søndag d. 21/4 med start kl. 10.00.

Vi vil gerne dele vores fornøjelse med flyvning på græs med andre, hvorfor vi gerne ser så mange som muligt komme på vores baner i Herning.

Vi kunne forestille os, at vi flyver lidt combat samme — både FAI og Diesel — og måske også lidt Good-Year, Mouse-Race eller måske med nogle helt andre modeller — bare det er linestyrede modelfly.

Deltagelse er selvfølgelig gratis, mens der vil blive opkrævet et mindre beløb til efterfølgende kaffebord.

### 19/5: Hertug Hans Stævne

Haderslev Modelflyveklub indbyder hermed til Hertug Hans Stævne søndag d. 19. maj kl. 10.00.

Der flyves i klasserne Team-Race, Good-Year og Mouse-Race på Dieselgårdens parkeringsplads.

Tilmelding senest tirsdag d. 14/5 til Kurt Pedersen, 04-52 51 01 bedst i dagtimerne.

### 25-26/5: Limfjordsstævnet 1985

Aviators Modelflyvere indbyder hermed til Limfjordsstævnet 1985 lørdag d. 25. maj kl. 09.00 og søndag d. 26. maj kl. 09.00.

Sted: Hesteskoen, Aalborg.

Klasser: Alle undtagen Diesel-Combat (der vil blive fløjet i alle klasser begge dage).

Startgebyr: 50,- kr. pr. mand pr. klasse.

Diverse vandrepokaler bedes medbragt.

Campering kan finde sted ved flyvepladsen.

Ingen officiel spisning i klubhuset lørdag aften, men huset er selvfølgelig åbent, så muligheden for selv at organisere spisning er til stede.

Den *absolut sidste frist* for tilmelding er den 10. maj til:

Ole Bisgaard  
Helgolandsgade 66, 9000 Aalborg  
Giro 5 62 01 71

PS: Alle opfordres til at give tilsagn som dommer og tidtager.

### 2/6: Gauerlund Speed 1985

Trekantens Modelflyveklub indbyder hermed til konkurrence i samtlige speed-klasser og i Mouse-Racing søndag d. 2. juni 1985 i Gauerlund skolegård. Startgebyr 5,- kr. pr. mand pr. klasse.

Tilmelding senest d. 24. maj til:

Thomas Johnsen  
Gormsvej 5, 7080 Børkop.

### 15-16/6: Sydfyns Combatrally 1985

Hermed indbydes du til Sydfyns Combatrally. Stævnet er internationalt, men fungerer samtidig som danske mesterskaber i Diesel-Combat.

Foruden individuelle deltagere kan tilmeldes 3-mands hold, og der vil blive fløjet en speciel finale for juniorer under 18 år.

Tidspunkt: Lørdag d. 15. juni kl. 11.00 til søndag d. 16. juni kl. 16.00.

Sted: Tåsinge Flyveplads.

Overnatning: camping på nærliggende campingplads eller i hangar på flyvepladsen.

Forplejning: må medbringes eller købes i Svendborg inden lørdag kl. 12.00.

Svendborg Linestyingsklub og Svendborg Flyveklub er vært ved et *Hangarbal* lørdag aften kl. 19.00. Prisen herfor er 65,- kr. og omfatter fælles spisning samt diskotek og dans.

Startgebyr: 50,- kr. pr. deltager.

Deltagere: Alle dieselcombatpiloter m/k *uanset* erfaring.

Yderligere oplysninger samt tilmelding senest d. 3. juni hos:

Asgar Bruun-Andersen  
Gl. Nybyvej 29, Eskær, 5700 Svendborg  
Tlf. 09-22 70 92

**RC-unionen** er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er kr. 170,-. 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, John Lorentzen, programmør Preben Nørholm, Midtjysk Mfk., fuldmægtig Ole Wendelboe, RFK.

**Sportsudvalget:**

Programmør Preben Nørholm, Godthåbsvej 7, 7400 Herning.

**Styringsgrupper:**

**Kunstflyvning**

Per Andreasen  
Tambosundvej 33, 9220 Aalborg  
Tlf. 08-15 74 60.

**Svævemodeller**

Ingeniør Hans R. Grønne  
Lenesvej 9, 3. th., 8220 Brabrand  
Tlf. 06-25 00 67.

**Skalamodeller**

Dyrlæge Hugo Dueholm  
Tinghusvej 16, 9640 Farsø  
Tlf. 08-63 40 40.

**Helikoptermodeller**

Rasmus P. Thorsen  
Nebbelundevej 9, 4970 Rødby  
Tlf. 03-90 21 27.

**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

Seks klubber har fået ny kontaktadresse, og de er som følger:

*The Flying Tiger, Holsted, Silkeborg Modellflyveklub, Odense Model-Flyveklub, Modellflyveklubben Falken, Grindsted RC Klub og Sydsjællands Radioflyveklub.*

Desuden er *Bjergsted Modellflyveklub* ny i RC-unionen.

Endelig har *Grenå RC Klub* skiftet navn til *Grenaa Modellflyveklub*.

Se venligst kontaktadresserne til de pågældende klubber i klubfortegnelsen andetsteds i dette blad.

### Aflysning!!!

*Hobbyflyverseminaret*, der skulle have været afholdt i Beboerhuset i Lystrup d. 20. april, er desværre *aflyst*. Det vil blive forsøgt arrangeret senere på året eller til foråret 1986.

### Ændringer i bestyrelse og udvalg

Efter Walter Nyborgs død er John Lorentzen indtrådt i unionens bestyrelse i Walters sted.

Unionens kontaktmænd i Hobbyudvalget vil fremover være Erik Jepsen. Desuden vil John Lorentzen indtræde i Hobbyudvalget, der fremover vil have fire medlemmer.

### Kommentarer til konkurrencekalenderen

Ud for visse konkurrencer står forskellige koder. UT betyder, at konkurrencen tæller til kvalifikation til landshold til de efterfølgende internationale mesterskaber. SP betyder, at konkurrencen tæller til Svæveflyve Pokalen. Res. betyder forud reserveret reservedato, der benyttes, såfremt konkurrenceledelsen skønner stævnet ugenneførligt, sædvanligvis pga. at vejrforholdene falder uden for reglerne eller sædvane for klassen.

Såfremt et mesterskab og/eller en kvalifikationskonkurrence ikke kan gennemføres på dagen(e) eller evt. reservedagen, skal konkurrencen aflyses *eller* en ny reservedag godkendes af styringsgruppen og hver enkelt retmæssigt tilmeldt deltager varsles skriftligt mindst to uger forud, evt. gennem Modellflyve Nyt.

En *aflysning* betyder teknisk set, at mesterskabs-vandrepræmier ikke må uddeles samt at evt. kvalifikationer suspenderes. Der må således gerne gennemføres en evt. reduceret konkurrence og uddeles almindelige præmier på grundlag heraf.

*Sportsudvalget*

### VM kunstflyvning

I sidste nummer fortalte vi, at dette mesterskab foregår i Holland. Den hollandske aeroklub så sig imidlertid ikke i stand til at honorere alle FAI's krav, så mesterskabet er flyttet til byen Genk i Belgien, hvor Aero-Club Royal de Belgique arrangerer i dagene 10.-15. september. Der forventes fuldtalligt dansk landshold til mesterskabet.

### Indbydelser

**27/4: JM Skrænt**

Thy RC-klub indbyder til Jysk Mesterskab i skræntflyvning, som i år holdes lørdag d. 27.

april med søndag som reservedag. Alle kan deltage. Resultaterne tæller til NM-85, som foregår i Vigsø i dagene 12.-15. september, samt til Pokalkampen.

Briefing kl. 9.00 på parkeringspladsen ved Hamborgs Campingplads. Tilmelding til Jørgen Larsen, 07-97 13 63 senest torsdag d. 25. april.

**28/4: Fly-slæbs seminar**

Modellflyveklubben Gudenå afholder som noget nyt et fly-slæbs seminar for begyndere og viderekomne.

Det er første gang der bliver afholdt et sådant seminar i Danmark, og vi håber, at alle interesserede vil møde op, men der vil blive ydet særlig hjælp til de nye i denne form for modellflyvning.

Vi tror (ved), der er mange, der går og tumler med planer om denne form for flyvning, og der er jo ingen grund til at lave de samme bommerter, som er begået til dato.

For at det kan blive et godt seminar, så mød op med jeres svæve- og motorfly, så vi sammen kan snakke om bl.a. næsekoblinger, udløsere, angrebspunkt, linelængder, støddæmpere, osv., osv.

Der vil ikke blive fløjet konkurrenceflyvning, men der vil blive lejlighed til at få et slæb eller flere.

Seminaret vil blive afholdt på »Guden«s bane i Helstrup Enge d. 28. april kl. 10.00 og det slutter ca. kl. 15.00. Der skal ikke betales deltagergebyr.

Evt. spørgsmål før seminaret på tlf. 06-46 62 35 eller 06-43 46 78.

Kort over Modellflyveklubben Gudenås flyveplads findes i Modellflyve Nyt nr. 2/84 s. 53.

Vel mødt til en hyggelig søndag!

*Viggo Jensen*

**5/5: AMC Open**

AMC indbyder til højstartskonkurrencen AMC Open d. 5. maj (med reservedag den 26/5) på vor flyveplads ved Lystrup.

Briefing kl. 9.00. Startgebyr 40,- kr.

El-spil stilles til rådighed. Konkurrencen tæl-



— Det er førstepremien til Jumbo-træffet i Fiiskov .....

ler til NM-85, VM-87, EM-86 og Pokalkampen 85.

Tilmelding med navn, RC-nummer, frekvens til Leif Mikkelsen, 06-22 50 07 (efter kl. 18.00) senest d. 2/5.

### 12/5: JM højstart

Brabrand Modelflyve Club (BMC) indbyder hermed til JM i højstart, F3B, søndag d. 12. maj.

Der er briefing kl. 9.30 præcis og startgebyret er 40,- kr.

Indtil kl. 9.00 er der gratis morgenbrød og kaffe til piloterne.

Flyvepladsen ligger nord for Lading, 15 km fra Århus mod Viborg.

Konkurrencen tæller med til NM 85, EM 86, VM 87 og Pokalkampen 85.

Tilmelding til Hans R. Grønne, tlf. 06-25 00

## Officiel stævnekalender

Dato	Stævne, oplysninger, kontaktperson
13-14/4	<b>Dommerkursus</b> , Falcon, Olav Nielsen, 05-55 50 35
21/4	<b>Expert Cup skrænt</b> , RFK, Preben Jacobsen, 02-17 21 16, UT: NM 85, SP
27/4	<b>JM Skrænt</b> , Hanstholm, Thy RC, Jørgen Larsen, 07-97 13 63, UT: NM 85, SP, res. 28/4
28/4	<b>Flyslæbseminar</b> , Gudenå, Viggo Jensen, 06-46 62 35
4-5/5	<b>JM Kunstflyvning</b> , Viborg RC Klub, Lars Pilegaard, 06-61 59 61, UT: NM 85
5/5	<b>5. maj flyvning</b> , Viborg, Lars Pilegård, 06-61 59 51
5/5	<b>AMC Open højstart</b> , AMC, Leif Mikkelsen, 06-22 50 07, UT: NM 85, EM 86, VM 87, SP, res. 26/5
5/5	<b>Helikoptertræf</b> , KFK, Eric Huber, 02-99 37 20
12/5	<b>Landsholdsudtagelsesstævne skala</b> , RFK, Preben Jacobsen, 02-17 21 16, UT: NM 85
12/5	<b>Brønderslev Luftshow 85</b> , Rolf Kjelgaard, 08-82 50 90
12/5	<b>JM Højstart</b> , BMC, Hans R. Grønne, 06-25 00 67, UT: NM 85, EM 86, VM 87, SP, res. 11/8
16/5	<b>SM Skrænt</b> , NFK, Bjørn Krogh, 02-18 70 94, UT: NM 85, SP
18-19/5	<b>Hobbytræf for RC svævere</b> , Vestfyns Modelflyveklub, Jørgen M. Madsen, 09-74 17 08
19/5	<b>Fly for Fun</b> , RFK, Preben Jacobsen, 02-17 21 16
19/5	<b>Filskov Cup højstart</b> , spec. regler, Nuserne, Kaj Sørensen, 05-32 26 56
25/5	<b>BMC Storsvævertræf</b> , BMC, Poul Sørensen, 06-87 17 17
1-2/6	<b>SM Kunstflyvning</b> , NFK, Finn Lerager, 02-27 86 06, UT: NM 85
1-2/6	<b>Jumbo Stævne</b> , Filskov, Flemming Pedersen, 05-34 18 33
2/6	<b>NFK Skrænt Cup</b> , NFK, Bjørn Krogh, 02-18 70 94, UT: NM 85, SP
2/6	<b>Nordjysk Skalatræf</b> , Leif Nørgård Jensen, 08-18 04 73
2/6	<b>Gudenå Flyslæb</b> , Gudenåen, Viggo Jensen, 06-46 62 35
9/6	<b>Luftcirkus</b> , BMF, Kai Andersen, 03-67 01 09
9/6	<b>2 M + Open</b> , SMSK, Knud Hammeken, 02-45 01 83
9/6	<b>Fly for Fun</b> , Himmerland, Henrik Lindstrøm, 08-37 11 74
15/6	<b>Klubmester Limbo</b> , Viborg, Lars Pilegård, 06-61 59 51
15-16/6	<b>Helitræf</b> , Nakskov, Rasmus Thorsen, 03-90 21 27
15-16/6	<b>Fly for Fun</b> , Falcon, Olav Nielsen, 05-55 50 35
16/6	<b>Als Cup højstart</b> , Sønderborg Mfk., Torben Krogh, 04-46 48 23, UT: NM 85, EM 86, VM 87, SP
22-23/6	<b>Junior Stunt</b> , Arrow Toftlund, Arne B. Friberg, 04-83 20 93
29-30/6	<b>Årets Modelflyveshow</b> , Haderslev, Per O. Forst, 04-68 44 99
6-13/7	<b>Sommerlejr (begyndere)</b> , Falcon, Olav Nielsen, 05-55 50 35
14-21/7	<b>Sommerlejr (fortsættere)</b> , Falcon, Olav Nielsen, 05-55 50 35
27/7	<b>Fly for Fun</b> , Skibelund, Arnth Jepsen, 05-36 03 77 (eft. 18.00)
3/8	<b>Åbent Hus</b> , Frederikshavn, Leif Vestergård, 08-42 60 74
3-4/8	<b>DM kunstflyvning</b> , Sønderborg Mfk., G. Sommerlund, 04-49 04 40
3-4/8	<b>AMC Jumbotræf</b> , AMC, Lars Lyngkilde, 06-12 20 29
10-11/8	<b>TopTreff 1985</b> , Viborg, Lars Pilegård, 06-61 59 51
17/8	<b>TFT Junior Stunt</b> , The Flying Tigers, Holsted, Finn Elbæk, 05-39 80 39
17-18/8	<b>Helitræf</b> , Toftlund, Lars Høeg, 04-83 11 13
18/8	<b>Hobbyflyvertræf</b> , KFK, Jørgen Petersen, 02-17 61 10
18/8	<b>Rødspætte Cup</b> , Frederikshavn Mfk., John Nielsen, 08-48 62 97, UT: NM 86, EM 86, VM 87, SP
24/8	<b>Opvisningsflyvning</b> , MMF, Ove Hansen, 07-22 46 23
24-25/8	<b>DM skala F4C og Jumbo</b> , Brønderslev Mfk., Jan Lauersøn, 08-28 24 48, UT: VM 86. Også Dan-Skala konkurrence
24-25/8	<b>DM højstart</b> , AMC + BMC, Hans R. Grønne, 06-25 00 67, UT: NM 86, EM 86, VM 87, SP
25/8	<b>SMSK 2 M Cup</b> , SMSK, Knud Hammeken, 02-45 01 83
31/8	<b>DM skrænt</b> , NFK, Bjørn Krogh, 02-18 70 94, UT: NM 86, SP, res. 1/9
31/8-1/9	<b>Falcon Cup kunstflyvning</b> , Falcon, Olav Nielsen, 05-55 50 35
1/9	<b>2 M + Open</b> , Borup Modelflyvere, Kai Andersen, 03-67 01 09
8/9	<b>Modelflyvedag</b> , NFK, Finn Lerager, 02-27 86 06
12-15/9	<b>NM og Nordsø Cup skrænt</b> , Hanstholm (for landshold)
15/9	<b>DM helikopter</b> , AMC, Jan Toft, 06-18 29 38
21/9	<b>Klubmester Vingtræf</b> , Viborg, Lars Pilegård, 06-61 59 51
21/9	<b>Viborg Silent</b> , Viborg, Lars Pilegård, 06-61 59 51
22/9	<b>2 M + Open</b> , SMSK, Knud Hammeken, 02-45 01 83
29/9	<b>Mols Cup skrænt</b> , AMC, Leif Mikkelsen, 06-22 50 07, UT: NM 86, SP, res. 20/10
5-6/10	<b>Helikopter-seminar</b> , Kroager, K. H. Nielsen, 05-88 54 54
6/10	<b>NFK Open skrænt</b> , NFK, Bjørn Krogh, 02-18 70 94, UT: NM 86, SP
13/10	<b>SMSK Skrænt Cup</b> , SMSK, Knud Hammeken, 02-45 01 83, UT: NM 86, SP

67 (bedst mellem 17.30 og 18.30) indtil onsdag d. 8. maj.

Bemærk: Ved senere tilmelding betales 60,-kr. i startgebyr!

### 12/5: Udtagelsesstævne til NM skala

Søndag den 12/5 afholdes udtagelsesstævne til NM i F4C på RFK's plads sydvest for Slingerup by ved den nye omfartsvej. Der er opsat skilt ved frakørselsvejen.

Kvalifikation til NM i Norge (Elverum) 9-11/8 85.

Mødetid kl. 10.00. Se endvidere stævnekalenderen.

Kontaktperson: Preben Jacobsen, tlf. 02-17 21 16.

### 12/5: Brønderslev Luftshow 85

Så er det tid at tage fat på årets flyveaktiviteter! Brønderslev Modelflyveklub åbner festlighederne i det nordjyske med — Luftshow 85 — søndag d. 12. maj.

Vi håber, at der, som forrige år, bliver en landsdækkende opbakning om stævnet — vi står i hvert tilfælde klar med en stævneplan, der — om vejrguderne, tilslutning og andre uheldige faktorer er med os — giver mulighed for et arrangement i international klasse!

Vi har som sædvanlig mulighed for at indlogere et halvt hundrede campister på flyvepladsen, hvor de nødvendige faciliteter — strøm, vand og gode toiletforhold — forefindes. Det er muligt allerede d. 10. maj at indlogere sig på pladsen, som iøvrigt er godkendt til jumbo-flyvning.

Læs nærmere om Brønderslev Luftshow 85 i de informationer, der er sendt ud til samtlige RC-klubber i landet.

På forhånd tak for interessen og på gensyn i Brønderslev søndag d. 12. maj.

### 16/5: SM-skrænt

NFK har herved fornøjelsen af at indbyde til SM-skrænt, som i år har 10-års jubilæum. Resultaterne tæller med til NM-85 udtagelse og Pokalkampen 85.

Ved visse vindretninger kan det blive nødvendigt at benytte skrænter med vanskelige flyve- og landingsforhold.

OBS: Der er ikke afsat nogen reserveredag i år. Tilmelding til Bjørn Krogh, 02-18 70 94, senest fredag d. 10. maj. Startgebyr kr. 40,-.

Om flyvested og starttid vil der blive ringet beskud på flyvedagen mellem kl. 7.30 og 8.00.

### 18-19/5: Hobbytræf for RC-svævere

Vestfyns Modelflyveklub, Assens, inviterer til Hobbytræf for RC-svævere lørdag-søndag d. 18. og 19. maj 1985.

Træffet er planlagt som et højstartstræf. Da klubben ikke har erfaring vedr. konkurrenceflyvning, vil weekend'en blive afviklet som *hobbyhyggeflyveweekend*.

Tag hele familien med til Å camping, som ligger ved området, hvor vi flyver. Hele området er smukt beliggende ved skov og strand.

Kommer du fra Jylland: Kør til Assens. Fra Assens mod Fåborg, ca. 5 km efter Assens går vejen til højre mod Å camping.

Fra Sjælland: Til Odense mod Assens. Ca. 6 km før Assens til venstre mod Ebberup. Over jernbaneskæringen i Ebberup. Første vej til højre mod Helnæs. Skilte viser vej til Å camping.

Området, der skal flyves på, vil være mærket med RC-skilt, og der vil være opsat et telt. Ved teltet holdes briefing kl. 13 lørdag. Der må *ikke* campers på området, hvor vi skal flyve.

Velkommen til en hyggelig weekend i dejlige omgivelser — gerne tilmelding til Jørgen Mosbjerg Madsen, Stubben 10, 5631 Ebberup, tlf. 09-74 17 08 efter 16.15.

## Klubber tilsluttet RC-unionen

Klubberne er ordnet efter postnummer

### RC-Ørne

Hans Arno Drægert  
Lyongade 5  
2300 Kbh. S  
Tlf. 01-59 74 48

### Kjøven

Stig Møller  
Offenbachsvej 24, 2.tv.  
2450 Kbh. SV  
Tlf. 02-73 25 22

### Sjællands Modelsvæveflyveklub (SMSK)

Steen Høj Rasmussen  
Tjørnehusene 20  
2600 Glostrup  
Tlf. 02-45 17 44

### Sydkystens

Modelflyveklub  
Svend Erik Anker  
Gersagerparken 25, 3. tv.  
2670 Greve Strand  
02-90 19 95

### The Flying Shadows

Kim Boll Jensen  
Nygårdsvej 32  
2750 Ballerup  
Tlf. 02-97 32 82

### Den Røde Baron

Sven Abrahamsen  
Jonstruphøj 15  
2750 Ballerup  
Tlf. 02-97 68 61

### Comet

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

### Kalundborg

Modelflyveklub  
Jan Albert de Wit  
Bergs Koll. 1901,  
Skodsborgvej 190  
2850 Nærum  
Tlf. 03-51 26 87

### Lyngby Modelflyveklub

Carsten Westergaard  
Højagervej 15 B  
2942 Skodsborg  
Tlf. 02-89 09 80

### Nordsjællands

Fjernstyringsklub  
Hans Jørgen Andersen  
Sandbjergvej 41  
2950 Vedbæk  
Tlf. 02-89 05 90

### Modelflyveklubben

Condor  
Finn Andreasen  
Hyrdevej 34  
3060 Espergærde  
Tlf. 03-23 18 63

### Nordsjællands

Helikopterklub  
Allan Hansen  
Tjørnevej 28 st.tv.  
3450 Allerød  
Tlf. 02-27 59 03

### København

Fjernstyringsklub  
Erik Jepsen  
Hestkøb Vænge 81  
3460 Birkerød  
Tlf. 02-81 29 52

### Radioflyveklubben

Slangerup  
Preben Jacobsen  
Henriettevej 4  
3660 Stenløse  
Tlf. 03-17 21 16

### Modelflyveklubben

Flyvefisken  
Peter Pedersen  
Vesetsgade 9  
3700 Rønne  
Tlf. 03-95 78 63

### Østbornholms

Modelflyveklub  
Kim Kure  
I Bakkerne 24  
3740 Svaneke  
Tlf. 03-99 70 17

### Vestsjællands RC-Klub

Ejgild Hjarbæk  
Parkvej 67, Sørbymagle  
4200 Slagelse  
Tlf. 03-54 53 43

### Modelflyveklubben

Falken  
Ole Burild  
Mosevej 7  
4261 Dalmose  
Tlf. 03-58 82 92

### Holbæk Modelflyveklub

Preben Davidsen  
Bjergmarken 34, 2. th.  
4300 Holbæk  
Tlf. 03-43 73 76

### Bjergsted Modelflyveklub

Niels Leitritz  
Poppelvej 4  
4460 Snertinge  
Tlf. 03-46 83 08

### Borup Modelflyvere

Kai Andersen  
Skovbovej 83  
4632 Bjæverskov  
Tlf. 03-67 01 09

### Køge Modelflyveklub

Jens Ove Sørensen  
Trommeslagervej 22,  
Sigerslev  
4660 Store Heddinge  
Tlf. 03-70 26 52

### Sydsjællands

Radioflyveklub  
Børge Knudsen  
Hejrevej 7  
4720 Præstø  
Tlf. 03-79 19 55

### Nakskov Modelflyveklub

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

### Odense Model-Flyveklub

Klaus Andersen  
Næsbykovvænget 8  
5270 Odense N  
Tlf. 09-18 27 26

### Middelfart RC Klub

Poul-Erik Linnert  
Møllebakken 44, Strib  
5500 Middelfart  
Tlf. 09-40 63 93

### Fåborg Modelflyveklub

Per B. Rasmussen  
Smedebakken 27  
5600 Fåborg  
Tlf. 09-61 23 08

### Vestfyns Modelflyveklub

Jørgen M. Madsen  
Stubben 10  
5631 Ebberup  
Tlf. 09-74 17 08

### Årslev Model-Flyveklub

Lars Jensen  
Stationsvej 39  
5792 Årslev

### Sydfyns Modelflyveklub

Finn Rasmussen  
Herslevvej 5  
5900 Rudkøbing  
Tlf. 09-57 15 08

### Kolding RC Club

Benny Påskesen  
Skovparken 14 A  
6000 Kolding  
Tlf. 05-52 85 74

### Haderslev RC

Per O. Forst  
Tavlsbjergvej 27,  
Hovslund  
6230 Rødekro  
Tlf. 04-68 44 99

### Tønder Modelflyveklub

Kim Thorsted  
Margrethevej 5  
6270 Tønder  
Tlf. 04-72 31 62

### Grænseegnens

Modelflyveklub  
Hermann Moltzen  
Mejerivej 10, Fårhus  
6330 Padborg  
Tlf. 04-67 65 50

### Sydjysk Modelflyveklub

Tage Lütjhe  
Mejerivej 5, Nybøl  
6400 Sønderborg

### Sønderborg

Modelflyveklub  
Gert Sommerlund  
Tværbaalle 11, Brandsbøl  
6430 Nordborg  
Tlf. 04-49 04 40

### Skibelund RC

Modelflyveklub  
Arne Barsballe  
Jens Holmsvej 1  
6510 Gram  
Tlf. 04-82 14 06

### Arrow Toftlund

Modelflyveklub  
Arne B. Friberg  
Elmevej 23  
6520 Toftlund  
Tlf. 04-83 20 93

### RC Klubben Falcon

Olav Nielsen  
Varregårdsvej 12, Veerst  
6600 Vejen  
Tlf. 05-55 50 35

### Kongeådalens

Modelflyveklub  
Bent Jørgensen  
Toften 9 A  
6650 Brørup  
Tlf. 05-38 22 27

### The Flying Tigers,

Holsted  
Finn Elbæk  
Postbox 31  
6670 Holsted  
Tlf. 05-39 80 39

### Esbjerg Modelflyveklub

Eigil N. Hansen  
Skyttevænget 26  
6710 Esbjerg V  
Tlf. 05-11 66 41

### Ribe Modelflyveklub

Flemming S. Nielsen  
Valmuemarken 13  
6771 Gredstedbro  
Tlf. 05-43 17 87

### Jydsk Luftcirkus

Jan Stampe Jansen  
Kærager 3  
6971 Spjald  
Tlf. 07-38 15 83

### Nuserne

Kaj Henning Nielsen  
Vestbanevej 36  
7184 Vandel  
Tlf. 05-88 54 54

### Grindsted RC-Klub

Hans Jensen  
Kroheedevej 6  
7200 Grindsted  
Tlf. 05-32 29 53

### Midtjysk

Modelflyveklub  
Jens Søndergaard  
Kølkær Hovedgade 44  
7400 Herning  
Tlf. 07-14 72 01

### Holstebro RC-

Modelflyveklub  
Leif Damgaard  
Jørgensen  
Suensonsvej 26  
7500 Holstebro  
Tlf. 07-42 42 24

### Nordvestjysk RC Klub

Niels Christensen  
Mølgårdsvej 31, Gudum  
7620 Lemvig  
Tlf. 07-86 32 16

### Thy RC Klub

Jørgen Larsen  
Hjertegræsvej 3,  
Sperring  
7700 Thisted  
Tlf. 07-97 13 63

### Skive Modelflyveklub

Leif Eiskjær  
Vindevej 18  
7800 Skive  
Tlf. 07-52 79 52

### Århus Modelflyve Club

Arild Larsen  
Rugmarken 80  
8520 Lystrup  
Tlf. 06-22 28 61

### Sleipner Modelflyveklub

Leif Kurt Hevang  
Stokbrovej 73, Elev  
8520 Lystrup  
Tlf. 06-23 01 10

### Grenå Modelflyveklub

Niels Bille  
Århusvej 203  
8570 Trustrup  
Tlf. 06-33 41 95

### Silkeborg

Modelflyveklub  
Jens Poul Nielsen  
Dalvejen 105  
8600 Silkeborg  
Tlf. 06-82 82 02

### Skanderborg Modelklub

Thommy Andersen  
Solsortevej 20  
8660 Skanderborg  
Tlf. 06-52 49 67

### Ry Modelflyveklub

Henning Sørensen  
Skoletofte 18, Virring  
8660 Skanderborg  
Tlf. 06-92 73 81

### Østjysk RC

Modelflyveklub  
Palle Iversen  
Ndr. Stationsvej 5  
8721 Daugård  
Tlf. 05-89 50 80

### Hobro Fjernstyringsklub

Ole Jørgensen  
Primulavej 24  
8800 Viborg  
Tlf. 06-45 13 41

### Viborg Radiostyringsklub

Niels Ole Skov  
Malurtvej 13  
8800 Viborg  
Tlf. 06-62 96 05

### Brabrand Modelflyve

Club  
Poul Sørensen  
Jernbanegade 21  
8882 Fårvang  
Tlf. 06-87 17 17

### Modelflyveklubben

Gudenå  
Per Nymark  
Frederiksgade 14  
8900 Randers  
Tlf. 06-41 50 52

### Modelflyveklubben F 16

Rougsø  
Jens Hauge Nielsen  
Fyrreparken 29  
8961 Allingåbro  
Tlf. 06-48 16 78

### Nordjysk Radiostyrings

Center  
Leif Nørgaard Jensen  
Visborggaardsvvej 8  
9200 Ålborg SV  
Tlf. 08-18 04 73

### Sæby Modelflyveklub

Erik Christensen  
P. Munksvej 58  
9300 Sæby  
Tlf. 08-46 21 44

### Dronninglund

Modelflyveklub  
Johannes Svaneborg  
Drosselvej 48, V.  
Hassing  
9310 Vodskov  
Tlf. 08-25 73 65

### Sandmose

Modelflyveklub RC  
Kaj Pedersen  
Blomstervænget 6  
9491 Pandrup  
Tlf. 08-24 60 94

### Himmerlands

Modelflyveklub  
Henrik Lindstrøm  
Viborgvej 10  
9530 Støvring  
Tlf. 08-37 11 74

### Modelflyveklubben Take

Off  
Hugo Dueholm  
Tinghusvej 16, Ullits  
9640 Farsø  
Tlf. 08-63 40 40

### Brønderslev

Modelflyveklub RC  
Rolf Kjølgaard  
Løvparken 28  
9700 Brønderslev  
Tlf. 08-82 50 80

### Hjørring Modelflyveklub

Ole Jakobsen  
Mjødurvej 10  
9800 Hjørring  
Tlf. 08-92 56 14

### Frederikshavn

Modelflyveklub  
Leif Vestergaard  
E. Mikkelsensvej 5  
9900 Frederikshavn  
Tlf. 08-42 60 74

### Skagen RC Klub

Svend Hjermitsev  
Iver Kristensensvej 9  
9990 Skagen  
Tlf. 08-44 59 79



### 19/5: Filskov Cup

Der indbydes hermed til Filskov Cup søndag d. 19. maj kl. 9.00, hvor Nuserne byder på gratis kaffe med friske rundstykker.

Flyvningerne afvikles som traditionerne foreskriver. Der vil kun blive fløjet i én klasse. Det er tilladt at bruge variometer.

Vi skulle få et nyt spil leveret inden stævnet, så selv de store modeller kan komme i luften, men ellers er det jo muligt at benytte flyslæb. Vil nogen medbringe motorfly til flyslæb, er de meget velkomne.

Tilmelding inden 17. maj til Kaj Sørensen, Skolegade 27, 7200 Grindsted, tlf. 05-32 26 56.

### 19/5: Fly for Fun

Søndag den 19/5 afholder RFK-Slangerup Fly for Fun fra kl. 13.00 til kl. 16.00.

Stævnet er tænkt som et opvisningsstævne med piloter og modeller fra mange andre klubber end RFK. Fra vores klub vil vi bl.a. forsøge at få en model af Concorde til at flyve.

Skulle der være piloter fra andre klubber, som har lyst til at deltage, gerne med særprægede modeller, er I velkomne til at ringe til Preben Jacobsen, 02-17 21 16, så tidligt som muligt før stævnets afholdelse.

### 25/5: BMC Cup, storsvævertræf

Brabrand Modelflyve Club indbyder til stævne for storsvævere på klubbens flyveplads ved Lading 15 km nordvest for Århus.

Der flyves efter specielle regler. Få støvet tørret af fuglen og mød op til en hyggelig flyvedag.

Tilmelding til Poul Sørensen på tlf. 06-87 17 17 senest d. 19/5.

### 1-2/6: Jumbo-Træf 1985

Hermed indbydes til det traditionelle Jumbo-træf på Filskov Kro's flyveplads.

Der bliver ikke tale om nogen form for konkurrence, men alle får mulighed for at flyve et præsentationsprogram uden at der er andre i luften.

Vi har udsat en vandrepokal til det flotteste fly samt et glas med inskription på selvplade til alle piloter.

Der kan camperes på pladsen fra fredag aften, og der kan flyves, så længe det er lyst.

Der arrangeres grillaften lørdag på en stor fællesgrill. »Tilbehør« skal medbringes.

Øl, vand og pølser kan købes på pladsen. Jumbocertifikat, medlemskort samt fly medbringes.

Startgebyr kr. 35,- til dækning af diverse udgifter.

Vi har bestilt godt vejr, og vi får med garanti et par gode dage. Vel mødt!

Tilmelding til Flemming Pedersen, tlf. 05-34 18 33 fra kl. 17.30 senest d. 23. maj (af hensyn til glassene .....).

### 1-2/6: SM kunstflyvning

Nordsjællands Fjernstyrings Klub indbyder til SM i kunstflyvning, klasse A, B, Jumbo og Junior Stunt, som finder sted på klubbens flyveplads, Thorsholms Allé 6, Tulstrup (v. RC Model Center), ca. 5 km vest for Hillerød.

Vi starter med briefing lørdag kl. 12.00. Der vil være mulighed for justeringsflyvning fra kl. 10.00.

Der kan købes øl, vand, kaffe og pølser på pladsen, hvor der også kan camperes.

Tilmelding skal ske til Finn Lerager, 02-27 86 06, senest mandag d. 28. maj med oplysning om RC-nummer og frekvens.

Startgebyr for A, B og Jumbo kr. 100,-.

Startgebyr for Junior Stunt kr. 50,-.

Gebyret betales ved briefing.

### 2/6: NFK Skrænt Cup

NFK indbyder herved til klubbens årlige Skrænt Cup søndag d. 2. juni.

Resultaterne tæller med til NM-85 udtagelse og Pokalkampen. Ved visse vindretninger kan det blive nødvendigt at benytte skrænter med vanskelige flyve- og landingsforhold.

Tilmelding senest tirsdag d. 28/5 til Bjørn Krogh, 02-18 70 94.

Startgebyr kr. 40,-.

Der vil blive ringet besked om flyvested og starttid på flyvedagen mellem kl. 7.30 og 8.00.

### 2/6: Nordjysk Skalamesterskab

På et fællesmøde i februar blev det vedtaget at afholde Nordjysk Skalamesterskab på NRC's plads på Restrupkærvej i Nørholm ved Aalborg.

NRC står som arrangør af stævnet, som starter kl. 10.00.

Der skal ikke tilmeldes på forhånd, men for at kunne deltage, må din klub stille mindst 1 dommer. Konkurrencereglerne sendes til de nordjyske klubber og er i uddrag aftrykt andetsteds her i bladet.

Har du spørgsmål, kan du kontakte Erik Toft eller Bent Lund på henholdsvis tlf. 08-38 22 33 og 08-31 87 90.

Vi møder ¾ af alle RC-piloter i Nordjylland denne dag!

### 2/6: Flyslæbstævne

Modelflyveklubben Gudenå indbyder hermed til det årlige flyslæbstævne på MKGs bane i Helstrup Enge.

Der flyves efter de samme regler som i 1984. Tilmelding senest d. 28/5 på tlf. 06-46 62 35 eller 06-43 46 78.

Startgebyret er på 25,- kr. pr. pilot, som betales på flyvepladsen.

Deltager man både som svæve- og motorpilot, er startgebyret 40,- kr.

Vel mødt til en dejlig dag i Helstrup Enge.

### 9/6: SMSK 2 Meter + Open

På baggrund af sidste års store succes indbyder SMSK igen i år til 2 Meter + Open Fun d. 9. juni.

Begge klasser bliver fløjet efter de modificerede 2 meter-regler (se reglerne andetsteds i bladet), dog med den modifikation, at den åbne klasse er for modeller, der ikke overholder størrelse eller funktionsantal, og trækket på gummitovet må være op til 10 kg.

Man kan desværre kun tilmelde sig til den ene af klasserne, da vi flyver begge klasser i en skøn »forvirring« for herved at opnå max. antal starter pr. pilot.

Der er briefing på Stensletten kl. 9.00, og vi regner med at flyve til kl. 16.00, hvis vejret tillader det.

Der er præmier til begge klasser.

Tilmelding samt betaling af startgebyret på kr. 25,- kan ske på girokonto nr. 1 75 33 55, SMSK, Tjørnehusene 20, 2600 Glostrup, eller pr. check til samme adresse. Skriv navn og adresse samt RC-nummer og frekvens på girokortet eller skriv oplysningerne i et følgebrev til checken.

Sidste frist for tilmelding er den 1. juni (poststempel).

### 15-16/6: Falcon Fly for Fun 1985

RC klubben Falcon indbyder herved til vort årlige Fly for Fun stævne. I år er der 10 års jubilæum.

Selve opvisningen for publikum starter søndag kl. 13.00, men vi håber at se så mange piloter med pårørende som muligt allerede fra fredag, eller kom når du/I har tid eller lyst.

Lørdag aften er der fællesspisning (husk tilmelding). Vi får sikkert som sædvanligt en sær-

deles hyggelig aften. Altså kom og vær med, så vi får en hyggelig og fornøjelig weekend med masser af flyvning.

Der er plads til opstilling af telte og campingvogne på flyvepladsen, og der er pølser, supper, øl og vand mm. i klubhuset hele weekenden.

Yderligere oplysninger og indbydelser sendes til alle klubber 3-4 uger før stævnet, eller ring til Olav Nielsen på flyvepladsen, tlf. 05-55 50 35.

Vel mødt på Veerst modelflyveplads!

### 16/6: Als Cup, Højstart

Sønderborg Modelflyveklub indbyder hermed til Als-Cup F3B på Sønderborg Modelflyveplads den 16. juni.

Der er briefing kl. 9.30.

Konkurrencen er gældende til NM-85, EM-86, VM-87 og Pokalkampen.

Tilmelding indtil den 12/6 med oplysninger om navn, RC-nummer og frekvens til:

Torben Krogh

Toftevej 12, Fynshav, 6440 Augustenborg  
Tlf. 04-46 48 23

Sådan finder du flyvepladsen: Når du kører over broen til Als mod Sønderborg fortsætter du ca. 1,5 km ad vejen. 1,5 km fra broen drejer du mod vestre mod Sønderborg Flyveplads. 100 meter henne ad denne vej drejer du igen til venstre ad Kærbygade. 1 km nede af denne skal du atter til venstre ad Midtborrevej, som fører dig ud til SMK's flyveplads.

### Juli: Falcon Sommerlejr 1985

RC klubben Falcon indbyder hermed til Sommerlejr i perioden 6/7-13/7 for begyndere og perioden 14/7-21/7 for erfarne begyndere, der ønsker træning til f.eks. A-certifikat. Der vil i begge perioder være erfarne instruktører til stede.

Deltagelse i sommerlejren er betinget af at man er forsikret via medlemskab af RC-unionen, og at man selv medbringer en egnet model. Til overnatning kan medbringes telt, campingvogn el. lign.

Følgende faciliteter står til rådighed i perioderne: Stort opvarmet klubhus, toilet med varmt og koldt vand, klubben råder over egen campingplads, som kan benyttes af deltagerne. I klubhuset kan der købes is, kaffe, øl, vand, pølser mv.

Prisen for deltagelse er sat til kr. 75,- i tilmelding pr. aktivt deltagende pilot samt kr. 10,- pr. dag. Desuden kan familie og venner medbringes. Dette koster yderligere kr. 10,- pr. dag pr. person, dog er børn under 15 år fritaget for betaling.

Om aftenen vil vi lave forskellige aktiviteter som f.eks. film, lejrball, service på radio og motor mm., eller hvad man måtte ønske.

Tilmelding og yderligere oplysninger hos: Olav Nielsen, 05-55 50 35.

### 21/9: Viborg Silent 1985

For at give alle god tid til at forberede sig til Viborg Silent bringer vi her reglerne:

Konkurrencen, er åben for alle, går ud på at flyve med den mest støjsvage motormodel.

For at kunne deltage skal modellen opfylde følgende krav:

a. være forsynet med en to-takts motor på mindst 2,5 cm<sup>3</sup>, som under målingerne kører med mindst 10.000 omdr. pr. minut.

b. kunne gennemføre alle manøvrer i Vingtreff. Lydmålingen foretages ved det højest mulige omdrejningstal umiddelbart før flyvningen, og kun officials må berøre modellen fra støjmålingen påbegyndes, til flyvningen afsluttes.

Vinderen skal redegøre for, hvorledes flyet er dæmpet, således at alle modelflyvere kan nyde godt af de opnåede resultater eventuelt ved publicering i Modelflyve Nyt.

## 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 skænseløst pladskrævende beskrivelser af effekterne mv. Oprensninger af småting bliver udeladt eller — i bedste fald — slået sammen i et »med mere«. Indsenderne bliver ikke orienteret om vor evt. redigering i teksterne.

Til gengæld er annoncerne gratis.

Annoncer til Opslagstavlen skal indsendes en måned før bladets udgivelse til:

**Modelflyve Nyt**

**Blomstervænget 21, 5610 Assens**

Annoncer til Opslagstavlen eller rettelser til indsendte annoncer modtages ikke under nogen omstændigheder pr. telefon. Vi fortæller ikke under nogen omstændigheder, hvad der står i et kommende nummers Opslagstavle, hvis man forsøger at få det at vide. Utydeligt skrevne annoncer og annoncer uden telefonnummer (husk områdenummer!) eller adresse smides uden videre i redaktionens store papirkurv!

**2 stk. Cox Tee Dee .049** med 10 stk. ekstra gløderør sælges for 300 kr. pr. stk. eller 500 kr. for begge. Motorerne har aldrig kørt. Tlf. 009-49-4608-6899 (Jørgen).

**Topflight P-39 Airacobra** byggesæt sælges. Ikke påbegyndt, tegning lettere beskadiget, pris 600 kr. 03-47 75 48 (Lars) kl. 18-19.

**Nye Good-Year cut-offs**, glidertypen, vægt 8 gram. Pris 100 kr. 08-31 91 98 (Jesper) aften.

**Multiplex linjær servoer**, 5 stk., MPX mixer, MPX svæver 220 cm, MPX svæver 300 cm samt japanpapir og div. Cox motorer sælges. 06-46 61 99 (Bøgelund Jensen) aften.

**Sælges:** 10 cm<sup>3</sup> kunstflyvningsmodel med HP 61 motor med dæmper. Desuden mek. optr. understel. 1.200 kr. 05-73 31 68 (Karsten).

**OS 61-FSR** m. org. reso-dæmper sælges. Kørt én sæson, 1.000 kr. Fibaero P-51D Mustang, færdigmalet, aldrig fløjet, 800 kr. 05-73 32 35 (Henrik).

**P-38 Lightning** m. to stk. 10 cm<sup>3</sup> OS-4-takt sælges. Delvis bygget F8F Bearcat m. optr. understel og halehjul. Skaladokumentation medfølger til begge modeller. 08-44 59 79 (Svend).

**Sælges:** Næsten færdigbygget Tumler, 350 kr. 5,7 cm<sup>3</sup> gløderørsmotor (har været startet én gang), 275 kr. Startbatteri 30 kr. 05-22 49 87 bedst efter 17.

**Sælges:** Robbe Mars 35 MHz m. Auto-mixer, kombi-switch, nye akkuer, 8-kanals modtager, servoer efter ønske, lader mv. Ca. pris 1.700 kr. 2-kanals anlæg m. to servoer, 400 kr. 08-48 42 66 lørdag 18-20 (Hans).

**Sælges:** Piper PA18 byggesæt, 575 kr. Flair Puppeteer byggesæt m. alu-cowl + Kalt 45 4-taktsmotor, 1.400 kr. STOL/fotofly m. flaps og spoilers m. OS FS 60, 1.500 kr. Hanimex motor-kamera (24x36) for fotofly, 450 kr. Zigma svævemodel, spv. 285 cm, 400 kr. 05-65 82 54 (Hans).

**Ny Tumler** incl. tank og hjul sælges. Aldrig fløjet, pris ca. 550 kr. 05-36 28 77 (Michael).



— Revisionist!

**Sælges** eller byttes med andet RC-grej: Elektro fly m. motor og akkus, 500 kr. Piper Super Cub skalamodel, skadet, 400 kr. Motor 0,8 cm<sup>3</sup> ny, kun lige startet, 150 kr. Tegning til Zero Zen, 70 kr. 10 udenlandske modelflyveblade, 100 kr. 08-98 19 29 (Per).

**Sælges:** Herregårdssæt 35 MHz, WIK Piper Super Cub m. ny OS Max 40 samt 4 servoer, Multiplex Europa 35 MHz m. senderpult, Robbe Charter m. Webra 6,5 cm<sup>3</sup> Speed samt 3 servoer, 1 stk. tilkøbt OS Max 35 m. dæmper, 2 færdigbyggede skalafly fra Pilot uden RC, Messerschmidt 109 og Focke Wulf 190. Samlet pris 6.000 kr. 04-69 85 31 eft. 18.

**Focus F3B svævefly** m. bremses i vingerne, servo til bremses medfølger. 1.000 kr. 06-22 23 09 (Hans Peter).

**OS FS-120**, 20 cm<sup>3</sup> firtakt m. motorfundament og to propeller, kørt 2 timer, 2.200 kr. Futaba 27 MHz 6-kanal sender, modtager, akku, 5 servoer, oplader mv., kr. 500. 2 stk. Perry pumper, pr. stk. kr. 50. 08-15 74 60 (Per).

**10 cm<sup>3</sup> OS FSR** m. dæmper, helt ny, kr. 1.000. 06-48 16 78 (Jens).

**Druine Turbulent** jumbomodel m. to servoer, 2.200 kr. Mini-Sopwith Camel, mangler beklædn., incl. ny 0,9 cm<sup>3</sup> motor m. lyddæmper, 400 kr. Henv. Flemming Vestrup, Vestergade 6, Frederiks, 7470 Karup.

**Bell 212 Graupner mekaniksæt** m. HB 61 Stamo motor sælges. Ubrugt i org. emballage. Flg. dele mangler i sættet: rotoraksel, blæseraksel, medbringerbolt t. blæseraksel. Prisdé 1.800 kr. 03-46 83 08 (Niels).

**Futaba FP-7FG/K**, 35 MHz, 7 kanaler m. mixer, reversering, ATV, dual rate, incl. 4 servoer og lader, 2.600 kr. 01-10 29 12 (Henrik).

**Graupner Varioprop C8** 27 MHz sælges m. 4 Graupner Micro C05 linjær servoer, akkus og lader. 03-87 78 88 (Anders) eft. 18.

**Robbe SF 36** motorsvæver sælges. Kun fløjet få gange, 1.100 kr. 03-89 62 34 (Ulrik).

**Sælges:** Robbe Piper Cub Super Cruiser byggesæt, 650 kr. Robbe Delmo m. påmont. 3-hjuls understel og mek. mixer, 450 kr.

**Købes:** Færdigbygget Pitts Special el. Laser 200 til Quadra eller Tartan Boxer. 04-42 58 92 (Claus).

**Sælges:** Simprop SAM FM 7-kanals sender m. to modtagere, 2 akkuer, 8 S-1 servoer, 2 Contest Speed servoer samt div. tilbehør, 5.000 kr. OS 61 FSR m. org. resonansdæmper, 1.000 kr. 2 stk. nye OS 40 FSR-ABC, 650 kr. pr. stk. Quadra Q35 m. elektronisk tænding, 800 kr. P51D Mustang færdigbygget, 900 kr. Rhom-Air optr. understel m. 3 ben, 800 kr. Me-410 tomotoret model, klar til maling, 900 kr. 05-73 32 35 (Henrik).

**Heliboy helikopter** m. Webra Champion motor, færdigbygget, aldrig fløjet, kr. 2.000. Bell 222 glasfiberkrop til Heliboy, 300 kr. Krick Bücker Student, byggesæt, kr. 700. Sterling Waco SRE byggesæt, kr. 500. Merco 61 motor, ny, kr. 400. 02-39 93 60 (Carsten) aften.

**Robbe Cap 21** stormodel sælges. Topp Fouga Magister, Carrera Optimus motorsvæver m. OS 15, Zlin m. 218 cm spv., OS 61 VF m. gear.

**Købes:** Karburator til OS 60 FSR. 08-38 22 33 (Erik).

**Carrera Optimus motorsvæver** m. OS motor, nyt, sælges for kr. 1.000. 08-43 29 80 inden 17.30.

**Købes:** 10-15 cm<sup>3</sup> 4-takt motor. 05-82 53 80 bedst i week-ends.

**Sælges:** Flyveklar, højvinget træningsfly med ny OS-40 firtakt, 1.800 kr. Fabriksny Webra Bully 35 methanol med propel og krummer, 1.800 kr. 4-kanals Simprop anlæg 35 MHz m. 2 stk. S-1 servoer, 1.000 kr. 08-31 00 79 (René) eft. 17.

**Multiplex Europa Sport 4**, 40 MHz, 2 servoer og lader samt påbegyndt Amigo II sælges. Pris ca. 2.000 kr. 08-92 69 00 (Jesper) eft. 18.

**Futaba 7FG/K**, 7 kanals sender med ATV samt 2 stk. 7 kanalsmodtagere sælges, 2.050 kr. 02-81 69 07 (Hans).

**Graupner udstyr sælges:** Bell 47 G helikopter m. motor og pontoner, 12 V startmotor, Mosquito el-motorsvæver m. 9 V gearmotor, S-8 Vario-prop sender, modtager, batterier, 4 stk. servoer, multilader, spændingsregulator, akku, mv., 2 stk. Jumbo gearmotorer 2000 F til elektrofly. Sælges samlet for kr. 4.000 kontant. 06-82 30 36 (Aksel).

**Købes:** Futaba eller Robbe 4-6 kanals modtager (til Futaba FP-4L FM 35 sender) samt resonansrør og krummer til HB PDP 61. 08-31 75 17 (Johannes).

**Sælges:** Fan kunstflyvningsmodel, aldrig fløjet, 300 kr. OS Max 10 FSR, 200 kr. Cox Babe Bee m. div. udstyr, 200 kr. Webra 0,8 cm<sup>3</sup> diesel, 100 kr. Futaba FP-T4L 35 MHz sender og modtager (modtager defekt), 350 kr. 05-94 38 04 (A. Weng) eft. 17.

**Samlet pris kr. 5.000:** Robbe Charter, færdigbygget, Filius svæver, færdigbygget, 2-kanals Robbe Economic RC-anlæg, 27 MHz, nyt Futaba FP-T4MR anlæg m. 3 servoer, aldrig brugt, OS Max 25 motor, 3 årgange af Modelflyve Nyt, diverse blade og kataloger, en masse materialer og tilbehør. Ring og hør nærmere. 08-58 53 37 (Henrik) eft. kl. 16.30.

**Blériot skalamodel** m. ny motor, 1.000 kr. Laser 200, spv. 230 cm, færdigbygget, kr. 1.500. Tlf. 03-54 53 43 (E. Hjarbæk) efter 16.

Annoncer til Opslagstavlen i nr. 3/85 skal være os i hænde senest d. 6. maj.

## Resultater

### DM kunstflyvning, Brønderslev d. 18-19/8-84

#### Klasse A:

1. Erik Toft, NRC .....	3.129 pt.
2. Bent Hansen .....	2.923 pt.
3. Peter Christensen, Falcon .....	2.865 pt.
4. Jørgen Søvsø, Gudenå .....	2.666 pt.
5. Erik Nymark, Falcon .....	1.933 pt.

#### Klasse B:

1. Ejner Hjort, Falcon .....	90 pt.
2. Lars Toft, NRC .....	28 pt.

#### Jumbo

1. Jens Olsen, Østjysk .....	491 pt.
2. Peer Mikkelsen, Brønderslev .....	450 pt.
3. H. P. Nørregaard, Østjysk .....	118 pt.

Selv om deltagerantallet ikke satte rekord i den rigtige retning, skal DM-resultater selvfølgelig med i bladet alligevel. Vi beklager, at vi ikke har kunnet bringe resultaterne tidligere — men de er først fremsendt til bladet ca. 7 måneder efter konkurrencens afholdelse. *red.*

### Nyt fra styringsgruppen for skalamodeller

Styringsgruppen har modtaget invitation til skala-EM i Belgien i dagene d. 4-7/7-85. Som omtalt i Modelflyve Nyt 1/85 vil styringsgruppen ikke satse på en deltagelse heri, men i stedet koncentrere kræfterne om en deltagelse i NM-85, hvortil der lige netop er indløbet foreløbig invitation. NM afvikles på Homøen flyveplads, Elverum, ca. 150 km NØ for Oslo. Stævnet afvikles i dagene 9-11/8-85. Vi kunne meget have ønsket os et tidligere tidspunkt af hensyn til DM-85, men vi har ikke haft nogen indflydelse på tidspunktet overhovedet.

Husk udtagelsesstævne til NM d. 12/5-85 hos RFK, Slangerup. *Se stævnekalender samt indbydelse andetsteds.*

De nordjyske modelflyveklubber afholdt d. 27/2 et møde i Brønderslev, hvor man besluttede at arrangere et meget enkelt skalastævne hos NRC, Aalborg d. 2/6. *Se kalenderen og indbydelse andetsteds.*

På styringsgruppens vegne,

*Hugo Dueholm*

### Nyt fra styringsgruppen for kunstflyvning

## Regelændringer

I beskrivelsen af manøvrerne til Junior-Stunt har der indsneget sig en fejl, idet der står »Ottetal over senderen«. Det skal rettes til ottetal ud for senderen, så man undgår at flyve bag om flyvelinien. (Samme fejl optræder på blanketten til A-certifikat). Se iøvrigt tegningen af Junior-Stunt programmet i Modelflyve Nyt 2/84.

I A-klassen har styringsgruppen slettet reglen med omregningen fra points til promiller for hver omgang. Dels gav det gamle system et lidt skævt forhold, når laveste promille skulle slettes for hver deltager. Dels tog det det meste af det spændende fra konkurrencen. F.eks. var en, der havde vundet 3 runder urørlig, idet nummer

to aldrig — ligemeget hvor god en sidste runde han lavede — kunne nå at slå ham.

Kvalifikationspoints omregnes til 1000-dele for hver konkurrence. Promillereglen gælder stadigvæk for internationale konkurrencer.

## Pas på støjen i 1985

I det sidste år har de fleste deltagere ved konkurrencerne ligget meget tæt på 105 dB støjgrænsen. (Modeller ved fly-for-fun'er bliver ikke støj-målt). En del har også overskredet dette maksimumskrav, men har dog kunnet fortsætte, da konkurrencelederne har kikket gennem fingrene med dette. Det er noget af et dilemma at udelukke en deltager, fordi han støjer for meget, især hvis der kun er ganske få deltagere i forvejen.

I år vil man gøre en ekstra indsats for at begrænse støjen. Ved det første stævne, JM i Viborg, vil man gribe hårdt og kontant ind over for overskridelse af støjgrænsen. Det skal nu ikke afskrække nogen fra at møde op.

Jamen, hvordan kan jeg vide, at min model ikke støjer for meget? Det kan du, fordi vi i unionen har en støjmåler, som kan anvendes, og som bl.a. i forbindelse med dommerkurset i Veerst den 13.-14. april vil blive brugt til en støj-målingstest af modeller søndag eftermiddag. Tag din model med til dette dommerkurs og få den støjmålt, det er gratis. Desuden kan du henvende dig til os ved en af konkurrencerne. Tag nogle ekstra propeller i forskellige størrelser med. En stor propel kan nedsætte støjen væsentligt.

Yderligere metoder til reduktion af støjen kan findes i artiklerne i Modelflyve Nyt 2/81 og 3/83.

### Nyt fra styringsgruppen for svævemodeller

Som tidligere lovet bringer vi i dette nummer en opdatering af RSD (se længere fremme). Vi havde håbet at kunne præsentere det nye S-cert. (svæveflyve-certifikat) og Jumbo-S-cert. til denne sæson. Desværre må vi erkende, at disse først bliver en realitet fra 1986.

De nye svæveflyve-regler er stadig under revidering. Disse vil blive udsendt til konkurrencearrangørerne, når de er færdige. Indtil da må evt. spørgsmål stilles til styringsgruppen.

Kik engang på stævnekalenderen. Mere end en snes stævner henvender sig direkte til svæveflypiloter. Lad os håbe, at vi ser mange nye ansigter til dette års stævner.

Angående nordisk mesterskab (NM) i højstart klasse F3B i Finland ved vi i skrivende stund kun, at datoerne bliver d. 3.-4. august, og at konkurrencen flyves i Räyskälä, Finland.

NM i skrænt klasse F3F afholdes i Hanstholm d. 12.-15. sept.

Til hvert NM skal vi have fundet tre seniorer og to juniorer, så vil du med, må du ud med flyvetræt.

Styringsgruppen har fået midler til at fremstille et motorspil (evt. to stk. spil), der er specielt velegnet til F3B. Spillene skulle stå færdige til AMC Open, og det er ideen, at de skal bruge til fremtidige stævner.

## Har du hørt om RSD?

Radio-Svæve-Diplom-serien startede i løbet af sidste sæson og er nu fiks og færdig, så alle kan komme igang.

Som du kan se er der seks forskellige diplomer

## Radio-svæve-diplomer

### A-diplom:

- 5 min. termik/15 min. skrænt
- 5 min. termik/15 min. skrænt
- 5 min. termik/15 min. skrænt
- 5 min. termik/15 min. skrænt
- 10 min. termik/30 min. skrænt
- 10 min. termik/30 min. skrænt
- 6 flyvninger ialt.

### B-diplom:

- 10 min. termik
- 15 min. termik/1 time skrænt
- 15 min. termik/1 time skrænt
- 30 min. skrænt
- 5 ud af 10 landinger inden for radius 10 meter.

### C-diplom:

- 15 min. termik
- 30 min. termik
- 1 time skrænt
- 20 km skrænt
- 1 km ud-hjem termik/3 km ud-hjem skrænt
- 2 km mål termik/5 km mål skrænt
- 6 ud af 10 landinger inden for radius 5 meter
- Deltage i 1 konkurrence.

### Sølv-diplom:

- 30 min. termik
- 1 time termik
- 2 timer skrænt
- 50 km skrænt
- 1 km ud-hjem til fods termik
- 2 km ud-hjem termik
- 5 km mål termik
- 2 flyslæb m. min. 10 min. fri svævetid
- 3 konkurrencer med et gennemsnit på min. 75% af vinderens points. Både skrænt- og højstartskonkurrencer skal indgå.

### Guld-diplom:

- 1 time termik
- 2 timer termik
- 100 km skrænt
- 2 km ud-hjem til fods termik
- 5 km ud-hjem termik
- 10 km mål termik
- 2 flyslæb med min. 10 min. i slæb.

### Guld-diplom med diamant:

- 5 timers termik
- 200 km skrænt
- 3 km ud-hjem til fods termik
- 10 km ud-hjem termik
- 25 km mål termik

En skråstreg / betyder, at piloten selv kan bestemme, hvilken af de to opgaver han ønsker at gennemføre.

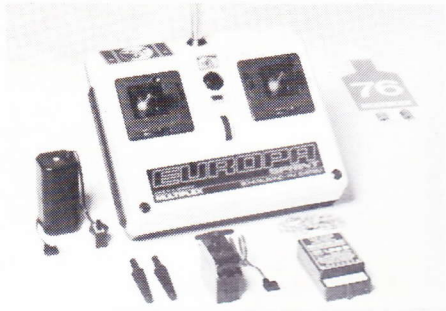
i varierende sværhedsgrad, så der skulle være passende udfordringer til alle.

Du kommer igang ved at kontakte RC-unionens sekretariat v. Karen Larsen, Rugmarken 80, 8520 Lystrup, tlf. 06-22 63 19. Så kan du gratis få tilsendt et A- og et B-diplomskema samt reglerne og så er det bare med at komme ud og flyve.

Så nemt er det. Vær med på RSD og få en spændende svæveflyvesæson.

God jagt!

# TRANSMERC sælger kvalitets mærkevarer til lave priser



## RC-anlæg

**Multiplex Europa Sprint 4/7 35 el. 40 MHz**  
Anlægget leveres med 4 kanals sender, 7 kanals modtager. Senderen kan udvides til 7 kanaler og har vendbar servoindretning. Desuden kan anlægget udvides med forskellige funktionsmoduler. Anlægget leveres med akkuer i sender og modtager, kontaktsæt, krystaller og frekvensflag.

Pris uden servoer ..... kr. 1.295,-



## Starion 27, 35 eller 40 MHz

4 kanals sender og modtager. Senderen har vendbar servoindretning og kan udbygges med mixermodul.

Anlægget leveres med 4 kanals sender, 4 kanals modtager, krystaller, kontaktsæt og akku-box.

Pris uden servoer ..... kr. 975,-



## Supra FMSS 35 MHz

4 kanals sender, kan udbygges til 8 kanaler. Mulighed for udbygning med lærer/elev-modul, heli-modul, mix-modul, LCD terminal, sensor og meget mere. 8 kanals modtager samt div. tilbehør medfølger.

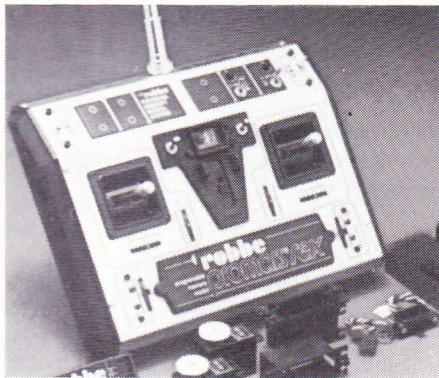
Pris uden servoer ..... kr. 1.695,-

## Supra PCM 35 MHz

8 kanals sender og 9 kanals modtager, der kan udbygges med forskellige funktionsmoduler samt infoterminal og omdrejningstæller.

Anlægget bliver leveret med HF-moduler og krystaller, kontaktsæt, frekvensflag og akku-box.

Pris uden servoer ..... kr. 3.380,-



## Promars Rex 35 MHz

8 kanals sender og modtager med hurtigladede akkuer i sender og modtager samt indbygget mixer, dual-rate og PSW-styring og muligheder for at indbygge de mest avancerede funktionsmoduler, infoterminal og omdrejningstæller.

Anlægget leveres med 8 kanals sender og modtager, krystaller, ladekabler, kontaktsæt, forlængerledning, senderrem, memory-modul og sinterceller til sender og modtager.

Pris uden servoer ..... kr. 2.950,-



## Terra Top 27, 35 eller 40 MHz

4 kanals anlæg, der kan udbygges til 8 kanaler, og anlægget kan desuden forsynes med forskellige funktionsmoduler til fly eller skibe.

Anlægget leveres m. 4 kanals sender, 8 kanals modtager, sendermodul, krystaller, kontaktsæt, krystaller, kontaktsæt, akku-box, senderrem, servoforlængerkabel og vendbar servoindretning.

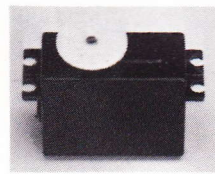
Pris uden servoer ..... kr. 1.295,-



## Compact 27 & 40 MHz.

2 kanals anlæg med 2 servoer, krystaller, akku-box m. kontaktsæt samt servotilbehør.

Pris incl. 2 servoer ..... kr. 599,-



## Servoer

Transmerc kan levere servoer til de billigste priser. F.eks.:

Tysk kvalitets servo til Multiplex og Robbe-anlæg ..... kr. 180,-

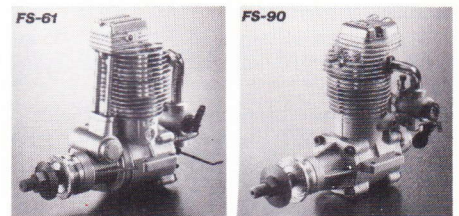
Multiplex servo-stik ..... kr. 20,50

## Motorer

### OS 2-takts motorer:

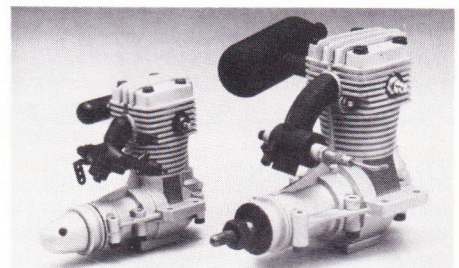
OS 10 FSR-RC .....	kr. 299,-
OS 15 RC .....	kr. 360,-
OS 20 RC .....	kr. 365,-
OS 20 FP .....	kr. 390,-
OS 25 FP .....	kr. 402,-
OS 25 FSR .....	kr. 620,-
OS 30 RC .....	kr. 390,-
OS 35 FP .....	kr. 445,-
OS 40 FP .....	kr. 541,-
OS 40 RC .....	kr. 630,-
OS 40 FSR excl. dæmper .....	kr. 770,-
OS 40 FSR incl. dæmper .....	kr. 885,-
OS 45 FSR excl. dæmper .....	kr. 840,-
OS 45 FSR incl. dæmper .....	kr. 950,-
OS 61 FSR excl. dæmper .....	kr. 980,-
OS 61 FSR incl. dæmper .....	kr. 1.100,-
OS 90 FSR excl. dæmper .....	kr. 1.630,-

Hvor der ikke står andet, er priserne incl. dæmper for RC-modeller.



### OS 4-takt motorer:

OS 20 FS .....	kr. 870,-
OS 40 FS .....	kr. 1.060,-
OS 61 FS .....	kr. 1.460,-
OS 90 FS .....	kr. 1.720,-
OS 120 FS .....	kr. 2.195,-

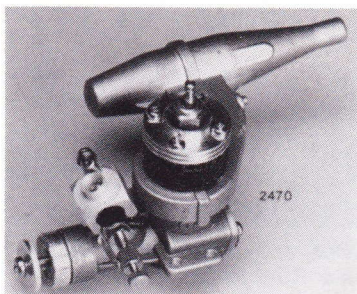


### HP 4-takt motorer:

HP-motorerne har drejeventil.	
HP VT 21 .....	kr. 925,-
HP VT 49 .....	kr. 1.225,-

Vi fortsætter successen med **Enya 46-4C**. Slagvolumen 7,5 cm<sup>3</sup>, ydelse 0,75 HK, omdrejningsområde 2.500-14.000, vægt 380 gram.

Pris excl. dæmper ..... kr. 1.295,-



**G-Mark 0.61**, 1 cm<sup>3</sup> motor med RC-drossel og dæmper. Kan køre på alm. G2-rør. Pris incl. drossel og dæmper ..... kr. 348,-

## Gløderør

Webra 3 og Rossi 4 rør:

2 V, v. 1 stk. .... kr. 18,75  
2 V v. 5 stk. .... kr. 85,00  
2 V v. 10 stk. .... kr. 150,00



**Power Panel** m. udtag til starter 12 V, pumpe 6 & 12 V, gløderør (justerbart). Med vendbar pumperetning ..... kr. 265,-



**God kvalitetsstarter** til motorer på op til 10 cm<sup>3</sup> ..... kr. 395,-

## Propel-tilbud

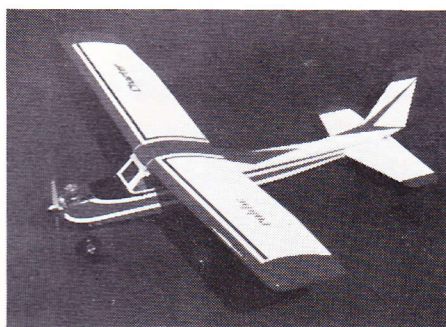
Billige propeller i mange størrelser. Sælges i bundter à 5 stk.:

8 x 8" ..... kr. 40,00  
7 x 4" ..... kr. 38,00  
9 x 4" ..... kr. 45,00  
10 x 6" ..... kr. 52,50  
12 x 4" ..... kr. 62,50  
12 x 6" ..... kr. 62,50  
10 x 4" ..... kr. 52,50



## Modeller

**WIK Charly**, spv. 1.500 mm. Vægt ca. 2,5 kg. Motorstørrelse 6,5-10 cm<sup>3</sup>. Kan bruges til kunstflyvning. Har ribbevinge ..... kr. 675,-



**Robbe Charter**, spv. 1.500 mm. Motorstørrelse ca. 3,5 cm<sup>3</sup>. God begyndermodel i ribbebygning.



**WIK Hummel** m. beklædte styroporvinger. Spv. 2.080 mm, vægt ca. 4 kg. Motorstørrelse 10 cm<sup>3</sup>.



**WIK Super Tigre**, spv. 1.500/1.200 mm. Vægt ca. 3 kg. Motorstørrelse 10 cm<sup>3</sup>. God dobbeltdækker.



**Telemaster**, spv. 1.800 mm, vægt 2,5-3,0 kg. Motorstørrelse 6,5-10 cm<sup>3</sup>. Stor begyndermodel, som passer til din store motor. Byggesættet koster kun ..... kr. 525,-

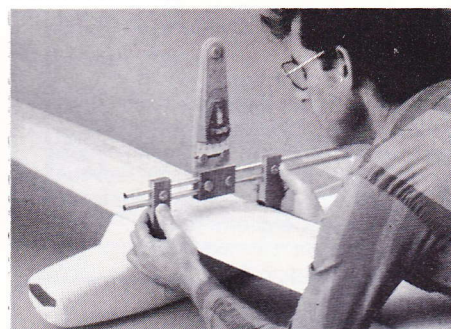


**Progress 4 x 4**, 4-hjuls trukken bil med lukket gearkasse og kædetræk samt støddæmper. Den styrer på alle fire hjul. Transmerc-pris ..... kr. 1.575,-

## Diverse

Transmerc fører et særdeles bredt sortiment i såvel RC-anlæg, modeller samt tilbehør og smådele. Der er slet ikke plads til at

annoncere det hele — men her er et par ting fra det store lager:



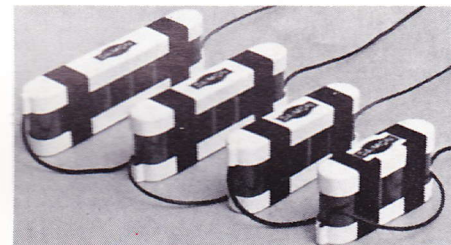
**Indfaldsvinkelmåler** til kontrol af indstillingsvinklen på hoved- og haleplan. Hurtigbyggesæt ..... kr. 179,-



**Kort gummiante**ne, undgå at du får knækket antennen på pladsen ..... kr. 170,-

## Tilbud: Akku'er

Akku 500 mAh v. 1 stk. .... kr. 15,00  
Akku 500 mAh v. 10 stk. .... kr. 13,50  
Akku 1.200 mAh v. 1 stk. .... kr. 26,50  
Akku 1.200 mAh v. 10 stk. .... kr. 24,75



### Akkusæt:

4,8 V, 1,2 A ..... kr. 135,-  
6,0 V, 1,2 A ..... kr. 165,-  
7,2 V, 1,2 A ..... kr. 195,-  
8,4 V, 1,2 A ..... kr. 225,-  
9,6 V, 1,2 A ..... kr. 260,-

**Akku-kapper** ..... kr. 18,50  
**Krympflex** ..... kr. 15,00  
**Amp lock stik** ..... kr. 6,00



### Tør akku:

2 V, 6 A ..... kr. 99,-  
6 V, 3 A ..... kr. 175,-  
12 V, 6 A ..... kr. 335,-

Alle vore priser er incl. moms. Vi forbeholder os ret til at ændre priser. Vi tager forbehold for trykfejl og prisstigninger.

# 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.

# ERIK TOFT

Modelhobby

Efter nogen søgen har vi fundet leverandøren af olien, som de fleste af Sydeuropas topiloter benytter i deres brændstof. Det er en specialolie for totakts- og modelmotorer, som bl.a. grundet blandingsforholdet (1:10) giver dig følgende fordele:

- Mindre snavs på modellen
- Ingen tilsodning
- Du sparer penge

Pris pr. liter i 1 liter dunke ..... kr. 55,-  
Pris pr. liter i 5 liter dunke ..... kr. 48,-

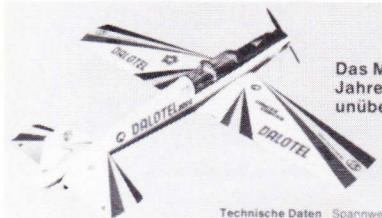


## Røga modeller

Fra en af Europas bedste byggesætsfabrikker, »Røga«, har vi hjemført henholdsvis »Super Fli«, der er en semiskalamodel af Phil Kraft's kunstflyvningsfly, og »Dalotel 2000«, der ligeledes er en semiskalamodel, men dimensioneret til det nye kunstflyvningsprogram. Begge modeller er konstrueret af verdensmesteren i kunstflyvning, Hanno Prettnér, hvilket skulle sikre gode flyveegenskaber.

Røga's modeller er næsten færdigbygget og meget lette.

Super Fli ..... kr. 998,-  
Dalotel 2000 ..... kr. 1.850,-



Vi står naturligvis også til rådighed, hvis du ønsker at købe andre udenlandske modeller eller andet udstyr.

## ERIK TOFT

Dalby Allé 27, Dall Villaby  
DK-9230 Svenstrup J  
Tlf. 08-38 22 33

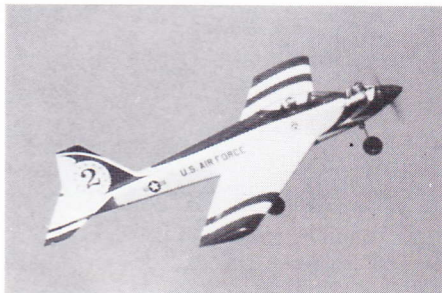
Modelflyve Nyt  
er flyttet!

Modelflyve Nyt  
Blomstervænget 21, 5610 Assens  
Tlf. 09-71 49 50

Telefontid hverdage kl. 15-17.  
Telefonvareren tager imod besked  
døgnet rundt uden for telefontiden!

# Leif O. Mortensen Hobby

## RC-modeller



Kobra, spændvidde 1143 mm. Motor: 3,2-5,7 cm<sup>3</sup>.



Kadet Mark II, spændvidde 1450 mm. Motor: 4,1-6,5 cm<sup>3</sup>.



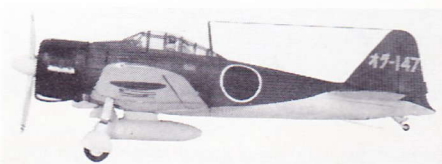
Kougar, spændvidde 1270 mm. Motor: 6,5-8,5 cm<sup>3</sup>.

Hummer, RC-motormodel til 0,8 cm<sup>3</sup> motor. Spændvidden er 86 cm, og Hummer har styring på højde- og krængor.

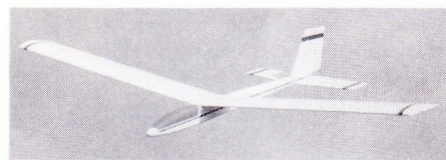


Lake Buccaneer 20, spændvidde 1500 mm. Motor: 3,5-5 cm<sup>3</sup>.

Piper PA 18, spændvidde 1810 mm. Motor: 10 cm<sup>3</sup>.



A6M2 Zero, spændvidde 1550 mm. Motor: 10 cm<sup>3</sup>.



Song of Wind, spændvidde 1820 mm. Næsten flyveklar RC-svævemodel.

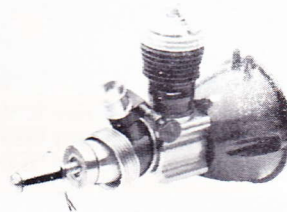
## Solarfilm og Solartex

Vi har Solarfilm og Solartex i mange farver. Til Solartex medfølger dansk brugsanvisning.

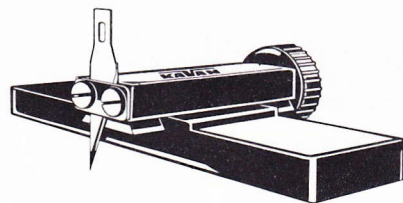
Solarfilm, 1,25 m ..... kr. 24,00  
Solarfilm, pr. m ..... kr. 20,00  
Solarfilm metallic, 1,25 m ..... kr. 26,50  
Solarfilm metallic, 5 m ..... kr. 105,00  
Solartex, pr. m ..... kr. 35,00  
Solartex, 5 m ..... kr. 168,00

Strygejern til påsætning af beklædningsfolie ..... kr. 240,00

Varmluftblæser til stramning af beklædningsfolie ..... kr. 250,00



Cox Tee Dee 0,30 cm<sup>3</sup> ..... kr. 310,00



Kavan listeskærer ..... kr. 30,00

Balsahøvl ..... kr. 25,50

## Nyheder

Nu har vi en spinner til tre-bladet propel på lager i følgende størrelser: 50, 57 og 63 mm. Desuden tre-bladede propeller fra 5 x 3 til 12 x 8".

Brændstof til diesel og gløderørsmotorer sendes over hele landet.

LEIF O. MORTENSEN HOBBY  
Nørremarksvej 61  
DK-9270 Klarup  
Telefon 08-31 94 22  
Giro 9 00 00 62  
Telefontid: mandag-fredag kl. 16.00-18.00.

# STOPURE

Elektronisk stopur, som viser tiden med STORE, tydelige tal. Kan vise splittid, dvs. 1. plads og 2. plads. Uret markerer start, stop og funktions-skift med tydeligt lydssignal.

Batteriernes levetid er ca. to år.



Restsalg: Pris kr. 128,-

**RC Service**  
Magnolievangen 40  
3450 Allerød  
Tlf. 02-27 64 20

## JS teknik tilbyder NYHEDER FRA NÜRNBERG '85

### Stilbar propel

hvor bladenes indstillingsvinkel stilles via servo, mens motoren kører. Til såvel el- som forbrændingsmotor. Tekn. data: 3-bladet med dia. 300 mm (12"). Stigning 0-300 mm (12"), max. 12.000 omdr./min.

Til elektromotorer på max. 500 W, to-taktere på 10 cm<sup>3</sup> og fire-taktere på 20 cm<sup>3</sup>. Pris ..... kr. 267,00  
BESTIL NU. Levering til sommer.

### El-starter

12 volt op til 10,5 cm<sup>3</sup> ..... kr. 375,00  
Pylon Brand el-starter, op til 500 W (10-13 cm<sup>3</sup>) ..... kr. 470,00

### Brændstofpumper

12 volt elektrisk ..... kr. 110,00  
Håndpumpe til såvel methanol som benzin ..... kr. 162,00

### Elektronik

Test dine rør og trækstænger med en servotester med ampere-meter. Pris ..... kr. 340,00

Læs mere om disse nyheder og vores øvrige program af tilbehør og elektronik til modelhobby i vores katalog. Dette er fortsat gratis, men er blevet tykkere, og portoen er steget, hvorfor vi desværre må bede om 5 kr. i frimærker til dækning af porto.

Uglevang 52, 1., 3450 Allerød

02-27 55 51

## Her finder du en god leverandør

### MÅLØV

Alle mål i trælist, krydsfiner, balsatræ. 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.

Hele programmet fra

### MULTIPLEX

RC-anlæg — motorer — fly — skibs- og bilmodeller.

### RANDERS HOBBY v. Knud Maaetoft

Rådhusstrøvet 4, 8900 Randers  
Tlf. 06-42 58 14

### KSS HOBBY

RC  
Mandag kl. 14-19

Futaba,  
brændstof  
mm.  
Ring til  
KSS!



KSS, Rødovrevej 47, 2610 Rødovre  
01-41 29 98

### 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!

Vi har stort udvalg i  
**BØGER og TIDSSKRIFTER**  
om fly, biler mm.  
Forlang lister.



### ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat

KRON-PRINSENS-GADE 3-5 - POSTBOKS 2184  
1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44

### FUTABA RC-værksted

Har du fejl på din Futaba-radio eller vil du have den checket, så send den til det autoriserede værksted. Vi checker også dine ni-cad-akku'er!

**Futaba RC-Service**  
Magnolievangen 40, 3450 Allerød  
Tlf. 02-27 64 20

### Robbe RC-værksted

Vi udfører alt garanti- og servicearbejde på Robbe RC-anlæg i Danmark.

**Robbe Servicecenter Danmark**  
v. Bjørn Nielsen  
Gartnervænget 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\$ luftpost, 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

JØRGEN NIELSEN

BYGVÆNGET 3  
6990 ULFBORG

# MULTIPLEX nyheder 85

Vi vil i denne annonce informere om nogle af Nürnberg-Messens vigtigste nyheder.

MULTIPLEX kan nu levere et PCM-anlæg i den nedre prisklasse:

## Europa Sprint PCM

- ★ Fire kanaler, kan udbygges til syv kanaler, modtageren er udbygget
- ★ Mulighed for lærer/elev-kabel
- ★ Vendbar servoretning
- ★ Kan skifte fra PCM til PPM (»gamle« FM-modtagere kan benyttes)
- ★ Leveres med akkuer indbygget
- ★ Mixer med mere kan indbygges

Den mest moderne mikroprocessor-teknik giver den største transmissions sikkerhed.

Et anlæg for dem, der ønsker den sikkerhed, som PCM kan give, men ikke har brug for f.eks. softmodulsystem.

Solid teknik til billig pris — spørg din forhandler om prisen.

Anlægget kan leveres hurtigt, da godkendelse forventes meget snart.



## Memory-softmoduler til Royal mc

En gang indstillede værdier som regulatorer, servo-revers-kontakter og trimknapper gemmes i memory-softmodulet. Dermed bliver der ikke blot mulighed for at vælge program til forskellige modeltyper, men også for at »gemme« indstillede værdier til den enkelte model. Hvis man på længere sigt anskaffer sig et memory-softmodul til hver model, behøver man ikke mere at indstille på senderen. Alt er opbevaret i modulet.

Memorysoftmodul leveres i tre versioner: M1 All-round til motor

og svævefly, M2 Heli til helikoptere og M3 F3B til svævespecialister.



## Kombimixer til Europa Sprint

Denne mixer muliggør variabel kombination af to funktioner. Derudover har mixeren en kombiswitch med indstillingsmulighed. Den kan tilkobles ved almindelig stiktilslutning til den ønskede styrepind-funktion. Mixeren passer til alle Europa Sprint-sendere.

## Senderpult Jet-Box

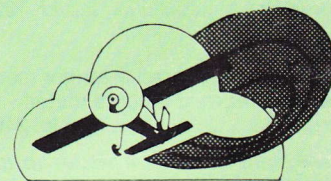
Denne nye senderpult er kendetegnet ved følgende:

- ★ Lukket hus giver større stabilitet og bedre gribe-muligheder
- ★ Beskyttelsesfolie (regnfrakke)



kan udfoldes til beskyttelse mod regn og vind

- ★ Har et rum, der kan benyttes til opbevaring af værktøj
- ★ Man kan altid komme ind til HF-modulet uden at tage senderen op af pulten.



### MAAETOFT

DMI ApS

DK-8900 Randers  
Telefon - fra:  
Danmark 06-42 58 15  
Norge 095 45 6 42 58 15