

# Modelflyve

D. 2/12, 9. årgang  
Kr. 16,00

# Nyt

# 6 85

RADIOSTYRING • LINESTYRING • FRITFLYING • RADIOSTYRING



- ★ Vi bygger en model af BAe Hawk
- ★ »Klubbens 2-Meter« – tegning til avanceret norsk 2-meter RC-svæver på midtersiderne
- ★ Den nye OS FS-20 firtakter på prøve
- ★ Fra konkurrencefronten:  
VM for RC-kunsthavningsmodeller  
EM for linestyrede modeller  
NM og Nordisk Cup for skræntsvævere
- ★ Sådan vinder man i team-race
- ★ Tegning til »Dimple« – DM-vindermodellen i wakefield-klassen
- ★ Flyvning over Øresund med RC-model i anledning af 75-året for Robert Svendsens sundflyvning i 1910

**Graupner = dag-til-dag levering fra komplet dansk lager**

# Graupner modelhobby i over 50 år

Graupner sælger dig den fjernstyrings-teknologi, du skal bruge i morgen, og overlader andre at levere teknologien, som blev brugt i går.

Der er 10 forskellige typer **Graupner/JR** anlæg at vælge imellem, så du kan altid finde det **Graupner**-sæt, der passer både til din pengepung og til dine krav.



**C4 SSM**  
27 MHz,  
til 2 servoer



**FM 6014 Expert\***  
Herregårds-sættet  
27, 35 og 40 MHz,  
til 8 servoer



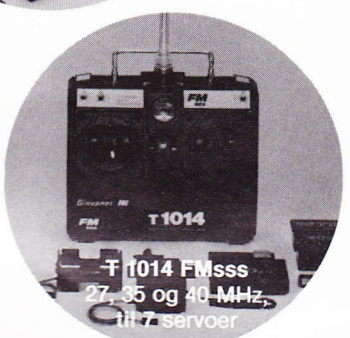
**FM 4014\***  
Proprietær-sættet  
27, 35 og 40 MHz,  
til 8 servoer



**E4 SSM**  
40 MHz,  
til 2 servoer



**FM 6014 PCM 18 Expert\***  
Herregårds-sættet med PCM  
27, 35 og 40 MHz,  
til 9 servoer



**T 1014 FMss**  
27, 35 og 40 MHz,  
til 7 servoer



**D4 SSM**  
27, 35 og 40 MHz,  
til 2 servoer



**T 1008 FMss**  
27, 35 og 40 MHz,  
til 4 servoer



**C6 SSM**  
27 MHz,  
til 3 servoer



**E8 SSM**  
27 og 40 MHz,  
til 4 servoer

\* disse sæt kan alle udbygges med moduler — individuelt udvalgt af det store program.

Naturligvis ligger det langt uden for grænserne i denne lille annonce at oplyse om mere end netop type-udvalget, men du kan se og læse om alle de tekniske raffinementer, udstyr, udbygningsmuligheder og alt andet i det store **Graupner** katalog 38FS, som du kan købe hos din forhandler.

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

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

# KYOSHO

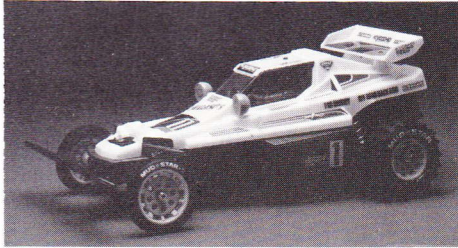
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

世界のマニアが絶賛!

# PCM512

PRODUCT of Futaba

## FUTABA & KYOSHO - en god kombination



**Kyosho PEGASUS:** Byggesæt til ny off-road RC-bil m. solide støddæmpere, kraftige tandhjul og rigtigt differentiale. Japansk kvalitet!

Nu importerer vi det store **Kyosho-fabrikat** direkte til Danmark!



**Futaba ATTACK:** 2-kanals RC-anlæg med to servoer. Japansk kvalitet!

**Nyt - nyt - nyt**  
Nu findes **Futaba Attack** med og uden reversering fra senderen!

## Kyosho SERENADE 1500

Smuk V-hale svævemodel for såvel begynderen som den mere øvede. Spændvidden er 157 cm. Alle dele i samlesættet er færdige - køb i dag og flyv i morgen!

Gummitov og mixer til V-halen følger med sættet. Modellen skal fjernstyres med min. 2 servoer.



## Futaba tilbehør



**GOD JUL!**  
- fra  
Futaba ...

## Futaba FP-4LG, 35 MHz FM

4-kanals RC-sæt i kunststof kabinet med bærehåndtag, semi-open gimbal styrepinde og let udskifteligt krystal. Kan let forsynes med NC-akkus (FBPK-4). Senderen har servo-reversering på alle kanaler.

Fabrikspakningen indeholder sender, modtager, 3 servoer samt forskelligt tilbehør.



## Kataloger

Kyosho mini 1985  
Kyosho mini 1986 - nyheder  
Kyosho maxi 1985 - ca. 1,2 kg  
Futaba 1985  
Futaba 1986

Disse kataloger kan enten købes hos din forhandler eller bestilles som en samlet katalog-pakke hos os. Send os venligst kr. 50,- (helst som check), og du har din katalogpakke i løbet af få dage!

Import & engros

# Futaba Denmark

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

FUTABA = DIN SIKKERHED FOR KVALITET OG RESERVEDELE TIL FORNUFTIG PRIS

FUTABA & KYOSHO - EN PERFECT KOMBINATION OG SUPER KVALITET = DIN SIKKERHED

**KYOSHO - MÅSKE LIDT DYRERE, MEN MEGET BEDRE = KVALITET HELT I TOP**

# GODT NYTÅR FRA ■ AVIONIC ■

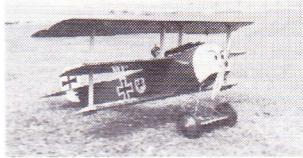
Ualmindelig fornemt byggesæt med indfarvet GFK-krop og færdige skumvinger. Flyet er i skala 1:5 og kan bygges som den velkendte G 109 B type. Delbare vinger og aftageligt haleplan letter transporten. Masser af tilbehør — selv hjulskærme og luftbremser. Og så er den stor — spv. 3.480 mm. Motor: 10 cm<sup>3</sup> 4-takt. Og prisen ..... kr. 1.965,-



**G 111 OBSERVER**



Puppeteer, 1524 mm ..... kr. 890,-



Baronette, 1245 mm ..... kr. 840,-



Magnattila, 1524 mm .... kr. 640,-



Legionaire, 1321 mm .... kr. 820,-



Charly, 1.500 mm ..... kr. 690,-



Super Tiger, 1.500 mm ..... kr. 740,-



CAP 21, 1.450 mm ..... kr. 1.295,-



Short Skyvan 3, 2.440 mm ..... kr. 1.835,-



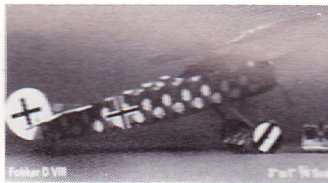
Wild Cat, 1.350 mm ..... kr. 650,-



Stephans Acro, 1.840 mm ..... kr. 1.790,-



Piper Tripacer,  
2.230 mm ..... kr. 1.895,-



Fokker D VIII,  
2.100 mm ..... kr. 1.770,-



Chipmunk,  
2.320 mm ..... kr. 2.750,-



Fokker DR1,  
1.860 mm ..... kr. 1.795,-

## Modeller

Pilot P-51D Mustang, 1220 mm ..... kr. 700,-  
 Pilot ME-109E, 1206 mm ..... kr. 700,-  
 Cambria Fun Fighters, 1090 mm,  
 Spitfire, Mustang, FW190, Me109 kr. 595,-  
 Marutaka FW190A, 1530 mm ..... kr. 1.295,-  
 Marutaka ME 109E, 1541 mm ..... kr. 1.430,-  
 Marutaka Spitfire Mk.8, 1637 mm . kr. 1.365,-  
 Cambria Navion, 1520 mm ..... kr. 420,-  
 Cambria Traveler, 1520 mm ..... kr. 695,-  
 TT Eagle 40L, 1410 mm, lavvinget  
 træner ..... kr. 650,-  
 Simprop Super Chart, 1460 mm,  
 begyndermodel ..... kr. 475,-  
 Super Lightning, kunstfly, 10 cm<sup>3</sup> kr. 950,-  
 WIK BS-1, 2.200 mm, begynder  
 svæver ..... kr. 386,-  
 WIK Kestrel, 2840 mm, ribbevinge kr. 730,-

## Motorer

Egen import af HP motorer:  
 HP40 F Gold Cup, 1,18 HK v.  
 18.000 omdr./min. .... kr. 695,-

HP 61 Gold Cup ABC, 2,25 HK v.  
 20.000 omdr./min. .... kr. 1.095,-  
 HP 40 dæmper ..... kr. 120,-  
 HP 40 krummer ..... kr. 95,-  
 HP 40 reso-rør ..... kr. 250,-  
 HP 60 dæmper ..... kr. 150,-  
 HP 60 krummer ..... kr. 100,-  
 HP 60 reso-rør ..... kr. 270,-

### Kun få stk. af disse:

Cox Tee-Dee ..... kr. 450,-  
 Testor 0,8 cm<sup>3</sup> ..... kr. 150,-  
 OS 30 RC ..... kr. 200,-  
 Rossi 81 ABC ..... kr. 1.740,-  
 HP 40 FSS ..... kr. 595,-

## Minivox dæmpere (Viborg blaster)

1075 Super Silent, 10 cm<sup>3</sup> ..... kr. 195,-  
 1076 Super Silent, 5-7,5 cm<sup>3</sup> ..... kr. 185,-  
 1077 Super Silent GM ..... kr. 255,-  
 1070 Sport Q ..... kr. 165,-

## WIK tanke

3185 250 cm<sup>3</sup> ..... kr. 30,-

3187 500 cm<sup>3</sup> ..... kr. 35,-  
 3189 500 cm<sup>3</sup> benzin ..... kr. 35,-

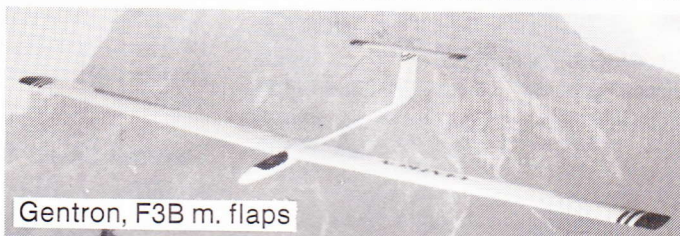
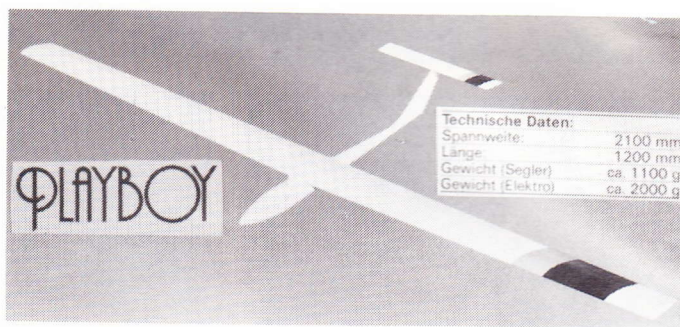


## Futaba

FP-4LG, FM 35 MHz, servovend. alle  
 kanaler, fabrikkspakning incl.  
 3 stk. S-28 servoer ..... kr. 1.565,-  
 Conquest PCM, 5 kanaler, komplet  
 med 3 stk. S-128 servoer ..... kr. 2.635,-  
 Conquest PCM som ovenfor,  
 incl. NiCd og dobb.-lader ..... kr. 2.990,-

Eismann svævere har fået ry for to ting — meget fine byggesæt af høj forarbejdningsgrad og flyveegenskaber helt i top. Vi har derfor hjemtaget de mest populære typer dækkende all-round, skrænt og F3B.

Playboy, all-round/elektro ..... kr. 1.290,-  
 Vampir, all-round/skrænt ..... kr. 1.660,-  
 Yankee, skrænt ..... kr. 1.190,-  
 Hai, skrænt/kunstfly ..... kr. 1.470,-  
 Gentron, F3B m. flaps ..... kr. 2.650,-



#### R&G GLAS OG EPOXY

25 g/m<sup>2</sup> væv, 1 og 2 qm pakninger, pr. m<sup>2</sup> ..... kr. 45,-  
 44 g/m<sup>2</sup> væv, 1 og 2 qm pakninger, pr. m<sup>2</sup> ..... kr. 45,-  
 79 g/m<sup>2</sup> væv, 1, 2 og 4 qm pakninger, pr. m<sup>2</sup> ..... kr. 35,-  
 161 g/m<sup>2</sup> væv, 1 og 2 qm pakninger, pr. m<sup>2</sup> ..... kr. 40,-  
 296 g/m<sup>2</sup> atlas, pr. m<sup>2</sup> ..... kr. 75,-  
 Epoxy + hærdere, 40 min., 0,28 kg ..... kr. 45,-  
 Epoxy + hærdere, 40 min., 1 kg ..... kr. 105,-  
 Epoxy + hærdere, 90 min., 1 kg ..... kr. 105,-  
 Farvepasta, hvid, 250 g ..... kr. 40,-  
 Farvepasta, gul, blå, rød, sort ..... kr. 60,-  
 Microballoner, 500 ml ..... kr. 20,-  
 Kulroving, 20 m ..... kr. 40,-

#### LIME

Greven cyano, 10 g ..... kr. 30,-  
 Greven cyano, 25 g ..... kr. 60,-  
 Isarplast, 20 g ..... kr. 12,-  
 Stabilit Express, 30 g ..... kr. 30,-  
 Stabilit Express, 80 g ..... kr. 60,-  
 UHU Hart, 125 g ..... kr. 20,-  
 R&G 5-min. epoxy, 200 g ..... kr. 70,-  
 Balsarite, 236 ml ..... kr. 70,-  
 Balsaloc, 250 ml ..... kr. 50,-  
 Porefylder, 100 ml ..... kr. 15,-

#### MALING

Simprops PU spray, 400 ml, mange farver ..... kr. 45,-  
 Coverites epoxy spray, premixed, hvid, gul, blå og rød ..... kr. 80,-  
 Coverites Glaskote finish, 236 ml ..... kr. 50,-

#### BEKLÆDNING

Solarfilm, hvid, rød, orange, gul, blå, pr. m ..... kr. 25,-  
 Solartex, hvid, rød, gul, antic, natural, pr. m ..... kr. 45,-  
 Micafilm, hvid, rød, orange, aluminium, 74 x 165 cm ..... kr. 80,-  
 Nylon, rød og hvid, 90 x 200 cm ..... kr. 45,-

#### BALSAFINER, 100 x 1000 mm

1,0 mm ..... kr. 9,-  
 1,5 mm ..... kr. 10,-  
 2,0 mm ..... kr. 11,-  
 3,0 mm ..... kr. 12,-  
 4,0 mm ..... kr. 13,-  
 5,0 mm ..... kr. 15,-  
 6,0 mm ..... kr. 18,-  
 8,0 mm ..... kr. 21,-  
 10,0 mm ..... kr. 25,-

#### AEROPANKRYDSFINER, 250 x 500 mm

0,8 mm ..... kr. 15,-  
 1,0 mm ..... kr. 15,-  
 1,5 mm ..... kr. 15,-  
 2,0 mm ..... kr. 20,-  
 3,0 mm ..... kr. 25,-  
 4,0 mm ..... kr. 30,-  
 5,0 mm ..... kr. 35,-  
 Også i 250 x 1000 mm plader.

#### PIANOTRÅD, 1000 mm

0,8 mm ..... kr. 2,-  
 1,0 mm ..... kr. 2,-  
 1,5 mm ..... kr. 3,-  
 2,0 mm ..... kr. 3,-  
 2,5 mm ..... kr. 4,-  
 3,0 mm ..... kr. 5,-  
 4,0 mm ..... kr. 8,-  
 5,0 mm ..... kr. 12,-  
 6,0 mm ..... kr. 16,-

#### PROPELLER

Master Airscrew:  
 9 x 4 ..... kr. 22,-  
 9 x 6 ..... kr. 22,-  
 10 x 6 ..... kr. 25,-  
 11 x 7 1/2 ..... kr. 30,-  
 12 x 6 ..... kr. 40,-  
 13 x 6 ..... kr. 48,-

#### Graupner Super Nylon:

10 x 6 ..... kr. 25,-  
 12 x 6 ..... kr. 35,-  
 12 1/2 x 6 ..... kr. 35,-  
 12 x 7 ..... kr. 35,-  
 14 x 7 ..... kr. 55,-  
 15 x 8 ..... kr. 65,-

#### Avionica træ:

16 x 6 ..... kr. 60,-  
 18 x 6 ..... kr. 80,-  
 18 x 8 ..... kr. 80,-  
 20 x 6 ..... kr. 120,-  
 20 x 8 ..... kr. 120,-  
 20 x 10 ..... kr. 15,-

#### Dynathrust fiber:

16 x 6 ..... kr. 120,-  
 18 x 10 ..... kr. 160,-  
 20 x 8 ..... kr. 210,-

#### Graupner træ:

18 x 6 ..... kr. 135,-  
 18 x 8 ..... kr. 135,-  
 20 x 8 ..... kr. 140,-

#### Kavan træ:

18 x 12 ..... kr. 144,-  
 22 x 10 ..... kr. 144,-  
 24 x 6 ..... kr. 160,-

#### MOTORFUNDAMENTER

WIK/SLEC plast:  
 3301 19-21 mm ..... kr. 15,-  
 3302 27-29 mm ..... kr. 20,-  
 3303 31-33 mm ..... kr. 20,-  
 3304 35-37 mm ..... kr. 25,-  
 3305 42-44 mm ..... kr. 30,-

#### Webra metal:

3722 35 mm ..... kr. 40,-  
 3723 40,5 mm ..... kr. 44,-  
 3724 45,5 mm ..... kr. 50,-

#### HJUL

Ultra lette:  
 3401 57 mm ..... kr. 25,-  
 3402 63 mm ..... kr. 30,-  
 3403 70 mm ..... kr. 35,-  
 3404 76 mm ..... kr. 40,-  
 3405 90 mm ..... kr. 50,-

#### Brede, ultra lette:

W40 76 mm ..... kr. 35,-  
 W41 88 mm ..... kr. 40,-  
 W42 102 mm ..... kr. 50,-

Technische Daten:  
 Spannweite: 2100 mm  
 Länge: 1200 mm  
 Gewicht (Segler): ca. 1100 g  
 Gewicht (Elektro): ca. 2000 g

Technische Daten:  
 Spannweite: 2200 mm  
 Länge: 1240 mm  
 Flächennutz: 49,2 dm<sup>2</sup>

Old timer 110 mm ..... kr. 100,-  
 3391 halehjul, 30 mm ..... kr. 20,-  
 3372 drejbart halehjulsstel ..... kr. 30,-  
 Dural understel ..... kr. 40,-  
 GFK jumbo understel ..... kr. 190,-

#### VÆRKTØJ

Balsahøvl ..... kr. 44,-  
 Klinger til balsahøvl ..... kr. 15,-  
 Hængselknive ..... kr. 80,-  
 Listeskærer ..... kr. 40,-  
 Reserveblade til listeskærer ..... kr. 30,-  
 Temperatur-måler ..... kr. 100,-  
 Små plast-tvinger ..... kr. 36,-  
 Store plast-tvinger ..... kr. 14,50

#### SVÆVEFLYVEGREJ

3227 gummitov 8/4 Ø. 30 m ..... kr. 290,-  
 3222 perlon snor, 100 m ..... kr. 25,-  
 3226 faldskærm ..... kr. 90,-  
 3228 koblingsdele for tov ..... kr. 20,-  
 0156 næsekobling ..... kr. 45,-

#### DIVERSE

0290 Rovinkel, 90° ..... kr. 8,-  
 0291 Rovinkel, 60° ..... kr. 8,-  
 Servotape ..... kr. 15,-  
 Hængselstape, 19 mm ..... kr. 15,-  
 0345 Kabinelås ..... kr. 15,-  
 3434 Instrumenter, 1/5 skala ..... kr. 40,-  
 3433 Instrumenter, 1/4 skala ..... kr. 60,-  
 Stelringe, 2-3-4-5 mm ..... kr. 10,-  
 Træmatrækker, M3-5-6 ..... kr. 10,-  
 TT Power Panel ..... kr. 300,-  
 0275 Dobb. Power Panel ..... kr. 480,-

#### KATALOGER

Mod check eller frimærker.  
 Graupner ..... kr. 70,-  
 Simprop ..... kr. 54,-  
 Kavan ..... kr. 45,-  
 WIK ..... kr. 45,-  
 Cambria ..... kr. 25,-  
 Flair ..... kr. 30,-  
 HP ..... kr. 25,-  
 R&G ..... kr. 40,-  
 Futaba ..... kr. 10,-  
 Eismann ..... kr. 30,-

Generalagenturer:  
 R&G Glas og Epoxy  
 DIGICONT PCM  
 PRACTICAL SCALE

F. KAVAN  
 CAMBRIA  
 EISMANN

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

■ AVIONIC ■ • Volvevej 5 • DK-8240 Risskov • Tlf. 06-17 56 44\*

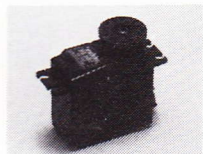
# MINI PRISER - MAXI SERVICE

## Tilbud

Graupner RC fly Trend ..... kun kr. 695,-  
 Astro 40 RC fly, lavvinget super,  
 før kr. 1.250,- ..... nu kun kr. 995,-  
 Startakku. 2 V, 5,2 A ..... kun kr. 95,-  
 Enya gløderør, tilbud ..... kun kr. 30,-  
 Carrera Favorit ..... kun kr. 995,-  
 Carrera ASW 17 ..... kun kr. 1.250,-  
 Multiplex Flamingo ..... kun kr. 1.250,-

## RC motorfly: Graupner Topsy

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



## Servoer

Robbe/Futaba servo ..... kun kr. 180,-

## 4 kanal Graupner RC-anlæg

Komplet m. 1 servo ..... tilbud kr. 1.175,-



## Futaba 4L 35 MHz

Futaba 4 kanal FM 35 anlæg komplet med  
 3 servoer, servomonteringer mv.

Tilbud ..... kun kr. 1.950,-

## Fantasiltilbud 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 RC svævemodel

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

## Futaba servoer

Futaba S-33 miniservo,  
 tilbud ..... kun kr. 395,-  
 Futaba S-28 servo, tilbud ... kun kr. 225,-

## Graupner LS4 svæver

Tilbud ..... kun kr. 1.750,-



## Multiplex RC-anlæg

4 kanals FM anlæg, komplet  
 med 1 servo ..... kun kr. 1.548,-

## Graupner PCM Herregårdssæt

RING og få en SÆRPRIS.

# RØDOVRE HOBBY

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

# MINI-PRISER

Nu på lager:

Futaba Conquest PCM 35  
 m. 3 servoer ..... kr. 3.200,00  
 Robbe »Charter«, minipris ..... kr. 395,00  
 Robbe »Progo«, minipris ..... kr. 995,00  
 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  
 Graupner Amateur, minipris ..... kr. 299,00  
 Graupner Taxi II, minipris ..... kr. 565,00  
 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 LS-4, nr. 4228 ..... kr. 1.540,00  
 Graupner LS-6, nr. 4226 ..... kr. 1.820,00  
 Graupner Discus, nr. 4240 ..... kr. 2.550,00  
 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. 1.280,00  
 Graupner »Proprietærsættet«,  
 FM 4014 m. 1 servo ..... kr. 1.572,00  
 Graupner »Herregårdssættet«,  
 m. 1 servo, minipris ..... kr. 1.960,00  
 Graupner Helimax helikopter til 6,5 cm<sup>3</sup>  
 motor, nr. 4607, minipris ..... kr. 3.360,00  
 Graupner Helimax helikopter til 10 cm<sup>3</sup>  
 4-takt, nr. 4608, minipris ..... kr. 3.560,00  
 Graupner el-helikopter, nr. 4610,  
 m. to motorer, minipris ..... kr. 1.650,00  
 Graupner Playboy helikopter,  
 nr. 4612, minipris ..... kr. 1.875,00  
 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

Graupner Hughes helikopter,  
 nr. 501 ..... kr. 4.865,00  
 Brændstof 20/80, pr. 5 liter ..... kr. 60,00  
 3-kanals fjernstyringsanlæg med udskif-  
 telige moduler på FM, kan udbygges til  
 7 kanaler, m. 1 servo, minipris ... kr. 995,00  
 Robbe Supra PCM m. 1 servo ..... kr. 3.195,-  
 Robbe servo RS-10 ..... kr. 165,00  
 Robbe Piper Super Cub ..... kr. 1.436,00  
 Robbe Cessna 172 Skyhawk ..... kr. 785,00  
 El-starter, minipris ..... kr. 435,00  
 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  
 Thunder Tiger 15 RC motor ..... kr. 210,00  
 Thunder Tiger 20 RC motor ..... kr. 285,00  
 Thunder Tiger 25 RC motor ..... kr. 350,00  
 OS FS20, den nye lille firtakter  
 på 3,56 cm<sup>3</sup> ..... kr. 890,00  
 Simprop Super Chart byggesæt med  
 færdigvinge, minipris ..... kr. 425,00  
 Reserveredde til fly, biler, helikoptere mm.  
 normalt på lager.

Glædelig jul  
 og godt nytår!

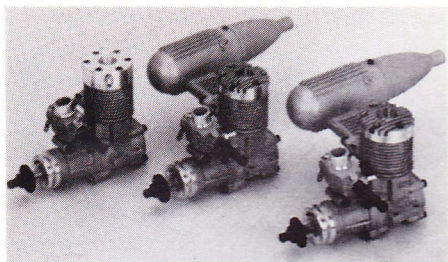
Ring og spørg om de ting, du ikke finder i annoncen! Vi sender overalt!

## MINI HOBBY

TÅRNVEJ 303, DK-2610 RØDOVRE — Tlf. 01-41 50 46

Åbningstider: Mandag, tirsdag, onsdag 12.00-18.00, torsdag 12.00-19.00, fredag 12.00-20.00, lørdag 10.00-14.00.

# SILVER STAR MODELFLY I 25 ÅR



**T.T. 40 FSR ABC.** Thunder Tiger har forbedret kvaliteten år for år. Vi kan nu levere disse kvalitetsmotorer til en rimelig pris. Incl. dæmper.

T.T. 40 FSR ABC 6,5 cm<sup>3</sup> ..... kr. 925,00



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

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



**BN 3 Nymph.** Simprop byggesæt med færdigkrop i Duraflex. Vingebalanceklapper er færdigbeklædt skumplast. Spændvidde 148 cm. For 5-7,5 cm<sup>3</sup> motor.

BN 3 Nymph ..... kr. 1.218,00



**AYK Buffalo.** El-buggy i skala 1:10. Dette er ikke legetøj, men en robust bil, der kan tåle en masse. Leveres uden RC-anlæg og motor.

AYK Buffalo ..... kr. 1.575,00

**Dynathrust propeller** — Vi kan igen levere de stærke Dynathrust plasticpropeller for stormotorer.

15 x 6, 15 x 8 ..... kr. 140,00

16 x 6, 16 x 8 ..... kr. 160,00

18 x 6, 18 x 8, 18 x 10 ..... kr. 200,00

20 x 6, 20 x 8, 20 x 10 ..... kr. 280,00

## Kataloger

Simprop Hovedkatalog 1985 ..... kr. 54,00

Simprop Minikatalog ..... kr. 6,00

Pilot 85 Hovedkatalog ..... kr. 36,00

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

Hos din forhandler eller mod frimærker eller check fra importøren.



**Skylark 40H** næsten færdig model. Krop, vingebalanceklapper og sideror er bygget i træ og beklædt med folie i flotte farver. Spændvidde 142 cm. For motor 6-7 cm<sup>3</sup>.

Skylark 40H ..... kr. 1.595,00



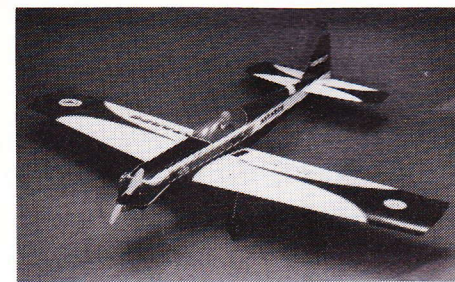
**Glo Starter**, smart glødehætte med indbygget ni-cad akkumulator på 1,2 mAh.

Glo Starter ..... kr. 190,00

Ladeledning til Glo Starter ..... kr. 28,50



**Power panel** med IC regulator. Giver glødestrøm 1,5 volt og pumpestrøm 6 volt fra 12 volt akku. Leveres komplet med banastik og klemmer ..... kr. 369,00



**Antares** kunstflyvningsmodel fra Simprop. Beregnet til 5-7 cm<sup>3</sup> motor. Spændvidde 147 cm. Kroppen er af træ, vingen er færdig skumplast beklædt med træ.

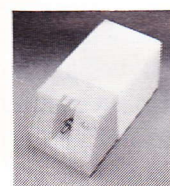
Antares ..... kr. 1.195,00

## 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 normaskiner. Dual-



rate (reduktion) på to funktioner, kombi-switch på sideror og balanceklapper. Standgastrimjustering af tomgang uden påvirkning af fuldgas. Frit funktionsvalg og valg af servoretning for de fire styrepindsfunktioner. Længdejustering af styrepinde. Indbygget ladestik. Spørg din forhandler om pris — den er billigere end du tror!



**Firkanttank** — denne nye type firkanttank udnytter pladsen.

100 cm<sup>3</sup> ..... kr. 39,00

175 cm<sup>3</sup> ..... kr. 42,00

250 cm<sup>3</sup> ..... kr. 46,00

430 cm<sup>3</sup> ..... kr. 57,00



**Thunder Tiger Starter.** 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



**Tiggy**, smart lille biplan for 0,8-1 cm<sup>3</sup> motor. Spændvidde 79 cm. Tiggy er helt i træ og let at bygge og flyve.

Tiggy ..... kr. 398,00

## Silver Star Models

Sjællandsvej 3, 9500 Hobro

Telefon 08-52 02 55

Anviser gerne nærmeste forhandler.

# Bliv medlem af en modelflyve-union!

I Danmark findes der tre modelflyve-unionser, der er sluttet sammen under Dansk Modelflyve Forbund, nemlig: RC-unionen, CL-unionen og Fritflyvnings-unionen.

Ved at være medlem af en eller flere af disse unionser opnår man en række fordele, som nok kan være det — trods alt — beskedne kontingent værd:

- ★ Man modtager Modelflyve Nyt som medlemsblad (og skal altså ikke betale abonnement — det er inkluderet i kontingentet til unionen),
- ★ Man kan deltage i den pågældende unions stævner og arrangementer,
- ★ Man er forsikret mod at betale erstatning i sager, hvor man ved sin modelflyvevirksomhed har pådraget sig ansvar for skader,
- ★ Man kan benytte sig af den pågældende unions sekretariat,
- ★ Man kan benytte unionens materiel,
- ★ Man kan højne sin flyvestandard ved at tage diplomer eller certifikatprøver,
- ★ Man kan let anskaffe sig methanol til gløderørsbrændstof,
- ★ ..... og som noget af det vigtigste: Ved at melde sig ind i en af unionserne, gør man unionen stærkere, således at den med større vægt kan arbejde for rimelige vilkår for modelflyvere — det kan være lovgivningsarbejde, miljøarbejde, internationale regler, sikkerhedsregler osv.

Alle tre unionser er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og dermed den internationale luftsportsorganisation FAI. Tilslutningen til KDA betyder, at unionserne kan trække på den ekspertise, som er samlet i Aeroklubben, at man kan benytte KDA som forhandler, hvor det er praktisk — og at unionserne indtager en naturlig plads blandt de øvrige luftsportsudøvere.

## *Vælg den rigtige union*

Hvis din modelflyveinteresse er begrænset til én modelflyvegren, så er valget mellem unionserne let. Hvis du dyrker flere af grenene, så kan du blive medlem af to eller alle tre unionser. Du skal da betale fuldt kontingent i en af unionserne, men kan nøjes med reduceret kontingent i de to andre unionser (så får du kun ét eksemplar af Modelflyve Nyt).

## *Kontingent og adresser på sekretariaterne*

**RC-unionens** kontingent bliver i 1986 180,- kr. Indmeldelsen kan ske gennem klub eller til sekretariatet eller ved brug af kuponen herunder. Oplysninger om klubber og om RC-unionen kan fås fra sekretariatet:

**RC-unionen, Rugmarken 80, 8520 Lystrup**  
Tlf. 06-22 63 19

**CL-unionens** kontingent bliver i 1986 145,- kr. for direkte medlemmer og 120,- kr. for klubmedlemmer (40,- kr. for juniorer i klubber). Indmeldelsen kan ske gennem klub eller til sekretariatet eller ved brug af kuponen. Oplysninger om klubber og unionen kan fås fra sekretariatet:

**CL-unionen, Solitudevej 4, 4.th., 2200 Kbh. N**  
Tlf. 01-35 37 51

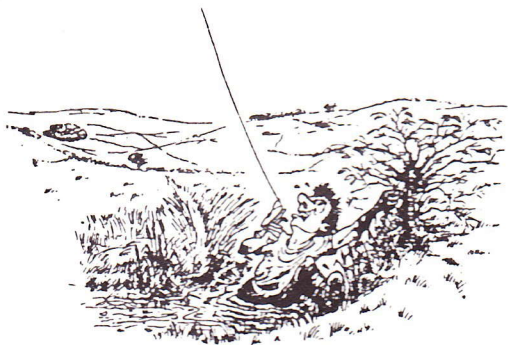
**Fritflyvnings-Unionens** kontingent bliver i 1986 105,- kr. for juniorer (medlemmer under 19 år) og 250,- kr. for seniorer. Indmeldelse til sekretariatet, der også kan oplyse om klubber og spørgsmål om unionen iøvrigt.

**Fritflyvnings-Unionen, Thorsgade 46 E, 4. th., 2200 København N**  
Tlf. 01-81 81 28

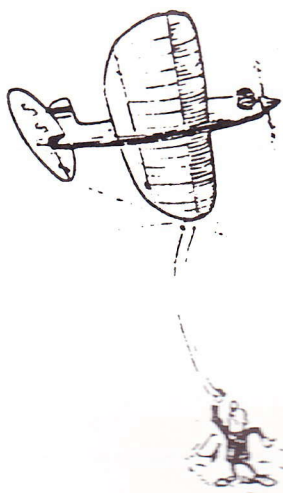
## *Meld dig ind nu!*

Hvis du ikke er medlem af en modelflyve-union, så kan du bruge en af kuponerne her til indmeldelse. Klip den eller de kuponer ud, som du får brug for og indsend den eller dem til de pågældende unionser. Husk at sætte frimærke på (porto er p.t. 2,80 kr.). Hvis du vedlægger en check med unionskontingentet, så kommer du til at ofre en kuvert på sagen — ellers kan kuponen sendes som postkort.





**Brug denne kupon,  
hvis du interesserer  
dig for fritflyvning!**



**Brug denne kupon,  
hvis du interesserer  
dig for linestyring!**



**Brug denne kupon,  
hvis du interesserer  
dig for radiostyring!**

## Indmeldelse i Fritflyvnings-unionen

JA — jeg vil gerne indmeldes i Fritflyvnings-unionen!

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

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

Postnummer/by: \_\_\_\_\_

Evt. telefonnummer: \_\_\_\_\_

Fødselsdato: \_\_\_\_\_

Hvis medlem af modelflyveklub, da hvilken: \_\_\_\_\_

Abonnent på Modelflyve Nyt ved udgangen af 1985:  Ja  Nej

Kontingentet, kr. 105,- for juniorer, kr. 250,- for seniorer:

- vedlægges i check (send i kuvert)
- er indsat på postgirokonto 7 13 95 35
- bedes opkrævet

## Kupon til indmeldelse i CL-unionen

JA — jeg vil gerne indmeldes i CL-unionen!

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

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

Postnummer/by: \_\_\_\_\_

Evt. telefonnummer: \_\_\_\_\_

Fødselsdato: \_\_\_\_\_

Hvis medlem af modelflyveklub, da hvilken: \_\_\_\_\_

Abonnent på Modelflyve Nyt ved udgangen af 1985:  Ja  Nej

Kontingentet, kr. 145,-  vedlægges i check (send i kuvert)

- er indsat på postgirokonto 5 20 87 69
- bedes opkrævet

**OBS:** Hvis man ønsker medlemskab af CL-unionen gennem en klub, skal dette ordnes af klubbens kasserer.

## Kupon til indmeldelse i RC-unionen

JA — jeg vil gerne indmeldes i RC-unionen!

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

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

Postnummer/by: \_\_\_\_\_

Evt. telefonnummer: \_\_\_\_\_

Fødselsdato: \_\_\_\_\_

Hvis medlem af modelflyveklub, da hvilken: \_\_\_\_\_

Abonnent på Modelflyve Nyt ved udgangen af 1985:  Ja  Nej

Kontingentet, kr. 180,-  vedlægges i check (send i kuvert)

- er indsat på postgirokonto 3 26 53 66
- bedes opkrævet

BREV

Frankeres  
som  
brevkort

Fritflyvnings-unionen  
Thorsgade 46 E, 4.th.  
2200 København Ø

BREV

Frankeres  
som  
brevkort

CL-unionen  
Solitudevej 4, 4.th.  
2200 København N

BREV

Frankeres  
som  
brevkort

RC-unionen  
Rugmarken 80  
8520 Lystrup

## Modelflyve Nyt årgang 1986

Med dette nummer afslutter vi årgang 1985.

Modelflyve Nyts abonnenter vil enten allerede have modtaget et girokort til abonnementsfornyelse — eller også vil det komme i løbet af ganske kort tid. Vi beder om, at man fornyr sit abonnement ved indbetaling af beløbet på posthuset senest den 10. januar 1986.

Der bliver ikke sendt girokort ud til unionsmedlemmer eller til biblioteker, som abonnerer gennem et tidsskriftsbureau. Såfremt unionsmedlemmer ønsker at gå ud af deres union, men fortsat ønsker at modtage Modelflyve Nyt, bedes de rekvirere et girokort på Modelflyve Nyts kontor, eller evt. selv udfylde et girokort med følgende gironummer og adresse:

Postgiro nr. 7 16 10 77

Modelflyve Nyt

Blomstervænget 21

DK-5610 Assens

Abonnementsprisen for 1986 (6 numre) er 96,- kr. Enkeltnumre koster 18,- kr.

Vi håber, at vore abonnenter vil forstå den lille prisstigning der skyldes den almindelige prisudvikling. Vore løssalgskøbere kan undgå prisstigningen ved at abonnere på bladet i stedet for at købe det i løssalg .....

Modelflyve Nyt nr. 1/86 udkommer omkring d. 1. februar. Abonnenter og unionsmedlemmer, der ikke har fornyet abonnement/betalt kontingent til tiden, vil risikere at få bladet med betydelig forsinkelse.

Tak for 1985 — vi håber at vore læsere fortsætter i 1986!

Redaktionen

### Annoncepriser for 1986

Modelflyve Nyt satte annoncepriserne kraftigt i vejret ved starten af årgang 1985, så vi har besluttet at lade disse priser stå endnu et år, således at man i 1986 kan annoncere i bladet for nedenstående priser:

2/1 sider .....	kr. 4.200,-
1/1 side .....	kr. 2.150,-
2/1 spalter .....	kr. 1.600,-
1/2 side .....	kr. 1.300,-
1/1 spalte .....	kr. 875,-
1/2 spalte .....	kr. 500,-

Modelflyve Nyts faste annoncører vil få tilsendt en udførlig prisliste i løbet af kort tid, hvoraf også farvetillæg, mængderabatter mv. vil fremgå. Denne prisliste kan iøvrigt rekvireres af alle interesserede fra bladets ekspedition.

Fra redaktionens side vil vi gerne benytte lejligheden til at takke vore annoncører for et godt og behageligt samarbejde i 1985. Vi håber, at dette kan fortsætte i 1986.

Redaktionen

# Modelflyve Nyt 6/85

## Indhold

### Fritflyvning

- »Dimple« - Jørgen Korsgaards  
DM-vinder i wakefieldklassen ..... s. 24  
Konkurrencereferater ..... s. 53  
Orientering fra  
Fritflyvnings-unionen ..... s. 55

### Linestyling

- »Maxi Banzai« - dieselcombat-  
model af Jørgen Aagaard ..... s. 22  
Europamesterskaber 1985  
i linestyling ..... s. 34  
Gode råd til team-race-flyvere,  
der vil vinde konkurrencer ..... s. 42  
Konkurrencereferater ..... s. 53  
Orientering fra CL-unionen ..... s. 56

### Radiostyring

- British Aerospace Hawk som  
byggeprojekt ..... s. 26  
Elektrofly-træf i Ringe 1985 ..... s. 28  
»Klubbens 2-Meter« - norsk  
2-meter svæver med byggetegning ... s. 30  
Verdensmesterskaber i klasse F3A,  
kunstflyvning, i Holland ..... s. 35  
»Nordsø Cup« og NM i skrænt-  
flyvning 1985 ..... s. 37  
»Guppi« - en lille elektromodel  
der kan flyve hvorsomhelst ..... s. 40  
Vi afprøver RC-svæveren  
»Playboy« fra Eismann ..... s. 45  
»Man skal elske kunstflyvning«  
- fortæller Ivan Kristensen ..... s. 46  
Stævnereferater ..... s. 51  
Orientering fra RC-unionen ..... s. 57

### Generelt

- Over Øresund med radiostyret model  
75 efter Robert Svendsen ..... s. 16  
Indlæg fra læserne ..... s. 20  
Gå på rekordjagt! ..... s. 21  
Vi tester den nye OS FS-20  
firtakts-motor ..... s. 48  
Brug den rigtige olie til  
OS-modelmotorer ..... s. 49  
Opplagstavlen ..... s. 50

Med dette blad afslutter Modelflyve Nyt årgang 1985. Vi vil gerne benytte lejligheden til at takke skribenter og fotografer for den indsats, de har ydet for bladet i årets løb. Uden alle disse dejlige menneskers indsats ville der ikke være noget Modelflyve Nyt.

Vore annoncører fortjener også stor tak, fordi de vil støtte os ved at indrykke annoncer i bladet. Uden det økonomiske tilskud, som vi får på denne måde, ville Modelflyve Nyt være et mindre og kedeligere blad.

I november måned er der sket et par ændringer i bladets redaktion. Lars Pilegaard er udnævnt til RC-grenredaktør, og Per Grunnet vil fremover være såvel ansvarshavende som fritflyvnings-grenredaktør.

Der har været afholdt et stort RC-redaktionsmøde på bladet i november — resultatet af dette møde skal vi fortælle mere om i næste nummer — og læserne vil forhåbentlig kunne se resultatet bl.a. som en forbedring af bladets kvalitet.



**Team-race** regnes af mange for den mest krævende linestylingssklasse. Tidligere var Danmark en af verdens førende nationer på området, men nu er vi nok sakket noget agterud. I et forsøg på at puste mere liv i klassen bringer vi denne gang den hollandske team-race-ekspert Rob Metkemeyer's artikel om, hvordan man opnår gode resultater i klassen fra side 42.



**Nordsø Cup** er en kombination af et Nordisk Mesterskab og en åben konkurrence for skandinaver og englændere. Konkurrencen blev fløjet for første gang i år — og blev en succes, både for de danske arrangører og for de danske deltagere, der tog næsten alle topplaceringer. Læs Preben Nørholms beretning om slagets gang fra side 37.

**Øjvind Kristensen** kalder sig i dag *Ivan* for at lette sin dagligdag i Canada, hvor folk ikke kender det danske Ø og iøvrigt har svært ved at udtale fornavnet »Øjvind«. Øjvinds dagligdag omfatter radiostyret kunstflyvning klasse F3A, hvor han er en af verdens førende piloter. Læs om hans bedrifter ved VM på side 35 — og læs Ole Meyers interview side 46.



»Dimple« kalder Jørgen Korsgaard sin nyeste fritflyvende gummimotor-model, som han benyttede til at blive Danmarks mester med i år. På side 24 & 25 bringer vi hans tegninger og forklaring til modellen.

**Materiale til nr. 1/86 skal være os i hænde senest 3. januar 86**

ISSN 0105-6441

#### Redaktion:

Per Grunnet (ansv.), Blomstervænget 21,  
5610 Assens, 09-71 49 50.  
Lars Pilegaard (radiostyring), 06-61 59 51.  
Benny Furbo (linestyling), 07-22 50 89.  
Per Grunnet (fritflyvning), 09-71 49 50.

#### Faste RC-medarbejdere:

Steen Høj Rasmussen (svævemodeller), 02-45 17 44.  
Preben Nørholm (svævemodeller).  
Flemming Pedersen (motorer, jumbo), 05-73 17 84.

#### Medarbejdere ved dette nummer:

Jørgen Aagaard, Per Andreasen, Ole Bjerager, Hugo Dueholm,  
Hans R. Grønne, Ejner Hjort, Bjørn Krogh, Arild Larsen, Ka-  
ren Larsen, Niels Lyhne-Hansen, Børge Martensen, Rob Metke-  
meyer, Ole Meyer, Gerald Nocuque, Preben Nørholm, John Ol-  
sen, Svend Plougstrup, Finn Rasmussen, Jesper Buth Rasmus-  
sen, Steen Høj Rasmussen, Mikael Seedorff, Sven Åke Ståhl,  
Bertel Tangø, Carsten Thorhauge, Jan Toft, Gert Zaar.

#### Kontor og ekspedition:

Tidskriftet Modelflyve Nyt,  
Blomstervænget 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 1986 (6 numre) koster kr. 96,-, som indsættes 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 Avispostkontoret. Ved flytning skal abonnenter derfor meddele det lokale postkontor, at man abonnerer på bladet — derefter sørger postkontoret for, at Avispostkontoret får meddelelse om adresseændringen.

#### Udgivelsesterminer:

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

Oplag: 4.700 ekspl.

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

#### Materiale til Modelflyve Nyt:

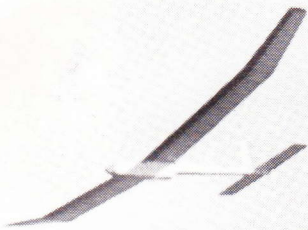
Indlæg og artikler til Modelflyve Nyt sendes til bladets adresse. Meddelelser, der skal indgå under modelflyveunionernes officielle meddelelser, skal dog sendes til de pågældende unioners sekretariater. Redaktionen påtager sig intet ansvar for uopfordret indsendt materiale, men vi gør vores bedste!

Redaktionen sluttet d. 18/11-1985.

Dead-line for nr. 1/86: 3/1-1986.

Modelflyve Nyt 1/86 udkommer primo februar 1986.

Forsiden: Ole Jørgensen fra Viborg RC Klub med sin skalamodel af British Aerospace Hawk. Modellen er beskrevet inde i bladet af Lars Pilegaard, der også har fotograferet.



## Nyheder

**VM PÅ VIDEO** — Ved VM for RC-kunsthjvning-modeller i Holland var der mange fotografier. Nogle af dem var udsendt med et stort video-udstyr af den japanske Futaba-fabrik, der ønskede at få samtlige flyvninger optaget på video. Sandsynligvis vil den danske Futaba-importør snart få tilbudt en redigeret videofilm fra VM, som — i lighed med firmaets øvrige video-programmer — kan lånes af interesserede klubber og enkeltpersoner.

**ENGELSK F1D-HOLD** — VM for indendørs-modeller i klasse F1D skal sandsynligvis afholdes i Cardington nær London, England, i august måned næste år. De engelske indendørsflyvere har i september afholdt deres udtagelseskonkurrence. Her fik veteranen Laurie Barr på sin sidste flyvning klemt sig ind på en tredjeplads, hvorfra kun Bernie Aslett kunne vippe ham — og hertil skulle Aslett flyve mindst 43 minutter, hvor de fleste starter i løbet af dagen havde ligget på 36-38 minutter.

Fem minutter før perioden udløb, ødelagde Aslett sin model, da han skulle til at starte. Han fik hurtigt samlet en ny — men utrimmet — model, lavede på øjemål en motor til den, trak op og startede i allersidste sekund. Modellen gik helt i loftet (som består af model-ædende gitterværk), stødte på — og kom mirakuløst fri igen, hvorefter den fortsatte flyvningen .... længe .... og til slut landede den på 45 minutter! Dermed blev det engelske hold Bernard Hunt, Dave Pymm og Bernard Aslett, mens Laurie Barr sandsynligvis må nøjes med at være holdleder.

**NY COMBAT MOTOR** — Det italienske firma Cipolla, som jo efterhånden er særdeles velanskrevet med deres team-race motorer, har konstrueret en ny combat-motor — Cipolla 2,5 Super Combat. Konstruktøren hedder Ellegi, og det var også ham, der konstruerede team-race motoren. Som det kunne forventes bliver den nye motor rost til skyerne i fabrikkens egen reklameskrivelse, der ellers kun indeholder få konkrete oplysninger, bl.a. vægt 130 gram og pris 100 US \$. Interesserede kan bestille motoren — eller yderligere oplysninger — fra: Giulio Benincasa, Via N. Sauro 157, I-55049 Viareggio, Italien.

**HELIKOPTER-VM** — Det første RC-helikopter-VM blev afholdt i London, Ontario — og så ved alle dem, der hørte efter i geografi-timerne, at landet er Canada. VM'et blev afholdt midt i juli måned, og der var 37 deltagere fra ialt 17 nationer.

VM blev en overlegen sejr for det japanske hold. De fik næsten 10% højere total end holdkonkurrencens nummer to, USA (der kun kom få points foran vesttyskerne på tredjepladsen) — og japanerne besatte tre af de fire første pladser i den individuelle konkurrence.

Verdensmester blev S. Taya, Japan, foran vesttyskeren E. Heim. Næste japaner blev A. Nakajima på tredjepladsen og efter ham Y. Najatsuka, også Japan.

Taya fløj en modificeret Kalt Agusta A109 A helikopter forsynet med en Yamaha YS 60 FSH motor. RC-anlægget var et JR PCM9 (der vistnok svarer til Graupners »Herregårdsanlæg«). Heim fløj selvfølgelig med sin egen Heim Jet Ranger, der var udstyret med Webra 60 med brændstofpumpe. Også han fløj med JR-anlæg.

De to andre japanere fløj begge med Kalt-helikoptere. Nakajima havde en Yamaha YS 60 FSH motor i sin, mens Nagatsuka brugte en Enya 60 motor. Begge fløj med det nyeste Futaba FP85 6 HP helikopter-anlæg.

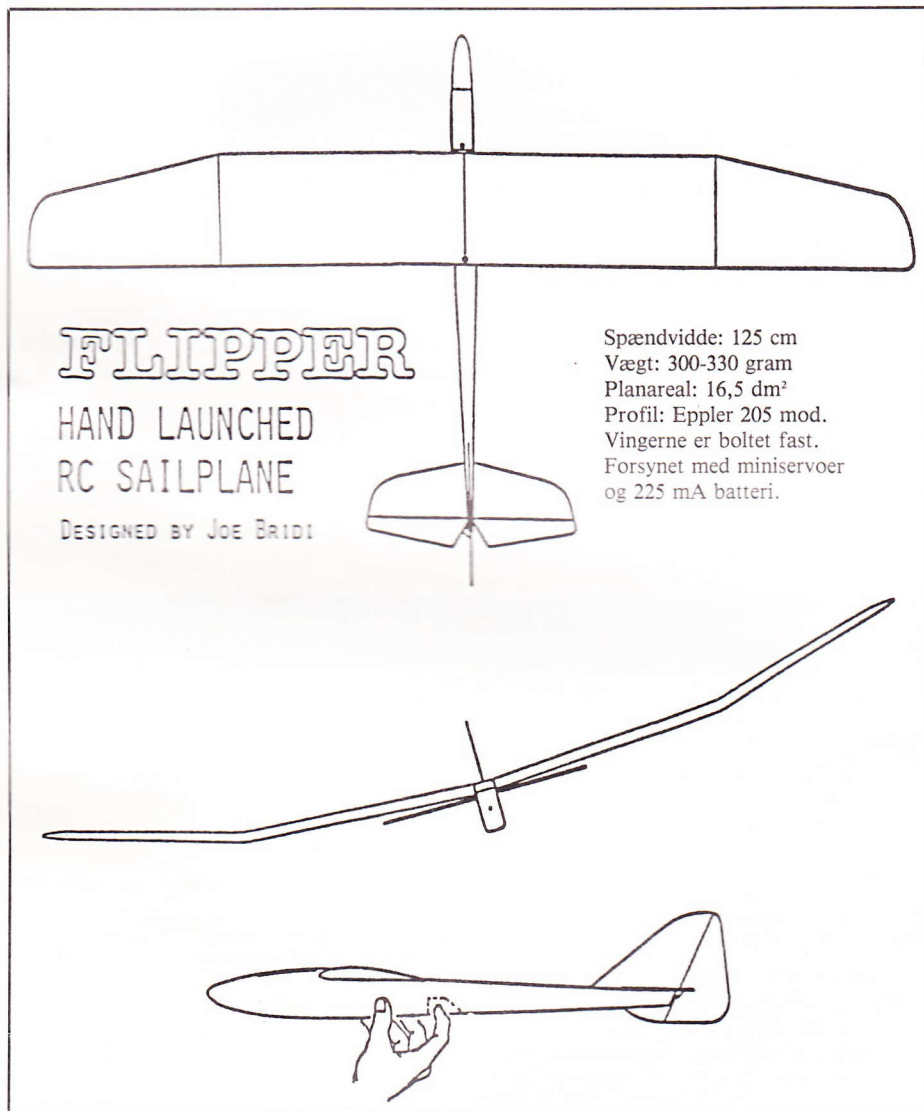


VM's dominerende hold, Japan, med nr. 1, 2 og 4 forrest.

Dieter Schlüter — der frem for nogen er ansvarlig for udviklingen af RC-helikoptere — havde længe før VM foræret ikke mindre end 15 Schlüter Champion Long Ranger modeller til en række af VM-deltagerne i håb om, at de ville bruge dem — og vinde — ved VM. Ved sin ankomst til VM måtte Dieter imidlertid skuffet konstatere, at kun fire af disse modeller blev benyttet — og den bedst placerede blev nummer syv i hænderne på C. Hiatt fra USA.

**EM-1986** — Ubekræftede rygter vil vide, at Europamesterskaberne for fritflyvende modeller i 1986 muligvis skal afholdes i Tyrkiet.

**RC-CHUCK GLIDERS** — i daglig (engelsksproget) tale HLG'ere (»hand launched gliders«) — breder sig som en steppebrand fra den amerikanske vestkyst og har nu nået England. »Flipper« har vi klippet fra »Soarer«, medlemsblad for BARCS (British Association of RC Soarers), red. George Stringwell. Tro det eller ej, HLG'erne flyver i timevis, ikke bare under Californiens sol, men også i England. Vi forbereder en artikel om emnet. Send kontingent eller betal abonnement straks, eller du går måske glip af noget!



**RANDERS HOBBY** bliver pr. 1. december til to forretninger, idet den hidtidige ejer, Knud Maaetoft, frasælger modelhobbyvirksomheden til Finn Gjettermann. Knud Maaetoft fortsætter i de hidtidige lokaler på Rådhusstorvet med alt inden for terapi-hobby, mens Finn Gjettermann flytter hele modelhobbyafdelingen 50-100 meter væk til adressen Klostergade 5, hvor han åbner en forretning ved navn Randers Elektronik & Hobby. Telefonnummeret bliver iøvrigt et gammelkendt nummer, 06-42 58 15 — det tilhørte tidligere Multiplex-mm.-importøren Maaetoft DMI.

Randers Elektronik & Hobby vil ud over modelfly, -biler, -skibe mv. også handle med grej til elektronik-entusiaster. Dette vil også komme RC-folket til gode, idet Finn Gjettermann regner med at levere byggesæt til lade-apparater og den slags.

Finn Gjettermann er iøvrigt selv aktiv modelflyver. Han har i mange år beskæftiget sig med reparation af RC-anlæg som bibeskæftigelse — nu er denne virksomhed blevet så omfattende, at han har taget skridtet fuldt ud og har gjort hobbyforretningen og reparationsvirksomheden til sit levebrød.

**LEIF O. MORTENSEN** har sendt os sit nye katalog. I lighed med tidligere indledes kataloget med nogle sider, der stort set er lagerliste/prisliste. Den sidste — og største — del af kataloget er optryk af forskellige katalogbilleder af modeller mv. samt særtryk af omtaler — fra Modelflyve Nyt — af en række af de modeller, som Leif O. handler med. Det er særdeles informativt — og må være et godt materiale ikke mindst for de mange ungdomsskoler, der er kunder hos Leif O. Mortensen Hobby.

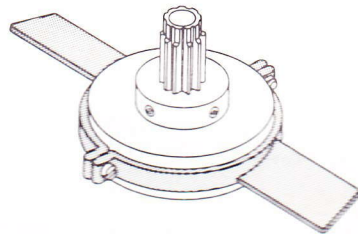
**MAXICRAFT** — Fra John Vestergaard Hobbyleg har vi fået et katalog over Maxicraft miniature-værktøj. Udbuddet er virkelig imponerende — ud over de selvfølgelig artikler som boremaskiner, borestandere, transformatorer og alverdens bor og slibeskiver, så har Maxicraft også f.eks. kompressorer, der trækkes af de små maskiner, sprøjtepistoler, 90° savforsats, stiksav med vippebord samt drejebænk.

**AIR JET** — Som meddelt i sidste nummer hedder Carrera modellerne nu Air Jet til fornavn. Hele det kendte program fra Carrera skulle nu være lagervare eller bestillingsvare hos John Vestergaard på nuværende tidspunkt.

**PIPER TOWAHAWK** — Denne smukke Piper Tomahawk skalamodel er bygget af Steffen Johansen, som er medlem af Sydfyns Modelflyveklub. Vi har fået billedet tilsendt af Finn Rasmussen, som skriver, at Steffen kun er 14 år gammel, og at han med Piper'en blev nummer to ved DM i Danskalklassen. Modellen er i skala 1:7.

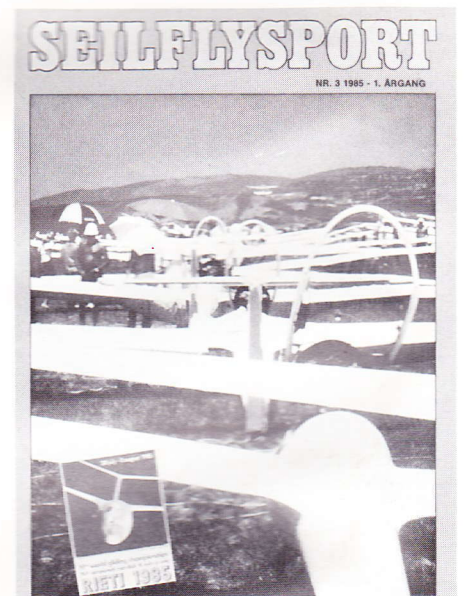


**CL-BRYLLUP** — Pia og Jesper Buth Rasmussen blev den 20/7-85 gift i Storvorde Kirke efter at have holdt bryllupsrejsen ugen før (til EM i England). Ved kirken dannede Pia's håndboldhold SSB og Aviator's modelflyvere espalier. Det bliver nu spændende at se, om teamrace-mekanikeren kan styre en kunstflyvningsdommer eller omvendt. — Det forlyder fra brylluppet, at der desværre ikke blev fløjet den dag.



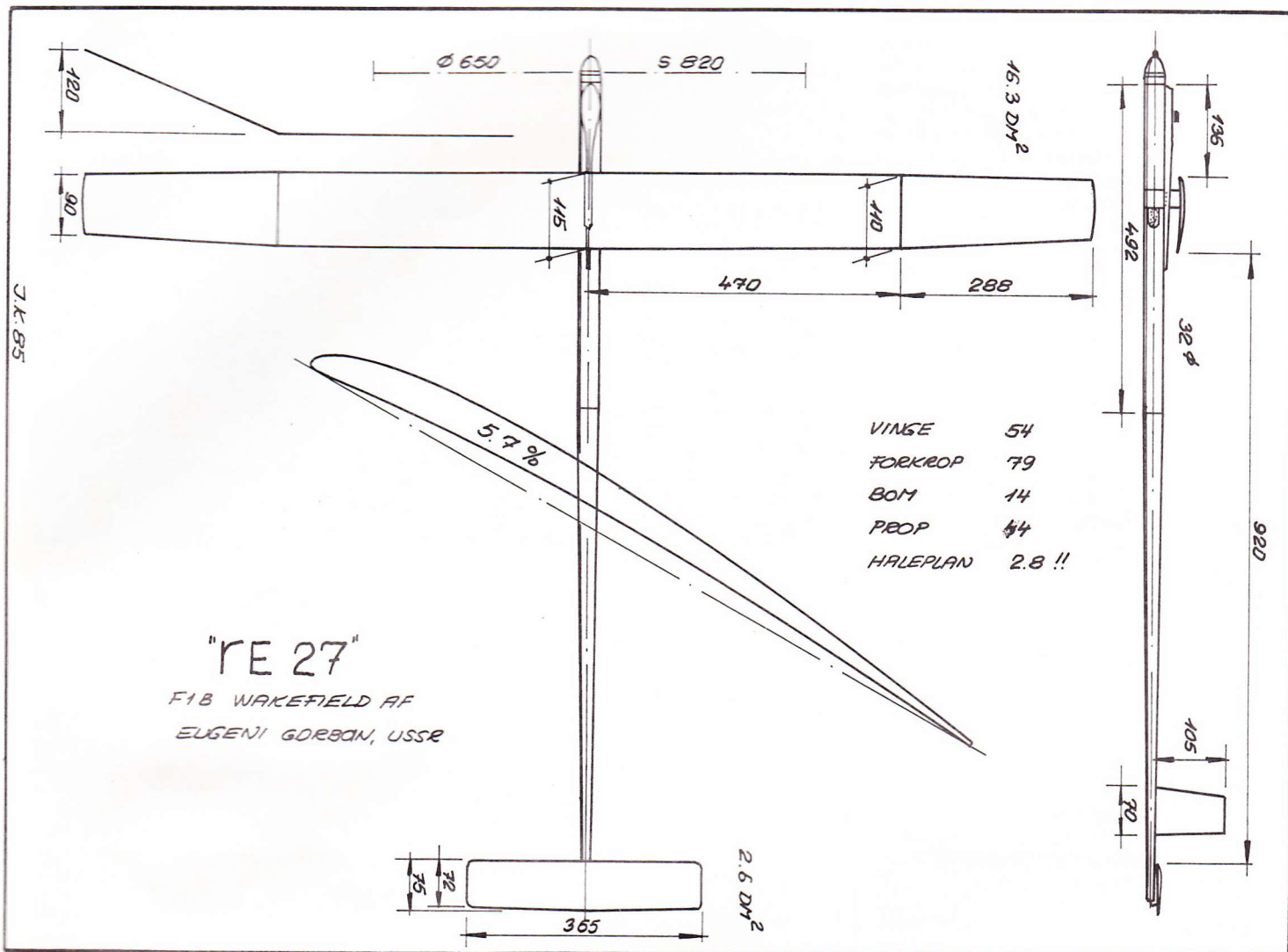
**NYT FRA SCHLÜTER** — og det er ikke statsministeren, men den tyske RC-helikopterfabrikant, der hentydes til .... Schlüter har sendt en ekstra blæser på markedet, således at man kan få kølet sin helikoptermotor, hvis den normale køling ikke er tilstrækkelig. Den ekstra blæser monteres på centrifugalkoblingsklokken og passer til Superior og Champion-mekanikken. Blæseren sørger for, at luften i helikopterens krop bliver udskiftet. Ellers risikerer man nemlig, at der står varm luft inde i kroppen — og denne varme luft vil måske ikke kunne køle motoren tilstrækkeligt med den almindelige køling.

**FØRSTE VM I PYLON-RACE** — På en US Air Force-base i Chicopee, nær Boston blev verdens første VM for radiostyrede pylon-racere afholdt med ialt 18 deltagere fra 9 nationer. Resultatet blev — helt sensationelt — at den enlige tjekiske deltager Malina vandt knebet foran hhv. Phelan og Matthews, begge fra Australien. Med den tredje australier pænt placeret pointmæssigt, var Australiens holdsejr foran Italien og USA ikke overraskende.

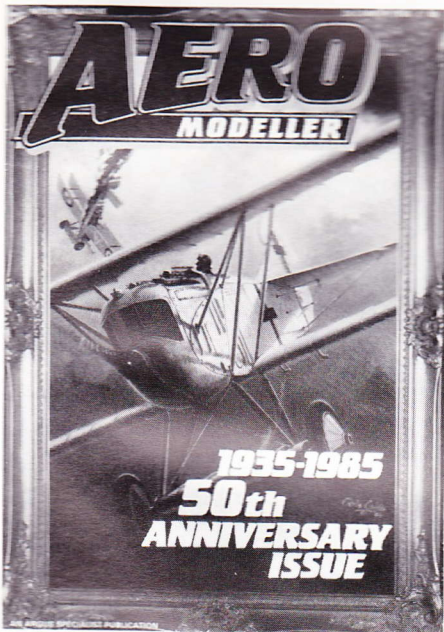


**NORSK SVÆVEFLYVEBLAD** — Modelflyve Nyt har fået tilsendt et nummer af det fine, norske »Seilflysport«, der som navnet fortæller beskæftiger sig udelukkende med svæveflyvning. Man skal altså ikke købe det for at læse om modelflyvning — men mange fritflyvere og RC-svæveflyvere vil nok glæde sig over bladets engagerede artikler og fine fotos. Interesserede kan abonnere ved at henvende sig til »Seilflyseksjonen«, Norsk Aero Klubb, Postboks 9596, Egertorvet, N-0128 Oslo 1, Norge.

Bladet udkommer fire gange årligt — og det er skrevet på »gammel-norsk« — altså den slags norsk, der for en nordmand får dansk til at ligne norsk med stavfejl .... hvis I forstår ....!



Denne model er konstrueret af en af Ruslands bedste wakefieldflyvere, Eugeni Gorban, der sammen med sine to kammerater på det russiske hold, vandt holdkonkurrencen ved VM i Jugoslavien i år. Modellen er langt fra en gennemsnitsmodel — tværtimod afviger den kraftigt fra de fleste ved sin store, langsomme propel, sit lille haleplan og sin lange krop. Profilet er også både tyndere og fladere, end hvad de fleste andre bruger.



**50 ÅRS JUBILÆUM** — Det engelske modellflyveblad »Aeromodeller« kan med udsendelsen af sit december-nummer fejre sin 50 års fødselsdag. Aeromodeller blev startet i 1935 og har siden været et af de mest betydningsfulde modellflyveblade overhovedet. Med det kraftige opsving i RC-interessen i tresserne valgte udgiverne at lave et specielt søsterblad — Radio Control Models &

Electronics — så Aeromodeller fortsat kunne forbeholde de to »gamle« modellflyvegrene, fritflyvning og linestyling. Denne beslutning har gjort, at Aeromodeller i dag har mistet taget i det store modellflyvepublikum. I et forsøg på at fastholde en rimelig stor læsergruppe har de senere redaktører gjort meget ud af old-timer-stoffet. Så man kan lidt ironisk sige, at Aeromodeller i dag nærmest er vendt tilbage til udgangspunktet og koncentrerer sig om de samme modeller, som man startede med for 50 år siden .....

Denne vurdering er naturligvis ikke helt holdbar, da Aeromodeller samtidig er det eneste store, kommercielle modellflyvetidsskrift i England og USA, hvor man med regelmæssige mellemrum kan læse om de seneste udviklinger inden for moderne fritflyvning og linestyling.

I jubilæumsnummeret kan man glæde sig over Martyn Cowleys referat fra VM for fritflyvende. Og naturligvis over en del jubilæumsstof — bl.a. en lang artikel af Ron Moulton, der selv var redaktør fra 1959 til 1970, og som nok har præget Aeromodeller mere end nogen anden i bladets lange liv.

**FLADE VITSER** — Redaktøren af Modellflyve Nyt er noget af en træmand (han bygger modeller af balsa og fyr — ha, ha!) og synes overhovedet ikke, at vittigheder om uforstående modellflyvekoner er morsomme .....

Han er dog taknemmelig for den strøm af sådanne vittiser, der falder til hvile i Modellflyve Nyts postboks. De er rare at have ved hånden, når der skal tændes op i brændeovnen .....



**KYOSHO-KATALOG** — Vi har fået det nye hovedkatalog fra det japanske hobbyfirma Kyosho fra den danske importør, Futaba Import. Ganske som de store, tyske kataloger er det her en imponerende tryksag, spækket med lækre modellfotos. Kyosho-kataloget indeholder ud over de RC-biler, som Kyosho især er kendt for, også en lang række modellfly. De fleste er skalle- eller semiskalamodeller og mange vil nok appellere til den store gruppe hobbyflyvere, som mener, at et rigtigt modellfly skal ligne en »virkelig« flyvemaskine. Kyosho står meget stærkt med små RC-motorfly samt med noget så specielt som fan-jet-modeller. En del af modellerne i kataloget er iverigt slet ikke lavet i Japan, men i Tyskland (hos Robbe) eller USA (hos Byron).

Kyosho-kataloget kan fås hos hobbyforretninger eller direkte hos importøren, Futaba Import i Herlev.

**VIBRATIONER** — Den danske Schlüter-importør har sendt os denne anvisning på, hvordan man skal gå frem, hvis man har problemer med vibrationer i sin Schlüter-helikopter:

Afbalancer først hvert rotorblad. Hvis det ikke virker tilfredsstillende, så afbalancer dem samlet med det komplette rotorhoved (som beskrevet i byggevejledningen). Hvis modellen stadig ryster, så skal man checke, om man ikke har strammet de skruer, der holder rotorbladene, for hårdt. Metalbladholderne på en Schlüter-model holder rotorbladene ved bladenes rod meget præcist. Hvis et blad strammer for meget, kan det ikke svinge ud, og derfor vil rotorbladene altid være ude af balance. Man skal i disse tilfælde løse skrueerne lidt, så bladene kan stille sig på linie af sig selv under påvirkning af centrifugalkraften.

**MULTIPLEX-KATALOG** — Hvis det ikke var for det store hvide felt til forhandlerstempel, ville man tro, at man stod med en lækker fotobog om modellflyvning, når man fik det nye Multiplex hovedkatalog i hånden. Et flot »ukommercielt« modellflyvefoto pryder forsiden, der — bortset fra det hvide felt — er utrolig smagfuld. Indeni er det smagfulde også repræsenteret, omend her er flere farver. Det er sjovt at se et par billedsider fra Multiplex' værksteder, så man får indtryk af, hvordan der ser ud på en fabrik, hvor der laves RC-udstyr og byggesæt.

Modelerne er de kendte — udstyret også. Det er tanken, at kataloget skal »holde« et par år, dog med suppleringskataloger hvert år.

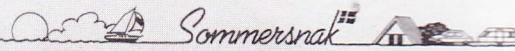
Kataloget kan købes hos Multiplex-forhandlere eller hos importøren, Maaetoft/DMI i Randers.

**UNDSKYLD** — I sidste nummer fik vi lavet et godt tilbud i Transmerc's annonce, nemlig en balsaplade på 120 mm tykkelse. Med en pris på 57,50 kr. var det et virkelig godt køb.

Desværre var det også for godt — det var nemlig en trykfejl. I stedet for 120 mm skulle der have stået 30 mm. Ak ja!

**ENGELSKE MESTRE** — Ved de engelske mesterskaber i linestyling lykkedes det Steve Smith og Colin Brown at vinde for syvende gang i træk. Dermed er de to herrer absolutte mestre, idet de i øjeblikket er britiske mestre, europamestre og verdensmestre! Flot gjort. Ved de engelske mesterskaber vandt de en perfekt fløjet finale, hvor alle tre deltagende hold kørte maksimalt

Torsdag 18. juli 1985



Redaktion: Carsten Gregersen

**Luften flyves tynd ved Rørdal**

**Smag af fugl - og rigtige fly**

Aviator-folk leger med radiostyring i fritiden



blæsten, og maver af kvinder til klubberne. Men kun to af dem flyver aktivt. Resten er »skrogmænd«. De er med deres model på landet. Medlemmerne besøger selv deres bolig som landets best. Og vinder Aalborg. Hver sommer arrangerer klubben en flyvekonkurrence til den 18. juli. Konkurrencen er landets bedste. Aalborg klubbe flyver både inden og uden for landets grænser. Efter konkurrencen er der en fest på Rørdal. Præcis så langt fra centrum som i Ålborg. Nu holder de til ved Rørdal. Præcis så langt fra centrum som i Ålborg. Nu holder de til ved Rørdal. Præcis så langt fra centrum som i Ålborg. Nu holder de til ved Rørdal.



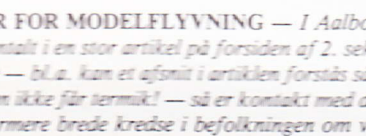
Klubben på Møllevej i Rørdal kan præsentere et halvt dusin i verdens forskellige størrelser. Herud af er størrelsen af de der står i luften på samme måde. Foto: Jens Morten



Dette billede er en af de mange problemer, der kan opstå ved flyvning. Det er vigtigt at være opmærksom på disse problemer, da de kan have alvorlige konsekvenser. Derfor er det vigtigt at være opmærksom på disse problemer, da de kan have alvorlige konsekvenser.

**Stiftstidendes sommerkonkurrence**

Blag med i løbet af sommeren har mulighed for at vinde en række præmier. Konkurrencen er åben for alle, der er medlem af klubben. Der er en række forskellige konkurrencer, og der er en række forskellige præmier. Konkurrencen er åben for alle, der er medlem af klubben.



Verdens mindste papirfly

**Dobbelt UDSALG**  
SPAR 30% 40% 50% 60% 70%  
i Dreng- & Jun.afd.  
-i' r vi fredag og lørdag

**PR FOR MODELFLYVNING** — I Aalborg Stiftstidende d. 18. juli er modellflyklubben Aviator omsat i en stor artikel på forsiden af 2. sektion. Selvom journalisten får rodet godt rundt i begreberne — bl.a. kan et afsnit i artiklen forstås således, at en linestyrimodel går på snuden i jorden, hvis den ikke får termik! — så er kontakt med dags- og ugepressen nok en af de allerbedste måder til at informere brede kredse i befolkningen om vore aktiviteter.

— Smith/Browns tid blev så flot som 7:10,3. Det kan næppe være nogen overraskelse, at de to også havde stævnets bedste heat, nemlig 3:31,7. Der deltog ialt 20 hold.



**PARISISK »AEROPLAN-BUTIK«** — Allerede i 1906 kunne man i Paris finde en hobbyforretning, der havde specialiseret sig i modellfly. Billedet herover stammer fra Illustreret Familie-Journal fra 1906 og viser den parisiske butik »Central Aéro«. Det er fundet frem fra Teknisk Museum af Mikael Seedorff.

**FRANSK EM-HOLD** — Gerald Nocque fra Frankrig har skrevet til Modellflyve Nyt og fortalt om de franske udtagelseskonkurrencer i fritflyvning. Konkurrencerne blev afholdt i fremragende vejr den 5. og 6. oktober ved byen Issoudun. Der blev fløjet ialt 14 starter, hvoraf den ene — søndag morgen kl. 7 — havde 4 minutters max i alle tre klasser.

I F1A blev holdet D. Barberis, P. Dorn og J. Godhino. Reserve er T. Schandel, søn af Vol Libre-redaktør Andres Schandel. F1B-holdet fløj alle fuld tid — altså 14 maxer — og de hedder: J. C. Cheneau, A. Landeau og G. Nocque. Reserve blev F. Rapin. I F1C vandt A. Landeau konkurrencen foran A. Roux og B. Bouillier med A. Reverault som reserve.

Eftersom Alain Landeau kom med i både wakefield og gas, har han valgt kun at flyve gas — dermed går reserven F. Rapin ind på F1B-holdet, mens J. Petiot rykker op som reserve.

**PELLESTOVA** — Artiklen fra Pellestova i sidste nummer af Modellflyve Nyt var illustreret med nogle gamle billeder, eftersom vor udsendte medarbejder, Preben Nørholm, havde ødelagt sit kamera på vej til stævnet i år. Vi skrev, at billederne var et år gamle. Det viser sig at være helt forkert — en række norske læsere har protesteret til Preben og hævder, at nogle af billederne må være sådan cirka 8 år gamle. Vor udsendte har efter besigtigelse af hårpragt og rynker hos nogle af de afbildede personer måttet indrømme, at det ikke lyder usandsynligt .....



Mikael Seedorff er klar til start fra Kløvermarken ved København. Modellen er en skalamodel af Carl Cederströms Bleriot XI monoplan fra 1910. Den store metaltank, der ses ved forkanten inde ved kroppen er dog ikke i skala.

## Sundflyvning 75 år efter – med radiostyret modelfly over Øresund

I anledning af 75-året for den første flyvning over Øresund har Mikael Seedorff markeret jubilæet ved som den første dansker at foretage en tilstræbt sundflyvning med et modelfly.

Mikael er en af vore mest erfarne modelflyvere — han var i 1937 medstifter af modelflyveklubben »Termik« i Hillerød. Fra starten med fritflyvning har Mikael siden slået sig på radiostyring — og sund-flyet var en radiostyret skalamodel af baron Carl Cederströms Bleriot XI monoplan fra 1910, der i 1910 gennemførte den anden sundflyvning.

Mikael fortæller selv om flyvningerne i 1910 — og i 1985.

### Den første sundflyvning, anno 1910

I slutningen af året 1909 dannedes et konsortium i København, »Skandinavisk Aerodrom«, en slags opvisningsflyveplads med tilskuerpladser forsynet med kraftige barrierer. Stedet var Kløvermarken, som stadigvæk eksisterer, idag udlagt som friarealer med boldbaner lige over for spritfabrikkerne på Amager. De første egentlige flyvestævner begyndte her i ugen d. 27. december 1909 til d. 3. januar 1910, hvor tre personligheder kappedes om at udføre de første virkelige flyvninger i Danmark, nemlig københavneren H. C. Christiansen med det franske Voisin-biplan »Wampa«, århusianeren Knud Thorup med et Bleriot-mo-



Robert Svendsen, den første pilot, der krydsede Øresund i en flyvemaskine.

noplan og københavneren Robert Svendsen, udlært cykelsmed, ligeledes med et Voisin-biplan ejet af grosserer Salomonsen. Fra disse flyvninger er ubetinget Robert Svendsens præstationer i Voisin'en bevaret som dengang uovertrufne.

D. 3. januar 1910 udførte han først en flyvning på 5, så 7, derpå 9 minutter og endelig en flyvning på hele 18 minutter — senere erobrede han Det Danske Aeronautiske Selskabs pokal udsat for en højdeflyvning på mindst 50 meter, idet han nåede op på 84 meter! Kort efter erhvervede han — som den første dansker — det internationale flyvercertifikat, dansk certifikat nr. 1.

Der var mange penge i flyveopvisning dengang, og det bragte Robert Svendsen vidt omkring, bl.a. til Nice, Hannover og på turné i flere tyske byer, men i juni 1910 vendte Svendsen atter tilbage til Kløvermarken. Louis Bleriot's kanalflyvning i 1909 havde givet danskerne blod på tanden til noget lignende, og i forsommeren 1910 fattedes en dristig plan, nemlig at flyve over Øresund fra Kløvermarken til Malmø.

En ihærdig træning gik igang mellem flyverne Alfred Nervø med H. C. Chri-

stiansen's »Wampa«, grev Moltke med Ellehammer Standard, Thorup med et danskbygget B.S.-monoplan, Svendsen med Voisin-biplanet kaldet badekarret, og endelig svenskeren, baron Carl Cederström med sit Bleriot monoplan.

Først og fremmest gjalt det om at få motoren til at fungere — den skulle i hvert fald kunne gå uafbrudt i de 30 minutter flyveturen ville vare, men lige så vigtigt var det, at det lunefulde vejr artede sig vel. Flyvning i blæsevejr var dengang umuligt; det skulle være så vindstille, at tobaksrøg skulle kunne blive hængende i luften! Bedste tid for flyvningerne var forståeligt nok morgen- og aften timerne. Årsagen var, at maskinerne var uden balanceklapper og næsten umulige at rette op, hvis et vindstød havde fået vingen til at krænge.

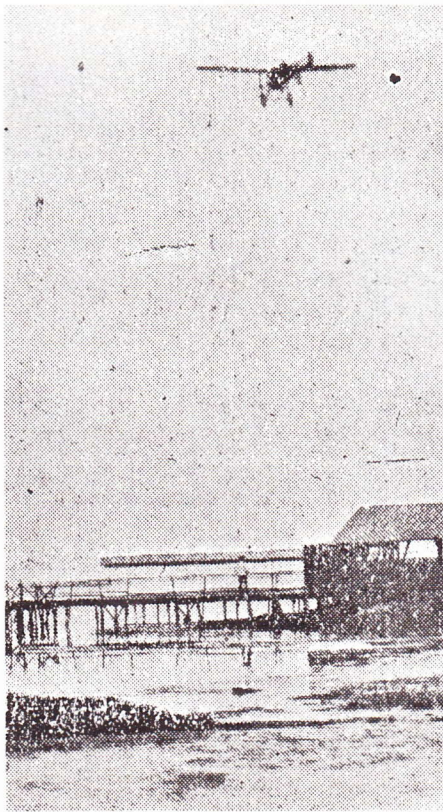
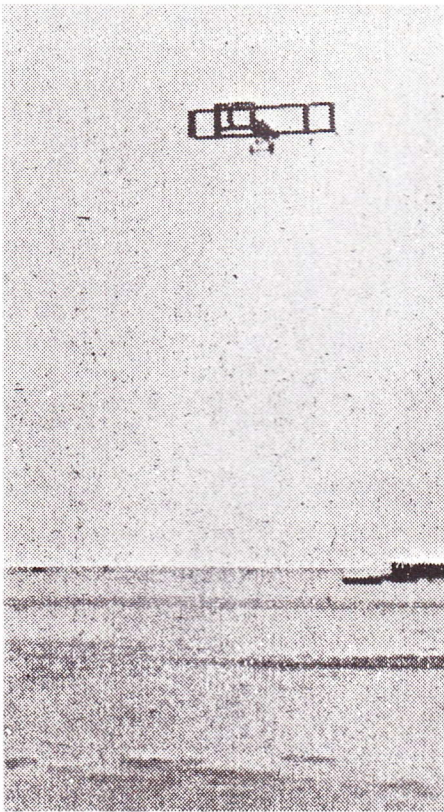
Københavnerne vidste, hvad der forestod, og valfartede til Kløvermarken — ja, mange overnattede derude for ikke at gå glip af det store øjeblik. Spændingen blandt piloterne var også stor, så stor, at ingen turde forlade flyvepladsen et øjeblik af frygt for, at en af de andre i et ubevogtet øjeblik skulle starte og komme først over. Svendsen, Nervø og Cederström traf derfor den indbyrdes aftale, at de ikke ville foretage noget startforsøg mellem kl. 10 og 18 — så slap de for at gå og passe på hinanden!

D. 6. juli forsøgte Cederström og Svendsen. Cederström startede kl. ca. 20.30 som den første og strøg ud over Sundet, kort efter fulgte Svendsen, og begge forsvandt ud over Øresund i retning mod Sverige. Efter et kvarters forløb udløstes spændingen, Svendsen vendte tilbage, og samtidig meldte telefonen, at Cederström var nødlandet på Saltholm.

Umiddelbart efter dette forsøg måtte tre piloter give op. Thorup styrtede ned med sin B.S.'s fra 70 meters højde — totalforlis. Den 13. kærtrede Moltke med Ellehammeren, og Cederström fik samme aften motorstop i 200 meters højde, hvilket resulterede i et alvorligt landingsuheld, der foreløbig satte ham ud af spillet.

Tilbage var nu kun Nervø og Svendsen. Det stod klart, at afgørelsens dag måtte komme meget snart. Den kom d. 17. juli 1910 — cigarrøgen gik lige til vejrs. Ved 03-tiden om morgenen blev begge maskinerne trukket ud i startposition. I samme øjeblik kimedede telefonerne til byens forskellige avisredaktioner, for alle bladene havde en mand på flyvepladsen: »Der startes til sundflyvning,« lød meddelelsen nok engang. Motorerne blev prøvet — Nervø's ville ikke gå. Robert Svendsen fik sin igang og lettede nogle minutter over 03, men ude over sundet var vinden for hård, og han returnerede til flyvepladsen. Nu var han imidlertid fast besluttet på at flyve igen den





Disse billeder stammer fra en avis, der trykte dem helt tilbage i 1910, hvor Robert Svendsen (tv.) og Carl Cederström (th.) i deres fly krydsede Sundet med lidt over en måneds mellemrum. Dengang var flyvevejr ensbetydende med vindstille — se vandet!

gang — koste hvad det ville, hvis bare vinden ville lægge sig — og det gjorde den.

Iført svømmevest, forberedt på en mulig landing i Øresund, startede han igen en time senere kl. 04.02, rundede flyvepladsen østom og satte kursen mod Malmø. Fra Amager Strandvej kunne man følge hans vej i den lyse morgen i et par hundrede meters højde, og så forsvandt han. I kikkert kunne man se ham passere Saltholm og lande på kysten lige nord for Malmø kl. 04.36.

Endelig var det lykkedes. Sundflyvningen var gennemført, og bedriften blev telefoneret verden over ....!

D. 24. august 1910 lykkedes det endvidere svenskeren baron Carl Cederström at gennemføre nok en sundflyvning i sit Bleriot XI monoplan, ligeledes fra Kløvermarken med landing på Limhamnsfältet.

(Kilde til ovenstående beskrivelse er John Foltmann: »Dansk Flyvnings Historie«, udg. 1936 af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab).

## Sundflyvning 75 år efter — 31. august 1985!

Det er klart, at der i historien om Robert Svendsens og Carl Cederströms præstationer for 75 år siden lå en klar udfordring for os modellflyvere — og strabadserne skulle vise sig at blive sammenlignelige!

For dem, som ikke har prøvet det, lyder det måske mærkeligt, men det er ikke nok, at motoren kan køre uafbrudt i op mod 1½ time, og at flyet kan medføre det nødvendige brændstof, samt at vejret er passende. Man kan jo ikke stå på den danske kyst og styre flyet over til landing på den modsatte

side af Øresund, men må selv »være med« hele turen. Det kræver, at man har en medhjælper, der pr. bil kan transportere piloten fra flyveplads til havn, en speedbåd skal herfra kunne sejle »piloten« til Sverige, og når alt det er klar, skal der helst stå nogle officials på svenskesiden til at bevidne flyvningen. Alt dette vidste jeg intet om, jeg anede faktisk intet om de besværligheder, jeg ragede mig selv ind i, før det lykkedes.

Beslutningen om at forsøge en sundflyvning med en model skyldtes for mit vedkommende en notits i vores blad, Modelflyve Nyt nr. 6/84. Ingeniør Håkan Lundborg fra Sverige foreslog heri via fuldmægtig Hans Kofoed, at danske modellflyvere skulle bygge en skalamodel af enten Voisin-biplanet eller Bleriot-monoplanet, med det formål at gentage sundflyvningskonkurrencen i jubilæumsåret.

Jeg havde i forvejen en flyvedygtig, velignende model klar af Cederströms Bleriot XI. Med sit vingefang på godt 2 meter, sit Grant X-8 vingeprofil og med en planbelastning på lidt under 40 g/dm<sup>2</sup> har den særdeles godmodige flyveegenskaber ved langsom realistisk skalaflyvning i området 40-100 km/t. Med en OS Max FS 90 motor (15 cm<sup>3</sup>, 1,5 HK) er den flyvenem i stille som i blæst, så jeg havde et godt grundlag fra starten.

Vintervejret helt frem til maj umuliggjorde i det store og hele den slags prøvflyvninger, jeg havde brug for — tidflyvninger under konstante vejr/temperaturforhold. Det med temperaturen viste sig at spille en afgørende rolle, som jeg skal vende tilbage til.

## De praktiske problemer

Det var vel naturligt at løse de praktiske problemer først, herunder brændstoffranken. Hvor stor skulle den være, og hvad skulle den laves af? Jeg vidste fra tidligere, at min tank på 300 ml gav mig en flyvetid på omkring en halv time med ¼-½ gas, men fuld gas havde jeg aldrig prøvet i længere tid. Der er godt 31 km flyvning, incl. køreturen i bil fra Kløvermarken til Sundby Sejlklub. Der er også et stykke at gå fra Lagenens Sejlklub syd for Malmø til landingspladsen på Limhamnsletten. Og hvad hvis vi blev stoppet af færdselspolitiet, eller hvis båden, som jeg skulle være i og fjernstyre flyet fra, ikke kunne starte eller gik i stå midt ude på Sundet?

Tanken måtte simpelthen være *størst mulig*. Jeg valgte en flad tank på 1 liter, lavede en kerne af skum, beklædte den med glasfiberarmeret polyester og hældte, efter at polyestere var hærdet, æter ned i skummet for at opløse det. Efter flere udskylninger var der stadig klæbrige skumrester tilbage i tanken. For at forebygge, at resterne i tanken skulle nå motoren, anbragte jeg tre filtre mellem tank og motor, og gav mig så til at vente på godt vejr. Det var nu i begyndelsen af juni måned.

Nu skete der noget »hinsidan«. Jeg fik kontakt med Jan Hoverby fra MFK Viking i Lødekøpinge, som var ligeså ivrig efter at udføre en sundflyvning som jeg. Vi blev hurtigt enige om, at det nok ville blive vanskeligt at gennemføre flyveforsøget på den historiske dag d. 17. juli pga. industriferien og lod derfor hele juli måned forløbe.

## Første flyveforsøg

Min første flyvning med glasfibertanken blev en fiasko. Efter 32 minutters forløb gik motoren i stå. Det viste sig, at der kun var en sjat brændstof tilbage i tanken af den liter, jeg havde hældt på inden flyvningen — den var blevet utæt, opløst af brændstoffet. Det besynderlige var dog, at der ingen afsætninger var i de tre filtre. Der var heller ingen kompression i motoren! Det viste sig, at *indsugningsventilen* havde sat sig fast i styret i halvåben stilling og måtte bankes forsigtigt ud.

Konklusionen måtte være, at der i tanken var sket en forbindelse mellem epoxyen og methanol-olie-nitromethanblandingen, som igen var udfældet af brændstoffet ved berøring med det varme topstykke ved indsugningsventilen. Det siger sig selv, at jeg opgav alt, der bare så meget som lugtede af epoxy .....

D. 4. august ringede Jan: »Hej, Mikael, vi flyver på lørdag d. 10, da bliver det fint vejr!« Jeg var hverken helt eller halvt færdig, men sagde, at vi kunne da prøve. Jan ville flyve den kortere strækning fra Dragør Strand, syd om Saltholm, hvorimod jeg holdt fast ved at ville flyve — så præcist som muligt — den rute, som Robert Svendsen og Carl Cederström havde fulgt fra Kløvermarken nord om Saltholm.

Jeg fik i hast rigget en tank til af hvid-  
*fortsættes næste side*

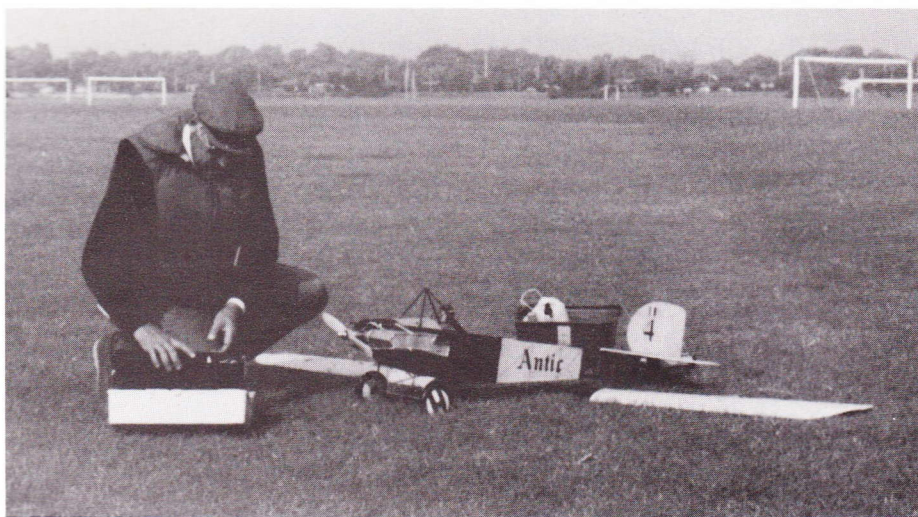
blik. Vægten blev 320 gram — fire gange så meget som glasfibertanken vejede! Det lovede ikke godt. Dagen kom, jeg startede uden at have prøvfløjet tanken. Motoren gik i stå 20 meter over Kløvermarken og understellet blev kvæstet på min Bleriot, akkurat som det skete for Cederström's Bleriot for 75 år siden. Han må have vendt sig i sin grav og smilet!

Jan kom over på en flyvetid på ialt 35 minutter — og der bredte sig det rygte, at jeg var nødlandet på Saltholm som Cederström d. 6. juli 1910.

Jeg indså nu, at der skulle trænes betydelig mere seriøst på sagen, inden jeg ville foretage næste forsøg. Jeg fik udstyret min blik-tank med en skålformet sump bagtil, hvori klunken frit kunne bevæge sig. Jeg havde nemlig en idé om, at hvis jeg nåede så vidt på færden over Sundet, at jeg fik landkending, så ville jeg lade flyet stige for det tilfælde, at motoren gik i stå. Jo højere oppe jeg ville være, des større ville chancen være for at nå land i svæv uden motor. Under denne opstigning ville de sidste brændstofrester samle sig her, hvis der skulle blive brændstofmangel.

RFK Slangerup stillede velvilligt deres flyveplads til rådighed for de langtidsflyveforsøg, jeg skulle i gang med nu. Længste flyvetid, jeg opnåede med min tank, var der vokset til at rumme 1,2 liter brændstof 85/15 med 2% nitromethan, blev på 1 time og 58 minutter, når jeg kørte på halv gas. Jeg havde under disse flyvninger erfaret, hvad der selvfølgelig er logisk nok, at temperaturen og flyvehøjden spiller en ekstrem stor rolle for justeringen af motordroslen. Forandringen i temperaturen gjorde, at jeg måtte ændre fuldgasskruen ca. en kvart omdrejning fra den ene dag til den anden. Jeg indså derfor, at det var nødvendigt samme dag, sundflyvningen skulle foregå, at foretage en prøvflyvning umiddelbart inden »afrejsen«. Jeg var nu klar til at flyve.

*Mandskabet (fra venstre): Svend Kuggerig (Tatto-Svend), bådfører — Svend Andersson, navigatør og Mikael Seedorff, pilot.*



*På Kløvermarken d. 31. august 1985 kunne Mikael Seedorff samle sin Bleriot og gøre klar til start ved middagstid. Redningsvesten er nødvendigt udstyr for Sund-flyvere .....*

## Hjælp fra »Fæle Orm«

Vi var nået hen til den 20. august. Den 24. august 1910 fløj Carl Cederström heldigt over med sin Bleriot, og jeg satsede på denne dag. Jeg var kommet under vejr med, at i Sundby Sejlklub lå Danmarks hurtigste traditionelle speedbåd, 5 meter lang, 1,5 meter bred, udstyret med en Evinrude på-hængsmotor på ikke mindre end 235 HK. Dens tophastighed er 140 km/t, hvilket kunne bringe os over sundet på 14 min. i havblik. Jeg tænkte med rædsel på at skulle sejle (flyve) så hurtigt, men fik dog at vide, at den også kunne sejle langsommere. Båden, som lød navnet »Fæle Orm« sejles af en af Danmarks kendteste tatoværer, Svend Kuggerig, Lille Strandstræde, som med det samme var med på sagen. Harry Trudsøe, som har det daglige opsyn med sejlklubben, var min kontakt til Svend, og begge skylder jeg megen tak.

Jeg vover den påstand, at de besværligheder (det har selvfølgelig været sjovt alt sammen og *kun* for sjov), jeg har haft, har

været langt større end Robert Svendsens — han havde »kun« sit fly og vejret at bekymre sig om. Jeg skulle desuden tænke på ledsager-bil fra Kløvermarken til båden, hjælper, officials her og i Sverige plus meget andet.

Tidligt måtte jeg opgive at få RC-folk til at hjælpe mig. Alle var meget villige til at hjælpe, men netop den dag, hvor vejret var godt, og det har jo været sjældent i sommer — ja, så kunne man ikke af den ene eller den anden grund. Amager ligger jo også langt væk — undtagen fra Amager — så jeg besluttede at finde de folk, der skulle bruges til jobbet her. Jeg fandt også ud af at jeg kunne bruge min egen bil i stedet for en med soltag. Jeg kunne sidde i bilens bagsmæk, så kom jeg til at sidde bagvendt under kørslen, men havde til gengæld fuldstændig frit udsyn og masser af plads til antennen.

D. 24. august, Carl Cederströms dag, var blæsende og regnfuld, så den måtte opgives. Torsdag d. 29. om aftenen var det stille og nærmest havblik, men netop den aften kunne jeg ikke finde Svend Kuggerig. Om fredagen fik jeg fat i Svend i Lille Strandstræde, og vi aftalte at mødes næste dag *lørdag d. 31.* om morgenen kl. 8.00 og se dagen an.

## Den store dag

Vejret var gråt og blæsende, ca. 6 m/sek. syd/sydvest. Kl. 9 stilnede blæsten noget af. Vi prøvede båden, jeg havde min sender med. Båden hoppede og dansede i søen, og det bragede hver gang vi ramte en bølge. Svend rystede på hovedet: »Jeg kan sgu' kun gøre 35 knob«. Dertil bemærkede jeg, at det var mere end nok, jeg var henrykt over at slippe for at fare afsted med 140 km/t. Trods bumpene havde jeg ingen besvær med at bruge senderen.

Hjælperen, der skulle føre mig fra startpladsen på Kløvermarken til bilens bagsmæk (jeg måtte jo se efter min model) og derpå køre bilen til sejlklubbens område, blev Flemming Rubin Skov. Flemming blev også udnævnt til ekspeditionens fotograf og bevidner af, at alt passerede som



*Bådfører, navigatør og ikke mindst pilot kigger ængsteligt op efter Bleriot'en, der flyver rundt over Sundby Sejlklubs marina, mens d'herrer kommer på plads i »Fæle Orm«.*

forudsagt!

Ruten blev kørt igennem, og vi blev klar over, at der ville blive problemer med at holde flyet synligt hele vejen — der var tre 90 graders sving, nemlig første sving Raffinaderivej/Prags Boulevard, næste sving Prags Boulevard/Amager Strandvej og endelig Amager Strandvej/Sundby Sejlklub. Svingene medførte, at jeg skulle sørge for at bringe flyet i passende position, *inden* bilen svingede, og det aftaltes, at Flemming skulle sige »50 meter til sving til højre/venstre.«

På prøveturen aftalte vi endvidere forskellige nødlandingspladser, såfremt cykelstien på Amager Strandvej var »optaget«.

Vi skulle nu finde en navigatør, som kunne lede os sikkert over sundet til sejlklubben Lagunen. Det blev dansk-svenskeren Svend Andersson — uden ham var vi ikke nået så hurtigt frem. Vi kunne være tre mand i »Fæle Orm«, nemlig bådfører, navigatør og pilot. Flemming skulle sørge for at låse bilen og putte nøglen i min lomme, så ville han ledsage os i sin egen båd for at kunne fotografere.

Fly — ledsager — bil — båd — navigatør var klar. Piloten havde det skidt, for nerverne var begyndt at komme på højkant. Vinden havde lagt sig til ca. 4 m/sek.

Klokken var blevet 11.40. Jeg ringede til Håkan Lundborg og meldte »Bleriot'en flyver om 20 minutter, forventet ankomst Limhamnsletten kl. 13. Hvis jeg ikke er kommet inden 13.30, er jeg gået i Sundet.«

### Til lands, til vands, i luften ....

Bleriot'en blev samlet, og starten gik perfekt præcist kl. 12.00. Efter to runder over pladsen kørte vi på aftalt måde, men på Prags Boulevard var det nær gået galt.

Pludselig kom der nogle høje popler i vejen for mit udsyn, og Bleriot'en forsvandt i et par sekunder, men dukkede så op igen! Over sejlklubben begyndte motoren at gå ned i omdrejninger, men genvandt hurtigt sin vitalitet.

Jeg kom hurtigt i båden, vi lagde fra, og nu kunne jeg kun se min model, bådmotoren overdøvede fuldstændig flyets motor. Jeg holdt mig i omkring 50 meters højde, og for at være sikker på, at motoren stadigvæk gik som den skulle, gav jeg fra tid til anden kraftigt højderor — hvis motoren

gik, som den skulle, ville flyet følge med op — ellers ville det tipstalle.

Tiden i båden gik meget, meget langsomt — sådan følte jeg det. Endelig dukkede Saltholm op på styrbordsiden som en svag, mørk stribe — vi var ikke engang nået halvvejen. Nogle gange gik jeg lavt ned over Flemmings båd, men mere dristede jeg mig ikke til.

Klokken 12.35, efter godt en halv times flyvning, kunne man skimte svenskekysten. Ti minutter senere begyndte jeg at stige med flyet, til jeg var nået så højt, som jeg mente var nødvendigt for at kunne svæve i land ved et evt. motorstop.

Vi lagde til i Lagunen, bådmotoren blev stoppet, og der opstod en øredøvende stilhed efter at 235 HK-uhyret var bragt til tavshed. Jeg kunne høre min egen flymotor spinde som en kattekilling. Det var bare pragtfuldt! Man går fra bådhaven direkte op på Limhamnsfåltet på ca. 5 min. Her stod mine svenske officials, Håkan og frue, og tog imod.

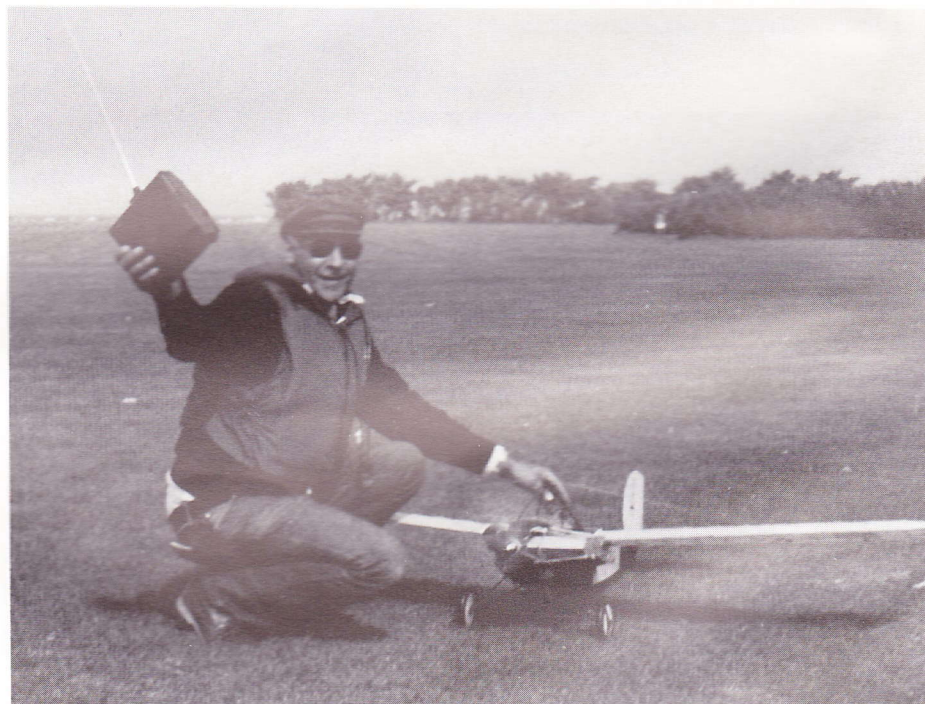
Landingen foregik præcis kl. 12.55, flyvningen havde således taget nøjagtig 55 minutter. Et check på tanken viste, at der endnu var omkring en halv liter brændstof tilbage.

Vi hilste rundt, og traditionen tro blev der budt på øl, før vi kørte til mindestenen for Robert Svendsens flyvning, som Håkan var med til at tage initiativet til rejsningen af i 1970.

Efter at have skilt Bleriot'en ad takkede vi af og sejlede hjemover. En dejlig, omend noget usædvanlig flyvedag var slut!

Jeg skylder min kone Haldis og datter Annika stor tak for deres ufattelige tålmodighed igennem et halvt års strabadser ..... En særlig tak til vores gravhund Nicolai for moralsk støtte under langtidsprøveflyvningerne på RFK's flyveplads i Slangerup. □

*Målet er nået — Mikael og Bleriot'en mødes igen på fremmed jord!*



## Hallo, hvad laver I ...

Så var der igen et Modelflyve Nyt i postkassen. Man har ventet spændt på vidunderet, det er jo et dejligt blad, men alligevel bliver jeg lidt skuffet hver gang. Der er jo ingen af de dovne modelbyggere, der gider skrive om, hvad de går og laver, og det er det, jeg mest af alt vil læse om. Men så må jeg jo gribe i egen barm og indrømme, at jeg jo er lige så doven. Det er et arbejde at sætte sig til at skrive .... og hvad skal man nu skrive om .... er der nogen, der gider høre om, hvad jeg laver, osv.

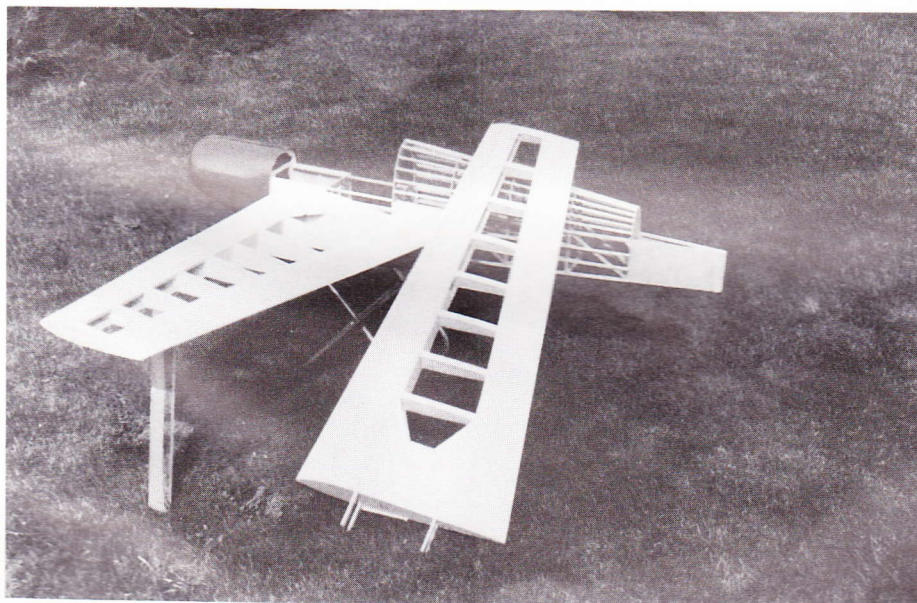
Men det er sandsynligt, at der er en del, især nybegyndere kunne måske få lidt af at læse om de problemer vi andre har under bygningen af alle de forskellige vidundere, vi går og sysler med. Det er nu ikke helt rigtigt, at ingen skriver. Vi har jo hørt om Benny Juhlin's Lysander og nu sidst om Keld Gades Lightning, og det er spændende at læse om. Men der er vel ca. 1.800 almindelige hobbypiloter, der er meget byggende og meget eksperimenterende, som vi gerne vil høre noget fra.

En af de ting, der vil kunne opnås ved flittige brug af bladet på denne måde, er, at der automatisk vil opstå en ret omfattende nærkontakt til en del medlemmer, der ikke tidligere har kendt hinandens eksistens. Det vil medføre telefonsamtaler, besøg, hyppigere aftaler om at følges ad til forskellige stævner, som man måske nu undlader at tage til pga. udgifterne. Det vil blive endnu sjovere at være modelflyver.

Skulle du være bange for, at du laver for mange stavfejl, så blæs på det. Det retter redaktøren, og jeg vil tro, han pynter lidt, hvis det ikke klinger rigtigt. Fat kuglepenen og lad os høre lidt om alle jeres projekter, så vi kan få en snak.

Jeg har personligt haft meget glæde af at besøge og få besøg af modelflyvere, der på gennemrejse lægger vejen forbi Parkvej 67 i Sørbymagle ved Slagelse. Det kunne være med til at fremme forståelsen for en del af de problemer, vi slås med hvert år til vore repræsentantskabsmøder. Måske kunne man tage derfra i godt humør i stedet for med en masse sure miner.

Ja, så er vi jo ved at være fremme ved sagens kerne, nemlig de ting jeg går og bygger for tiden. Det er ikke så få ting, jeg har igang, idet jeg er af den utålmodige type, der ikke kan sidde stille ved et projekt i længere tid. Jeg vil senere vende tilbage og beskrive, hvordan arbejdet går med de forskellige projekter — men her er hvad jeg er i gang med lige nu:



- 1 stk. B.E. 2a byggesæt fra Tony Clark
- 1 stk. Zlin 525 Akrobat byggesæt
- 1 stk. Stephens Acro, Rödel byggesæt
- 1 stk. Stinson Voyager jumbomodel, canadisk byggesæt
- 7 stk. Laser 200, efter tegning
- 1 stk. Tiger Moth 1:3, byggesæt Tony Clark
- 3 stk. Tiger Moth, efter C.A.P. tegning.

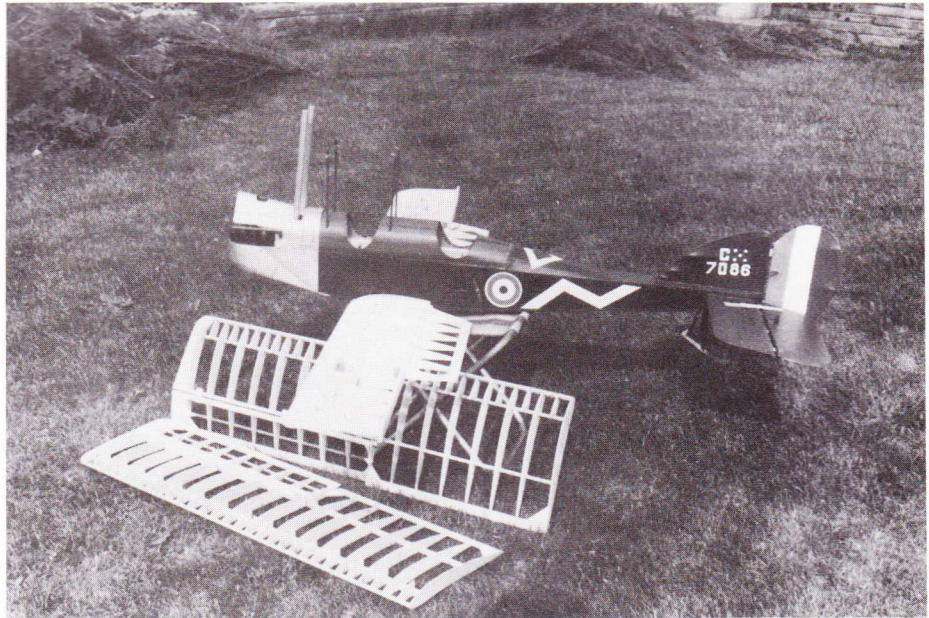
Som man kan se, er der jo nok at tale om. Hvis nogen skulle undre sig over, at der er nogle modeller, der optræder i større serier, så er det noget om at sælge, så man får råd til at købe de ting, man gerne vil have, uden at skulle skære i lillebørns kostpenge. Det er jo lige så let at skære 5 byggesæt som et.

Jeg vedlægger nogle billeder af de ting, jeg er længst fremme med, og så vil jeg bestræbe mig på at skrive lidt om de enkelte modeller senere.

Men er der en eller anden, der gider ringe og snakke eller komme på besøg eller invitere til besøg, så er jeg meget villig til at arrangere noget. Det er jo en pragtfuld hobby, og det er jo udviklende at tale med nogle nye mennesker engang imellem.

Med venlig hilsen,

E. HJARBÆK  
Parkvej 67, Sørbymagle, 4200 Slagelse  
Tlf. 03-54 53 43 eft. 16.30



*Som E. Hjarbæk skriver i sit indlæg her på siden, så sker der en utrolig masse ting ude hos den store gruppe modelflyvere, der aldrig eller sjældent viser sig til konkurrencer. Skriv til Modelflyve Nyt og fortæl, hvad du laver — send billeder med af dine modeller (og evt. dig selv).*

*Send til:*

**Modelflyve Nyt  
Blomstervænget 21  
5610 Assens**

## Skalamodel af DC 9

Når man som jeg er blevet bidt af modelflyvning, og man har fået lært at styre et modelfly, vil man ofte videre. Man vil gerne bygge noget, som alle andre ikke har. For mig blev det et DC 9 fly med SAS-bemaling.

Hos Finn Sørensen's »Midtjysk Modelbyg« fik jeg farten af, at han var igang med et DC 9-21 fly. Men den gode Finn havde så meget andet igang, at den stakkels DC 9 ikke blev færdig. Så var det, jeg kom ind i billedet og købte det halvfærdige skrog og vinger.

Kroppen er bygget af styropor skåle, som er limet på et skelet af krydsfiner, og vingerne er af fineret styropor. Det var i 1981-82, jeg gik i gang, og det var med en vis kildren i maven, jeg begyndte at forestille mig, at jeg var pilot på et SAS DC 9 fly ..... Modelfly, ganske vist, men alligevel.

Det var meget spændende, om apparatet i det hele taget kunne flyve. Flyet blev monteret med to stk. 6,5 cm<sup>3</sup> motorer, desværre med propel. Dette ses dog ikke så meget, når motorerne er startet, og i luften kan man slet ikke se det.

Modellen er 220 cm lang og har et vingefang på 200 cm. Den er ikke helt skalarigtig, idet jeg var bange for at få for små vinger. Den er oprindelig bygget efter en model af plastic på ca. 20 cm længde og så bemalet nogenlunde efter SAS' daværende mønster.



Hver motor har en tank på ca. 200 ml, hvilket giver en flyvetid på ca. 15 min. på en optankning. Det er dog sjældent, jeg flyver så længe ad gangen, da det ikke er spændende, når modellen skal til at flyve på én motor. Det kan dog lade sig gøre at få den til landing på én motor alene.

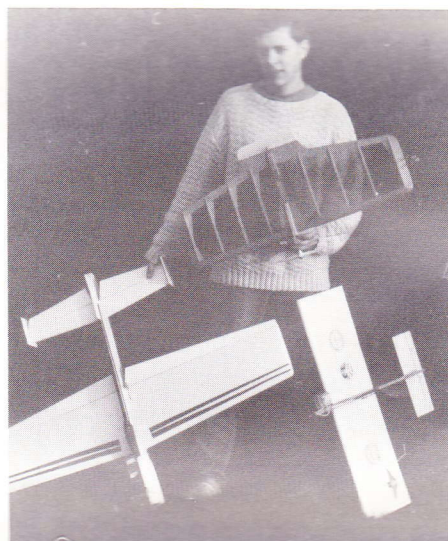
Min model har haft nogle skader, især i starten da jeg ikke var opmærksom på at have flyvefart nok på til landingen. Den sidste skade modellen havde, var udelukkende min skyld. Jeg ville prøve at lave et loop med flyet, og det gik også godt to gange. Tredie gang gik det imidlertid galt — modellen gik i spin og ramte jorden med et brag.

Modellen har en vægt på 6,5 kg uden brændstof, og den har nok haft omkring 100 flyvetimer indtil nu. Den er for nylig blevet malet op efter SAS' nye mønster, som det kan ses af fotografiet.

Jeg skal lige fortælle, at da jeg lige var begyndt at flyve med modellen, kom flyvelederen fra Herning Flyveplads kørende, og han kunne ikke forstå, hvad SAS dog fløj rundt efter ved Herning Flyveplads. Det skal tilføjes, at vores modelflyveplads ligger ved siden af den rigtige flyveplads.

Hermed de bedste hilsner,

SIGURD HOLM  
Ydunsvej 44, 7400 Herning



Billedet herover er Jørgen Aagaard med Skovbo C/L's tre modeltyper.

Arbejdet med at gøre linestyngssporten mere udbredt også i ungdomsskolerne kan nok kun gøres lokalt. I min egenskab af kontaktperson for ungdomsskolerne og som vejleder af folk, der ønsker at starte modelbyggehold, må jeg meddele, at der i år ikke har været mange henvendelser. Nogle stykker er det dog blevet til, og enkelte skoler er godt i gang.

Ungdomsskolerne kan sagtens bruges som samlingspunkt for linestyrede aktiviteter — brug dem — instruktøren er måske dig!

FRITS STEFFENSEN  
Ungdomsskolekontakt  
Tlf. 03-62 68 37

## Tiltagende aktivitet med linestyring på Midsjælland

Her i området er der ved at ske noget, idet unge mennesker med kommunens støtte er ved at starte Skovbo Linestyngsklub. I år har vi fået lidt ekstra reklame for modelflyvning, idet vi i sommerferien var værter for 50 børn, der kunne blive »modelflyver for en dag« — et arrangement, der på linie med andre foreninger kunne underholde skolebørn en dag i ferien. Det blev en god dag, hvor mange forældre og børn fik smag for modelflyvning.

På billedet ser vi de tre modeltyper, der hovedsageligt bygges i interessegrupperne og ungdomsskolen — til foråret skulle følgende modeller være at se i luftrummet over Midsjælland:

12 stk. HR 46 begyndermodeller  
7 stk. Diesella dieselcombatmodeller  
14 stk. storstuntere

## Prøv noget nyt: Gå på rekord-jagt!

Et noget overset område inden for modelflyvesporten er rekordjagten. Hvem kan flyve hurtigst, længst, højest, osv? Bjørn Krogh slår i denne artikel et slag for at man forsøger at få lavet nogle nye RC-rekorder.

RC-sporten har mange facetter. En af de mere uopdyrkede herhjemme er rekordflyvning, som i »proportional pionertiden« sidst i tresserne og i begyndelsen af halvfjerdserne fik dristige piloter til at flyve længe — langt og højt med specialbyggede maskiner. Heldigvis er der igen begyndt at ske noget inden for denne specielle konkurrencetype — og det skal her lige slås fast, at det at lave rekordforsøg og evt. slå rekorder er sjovt og spændende, og det er netop det, der får mig til at starte en rekordkampagne her i Modelflyve Nyt.

Unionens rekordsekretær Richard Møller-Nielsen prøvede for et par år siden at lokke rekordjægerne frem med en artikel her i bladet, hvor der blev vist et skema med de gældende danske og nordiske rekorder, samt de tomme rubrikker, hvor der ikke var noteret nogen rekorder. I julen 1984 bestemte jeg mig for at lave rekord-PR ved på nemmest mulige måde at slå så mange RC-rekorder som muligt i 1985. Selvfølgelig mest fordi jeg syntes, det var sjovt og spændende for mig selv.

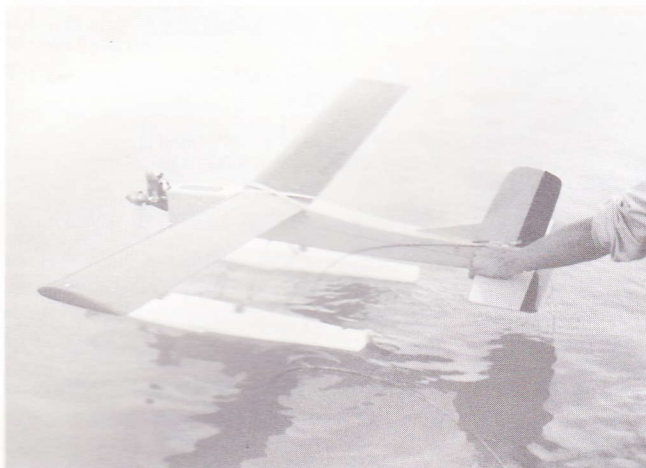
Skemaet blev gennemgået og forsynet med krydser, der hvor jeg mente, chancerne var størst:

1. Varighed motormodel (1 t. 37 min. 17 sek.)
2. Varighed sømodel (42 min. 20 sek.)
3. Distance sømodel (9200 m)

fortsættes næste side

Bjørn Krogh med sin Robbe »Parat«, der satte to rekorder d. 22. august.





*Bjørn Krogh's rekordmodel er stykket sammen af en gammel svævemodel-vinge, en ny krop — og til vandfly-rekorderne — et par færdigkøbte plast-pontoner.*

# Maxi Banzai

## Linestytret diesel-combat model

Jørgen Aagaard har konstrueret en spændende combatmodel til 2,5 cm<sup>3</sup> motor, som nok i den kommende tid skal gøre sig gældende i dieselcombat. Jørgen fortæller her om modellen, som Henning Forbech har tegnet.

Med en model, hvor tanken er sprunget læk, tyngdepunktet for langt tilbage og en motor, der kører ustabil, lykkedes det mig med hjælp fra Steff (Fritz Steffensen, red.) at afprøve Maxi Banzai — en forstørrelse af Lars Therkelsens Mini Banzai. På trods af modellens mangler fløj den fantastisk — set i forhold til de modeller jeg normalt bygger.

Jeg skal — ligesom alle andre — elegant springe hen over modellens opbygning. Dog skal der lige siges lidt om de få unormale detaljer ved modellen.

Trekantsforstærkningerne, hvor krop og forkant mødes, sættes i med årerne på tværs, for at de kan følge midterribbens profil, men så kan de jo ikke rigtigt holde til noget. Derfor skal der mellem de to trekanten i indvingen sættes en trekant af 10 mm balsa med årerne den rigtige vej. Bagkanten skal vrides (bøjes) i form ved hjælp af enten damp eller vand. Til forkant kan bruges den samme slags som til HR 46 byggesættene, og disse forkanter kan købes hos Leif O. Mortensen Hobby. Beklædningen skal helst være mylar.

Resten af modellen er nogenlunde normal og skulle ikke volde nogen store problemer. Ellers må du godt ringe til mig, eller du kan læse Benny's kæmpeserie om combat i Modelflyve Nyt nr. 2, 3 og 4/83.

### 4. Varighed el-motormodel (ingen notering)

### 5. Distance el-motormodel (ingen notering)

I løbet af en lille uge blev der tegnet og bygget en model i balsa beklædt med plastfilm (vingen blev dog fundet på loftet, en skræntvinge fra 1973, profil Jens Grønbech special). Hovedmål: vægt tom 1.650 gram. Spændvidde: 205 cm. Længde: 110 cm. Areal ialt: 49,4 dm<sup>2</sup>. Planbelastning: tom 33,4 g/dm<sup>2</sup>. Tankindhold: 1 liter (aflang plastflaske med klunk). Motoren var en standard OS FS 40 firtakter som ved varighedsflyvningen den 13/1-85 blev forsynet med et varmeskjold for at mindske kølingen (ca. 20% nitro i brændstoffet var også nødvendigt). På trods af 10-13° kuldedes det at flyve 1 time 48 min. 50 sek., hvilket er rimeligt, da motoren min. måtte køre på halv gas for at holde røret varmt nok.

I løbet af foråret blev modellen forsynet med pontoner (færdiglavede i plast), og det var virkelig »belt fedt« efterhånden at lære søflyvningens glæder at kende. En stille aftenstund d. 4/6 startede modellen med besvær fra vandet, og med stort følge af NFK'ere blev den fløjet ud ad landevejen til sit forud bestemte landingssted 21,3 km ude. Det var meningen samtidig at sætte varighedsrekord, men da motoren var stil-

let lidt for magert, måtte den landes før 42 min. og 50 sek. var nået. Efter installation af en servo til justering af blandingsforholdet via nåleskruen, blev der 22/8 sat varighedsrekord med noteringen 1 time 48 min. 34 sek. uden særlige problemer.

Da aftenen var ung endnu og rekordholdet på plads, og min el-motormodel »Parat« fra Robbe bygget 1979 var med i bilen, kunne vi jo lige så godt sætte nogle el-rekorder.

Det blev til:

1. Varighed 6 min. 48 sek. (motoren skal køre min. 98% af flyvetiden)
2. Distance 1.000 meter (landingspunktet var anmeldt nogle dage før).

Total: 5 godkendte rekorder sat i 1985 — med tilhørende fine KDA-diplomer.

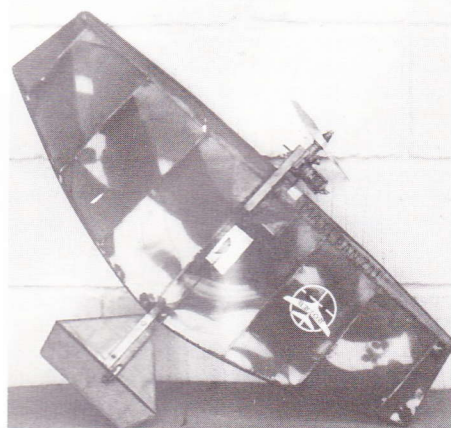
Kig nu skemaet godt igennem, og du vil stadig kunne se noteringer, hvor du spontant vil udbryde: »Det må kunne gøres bedre!« (måske ikke umiddelbart varighed for motorfly, som blev forbedret i maj af Finn Rasmussen til 6 timer 2 min. 23 sek. — det er næsten for meget på én gang, men flot, flot klarer).

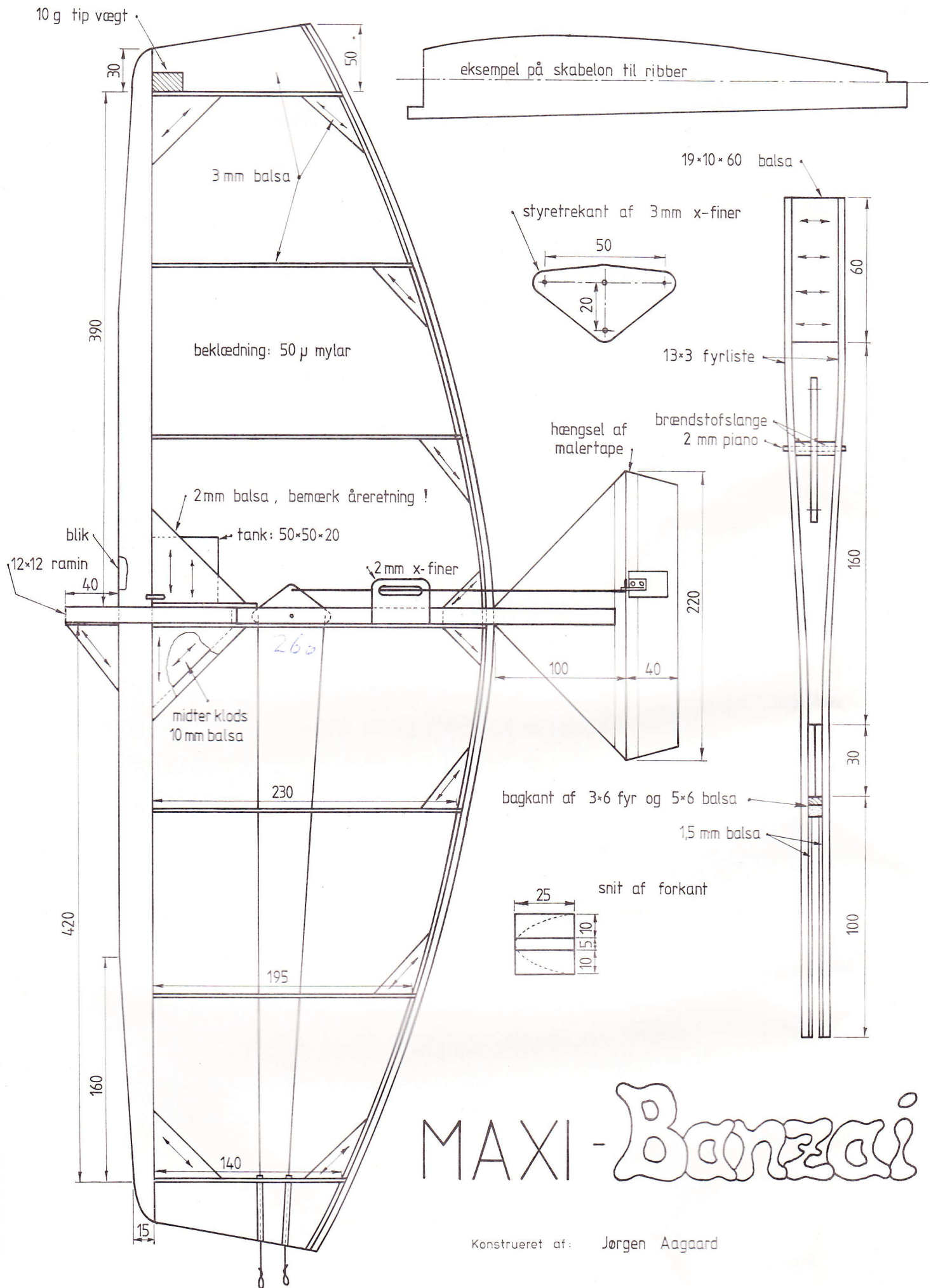
Fremskaf et rekordskema fra unionen og gå igang med forberedelserne, nu har du jo hele vinteren til rådighed, hvis du altså ikke elsker at flyve i frostvej. □

### Danske og nordiske rekorder for RC-modeller

	Klasse	Varighed	Distance i ret linie	Højde	Hastighed	Distance i lukket bane	
Motor-model	F3A	Finn Rasmussen 6 t. 02 min. 23 sek. 19/5 1985	?	50,3 km 1/8 1984	—	Ole Harder 195,15 km/t 25/5 1975	Orla Abildgaard (N) 97,0 km 29/7 1972
		6 t. 02 min. 23 sek. 19/5 1985	50,3 km 1/8 1984	1530 m 1963	261,81 km/t 1975	97,0 km 29/7 1972	
Vand-fly	F3A	Bjørn Krogh 1 t. 48 min. 34 sek. 22/8 1985	Bjørn Krogh 21,3 km 4/6 1985	Niels Hassing (N) 918 m 11/3 1973	—	—	
		1 t. 48 min. 34 sek. 22/8 1985	21,3 km 4/6 1985	918 m 11/3 1973	—	—	
		—	—	—	—	—	
Svæve-model	F3B	Peter Kock 3 t. 6 min. 40 sek. 1/5 1972	Preben Nørholm (N) 16,8 km 18/6 1978	—	Peter Frank 102,86 km/t 11/11 1978	Frits Nielsen 10,0 km 1966	
		19 t. 19 min. 9 sek. 1972	16,8 km 18/6 1978	—	112,5 km/t 1975	70 km 1974	
Heli-kopter-model	F3C	Paul Münsberg (N) 1 t. 23 min. 19 sek. 17/5 1980	Paul Münsberg (N) 80,290 km 17/5 1980	—	—	—	
		1 t. 23 min. 19 sek. 17/5 1980	80,290 km 17/5 1980	—	—	—	
Elektro-model	F3E	Bjørn Krogh 6 min. 48 sek. 22/8 1985	Bjørn Krogh 1000 m 22/8 1985	—	—	—	
		6 min. 48 sek. 22/8 1985	1000 m 22/8 1985	—	—	—	

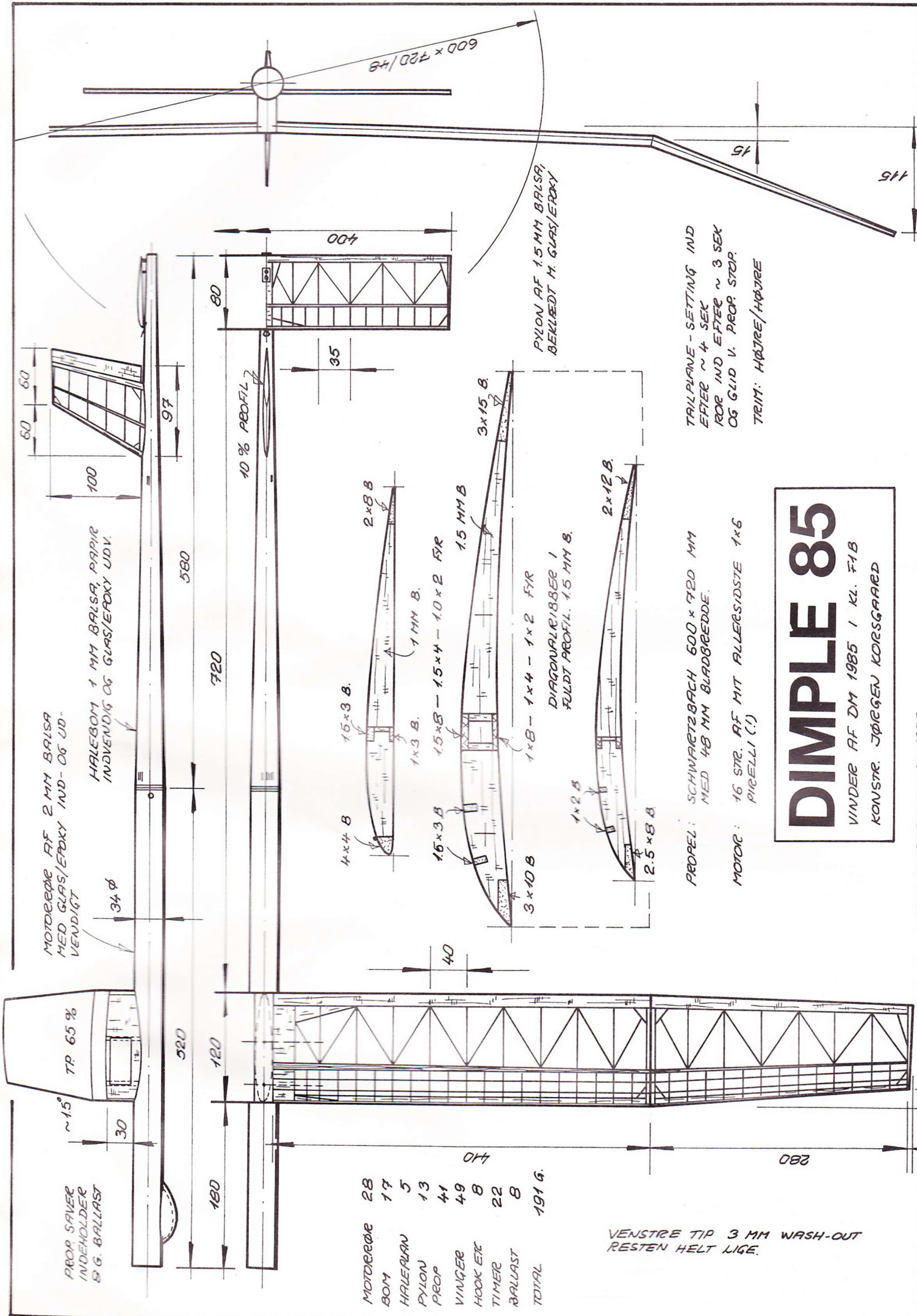
Jørgen Aagaard's Maxi Banzai ser på billedet ud til at være malet i camouflage-farver. »Smart«, tænker man, »så opdager modstanderen ham først, når han har snuppet et stykke af serpentinaen ....!« Nærmere eftersyn viser dog, at det bare er lysets spil i plastbeklædningen, der giver indtryk af camouflagebemaling .....





# MAXI - Banzai

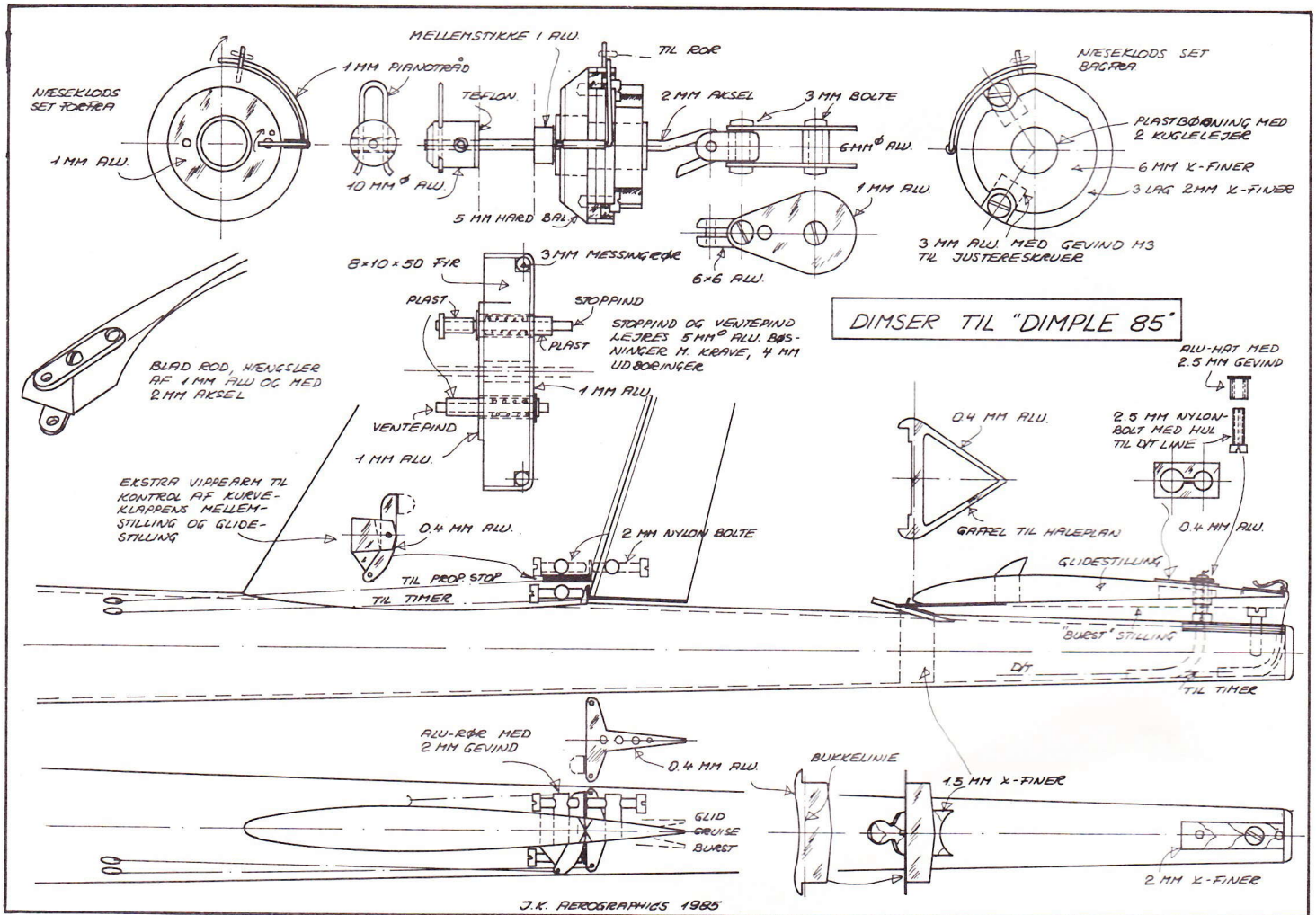
Konstrueret af: Jørgen Aagaard



# DIMPLE 85

VINDER AF DM 1985 I KL. F1B  
 KONSTR. JØRGEN KØRSGAARD





Ovenstående tegning af alle dimserne til »Dimple« er nedfotograferet, så dimserne er gengivet i 2/3 størrelse.

## »Dimple« – dansk mester 1985

### Jørgen Korsgaards nyeste wakefieldmodel

I stedet for at skrive side op og side ned om forskellige dimser, som indgår i en moderne wakefieldmodel, har Jørgen Korsgaard valgt at lave tegning til sin nyeste model, der fornylig vandt Danmarksmesterskabet. Jørgen har også skrevet ordene.

»Dimple« er en udvikling af min model fra 1982 med en let ændret opbygning og en tilbagevendende til det fremragende Køster 66-profil. Iøvrigt er modellens dimensioner, hvad man kunne kalde standard, og propellen er en Schwartzbach vredet 600 mm diameter med en nominal stigning på 720 mm. Bladbredden er sat ned til 48 mm, og propeltipperne bredere og skråt afskåret.

Modellens opbygning indeholder ikke nogen særlig vanskelige detaljer og skulle i udstrakt grad fremgå af de to tegningssider. Det er dog værdt at bemærke, at kurveklappen har tre stillinger og haleplanet to for at opnå en bedre kontrol og udnyttelse af motorens »power-burst« — altså starten af motorens udløb, hvor kræfterne er særlig store.

Man skal inden trimningen påbegyndes give propellen ca. 3 graders sidetræk og 0

graders nedadtræk. Derefter foregår trimningen således: Først gives 75 omdrejninger med kurveklappen i midterstilling og haleplanet i glidestilling. Stiger modellen derved stille og roligt op til højre, går man videre til 150 omdrejninger. Glidet med højrerør reguleres med klappen og ved at justere »hatten« på DT-linien ved haleplanet.

Stiger modellen perfekt med de 150 omdrejninger, går man over til fuldt optræk — altså efter ca. to trimstarter! Kurveklappen sættes nu på til venstrerør i 3 sek. og tailplane-settingen til 4 sekunder — hale-

planets bagkant flyttes ca. 3 mm nedad. Nu skulle modellen efter et jævnt hårdt kast stige lodret op med en meget svag højretendens og efter 3-4 sekunder — som følge af kurveklappens og haleplanets ændrede stilling — fortsætte med at stige til højre 1½ til 2 omgange. Propelstoppet udløser kurveklappens sidste stilling — lidt højrerør for at få modellen til at glide stabilt i højrekurver. Iøvrigt er det ganske små ændringer på kurveklappens stillinger, der skal til — de ligger alle inden for 1-2 mm. □



— Hvor længe skal man flyve med elastikmodeller, før man får lov til at flyve med radiostyring?



*Her er Hawk'en i sit rette element — kun lyden afslører, at det er en model .....*

## *British Aerospace Hawk:* Et fan-tastisk projekt .....

I Viborg RC Klub mangler der ikke ideer til spændende projekter — og som ikke mindst dette blads læsere vil vide bliver mange af de spændende projekter også ført ud i livet.

I det følgende drejer det sig om en skalamodel af British Aerospace Hawk. Ole Jørgensen har bygget og fløjet — Lars Pilegaard har sat sig til skrivemaskinen for at delagtiggøre andre i Ole's erfaringer.

Når de engelske Red Arrows med mellemrum gæster vore hjemlige flyveopvisninger med deres brandrøde flyvemaskiner, drøm-

mer drenge i alle aldre om at bygge en model af netop disse små, frække Hawk maskiner.

Længere end til en plastikmodel kommer de fleste af drømmene ikke, men for Ole Jørgensen i Viborg RC Klub var en sådan støvsamler på reolen ikke nok. Modellen skulle i luften og flyve realistisk. Mindre kunne ikke gøre det.

Det mest nærliggende ville jo så være at købe et af de allerede markedsførte byggesæt med glasfiberkrop, men da de ikke havde det allerbedste ry, hvad angår flyveegenskaber, afventede Ole i stilhed (næsten), at der kom bedre tilbud på bordet.

Vi, der kender Ole Jørgensen, blev ikke spor forbavsede, da han en dag fortalte, at projektet nu var kørende efter en tegning i »et af de engelske blade«, nemlig i tids-

skriftet Radio Control Models & Electronics, der i januar 1983 bragte byggebeskrivelse og flyvevejledning til en sød, lille BAe Hawk. Tegninger i fuld størrelse kunne jævnfør dette blads sædvanlige praksis købes ved indbetaling af et gebyr på 7,2 pund.

»En sådan bestilling klarer du nemt,« fortæller Ole, »ved at udfylde en bestillingsseddel i bladet, købe en international check på beløbet i din lokale bank og fremsende det hele til bladet i et almindeligt brev. De fleste banker påtager sig også gerne at udfylde og afsende din bestilling, men for denne hjælp kommer du nemt til at betale 50-75 kroner ud over det almindelige gebyr på 20 kroner for checken.«

Tegningerne er sædvanligvis i almindelig lustryk kvalitet, og alle mål er normalt angivet i tommer. Er du ikke fortrolig med disse, kan du med fordel låne den svenske »Nya radioflyg Handboken« på biblioteket, hvori der på en af de sidste sider er en tabel til omsætning mellem centimeter og diverse tommesystemer.

### En lille model .....

Som antydte tidligere, er der tale om en lille model på kun 117 cm i spændvidde. Trækkraften leveres af en fan drevet af en 6,5 cm<sup>3</sup> motor, der skal yde mindst 17.500 omdrejninger i minuttet. Flyet startes fra en dolly (startvogn), for dels at spare vægt, og dels at bevare fuldskalaflyets kunstflyvningsegenskaber. Montering af optrækkeligt understel må af vægtmæssige årsager frarådes.

Faktisk er modellen ikke for piloter med »forstærkersyge«, men kan du derimod undervejs i byggearbejdet selv opfinde et par vægtbesparelser, bliver merarbejdet rigeligt belønnet i form af kvik flyvning.

Tegningsmaterialet er righoldigt og indeholder alle oplysninger til selvbygning af fly, fan og dolly, ligesom vingen valgfrit kan bygges af skum eller med ribber. Har man ikke mod på fan-bygningen, har firmaet Micro Mold sat denne i produktion, og sælger den for ca. 350 kroner. Byggebeskrivelsen følger ikke med tegningen, så her skal man enten have fat i bladet eller bestille fotokopier af de ønskede sider fra forlaget.

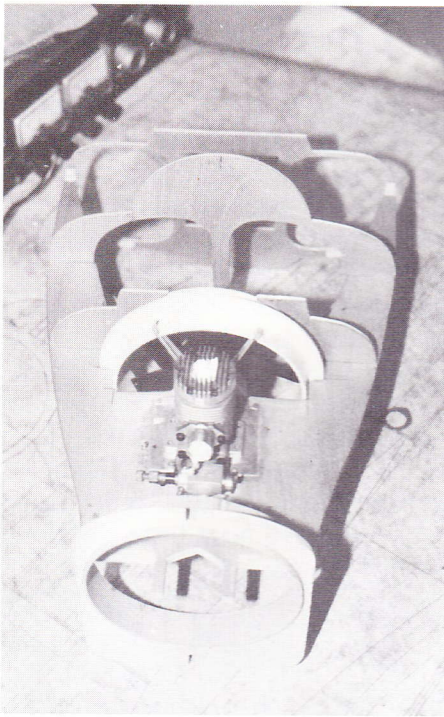
Efter moden overvejelse valgte Ole Jørgensen at bygge med skumvinge, indkøbe den færdige fan gennem Avionic, samt at anskaffe sig en speciel fan-motor af mærket OS46 FDF/ABC forsynet med et Graupner resonansrør.

### Byggearbejdet

Såvel balsa som »skum« blev udvalgt med omhu og brevvægt. Alle er jo nok bekendt



*Motoren kører. Forsigtigt justerer Ole Jørgensen nåleskruen, før låget lukkes. Alle fotos: Lars Pilegaard.*



Første byggetrin på kroppen. Herfra bygges videre med næse og bagkrop.

med, at det i øjeblikket, hvor Solarbo ikke er repræsenteret på markedet, er svært at skaffe sig virkelig let balsa, men at fugt- og lagringsforhold kan betyde endog store vægtforskelle på skum, tænker nok de færreste over. Faktisk kan det for kommende »skumprojekter« betale sig at indkøbe og langtidslagre råmaterialet i et fyrrum eller lignende.

Vingeopbygningen giver ikke anledning til problemer, men kroppen er lidt ud over det sædvanlige, idet hele fansystemet skal laves af 0,4 mm krydsfiner.

Af vægthensyn valgte Ole at lime kroppen sammen med cyanolim, samt at erstatte de viste 3 mm krydsfinerspanter med spanter af balsa belagt med 0,4 mm krydsfiner. Selve bygningen startes med midtersektionen, hvorefter hale- og næseskelettet bygges på. Fanrøret rulles af krydsfineren og lægges inden i spanterne, og bemærk her, at luftindtagene skalamæssigt er alt for store, men til gengæld er der så ikke noget ekstra hul i bunden.

Denne konstruktionsmåde giver et meget rent »airflow« uden turbulens ind til turbinen, således at hele turbinefladen »mades« med et ensartet, jævnt tryk, og netop derfor virker MM-fan'en så godt i dette fly, selv om kendere ellers betegner den som værende en af markedets svageste. En stor del af et fanflys succes afhænger nemlig ikke af de brutale hestekræfter, men af luftens frie passage til og fra fan'en.

Når fanrøret er placeret, monteres diverse træ i kroppen med kabler, og yderbeklædningen bygges herefter på. Da kabeltrækkene skal sno sig en del fra servoernes placering i modellens næse til halesektionen, er det meget vigtigt, at der anvendes kabler af bedste kvalitet uden slør.

Flyets næse fremstilles af en balsaklods

og kabinetaget vacuumformes over en udskåret træblok af lexan eller lignende.

Alt træværk dopes og beklædes med papir, som med fordel kan limes på med tapetklister, da dette ikke strammer så hårdt som dope, og derfor heller ikke så let giver skævheder. Modellen males udvendigt med et tyndt lag maling, og af vægthensyn har Ole sparet grundmalingen af vingerne. Fanrøret er indvendigt behandlet med dope og fortyndet epoxy, som er poleret helt glat af hensyn til luftens strømninger.

Radiogrejet med de fire servoer og tanken er af balancehensyn monteret meget langt fremme i modellen, og tanken forbindes til motoren med aluminiumsrør, hvorved tryktabet nedsættes så meget, at den lange sugelængde ikke virker generende under flyvningen.

Den samlede vægt er nu, hvor modellen er flyveklar, på 2.850 gram.

Startvognen blev lavet som vist på tegningerne. Også her gælder det om at holde vægten og hjulenes rullemodstand nede, så flyets acceleration ikke hindres. Det er vigtigt, at forhjulet stives godt af, da det mindste slør i forbindelse med ujævnheder i banen ellers resulterer i, at vognen kommer ud af kurs og i værste fald kaster modellen af. Modellen kan iøvrigt kun holde balancen på vognen, når tanken er fyldt, så det betaler sig at medbringe en stump tæppe til at lægge flyet på mellem flyvningerne.

Alt i alt er byggearbejdet ikke så vanskeligt, når blot man har en smule erfaring i at bygge efter tegning. Den samlede byggepris med fan og motor overstiger ikke prisen på en almindelig byggesætsmodel med tilhørende køb af en god 6,5 cm<sup>3</sup> motor.

## Flyvning med BAe Hawk

Under motorstarten fjernes et dæksel over maskinrummet, og med en omviklet læder-



Start — Man kan lige se startvognen, der stadig triller under modellen.

rem rykkes maskinen i gang med sædvanligvis kun ét ryk — det er som at starte en motorplæneklipper. Ole benytter sig af et OS-8 gløderør, og der tankes med en brændstofblanding med 5% nitromethan og 20% amerikansk olie. Brugen af amerikansk olie skal ses som en livsforsikring, der sikrer smøring under manøvrer, hvor motoren momentvis kører for magert. Noget der ellers kan være katastrofalt, når omdrejningstallet under medløb ved f.eks. dyk nærmer sig de 25.000 (omdrejningstallet på jorden er 20.500 omdr./min.). Kølingen er derimod ikke noget problem. Motoren kan umiddelbart efter landing berøres.

Selve starten er helt ukritisk. Startlængden er nu, hvor motoren er rigtigt tilkørt, som for et almindeligt kunstflyvningsfly. Den meget snak om nødvendigheden af asfaltbaner til fan-fly gælder ikke her, og modellen har ingen »F-16 komplekser« med ind sugning af græs og småsten, men selv-

fortsættes næste side

Lædersnøren er viklet omkring spinneren. Et hurtigt ryk, og motoren kører .....





Ole Jørgensen har lagt Hawk'en på en dyne for at beskytte den mod snavs. Til højre kroppen med fan-røret monteret.

følgelig skal der ikke ligge klude og rester fra køkkenruller etc. i umiddelbar nærhed af flyet. Retningsstabiliteten er forbavsende god, og der kan fint foretages de nødvendige kursændringer med siderøret.

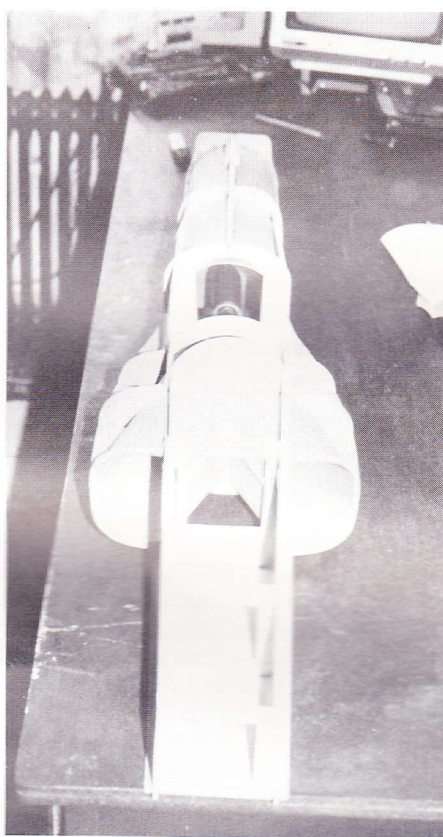
Ujævnheder i banen har et par gange kastet maskinen af dollyen, når flyet er kommet op i fart, men det er blot skøjtet videre og har lavet en »mavestart«, så kom ikke og sig, at MM-fan'en mangler trækraft.

Flyvningen bliver nu, hvor modellen har været i luften 40-45 gange, mere og mere imponerende. Alle manøvrer fra Red Arrows opvisningerne gennemføres elegant, ligesom maskinen kan flyve manøvrer, som normalt ikke vises — f.eks. spin, som originalflyet ikke er godkendt til. Så fald ikke for fristelsen ved et skalastævne — det giver minuspoints, hvis dommerne kan deres bestilling.

Selve styringen gennem manøvrerne er også helt ukritisk, da der jo ikke er nogen påvirkning fra en propelstrøm, som det kendes fra de kraftige kunstflyvningsmodeller, og kun hvis gashåndtaget hugges brutalt fra tomgang til fuld gas, ses et lille venstretip på planerne. Også landingen er uden problemer, blot man sørger for en lang, flad anflyvning, da farten ellers bliver for stor. Kun bliver man som tilskuer hver gang overrasket over at høre motoren fortsætte med at køre, mens flyet ligger i græsset.

Publikumsmæssigt er maskinen det store trækplaster, men desværre er støjniveauet i overkanten nabomæssigt set. 102 dB på 1 meters afstand, og mærkeligt nok med den højeste måling på flyets højre side, men det skyldes måske vibrationer i det indbyggede gastræk.

Med det høje omdrejningstal er det løvrigt vigtigt, at fan'en er afbalanceret yderst nøjagtigt, og her er det en fordel at råde over f.eks. det store udstyr fra Kavan. Det koster selvfølgelig, men vil nok med fordel kunne udnyttes af alle klubben, som så kan



overveje at hjemkøbe et fælleseksemplar over klubkassen.

Som sagt har maskinen i skrivende stund uden uheld rundet de 45 flyvninger, som hver har varet fra 6½ til 10 minutter alt afhængig af Oles venstre tommelfinger. Kun én gang var det nær gået galt, nemlig ved en opvisning i det nordjyske, hvor startbanen ender i en bred og vandfyldt grøft. Grøften var ikke på nogen måde markeret eller omtalt over for Ole, så han så sig pludselig i besiddelse af en hjemmebygget dykpumpe. Flyet tog heldigvis ikke anden skade end at næseklodsen svulmede lidt op, og sammenholdt med, at der efter en flyvedag kun sidder lidt olie foroven i den bagerste del af fanrøret, bruger den lykkelige ejer kun ringe tid på den daglige vedligeholdelse. □

## Til elektrofly-træf

For fjerde gang er der blevet afholdt elektrofly-træf ved Ringe på Fyn. I år afspejlede den stigende interesse for elektroflyvningen sig i en 33% stigning i deltagerantallet sammenlignet med sidste år. At dette kun dækker over, at der i år var fire deltagere, hvor der sidste år var tre, rækker ikke ved elektro-entusiasternes overbevisning om, at elektroflyvning er fremtidens RC-hobby! Modelflyve Nyts faste elektro-medarbejder, Bertel Tangø, fortæller fra træffet.

I weekenden lørdag d. 31. august og søndag d. 1. september svang de lydløse modeller sig i den fynske luft (weekend'en før havde man måttet aflyse, da marken ikke var høstet).

Den faste stok af aktive piloter fra sidste år (Niels Roskjær, Finn Frederiksen og undertegnede) var blevet forøget med én: Bo Winding fra Svendborg. Desuden mødte Flemming Hansen fra Fåborg Modelflyveklub op som særdeles interesseret observatør. Fåborg Modelflyveklub har så store størrelsesproblemer, at man har måttet foretage store indskrænkninger i antallet af flyvedage. Elektroflyvning må være oplagt sådan et sted!

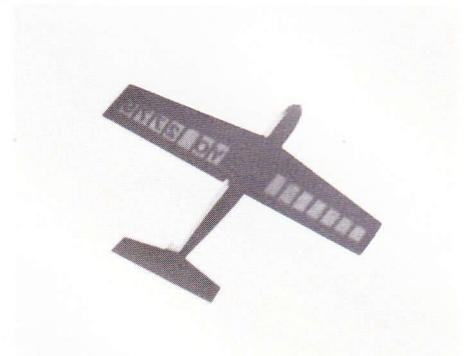
Vejrudsigterne var som sædvanligt ikke for gode, navnlig ikke om søndagen, hvorfor vi mest satsede på lørdagen, hvor der blev fløjet fra kl. 14 til ca. 19.30. Vi fire piloter boltrede os i lufthavet og derudover var der — jeg havde nær sagt adskillige — interesserede, hvoraf flere var kommet fra det jyske. Videbegærligheden var stor, og spørgsmål var der nok af, ikke mindst vedrørende nickel-cadmium batteriet, elektroflyvnings grundbestanddel nummer ét. Men selve flyvningen tiltrak sig naturligvis også opmærksomhed, hvilket der jo ikke er noget at sige til.

Ja, jeg mener, at selvom det jo efterhånden ikke er nogen nyhed, kan man godt blive imponeret over en elektro-svæver, som med en ganske almindelig prisbillig gearmotor og et 8- eller 10-cellet batteri og en vægt på ca. 1.700-1.800 gram ved hjælp af en 35 cm klappropel trækker sig op i 100 meters højde i løbet af godt og vel et minut. Termik følger, flyvning 30 minutter!

### Modellerne

For at blive et øjeblik ved svæverne, blev der fløjet med følgende modeller: Robbe Edelweiss (Finn), som er forsynet med 10 celler, 2-bladet klappropel og EF-76 3-G (Robbe motor). Desuden havde hver af os »gamle« en Mosquito, én med Graupnermotor og to med Robbe-motorer.

Niels mødte med en modificeret udgave



Til venstre kaster Finn Frederiksen sin Robbe Rondo, som Niels Roskjær styrer. Herover ses Rondo'en flyve over fotografen, som var Bertel Tangø.

en High Fly, nu Ultra Fly fra Graupner. Den havde 8 celler og 2-bladet klappropel.

Jeg selv forsøgte mig med direkte træk på en mindre svæver (180 cm vingefang) i den lettere vægtklasse, knap 1.300 gram. Motoren er en EF-76 og den har klappropel: En overskåret  $7 \times 4$ , som ved hjælp af et mellemstykke var tilpasset motorakslens på 3,2 mm. Sådan en klappropel direkte på motorakslens kan i højeste grad anbefales, hvis man ellers kan lave den nøjagtigt nok. Jeg er stort set kommet ud over problemet med bøjede motorakslers, fordi man en gang imellem ikke kan undgå at lande på propeltippen. Konstruktionen af en sådan klappropel er ganske enkel:

Der er brugt et mellemstykke samt spinneren fra Robbes klappropelsæt. Mellemstykket er ved hjælp af et messingrør tilpasset motorakslens 3,2 mm (hullet er på 4 mm). Propellen (Kavan) er skåret midt over og tilpasset mellemstykkets firkantede udskæringer. Propellens to blade kan daske frit frem og tilbage, men det spiller ingen rolle, idet centrifugalkraften holder dem på plads, og frem og bakgear er lige godt. Det må tilrådes at måle (og veje) hver propelhalvdel, så de bliver nøjagtigt lige store af hensyn til balancen, så man undgår vibrationer.

Bo fløj med en hjemmekonstruktion, der havde Mabuchi motor med Olympus gear 2,3:1 (tandrem). Propellen var en  $10 \times 4$  overskåret klappropel, som passer fint til den nævnte gearing. Modellen har et vingefang på knap 2 meter og den vejer ca. 1.700 gram. Den fløj fint og fuldstændig lydløst, idet selv den svage fløjten fra gearret, som er karakteristisk for de almindelige gearmotorer med tandhjul, var borte takket være drivremmen.

Et par ord om min egen Mosquito, som jeg i dagens anledning havde forsynet med en trebladet klappropel. En sådan har vi før eksperimenteret med, men ikke fundet velegnet, fordi den ikke trak bedre end den tobladede, snarere en smule ringere, antagelig fordi den kom for langt ned i omdrejninger takket være den forøgede luftmodstand.

Men denne gang lykkedes det, hvilket vi undrede os en del over, indtil vi kom i tanker om, at modellen er forsynet med en Robbe gearmotor med gearing 3,3:1, hvor der før har været tale om en 3:1 motor. Et typisk eksempel på, hvor lidt der skal til for at tingene kan lykkes.

## Kunstflyvningsmodel

Finn havde bygget en Robbe Rondo, og den skulle prøves om søndagen. Rondo'en er en kunstflyvningsmodel med »fuldt hus« og ikke helt let at flyve, hvilket snart skulle vise sig. Da der var tegn til, at det ville blæse op, tog vi ret tidligt til flyvepladsen. Batterierne var opladede (8 celler, serieforbundne. Motor kontrollen gav to muligheder: fuld fart frem eller stop), og dyret blev sendt afsted med Niels ved senderen. Farten var god, men det kneb med højdevindingen. En kraftigere motor blev monteret, og nu steg modellen som en raket, havde jeg nær sagt.

Men ak, efter halvandet minut brændte det bagerste leje på motoren sammen, og så var det bal forbi. Endnu en motor blev monteret, kraftigere end den første, men svagere end den, der brændte sammen.

Højdevindingen var nu acceptabel, men om nogen kunstflyvning kunne der ikke blive tale, selvom farten var god, fordi den-

ne, når alt kom til alt, kun lå lidt over stallhastigheden. Samtidig er krængeroret svært at håndtere selv for en øvet kunstflyver som Niels, den mindste uro i luften får modellen til at vippe kraftigt, og så skal der reageres lynhurtigt. Den største koncentration er påkrævet — samtale med piloten under flyvningen forbudt!

Men trods alt lykkedes det en enkelt gang at holde modellen i luften i knap 7 minutter, hvilket må siges at være pænt. Jeg skal tilføje, at mens de første flyvninger var blevet foretaget med en  $7 \times 4$  propel, blev den senere udskiftet med en  $8 \times 4$  (i mangel af en  $7 \times 6$ , som nok havde været nummer ét). Men den trak bedre end  $7 \times 4$ 'eren.

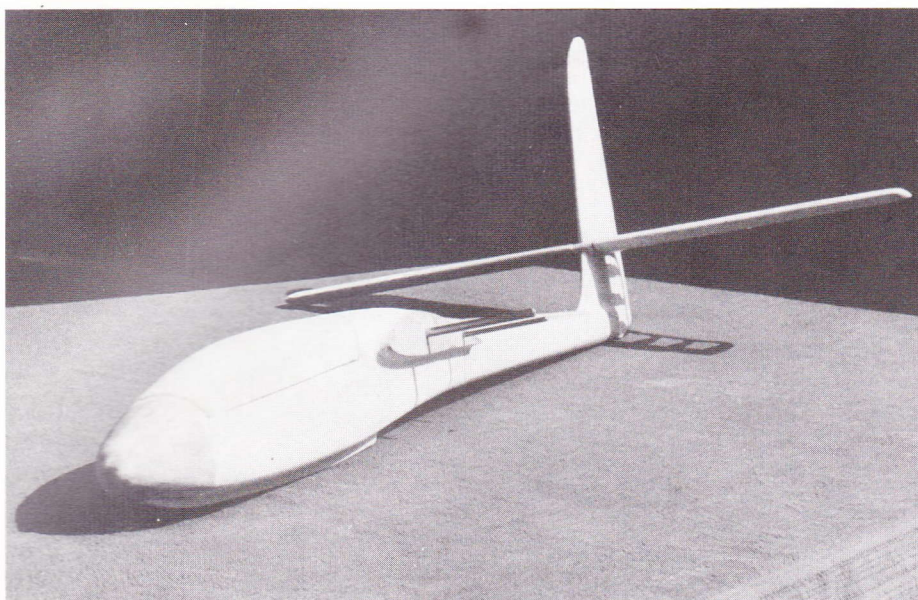
## Vind ingen hindring

Efter et par timers pause midt på dagen, hvor det blæste lige i overkanten, tog vi mod til os igen ved 15-tiden, og med nogle enkelte afbrydelser, fordi der kom nogle af de uundgælige danske sommerregnbuer, fløj vi lige til ved syvtiden. Vinden var let til frisk, og det var egentlig ganske godt og lærerigt, fordi det viste, at elektroflyvning ikke kun er begrænset til stille vejr, men sagtens kan praktiseres, selvom det blæser så meget, at modellen, når den flyver imod vinden med stoppet motor, på det nærmeste står stille i forhold til jorden.

Man skal blot flyve på den rigtige måde, nemlig lige op mod vinden og dernæst fra side til side i S-sving, når motoren på fuld kraft har bragt modellen op i »sikker højde«. 360 graders sving bør undgås, idet modellen let kommer for langt tilbage i forhold til, hvor man selv står (og gerne skulle lande), og så spilder man en masse kraft på at komme frem mod vinden igen.

Alt i alt endnu et vellykket træf, forskånet for større uheld. Det skal dog lige med, at Søren Brun syndromet virkede endnu en gang, idet det eneste træ på marken indfangede Finns Edelweiss i sine yderste grene. Det lykkedes imidlertid Bo, som er øvet i at klatre i skibsmaster, let og elegant at kapre og nedføre modellen i uskadt stand.

Tak til vært Niels — og: Vi ses igen til næste år! □



## Klubbens 2-Meter

— en RC kvalitetssvæver fra Norge

På midtersiderne i dette nummer finder man tegning til »Klubbens 2-Meter« — en norsk 2-meter svævemodel, som Preben Nørholm herunder introducerer for Modelflyve Nyts læsere. Modelflyvere, som ikke kan eller vil bygge modellen efter midtersidetegningen, kan få tegninger i fuld størrelse ved henvendelse til RC-unionens sekretariat.

Relativt enkle svævere med 2 meters spændvidde er blevet populære overalt i verden, siden amerikanerne indførte dem som konkurrenceklasse for 5-7 år siden. Om ikke andet har vi fået en række konstruktioner frem, der er meget velegnede

som begyndermodeller, og også mange såkaldte »hobby-piloter« (sikke et udtryk!) finder denne størrelse passende.

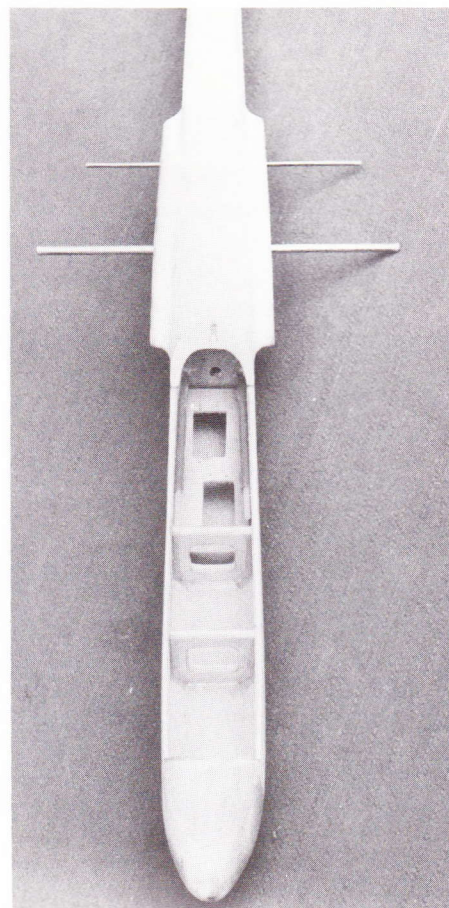
Fædrene over there har følgende at sige om 2-metere:

- max. to rorfunktioner plus evt. bremser
- max. 78¾ tommer (!) spændvidde.

Ligeledes overalt i verden flyves nu konkurrencer med 2-meter svævere, naturligvis også her i landet, efter lidt varierende konkurrenceregler, der oftest er simplificerede versioner af FAI's klasse F3B regler eller de engelsk/amerikanske såkaldte åben klasse termik regler.

Der findes en række byggesæt til 2-meter svævere i handelen. Hvorfor så tage det ekstra besvær, der er forbundet med at bygge efter tegning? Der kan være flere årsager. F.eks. er begyndere ofte ret tilbøjelige til at se på et byggesæts pris. Derfor findes der mange byggesæt i handelen, som er

*Her er radioen monteret i kroppen. Bemærk vingestålene, der under transport gemmes i cockpittet — så glemmer man dem ikke.*



*De to billeder herover viser kroppen udvendigt og indvendigt. Der er god plads til radioen — bemærk, at styrekablerne er limet indvendigt på kropssiden inden bundpladen limes fast.*

meget prisbillige og samtidig giver god valuta for pengene — men naturligvis heller ikke mere. Eller oversat til dansk: Vil man ikke nøjes med ret så primitiv opbygning og — skal vi sige — varierende materialekvalitet, så skrumper udvalget gevaldigt ind.

### Cirrus RC Klubb's 2-meter

Dette har dog ikke været årsagen i Cirrus RC Klubb i Oslo, da »Klubbens 2-Meter« blev til. Man stod med en hel del unge mennesker (unge af alder og/eller sind), der tørstede efter udfordringer hele vinteren 1982/83, og — måske væsentligst — man havde to gamle, garvede F3B-rotter, der ville gøre noget ved det.

De grundlæggende parametre for klubbens nye projekt blev diskuteret ved et fællesmøde, og mens man fortsatte med at diskutere i de følgende uger, gik Thorbjørn Jespersen og Kåre Scanke igang med detailkonstruktion, tegning og byggevejledning.

Det kom der en del natarbejde ud af, påstår Kåre. Et krav var, at selve bygningen i videst muligt omfang skulle være en introduktion til gode byggeprincipper også for større svævere. Dertil kom naturligvis de mere generelle krav om gode præstationer, harmonisk styring samt at bygning skulle kunne ske med hvermands hobbyværktøj.

Derimod kan det nok diskuteres, om Klubbens 2-Meter blev en begyndermodel. I luften er den helt sikkert særdeles velegnet

## Materialeliste

Nødvendige materialer til bygning af Klubbens 2-Meter:

### Balsaplader, 10×100 cm:

- 2 plader 1 mm
- 7 plader 1,5 mm
- 6 plader 3 mm
- 1 plade 15 mm

### Firkantede balsalister:

- 2 stk. 8×8 mm, 100 cm
- 1 stk. 6×6 mm, 50 cm
- 1 stk. 10×10 mm, 25 cm
- 1 stk. 10×15 mm, 25 cm
- 1 stk. 10×50 mm, 20 cm

### Trekantede balsalister:

- 5 stk. 5×5 mm, 100 cm
- 2 stk. 5×25 mm, 100 cm
- 1 stk. 3×15 mm, 50 cm

### Balsaklodser:

- 1 stk. 5×6×7 cm
- 1 stk. 4×5×30 cm

### Fyrrelister:

- 4 stk. 3×10 mm, 100 cm
- 1 stk. 2×7 mm, 50 cm

### Krydsfiner:

- 1 stk. 0,6 mm på 10×60 cm
- 2 plader 1 mm på 10×100 cm
- 1 stk. 1,5 mm på 10×20 cm
- 1 plade 2 mm på 10×100 cm

### Messingrør:

- 1 stk. 2 mm Ø, 25 cm langt
- 1 stk. 3 mm Ø, 20 cm langt
- 1 stk. 5 mm Ø, 20 cm langt

### Pianotråd:

- 1 stk. 5 mm Ø, 25 cm langt
- 1 stk. 3 mm Ø, 16 cm langt
- 1 stk. 2 mm Ø, 20 cm langt

### Diverse:

- 2 stk. styrekabler
- 1 stk. plastrør for antenne (udv. styrekabel)
- 1 stk. rorhorn
- 1 stk. højstartkrog
- 3 stk. kviklinks
- 1 stk. kuglehovedlink
- 1 stk. hårdtræ klods 10×10×50 mm (bøgetræ eller lignende)
- 3 stk. hængsler
- Lim, maling, beklædningsfilm mv.



Den ene af konstruktørerne, Kåre Scanke præsenterer sit eksemplar af »Klubbens 2-Meter« for fotografen.

at lære at flyve på, men den er en ordentlig mundfuld at få i gang med som første projekt på byggebordet, og uden sagkyndig assistance klarer man ikke opgaven.

Ellers er alt lykkedes fuldt ud, og resultatet blev da også snart en mindre sværm af glade 2-meter flyvere i Cirrus RC Klubb. Flyveegenskaberne kan også jeg tale med om efter at have prøvet Kåre's eget eksemplar nogle gange forrige sommer oppe i Norges højfjeld. *Bare jeg havde haft sådan et fly til at lære at flyve med*, var min første tanke. Den tåler stort set alt, hvad man kan byde den. Den er helt fri for lumskerier, rorharmonien er perfekt og — heller ikke uvæsentligt — en velbygget, glat vinge får Eppler 201 laminarstrømsprofilen til at glide, så man tror, det er en 3 meter.

Og her er det så danskeren spørger: *Hvad koster det?*

Alle materialer er standard lagervare i en gængs hobbyforretning. Og når sagerne ligger på disken, og kasseapparatet er holdt op med den monotone lyd, vil den nok vise en sum, som man kan købe det meste af to byggesæt for. Det er der ikke noget at gøre ved. Heller ikke BMW forhandleren sælger dig bil til Opel Kadett-pris.

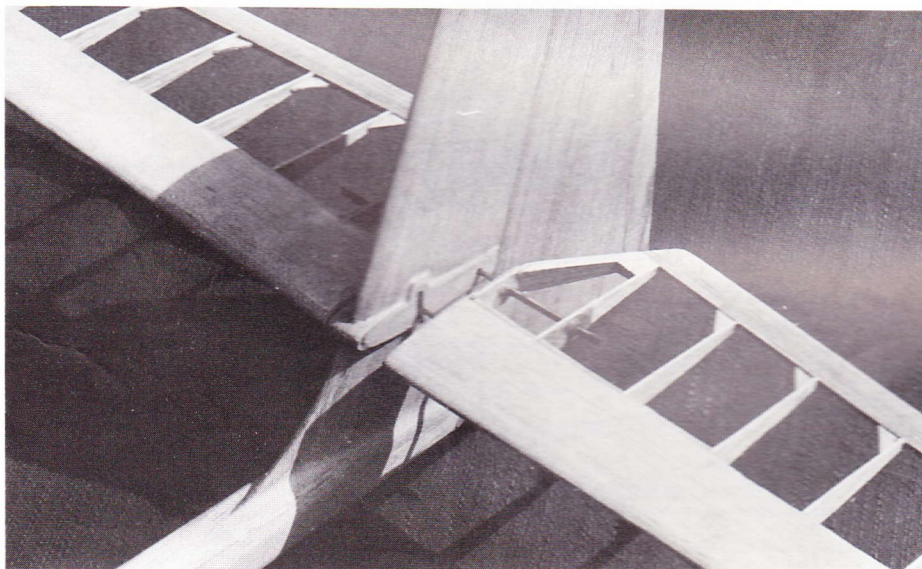
Allerede når materialerne ligger på disken, har man ligesom grundlagt en standard for modellens kvalitet. Det betaler sig at udvælge en god og ensartet balsakvalitet. Listerne bør være ret hårde, pladerne mellemhårde og klodserne bløde og lette. Topkvalitet balsatræ fås ligesom årgangsvine sjældent til tilbudspriser. I stedet må man så glæde sig over, at der bliver en del materialer til overs til næste model.

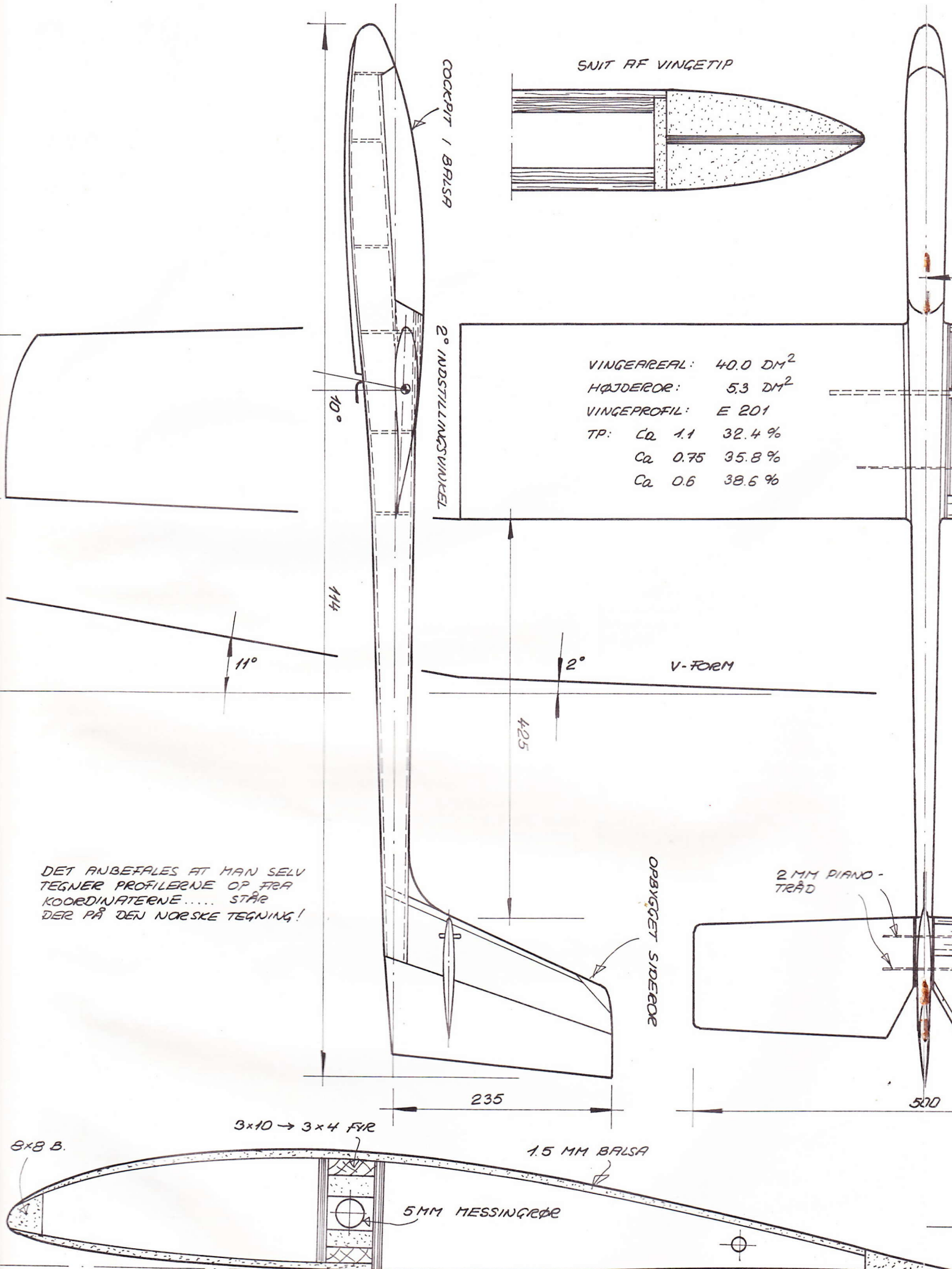
## Tegning og byggevejledning

RC-unionen forhandler tegning i fuld størrelse og byggevejledning til rene kostpriser — 75 kr. pr. sæt frit leveret. Kåre's byggevejledning — 10 stk. A4 sider — er lige ved at være et komplet kursus i RC svæveflyvning.

Man vil måske undre sig over, at Kåre og Thorbjørn ikke sælger Klubbens 2-Meter til en byggesæt-fabrikant og tjener en mindre formue. Men rent bortset fra, at formuen nok ville blive yderst minimal, var det jo ikke formålet. Formålet var at få klublivet til yderligere at blomstre, og kan de så for udgiften til nogle frimærker endog glæde fremmede klubber — heriblandt danske — så er det jo rent »overskud«.

Tak, Norge! □





SNIT AF VINGETIP

COCKPIT / BRÆSE

2° INDSTILLINGSVINKEL

VINGEAREAL:	40.0	DM <sup>2</sup>
HØJDERØR:	5.3	DM <sup>2</sup>
VINGEPROFIL:	E 201	
TP: C <sub>d</sub>	1.1	32.4 %
C <sub>d</sub>	0.75	35.8 %
C <sub>d</sub>	0.6	38.6 %

V-FORM

OPBYGGET SIDEØR

2 MM PIANO-TRÅD

DET ANBEFALES AT MAN SELV TEGNER PROFILENE OP FRA KOORDINATERNE..... STÅR DER PÅ DEN NORSKE TEGNING!

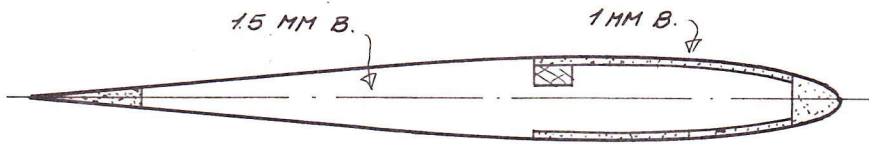
3x10 -> 3x4 FIR

1.5 MM BALSÅ

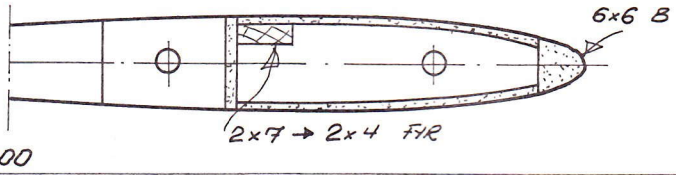
5 MM MESSINGRØR

8x8 B.



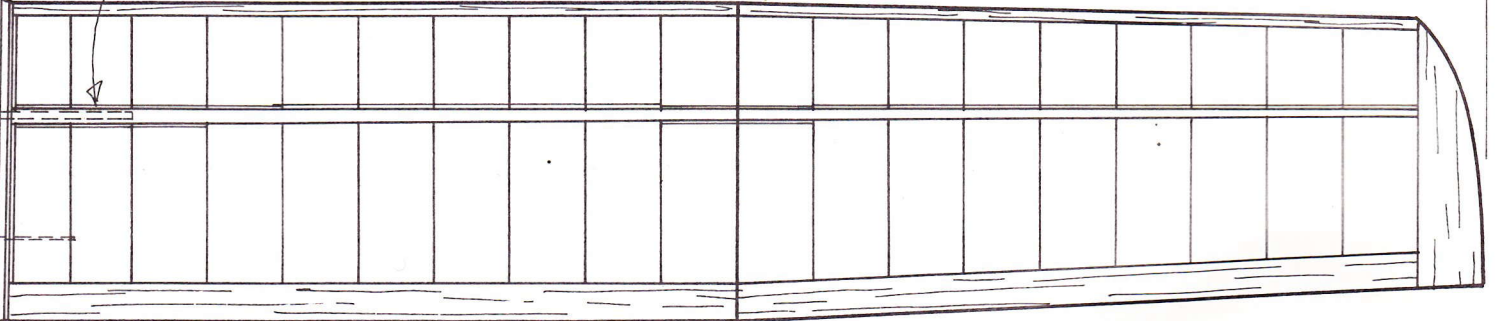


HØJDERØRSPROFIL NACA 009



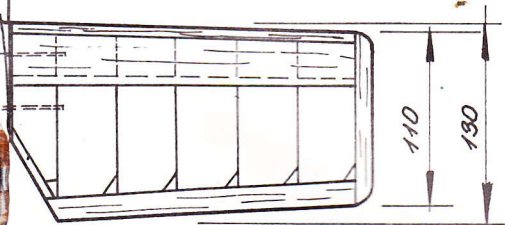
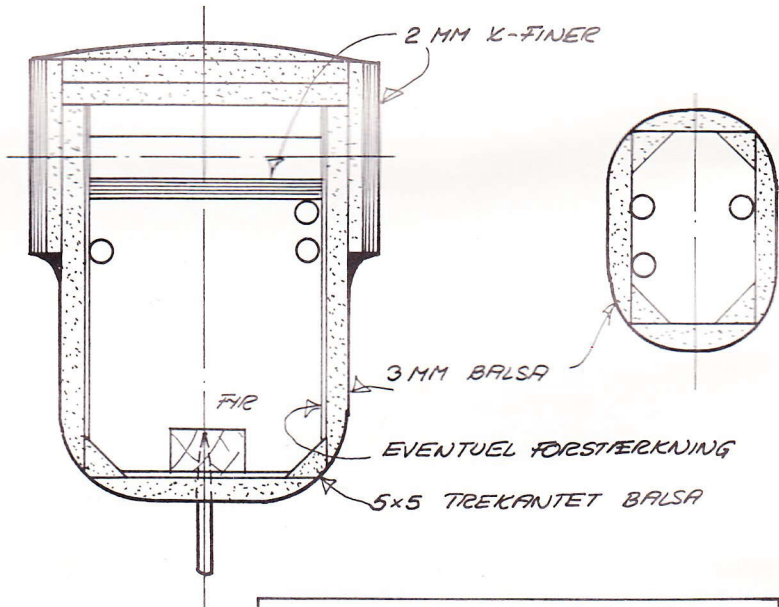
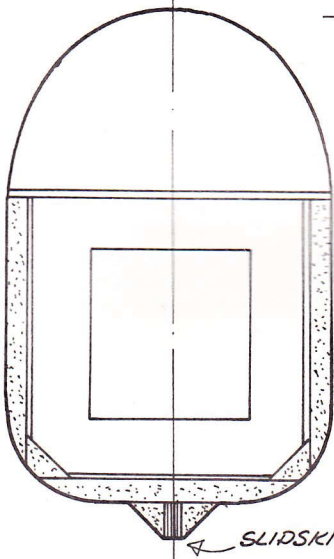
X-FINER  
WEBBING

VINGE VIST UDEN BALSABEKLÆDNING



50

450



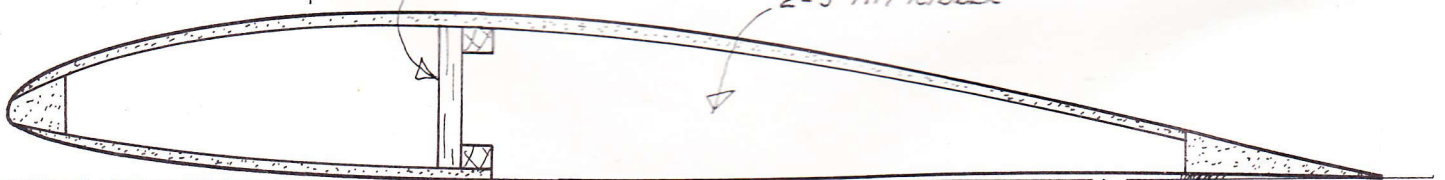
NORSK

**2 METER**

CIRUS RC - FLYKLUBB

3 MM Ø. WEBBING

2-3 MM RIBBER



# Europamesterskaberne i linestyling 1985

*Med tre danskere til EM i Manchester, England d. 9.-14. juli .....*

Den danske deltagelse i dette års mesterskab begrænsede sig til tre deltagere — alle fra Aviator i Aalborg. De fordelte sig på en i stunt og et hold i team-race, men dette udelukkede heldigvis ikke, at Carsten Thorhauge skrev et referat til alle os andre, som ikke kunne være med.

Vi startede d. 7/7 kl. 08.00 fra Aalborg med kurs mod Van Hook i Holland, og ser vi bort fra den bagende hede, den alt for hurtigt opbrugte kafferation, gik turen som planlagt. Da vi krydsede grænsen til Holland, blev alt væsentligt checket igen, benzin, olie, gas og whiskypriser.

Turen over Kanalen tog 8 timer, kun forstyrret af fulde englændere med et ordforråd på 40-50 ord, hvor hver sætning bestod af mindst 4-5 »fuck« og 2-3 »shit« — så vi var overbevist om, at sproget ikke ville give problemer.

Da vi ankom til England, brugte vi de første par timer til at vænne os til at køre i venstre side, hvilket lykkedes uden buler og skrammer. Turen til Manchester gik perfekt uden svinkeærinder eller anden form for forsinkelse, men så kom Manchester, byen med de mange rundkørsler, afkørsler, tilkørsler, omkørsler og andre former for fælder, hvilket kostede ca. 2½ time, varme kølere, flossede nerver og det meste af en halv flaske whisky om aftenen. Så ordet Manchester blev brugt som bandeord de første tre dage.

## Bane- og vejrforhold

Da vi rejste teltene, startede begrebsforvirringen. Det englænderne kaldte plæne, ville en normal dansker kalde mosbeklædt klippe, og det de kalder vejr, takserede vi som uvejr (det blæste og regnede, fra vi kom til vi rejste). Da vi var indstalleret, startede vi på en inspektion af området. Først team-race-cirklen, rimelig god belægning og jævn over det hele (over dansk standard), så der var intet at udsætte. Derefter kom turen til stunt-cirklen, der allerede ved første øjekast varslede problemer. Den var placeret i en hestesko af støjvolde med flag på toppen, der blæste i alle mulige og umulige retninger, hvilket vi fik bekræftet ved at tale med de lokale.

Vinden i stunt-cirklen var total umulig, med svingninger på 180° og stærke turbulenser til følge, hvilket resulterede i, at Carsten undlod at træne sammen med de fleste øvrige deltagere.

Yderligere understregning af dette fik vi tirsdag morgen, da John tog sin 3. træningstur og forsøgte ottetal over hovedet (de to første kikkede) med totalt havari til følge — sort — sort — sort.

## Officiel træning

Onsdag formiddag stod i træningens tegn. Alle team-race-holdene var tildelt 10 min., så der var mulighed for at studere alle modstanderne. Som ventet fløj russerne stærkt. Sidste gang vi så dem, fløj de ca. 18.0 sek. pr. 10 omgange. Det hurtigste af holdene fløj 17,2-17,3 og 36-38 omgange pr. tank. Fantastisk, men ellers lå de fleste med 19-19,5. Hjemme fra havde Carsten/Jesper trænet med flyvefart på 18,3-18,4, men måtte konstatere, at en Nelson ganske simpelt ikke er robust nok, så med 6 smadrede kuglelejer på en uge op til stævnet, var der gearret ned til 19,5 for



*De nye Europamestre i team-race, englænderne Smith og Brown med deres model.*

at skåne grejet (ærgeligt at måtte sælge et sekund, når motoren med nyt »advanced« cylindersatz ingen problemer havde med fuld kraft).

## Team-race

Vi fik den lidt spegede ære at skulle starte første heat, sammen med italienerne Magli/Spirazzu og spanierne Bonell/Gil, to drømmemodstandere, men det eneste, der virkede, var starten, som var en første-flicker, hvorefter vi varmede og slet ikke kunne holde omgange. Tiden blev så ringe som 5:10. Eneste trøst i første runde var, at tiderne generelt var elendige. Anden runde gik rimeligt trods ringe fart, ca. 20 sek. pr. 10 omg., men lykken missede alligevel, da vi varmede, og motoren stoppede ved 97 omgange, og vi måtte

*John Amnitzbøll's kunstflyvningsmodel klarede ikke trimflyvningerne .....*



tage ekstra landing. Det blev alligevel til 3:54, hvor vi — for os lidt skuffende — måtte slutte på en 14. plads.

Semifinalerne i team-race gav masser af muskeltræning for piloterne, men lige lidt hjalp det, det var ganske simpelt umuligt at flyve gode tider hjem under disse vejrforhold. Heaton/Woodside fik den tvivlsomme ære at blive disket på 96. omgang, skønt de næppe skulle være kommet til mere end 50. omgang, hvis der ikke tilfældigvis sad en engelsk jury i dommertårnet. Det så ud som om Per Hasling havde fråde om munden af vrede, da heatet var færdigt.

Finalen blev fløjet under stor spænding, da holdene havde samme flyvefart, men ak, russerne varmede halvvejs og tabte derved muligheden for at blande sig i toppen, så englænderne havde frit spil og delte i porten.

## Stunt

Efter første flyvning i stunt trak Carsten sig pga. stormvejr, hvorefter man følte, at det var på tide at indtage Liverpool med manér. Fiat'en blev læsset til randen med tørstige og sultne vikinder, og efter en halv times kørsel stormede vi Liverpool rundt til fods og købte gaver til konen og ungerne. Da butikkerne lukkede, fandt vi et pænt spisested, hvor vi stillede vores sult og tørst, hvorefter vi vendte snuden mod Manchester igen til en ny konkurrencedag (som tilskue-re).

Ove Andersson fra Sverige viste formidabel stuntflyvning og lagde sig fortjent i spidsen efter anden flyvning med Compostella (Italien) på andenpladsen (guderne må vide, hvor Compostella fik de points fra). 3.-4. runde vendte desværre rundt på 1. og 2. pladsen, og vi måtte konstatere, at vores nordiske kollega heller ikke kunne blive nr. 1, men en 2. plads er vel heller ikke at kimse af. Tillykke Ove.

## Combat

Kampflyvning blev domineret kraftigt af tre rusere, der ganske fortjent blev nr. 1, 2 og 3, efter at L. Wakkerman (Holland) lige så fortjent blev disket for sportslig optræden over for en lille russer. Han holdt med vilje hånden så højt efter linevikling, at russeren ingen chance havde for at vikle sine liner ud og komme i luften med en ny model.

## Hjemturen

Da finalen i team-race var fløjet, begyndte vi at pakke, så vi kunne være klar til at rejse tidligt næste morgen, og som en sidste »goodwill« viste vejret sig fra den velkendte side, det regnede fra vi gik i seng til vi stod op. Vi måtte pakke teltene i øsende regnvej, og de af vores pløkker, som vi fik løsnat fra klippen, måtte vi kassere, da de var ubrugelige.

Mindre end en time efter, at vi havde forladt Manchester, skinnede solen igen. Vi blev enige om, at der lå en forbandelse over byen og kasserede stedet som ubrugeligt til modellflyvning.

Hjemturen foregik i pænt tempo med højt solskin og godt humør og ingen problemer. Vi vender frygteligt tilbage til næste år og håber ved den lejlighed at konstatere, at Aviator ikke er den eneste rigtige modellflyveklub i Danmark.

## Speed

Desværre omhandlede Carstens referat ikke

speedflyvning, så dette har vi måttet hente fra andre blade.

De fleste havde nok forventet, at ungarene igen ville dominere speedcirklen, men det skulle komme til at gå anderledes.

Som i de andre flyvefelter var også speedflyvningen generet af vindforholdene, som gjorde det meget vanskeligt at flyve, men noget af dette hører ligesom med til disse store mesterskaber.

Efter første runde havde russeren Kohaniuk lagt sig i spidsen med vinderhastigheden 281,90 km/t, mens hele to ud af tre ungarene slet ikke fik noteret nogen tid. Rent faktisk fik den sidste ungare først noteret tid i sidste flyvning.

Meget kendetegnende for speedflyvning var, at man skulle helt ned til 11. pladsen for at finde den første vesteuropæer, mens russerne, ungarene, bulgarerne og polakkerne havde de første 10 pladser.

Det er også spændende, at Rossi ikke var den vindende motor, og at der var flere, som brugte vidt forskellige motorer. Naturligvis fløj russerne med indbyrdes forskellige motorer, som de også gør i de andre klasser, men også ungarene brugte nogle af deres egne motorer.

De kommande år i speed bliver meget spændende, da Rossi-dominansen tilsyneladende er brudt — hvad bliver det næste?

#### F2B — kunstflyvning:

1. L. Compostella, I, 5616 pt., 2. O. Andersson, S, 5553 pt., 3. H. de Jong, NL, 5545 pt., 4. M. Lavalette, F, 5514 pt., 5. C. W. Draper, GB, 5467 pt., 6. B. P. Robinson, GB, 5458 pt., 7. E. Janssen, NL, 5446 pt., 8. S. Rossi, I, 5419 pt., 9. S. Cech, CSSR, 5411 pt., 10. J. Skrabalek, CSSR, 5386 pt. .... 28. C. Thorhauge, DK, 2112 pt. *Ialt 29 deltagere deltog. Holdkonkurrence:* 1. Italien 16.401 pt., 2. Tjekkosllovakiet 16.087 pt., 3. England 16.041 pt., 4. Frankrig 15.892 pt., 5. Holland 15.497 pt. *Ialt 13 nationer.*

#### F2A — speed:

1. A. Kohaniuk, USSR, 281,90 km/t, 2. S. Schelkalin, USSR, 279,30 km/t, 3. J. Molnar, H, 278,20 km/t, 4. S. Szegedi, H, 278,00 km/t, 5. J. Mult, H, 277,10 km/t, 6. H. Kitipov, BUL, 271,70 km/t, 7. Y. Pisarchuk, USSR, 270,50 km/t, 8. G. Nowakowski, P, 269,30 km/t, 9. G. Kabbakov, BUL, 267,70 km/t, 10. T. Chojnacki, P, 264,90 km/t. .... *Ialt 23 deltagere fik noteret tid. Holdkonkurrence:* 1. Ungarn 833,3 pt., 2. USSR 831,1 pt., 3. Polen 797,0 pt., 4. Bulgarien 792,0 pt., 5. Italien 775,2 pt. *Ialt 9 nationer fik noteret tider.*

#### F2D — combat:

1. N. Necheukhin, USSR, 2. I. Trifonov, USSR, 3. V. Beliaev, USSR, 4. R. Förstner, D, 5. M. Franke, S, 6. J. James, GB, 7. T. Rasmussen, S, 8. N. Gill, GB, 9. K. Haehlen, CH, 10. L. Wakerman, NL. .... *Ialt 34 deltagere. Holdkonkurrence:* 1. USSR 11 pt., 2. Sverige 4 pt., 3. England 3 pt., 4. Vesttyskland 1 pt., 5. Holland 0 pt. *Ialt 13 deltagende lande.*

#### F2C — team-race:

1. Smith/Brown, GB:	3:39,2	3:40,1	3:45,9	3:34,7	7:24,5
2. Heaton/Woodside, GB:	3:50,1	3:36,6	3:38,4	disk.	7:31,6
3. Nazin/Kuznetsov, USSR:	3:33,4	3:50,0	3:38,8	3:38,1	7:38,6
4. Pennisi/Zana, I:	3:43,3	3:39,8	5:10,7	disk.	
5. Van Uden/Van Uden, NL:	3:48,3	3:43,4	disk.	3:41,9	
6. Fischer/Straniak, AUS:	3:46,5	disk.	3:43,1	3:40,5	
7. Delor/Surugue, F:	3:47,8	3:47,3	3:41,4	4:00,9	
8. Magli/Pirazzini, I:	3:48,2	4:52,0	3:57,2	3:38,7	
9. Voghera/Menozzi, I:	4:03,7	3:48,3	3:39,3	disk.	
10. Visser/Buys, NL:	3:50,2	3:50,8			
14. Thorhauge/Rasmussen, DK:	5:10,1	3:54,4			

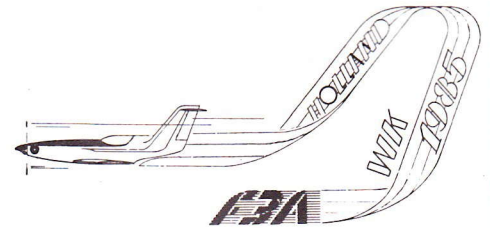
*Ialt 28 hold fik tid.*

**Holdkonkurrence:** 1. England 11:08,5, 2. Italien 11:16,3, 3. Holland 12:08,1, 4. Sverige 13:06,4, 5. USSR. *Ialt 14 deltagende nationer.*

## VM i kunstflyvning 1985

### VM set med de danske deltageres og en dansk dommers øjne i løbet af en hektisk uge i Flevohof, Holland, d. 8.-14. september

Dansk kunstflyvning var repræsenteret med et fuldt hold — dvs. 3 deltagere og en holdleder — ved VM i klasse F3A, der blev afholdt i Holland midt i september. Per Andreasen og Svend Plougstrup har rapporteret om deres oplevelser som henholdsvis deltager og dommer ved VM.



Det negative er, at samkvemmet med de øvrige landes hold ikke er så intensivt, da der savnedes et samlingslokale i tilknytning til bungalow-parken.

#### Starten på VM

Søndag var berammet til den officielle ankomstdag, hvor tilmelding og kontrol af modeller skulle finde sted.

Modellerne blev vejret og målt, modeltype, motor og radio blev registreret, og endelig blev radioens frekvens kontrolleret. Alle danske modeller og radioer bestod denne prøve.

Vi fik herefter anvist en flyveplads, hvor trimflyvning kunne finde sted.

Vi kørte de 50 km til flyvepladsen, hvor vi også fandt det norske og amerikanske hold.

Efter at have konstateret, at alt grejet virkede perfekt, skønnede vi, at risikoen ved yderligere træning var for stor.

Mandag var officiel træningsdag på selve flyvefeltet, hvor VM'et skulle afholdes.

Vi startede kl. 8 om morgenen som det første hold. Hvert hold var tildelt en halv time, og det vil for vores vedkommende sige 10 min. pr. mand. Det viste sig, at alle vores motorer ikke var positive ved tanken om at skulle startes på denne tid af døgnet, men blev ved synet af en el-starter dog hurtigt overbevist om, at der ingen vej var tilbage. Med disse motor-kontroverser havde vi naturligvis ingen problemer med at udnytte den halve time.

Der blev ved prøveflyvningen foretaget støjmåling, hvor Erik Toft havde en overskridelse, der dog kunne rettes ved et propelskift.

*fortsættes næste side*

## VM set med en deltagers øjne

Så lykkedes det atter for dansk kunstflyvning at stille med et fuldtalligt hold til VM. Sidst Danmark var repræsenteret ved et VM, var i 1981 i Mexico med én mand, da det i 1983 i USA ikke lykkedes at få sendt nogen afsted.

Det skal dog bemærkes, at forskellen i rejseudgifter mellem at tage til USA og rejse til Holland har en vis indflydelse på folks lyst og mulighed for at drage afsted.

Endelig skal det også nævnes, at Danmark for første gang var repræsenteret i dommerkollegiet med Svend Plougstrup — et resultat af dommerkursen i Belgien sidste år, hvor Svend deltog. Dette var en yderst positiv ting, som det danske hold lærte meget af, og som den danske dommer- og pilotstand senere vil erfare.

Det danske hold bestod af Peter Christensen, Falcon, Erik Toft, NRC og Per Andreasen, NRC, samt Axel Mortensen som holdleder.

Holdet ankom til Flevohof lørdag d. 7. september om aftenen, og vi blev indkvarteret i en rummelig bungalow. Denne form for indkvartering kan naturligvis både roses og kritiseres, hvis der sammenlignes med et hotelophold. En positiv ting ved det var, at vi boede samlet og derfor fungerede godt som et hold. Ydermere var der mulighed for at motorer mm. kunne trimmes om aftenen, således at en køretur til flyvepladsen kunne undgås. Det benyttede mange sig af.



*Hanno Prettner kommer ind til landing på kunststofbanen, der måtte tages i brug pga. den bløde jordbund. Modellen er en Supra Fly. Foto: Svend Plougstrup.*



Erik Toft starter sin motor, mens Per Andreassen holder modellen. Holdleder Axel Mortensen bagved. Foto: Svend Plougstrup.

## Konkurrencedagene

Tirsdag, onsdag og torsdag skulle det store slag for Danmark slås. Hvis alle tre piloters fire flyvninger skal tages under ét, må det siges, at alle gennemførte på tilfredsstillende vis uden de helt store kiks. Det skal dog med, at Erik Toft under starten i sin sidste flyvning lige tjekkede dommerens årvågenhed ved at udføre et elegant højredrej, hvorefter han særdeles sikkert droslede motoren ned og satte modellen i græsset ud for dommerpanelet. Det viste sig, at alle dommerne observerede denne handling. Det forlyder imidlertid, at det var et kommunikationsbrist mellem hjerne og finger, der udløste denne situation.

Med hensyn til placeringerne bedømmer vi dem selv som tilfredsstillende og som forventet. Nogle vil måske mene, at resultaterne er skuffende, men hertil er at sige, at en virkelig aktiv træningsindsats ud over det almindelige kun vil føre os 15-20 pladser længere frem på rangstigen. For at nå endnu længere behøves en ekstra formidabel stor træningsindsats, en vis portion og held og ikke mindst et kendt navn. Disse ting skal opbygges gennem en længere årrække.

Organisationen bag VM, det hollandske modelflyveforbund, løste opgaven på en tilfredsstillende måde, hvor vi fornemmede, at intet var overladt til tilfældighederne.

Afslutningsvis skal det nævnes, at denne artikel bærer præg af de oplevelser vi har haft i Holland. En mere teknisk beskrivelse af modeller, flyvestil og kommentarer til det nye vendeprogram, der jo her for første gang er anvendt ved et VM, følger i et kommende nummer af Modelflyve Nyt.

Men som en appetitvækker kan det nævnes, at Hanno Prettnner, der vandt VM'et, fløj med en ny konstruktion »Supra-Fly«, og at dansk-canadieren Ivan Kristensen fløj med selvkonstruktionen »Summit«.

Per Andreassen

## VM set med en dommers øjne

I slutningen af maj måned modtog jeg invitation fra FAI til at deltage som dommer ved dette 14. VM i F3A. Derefter modtog jeg diverse praktiske oplysninger, bl.a. om deltagerantal, hvilket gjorde, at jeg i god tid kunne lave en udregning af, hvor mange manøvrer der skulle bedømmes. Resultatet blev 3.600 manøvrer, fordelt over fire dage, så risikoen for at kede sig var ikke stor.

Det skulle da også vise sig at være nogle spændende og lærerige dage, der ventede forude.

Det første, der stod på programmet for mig, var et dommermøde søndag formiddag, hvor vi gennemgik manøvrerne og talte om specielle ting, vi især skulle være opmærksomme på for at sikre en rimelig ensartet bedømmelse, dommerne imellem. De to dommerpaneler var sammensat af dommere fra Danmark, USA, Belgien, Luxembourg, Frankrig, Holland, Schweiz, Tyskland og England.

Efter dette møde havde vi »fri« til mandag, hvor vi mødtes på flyvepladsen for prøvebedømmelse, hvilket blev gjort med fire flyvninger. Disse prøvebedømmelser dannede grundlag for sammensætningen af de to dommerhold, således at de dommere, der ligger på et højt eller lavt niveau var på samme hold. Det skal her oplyses, at der ikke var stor afstand dommerne imellem.

Tirsdag morgen kl. 8.00 var alt så klar til den egentlige start af dette VM. Som tidligere nævnt var der mange flyvninger, der skulle gennemflyves og bedømmes hver dag, og derfor kunne man jo naturligvis spørge: Er det ikke svært at skulle sidde i 10-11 timer og koncentrere sig om så mange flyvninger? Men det føltes ikke på noget tidspunkt som en problem, hvilket jo nok skyldes, at kvaliteten af de enkelte flyvninger var meget forskellig. Endvidere var der en del små pauser imellem flyvningerne.

## Flyvestil

Den mest udbredte flyvestil var den »bløde«, men alligevel markerede flyvning, der bl.a. blev anvendt af Hanno Prettnner, Wolfgang Matt, Ivan Kristensen og andre. En flyvning, hvor indgange og udgange af de enkelte manøvrer er »bløde« og rolige, de hele og halve rul er forholdsvis hurtige og kontante.

Den helt igennem »bløde« flyvning blev vist af bl.a. B. Lossen og G. Hoppe. Japanerne var så at sige alene om den meget hurtige og kontante flyvning. Rulningerne var så hurtige, at man kunne forundres over, hvordan de kunne nå at få holdt igen.

Af generelle fejl, der blev begået af så at sige alle piloter, var: For store manøvrer, som lå for tæt på dommerlinien, derved havde piloterne svært ved at overholde vinklen på de  $2 \times 60^\circ$ , som manøvrerne skal holdes indenfor. Disse problemer opstod nok pga., at der ikke var lavet anden opmærkning på banen, end at midten var markeret, det var så op til den enkelte dommer



## Resultater F3A

1. Hanno Prettnner, Østrig .....	4998 pt.
2. W. Matt, Liechtenstein .....	4958 pt.
3. B. Lossen, Vesttyskland .....	4838 pt.
4. G. Naruke, Japan .....	4753 pt.
5. Ivan Kristensen, Canada ....	4731 pt.
6. W. Schweiker, Vesttyskland	4730 pt.
7. G. Hoppe, Vesttyskland .....	4659 pt.
8. D. Brown, USA .....	4629 pt.
9. A. Frackowiak, USA .....	2766 pt.
10. S. Suzuki, Japan .....	2731 pt.
11. D. Cunningham, USA .....	2721 pt.
12. H. Hatta, Japan .....	2708 pt.
13. Degotte, Belgien .....	2675 pt.
14. K. Binks, England .....	2616 pt.
15. A. Peyer, Schweiz .....	2589 pt.
.....	
55. Peter Christensen, DK .....	2107 pt.
61. Erik Toft, DK .....	1957 pt.
66. Per Andreassen, DK .....	1771 pt.

*Ialt 78 deltagere.*

## Holdkonkurrence:

1. Vesttyskland
2. Japan
3. USA
4. Østrig
5. Canada
6. Liechtenstein
7. England
8. Schweiz
9. Belgien
10. Italien

.....

20. Danmark

*Ialt 25 nationer deltog.*

selv at vurdere, om vinklerne blev overholdt. Den manglende opmærkning var da også det helt store diskussions- og samtaleemne under hele VM'et.

Der står imidlertid ikke noget i FAI-reglerne om, at de  $2 \times 60^\circ$  vinkler skal opmærkes, så vi måtte undvære dem. Men med baggrund i diskussionerne i Holland kommer der nok en ændring i reglerne, så problemet skulle være løst fra det næste EM, som afholdes i Frankrig i 1986.

## Den danske indsats

Med hensyn til den danske indsats vil jeg mene, at vi kan være tilfredse med de placeringer, vi opnåede. De danske deltagere fik nogenlunde det antal points, som de normalt får i Danmark.

Mange vil nu nok sige, at en placering omkring nr. 60 er langt nede, hvilket jeg naturligvis vil give ret i, men så bør man nok også se på pointene igen, for forskellen på en placering som nr. 60 og nr. 30 er ikke ret stor. Med lidt mere intensiv træning er en væsentlig bedre placering ikke nogen umulighed, vi kan så bare håbe, at der er nogen, der har tid og lyst, inden det næste VM afholdes.

Udbyttet af dette VM blev for mit vedkommende som dommer en meget lærerig uge samt mange gode kontakter ud i den store verden.

Til næste år er der endvidere gode chancer for at se kunstflyvning på topplan ved Falcon Cup '86, da flere af de europæiske piloter viste stor interesse for at deltage i et internationalt stævne i Danmark.

Svend Plougstrup

*Ivan — eller Øjvind — Kristensen blev nummer fem med sin selvkonstruerede »Summit«. Ivan er nu canadier, men er født og opvokset i Danmark.*  
Foto: Per Andreassen.



## Nordsø Cup og NM i skræntflyvning

*Dansk succes ved årets skræntbegivenhed i Hanstholm, d. 13-15/9*

Nordsø Cup og Nordisk Mesterskab 13.-15. september i Hanstholm blev en stor succes for dansk RC-svæveflyvning. Vi vandt. Vi fik et godt arrangement trods vanskeligt vejr. Vi fik indledt samarbejde med Storbritannien, verdens største skræntflyvning. Stævneleder Preben Nørholm beretter .....

Et par dage før mesterskabet ankom jeg til Hanstholm. Det var pæneste, syntes jeg, at der var nogen til at byde velkommen osv., når vore udenlandske gæster kom for at træne. Efter at være flyttet ind på Vigsø Bugt Pensionat, der var annekteret til mesterskabet, konstaterede jeg, at det var flyvevejr, og turen fortsatte til skrænten. Pludselig nede midt i byen kom tre kendte biler i modsat retning. Der måtte snakkes: *Nå, I har nok trænet i aften.* — *I aften?!* lød svaret. *Vi har da trænet hele ugen. Du ved måske ikke, at der er Nordsø Cup på fredag, og vi har da tænkt os at vinde.*

Og slutningen blev, at de tre blev nr. 1 og 2 i seniorklassen og nr. 1 i juniorklassen!

Men det begyndte langt tidligere; ved VM i termikflyvning i York i England sommeren 1983. Det var aften midt i det ugelange mesterskab, og alt var klar i danskelejren til morgendagens »strabadser«, så jeg smuttede lige ned i pub'en. Præcis samme idé havde konkurrencele-

der *George Stringwell* fået, men da vi havde fået byttepengene, lød en gennemtrængende stemme: *Gentlemen, Closing Time!* Og her tåltes tydeligvis ikke modsigelser, så et halvt minut efter sad vi på bænken udenfor.

— *Jeg troede, det var i går — grusomt som tiden flyver, når man arrangerer verdensmesterskab — i dag ved jeg da godt, at pub'en lukker halvt, undskyldte George.* Vi udvekslede me-

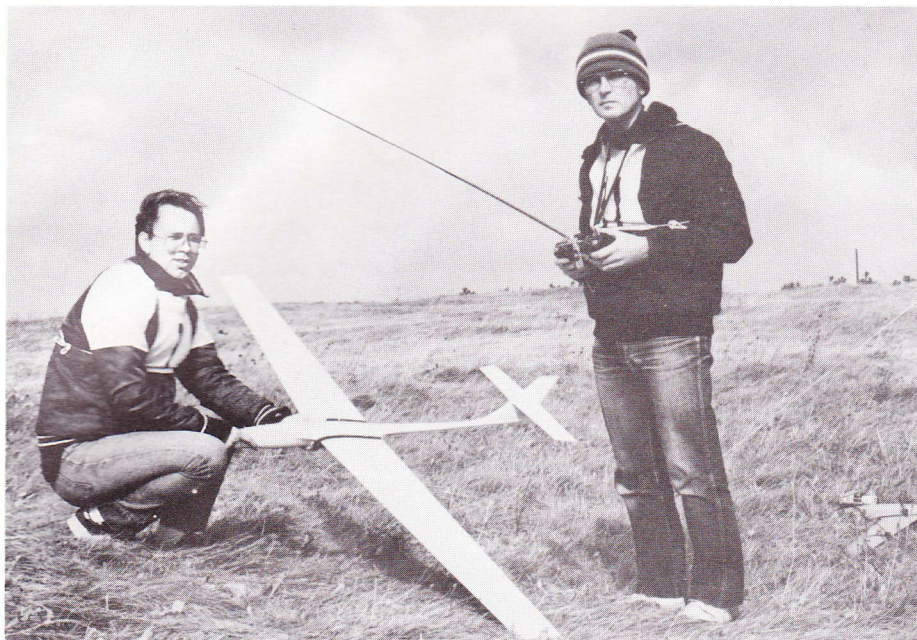
ninger om den ubegribelige engelske lukkelov, tydeligvis et emne, der ikke kunne strækkes til den hele pint ale, vi holdt i hånden, så vi fortsatte vel med vejr og vind. Og fra *vind* er der jo ikke så langt til skræntflyvning.

Så derfor besluttede Nordisk Modelflyve Konference i Helsinki i efteråret 1984, at NM

*fortsættes næste side*

*Vore nye venner, det engelske hold. Fra venstre Charles Gardiner, Tom McPherson, Ken Woodhouse, David Woods, Mark Passingham og Graham Woods. Ekstremt sympatiske gentlemen med flotte fly, der tydeligt er præget af den engelske F3B-stil. Prøv f.eks. at sammenligne Mark's fly med Sean Bannister's Algebra.*





Peter Blomdahl gør klar til at kaste for Niilo Thulander (S). Foto: Preben Nørholm.

skræntflyvning 1985 skulle udvides med et hold fra BARCS (British Association of Radio Control Soarers) og kaldes *Nordsø Cup*.

### Temperamentsfuldt vejr

Fredag morgen var der god tid til mesterskabets åbning, briefing mv., for stedets vartegn — pensionatets vindmølle — stod helt stille. Op ad formiddagen var vi alligevel på vej til skrænten, for forecasteren på Flyvestation Karup sagde, at der ville komme, hvad der svarer til 10 m/sek. søndenvind på skræntkanten, og de kom, mens banen blev stillet op og senderne kom i depot.

Der ville også komme regn, men først ved 13-tiden — og han kunne jo tage fejl. Det gjorde han ikke, så vi måtte flygte midt i tredje runde præcis kl. 13. Men regnen ville stoppe, det ville blive vindstille, og sidst på eftermiddagen ville vestenvinden melde sig.

Det var efterhånden svært at være stævneleder, for forecasteren sagde også regn hele lørdag og hvad som helst om søndagen. To runder gør jo intet mesterskab, det kræver minimum 5. De maksimale 10 runder havde vi slet ikke længere i tankerne.

Men ved opringtoner til vel snart hver anden Nordeuropæisk NATO-base med grundigt studium af radarbilleder forvissede forecasteren sig om, at han havde ret. Aftensmaden udsattes halvanden time, og vi trillede til vestskrænten, mens solen spredte regnskyerne og 10-13 m/sek. vestenvind voksede frem som trolld af en æske. Vi fik endnu tre forrygende runder. Mesterskabet var hjemme, og ih hvor kunne vi ånde lettet op med udsigt til en off-day og hvad som helst til søndagsvejr.

Som stævneleder havde jeg dårligt tid til at være dansker, men det forbigik næppe nogens opmærksomhed, at danskerne nu havde trængt alle konkurrenterne bag sig. Faktisk var resultaterne allerede ret fastlåste, idet kun 3. pladsen vaklede frem og tilbage mellem Bjørn Krogh og Peter Blomdahl.

### Englænderne

Det var næsten udelukkende gamle venner, der kæmpede om Nordisk Mesterskab, men det engelske hold kendte vi kun fra holdleder *Charles Gardiner's* skribent-virksomhed gennem mange år i modelflyvebladet RCM&E. Der gik dog ikke mange øjeblikke med at optage dem i den ret sammenspiste gruppe af gamle sportskammerater. De var ganske imponerede af, at vi kunne



Herover er Peter Juul Christensen i funktion som svingdommer. Og nederst polerer Bjørn Krogh sin Raja. Fotos: Preben Nørholm.



køre et mesterskab udelukkende på deres eget sprog. Deres tidligere udflugter havde mest bestået af ture over Kanalen, og i Frankrig havde sprogbarrieren bygget en næsten uoverstigelig mur.

Men resultaterne var de ikke tilfredse med. De kom fra skræntflyvningens eget fædreland og skulle vel nok kunne klare at sætte vikingerne i disse lilleput nationer på plads, ligesom de gjorde for tusind år siden. Kort sagt: De havde aldrig set noget lignende. De målte modellerne, spurgte og fotograferede, studerede flyvestil og taktik osv. Vel, de havde kun trænet efter FAI-reglerne siden foråret (i England benyttes lokale regler), men det var ikke hele forskellen. Flere års udvikling skilte dem fra toppen — men de er indhentet næste år. Der kommer til at ske noget derovre i vinter.

### Vi fortsætter

Forecasteren var flink lørdag morgen. Han gav os en times tørvejr og 10 m/sek. søndenvind efter morgenmaden. Det gav en runde mere, men så kunne vi også ligeså godt afblæse dagen, så det gjorde vi. Hvis ikke Anna og Johannes — vores utrættelige pensionatsværter — havde indrettet den gamle lade til billard, bordtennis mv., var mange af os nok gået i opløsning.

Om aftenen havde vi en konference om Nordsø Cup's fremtid. Resultatet blev, at vi satser på at mødes igen i Sverige i 1986 og i England 1987, og at få så mange lande med som muligt.

Nu havde vi 6 runder med prima vind, næsten ens forhold for alle deltagere. Fjernsynet sagde svag vind fra skiftende retninger og regn hist og her for søndagen, og mismodet bredte sig. Skulle 6 virkelige kvalitetsrunder nu ødelægges med svage, skiftende forhold.

Der var almindelig jubel, da forecasteren meldte frisk vind fra syd drejende mod vest og byger. Der blev råbt hurra for vore flinke vejrprofeter. De kunne deres håndværk, ligesom vi kunne vores, og så måtte DR for vores skyld udbrede hvad som helst over resten af Jylland, Øerne og Bornholm.

Og sådan blev det. Med korte afbrydelser og en del omstarter pga. heftige byger gennemførte

vi de sidste 4 runder i 10-12 m/sek. søndenvind, der ganske langsomt blev lidt skrå fra vest på Transformator Skrænten. Englænderne og navnlig *David Woods* havde allerede lært en del, kom stærkt og lagde nordmændene bag sig. Bjørn Krogh og Peter Blomdahl sloges gevaldigt om tredjepladsen, og — jeg er lige ved at sige — heldigvis fik vi da lejlighed til at lade en smule sølvtøj vandre ud af landet (undskyld Bjørn).

Vores nordiske mester *Knud Hebsgaard* vandt 8 af de 10 runder med sin *Zephyr* med hurtigste tid på 45,4 sek. for de 10 ben på 100 meter banen. Det er ingen verdensrekord, men det er det absolut smukkeste flyvning, jeg nogensinde har set i disse trods alt relativt svage vindforhold.

En del skræntinteresserede fandt om søndagen vej til Hanstholm for at bevidne afslutningen på Nordens (mv.) hidtil hårdeste dyst på skrænten. Som det næsten er sædvanligt kom dysten på toppen til at stå mellem Sverige og Danmark, mens Norge måtte indtage jumbo-pladsen. Sådan kommer det efter mine profetier ikke til at fortsætte. Skræntflyvning er så udbredt i Norge, og der er så meget gods i deres unge talenter, at det meget vel kan komme til at gå ligesom i Melodi Grand Prix, hvor de i mange år sad urokkeligt fast på sidstepladsen. I dag skal man være heldig, hvis man stiller bilradioen ind på en sydeuropæisk mellembølge station uden at høre *La' det svinge la' det rock and roll .... La' det svinge til du mister al kontrol*, og de norske skræntflyvere vil forstå at omfortolke sidste linie.

## Engelske regler

Efter stævnet var der lige tid til en kort prøve på engelsk skræntflyvning. Det er næsten ligesom speedway. Fire flyver samtidigt 8 ben på en 200-250 m bane. Første mand i mål får 3 points, den næste 2 osv. med nul til sidste mand. Englænderne ville gerne have kæmpet med 4 mands hold mod de 4 bedste skandinaver i Nordsø Cup — to indledende runder og en finale — så kunne de komme hjem med en slags 1-1 samlet resultat. Men ret forståeligt var skandinaverne ret bange for at ødelægge deres højt udviklede fly i mid-air kollisioner. Vi fik dog stablet et skandinavisk hold på benene delvist bestående af danske officialer.

Kollisioner skete næsten aldrig, bedyrede vore engelske venner, men vores skrænt var godt nok lidt stejl og skarpkantet, og den bedste opdriftszone var dermed smal.

Næppe var starten gået, før Mads Hebsgaard og en englænder havde en frontal mid-air af de helt fatale. I andet heat klarede Jørgen Larsen, den danske holdleder, sig fint igennem til fina-

*Jan Carlsson, Malmø Radioflyg Selskab, er en af skræntflyvningens gamle rotter og tidligere nordisk mester. Peter Blomdahl holder hans Gillette nr. 30-40 stykker — typisk svenske linier.*  
Foto: Preben Nørholm.



*Nordisk mester Knud Hebsgaard med Zephyr. Foto: Preben Nørholm.*



len. I finalen lagde Jørgen først feltet flere halebomme bag sig og lod 8. ben efterfølge af en serie smukke sejrslinier. Men her må trods alt have været en sproglig brist, for finalen består af 16 ben! Kort efter stødte to englændere sammen med et enkelt havari til følge, men på en måde fik de deres 1-1 resultat med hjem.

Med tre fatale havarier inden for minutter efter fly, blev det den dårligst tænkelige introduktion af engelsk skrænt pylon racing i Norden. Vi ved nu også, hvorfor de fleste engelske skrænteracere er ret enkle modeller, der kan bygges på en uge.

## Pludseligt er det forbi

Anna bærer resterne af flæskestegen ud (hvis der var nogen?), vinderne tiljubles og overdænges med sølvtøj, og tiden er inde til de obligatoriske holdleder taler. Jo, vore gæster glædede sig til at komme igen. Vi havde haft den hidtil hårdeste skræntdyst, og alle 40 mand var trætte, mætte og glade. Det havde også været hårdt for de anonyme officialer *Morten Juul Christensen, Peter Juul Christensen, Hans R. Grønne, Hans Hansen, Finn Hebsgaard, Mads Hebsgaard, Jens Erik Holm, Karsten Jeppesen, Leif Mikkelsen, Peter Mikkelsen, Anders Dahl Nielsen, Preben Nørholm og Torben Rasmussen*, der havde fungeret perfekt og anstrengt sig til det yderste for at virke upartisk og retskaffent, bl.a. ved helt at undlade at bære rød/hvide roligan hatte.

En guldmedalje gik i tankerne under stort bifald til Vejrtjenesten på FSN Karup. Vi havde allerede i april gennem kontakter i KDA briefet dem om dette vigtige stævne og vores specielle

behov, og med de næsten vanvittigt varierende vejrforhold havde det været aldeles umuligt at gennemføre stævnet på så sportsligt fair måde uden deres assistance og den lejede biltelefon på skrænten.

Chancerne er store for, at dette stævne kan blive historisk, ikke blot fordi Danmark befæstede stillingen som Nordeuropas førende skræntflyvningsnation, men også fordi det meget vel kan blive starten til bredere samling omkring de internationale FAI-regler, så større mesterskaber kan blive en realitet — og hvem ved — måske en dag et VM?

Foreløbigt må varmes op til NM næste år, der foregår samme sted kombineret med NM i termikflyvning. Styringsgruppens planlægning er allerede i gang, så hvis du har lyst til at være med som official, så giv styringsgruppen et praj og sæt store krydser ved 12.-13.-14. september 1986.

## Resultater

### Nordsø Cup:

1. Knud Hebsgaard, DK ..... 8.950 pt.
2. Klaus Untrieser, DK ..... 8.615 pt.
3. Peter Blomdahl, S ..... 8.427 pt.
4. Bjørn Krogh, DK ..... 8.358 pt.
5. Jan Abel, DK ..... 8.274 pt.
6. Jan Carlsson, S ..... 8.049 pt.
7. David Woods, GB ..... 7.937 pt.
8. Henrik Larsen, DK ..... 7.786 pt.
9. Espen Torp, N ..... 7.754 pt.
10. Niilo Thulander, S ..... 7.624 pt.
11. Thor Øgrey, N ..... 7.452 pt.
12. Tom McPherson, GB ..... 7.384 pt.
13. Ken Woodhouse, GB ..... 7.228 pt.
14. Rolf B. Rettedal, N ..... 7.205 pt.
15. Mikael Knudsen, S ..... 7.189 pt.
16. Rolf Sveinhaus, N ..... 6.996 pt.
17. Mark Passingham, GB ..... 6.987 pt.
18. Graham Woods, GB ..... 6.496 pt.

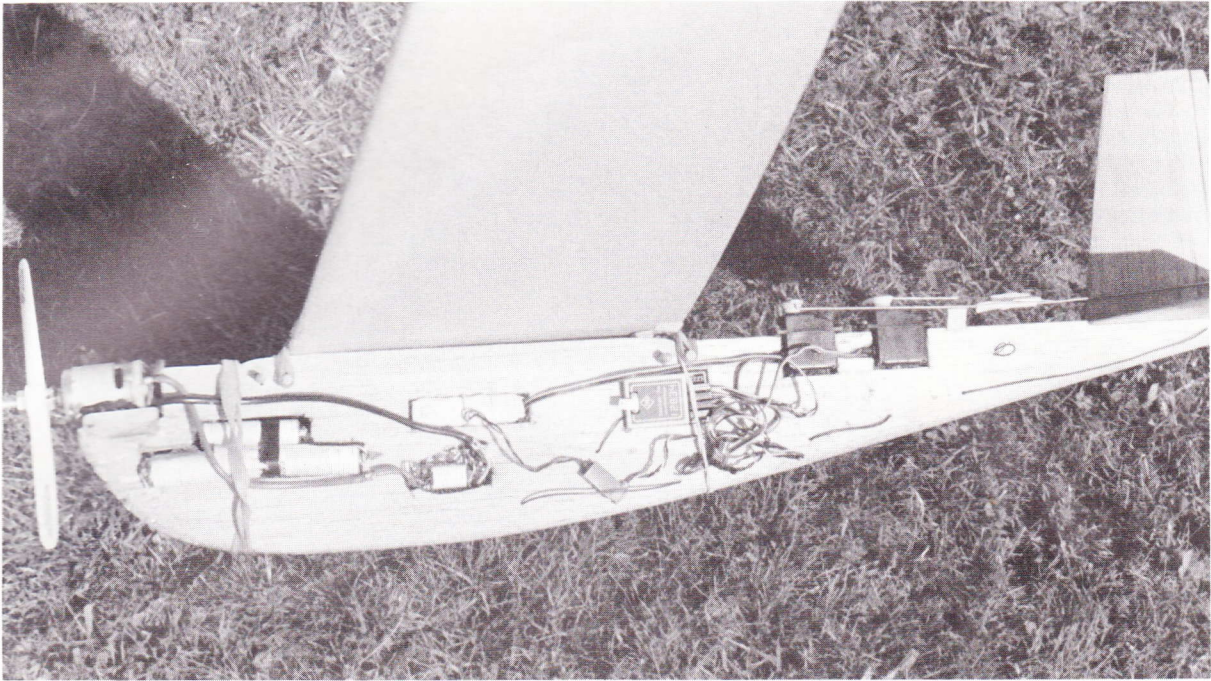
### Nordisk Mesterskab, Junior klasse:

1. Jan Abel, DK ..... 8.274 pt.
2. Henrik Larsen, DK ..... 7.786 pt.
3. Mikael Knudsen, S ..... 7.189 pt.

### Nordisk Mesterskab for landhold:

1. Danmark ..... 25.923 pt.
2. Sverige ..... 24.100 pt.
3. Norge ..... 22.411 pt.

(De tre bedste britiske deltagere har sammenlagt 22.549 pt., og de ville have slået Norge, hvis de kunne have deltaget i holdkonkurrencen).



## Guppi – en lille elektro-model

Sven Åke Ståhl fra Sverige har sendt os denne artikel om det lille RC-elektro-fly, Guppi. Modellen er særdeles let at bygge — og den er så lille, at den kan flyves overalt — selv indendørs! I Malmø-området er der allerede bygget mange Guppi'er — og mon ikke den også i Danmark bliver særdeles populær?

Guppi er verdens mest almindelige akvariefisk — og hvorfor er den nu det? Jo, den er billig, let at passe og findes i mange forskellige varianter.

Vingen kan opbygges efter samme princip som i »Volta«, dvs. balsabeklædning over ribber og webbing.



Hvad har det med modellflyvning at gøre, tænker du? — Billige modellfly findes jo ikke, bare kig ind til din hobbyhandler. Let håndterlige modeller findes heller ikke — se bare på ham fyren, som forsøger at starte sin motor uden startmotor og glowdriver.

Men her skal jeg beskrive den måske mest uimodståelige modellflyvekonstruktion, den hedder Guppi og er konstrueret af Gert Zaar, Sveriges nok mest erfarne elektro-flyver.

Den er meget billig, let at bygge og flyve, og kan sagtens flyves indendørs i en hvilken som helst sportshal. Tænk at kunne flyve RC indendørs, mens nordenvinden tuder udenfor!

Hvordan bygger man så dette lille vidunder?

Som du ser på tegningen, er vingeprofilet i fuld størrelse. De øvrige mål skal du forstørre tre gange.

Kroppen skæres ud af en plade 10 mm let

### OBS: Rettelse

I forrige nummer fik vi skrevet Gert Zaar's gironummer forkert. Det rettede vi så i sidste nummer — desværre ikke godt nok, for nummeret var stadig ikke korrekt. Her er det igen (det står også i artiklen om Guppi) — og denne gang håber vi så, at det bliver rigtigt:

Svensk giro nr. 477 03 50-9  
Gert Zaar  
Johanneslustgatan 2  
S-212 28 Malmö  
Sverige

Undskyld, at vi har rodet sådan!

*red.*

Radiomontagen går let på Guppi. Man skærer hul til de enkelte dele og limer dem fast. Det er måske ikke den smukkeste løsning — men hvem bryder sig om det, når modellen flyver!  
Alle fotos: Gert Zaar.

balsa (du kan lave to modeller ud af en plade), derefter laver du udskæringer i kroppen, der passer med dit RC-udstyr. Se fotografiet.

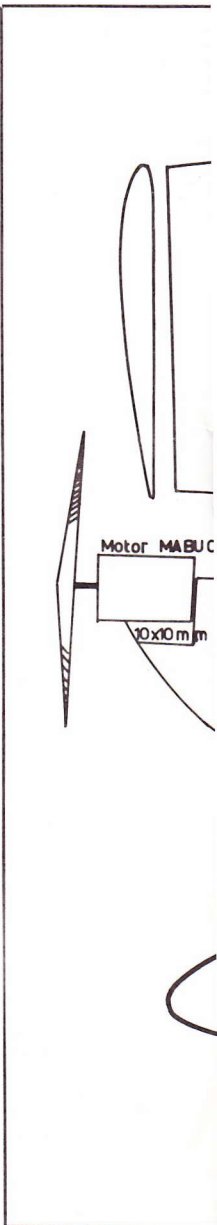
Så dykker du dybt ned i rodekassen og finder lidt 3 mm balsa til haleplan og finne. Disse limes fast med en lille trekantsliste som forstærkning. Som yderligere forstærkning af kroppen limes også trekantslister fast ved vingebefæstigelsen og foran, hvor motoren skal sidde.

Mens limen tørrer og kaffen er ved at være klar, skærer du to vingehalvdele ud i frigolit-skum og limer dem sammen med epoxy. Spar på limen — det vejer!

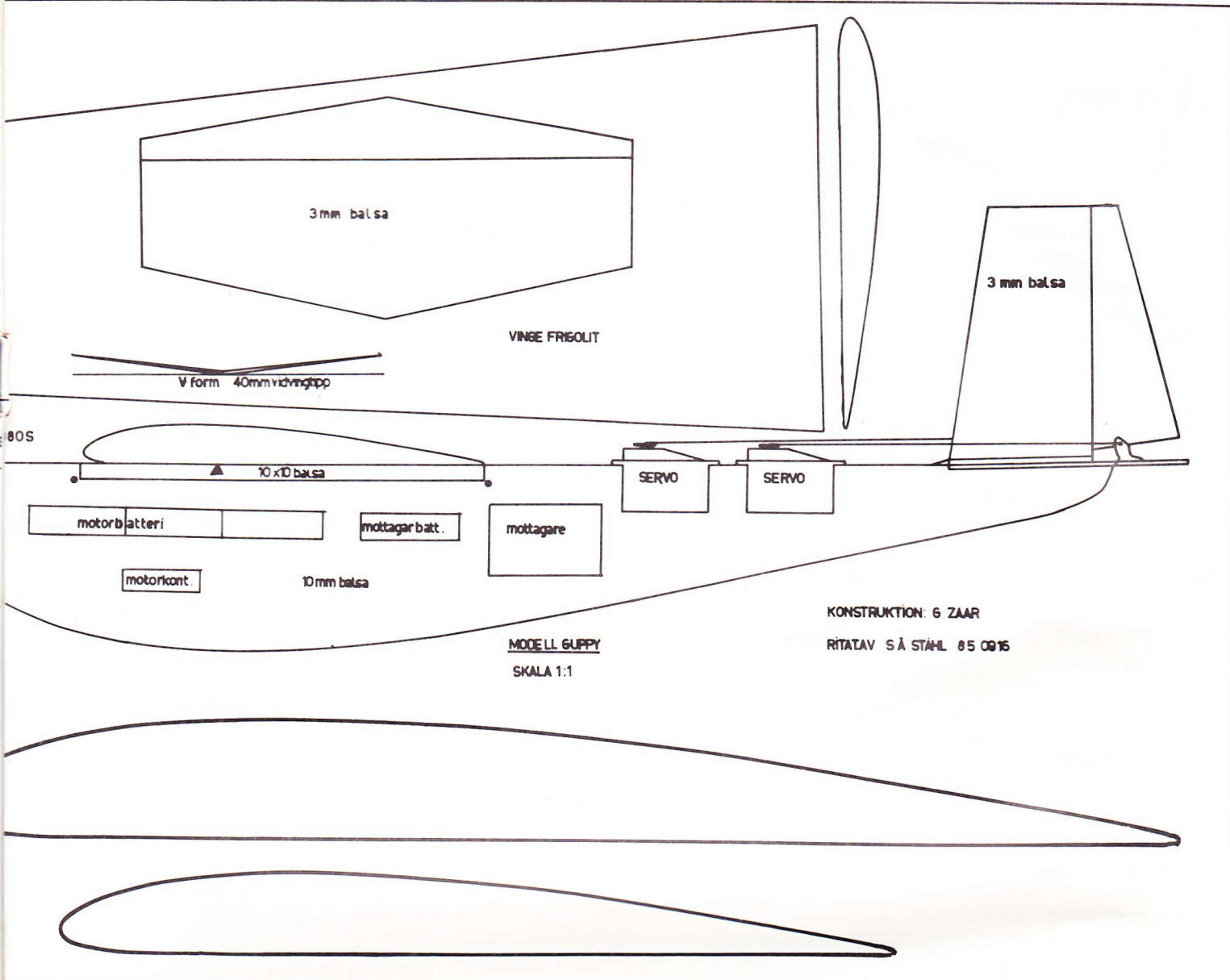
Nu monterer du alt udstyret på kroppen. Du kan sætte det fast med siliconelim eller elektriktape. Find den rigtige placering for vingen, så tyngdepunktet kommer til at ligge rigtigt. Når du ved, hvor vingen skal sidde, monterer du to stumper runde lister til elastikkerne, som skal holde vingen på plads.

Vingen skal nu beklædes med tyndt japanpapir, som du limer fast med hvid lim, der er fortyndet med vand.

Hvad behøver du nu ud over dit sædvanlige RC-udstyr (gerne med små servoer)? Du skal have en Mabuchi 380 S motor og







en 7x6 propel, som er kortet ned til 6x6 (gerne en Top Flite hvid nylon propel). Som batteri til motoren skal du bruge seks 500 mAh celler. Desuden kan du indbygge en motorkontrol — Guppi kan dog også flyves uden motorkontrol.

Du kan også forstørre modellen, så den passer til en Mabuchi 540 motor.

Med Guppi lover jeg dig en fornøjelig vinter både inde og ude.

Vil du have en fuldstørrelsestegning, kan du indsætte 50,- sv. kroner på svensk postgiro 477 03 50-9, Gert Zaar, Johanneslustgatan 2, S-212 28 Malmö, Sverige. Skriv dit navn og adresse på girokortet — skriv også, at du ønsker tegning til Guppi.

Hvis du har problemer med at skaffe de nødvendige stumper til din Guppi, så kan du evt. få hjælp hos Gert Zaar eller hos:

Sven Åke Ståhl  
Aktrigatan 6, S-214 83 Malmö  
Sverige



*Gert Zaar har sin Guppi i luften. Den kræver meget lidt plads og kan flyves såvel indendørs som udendørs.*

# Få det bedste ud af din team-racer

## Rob Metkemeyer fortæller, hvordan man lærer at vinde med linestyrede team-racere

På opfordring genoptrykker vi her Rob Metkemeyers glimrende artikel om team-race fra Line-styrings-Unionens gamle meddelelsesblad, »Linestyret Modelflyvenyt«.

Hollænderen Rob Metkemeyer er en af verdens bedste team-race-flyvere med mange topplaceringer ved VM, EM og andre store internationale konkurrencer.

Artiklen er oprindeligt oversat af Kurt Pedersen. I anledning af genoptrykningen her i Modelflyve Nyt har Jesper Buth Rasmussen bearbejdet den.

Det er en velkendt ting, at begyndere i team-race behøver adskillige års øvelse for at opnå rimelige tider i konkurrencer, og sommetider, selv efter tre eller fire års konkurrenceflyvning, får de aldrig rigtig succes.

Jeg har kigget nærmere på dette fænomen for at finde ud af, om der var nogle iøjnefaldende grunde til, at succes nogle gange udeblev. En vigtig ting, jeg fandt ud af, var, at mange af de mindre succesfulde hold (i Holland, Tyskland, Belgien etc.) havde ganske udmærkede modeller og motorer — ofte bedre end mine egne. Imidlertid har min bror og jeg aldrig haft besvær med disse konkurrenter, fordi de altid opnåede resultater langt under deres virkelige ydeevne pga. forskellige slags »uheld«. Ofte har vi vundet over betydelig hurtigere hold simpelthen ved at flyve uden at lave fjollede fejltagelser.

Vores måde at flyve på er i store træk at opnå konstante, pålidelige resultater — den tekniske udvikling af team-race er ikke forøget på denne måde. Hvis man begyndte at

flyve team-race på vores måde, ville f.eks. England have 30 hold, der konstant fløj 3:35. Det ville være yderst kedsommeligt!

Forvent ikke at få bemærkelsesværdige opfindelser på det tekniske område fra min side — det overlader jeg til andre. Jeg har hverken evner eller værktøj til at være en dygtig motor-tuner, og jeg tror, at kun meget få personer i verden virkelig kan forbedre standard dieselmotorer. Jeg nævner dette, fordi det for os var muligt at komme ganske godt med i internationale konkurrencer ved at flyve med Super Tigre, der kun var omhyggeligt tilkørte. Disse motorer var lige så hurtige som de fleste såkaldt »tunede« motorer.

Hvad modeller angår, tror jeg, at enhver ordentlig model, hvis den er let (400 gram og derunder) og har en god finish, er i stand til at opnå gode tider. Tegning til vores egen model »Turtle« kan købes hos Model & Allied Publications Ltd. Modellen blev beskrevet i Aeromodeller nov. 1973.

Men, som jeg sagde før, er målet at opnå det bedst mulige resultat i konkurrencer med mere eller mindre standard udstyr. Jeg har ikke noget imod de mennesker, der prøver at få superydelse ved hjælp af teknisk udstyr, men jeg tror, det er mere nyttigt at bruge tid på træning.

### Heat-tider i konkurrencer

Selvom mange mennesker tror, at en heat-tid på 4:00 ikke duer til noget i vore dage, viser det sig, at en sådan tid er god nok til at komme med i de fleste semifinaler. Selv ved de godt besøgte internationale stævner i Bochum og Utrecht i 84 var 3:55 godt nok til at kvalificere sig til semifinalerne. Kun ved verdensmesterskaberne er det virkelig nødvendigt at være hurtigere. Men da de fleste af jer ikke skal med til VM, vil en konstant tid mellem 3:50 og 4:00 betyde et stort antal gode placeringer.

### Hvordan gode heattider opnås

I team-race er der for det meste to tidsslu-gende faktorer: Flyvning og mellemlandinger. Den totale flyvetid er tiden for 10 omgange, gange 10. I et pit-stop antager vi, at der er et effektivt tab på 10 sekunder. Tiden for et pit-stop udregnes som tiden for 10 omgange med et pit-stop minus tiden for 10 omgange uden pit-stop. 10 sekunder er ganske vist hurtigt, men selv uden cut off (men med hjulet under tyngdepunktet) er det absolut muligt med nogen øvelse. En let model er nødvendig til dette, da man har brug for hurtig acceleration og deceleration. Til begyndelsesstarten og accelerationen regner vi med 4 sekunder, hvilket er realistisk med en 2-3 tørn's start. Tabel 1 viser nogle typiske teoretiske tider.

Disse beregninger er temmelig overraskende, da det viser sig, at en virkelig god tid på 3:30 kan flyves med 190 km/t, når modellen går 34 omgange pr. tank. En tid på 3:50-4:00, som i de fleste tilfælde vil være tilstrækkeligt, kan opnås med 180 km/t og 25 omgange pr. tank eller 170 km/t og 34 omg. pr. tank. Team-race folk vil være enige med mig i, at enhver 2,5 cm<sup>3</sup> racermotor (Nelson, Cipolla) i standard udgave er i stand til at opnå denne ydelse, og for det meste mere end det! Grunden til, at så mange ikke når under 4:00 ligger ikke i manglen på tekniske finesser, men tilsyneladende i pilotens og mekanikerens manglende evne til at få alt til at fungere, som det burde. Kun når de gør deres arbejde godt, vil den beregnede realistiske tid blive en realitet.

### Holdet

Først er der mekanikeren. Han er ansvarlig for, at motoren går så hurtigt som muligt og går nok omgange. De fleste hold har flere motorer til disposition, hvoraf én er noget hurtigere end de andre. Denne vil de bruge i konkurrencer. Men er det et fornuftigt valg? Det afhænger af forskellige ting. For det meste gælder det, at hurtige og/eller økonomiske motorer er svære at indstille, mens langsommere motorer for det meste er medgørlige og mindre kritiske.

Det principielle problem med hurtige og/eller økonomiske motorer er dette: Deres kørselstemperatur er højere, og med den større kraft de yder på en mager blanding, kommer de nemt til at varme. Et andet problem er, at på konkurrencepladsen er der ofte meget lidt tid til at finde den rigtige indstilling ved trimflyvninger. Ofte har man kun én eller to flyvninger for at få indstillet motoren på. Mange hold gør det (forkerte) valg og tager chancen for at få indstillet deres hurtige, kritiske motor rigtigt — og når det så ikke lykkes, kalder de det »uheld«. Men de glemmer, at under disse omstændigheder gjorde de det forkerte valg! Det ville være bedre at vælge en pålidelig, ukritisk og sandsynligvis langsommere motor. Husk, at 3:55 for det meste er nok i kvalifikationsrunden!

Altså: Hvis man skal vælge mellem en pålidelig motor, der går 180 km/t og 25 omgange pr. tank, og en kritisk, der går

Tabel 1. Beregning af teoretisk konkurrencetid.

Start sek.	Tid/10 omg. sek.	fart km/t	Omgange	Tid/100 omg. sek.	Sluttid min.
4	17	211	34	4 + 170 + 8 × 2	3:10
4	17	211	25	4 + 170 + 8 × 3	3:18
4	18	200	34	4 + 180 + 8 × 2	3:20
4	18	200	25	4 + 180 + 8 × 3	3:28
4	19	189	34	4 + 190 + 8 × 2	3:30
4	19	189	25	4 + 190 + 8 × 3	3:38
4	20	180	34	4 + 200 + 8 × 2	3:40
4	20	180	25	4 + 200 + 8 × 3	3:48
4	21	171	34	4 + 210 + 8 × 2	3:50
4	21	171	25	4 + 210 + 8 × 3	3:58
4	22	164	34	4 + 220 + 8 × 2	4:00
4	22	164	25	4 + 220 + 8 × 3	4:08
4	23	157	34	4 + 230 + 8 × 2	4:10
4	23	157	25	4 + 230 + 8 × 3	4:18
4	24	150	34	4 + 240 + 8 × 2	4:20
4	24	150	25	4 + 240 + 8 × 3	4:28

200 km/t og 34 omg. pr. tank, men først opnår dette resultat efter en halv times trim, så tag den første.

Formålet med en testflyvning er — efter min mening — at kende udstyret til bunds. Det er ingen nytte til at flyve en hel dag med en bestemt model for at finde dens maksimale ydeevne gennem en forlænget trimtid, men man skal finde ud af, hvad man kan klare uden eller efter bare én trimflyvning. Når man er færdig med en flyvning, så læg alt andet til side og prøv igen et kvarter senere. Tag tid på 100 omgange med normal 90 sekunders opvarmning. Det er troligt, at den hurtige motor ikke vil give det bedste resultat, men at den vil blive slået af reserven, der er langsommere og mere pålidelig.

Dette vil også give de bedste konkurrenceresultater, men samtidig vil det være sværere at komme under 4:00 under disse omstændigheder. Hvis det lykkes én ud af tre gange, særlig når der har været længere tid mellem hvert forsøg, så er der ved at komme noget af det »rigtige«. Kun hvis man øver sig med sine konkurrencemodeller på denne måde, vil dagen komme, hvor man kan lave en »kold start« og lave en toptid 9 ud af 10 gange med den hurtige kritiske motor. Først da kan man tage den med til konkurrencer og få fuldt udbytte af den.

Opvarmning af motorer kræver særlig opmærksomhed. Hvis en mekaniker kan forudsige kørslen i luften under opvarmningen, så har han ikke brug for trim mere! Der er tre hovedpunkter at rette sig efter:

- a. Ud fra tiden det tager for den kolde motor at nå sin kørselstemperatur, kan man regne ud, om kompressionen er rigtig. Under træningen måler vi tiden, når kompressionen står rigtigt. Hvis den står rigtigt til konkurrencer, vil tiden også være den samme.
- b. Næsten alle team-race motorer med en god flyve-indstilling varmer, når de kører på jorden et stykke tid. Vi er nødt til at vide nøjagtigt, hvor lang tid det tager, fra motoren kører på fulde omdrejninger, til den varmer (i sidste del af opvarmningsperioden). Ved konkurrencer skal man også måle tiden. Hvis det tager længere tid, er kompressionen for lav, hvis kortene er kompressionen for høj eller brændstoffblandingen for mager.
- c. Måden motoren stopper på, når man klemmer fødeslangen, er en god indikator på, om nålen står rigtigt. Igen er det mekanikeren, der skal lægge mærke til, om der er nogen afvigelser fra det normale. Stopper motoren straks, eller stiger omdrejningstallet først, eller hvad? Det betyder intet, hvordan den stopper, kun om den stopper som den plejer, når den er ideelt indstillet.

Punkterne a, b og c viser alle, at hele forløbet bør iagttages meget nøje, sådan at enhver afvigelse straks bliver opdaget. Særligt begyndere i »mekaniker-branchen« bør træne i opvarmning. Det er derfor nødvendigt at tage så mange 15 minutters pauser som muligt under træningen. På denne må-

fortsættes næste side

## Kun for nye abonnenter: Tegn abonnement på Modelflyve Nyt!

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyve Nyt med posten hveranden måned i hele 1986 — tegn abonnement! Abonnement for de 6 numre, der kommer i 1986, koster kr. 96,-. Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.

## Vi har mange blade på lager ....

Vi kan stadig tilbyde en række af de gamle blade, men det begynder at tynde alvorligt ud i lageret. Enkelte numre har vi kun ganske få eksemplarer tilbage af, så bestil straks, hvis du vil have de gamle numre, vi annoncerer til salg her. Årgang 1982 har vi fem numre tilbage af, dem sælger vi til kr. 55,- incl. porto. Årgang 1983 har vi også kun fem numre af, dem sælger vi også 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 (uden nr. 1/82), 1983 (uden nr. 2/83) og 1984 samlet for kun kr. 185,-. Ialt 16 blade — eller knap 1.000 sider — fyldt med modelflyvestof!

Årgang 1985 kan også fås komplet fra nu af — 6 numre for kr. 90,-. 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 fire 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 hele 1986 (6 blade), pris kr. 96,-
- Årgang 1985, 6 blade, pris 90,- kr.
- Årgang 1984, 6 blade, pris 82,- kr.
- Årgang 1983, 5 blade, 2/83 mangler, pris 62,- kr.
- Årgang 1982, 5 blade, 1/82 mangler, pris 55,- kr.
- Tilbud: Årgang 1982, 1983 og 1984 (ialt 16 blade), pris 185,- kr.
- \_\_\_\_\_ stk. samlebind à kr. 35,00 i farverne:  
 blå  rød  gul  grøn

Følgende enkeltnumre (sæt kryds):

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1982:	<input checked="" 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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<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: \_\_\_\_\_

de vil der være rig lejlighed til at iagttage opvarmning med rigtig indstilling. Det er også nødvendigt fra gang til gang at huske kompressions- og nåleindstillingen. Når man bruger samme brændstofblanding og propel, vil de kun variere meget lidt, og for det meste kun pga. vejrforholdene. Hvis indstillingen skal ændres fuldstændig fra den ene dag til den anden, er det ikke vejrets skyld, så undersøg alt for at finde grunden. I skema 2 er der opstillet nogle typiske symptomer og deres mulige årsager.

Skema 2. Problemer med motorindstilling.

**Symptom:**

Nålen skal åbnes mere end normalt.

**Årsag:**

1. Skidt i rør eller slanger
2. Læk i tank eller slanger
3. Læk i bagdækselsamlingen
4. Klemte slanger
5. Cut-off halvt åben
6. Luftrør i tanken delvis stoppet
7. For stor indsugning monteret ved fejl

**Symptom:**

Nålen skal lukkes mere end normalt.

**Årsag:**

1. Skidt i indsugningen
2. For lille indsugning monteret
3. Nålespidsen er brækket

**Symptom:**

Mere kompression end normalt.

**Årsag:**

1. For lidt amylnitrat i brændstoffet
2. Bøjet plejstang
3. Brækket krydspind

**Symptom:**

Mindre kompression end normalt.

**Årsag:**

1. For meget amylnitrat i brændstoffet
2. Sod på stempel og kompressionsstempel

## Pilotens pligter

Hidtil har jeg givet detaljer om mekanikeren arbejde, hvad angår omsorg for motoren, og mange hold tror, at kun han er ansvarlig for motoren. Imidlertid er piloten også for en stor del ansvarlig for motor/model kombination, og hans måde at træne på skal indrettes derefter. Det er meget vigtigt, at han opnår den nødvendige konkurrence-erfaring og lærer en økonomisk måde at flyve på. Jeg mener, han må ikke lade sig bremse af modstanderne. Kun ved at flyve i mange konkurrencer vil man lære dette.

Når man træner må piloten virkelig koncentrere sig. Ligesom mekanikeren skal han lytte efter motoren og gå i aktion, hvis noget er forkert. Han skal f.eks. bremse modellen, hvis motoren er for kold og trække (helst før), hvis motoren varmer.

Hvis modellen er forsynet med cut-off, kan han forhindre, at stemplet sætter sig, hvis han er hurtig. En pilot som foretager sig noget i tide under træningen, vil også afpasse sin flyvning efter motorens gang i en konkurrence og kan redde flyvningen på denne måde. Selvfølgelig skal mekanikeren være opmærksom på pilotens ændrede flyvestil — hvis han har forhindret en overkomprimering på bekostning af en advarsel for at trække, skal mekanikeren ændre indstillingen ved næste mellemlanding, ellers vil en diskvalifikation blive resultatet.

Piloten skal også undersøge motorens anvendelighed under træningen, og så skal han lære, hvordan man simulerer konkurrenceforhold. Træningen er nytteløs, når piloten giver mekanikeren det indtryk, at alt virker fint, når han står stille med hånden på brystet og trækker en smule. Konkurrenceforhold er for det meste meget vanskeligere.

Piloten vil gå i (til tider store) cirkler, særlig når modstanderne er besværlige at flyve med. Hvis en af modstanderne flyver med en hastighed, der er mindre end 5 km/t langsommere end ens egen, så er det umuligt at overhale uden at trække eller krydse

**Piloten bremser:** Farten aftager meget, uden at motoren går meget ned i omdrejninger.

**Piloten trækker:** Farten tiltager meget. Motorens omdrejninger stiger lidt.

**Kommentar: Propellens diameter er for lille.**

**Piloten bremser:** Farten aftager meget, og motorens omdrejninger går betydeligt ned. Motoren lyder varm.

**Piloten trækker:** Fart og omdrejninger stiger betydeligt. Motoren lyder kold.

**Kommentar: Propellen har for stor stigning.**

**Piloten bremser:** Lille ændring i fart og omdrejningstal.

**Piloten trækker:** Lille ændring i fart og omdrejningstal.

**Kommentar: Dette synes at være en god propel, men sandsynligvis med for stor diameter og/eller for lille stigning. Ved at ændre dette kan farten øges.**

Skema 3. Valg af propel.

liner. Dette kan medføre en overkomprimering, hvis man ikke har prøvet det under træningen.

En af de bedste måder at simulere konkurrenceforhold på er at gå med strakte arme, mens man går i en cirkel på 1 meter i diameter. På denne måde kan man bremse eller trække modellen, som man har lyst til. Fordelene ved denne form for træning er:

1. Flyvecirklen bliver kunstigt forøget, så man i konkurrencer altid vil opnå ligeså mange, måske flere omgange pr. tank.
2. Man kan studere motoren under forskellige arbejdsbelastninger.

En motor, der varmer efter at være blevet holdt tilbage i over 5 omgange, er enten indstillet forkert eller ubrugelig til teamrace.

Når en motor er blevet meget varm efter at være blevet holdt tilbage i over 10 omgange, skal den være i stand til at køre normalt igen efter to omganges normal flyvning. Hvis motoren bliver ved med at varme, vil den også gøre det i en konkurrence efter at være blevet »generet« i 10 omgange. Sådant en motor er ikke god til teamrace. Generelt sagt vil en god brugbar motor (med den rigtige propel) blive ved med at køre godt uanset pilotens måde at flyve på.

En dygtig pilot skulle være i stand til efter få flyvninger at afgøre, om en motor vil blive ved med at køre godt eller give problemer i et race. Dette kræver en meget kritisk holdning og en god del opmærksomhed af piloten under træning og konkurrencer.

## Propellen

Når jeg taler om at bedømme motoren, mener jeg i virkeligheden sammensætningen af motor, model og propel. I skema 3 kan man se nogle retningslinier for, hvordan man bedømmer, om propellen passer rigtigt til motor og model. Lad os antage, at

BREV

Frankeres  
som  
postkort

Modelflyve Nyt  
Blomstervænget 21  
DK-5610 Assens

motoren er blevet sat til at yde sit bedste under normal flyvning (uden at trække eller holde igen, armene lige ud), så ser vi, hvad der sker, når vi trækker eller holder igen, og vi kan derved finde ud af, om det er den rigtige propel, vi bruger. Normalt er det nødvendigt med mere »træk« i en konkurrence, så det er nødvendigt at bruge en propel med større diameter og mindre stigning.

Ved valg af propel til konkurrencer er det også nødvendigt at tage hensyn til modstandernes flyvefart. Hvis de begge er hurtigere, kan man bruge en propel med lidt større stigning, da man ikke har brug for så meget »træk«. Hvis én af modstanderne flyver lidt langsommere (en forskel på mindre end 2 sek. for 10 omgange), har man brug for en »lav-gears« propel med mindre stigning for at få mere træk, så motoren ikke varmer pga. overhalinger. Det er derfor nyttigt at holde øje med modstanderne under træningen.

### Brug grejet effektivt

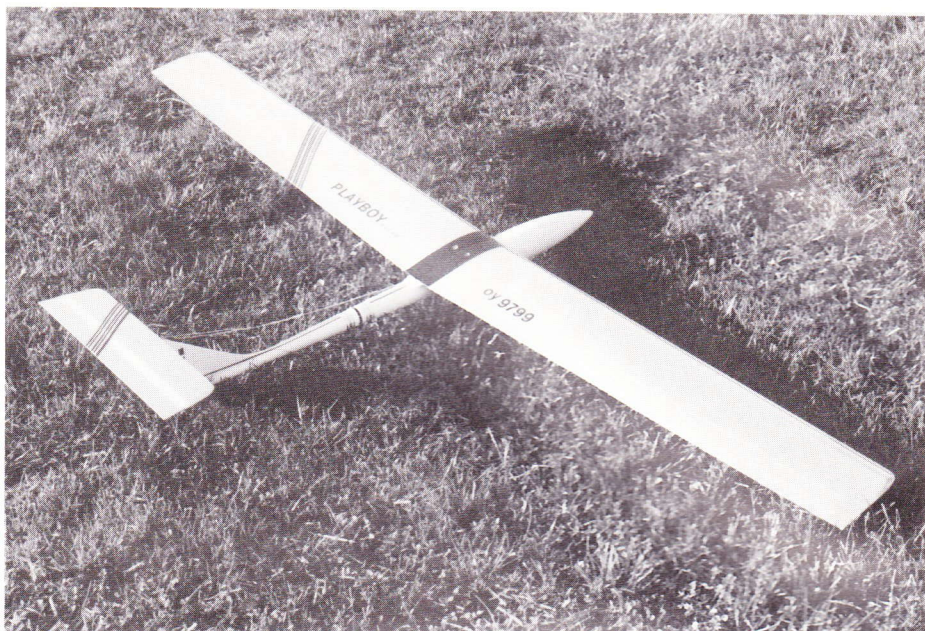
For at opnå gode resultater gennem hele sæsonen er en god model og motor plus en middelmådig reservemodel ikke tilstrækkelig. For at være sikker på altid at have modeller og motorer nok at vælge imellem, så husk på følgende punkter:

- Selv om det er meget sjovt at flyve med sin superhurtige model, så gør det ikke for ofte. Hurtige modeller bliver også hurtigt slidt. Træn ikke oftere med denne end hvad der er nødvendigt for ikke at miste følingen med den.
- Bliv ved med at reparere gamle modeller. De kan stadig bruges til at teste og tilkøbe motorer. Slid ikke på en ny model med dette.
- Flyv til stadighed og find på nye ting eller prøv gamle igen.

Det er en god idé at bruge mindre vigtige konkurrencer til at afprøve nyt eller reservemateriel, for så vil man snart have to eller flere lige gode kombinationer (model + motor) til rådighed. Hvis man har et valg, vil de alle have deres fordele og ulemper. F.eks. hurtig, men kun 25 omgange pr. tank eller langsommere, men 34 omgange pr. tank. Hvis modstandernes formåen ikke er for stor, er det bedst at flyve med den lidt langsommere, men mere stabile model. Mod meget hurtige modstandere skal man bruge den hurtige 25 omg./tank model og prøve at holde trit og om muligt at bremse dem. Med en langsommere model ville man være for nemt et offer at overhale. Hvis dommerne er meget strenge med hensyn til overhalinger, så tag en langsommere to-stops model, som betyder færre overhalinger.

### Konklusion

Sagt under et vil det være helt klart, at med vores team-race stil er det vigtigste at være kendt med model og motor. Maksimal hastighed er ikke så vigtig og kommer meget an på pilotens flyvestil. Det er hastigheden i konkurrencer, der tæller. □



## »Playboy« fra Eismann

### Prøvebygning af en succes-model .....

»Skal man tro annoncen for Eismann's »Playboy«, må det at eje modellen kunne sidestilles med at eje en trøje med den berømte krokodille«, skriver Børge Martensen i denne artikel, hvor han beskriver sine erfaringer med den nævnte RC-svævemodel.

I juni-nummeret af det norske modelflyvetidsskrift »Modell Informasjon« kunne man i en annonce fra firmaet Øgrey Hobby bl.a. læse:

*Playboy - en ny succes-model fra Eismann.* Aldrig før er nogen af Eismann-modellerne blevet forhåndssolgt i så stort et antal som Playboy. Det tyder på, at Alfred Hitzler igen har formået at konstruere en succes-model.

Ovennævnte tekst er kun en lille del af indholdet i en helside-annonce, som kun omtaler Playboy — Øgrey kan bare det der .....

Når man markedsfører et firmas produkter på den måde, kan det vel næppe undre nogen, at Øgrey Hobby er blevet Eismanns største forhandler.

Nu skyldes Eismanns popularitet i Norge nok ikke alene de store annoncer. De resultater, som norske modelflyvere har opnået med Eismanns modeller, har sikkert også bidraget til succes.

Den norske modelflyver Espen Torp, som flyver med Eismann-modellerne Camaro, Vampir og Yankee, har for de resultater, han har opnået, og det arbejde, han har gjort for modelflyvningen i Norge, fået tildelt Eismanns ærespokal, en anerkendelse, som ikke tidligere er tilfaldet nogen uden for Tyskland.

Jeg skylder måske læserne at fortælle, at Alfred Hitzler er manden bag konstruktio-

nen af Eismanns modeller og tillige tysk mester i F3E.

Skal man tro annoncen, må det at besidde en Eismann-model kunne sidestilles med at eje en trøje med den berømte krokodille. Derfor rekvirerede jeg omgående en Playboy hos vor hjemlige forhandler, Avionic i Risskov.

Før du griber røret for at tale med Frede Vinther (fra Avionic) om sagen, er der lige et par ting, du skal se efter først. Hvis du vil flyve med sideror (modellen kan flyves uden), skal du foruden akku, afbryder og modtager bruge to normalservoer samt to mini- eller mikro servoer. Futabas S33 eller S133 kan bruges, andre fabrikater kan selvfølgelig også anvendes, men de må ikke være mere end 13-14 mm tykke.

Enhver velassorteret rodekasse indeholder naturligvis den slags småting, og mens du har fingrene nede i æsken, fisker du lige en Y-ledning op samtidig. Hvis du fandt, hvad du søgte, kan du roligt bestille en Playboy, for med undtagelse af lim og beklædning er alt, hvad du herefter skal bruge, i æsken med byggesættet. — Hvis ikke, jaaa, du kan altid bruge de små servoer et andet sted, den dag din Playboy er slidt op, men det bliver en lidt smådyr fornøjelse at få ham i luften i første omgang.

Modellen har en spændvidde på 2.100 mm og kan anvendes til elektro-, skrænt- og termikflyvning. Den ret store udkæring under vingen giver god adgang til anbringelse af det ekstraudstyr, som en elektrosvæver nødvendigvis må have ombord.

Kroppen er fremstillet af GFK-epoxy, den er hvid indfarvet og forstærket med kulfiber. Den virker utrolig solid og er det sikkert også. Overfladen er pæn og glat, men kanter og samlinger synes jeg ikke rigtigt passer til Eismanns sædvanlige stan-

fortsættes næste side

dard. Jeg har imidlertid set en anden krop, som var betydelig pænere udført, så den jeg i sin tid modtog har nok været en mandags-svipser.

## Vingen

De to vingehalvdele består af en skumkærne beklædt med 1 mm finér. Træsarten er, såvidt jeg kan se, lys mahogni. Profilet er Eppler 387 modificeret. Krængerorene er spaltefrie. På forkanten af disse skal pålimes et 7 mm aluminiumsrør, som derefter skal tilpasses vingens hulkile. Efter beklædning af delene skal krængerorene efter Eismanns anvisning hængsles til vingens overside med tape. Den idé synes jeg imidlertid ikke om. Selv om krængerorene kun har et udslag nedad på 5-8°, tror jeg det vil give problemer. Udslaget opad på 18-20° vil under alle omstændigheder efterlade en gabende revne på undersiden, og det kan ikke være meningen med krængeror udformet på den måde. Hvis man vælger Eismanns løsning, skal man passe godt på ikke at stille de små servoer i den nedadgående bevægelse. De kan ikke holde til det.

Krængerorene er på grund af aluminiumsrørene så stive, at hængsling på midten ikke er nødvendig. Jeg valgte derfor at hængsle dem i enderne. Jeg fik fremstillet fire messingbøsninger, som passede ind i rørenderne, monterede en aksel på 2 mm og så et nylonleje i vingerne — det går som i olie.

Krængerorene går helt ud til plantippen, så for at få plads til det yderste leje var det nødvendigt at lave en anden afslutning på vingen end den, som er anvist på tegningen — nemlig et stykke finér tilsvarende det, som er anvendt til vingens beklædning. En afrundet plantip af balsa, synes jeg også ser bedre ud end den meget kantede løsning, som er vist på tegningen. Den meget udsatte og tynde bagkant på den yderste del af krængerorene vil med den ændring også være bedre beskyttet.

De tidligere omtalte mini- eller mikroservoer skal benyttes til krængerorene og skal monteres i henholdsvis venstre og højre vingehalvdel. Hullerne til disse er udfraeset på undersiden. Forlængerledningerne til servoerne er vedlagt i byggesættet, men skal selvfølgelig monteres med stik, som passer til det radioanlæg, som man ønsker at benytte.

De to vingehalvdele skal samles med et 12 mm tykt aluminiumsrør. Den samling er absolut fri for slør og fjedring — en virkelig fin detalje. Vingerne fastgøres til kroppen med to stk. 5 mm nylonbolte, som går ned i et 12 mm tykt spant i kroppen. De to bolte virker lidt spinkle, men de kan holde til en normal højstart med et træk i linen på 6-8 kg.

Spantet, som skal holde vingerne, er fra fabrikantens side konturskåret. Det har sikkert været meningen, at det skulle passe. Det gør det imidlertid ikke, og det værste er, at det er for lille. Når det ikke passer til kroppens facon, kræver det at man skal være endnu mere omhyggelig med fastgø-

relsen — for det skal sidde fast — brug langsomtørrende epoxy og glasfibervæv.

## Flyvning med Playboy

Den model, jeg byggede, blev forsynet med sideror, idet højstart uden kan blive lidt problematisk. At den kan højstartes uden sideror, har jeg konstateret, men kommer den i vanskeligheder under starten, kan sideroret være det, som kan redde modellen.

Eismann opgiver vægten til 1.100 gram. Jeg vil gerne tale med den, som kan bygge en Playboy og holde vægten nede på det. Byggesættet vejede 810 gram, så inden jeg påbegyndte byggeriet, havde jeg tippet den flyveklar til 1.250 gram. Før den blev trimmet, vejede den 1.214 gram + 186 gram bly i snuden = 1.400 gram. Planarealet er opgivet til 32 dm<sup>2</sup> — det er 34,56 dm<sup>2</sup> — en justering af Eismanns vægt og målestok er åbenbart tiltrængt.

På grund af de ændringer, jeg foretog ved vingetipperne, blev planarealet på min model 35,6 dm<sup>2</sup>. Planbelastningen blev 39,3 gram pr. dm<sup>2</sup>.

Jeg havde så småt forventet, at et svævefly i den størrelse og med den planbelastning ville komme styrtende ud af himlen, efter at den var frigjort fra linen. Det gjorde den ikke — tværtimod — til min store forundring blev den deroppe i relativ lang tid. Alle senere starter har bevist, at det ikke er nogen tilfældighed. Modellen har nogle fremragende glideegenskaber, og der er ingen problemer forbundet med at flyve den. Den reagerer villigt på rorene, selv ved meget begrænsede udslag. Heller ikke ved de lave hastigheder giver styringen problemer. Der er for mig ingen tvivl om, at modellen også er meget velegnet til det, som den sikkert oprindeligt er konstrueret til — nemlig elektroflyvning. Tegning og byggebeskrivelse omhandler også installation af el-motor og andet grej, til glæde for dem, som ønsker at benytte Playboy som elektro-svæver.

Playboy er et smukt fly med en god aerodynamik. Det er ikke noget begynderfly, uanset hvad man ønsker at benytte det til, men det kan bygges og flyves af alle med et minimum af erfaring. Byggetid 25-30 timer.

## ... Og så et lille hjertesuk ...

Småfejl i byggesæt er et tilbagevendende iritationsmoment. Tilpasning af de enkelte dele vil naturligvis altid være nødvendigt, men det bliver mange gange vanskeliggjort af, at delene er for små.

Fabrikanten af byggesæt skulle være perfektionister, det ville nemlig betyde, at de ikke ville blive tilfredse, før byggesættene var i orden.

— Hvorfor skulle de hige efter det perfekte?

— Fordi køberne forventer det!

Der er ikke noget forkert i at stræbe efter at gøre et byggesæt bedre, selvom det i forvejen er udmærket.

Skulle det blive en realitet ud i fremtiden, vil jeg være blandt de første til at ønske dem tillykke. □

## »Man skal elske kunstflyvning« Øjvind Kristensen giver g danske kunstflyvningspil

Dansk RC-kunstflyvning har aldrig hævdet sig internationalt. Dette faktum har ikke kunnet ændres på trods af de skiftende styringsgruppers store og entusiastiske arbejde for at forbedre såvel kvantitet som kvalitet på kunstflyvningsområdet. I denne samtale med dansk-canadieren Øjvind Kristensen kan man måske finde nogle af forklaringerne på dansk kunstflyvnings problemer med at gøre sig gældende internationalt. Det er Ole Meyer, der har talt med Øjvind.

Men dansk-canadieren Øjvind Kristensen blev nummer 5!

Sådan noget i den retning vil der sikkert stå i omtalen af dette års VM i kunstflyvning i Holland. Som en slags plaster på såret, når det er konstateret, at vore egne placeringer — som sædvanligt — ikke rigtigt er noget at råbe højt om.

Ved de foregående fire VM'er — fra 1977 til 1983 — er det blevet til to fjerdepladser, en femteplads og en syvendeplads. Og dermed har Øjvind Kristensen formået at markere sig i den absolutte verdenselite gennem en uafbrudt periode på foreløbig 10 år. En meget fornem præstation. Også i Las Vegas konkurrencerne, som — ikke med urette — betegnes som »VM for professionelle« har Øjvind som regel været med helt i toppen. Og han har været canadisk mester så mange gange, at det er nemmere at holde rede på, hvornår han ikke har vundet.

Men hvem er egentlig denne landsmand, hvis flotte resultater vi så ofte kan læse om i de inden- og udenlandske modelflyveblade? Det havde *Modelflyve Nyt* lejlighed til at finde ud af, da Øjvind benyttede VM'et i Holland til også at besøge sin familie i Danmark. Det blev til en måneds ophold, hvorunder han også nåede at deltage i — og vinde — Falcon Cup, hvilket man sikkert kan læse om andet steds i bladet. Vi blev først gjort opmærksom på, at Øjvind befandt sig i vort nabolag, 36 timer før han skulle rejse hjem til Canada. Men det er betegnende for Øjvinds indstilling, at han velvilligt stillede sig til rådighed for en samtale, selv om det medførte, at han måtte ændre i den sidste feriedags stramme program.

## Vokset op i Fly

Øjvind, som nu er 38 år, stammer fra landsbyen Fly ved Skive. Efter at være udlært som møbelsnedker rejste han i 1967 til Canada på, hvad der skulle have været et en-

# Kunstflyvningen»

## Gode råd til ambitiøse piloter



kelt års ophold. Han fandt sig imidlertid godt tilrette, og efter bl.a. at have arbejdet i 8 år som udstillingskonsulent for landbrugsministeriet, er han nu selvstændig ejendomsmægler i byen Guelph, Ontario. Han er blevet canadisk statsborger, er gift med en canadisk pige og har to børn på 8 og 12 år. Fornavnet har han ændret til *Ivan*, da canadierne ikke kan finde ud af det der med »Ø«.

Modelflyvekarrieren blev grundlagt i klubben *The Airbirds* i Skive, bl.a. sammen med *Jens Malmberg*, *Erik Toft*, *Jørn Kroer*, *Ole Brauner* og *Børge Nielsen*, som Øjvind fortsat holder kontakt med. Hovedaktiviteten var linestyring, men inden han forlod Danmark, havde Øjvind købt sin første radio hos *Axel Mortensen* i Hobro. I Canada fortsatte han med radiostyring, og ét år efter ankomsten — altså i 1968 — deltog han for første gang i en konkurrence, og i 1971 vandt han for første gang det canadiske mesterskab i kunstflyvning. Øjvinds nuværende klub er »*Oakville Model Airplane Club*«, som har omkring 100 medlemmer.

I dag er Øjvind halvprofessionel modelflyver, idet han er »Product Consultant« for Futaba, USA, som så stiller udstyr til rådighed og dækker rejseomkostninger i forbindelse med deltagelse i konkurrencer. Da de allerbedste piloter er fuldt professionelle, mangler der lidt i at kunne konkurrere på helt lige fod med dem. Men det kan ikke være anderledes, da Øjvind foretrækker også at have tid til sin virksomhed og sin familie.

### Opskriften på succes

Det var naturligt for os at spørge Øjvind, hvordan han har båret sig ad med at nå sit nuværende høje niveau.

»Jo,« siger Øjvind, »man må for det første have en slags »love affair« med kunstflyvningen. Man skal virkelig kunne lide det, så det aldrig føles træls til enhver tid at yde den store indsats. Og så skal man have ambitioner. Hvis man stiller sig tilfreds med at blive nr. 47 i et VM, så bliver placeringerne nok aldrig ret meget bedre.

Man skal også have gode muligheder for at kunne deltage i konkurrencer sammen med de bedste. Dette er meget vigtigt. Disse muligheder fik jeg, da jeg kom til Canada, hvorfra der jo ikke er langt (!) til de store konkurrencer i USA.«

I den forbindelse fortæller Øjvind, at han — på grund af klimaet — er afskåret fra at flyve hjemme fra oktober til april. Men så kører han en gang i vinterens løb til Florida — to dages kørsel — og deltager i et par konkurrencer der.

### Gode råd til danske piloter

Vi spurgte Øjvind, hvilke råd man kunne give til danske kunstflyvningspiloter, som vil satse på at hævde sig internationalt. Hvordan skal modellen se ud?

»Den skal have samme størrelse og vægt og flyve med samme hastighed som de modeller, der blev anvendt til det gamle FAI-program. Det vil sige omkring 56 dm<sup>2</sup> med en 10 cm<sup>3</sup> 2-takts motor, som løber 10-11.000 omdrejninger, f.eks. en long stroke.

I konstruktionen skal der først og fremmest være lagt vægt på det funktionelle. Skalaagtige modeller opfylder normalt ikke dette krav. Jeg vil ikke nævne den ene type frem for den anden. I første omgang er det meget vigtigere, at modellen bygges ordentligt, omhyggeligt og — frem for alt — uden skævheder af nogen art.«

Om træningen siger Øjvind: »Hold dig

*Øjvind Kristensen fotograferet ved Falcon Cup, som han vandt med denne »Atlanta«, der er en byggesætsmodel, som produceres i USA. Efter at have fløjet Falcon Cup tog Øjvind til Tyskland for at træne med Günter Hoppe, inden de begge skulle til VM i Holland, hvor Günter blev nr. 2 og Øjvind nr. 5!*  
*Foto: Ejner Hjort.*

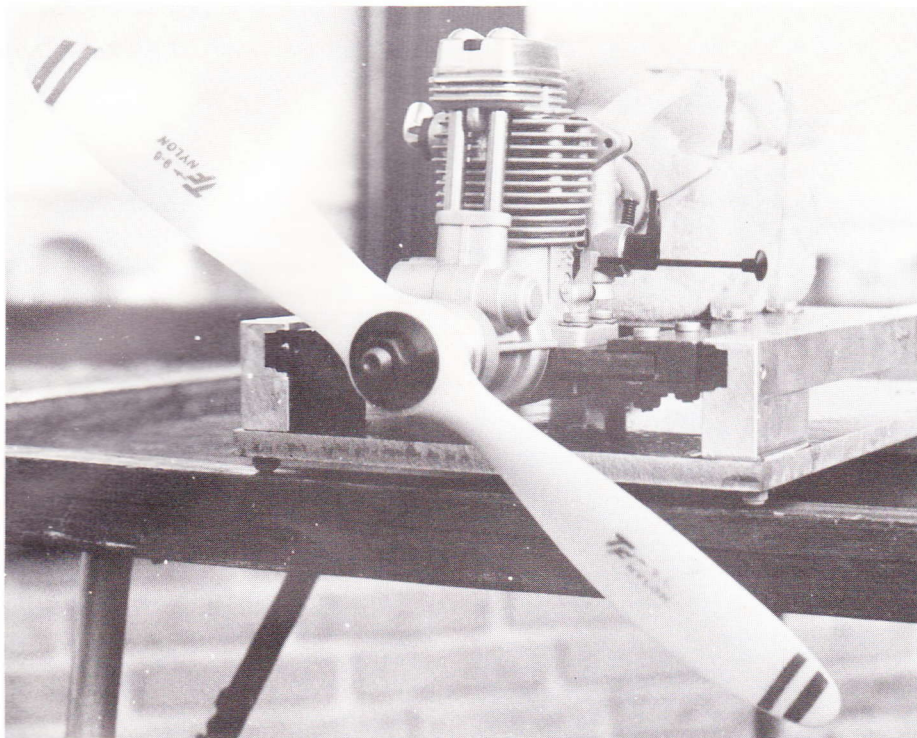
udelukkende til kunstflyvningen. Lad være med at bruge tid — og andre ressourcer — på andre RC-områder. Og træn så flittigt og systematisk med alt, hvad det indebærer af træning i de enkelte manøvrer og af det samlede program.«

Øjvind understreger gang på gang under vor samtale det nødvendige i at udvise den største omhu på alle områder: »Jeg fører f.eks. bog over alle indstillinger og trim for mine modeller. Hvis jeg skifter en servo, kan jeg således umiddelbart slå op og se, hvordan f.eks. udslaget på højderoret skal være. Sørg også for at checke og dobbeltchecke alt. Husk Murphys lov, der som bekendt siger, at hvis noget kan gå galt, så vil det gå galt — før eller senere.«

Og Øjvind fortsætter: »Og tag så ud og vær med i konkurrencer, hvor de bedste er med. I den retning er I i dag lige så godt stillet, som jeg er. I har ikke ret langt til Vesttyskland, og tyskerne har altid klaret sig særdeles godt ved VM'erne. Jeg kørte således selv i år — på vejen til VM — over Rinteln ved Hannover, hvor jeg pudsede formen af sammen med Günter Hoppe. Vi kan allesammen lære af tyskerne grundighed og flid. Og det er altid meget vigtigt at få nye impulser.« □

*Fra VM: Øjvind er i færd med at starte sin »Summit« assisteret af en af sine kammerater fra det canadiske hold. Foto: Svend Plougstrup.*





## Motor og tilbehør

Motorens opbygning og data fremgår af fabrikantens oplysninger, men om tilbehøret skal nævnes, at der medfølger værktøj til efterspænding af diverse skruer, hvormod værktøj til justering af ventilerne ikke er med mod tidligere sædvane, men til gengæld er brugsanvisningen blevet både større og bedre.

Faktisk er brugsanvisningen nu så omfattende, at OS næsten undskylder det over for den »erfarne maskinist« og forklarer, at anvisningen er udarbejdet af hensyn til »første gangs flyveren«. Man må så håbe på en dansk oversættelse snarest muligt, så de nye også har en chance for at læse de gode råd.

## Første start

Første start blev efter planen foretaget i prøvebænken, som Ole havde fremstillet til formålet med den ekstra finesse, at motortrækket kan måles.

Motoren var forsynet med en Top Flite propel størrelse 9x6, og brændstoffet var som angivet i brugsanvisningen 5% nitro, 20% amerikansk olie og 75% methanol. Brugen af syntetiske olier bliver frarådet i brugsanvisningen og vil derfor heller ikke indgå i afprøvningen.

Den anførte startprocedure er som følger:

- a. Nåleskruen drejes tre omgange ud.
- b. Brændstof suges frem med fuld drosselåbning og lukket choker ved at dreje propellen 2-3 gange over kompressionspunktet.
- c. Drosslen lukkes halvt.
- d. Der drejes frem til »hvor kompressionen først mærkes«, hvorefter propellen slås gennem kompressionen.
- e. Når motoren kører, drejes nåleskruen langsomt ind til størst muligt antal omdrejninger og derefter 20-30° ud, således at motoren kører 2-300 omdrejninger under det maksimale.

## Vi tester OS FS-20 Den lille firtakter fra OS

Efter mange måneders ihærdigt forarbejde på reklamefronten barslede den japanske OS-fabrik endelig her sidst på sommeren med et lille nyt familiemedlem på 3,56 cm<sup>3</sup>, nemlig den lille firtaktsmotor FS-20.

Modelflyve Nyt fik gennem Ib Andersen Hobby fat i to af disse motorer, som blev lagt i hænderne på Lars Pilegaard.

I det følgende fortæller Lars om sine første indtryk af de nye, små OS-firtaktere.

Ud fra en almen opfattelse af, at firtaktere yder væsentlig mindre end totaktere i samme størrelse, var det store spørgsmål for mig ikke, hvad motoren ville yde i en prøvebænk, men nærmere i hvilke modeller den ville være praktisk anvendelig. Jeg besluttede derfor at lægge vægten på prøveflyvninger i forskellige fly og under forskellige temperatur- og fugtighedsforhold. Som testmodeller valgte jeg Graupners lille Piper Cub og en selvkonstruktion kaldet Sopwith Pip. Sidstnævnte, som af ydre nærmest ligner en forvokset Grokker med Fokkerblod i årerne, måler 125 cm i vingefang og vejer flyveklar uden motor 900 gram. Altså vægtmæssigt to meget forskellige modeller.

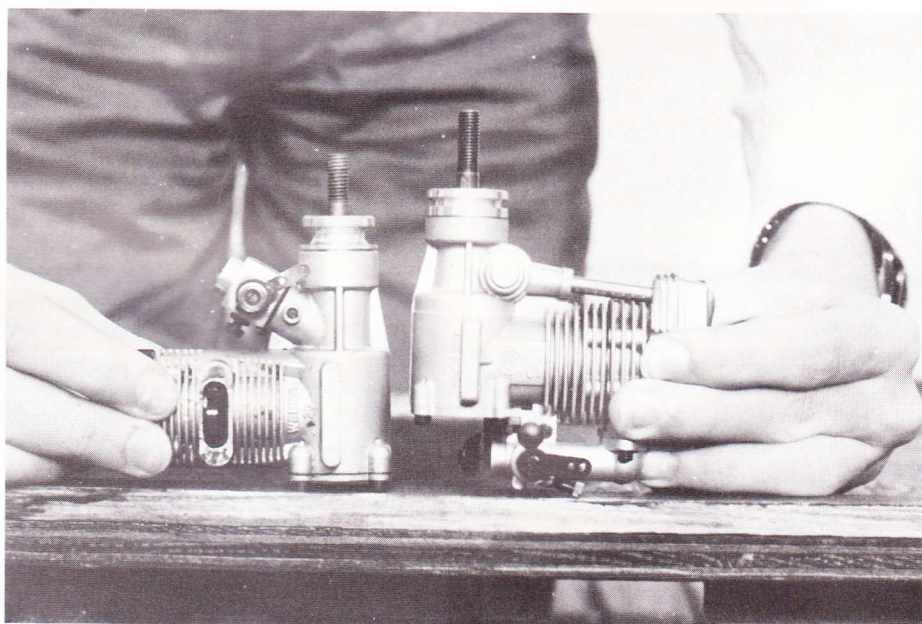
Da motoren ankom, åbenbarede der sig imidlertid en lille overraskelse. Motorens samlede længde er større end normalt for en 3,5 cm<sup>3</sup> motor pga. drosslens placering bag på cylinderen. OS'en kunne derfor ikke være under Piper'ens motorkåbe, ligesom

det var nødvendigt at udskifte motorfundamentet på Sopwith'en.

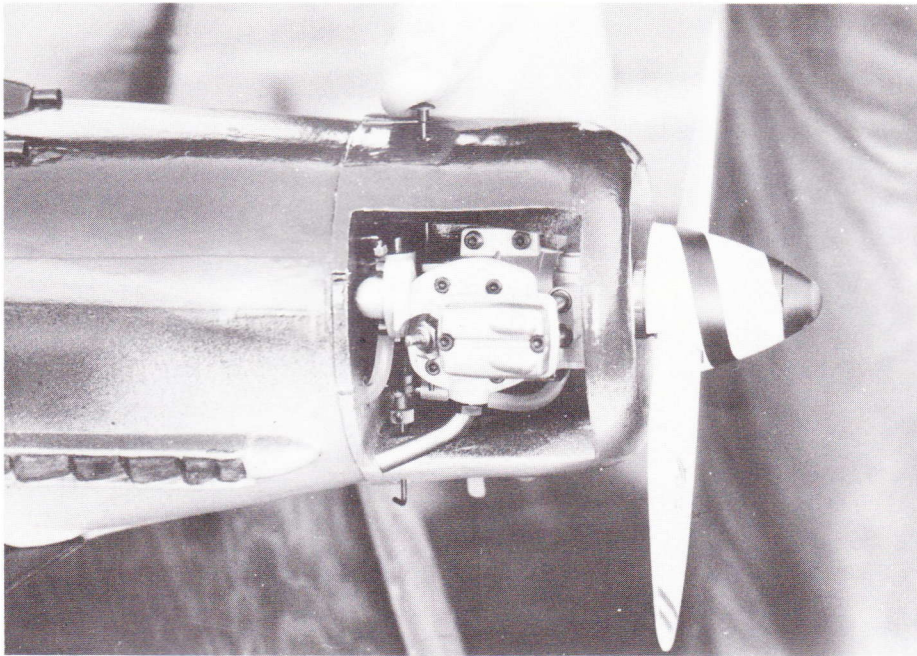
Piperen blev opgivet, men jeg ønskede fortsat at afprøve motoren i en forholdsvis tung model, og heldigvis havde jeg netop en Cambria FW 190 D til afprøvning, hvor jeg ved en mindre ombygning af motorrummet (mere plads bagud) kunne få den fornødne plads.

På dette tidspunkt af testen blev Ole Jørgensen, som i denne sæson har fløjet med en OS FS-40, inddraget i projektet som »kendt mand« på firtaktområdet, og vi var herefter to mand om det efterfølgende.

*Firtakteren kræver mere indbygningsplads end en tilsvarende totakter. Foruden længden af selve motoren skal der beregnes ekstra plads bagud til link og tomgangsindstilling.*







OS FS-20 monteret i en Cambria FW 190 Fun Fighter. Bemærk den korte afstand mellem drossel og brandskot. Det kræver nøje planlægning af tanktype og -placering. Knappen under tommelen lukker via et spjæld for luftindsugningen.

Det lød enkelt, men under afsnittet om tilkøring er anført, at drosslen ved første start skal åbnes helt, og at nåleskruen skal skrues 180° ud i forhold til den indstilling, hvor motoren vil køre med maksimale omdrejninger. Javel — men hvorfra kender man maks punktet, når motoren aldrig har været startet? Også på første flyvning skal motoren være stillet 180° for fed og på de efterfølgende fem flyvninger drejes 30° længere og længere ind for hver flyvning indtil det punkt, der er 20-30° federe end det maksimale (se ovenfor, punkt e).

Kort sagt: På dette punkt kan brugsanvisningen ikke følges bogstaveligt, så vi valgte at starte med drosslen på halv og nåleskruen skruet tre omgange ud, og så lade første tankfuld køre igennem på denne indstilling.

Motoren tændte allerede i første anslag og gik i gang ved 3. slag, hvorefter den kørte jævnt og roligt hele tanken igennem på ca. 7.000 omdr./min. med et træk på godt 500 gram. Der opstod ingen nævneværdig varme, og cylinderen kunne berøres med fingrene straks efter, at motoren var stoppet.

Efter at have kørt yderligere 100 cm<sup>3</sup> brændstof igennem, blev omdrejningerne stillet op til 8.600 omdrejninger, hvor vi foretog følgende lydmålinger på et meters afstand:

Forfra:	89 dB
Fra venstre:	91 dB
Fra højre:	95 dB
Bagfra:	98 dB

Den kraftige stigning på de sidste to målinger skyldes, at udstødningsrøret er anbragt på motorens højre side, og indsugningen på bagsiden.

Efter et kort stop blev der tanket med yderligere 50 cm<sup>3</sup> brændstof, og vi forsøgte at nå maks., som ifølge oplysninger fra OS skulle ligge over 10.000 omdrejninger med den anvendte propel. Vi opnåede kun momentvis 9.100 med et træk på knap 1.100 gram, altså noget under reklameoplysnin-

gerne, men lad os nu se, når motoren har kørt nogle timer. Vejret var under afprøvningen heller ikke det bedste. Temperaturen lå omkring 5°, og luftfugtigheden var meget høj, hvad der gjorde, at min Webra 3,5 samtidig havde kuldeproblemer, så det har helt sikkert også virket negativt på den lille japaner. I hvertfald kunne man tydeligt høre den tabe omdrejninger, når gløderørstrømmen blev afbrudt.

Konklusionen må efter den første time være:

### Undgå éngangs-motorer:

## Brug rigtig olie til din OS-motor!

Hvis alt andet glipper, så læs brugsanvisningen — men så er det måske for sent, hvis du er ved at tilkøre en ny OS FP motor.

I den sidste tid har jeg nemlig både set og hørt om FP motorer, der kun startede problemfrit første gang, eller blev varme efter få minutters flyvning og satte sig, og hvad værre er, nogle af dem kunne ikke senere startes.

Fælles for alle tilfældene har været forkert tilkørsel og brændstofblanding, fordi den lykkelige ejer enten ikke forstod den engelske brugsanvisning, eller slet ikke havde læst den, men havde overladt den første kørsel til en mere erfaren klubkammerat, der »bare havde fod på det der«.

FP-motorerne har ikke kuglelejer, men gammeldags glidelejer. Ydelsen på FP-motorerne er imidlertid ikke gammeldags. Den moderne schnuerle-skylning i cylinderen giver kræfter, som må holdes i ave indtil de bevægelige dele er »slidt« perfekt sammen.

Kort fortalt skal tilkørslen ifølge brugsanvisningen foregå således:

- Monter den korrekte propel til tilkørslen. For en FP-20 er det en 9×4, for en FP-25 en 9×5 og for en FP-35 en 10×6.
- Tank med brændstof blandet af 25%

- OS bør lave en bedre vejledning hvad angår tilkørsel.
- Der bør enten leveres værktøj til ventilindstilling sammen med motoren eller markedsføres et tilbehørssæt, da brug af f.eks. en tilfældig tang og skruetrækker hurtigt vil ødelægge mekanikken.
- Der bør markedsføres en rigtig lydpotte, da motorlarmen overskrider flere klubbers øvre lydgrænse. Min Webra 3,5 støjede f.eks. kun 87 dB målt på højre side med 10.000 omdrejninger og samme propel, så det må let kunne forbedres for en firtakter.
- Man bør for sin egen skyld bruge en omdrejningstæller, indtil man har lært at indstille nåleskruen korrekt. Ingen af de tilstedeværende kunne høre, hvornår motoren kørte 2-300 omdrejninger under maks. Man må formentlig lære sig, hvor mange »klik«, der er mellem korrekt flyveindstilling og den indstilling, hvor motoren stopper, fordi brændstofblandingen er for mager.

Efter denne »jordtest« påbegynder vi så flyvningerne, og hvis vejret ellers er med os, håber vi at få fløjet mindst 5-6 timer inden deadline for næste udgave af Modelflyve Nyt. □

- amerikansk olie og 75% methanol.
- Start motoren på så fed en brændstof/luftblanding, at den »firtakter«, og kørsel 2-3 tankfulde igennem på denne nåleskruindstilling.
- Begynd nu flyvningen, men med så fed en brændstof/luftblanding, at motoren kun kører langsomt »totakt«. Efter 4-6 flyvninger må motoren køres op på sit maksimale omdrejningstal, og når den er godt tilkørt, kan oliemængden nedsættes til 20%, ligesom der må tilsættes nitro. Dog højst 10% af den samlede blanding.

Brugen af syntetiske olier frarådes nærmest af OS, og man skal i givet fald flyve med en federe luft/brændstofblanding end ved brug af amerikansk olie, da syntetiske olier ofte smører dårligt under manøvrer, hvor motoren kører magert, samtidig med at den eventuelt sejtrækker. Et typisk problem under lange, lodrette stigninger.

Ovenstående brugsanvisning er måske nok lidt at gå med både seler og livrem, men brugen af syntetiske olier er endnu i sin barndom inden for modelflyvning, så fabrikken ønsker ikke at lokke nogen til noget.

Lars Pilegaard

## Opslagstavlen

Opslagstavlen kan benyttes af bladets læsere til ikke-forretningsmæssige køb- og salg-annoncer af modelfly og tilbehør til modelfly. Annoncer for ikke-modelflyvegrej smides uden videre i papirkurven! Redaktionen bortredigerer skånselsløst pladskrævende beskrivelser af effekterne mv. Opremsninger 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!

**PCM søges** — Futaba eller Digicont, uden servoer, men helst med to modtagere. Tilbud til Per Karlsen, Tværrvedvn. 32, N-3153 Tværrved, Norge.

**Bernhard motor HB 25 købes** — også nedslidt motor til ophug har interesse. 01-62 71 51 (Palle Bang).

**Sælges:** Grokker m. PAW 0,8, kr. 200. 1-meter svæver m. G-Mark 0,5 motor, kr. 200. 2 stk. mikroservoer + 220 mA akku, kr. 450. LS-1 glasfiberkrop, kr. 125. 07-15 43 43 (Dan).

**Pilot Spitfire**, næsten færdigbygget sælges. 09-90 17 73 (Bjarke).

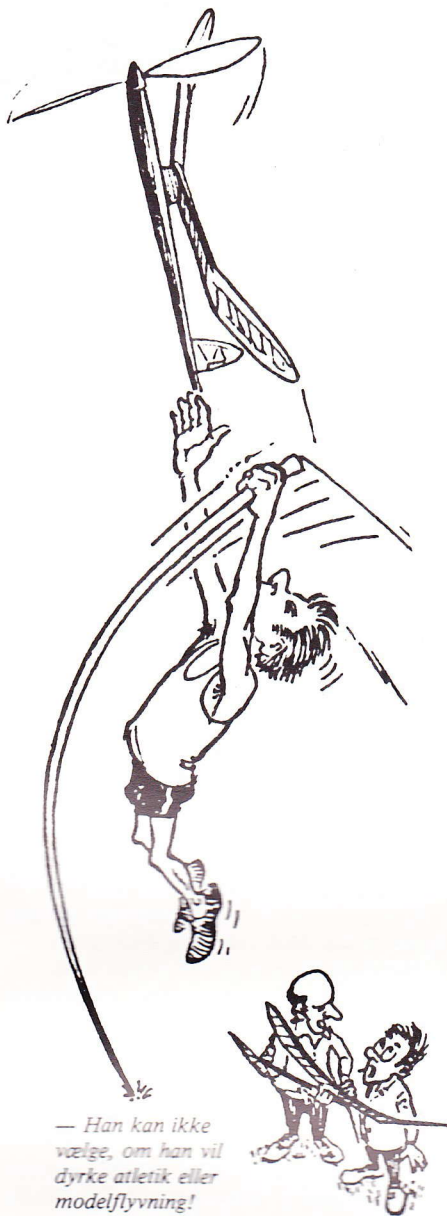
**Robbe Mars 35 MHz** (kanal 80) samt 8-kanal modtager sælges incl. krystaller, kr. 800. Becker modtager, 8 kanaler, 35 MHz (kanal 80) sælges, kr. 300. 02-97 68 61 (Henrik).

**JU-85 Stuka** skalamodel, spv. 190 cm, 10-15 cm<sup>3</sup>, sælges for kr. 1.200. Bleriot XI ¼-skalamodel, spv. 265 cm, byggesæt af David Boddington, sælges, incl. rigtige tråd hjul. Pris 1.000 kr. 06-53 84 26 (Jørgen).

**Samler?** Mikro Diesel II årgang ca. 1952 (ikke tilkøbt) til salg. Kom med et bud. 06-22 13 32 (Martin).

**Futaba FP-7FGK**, 35 MHz m. mixer, dual-rate, ATV og revers på alle kanaler, incl. 2 S-128 og 1 S-120 servoer og lader. Startakku, krydsnøgle mm., alt nyt, 3.900 kr. Motor TT 15 RC, propeller, spinner og diverse, 200 kr. Samlet 4.000 kr. 03-42 80 01 (Michael) hverdage efter 16.00.

**Sælges:** 6 kanals Robbe Terra Top RC-anlæg 35 MHz FM m. akkus i sender og modtager, 4 servoer, senderpult, modtagerkontakt mv., pris 1.500 kr. 03-63 20 86 (Peter).



— Han kan ikke vælge, om han vil dyrke atletik eller modelflyvning!

**Pilot EZ 1700 svæver** sælges. Monteret med Simprop Digi Star radio og Cox Babe Bee motor. Kun fløjet to gange. 08-38 22 33 (Erik).

**Futaba FP-7GE** m. 4 servoer S-126, akkuer, modtager mv., 2.000 kr. OS 30-motor u. dæmper, ca. 20-30 timers kørsel, 200 kr. 07-82 35 24 (Chr. Manly).

**Sælges:** Vinge til Bauer Skyhawk. Rossi 81 Ducted Fan motor, kørt 5-8 timer, m. to resonansrør samt Bauer impeller Bm 61-91/81. 03-85 96 95 eft. kl. 16.30 (Arvid).

**Sælges:** Multiplex Royal 35 MHz FM 5+2 sender, flyveklar Robbe Progo, 4 servoer, modtager, akku og 6,4 cm<sup>3</sup> HP motor. Graupner Mosquito svæver, ikke færdigbygget. Lavvinget Blue Bird m. 10 cm<sup>3</sup> motor uden servo. El-starter, combilader og ekstra tilbehør sælges samlet for kr. 3.500. 04-77 55 51 efter kl. 17.00 (Jørn).

**SOS** — Har du noget gammelt ragelse, jeg mangler et fronthus 15 mm til Webra 61. 08-33 53 50 (Børge).

**Til Cox-motorer sælges:** Cylindersæt til Tee Dee 0,8 og 1,5. Cylindersæt til Medallion 2,5 samt gløderør til 0,8, 1,5 og 2,5 Cox motorer. 06-46 61 99 (Bøgelund-Jensen).

**Sælges:** Graupner BO 209 Monsun, 1000 kr. Graupner Varioprop C8 FM 35 m. 3 CL-servoer, 1 stk. CR-servo, ladeapparat, ubrugt, 1.200 kr. Graupner ASW 22, 800 kr. OS Wankel, 400 kr. Graupner mini-starter, 300 kr. Power-panel, 150 kr. 03-89 62 34 (Ulrik).

**Sælges:** Boing 707 GFK krop, styroporvinger, 270 cm spv., længde 3,1 meter, delvis bygget, 3.000 kr. Boing 747 byggesæt, GFK krop, færdige styroporkærner til vinger, spv. 440 cm, længde 5,1 meter, 6.000 kr. Bauer svæver byggesæt DFS/Habicht, GFK krop, færdigvinger, 270 cm spv., 1.000 kr. Graupner K8B byggesæt, GFK krop, færdigvinger, 280 cm spv., 1.000 kr. Bauermann svæver, termiktype m. luftbrems, flyveklar, 400 cm spv., 1.500 kr. Bauermann svæver normal/Elektro, flyveklar, 260 cm spv., 800 kr. KDH Phoebus minisvæver, 122 cm spv., vægt 155 g, 200 kr. WIK Astir CS 77 krop, ny, 800 kr. Dassel svæver byggesæt, GFK-krop, færdigvinger, 1.500 kr. Vingesæt 10 feet til Hobbie Hawk, 400 kr. G-Mark 0,5 cm<sup>3</sup> motor, ny, 150 kr. NC-akkus 1,2 V, 7 amp., 4 stk. brugte, 50 kr. pr. stk. Special-starter m. gear for motorer 10-150 cm<sup>3</sup>, 300 kr. Simprop krystaller, nye, pr. stk. 60 kr. Multiplex senderudbygning nr. 5016, 100 kr. Gerne bytte med specielle modeller eller ny/nyere motorer. 01-17 74 41 (Keld).

**Sælges:** Skrænt racer 240 cm, 1.500 kr. Skalamodel, dobbeltdækker, 100 cm spv., m. ny OS-motor, 1.200 kr. Begynderfly m. motor, 700 kr. **Købes:** Helikopter, også defekt har interesse, ligesom udstyr såsom gyro og justeringsinstrumenter. 02-29 73 01 (Henrik Rasmussen).

**Sælges:** To stk. OS 6,5 cm<sup>3</sup>, den ene lidt skadet. Færdigbygget Robbe Charter. Næsten færdig Atlas. Næsten helt nyt Robbe Mars RC-anlæg med to modtagere. Little Bugbear med ny 0,8 cm<sup>3</sup> motor. 15 modelblade, startkasse, tegninger mv., ialt 4.000 kr. 05-36 28 77 (Christian).

**Sælges:** 8 kanal Robbe Mars FMM sender, 2 stk. 8 kanal Robbe Mars FMM modtagere samt 4 servoer og akkus sælges eller byttes for Kavan Jet Ranger. Tartan 2-cyl. 2-takt 44 cm<sup>3</sup> motor sælges eller byttes med OS 4-takt 20 cm<sup>3</sup>. Kun prøvestartet. Webra 61 Speed m. resonanspotte sælges. 07-85 57 42 (Jørn).

**Sælges:** Multiplex Combi kanal 80 m. 2 modtagere, 2 kontaktsæt og 6 servoer, 2 Bravo m. motorer, flyvekasse, starter, lader o.m.a. 04-44 71 67 (Hans Rasmussen).

¼-skala Aerona Champ., spv. 274 cm, næsten klar til beklædning sælges. 08-42 49 55 om dagen, 08-46 40 26 aften (Knud).

Annoncer til Opslagstavlen i nr. 1/86 skal være os i hænde senest d. 3. januar 1986.



Til venstre vindere. Og herover Rune Gjelsnes, Norge. Herunder Frode Hovland, også Norge.



## Referater Radiostyring

### Falcon Cup 1985, Veerst d. 31/8 og 1/9

Da Falcon-klubben i vinter besluttede, at man på grund af den ringe tilslutning i de foregående år ville lave Falcon Cup til et internationalt stævne, var det imidlertid for sent at få stævnet optaget i den internationale stævnekalender. Derfor blev der i forårets løb sendt indbydelse ud til nationale aeroklubber, modelblade, klubber og enkeltpersoner i en lang række lande.

Derefter var det spændende at se, hvor mange der ville tilmelde sig, da stævnet jo kom til at ligge kun en uge før VM'et i Holland. Med 13 tilmeldinger blev Falcon Cup den største kunstflyvningskonkurrence herhjemme i mange år. Men dette skete kun i kraft af, at der var 6 udlændinge med. Vi havde håbet, at et internationalt stævne kunne få flere danskere til at deltage.

I ugerne op til stævnet sled man hul på knæene, da man bad om godt vejr. Og det virkede — vejret kunne ikke være bedre. Om lørdagen var det varmt med ganske svag vind, der i begyndelsen af konkurrencen kom fra skiftende retninger. Søndagsvejret var bedre, hvad angår vinden. Den var kraftigere, men kom konstant fra vest. Temperaturmæssigt var der et mærkbart fald i graderne. I det hele taget var vejret væsentlig bedre end ved de foregående års Falcon Cup'er.

Flyvningen kom i gang lørdag over middag, og der blev vist meget fin flyvning fra alle deltagere. Dog var det fantastisk at se Øjvind Kristensen flyve manøvrerne næsten som trukket efter en snor, og det uden at man kunne se turbulensen øve indflydelse. En anden, som fløj en god første runde, var Sidney Smith, der pga. arbejdet ved de amerikanske styrker i Tyskland, ankom få minutter før han skulle flyve. Nordmændene, der allerede fredag middag dukkede op for

at træne, fløj nogenlunde lige op med vore egne piloter.

Under festen lørdag aften blev der udvekslet mange »fif« angående modeller og flyvning. Især fik vi mange tips og gode råd af Øjvind, der helt sikkert ved en hel masse, som han er villig til at give videre til andre.

De to sidste runder blev fløjet om søndagen. Her var standarden blevet betydeligt bedre.

De modeller, der blev anvendt, afveg ikke væsentligt fra dem, der er refereret fra de sidste års konkurrencer. Der var kun én firtakter (anvendt af Jens Jørgensen). Det ser ud til, at firtakterne er på retur igen, hvilket muligvis skyldes disses manglende trækraft, og at de ikke kan give modellerne fart nok. En langsom model er meget sidevindsfølsom og næsten umulig at holde på ret kurs.

En virkelig velflyvende model var Øjvind's amerikanske reservemodel »Atlanta«, der blev trukket af en Yamaha-motor. På grund af dollarens kurs er det desværre nok umuligt at købe denne model på denne side af dammen for rimelige penge.

Efter præmieoverrækkelsen rejste de fleste hjem (nogle havde langt), mens Øjvind rejste ned til Günter Hoppe for at træne sammen med ham i ugen før VM.

Vi enedes om, at hvis det er muligt, så vil vi atter mødes til Falcon Cup i 1986, som vil blive rykket frem til 10-11/5.

Af sjove oplevelser under stævnet kan nævnes

*Gulbrand N. Thomassen fra Norge.*



én af mange. En af piloterne kom i en pause mellem to flyvninger hen til en dommer for at betale nogle cigaretter, han havde købt. Det så nordmændene, og knap havde den gode pilot fået pungen op af lommen, før deres kommentar kom: »Bestikkelse!«

*Ejner Hjort*

1. Øjvind Kristensen, Canada
2. Peter Christensen, Falcon
3. Erik Toft, NRC
4. Sidney Smith, USA/Vestryskland



Herover Ole Flemming, Norge. Og nedenunder amerikaneren Sidney Smith, der bor i Tyskland.





Deltagerne i helikopter-DM, fra venstre: Leo Enggård, Lars Høeg, Otto Nielsen, K.H. Nielsen, Søren Østergård, Gorm Christensen (stående), Michael Nygård, Jan Toft og Rasmus Thorsen.

## DM Helikopter 1985, Lystrup d. 15. september

En håndfuld heli-folk trodsede også i år vejrgudernes og specielt meteorologernes truende forudsigelser om hårdt vejr, nemlig tordenbyger og 12-18 m/sek. på dagen for DM i helikopter — og der var da også enkelte, der om morgenen ringede for at høre, om ikke stævnet blev aflyst.

Men det blev det ikke, for det viste sig, at vores dommere Lars Jensen fra Fyn og Gorm Christensen fra AMC havde taget rimeligt godt vejr med hjemmefra.

Efter en del trimflyvning kom vi i gang med afviklingen ca. 10.15 og var færdige allerede ca. 15.00 med de tre heat — og det inklusive en halv times middagspause. — Jeg fandt ud af, at heli-folk skal ha' mad for at kunne flyve! Iøvrigt blev vi kun afbrudt to gange af nogle ganske små byger.

Desværre oplevede vi to havarier — dog heldigvis med begrænsede skader til følge, men ellers forløb dagen i en hyggelig atmosfære med en del interesserede tilskuere og megen udveksling af erfaringer.

Der blev vist meget god flyvning, og som det kan ses af resultatlisten for A-klassen, er spredningen blandt de tre første ret lille, kun 90,5 points forskel mellem nummer et og to.

Alt i alt blev det et godt stævne, og til slut skal opkastes en tak til alle officials, kaffebryggere, is- og kagesælgere.

Jan Toft, AMC

### A-klassen:

1. Kaj Henning Nielsen (KH5 selvk., Rossi 61) ..... 1.830,5 pt.
2. Michael Nygård, Falcon (Star Ranger, Rossi 61) ... 1.740,0 pt.
3. Lars Høeg, Arrow (Star Ranger, OS) ..... 1.644,5 pt.
4. Søren Østergård (Bo 105, Webra) ..... 1.272,5 pt.
5. Rasmus Thorsen, Rødby (Star Ranger, Rossi 61) ... 1.185,0 pt.

### B-klassen:

1. Otto Nielsen (WIK Bo 105, Webra 61) ..... 805 pt.
2. Jan Toft, AMC (Kavan Jet Ranger, HP Gold Cup) .... 630 pt.
3. Leo Enggård, Arrow (Schlüter Bell 222) ..... 590 pt.

## SMSK Cup 2 Meter & Open, Stensletten d. 22. september

Vejret var fra morgenstunden temmelig gråt og blæsende, skyerne hang lavt og så ret våde ud, men heldigvis blev det lidt bedre i løbet af dagen.

Konkurrencen startede ved 10-tiden og blev fløjet på to gummitove, ét for 2 meter og ét for Open. Deltagerne var så delt op to og to i hver gruppe, så man skiftevis fløj og tog tid på hinanden.

I første runde i Open fløj Steen Høj Rasmussen helt fantastisk og førte foran Peter Hansen

samt Henrik Larsen, som vist nok gik og halvsov lidt endnu.

I 2 meter klassen var det John Olsen, der førte foran Børge Hansen og Steen Jørgensen. På dette tidspunkt var vejret ved det bedste på hele dagen, solen kiggede gennem skyerne og det var blæst lidt af, så derfor kunne vi afholde vores fælles frokost under de bedste forhold.

Derefter drillede vejret lidt igen, der var næsten ingen termik, og vinden stod og svingede både i styrke og retning. Pointene i anden runde blev derfor noget lavere end i første, og vendte op og ned på stillingen i begge klasser.

I Open var Henrik vågnet og fløj sig elegant ind på en førsteplads. Peter Hansen bevarede sin andenplads, mens Steen Høj ikke kunne holde den fine score fra første runde og måtte tage sig til takke med en tredjeplads, men det var dog kun få points, der skilte de tre.

I 2 meter klassen var det Børge Hansen, der løb af med sejren efter en meget stabil omgang. René Madsen fik lige klemt sig ind på en andenplads kun 13 points foran Ivan Lassen, der havde fløjet en helt fantastisk runde med den absolut højeste score både for 2 meter og Open og henviste dermed John Olsen til en fjerdeplads.

Det blev som sædvanlig en hyggelig dag, hvor der også var tid til at snakke sammen, og det ser nu ud til, at konkurrencerne efter 2 meter reglerne giver mulighed for at deltage med næsten en hvilken som helst svævemodel og muligheder for at konkurrere og hygge alt efter den enkeltes temperament.

John Olsen, SMSK

I midten Børge Hansen, der vandt SMSK Cup i 2-meter-klassen. Til venstre Ivan Lassen, til højre René Madsen.  
Foto: Steen Høj Rasmussen.



### 2 meter-klassen:

1. Børge Hansen 3471 pt., 2. René Madsen 3314 pt., 3. Ivan Lassen 3301 pt., 4. John Olsen 3242 pt., 5. Preben Graves 2983 pt., 6. Steen Jørgensen 2943 pt., 7. John Justesen 2768 pt., 8. Jørgen Meier 2712 pt., 9. Jørgen Tønnesen. Open: 1. Henrik Larsen 3495 pt., 2. Peter S. Hansen 3437 pt., 3. Steen Høj Rasmussen 3411 pt., 4. Ernst Thomsen 2947 pt., 5. Per Johansen 2637 pt., 6. Verner S. Hansen 2460 pt., 7. Kjeld Kongsberg 1488 pt., 8. Kjeld Hansen 1460 pt.

## NFK-open skrænt, 13/10-85

Tænk, så lykkedes det alligevel i det herrens år 1985 at få afholdt en skræntkonkurrence, hvor alt var efter ønskelisten: God konstant vind fra NV, 8-10 m/sek., 14 flyveivrige deltagere, heraf 6 nye piloter, som fik deres konkurrencedåb uden uheld på Heatherhill, et af Danmarks bedste flyvesteder. Kun det noget kolde vejr kunne der klages over.

Der blev fløjet 5 runder, og derefter var venedemarkørerne også blå af kulde.

Der blev fløjet utroligt konstant forstøet på den måde, at de indbyrdes placeringer fra runde til runde faktisk ikke skiftede: Bjørn Krogh fik alle førstepladserne, Henrik Hvidtfeldt alle andenpladserne, Nils Wium fik fire tredjepladser ud af fem mulige, osv. Det var næsten ens for alle deltagere, hvilket må tilskrives de finde vejrforhold.

En af de nye, Niels-Henrik Larsen, fik dog vist med sin Spica, at han kan flyve forskellige stilarter, som han tilegnede sig undervejs. Det gik så godt, at han i fjerde runde fortrængte Nils fra tredjepladsen med så god en tid som 52,9 sek. Bedste tid fik Bjørn i fjerde periode med 49,3 sek.

Traditionen tro afsluttedes dagen med kartoffelbombning til et mål nede på stranden. Her vandt Preben Sørensen foran René Madsen og Henrik Hvidtfeldt. Disse tre dygtige piloter fik usædvanligt flotte præmier, nemlig de tiloversblevne fine pokaler fra NFK-skrænt Cup i foråret, som blev aflyst to gange på grund af vindstille.

Bjørn Krogh

1. Bjørn Krogh, NFK (Raja, Robbe Promars Rex) ..... 4.000 pt.
2. Henrik Hvidtfeldt, NFK (Raja, Robbe Mars Rex) .. 3.808 pt.
3. Nils Wium, NFK (Speedy Gonzales, Mars Rex) ..... 3.691 pt.
4. Niels-Henrik Larsen (Spica, Futaba) ..... 3.486 pt.
5. Lars Pedersen (Selvk., Futaba) ..... 3.464 pt.
6. René Madsen, NFK ..... 3.403 pt.
7. Preben Sørensen, NFK ..... 3.124 pt.
8. Lars Loldrup ..... 3.089 pt.
9. Carsten Berg Christensen ..... 2.977 pt.
10. Kim Kongsbak ..... 2.848 pt.
11. Tommy Persson, NFK ..... 2.807 pt.
12. Arvid Agård, NFK ..... 2.636 pt.
13. Henrik Andersen ..... 2.635 pt.
14. Per Johansen ..... 2.084 pt.

## Mols Cup 1985, 20. oktober

Reservedagen for Mols Cup 1985 oprandt med et ret trist, gråt vejr med ingen vind, og der var endog røster om aflysning, da vi mødtes på P-pladsen ved Kalø, men vi blev enige om at køre til Strands og her blæste det heldigvis ca. 6 m/sek. lige på skrænten, så efter opstilling af ringearrateret og diverse trimflyvninger — hvilket var det der sædvanen tro tog længst tid — fik vi startet konkurrencen og fik fløjet 8 runder i rimelig god ro og orden blandt piloterne — dog var der lige Jan Abel fra FMK, der jagtede ringerne af og til — men hans anstrengelser var nyteløse, for de trykkede ikke tidligere på knappen end reglerne foreskriver. Derudover var det et fint stævne, hvor Klaus Untrierer gik glip af vandrepokalen som ejendom i denne omgang, da han jo blev slået af Knud Hebsgård, også fra Thy.

Jan Toft, AMC

1. Knud Hebsgård, Thy	7.000 pt.
2. Klaus Untrierer, Thy	6.732 pt.
3. Finn Hebsgård, Thy	6.403 pt.
4. Jan Abel, FMK	6.173 pt.
5. John Rasmussen, BMC	5.858 pt.
6. Peter Juul Christensen, BMC	5.700 pt.
7. Morten Juul Christensen, BMC	5.633 pt.
8. Hans Hansen, FMK	5.391 pt.
9. Henry Frank, AMC	4.962 pt.
10. Henning Hansen, FMK	3.308 pt.

## Referater Linestyling

### Bochum International, 21.-22. september 1985

Turen til Bochum forløb begivenhedsløst, dog lærte vi at 160 km/t med en kunstflyvningsmodel på taget koster dyrt i benzin. Vi ankom tidsnok til at handle i Ruhrpark indkøbscenter, hold da k....., hvor er det stort!

Flyvepladsen er et hjørne af centrrets parkeringsplads, så banerne kan først bruges, når de sidste kunder er verftet ud.

#### F2C team-race

Stævnet, der traditionelt besøges af mange danske modelflyvere, havde i år kun et dansk deltagerhold i team-race.

Lidt skuffende for os havde stævneledelsen besluttet at henlægge alle team-race-runder til søndagen. Det gav os dog god tid til at samle udstyret og lære banerne at kende. De hælder meget, og er derfor lidt specielle at flyve på. Ud over at det sjaskregnede hele søndag eftermiddag, var ulempen, at semifinalerne blev afviklet i ét stræk, hvilket ødelagde vores mulighed for at gøre noget ved et stort farttab, som viste sig i første semifinalerunde.

Bortset fra dette, som kostede os chancen for et finaleplads, gik flyvningerne over vor forventning. De var stabile og tæt på det optimale. Vi lavede stævnets bedste tid og forbedrede vores personlige rekord, så vi var alt i alt god tilfredse. De øvrige holds tider var på det jævne (dvs. kun lidt bedre end til EM på Three Sisters).

Der var ingen hurtigere end 190 km/t, og da flertallet flyver over 180 km/t, var konkurrencen ganske åben. Dette hindrede dog ikke Metkemeyer Brothers i at rende med guldet.

Iøvrigt kan vi kun opfordre andre til at tage med på sådan en tur, det er billigere end en tur til Sjælland.

Jesper Buth Rasmussen

#### F2A speed

Efter den nye Rossi 15 motors fremkomst på

markedet, har der blandt speedfolk (uden statsstøtte) været en del frustrationer at spore, fordi en ny motor med anderledes timing mv. kræver arbejde fra bunden for at lære den at kende, et arbejde som man med den gamle Rossi var ved afslutningen af, og hvor gode konkurrenceresultater derfor også kom forholdsvis nemt. Det har derfor været svært helt at slippe den gamle motor.

I erkendelse af, at det ikke går i det lange løb, tog Leif Eskildsen og jeg til FAI konkurrencen i Bochum for i det mindste at finde ud af, hvad andre var nået frem til med den nye motor.

Vi fandt hurtigt ud af, at vi ikke var de eneste, der havde besvær med at sætte den nye Rossi rigtigt op. Luis Bilat fra Schweiz, som blev nr. to i konkurrencen, fløj således med den gamle motor. Han blev kun overgået af Ingo Schmidt med 0,21 km/t. Vinderfarten blev så beskeden som 256,41 km/t. Ingo havde ellers forberedt sig grundigt, må man sige: Han havde været en uge i Ungarn på besøg hos de tre top-speed-flyvere: Mult Szegedi og Molnar og havde bygget sin model efter deres opskrift. Mult havde arbejdet med hans motor og lydpotte, og Ingo havde da også flere gange fløjet over 270 km/t. Ingo fortalte iøvrigt om ungarene, at de arbejder med speedflyvning 4 dage om ugen, 8 timer hver dag! De stempler simpelthen ind og ud af klubben, som når andre går på arbejde. Uha, uha!

Om vores egen indsats i konkurrencen er der det glædelige at sige, at Leif satte personlig rekord med 253,3 km/t, hvilket rakte til en tredjeplads. Mit resultat skal ikke kommenteres — det ville blive et katalog af undskyldninger.

Niels Lyhne-Hansen

1. Ingo Schmidt, D	256,41 km/t
2. Luis Bilat, Schweiz	256,20 km/t
3. Leif Eskildsen, DK	253,30 km/t
4. Walter Christen, CH	249,10 km/t
5. Günter Rosenhan, D	246,20 km/t
8. Niels Lyhne-Hansen, DK	233,00 km/t

### Høstkonkurrence Øst, Amager Fælled d. 29/9-85

Denne konkurrence bød både på stunt og race, omend i beskeden omfang, og så var der selvfølgelig diesel-combat'en, der er blevet den mest fløjne klasse på Amager Fælled i denne sæson.

Med hele 8 deltagere og lækkert flyvevejr var der lagt op til en spændende dag på Københavns nye bane, som endnu ikke er helt combat-moden. Når græsset er vokset op og blevet tæt, skal banen nok blive et tilløbsstykke for stunt.

Der blev fløjet bravt i alle kampene, og som det ses af resultatet, blev der ikke givet ved dørene ved denne lejlighed. Den endnu motorfjendske bane gav ikke frygt for at styrte i stenene, og det gav en kampånd i ringen, så gruset hvirvlede mellem de kæmpende.

Som Benny Furbo plejer at skrive, er det svært at drage nogle deltagere frem på baggrund af andre, da alle ydede en fin indsats i konkurrencen. Dog skal Maj Lauritzen og Morten Bjerager fremhæves for deres friske gåpåmod i ringen og i luften.

Her en tak til den arrangerende klub. Tak til Dan Hune for at være dommer og tak til Stig Møller for streamere. Med andre ord, så trænger Kjøven til lidt afløsning, så Stig kan få lavet nogle modeller, og så Dan kan få fløjet lidt i stedet for at fløjte, for vi savner ham nemlig i luften.

Altså her er en udfordring til de øvrige klubber om at deltage i forberedelserne. Iøvrigt synes jeg, at en klub skal have klubpoints for at arrangere en konkurrence, da dette som oftest medfører, at den går glip af nogle deltagerpoints.

Ole Bjerager

#### Stunt:

1. Dan Hune, Kjøven

#### Mouse-Race:

1. Jan Lauritzen/Ole Bjerager ..... 5:31,3  
2. Christian Bjerager ..... 86 omg.

#### Diesel-combat:

1. Ole Bjerager, ELK  
2. Jan Lauritzen, ELK  
3. Stig Møller, Kjøven  
4. Christian Bjerager, ELK  
5. Henning Lauritzen, ELK  
6. Per Bjerager, ELK

## Referater Fritflyvning

### Danmarks mesterskaber 1985, Skjern d. 21-22/9

Lørdag blev vejret dårligere og dårligere efterhånden, som man nærmede sig Skjern ved Jyllands vestkyst. Vel ankommen på Amagerskolen, hvor vi skulle overnatte, kunne vi konstatere, at det ikke alene blæste ganske pænt — mere end hvad rimeligt var, hvis man skulle flyve konkurrence — det begyndte også at regne så tæt, at ethvert håb om flyvning denne dag kunne afskrives.

Lørdagen gik derfor med hyggesnak, indendørs flyvning i skolens gymnastiksal og om aftenen en rapport fra det nys afholdte VM i Jugoslavien. Ikke mindst indendørsflyvningen fik tag i deltagerne — vi indførte til lejligheden en ny modelflyveklasse — klasse A4 — hvor reglerne var meget simple: Lav et papirfly af et stykke A4-papir. Med det skulle man så flyve varighed og distance. I hver kategori fik man tre forsøg, hvoraf det bedste talte. Det blev måske ikke ligefrem, hvad man vil kalde »series« modelflyvning — men sjovt var det! Og det er vel stadig det, der er hovedsagen.

Søndag morgen var regnen hørt op, og vinden havde lagt sig. Det var lidt diset og fugtigt, men herligt flyvevejr. For at de sjællandske deltagere kunne nå at komme hjem i tide, blev det besluttet at indskrænke DM til fem 1-times perioder — det gik også fint, tilsyneladende uden at nogen kom i tidsnød.

A1-begynder blev et opgør mellem Michael Blåbjerg, der fløj meget sikkert og jævnt, og Martin Vennevold. Martin startede bedst — han droppede kun 7 sekunder på sine to første starter, men satte så meget til i de sidste, hvorved Michael smuttede forbi og blev Danmarks-mester.

A2-begynder blev nok det tætteste løb, vi nogensinde har set i den klasse til et DM. Der var kun tre deltagere — og de endte med at have 11 sekunders afstand mellem hinanden, da de fem starter var taget. Det var der nu intet, som tydede på efter de første tre starter, hvor Thomas Westermann lå med højeste score af alle svæve-modeller, idet han kun havde droppet 4 sekunder. I tredje start blev hans gode model imidlertid væk ude i terrænet, og han måtte flyve fjerde start med en dårligere reserve — og scorede kun 51 sek. Jes Nyhegn og Kjeld Kristiansen fløj tæt på max og halede noget af Thomas' forspring ind. Så fik Thomas sin model inden sidste start, og alt så ud til at falde i hak for ham — men ak, så lavede han en rigtig dårlig start og gik igen en tid under et minut. Jes fløj en afsluttende max — og nåede at få ét sekund mindre end Thomas — og Kjeld lavede en halvskid sidste start og nåede heller ikke at komme over Thomas. Dermed er det slut for Thomas med begynderklassen efter nytår ..... og mon ikke Kjeld og Jes snart følger

ham, så »eksperterne« kan få kærligheden at føle fra dette talentfulde treklover.

A2-eksperterklassen var stævnets største med 14 deltagere. Det var godt nok ikke meget for et DM, men der havde været flere, hvis ikke f.eks. Finn Bjerre var kørt hjem lørdag aften i tiltro til en dårlig vejrudsigt for søndagen.

I tredje periode blev den forsvarende mester Aage Westermann fanget i et meget ubehageligt dilemma, da han afsluttede en cirkel på linen på en sådan måde, at han nødvendigvis måtte løbe igennem en stor, mudret bunke gødning, der lå på marken, vi startede fra — hvis han ellers havde tænkt sig at højstarte videre. I dette dilemma valgte Aage at udløse, men luften var ikke god, og modellen landede på 130 sek. Så var han ude af billedet, skulle man tro, for vejret var faktisk ganske godt. I stedet blev det mig, der overtog føringen med kun et beskedent drop i første periode. Dette holdt også i fjerde start, hvor jeg dog havde nogle problemer i højstarten, med at modellen trak voldsomt ud til den gale side. Den fløj dog maxet i store, meget åbne cirkler.

Inden sidste start korrigerede jeg for den skævhed, som jeg troede var opstået — startede og udløste, hvorefter modellen skruede sig ned i et spiraldykkende glid. Dermed var en sikker føring sat over styr til fordel for en femteplads. Og i stedet kom Aage alligevel op på førstepladsen igen — kun ét sekund foran den sikkert flyvende Allan Ternholm.

Allan benytter fortsat taktikken med at finde termik fra jorden — når han mærker den, starter han og går lige op og af. Det er en noget chancebetonet taktik, der dog har en række fordele, hvoraf den vigtigste nok er, at man altid får modellen udløst i fuld højde og med fuld kontrol. Allans gode resultater i år viser, at han fuldt ud behersker denne teknik — og især i blæst har han vinderchancer over for de traditionelle cirkelflyvere.

Netop det der med fuld kontrol og fuld højde i udløsningerne var ikke Steen Agners store styrke, selvom han med sin ca. 8 år gamle cirkel-A2'er kom ind på en flot tredjeplads. I flere af starterne var Steens model i omkring halv højde, da den blev sluppet fri af linen — men et fantastisk godt glid kombineret med eventyrlige termikegenskaber, der dog i en start kammede over i et spiraldyk, sikrede tilstrækkelig mange sekunder til tredjepladsen foran den sikkert flyvende Jens Peter Larsen. På sjettepladsen er det værd at nævne Hans Rasmussen, der sluttede flot af med tre maxer efter et par dårlige starter i begyndelsen. Hans flyver med en meget velbygget og køn model — og med de erfaringer, han har fra A1-klassen, må han kunne blande sig med eliten i den store klasse. Også på trods af, at han i år måtte se sig slået af sin søn Kåre i A1-eksperter.

Syv deltagere — deriblandt Lothar Döring fra Vesttyskland — gjorde wakefield-konkurrencen til en af årets største. Lothar fløj fejlfrit og fik som eneste deltager ved DM fuld tid. Danmarks mester blev han imidlertid ikke pga. sit tyske statsborgerskab — det blev en anden »tysker«, nemlig Jørgen Korsgaard, der bor på samme side af grænsen som Lothar. De er skrappe på de kanter ..... Det så dog længe ud til, at sejren skulle gå til en af de lokale, idet Kristian Andersen havde fire maxer inden sidste start. Men så lavede han dagens eneste fejl — kastede i dårlig luft — og fik kun lige nok til andenpladsen, skarpt forfulgt af Jens B. Kristensen og Bjarne Jørgensen, der sidst havde trimmet ved VM i Jugoslavien.

VM-holdets tredje deltager var Erik Knudsen. Han kom i anden periode ud for det utrolige uheld, at gummit motoren sprang inde i kroppen, efter at han havde kastet modellen! Det betød

dels, at propellen stoppede, og dels at tyngdepunktet flyttede sig så meget, at modellen flyttede ned som et vissent blad på kun 51 sek. Så stoppede Erik flyvningerne .....

De to deltagere i gas var også fra VM-holdet. Thomas Køster droppede 4 sekunder i anden start, hvorefter alt lignede en sejr til Tom Oxager med fuld tid. Lige til sidste start, hvor Tom faktisk gentog sin sidste start fra VM — modellen spiraldykkede nærmest ned til lav højde, hvorfra den gode luft desværre ikke kunne holde den flyvende i mere end 154 sek.

Konkurrencen blev — som sædvanligt kan man snart sige — ledet af Hugo Ernst, der med støtte fra sin krynke formåede at smide sine chockglidere så højt, at han også kunne få et Danmarksmesterskab med hjem i denne klasse. Hugo havde Frank Dahlin som makker i konkurrenceledelsen, og stævnet forløb fint.

*Per Grønnet*

A1-beg.: 1. Michael Blåbjerg 560 sek., 2. Martin Vennevold 489 sek., 3. Allan Worsøe 338 sek., 4. Rasmus Buchwald 324 sek., 5. Rene Andersen 242 sek. A2-beg.: 1. Thomas Westermann 645 sek., 2. Jes Nyhegn 644 sek., 3. Kjeld Kristiansen 634 sek. A1-eks.: 1. Kåre Rasmussen 382 sek., 2. Hans Rasmussen 167 sek. A2-eks.: 1. Aage Westermann 841 sek., 2. Allan Ternholm 840 sek., 3. Steen Agner 817 sek., 4. Jens Peter Larsen 796 sek., 5. Per Grønnet 775 sek., 6. Hans Rasmussen 737 sek., 7. Henning Nyhegn 655 sek., 8. Torleif Jensen 651 sek., 9. Claus Bo Jørgensen 631 sek., 10. Ole V. Pedersen 586 sek., 11. Bo Nyhegn 538 sek., 12. Peter Buchwald 508 sek., 13. Henning Schultz 462 sek., 14. Karsten Kongstad 383 sek. P-30: 1. Bjarne Jørgensen 503 sek., 2. Willy Larsen 183 sek., 3. Poul Rasmussen 74 sek. C2: 1. Lothar Döring 900 sek., 2. (Danmarks mester) Jørgen Korsgaard 854 sek., 3. Kristian Andersen 839 sek., 4. Jens B. Kristensen 828 sek., 5. Bjarne Jørgensen 824 sek., 6. Frank Dahlin 743 sek., 7. Erik Knudsen 231 sek. D2: 1. Thomas Køster 896 sek., 2. Tom Oxager 874 sek. Chockglidere: 1. Hugo Ernst 195 sek., 2. Henning Schultz 165 sek., 3. Jes Nyhegn 141 sek., 4. Danny Nielsen 138 sek., 5. Claus Jørgensen 106 sek., 6. Rene Andersen 90 sek.

## Høstkonkurrence, distrikt Vest, Hillerød d. 6. oktober

I vidunderligt efterårsvejr kunne ialt 19 deltagere gøre høstkonkurrencen til en af årets største sjællandske konkurrencer. Det var varmt, der var termik, solen skinnede det meste af tiden .... det kunne stort set ikke være bedre!

Ulrik Hansen fra Taulov fløj helt »professionelt« med sin Blue Bird-lignende A2'er, der var forsynet med Cirkeline-krog. Det blev til to maxer og to tæt på — rigeligt til at komme foran Thomas Westermann, der efter to dårlige starter viste styrken ved at slutte af med tre maxer. Jes Nyhegn blev kun nummer tre, men måtte også indstille flyvningerne efter tredje start, da han var blevet syg.

I F1A har Steen Agner uden tvivl en af Danmarks allerbedst glide modeller. Ved adskillige lejligheder viste den sine enestående evner ved at ligge i lav højde og så luske hen til et område med bedre termik. Den var ikke til at få ned før max'er — og selv i fly-off'et blev den hængende i både 4 og 5 minutter. Torben Bak, der er flyttet fra Taulov til København for at studere, fulgte Steen til dørs — men i 5-minutters starten måtte han nøjes med mindre end max.

De følgende seks deltagere kunne alle indskrænke sig til kun at droppe en enkelt start. Kun Karsten Kongstad gjorde en ihærdig indsats for at få nedbragt max-procenten til et realistisk niveau.

I gasklassen var der hele tre deltagere, idet Thomas Køster havde fået selskab af bror Kim og den velkendte tyske wakefield-flyver Lothar Döring, som deltog med en russisk gasser (bygget af den nuværende verdensmester Nakonechni for et par år siden). Lothar var på besøg hos Thomas for selv at bygge en gasser i Thomas' støbeforme.

Thomas lavede ingen fejl og fløj fuldt — Kim

var helt professionel i sin håndtering af modellen, men kiksede dog et kast og droppede forholdsvis meget. Lothar var ganske heldig med at slippe godt fra sine første starter, men kun et drop på 20 sekunder holdt ham fra at skulle i fly-off med Thomas. De tre fløj iøvrigt yderligere fem starter — lutter max'er!

*Per Grønnet (proxi)*

A2-beg.: 1. Ulrik Hansen 802 sek., 2. Thomas Westermann 716 sek., 3. Jes Nyhegn 504 sek. F1A: 1. Steen Agner 900 + 240 + 300 sek., 2. Torben Bak 900 + 240 + 93 sek., 3. Bo Nyhegn 864 sek., 4. Ole V. Pedersen 856 sek., 5. Torleif Jensen 855 sek., 6. Henning Nyhegn 854 sek., 7. Palle Pedersen 821 sek., 8. Jens Peter Larsen 791 sek., 9. Karsten Kongstad 674 sek. F1B: 1. Jens B. Kristensen 868 sek., 2. Erik Knudsen 783 sek., 3. Kristian Andersen 742 sek. F1C: 1. Thomas Køster 900 sek., 2. Lothar Döring 880 sek., 3. Kim Køster 822 sek. Chockglidere: 1. Flemming D. Kristensen 196 sek.

## OM-F klubmesterskab klasse A Ørritslevgård d. 13. oktober

En halv time efter den annoncerede start på konkurrencen besluttede de tre fremmødte modelflyvere at flytte fra St. Højstrup, hvor konkurrencen var annonceret, til Ørritslevgård, som var meget mere passende i den aktuelle vindretning.

Så halvanden time forskinet kunne OM-F'erne Per Grønnet og Finn Bjerre gå i gang med dysten om det eftertragtede klubmesterskab. Jens Høpfner, der stammer fra Fyn, men nu bor nær København, deltog ikke i selve konkurrencen, men benyttede lejligheden til at få nogle starter med sin velflyvende Mustafa-A2-model.

I det rolige vejr indledte Finn med to maxer, mens Per droppede lidt i begge sine to første starter. Men så blev rollerne byttet om — Finn katapultede sin Super-Initium til den gale side, hvorved den endte i ganske lav højde, for den rettede ud til normal flyvning. Det gav 58 sekunder — og derefter kunne Per flyve sejren hjem med tre afsluttende maxer.

F1A: 1. Per Grønnet 861 sek., 2. Finn Bjerre 733 sek.

## Høstkonkurrence distrikt Vest, Ørritslevgård d. 27. oktober

I koldt, men stille efterårsvejr samledes — alt for få — modelflyvere fra begge distrikter til årets sidste »store« konkurrence. Det var sidste chance for at score gode resultater til udtagesekspløbet for EM og NM 1986, og det mærkedes nok på koncentrationen hos et par af deltagerne.

Termikken var vanskelig at finde — især i første periode, hvor den var ganske, ganske svag. Senere på dagen blev det ret let at flyve — først i 5. og sidste periode kom der igen lange perioder, hvor luften virkede forholdsvis dårlig.

A2-eksperter var største klasse med 10 deltagere. De vanskelige termikforhold i første og tildels anden periode bragte antallet af »fulde huse« ned på kun tre inden sidste periode. Det var Henning og Bo Nyhegn samt mig. Bo var hurtigt oppe i sidste periode, men ramte ved siden af termikken og landede på lidt over to minutter. Så blev det min tur — jeg fik kontakt med en svag boble, men opdagede nogle rovfugle i termik et stykke ude til siden. I et forsøg på at løbe derud i en fart lykkedes det mig at få viklet linen solidt fast om den ene fod, så jeg stort set ikke kunne bevæge mig. I noget nær panik udløste jeg så modellen — der var jo svag indikation — men den væltede lynhurtigt ned fra den forholdsvis lave udgangshøjde og fik ikke engang et minut .....

Nu begyndte Aage Westermann at lugte endnu en førsteplads, idet han kun havde droppet nogle få sekunder og to af de tre foran ham var nu kommet ned ad listen. Men Henning Nyhegn til-

lod ikke mere pjat. En lang, koncentreret højstart endte i en imponerende katapultudløsning, der indledte en af dagens flottede max-flyvninger, hvorved Henning sikrede sig førstepladsen med fuld tid. Finn Bjerre blev nummer tre efter Aage på trods af en række problemer med at finde ud af, hvordan hans modeller egentlig skulle sættes sammen. I én start havde Finn sat det forkerte haleplan på modellen — og i en anden satte han den forkerte krop på de rigtige vinger .....

A2-begynder blev vundet af den utroligt velflyvende Ulrik Hansen fra Taulov. Ulrik beherskede suverænt cirkel-teknikken og lavede indledningsvis fire flotte max'er. I sidste start skulle han til at flyve det femte, da han fik trukket vingerne i stykker i udløsningsøjeblikket. Modellen blev desværre temmelig ødelagt — men denne begivenhed forhindrede ikke Ulrik i at vinde klassen foran Jens Høpfner og Jes Nyhegn. Jens fløj sin første konkurrence overhovedet i A2 — og gjorde det glimrende. Han fløj med en model uden cirkelkrog, men har en anden med Circline-system færdig. Så ved næste konkurrence i godt vejr er han forhåbentlig med på cirkelholdet.

Wakefieldkonkurrencen fik en trist start for Kristian Andersen, som ellers har vist virkelig klasse ved mange lejligheder i år. Denne gang indledte Kristian også med et flot steg — hvorefter termikbremsen gik, så modellen lå på jorden igen efter 69 sek. Det satte sit præg på Kristians indsats resten af dagen, så Jørgen Korsgaard kunne med en serie fine flyvninger med kun et enkelt beskedent drop atter sætte sig til rette på førstepladsen. Bjarne Jørgensen var dog lige i hælene på Jørgen — og der var heller ikke mange sekunder ned til Erik Knudsen på tredjepladsen.

Årets sidste konkurrence blev — som det forhåbentlig fremgår — også en af årets bedste. Det er bemærkelsesværdigt, at vi i år har gennemført samtlige syv konkurrencer, der skal danne grundlag for udtagelsen af landshold. Ikke alle er blevet fløjet med det forventede antal perioder — men alle er fløjet i rimeligt vejr og med sportsligt tilfredsstillende resultater. Det er nok værd at huske, når vi næste gang skal til at beklage os over den dårlige sommer og det drilagtige danske vejr ....!

Per Grunnet

Chuckglider: 1. Henning Schultz 148 sek., 2. Claus Bo Jørgensen 13 sek. A1: 1. Børge Brønserud 506 sek. A2-beg.: 1. Ulrik S. Hansen 720 sek., 2. Jens Høpfner 707 sek., 3. Jes Nyhegn 640 sek. F1A: 1. Henning Nyhegn 900 sek., 2. Aage Westermann 889 sek., 3. Finn Bjerre 877 sek., 4. Bo Nyhegn 875 sek., 5. Torleif Jensen 840 sek., 6. Ole V. Pedersen 780 sek., 7. Per Grunnet 777 sek., 8. Henning Schultz 649 sek., 9. Claus Bo Jørgensen 536 sek., 10. Jens Peter Larsen 180 sek. P-30: 1. Bjarne Jørgensen 441 sek. F1B: 1. Jørgen Korsgaard 880 sek., 2. 873 sek., 3. Erik Knudsen 857 sek., 4. Frank Dahlin 765 sek., 5. Kristian Andersen 669 sek.

## Orientering fra Fritflyvnings- unionen

### Konkurrencekalender

- 1/12 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)  
5/1 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)  
2/2 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)  
22-23/2 DM indendørs, Elbohallen i Taulov, kontakt Hugo Ernst, 05-92 92 93



Fritflyvnings-Unionen

**Fritflyvnings-Unionen** er den danske landsorganisation for modelflyvning med fritflyvende modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet for juniormedlemmer er 105 kr., for seniormedlemmer 250 kr. Indmeldelse sker ved at indbetale kontingentet til unionens sekretariat.

#### Bestyrelsesformand:

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

#### Distriktsledere:

*Distrikt Øst (øst for Storebælt):*  
Henning Nyhegn  
Industrivænget 28, 3400 Hillerød  
Tlf. 02-26 35 25.  
*Distrikt Vest (vest for Storebælt):*  
Hugo Ernst  
Ægirsvej 38, 7000 Fredericia  
Tlf. 05-92 92 93

#### Fritflyvnings-Unionens sekretariat:

Steffen Jensen  
Thorsgade 46E, 4.th., 2200 Kbh. N  
Tlf. 01-81 81 28.  
Giro: 7 13 95 35.

- 2/3 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)  
16/3 Vårkonkurrence distrikt Øst, Hillerød, kontakt Henning Nyhegn, 02-26 35 25  
5-6/4 10-startskonkurrence, Hillerød, kontakt Thomas Køster, 02-25 03 19  
12-13/4 Introduktionskonkurrence, Fyn, kontakt Hugo Ernst, 05-92 92 93  
26-27/4 Nordisk Mesterskab, Danmark  
8/5 Sjællandsmesterskab, Hillerød, kontakt Henning Nyhegn, 02-26 35 25  
25/5 Vårkonkurrence distrikt Vest, kontakt Hans Rasmussen, 07-48 51 88  
4-13/7 Fritflyvningsommerlejr  
26-27/7 Jyllandsslag, kontakt Hugo Ernst, 05-92 92 93  
7/9 Sjællands-Cup, Ringsted, kontakt Karsten Kongstad, 03-62 57 03  
20-21/9 Danmarks mesterskaber, Sjælland, kontakt Henning Nyhegn, 02-26 35 25  
5/10 Høstkonkurrence distrikt Vest, kontakt Finn Bjerre, 09-15 85 77  
19/10 Palle-Cup, Hillerød, kontakt Henning Nyhegn, 02-26 35 25  
26/10 Høstkonkurrence distrikt Øst, kontakt Henning Nyhegn, 02-26 35 25  
2/11 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)  
22-23/11 Landsmøde, Sjælland  
7/12 Distriktskonkurrence, distrikt Øst (Hillerød) og Vest (decentraliseret)

Ovenstående konkurrencekalender er kun foreløbig. Der kan ske ændringer — bl.a. er det langt fra sikkert, at NM afholdes på det annoncerede tidspunkt. Såfremt NM flyttes, vil 10-

startskonkurrencen sandsynligvis også blive flyttet. Desuden mangler oplysninger om internationale konkurrencer i 1986.

### Landsmøde 1985

Fra landsmødet i Århus skal her nævnes nogle punkter, som vil blive fyldigt omtalt i referatet, der bliver udsendt til samtlige medlemmer:

**Ny bestyrelse:** Som ny formand valgtes Jørgen Korsgaard. I bestyrelsen sidder iøvrigt Jens B. Kristensen, Steffen Jensen, Erik Knudsen, Ole Vestergaard Pedersen samt de to distriktsledere, Henning Nyhegn (Øst) og Hugo Ernst (Vest).

**Udtagelseskomite:** Udtagelseskomiteen blev genvalgt og består af: Jens B. Kristensen, Peter Buchwald, Thomas Køster, Erik Knudsen, Finn Bjerre og Steffen Jensen.

**Kontingenter:** I 1986 bliver juniorkontingentet kr. 105,-, mens seniorer må betale kr. 250,-. Introduktionsmedlemmer slipper med kr. 65,-.

**Information til medlemmerne** — fremover skal der inviteres til samtlige større konkurrencer med brev direkte til samtlige medlemmer.

### Klubadresse

Kalundborg Modelflyveklub har bedt os om at meddele, at klubbens adresse er:

Kalundborg Modelflyveklub  
v. Poul Rasmussen  
Ulshøjvej 8, 4400 Kalundborg  
Tlf. 03-51 62 11.

Det er også denne adresse, der skal bruges, hvis man henvender sig til klubbens fritflyvningsmedlemmer.

### Konkurrenceindbydelser

#### 1/12: Distriktskonkurrence

Der flyves centralt på Trollesminde/Favrholm i Hillerød for distrikt Øst-medlemmer (og evt. gæster), mens man i distrikt Vest flyver decentraliseret og sender resultaterne til distriktslederen.

#### 5/1: Distriktskonkurrence

— Se ovenfor.

#### 2/2: Distriktskonkurrence

— Se ovenfor.

#### 22-23/2: Indendørs-DM i Taulov

Taulov Modelflyve Klub indbyder til indendørs-DM 1986 d. 22.-23. februar i Elbohallen i Taulov.

Vi mødes på Taulov skole lørdag d. 22/2. Skolen er åben fra kl. 11.00. Elbohallen ligger 5 min. gang fra skolen. Hallen åbner kl. 13.00, hvorefter der er trimning fra kl. 13.00-13.45. Der er briefing fra kl. 13.45, hvorefter første start kan ske fra kl. 14.00.

Der flyves: F1D (65 cm mikrofilm), B1 (35 cm mikrofilm), Easy-B, Peanut, chuckglider og P-15.

Der er fællesspisning i hallen lørdag aften og morgenmad på skolen søndag. Vi kender endnu ikke prisen — men den bliver så lav som muligt.

Alle DM-pokaler skal medbringes eller sendes i god tid til Hugo Ernst.

Tilmelding til DM og fællesspisning senest d. 9/2-86.

Startgebyret er 50,- kr. for seniorer og 25,- kr. for juniorer.

Tilmeldingen sendes til:

Hugo Ernst  
Ægirsvej 38, 7000 Fredericia.

#### 2/3: Distriktskonkurrence

— Se ovenfor.

# Orientering fra CL-unionen

## Bestyrelsesmøde d. 12/10-85

Linestyings-Unionens bestyrelse holdt ordinært bestyrelsesmøde d. 12. oktober. Til stede var Luis Petersen, Stig Møller, Jørn Ottosen, Kurt Pedersen, Henning Forbech, Jesper Rasmussen og Henning Lauritzen. Desværre var Asger Bruun-Andersen og Benny Furbo forhindret i at møde.

De fleste af de tagne beslutninger kan læses i de følgende punkter.

### Diplomer

Der blev foretaget en gennemgang af kravene for at tage diplomer. Kravene forblev uændrede i klasserne F2A, F2B og GY (dvs. iflg. den orange regelmappe side 46).

Der blev ændret for F2C, samt opstillet krav for de to nye klasser 0,8 speed og MR:

	0,8 speed	F2C	MR
A-diplom:	100 km/t	4:45 min.	5:30 min.
B-diplom:	130 km/t	4:15 min.	5:00 min.
C-diplom:	160 km/t	3:45 min.	4:30 min.

### Valg til bestyrelsen

I henhold til lovene udskrives der valg til bestyrelsen i hovedpostnummerområderne 2, 4, 6 og 8.

De nuværende bestyrelsesmedlemmer for områderne 2, 6 og 8 (Stig Møller, Kurt Pedersen og Henning Forbech) genopstiller. For område 4 er foreslået Jørgen Agaard, Borup.

Unionens nuværende sekretær ønsker at slutte. Som afløser er foreslået Pia Olsen, Aviator.

Forslag til kandidater skal være unionen i hænde senest d. 15. december, så en evt. afstemning kan afsluttes inden årsskiftet.

### Kontingent for 1986

Så er tiden inde til indbetaling af kontingent for 1986, som for personlige medlemmer er fastsat til kr. 145,- og for klubmedlemmer til kr. 120,- (juniormedlemmer kr. 40,-). Klublister og indbetalingskort er udsendt og bør af hensyn til evt. kampvalg være unionen i hænde senest 15. december. Kun medlemmer, der er rettidigt tilmeldt, vil blive gentilmeldt til Avispostkontoret for at få Modelflyve Nyt.

### Konkurrencekalender 1986

Ønsker om at afholde konkurrencer i 1986 bedes indsendt senest d. 15. december, så den færdige kalender kan blive offentliggjort i Modelflyve Nyt 1/86. Antallet af officielle konkurrencer er sat til 10 pr. klasse + DM 1986.

### Iøvrigt .....

DM 1986 skal afholdes i København. Sommerlejren 1986 vil blive afholdt i Herning. Banen på Amager Fælled er blevet planeret og tilsået. Redaktøren mangler stadigvæk linestyingsstof til bladet.

## Ranglisten 1985

Den tidligere top-ti liste er blevet afløst af denne rangliste, dvs. at i stedet for kun de bedste ti, kommer alle, der har fløjet konkurrence i årets løb, med. Rækkefølgen beregnes ud fra summen af de fem bedste konkurrenceresultater. I FAI-klasserne tæller officielle konkurrencer i udland



**Linestyings-Unionen (CL-unionen)** er den danske landsorganisation for modelflyvning med linestyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet 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

det med, undtagen i combat, der beregnes ud fra fem udtagelseskoncurrencer. Sommerlejrens resultater tæller ikke med.

### F2A Speed:

1. Leif Eskildsen, Looping Star ..... 975,7
2. Niels Lyhne-Hansen, TMK ..... 971,5
3. Tom Pedersen, Sumetra ..... 357,5
4. Palle Edslev, ALK ..... 240,0

### F2B Stunt:

1. Leif Eskildsen, Looping Star ..... 16
2. John Amnitzbøll, Aviator ..... 14
3. Henning Forbech, ALK ..... 9
3. Jan Steen Jensen, Aviator ..... 9
3. Carsten Thorhauge, Aviator ..... 9
6. Johannes Thorhauge, Aviator ..... 5
7. Jens Kristensen, Aviator ..... 2
7. Leif O. Mortensen, Aviator ..... 2
7. Robert Pedersen, Windy ..... 2
7. Hans Rabenhøj, pers. medlem ..... 2
11. Jan Ovesen, Aviator ..... 1

### Begynder-stunt:

1. Aage Wiberg, Sumetra ..... 2

### F2C Team-race:

1. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviator ..... 18:32
2. Jens Geschwendtner/Luis Petersen, Comet ..... 39:13
3. Hans Geschwendtner/John Mau, Comet/TMK ..... 43:29
4. Johannes Thorhauge/Kurt Pedersen, Aviator/Haderslev ..... 43:45
5. Jørgen Kærsgård/Jørgen Bobjerg, Svendborg/Windy ..... 43:55
6. Johannes Thorhauge/Leif O. Mortensen, Aviator ..... 44:24
7. Kurt Pedersen/Niels Lyhne-Hansen, Haderslev/TMK ..... 47:22

### Good-Year:

1. Asger Bruun-Andersen/Jørgen Kærsgård, Svendborg ..... 40:07
2. Jesper Rasmussen/Carsten Thorhauge, Aviator ..... 40:08
3. Kurt Pedersen/Niels Lyhne-Hansen, Haderslev/TMK ..... 45:17
4. Jørgen Bobjerg/Jesper Bobjerg, Windy ..... 45:21

### Mouse-race:

1. Jan Lauritzen/Ole Bjerager, ELK ..... 35:52
2. Henning Forbech/Bjarne Schou, ALK ..... 45:22
3. Tom Pedersen/Poul U. Nielsen, Sumetra ..... 45:30
4. Preben Carlsen/Thomas Johnsen, ALK/TMK ..... 46:15
5. Per Bjerager/Morten Bjerager, ELK ..... 48:48
6. Per Bjerager/Christian Bjerager, ELK ..... 50:00
6. Dan Hune/Stig Møller, Kjøven ..... 50:00

### F2D Combat:

1. Bjarne Schou, ALK ..... 9
2. Stig Møller, Kjøven ..... 8
3. Henning Forbech, ALK ..... 7
4. Uffe Edslev, ALK ..... 2
4. Dan Hune, Kjøven ..... 2
6. Tom Pedersen, Sumetra ..... 1

### Diesel Combat:

1. Ole Bjerager, ELK ..... 10
2. Dan Hune, Kjøven ..... 9
2. Jan Ovesen, Aviator ..... 9
2. Tom Pedersen, Sumetra ..... 9
5. Per Bjerager, ELK ..... 7
6. Henning Lauritzen, Comet ..... 6
6. Jan Lauritzen, ELK ..... 6
8. Benny Furbo, Sumetra ..... 5
8. Jan Steen Jensen ..... 5
8. Stig Møller, Kjøven ..... 5
11. Henning Forbech, ALK ..... 4
12. Asger Bruun-Andersen, Svendborg ..... 3
12. Ejner Hvid, Looping Star ..... 3



12. Aage Wiberg, Sumetra .....	3
15. Christian Bjerager, ELK .....	2
15. Søren Larsen, Looping Star .....	2
15. Kurt Sørensen, Looping Star .....	2

Og følgende blev med 1 point nummer 16:  
Mikael Bertelsen, Looping Star, Morten Bjerager, ELK, Peter Frank, Kjøven, Uffe Hune, Svendborg, Kenneth Jakobsen, Svendborg, Claus Kristensen, Looping Star, Jens Kristensen, Aviator, Keld Kristensen, Looping Star, Maj Lauritzen, ELK, Niels Rossen, Svendborg, Bjarne Simonsen, Looping Star, Marianne Svensson, Sumetra, Johannes Thorhauge, Aviator.

## Klubpointturnering 1985

Klubbernes indbyrdes placering beregnes ud fra summen af medlemmernes resultater i alle klasser i årets løb. Konkurrencer i udlandet tæller ikke med, det gør til gengæld sommerlejrens konkurrencer.

Tallene i parentes angiver sidste års placering.	
1. ( 1 ) Aviators Modelflyvere .....	87
2. (11) Sumetra .....	76
3. ( 3 ) Århus Linestyings Klub .....	73
4. ( 2 ) Esrum Linestyings Klub .....	66
5. ( 8 ) Looping Star .....	39
6. ( 7 ) Kjøven .....	36
7. ( 6 ) Trekantens Modelflyveklub .....	25
8. (10) Comet .....	22
9. (12) Svendborg Linestyingsklub .....	17
10. ( 9 ) Herfølge Modelflyve Klub .....	12
11. ( 5 ) Haderslev Modelflyveklub .....	9
12. ( 4 ) Windy .....	7
13. (13) Borup Modelflyvere — CL Team .....	5
14. (16) Frederiksværk Model Klub .....	0
14. (16) Orkan .....	0
14. (14) Rydhave Slots Modelflyveklub .....	0
14. (16) Weco .....	0

## Danmarksrekorder

Der er blevet sat følgende nye danmarksrekorder:

Speed serie IA (0,8 cm <sup>3</sup> speed):	
Bjarne Schou, ALK .....	126,3 km/t
F2C team-race:	
Hans Geschwendtner/John Mau,	
100 omg. på .....	3:29,5



Du undrer dig sikkert over, hvad denne hund har at gøre her .....

Den hedder Trofast, og det venter vi også, at du er, når det gælder om at betale kontingent til tiden!

## RC unionen

**RC-unionen** er den danske landsorganisation for modellflyvning med radiostyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er kr. 180,-. 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, AMC, programmør Preben Nørholm, Midtjysk Mfk., fuldmægtig Ole Wendelboe, RFK.

### Sportsudvalget:

Preben Nørholm,  
Godthåbsvej 7, 7400 Herning.

### Styringsgrupper:

#### Kunstflyvning

Ejner Hjort  
Syrøvej 5, 6650 Brørup  
Tlf. 05-38 13 17.

#### Svævemodeller

Hans R. Grønne  
Lenesvej 9, 3. th., 8220 Brabrand  
Tlf. 06-25 00 67.

#### Skalamodeller

Hugo Dueholm  
Tinghusvej 16, 9640 Farsø  
Tlf. 08-63 40 40.

#### Helikoptermodeller

Rasmus P. Thorsen  
Nørregade 25, 4970 Rødby  
Tlf. 03-90 21 27.

### Hobbyudvalget

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

### Flyveplads-udvalget

Flemming Pedersen  
Holdgårdsvej 38, 7260 Sdr. Omme  
Tlf. 05-34 18 33

### Rekordsekretær:

P.t. henvendelse til sekretariatet

### Frekvenskonsulent:

Frede Vinther  
Violvej 5, 8240 Risskov  
Tlf. 06-17 56 44

### RC-unionens sekretariat:

Karen Larsen  
Rugmarken 80, 8520 Lystrup  
Tlf. 06-22 63 19.  
Giro: 3 26 53 66.

## Orientering fra RC-unionen

### Husk kontingentet

Kontingentet for medlemskab af RC-unionen for året 1986 forfalder til betaling den 3/12-85. Hvis du endnu ikke har betalt, vil det være en god idé at få det gjort nu, da der ellers bliver problemer med levering af næste nummer af Modelflyve Nyt.

De, der ikke fornyer medlemskabet, vil ikke være forsikret efter den 31/12 1985, og det vil især få betydning for dem, der flyver med jumbomodeller, da det ikke er tilladt at flyve med jumbomodeller uden RC-unionens udvidede forsikring.

Skulle det alligevel blive nødvendigt at sende et rykker girokort, vil det være påført et rykkergebyr på kr. 20,-.

Skulle man af forskellige årsager ønske udmeldelse af RC-unionen, vil det være en stor hjælp, hvis man meddeler dette til sekretariatet i stedet for blot at lade være med at betale.

### Ny klub

Vi byder denne gang velkommen til en ny klub, nemlig *Haslev Modelflyveklub*, v. Bjarne Andersen, Højgårdsvejen 4, 4690 Haslev, tlf. 03-69 36 85.

### Nye kontaktadresser

Otte klubber har ændret kontaktadresser, og de er som følger:

*Haderslev RC Klub*, v. Henning Clausen, Østergade 67, 6500 Vojens, tlf. 04-57 73 47.

*Fåborg Modelflyveklub*, Assensvej 110, Kirkeby, 5771 Stenstrup.

*Kalundborg Modelflyveklub*, v. Ebbe Andersen, Poppelbakken 14, 4400 Kalundborg, tlf. 03-50 11 83.

*Sydfyns Modelflyveklub*, v. Steffen Johansen, Holmdrupvej 11, 5881 Skårup, tlf. 09-21 76 46.

*Sønderborg Modelflyveklub*, v. John Schwartz, Kastanie Allé 34, 6400 Sønderborg, tlf. 04-43 00 68.

*Sjællands Modelsvæveflyveklub*, v. Ernst Nissen Thomsen, Tjørnehusene 28, 2600 Glostrup, tlf. 02-45 41 39.

*Nykøbing F. Modelflyveklub*, Åtoften 10, 4891 Toreby, tlf. 03-86 99 00.

*Hobro Fjernstyringsklub*, v. Thorbjørn Jørgensen, Højbovej 5, Handest, 8990 Faarup, tlf. 06-45 20 96.

### Ny flyveplads

*Hobro Fjernstyringsklub* er flyttet fra flyvepladsen i Lindum Enge til Handest (mellem Hobro og Randers), hvor man i øjeblikket arbejder på at få etableret en bane, så man kan være klar til 86-sæsonen. Evt. interesserede kan henvende sig til Thorbjørn Jørgensen (se adresse og tlf.-nr. ovenfor).

### A-certifikater

605 Karl Arvid Jensen  
606 Riccardo Capelvenere, Grenaa Mfk.  
607 Hilmar Bertel, KFK  
608 Poul Andersen, AMC  
609 Peter Hasselsteen, Vestsjællands RC  
610 Kurt Jensen, The Flying Tigers, Holsted  
611 Ove Lüth  
612 Gert Petersen  
613 Bjarne Sig Jensen, Nuserne

614 Keld Bæk Olsen  
 615 Anders Reitz, Nykøbing F Mfk.  
 616 Jens Hoffmann, Mfk. Falken  
 617 Karsten K. Kristensen, Nuserne  
 618 Tommy Olsen, Ellehammer RC  
 619 Morten Simonsen, F16 Rougso  
 620 Jørgen Hauge Nielsen, F16 Rougso  
 621 Johannes Fleischer, RFK

### A-diplomer

025 Preben Graves, Bjergsted Mfk.  
 026 Peder G. Pedersen, Bjergsted Mfk.  
 027 Niels Leitritz, Bjergsted Mfk.  
 028 Søren B. Jensen, Bjergsted Mfk.

### B-diplomer

013 Preben Graves, Bjergsted Mfk.  
 014 Niels Leitritz, Bjergsted Mfk.

## Bestyrelsesmøde

Unionens bestyrelse holdt møde den 6. oktober med deltagelse af 5 af bestyrelsens 7 medlemmer. Man talte bl.a. om DMF og om materiale til Modelflyve Nyt. Man vil forsøge at få dette løst ved, at hver klub ansætter en pressemand, og at koordinationen søges løst ved at vælge en grenredaktør.

Der skal afholdes et »redaktionsmøde« i november måned, hvor disse spørgsmål også skal drøftes.

KDA har opsagt overenskomsten med RC-unionen pr. 31/12 1986. Man vil skrive til KDA vedr. ny overenskomst og med en kontingentstruktur som tidligere er foreslået.

Sportsudvalget havde ikke noget på programmet, bortset fra, at man ikke havde nået at holde møde i styringsgrupperne før dette bestyrelsesmøde.

Erik Jepsen fortalte om Hobby-flyvetræffene på Sjælland samt om et møde, hvor man talte om, at der skulle findes to nye mænd til udvalget, da Jørgen Petersen ikke ønskede at være med mere. Udvalget har indkøbt en del videofilm, som kan lånes af klubberne. Et samarbejde med Danmarks Flyvemuseum er ved at blive etableret. Det er tanken, at man én gang om året vil holde et stort stævne, hvor mange forskellige grene inden for flyvning vil være repræsenteret, herunder altså også RC-fly.

Der var ikke så meget tid tilbage, da man nåede til eventuelt, men man nåede lige at tale budget for det kommende år, samt at gennemgå regnskabet for 1984/85.

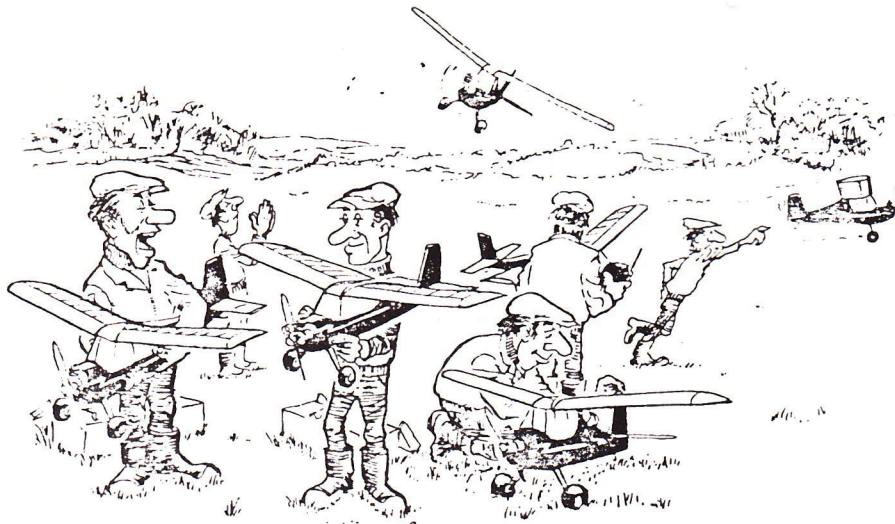
Uforkortet referat er udsendt som kluborientering nr. 5/85. K.L.

## Repræsentantskabsmødet 1985

Unionens årlige ordinære repræsentantskabsmøde blev igen i år afholdt i Nyborg. Søndag den 27. oktober havde 72 personer sat hinanden stævne. Af de 76 klubber, som er tilsluttet unionen, var 26 klubber repræsenteret med et stemmetal på 67 af 148 mulige.

Sædvanen tro blev Jørgen Holsøe, KFK, valgt til mødeleder og Arild Larsen, sekretariatet, til mødesekretær.

Formanden, Anders Breiner Henriksen, gennemgik den i forvejen udsendte årsberetning. Af spørgsmål til formandens beretning kan bl.a. nævnes: Kort over samtlige flyvepladser i landet med angivelse af forbud mod flyvning, tilladelse til jumbomodeller mv. Hvorfor har unionen ikke henvendt sig til P&T om at få lov til at benytte UHF, som de har i Tyskland? Der mangler en folder om RC-unionen. Billedmateriale og plancher savnes til hobbyflyvertræf og lignende arrangementer.



— Det bedste ved modelflyvning er muligheden for individuel udfoldelse .....

Fra bestyrelsen svarede Flemming Pedersen: Der er nogle klubber, der ikke ønsker offentliggørelse af deres flyveplads' beliggenhed, man kunne evt. lade de klubber, som ønsker besøg, publicere dette i Modelflyve Nyt. Formanden, Anders Breiner Henriksen: Vi vil søge P&T om tilladelse til at benytte UHF. Erik Jepsen: En folder og en redigering af RC-unionens »Velkommen som RC-pilot« er under udarbejdelse. Ole Wendelboe: Et logo (bomærke) er på tegnebordet. Når det nye mærke er færdigt, vil de enkelte klubber kunne bestille et antal, således at engros-salget foregår igennem sekretariatet og detail-salget igennem klubberne. Det er iøvrigt en god idé med billedmateriale og plancher.

Preben Nørholm fra Sportsudvalget overrakte herefter RC-unionens pokal til bedste svæveflyvepilot, som var Karsten Jeppesen, BMC. Preben Nørholm fortsatte: Igen i år har det været på svæveflyvesiden, de bedste resultater er opnået. Det er lige fra NM til bedste placering i Nordsø-Cup.

Formanden overrakte unionens Initiativpokal til Lars Pilegaard, Viborg RC, bl.a. for hans store arbejde for at få artikler i Modelflyve Nyt. Herefter godkendte man enstemmigt formandens beretning.

Arild Larsen fremlagde regnskabet. Af bemærkninger hertil var der kun spørgsmål vedr.

poster på hobbyudvalgets regnskab. Efter en del parlamentering om disse poster blev regnskabet godkendt.

Efter valg af bestyrelses- og udvalgsmedlemmer samt revisorer gik man over til budgettet for 1986, som blev fremlagt af Arild Larsen, der på bestyrelsens vegne foreslog en kontingentforhøjelse på kr. 10,- til kr. 180,- pr. år. Budgettet blev godkendt med to stemmer imod.

Under eventuelt sagde formanden for KDA, Søren Jacobsen, bl.a.: Jeg kunne godt have undt Per Grunnet (redaktøren af Modelflyve Nyt), at han havde været til stede i dag, så han kunne have hørt den ros, Modelflyve Nyt har fået. Vi synes også, det er et fantastisk godt blad. Søren Jacobsen talte også om det nye Flyvemuseum, som skal ligge i Billund. Han opfordrede til, at man ikke smed ting væk, men evt. betænkte museet med disse ting. Søren Jacobsen takkede for, at han og Morten Voss måtte være med i dag.

Herefter var den nye grenredaktør for Modelflyve Nyt, Lars Pilegaard, på talerstolen for at slå til lyd for, at man skulle se at få etableret hjemlige pressesekretærer i hver klub, således at man kan få stof til bladet. Der vil blive afholdt et redaktionsmøde i weekend'en den 23. og 24. november hos Per Grunnet i Assens.

Nogle af Lars Pilegaard's ideer går ud på, at man nok skal lave en modelflyvehåndbog, men

## Regnskab og budget i sammendrag

Driftsregnskab for perioden 1/10 1984 — 30/9 1985

	Regnskab 1984/85 kr.	Budget 1985/86 kr.
<b>Indtægter:</b>		
Kontingenter .....	393.000	441.000
Andre indtægter .....	2.000	3.000
Indtægter ialt .....	395.000	444.000
<b>Udgifter:</b>		
Kontingent til KDA .....	38.000	45.000
Kontingent til Dansk Modelflyve Forbund .....	112.000	147.000
Sportsudvalget .....	50.000	65.000
Hobbyudvalget .....	16.000	20.000
Forsikring .....	37.000	44.000
Øvrige udgifter .....	127.000	141.000
Udgifter ialt .....	380.000	462.000
Resultat før renter .....	15.000	+ 18.000
Renteindtægter mv. ....	32.000	33.000
Kursregulering .....	21.000	
Årets overskud .....	68.000	
Budgetteret overskud .....		15.000

den skal kunne trykkes i bladet, således at man kan rykke midtersiderne ud. Lidt i stil med bladet »Gør det selv«.

K. H. Nielsen, Nuserne: Jeg synes, der foregår underlige vibrationer i salen. Vi skal have konkurrencepiloter for at få inspiration ude fra, men vi skal også have hobbyflyve-piloterne. Alle skal arbejde sammen, og vi skal have forståelse for hinanden. Dette indlæg medførte stort applaus.

Til slut takkede mødelederen, Jørgen Holsøe, for god ro og orden, og formanden, Anders Breiner Henriksen, takkede for idag.

Uforkortet referat er udsendt som kluborientering nr. 9/85. A.L.

## Unionens udvalg

Efter repræsentantskabsmødet er der foretaget ændringer i de forskellige udvalgs sammensætning.

Vi bringer her de enkelte gruppers sammensætning med de formodede formænd nævnt først.

**Kunsthavningsgruppen:** Ejner Hjort, Falcon, Finn Lerager, NFK og Claus Reinke, Sønderborg Modelflyveklub.

**Svæveflyvegruppen:** Hans R. Grønne, BMC, Jørgen Larsen, Thy RC og Kjeld Sørensen, BMC.

**Skalagruppen:** Hugo Dueholm, Take Off, Benny Juhlin, RFK og Ole Hilmer Petersen, RFK.

**Helikoptergruppen:** Rasmus Thorsen, Nakskov Mfk., K. H. Nielsen, Nuserne og Lars Høgh, Arrow Toftlund.

**Sportsudvalgets formand:** Preben Nørholm.

**Hobbyudvalget:** Benny Steen Nielsen, Comet, Preben Davidsen, Holbæk, Geert Larsen, Vestfyns Mfk. og John Lorentzen, AMC.

**Flyvepladsudvalget:** Flemming Pedersen, Nuserne, Jørgen Holsøe, KFK og Ole Meyer, Sydsjællands Radioflyveklub.

## Stævner og arrangementer i 1986

Sportsudvalget beder om indsendelse af stævneanmeldelser så hurtigt som muligt, så man kan udarbejde unionens officielle stævnekalender i god tid.

Blanketter til anmeldelse af stævner kan rekvireres fra sekretariatet eller fra de enkelte styringsgrupper.

Korrekt anmeldelse til den officielle stævnekalender er forudsætningen for forsikringsdækning af stævnerne i henhold til policen for RC-unionens ansvarsforsikring. Det betyder, at også Fly-for-Fun stævner og lignende skal anmeldes, hvis de skal dækkes af unionens forsikring.

## RC-unionens tegninger

RC-unionen har stadig tegninger til salg, det drejer sig om følgende tre:

Grokker ..... kr. 25,-  
Spitfire ..... kr. 45,-  
Katana ..... kr. 90,-

Du kan købe dem gennem RC-unionens sekretariat.

Indsæt beløbet på girokonto nr. 3 26 53 66 med angivelse af, hvilken tegning du ønsker, og den vil blive sendt til dig.

## Indbydelser

### 19/1-86: NFK vinterskrænt

NFK inviterer hermed til vinterskrænttræf søndag d. 19. januar, alternativt søndag d. 26. januar, hvor vi — hvis vejforholdene tillader det — vil afholde et hyggeligt lille, uofficielt skræntstævne. Præmierne bliver flotte pokaler fra det flere gange aflyste Expert-Cup, som NFK

nu administrerer. Husk hue, varme handsker, moonboots og lidt varmt i termokanden. Tilmelding til Bjørn Krogh, 02-18 70 94. Startgebyr kr. 20,-.

## Nyt fra styringsgruppen for skalamodeller

Jeg kan meddele, at to af styringsgruppens hidtidige medlemmer efter eget ønske har ladet sig udskifte ved repræsentantskabsmødet i oktober. De udtrådte er Otto Knudsen, som har været styringsgruppemedlem i en årrække, og Knud Jørgensen, som kun har været styringsgruppemedlem i to år. Begge begrundede deres beslutning med, at deres arbejde ikke for øjeblikket tillader dem at påtage sig ekstra fritidsarbejde. Da det er længe siden, vi i styringsgruppen har set hinanden, må jeg tillade mig på dette sted at takke de to for det udmærkede samarbejde, vi i tidens løb har haft. Samtidig vil jeg gerne byde de to nye styringsgruppemedlemmer velkommen i gruppen. Det drejer sig om Benny Juhlin, som næppe behøver større præsentation, idet Benny jo tidligere har været formand for styringsgruppen i en årrække. Den anden nye er Ole Hilmer Petersen, Roskilde, som jeg kender som en meget vidende person, hvad angår skalamodeller og flyvning med disse. Jeg glæder mig meget til at samarbejde med jer.

Af arrangementer i 1986 har vi først VM i Norge. Vi har netop modtaget en foreløbig indbydelse med nogle oplysninger om arrangementet. VM vil finde sted i perioden søndag d. 13. juli til søndag d. 20. juli på Kjeller Flyveplads, som ligger lige uden for Oslo ved et sted, som hedder Lillestrøm. Stedet er altså ændret i forhold til det først annoncerede sted.

DM for alle tre klasser forventer jeg afholdt i sidste week-end i august, og jeg må i den forbindelse gøre opmærksom på, at stævnet i år bør afholdes på Sjælland. Vi havde håbet at kunne afvikle stævnet hos Holbæk Modelflyveklub i forbindelse med den megen festivitas ved Holbæk's 700 års jubilæum. Jeg ved, at Holbæk Modelflyveklub har gjort et stort arbejde for at overbevise kommunalbestyrelsen om, at et sådant stævne ville være et festligt indslag i jubilæumsfestlighederne. Ikke desto mindre har den pågældende kommunalbestyrelse nægtet at være klubben behjælpelig med at fremskaffe et til formålet egnet areal. Mon andre sportsgrene har lignende betingelser i Holbæk kommune? Forhåbentlig, da der i modsat fald må være tale om en *grov* forskelsbehandling af interessegrupper.

På baggrund af det her oplyste må vi derfor nu efterlyse en anden sjællandsk klub, som er villig til at påtage sig arrangementet. Kontakt mig hurtigst muligt. Jeg vil i den forbindelse ikke lave opsøgende arbejde, idet man da risikerer at få stævnet henlagt til en klub, som måske ikke er tilstrækkelig motiveret til at gennemføre stævnet. Jeg vil ikke skjule, at to jyske klubber allerede uopfordret har meldt sig som arrangører, men det vil være uheldigt, om DM også i 86 skal afholdes i Jylland, idet DM de sidste to år er afviklet »over here«.

Til slut vil jeg opfordre klubberne til at bruge vor Dan-Skala ved mere uforpligtende arrangementer i sommerens løb. Det er vigtigt at få folk med skalamodeller ud at flyve. Prøv klassen ved fly-for-fun-stævner og lignende.

Allerede nu er det tiden at ønske glædelig jul, godt nytår og en god og interessant byggesæson.

Hugo Dueholm

## Nyt fra styringsgruppen for svævemodeller

### Styringsgruppemøde d. 9/11-85

Deltagere: Jørgen Larsen, Kjeld Sørensen, Hans R. Grønne og senere gæstede Preben Nørholm os.

På grund af det store arbejde inden for styringsgruppen har gruppen fundet det nødvendigt at uddelegere nogle væsentlige opgaver til personer uden for gruppen. Ansvar for opgavernes udførelse er dog stadig styringsgruppens.

Alt arbejde vedrørende konkurrencer i styringsgruppens regi er overtaget af Peter og Morten Juul Christensen, Borrevænget 26, 8320 Mårslet, tlf. 06-29 16 35. De tager sig således af stævnekalender, stævneanmeldelser og referater, udregning af stillinger og resultater til NM, EM, VM og Pokalkamp mm.

Alle spørgsmål angående konkurrencer bedes derfor fremover rettet direkte til dem.

Leif Mikkelsen (tlf. 06-22 50 07) har indvilliget i også fremover at tage ansvaret for unionens to nye F2B-højstartsspil.

Preben Nørholm har overtaget det fulde ansvar for NM F3B og F3F i Hanstholm 11.-14. september 86. Styringsgruppens medlemmer vil dog så vidt det er muligt hjælpe ham i arbejdet.

LSF (League of Silent Flight) som styringsgruppen i den seneste tid har varetaget, er overtaget af Steen Høj Rasmussen, tlf. 02-45 17 44, som i et senere nummer af Modelflyve Nyt vil reklamere lidt for disse flyopgaver.

RSD (Radio-Svæve-Diplomer) skal have den sidste finish med bl.a. mærkater og diplomer og det føromtalte S-certifikat og jumbo-S-certifikat skal gennemarbejdes.

På mødet blev der udarbejdet et forslag til regler om udlån/udlejning af unionsspillene. Disse regler færdiggøres, så de kan offentliggøres i det kommende nummer af Modelflyve Nyt.

Den største opgave for styringsgruppen er en revidering af konkurrencereglerne, så disse kan blive udsendt til klubberne i foråret.

Størstedelen af det daglange møde blev anvendt på netop dette punkt.

Næste møde afholdes først i januar måned.

Hans R. Grønne

## Pokalkampen 1985

1. Karsten K. Jeppesen .....	56 pt.
2. Peter Mikkelsen .....	55 pt.
3. Kjeld Sørensen .....	47 pt.
4. Peter J. Christensen .....	45 pt.
5. Niels Ejner .....	34 pt.
6. Knud Hebsgård .....	30 pt.
7. Morten J. Christensen .....	30 pt.
8. Torben Rasmussen .....	29 pt.
9. Klaus Untrieser .....	25 pt.
10. Orla Abildgren .....	22 pt.

## Stilling til NM 1986 skrænt

Her er den foreløbige udtagelsesliste til NM skrænt 1986 efter tre gældende konkurrencer:

1. Bjørn Krogh (2 konk.) .....	2000 pt.
2. Nils Wium (2 konk.) .....	1845 pt.
3. Lars Pedersen (2 konk.) .....	1794 pt.
4. René Madsen (2 konk.) .....	1770 pt.
5. Tommy Persson (2 konk.) .....	1451 pt.
6. Arvid Ågård (2 konk.) .....	1281 pt.
7. Knud Hebsgård (1 konk.) .....	1000 pt.
8. Klaus Untrieser (1 konk.) .....	962 pt.
9. Henrik Hvidtfelt (1 konk.) .....	952 pt.
10. Finn Hebsgård (1 konk.) .....	915 pt.

# Aldrig bliver det så billigt igen at købe radioanlæg!



## Robbe Supra PCM, 35 MHz

9 kanals RC-anlæg. Markedets mest udbyggede PCM-anlæg i forhold til prisen. Mange udvidelsesmuligheder. Anlægget leveres med akku i sender og modtager.

Pris uden servoer ..... kr. 2.450,-  
Pris med 3 servoer og akku ..... kr. 3.195,-

## 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 akku i sender og modtager, kontaktsæt, krystaller og frekvensflag.

OBS: Begrænset antal!

Pris med akku, uden servoer ..... kr. 1.150,-



## Multiplex Europa Sprint 4/7 PCM, 35 MHz

Anlægget leveres med 4 kanals sender, 10 kanals modtager. Senderen kan udbygges til 7 kanaler. Anlægget leveres med akku i sender og modtager, kontaktsæt, krystaller og frekvensflag.

Pris uden servoer ..... kr. 2.350,-



## 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, servoforlængerledning og vendbar servoindretning.

Pris uden servoer ..... kr. 1.295,-

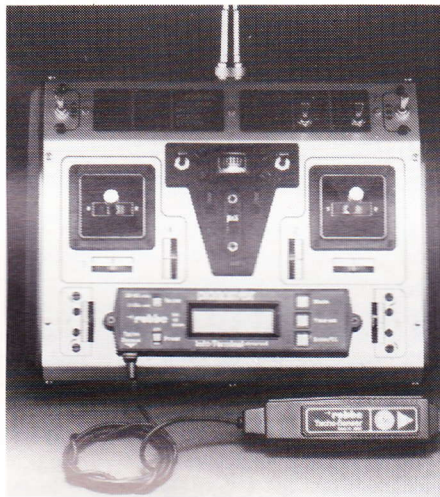


## Starion 27, 35 eller 40 MHz

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,-



## Promars Rex 35 MHz

8 kanals sender og modtager med hurtigladede akku i sender og modtager samt indbygget mixer, dual-rate og PSW-styring og muligheder for at indbygge de mest avancerede funktionsmoduler, samt ekstraudstyr som infoterminal og omdrejningstæller.

Anlægget leveres med 8 kanals sender og modtager, krystaller, ladekabler, kontaktsæt, forlængerledning, senderrem, memory-modul og sinterceller til sender og modtager.

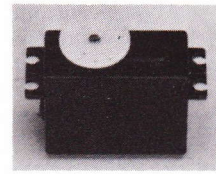
Pris uden servoer ..... kr. 3.250,-



## Compact 27 & 40 MHz.

2 kanals anlæg med 2 servoer, krystaller, akku-box m. kontaktsæt samt servotilbehør.

Pris incl. 2 servoer ..... kr. 625,-

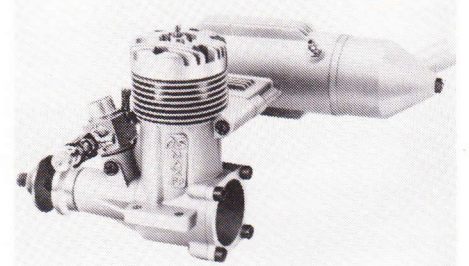


## Servoer

Transmerc kan levere servoer til de billigste priser. F.eks.:

Tysk kvalitets servo til Multiplex og Robbe-anlæg ..... kr. 180,-

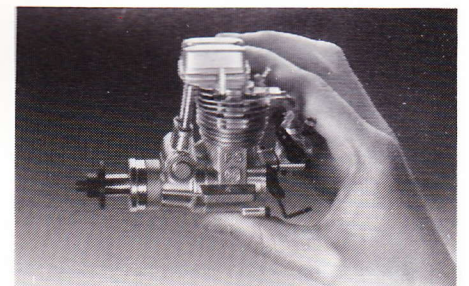
## Motorer



### OS 2-taks 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 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 61 FSR excl. dæmper .....	kr. 1.150,-
OS 61 FSR incl. dæmper .....	kr. 1.295,-
OS 90 RSR excl. dæmper .....	kr. 1.630,-

Hvor der ikke står andet, er priserne incl. dæmper for RC-modeller.



### OS 4-takt motorer:

Prisfald på OS 20 FS motoren, nu koster den ..... kr. 750,-

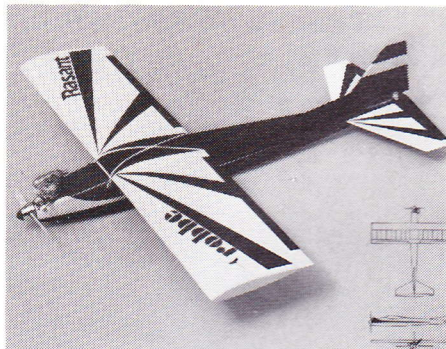
Vi fortsætter succesen med Enya 46-4C. Slagvolumen 7,5 cm<sup>3</sup>, ydelse 0,75 HK, omdrejningsområde 2.500-14.000, vægt 380 gram.

Pris excl. dæmper ..... kr. 1.295,-

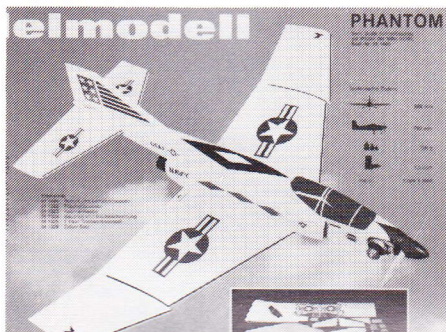
## Akku-tilbud

1,2 V, 500 mAh, v. 1 stk. ....	kr. 15,00
1,2 V, 500 mAh, v. 10 stk. ....	kr. 13,50
1,2 V, 1.200 mAh, v. 1 stk. ....	kr. 26,50
1,2 V, 1.200 mAh, v. 10 stk. ....	kr. 24,75
1,2 V, 1.800 mAh, v. 1 stk. ....	kr. 42,85
1,2 V, 1.800 mAh, v. 10 stk. ....	kr. 38,00
Robbe lader .....	kr. 195,-

## Modeller



Robbe Rasant m. ribbevinger ..... kr. 360,-  
 Robbe Rasant TF med  
 med færdigvinger ..... kr. 460,-  
 Graupner Terry, vor pris ..... kr. 395,-  
 Graupner Beaver, listepri 562,-  
 vor pris ..... kr. 375,-  
 Graupner Volksplane, listepri 736,-,  
 vor pris ..... kr. 395,-  
 Graupner Elektro Fly, listepri 777,-,  
 vor pris ..... kr. 499,-  
 Rödel Phantom ..... kr. 325,-



## Tilbud: Propeller

Transmerc har tilbud på propeller. De sælges i bundter på 5 stk. ad gangen. Den første priskolonne viser normalprisen for fem propeller, den anden tilbudsprisen.

6"	80,00	68,00
7"	82,50	70,00
7½"	82,50	70,00
8"	85,00	72,00
9"	97,50	82,00
9½"	98,75	84,00
10"	107,50	91,00
10½"	110,00	93,00
11"	120,00	99,00
12"	133,75	110,00
12½"	140,00	119,00

## Tilbud: Spinnere

Tilbudsprisen står længst til højre.

38 mm	20,50	16,00
40 mm	14,00	12,00
45 mm	29,50	22,00
51 mm	32,50	24,00
56 mm	34,50	26,00
57 mm	34,50	26,00
63 mm	23,50	19,00
64 mm	36,00	27,00
75 mm	40,00	30,00
90 mm	85,00	45,00

## Balsa

Første priskolonne er listepriisen — anden kolonne er den pris, du nu skal betale hos Transmerc:

1,0 mm	13,30	8,00
1,5 mm	15,90	8,60
2,0 mm	17,95	9,50
2,5 mm	18,95	10,75
3,0 mm	19,50	11,85
4,0 mm	21,65	13,20
5,0 mm	24,55	14,75
6,0 mm	27,75	17,75
8,0 mm	33,55	19,75
10,0 mm	38,10	22,50
15,0 mm	61,80	26,50
20,0 mm	74,50	39,50
30,0 mm	120,00	57,50

## Hjul

Transmerc tilbyder hjul til konkurrencepris. I første spalte ses normalprisen, i anden spalte den øjeblikkelige pris.

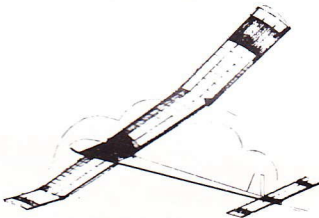
35 mm	15,25	14,00
45 mm	15,95	14,50
50 mm	16,50	15,00
55 mm	17,25	16,00
60 mm	19,00	17,00
65 mm	21,50	19,00
72 mm	25,00	22,00
80 mm	29,50	26,00
110 mm	55,00	44,00
140 mm	75,00	60,00

## Modell Produkter

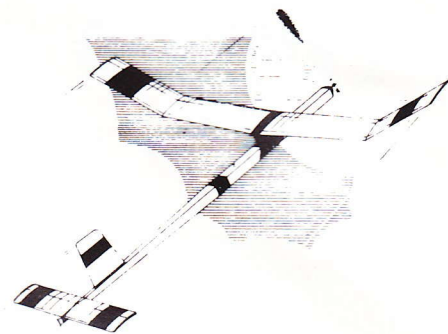
De populære byggesæt fra Modell Produkter er på lager igen:



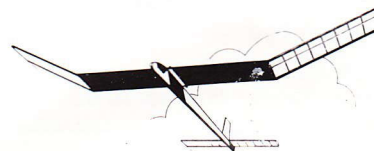
**Blue Phoenix**, spv. 199 cm. 2-meters RC-svæver velegnet som første RC-model, når man har fået lidt erfaring med en eller flere fritflyvende svævemodeller. Modellen er særdeles velegnet til termikflyvning, men kan også flyves på skrånt. Byggesættet indeholder alle nødvendige dele undtagen lim og dope ..... kr. 335,-



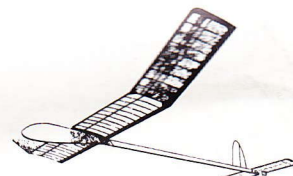
**Nordic**, spv. 190 cm. Svævemodel i klasse A2. Velegnet til alle over 12 år med nogen byggeerfaring. Modellen er særdeles velflyvende og har flere konkurrencejægere bag sig ..... kr. 175,-



**Tilka**, spv. 130 cm. Wakefieldmodel konstrueret af Bror Eimar. Modellen har vundet de svenske mesterskaber og Nordisk Mesterskab og er en af de bedste modeller i sin klasse. Tilka kan bygges af alle, der har nogen byggeerfaring — f.eks. med en lille svævemodel og en lille gummimotormodel. Byggesættet indeholder bl.a. færdig mekanik til propellen samt kontursavede propelblade ..... kr. 195,-



**Termik**, spv. 120 cm. Letbygget A1-model. Velegnet til begyndere, som har bygget en af de små, lette modeller tidligere. God til byggekurser ..... kr. 83,-



**Cikada**, spv. 120 cm. A1-model som har vundet mange konkurrencer i Sverige. Kan bygges af alle over 12 år. Cikada er SMFF's enhedsmodel i ungdomsarbejdet. Alle dele er færdige til montering ..... kr. 83,-



**Lärkan**, spv. 100 cm. Svævemodel i klasse A1. Letbygget og velflyvende. Alle dele er færdigforarbejdede ..... kr. 60,-

**Robin**, gummimotormodel, spv. 75 cm. Velflyvende begyndermodel for alle over 10 år. Alle dele er færdiglavet for montering. Propel, gummimotor og beklædningsmateriale medfølger ..... kr. 85,-

## Lim

100 gram epoxy-rapid ..... kr. 42,50

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.

# FLYWOOD

- ★ Balsplader i bedste kvalitet, sorteret i hårdhedsgrader
- ★ Fyr- og balsalister
- ★ Aeroplankrydsfiner
- ★ Pianotråd
- ★ Hvidblik
- ★ Bøg-motorfundamenter
- ★ Skruer og møtrikker
- ★ Materialesæt til CL-unionens tegninger, bl.a. Diesella, Spiril, Zero og Dominator

Rekvirér vor prislister med konkurrencedygtige priser!

**Næstved Model Hobby**  
v. Jørgen Andersen  
Øverup Erhvervsområde 10  
4700 Næstved

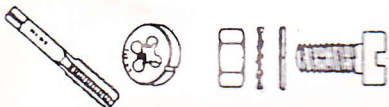
Telefon 03-73 44 22  
bedst mellem 17.00 og 18.00



## Schlüter helikoptere

Schlüters helikoptermodeller  
- reservedele - Futaba fjernstyringsanlæg mv.

**BATRONIC**  
Kløvervænget 26,  
5935 Bagenkop  
Telefon 09-56 14 67, efter  
kl. 18.00: 09-56 19 24



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

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

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

## Leif O. Mortensen Hobby

### RC-modeller



**Skybolt**, spændvidde 1.300 mm, længde 1.080 mm. Motor: 10 cm<sup>3</sup>.  
Byggesættets pris ..... kr. 1.180,-



**Smith Miniplane**, spændvidde 1.118 mm. Motor: 6,5-7,5 cm<sup>3</sup> ..... kr. 945,-

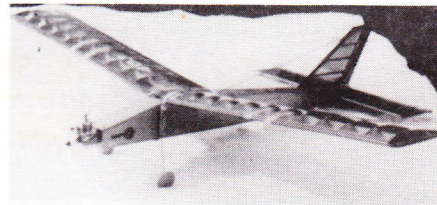


Piper J-3 Cub 1/4-skala. Spændvidde 2.667 mm. Motor 10 cm<sup>3</sup>. Pris ..... kr. 2.100,-  
Piper J-3 Cub 1/6 skala. Spændvidde 1.803 mm. Motor 4,1-6,5 cm<sup>3</sup>. Pris ..... kr. 780,-



**Clipped Wing Cub** 1/6 skala. Spændvidde 1.422 mm. Motor 4,1-6,5 cm<sup>3</sup>. Pris . kr. 780,-

### Tilbud: Lærken med RC-anlæg



Lærken — en letbygget og stærk RC-begyndermodel med rolige og godmodige flyveegenskaber. Spændvidde 122 cm, længde 87 cm, motor 0,8 cm<sup>3</sup> med tank. RC-anlæg: 2 kanaler nødvendige. Byggesættet indeholder alle nødvendige trædele, styretøjsdele, hjul, fittings o.lign., og mangler kun motor, lim og lak. Læs testen af Lærken i Modelflyve Nyt 3/83.

**Futaba FP-2NL 27 MHz** 2-kanals RC-anlæg med let udskifteligt krystal, bærehåndtag af stål og diverse tilbehør.

**Samlet pris:**  
»Lærken« og Futaba FP-2NL incl. to servoer ..... kr. 990,-

### RC-anlæg



**Futaba FP-4LG 35 MHz** — 4-kanal RC-sæt i kunststof kabinet med bærehåndtag, semi open gimbal styrepinde, let udskifteligt krystal. Kan let forsynes med NC-akkus (FBPK-4).  
Pris uden servoer ..... kr. 910,-



**Futaba PCM 512 Conquest** er nu på lager. 5-kanals PCM-sender på 35 MHz-båndet. 5-kanals mini-modtager. Dual-rate på to kanaler. ATL på motorkontrol. Servo-reversering på alle kanaler. Kan udbygges til NC-akku-drift. Afbryder med lysdiode. 8-dels antenne. Styrestik justerbare i længde og spænding. Stort måleinstrument. Smart aluminiumskabinet med bærehåndtag i metal.

Fabrikspakningen indeholder: Sender, modtager, 3 servoer FP-S128, afbryder til modtager, batterikasse til modtager, 2 FM krystaller, monteringsstilbehør til servoer.

*Vi leverer alt til undervisningsbrug. Ring eller skriv efter vores prislister over byggesæt, motorer, brændstof, værktøj og løsdele. Altid over 50 byggesæt på lager, der er velegnet til undervisningsbrug.*

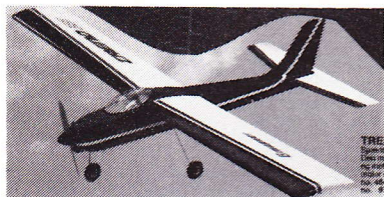
### LEIF O. MORTENSEN HOBBY

Nørremarksvej 61  
DK-9270 Klarup  
Telefon 08-31 94 22  
Giro 9 00 00 62

Telefontid: mandag-fredag kl. 16.00-18.00

## Graupner-tilbud

Servo C505, 3230 cmg, 0,15 sek./40°, før 318 kr. .... nu kun kr. 198,00  
PCM-anlægget FM6014/PCM 18 koster hos os ..... nu kun kr. 3.500,-  
Desuden giver vi +20% på moduler ved køb samtidig med anlægget.  
OBS: 15 måneders garanti!



**Graupner Trend 1,5 m** træner-model med krængerør samt fittings som f.eks. hjul, link, understel mm. sælges sammen med OS FP35 motor og RC-anlæg FM1008 incl. to C505 servoer til en pris langt under den vejledende på 3.412,- ..... nu kun kr. 2.200,-  
**2-meter svæver Beta** med 2-kanals 40 MHz radioanlæg incl. to servoer, før kr. 1.923,- ..... nu kun kr. 1.298,-  
Samme model med 27 MHz anlæg koster ..... nu kun kr. 1.248,-  
OBS: Tilbuddene gælder kun så længe lager haves.

Ring og få flere fine tilbud!

**Hobbykældereren**  
v. Jørn Pedersen  
Dumpen 10, 8800 Viborg  
Telefon 06-61 08 32

## Julegave-ideer! (mest til dig selv)

Står du og mangler nogle forslag til, hvad der skal stå på din ønskeseddel til jul, skal jeg her nævne et par stykker:

Power-panel, elektrostarter, akku til starter, akku til gløderør, akkuer til sender og modtager, ladere for disse, glasfibervæv, gode faldskærme, listeskærer, løvsav, el-værktøj, håndpumpe til brændstof, krympflex, ampere-meter, kontaktur, loddekolbe, balsahøvl, X-acto-værktøj, løse elektroniske stumper, hurtiglader, elektronisk tænd/sluk, strob-lys, aflader, akkukontrol, autopilot (fail-safe), engangssprøjter, sprøjtepistoler, servotester, cyanolit-lim eller kontaktrens.

Læs om disse ting 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 5,00 kr. i frimærker til dækning af porto.

## JS teknik

Uglevang 52, 1., 3450 Allerød  
02-27 55 51

## Her finder du en god leverandør

### MÅLØV

Alle mål i træliter, 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 Maetoft

Rådhusvej 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

Hobbykældereren 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.  
Forlag 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  
Gartnervej 30, 8310 Tranbjerg  
Tlf. 06-29 49 20

### Model-Center

Stort udvalg i epoxy og glasfiber, specielt til modelbygning. Skriv efter vort katalog! (Vi forstår engelsk, tysk, italiensk og fransk).

### MODEL-CENTER

Urs Schaller & Anna Vannucchi  
Costa S. Giorgio 76, 50125 Firenze  
Italien

### AALBORG:

Vi fører Topp, Fiberlin, HC-Bauer og Simprop byggesæt, Webra, OS og TT motorer samt Simprop RC-sæt. Stort udvalg i tilbehør og træ.

ERIK TOFT MODELHOBBY  
Dalby Allé 27, 9230 Svenstrup J  
Tlf. 08-38 22 33

Gælder det tryksager,  
så forhør dig hos



A-OFFSET, 7500 Holstebro  
Tlf. 07-41 01 00

JØRGEN NIELSEN

BYGVÆNGET 3  
6990 ULFBORG

# MULTIPLEX

## har et særdeles komplet svævefly-program

Modeller med GFK-krop og Ayous-færdigplaner:

### Fiesta SF

Spændvidde 3.240 mm  
Profil FX60-126

### Alpina

Spændvidde 4.000 mm  
Profil ritz-kombination

### ASW 22

Spændvidde 4.000 mm  
Profil ritz-kombination

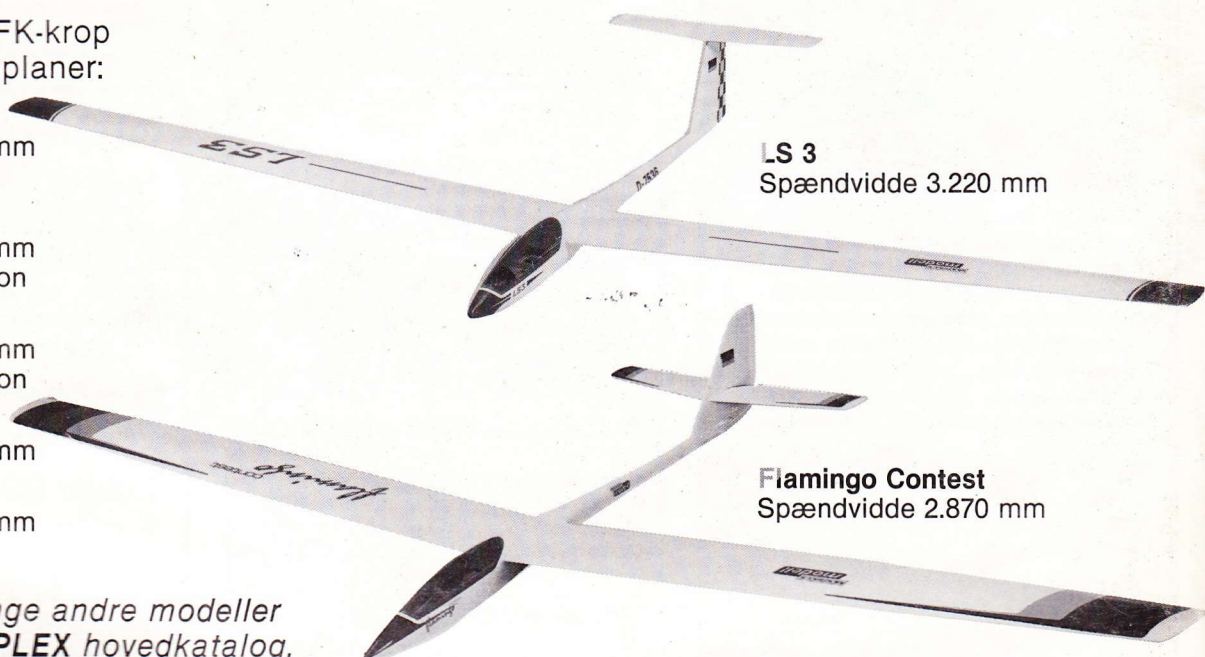
### Akro

Spændvidde 1.800 mm

### DG 300

Spændvidde 3.750 mm  
Profil FX 60-126

Se disse og mange andre modeller i det nye **MULTIPLEX** hovedkatalog.



## Europa Sprint PCM

Prisbilligt PCM anlæg på 35 MHz.

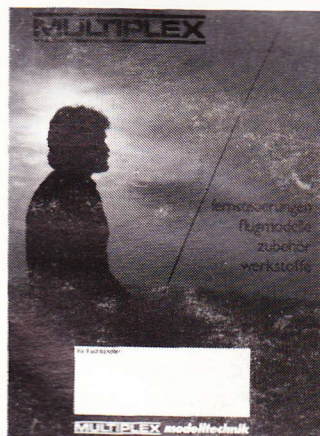
- ★ 4-kanals anlæg, der kan udbygges til 7 kanaler
- ★ Lærer/elev drift
- ★ Vendbar servoretning
- ★ Kan omskiftes fra PCM til almindelig FM — således at den gamle modtager stadig kan bruges
- ★ Kan monteres med genopladelige akkus
- ★ Kombimixer kan indbygges
- ★ Særdeles prisbilligt PCM-anlæg

### Øvrige Europa Sprint anlæg:

**Europa Sprint Junior**, 4-kanals anlæg uden akkus, leveres til 35 og 40 MHz.

**Europa Sprint 4/7**, 4-kanals anlæg, der kan udbygges til 7 kanaler, leveres på 35 og 40 MHz samt med akkus.

**Europa Sprint Nautic**, special-anlæg til skibe, leveres på 40 MHz.



## Nyt - Nyt - Nyt

**MULTIPLEX'** nye hovedkatalog er kommet. Kataloget indeholder et stort udvalg i RC-anlæg, RC-tilbehør, flymodeller samt tilbehør med mere.

Du bør anskaffe dig dette hovedkatalog over verdens bedste modelhobbyprogram. Køb kataloget hos din forhandler eller direkte hos os.

Vort leveringsprogram består ud over **Multiplex** bl.a. af DMI, Aero-naut, Picco, hobbyværktøj, materialer (lister, balsa, Solarfilm, Solartex) og meget mere .....

Vort moderne kontor, lager og serviceværksted bidrager til, at vore kvalitetsprodukter bliver mere og mere udbredt.



Messingvej 46  
DK-8900 Randers  
Telefon - fra  
Danmark: 06-44 75 44  
Norge: 095 45 6 44 75 44