

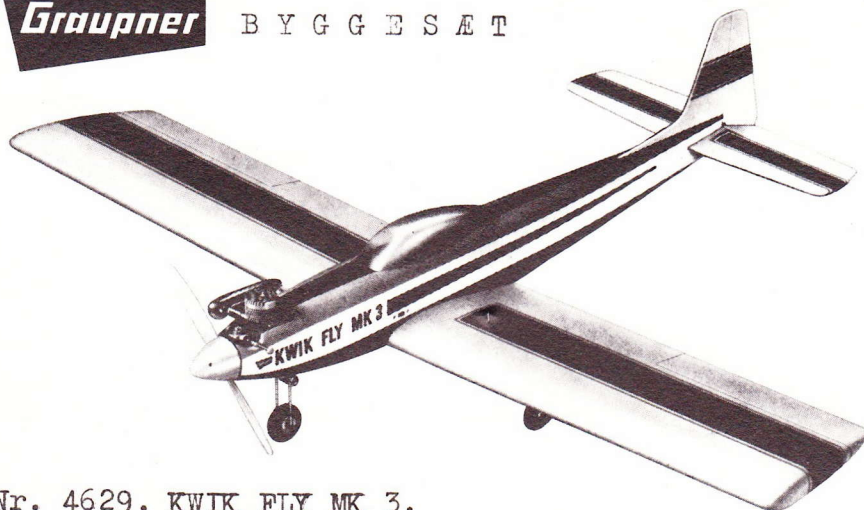
MODELFLYVENTYT



1 - 1968

Graupner

BYGGESÆT

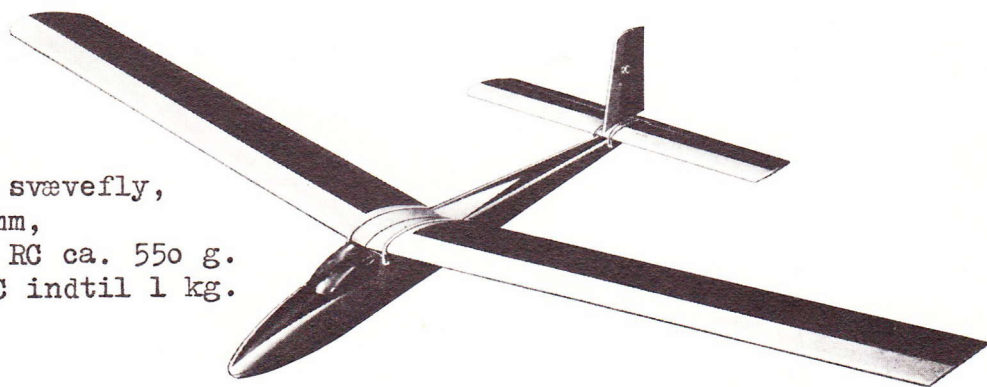
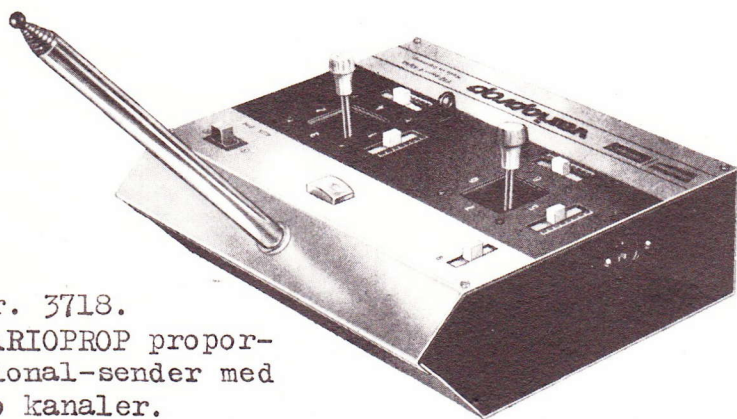


Nr. 4629, KWIK FLY MK 3,
Phil Krafts verdensmesterskabs-model,
vingefang 1510 mm, 10 ccm motor, mange færdige dele,
pris excl. motor - kr. 265,00 med 10% moms.

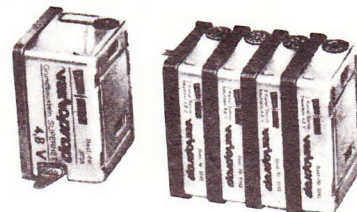
I GRAUPNERS program
findes Europas stør-
ste udvalg - der er
noget for enhver
smag.

GRAUPNER-byggesæt er
KVALITETS-byggesæt -
delene passer sammen
og tegningerne er
fantastiske.

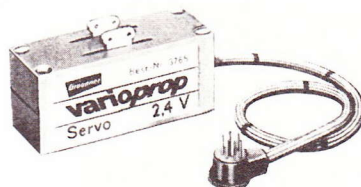
Nr. 4227, DANDY svævefly,
vingefang 1600 mm,
flyvevægt excl. RC ca. 550 g.
med RC indtil 1 kg.

**Graupner****GRUNDIG****VARIOPROP**

Nr. 3718.
VARIOPROP propor-
tional-sender med
10 kanaler.



Nr. 3738, modtagerdel,
Nr. 3742, kanaldel



Nr. 3765, rormaskine.

Det nye VARIOPROP proportional-anlæg er fuldt
simultant og digitalt, 12 forsk. frekvenser i
25 MHz-området med udsk. kvarts. Læs mere om det
i RC prospektet til kr. 1,50. Priser fra ca. 1900
kr. Pendler-anlæg fra ca. 850 kr. Alle anlæg kan
udbygges. Kan købes på ratebetaling med en fornuftig udbetaling og
fradragsberettigede renter. FORHANDLES I ALLE HOBBYFORRETNINGER.
Hovedkatalog fås for kr. 7,00 i frimærker eller forudbetaling til
generalagenturet: IB ANDERSEN, AALESTRUP.

MODELFLYVENYT = 1

Hermed præsenterer vi første nummer af det nye, danske modelflyveblad, "Modelflyvenyt".

Når vi har taget os sammen til at lave sådan et blad, skyldes det, at der er stort behov for et sagligt modelflyveblad, der tager hensyn til modelflyvernes interesser. Kongelig Dansk Aeroklubs medlemsblad "Flyv" er ikke og kan ikke være det ideelle modelflyveblad. Det er "Modelflyvenyt" heller ikke, men med læsernes hjælp kan det måske blive det.

Det er ikke meningen, at bladet skal være fredhelligt for alle andre end "inderkredsen" - der eksisterer ingen inderkreds, og alle vore læsere bør føle, at det er en pligt at sende os tegninger af nye konstruktioner, spørgsmål, teoretiske artikler, ønsker, kritik, eller blot et lille brev, der viser, at de er levende endnu. Hvis læserne ikke fortæller os, hvad de forlanger af et modelflyveblad, vil vi heller ikke kunne levere det. Og

hvis vi ikke kan samle stoffet hos vore læsere, vil bladet hurtigt blive meget kedeligt at læse.

Vi - det er de tre redaktører. Der er en redaktør for hver gren. Hver redaktør allierer sig med nogle modelflyvere rundt om i landet, og det er disse, der samler stof og sender det ind til redaktionen. På denne måde håber vi at kunne være aktuelle, hver gang der kommer et nummer.

Bladet udkommer 6 gange om året. Et årsabonnement koster 15 kr., og løssalgsprisen er 3 kr. pr. nummer. Vi håber at få mange abonnenter. Alle bladets medarbejdere arbejder ulønnet - det er så galt, at de hæfter for evt. underskud. Så hvis du synes, at vores initiativ er pengene værd, så tegn et abonnement.

Hvis vi får tilstrækkelig mange abonnenter, kommer vi igen med nummer 2 i begyndelsen af december.

På gensyn! redaktionen.

Redaktion:

- fritflyvningsredaktør : Per Grunnet, Tværvej 44,
2330 Virum. tlf. (01) 85 01 21.
linestydingsredaktør : Hans Geschwendtner, Wibrandtsvej 47,
2300 København S. tlf. (01) 55 02 20.
radiostydingsredaktør : Ole Meyer Larsen, Paludansvænge 4,
4700 Næstved. tlf. (03) 72 21 07.

I redaktionen sidder desuden Erik Nienstædt (fotografi, lay-out) og Thomas Køster (abonnementer, lay-out).

POSTGIRO: Vi låner foreløbig modelflyveklubben Hurricane's postgiro, således at penge til "Modelflyvenyt" sendes til:

Modelflyveklubben Hurricane,
v. Michael Væth,
Hegnsvej 60,
2350 Nærum.

GIRO nr. 98 6 49.

Bladet udgives uafhængigt af Kongelig Dansk Aeroklub og Modelflyverrådet. Af praktiske hensyn har man udnævnt Per Grunnet til ejer af bladet og ansvarshavende redaktør.



Det nye DMI-katalog er udkommet.
Det kan købes hos alle landets hobby-
forhandlere for 75 øre.

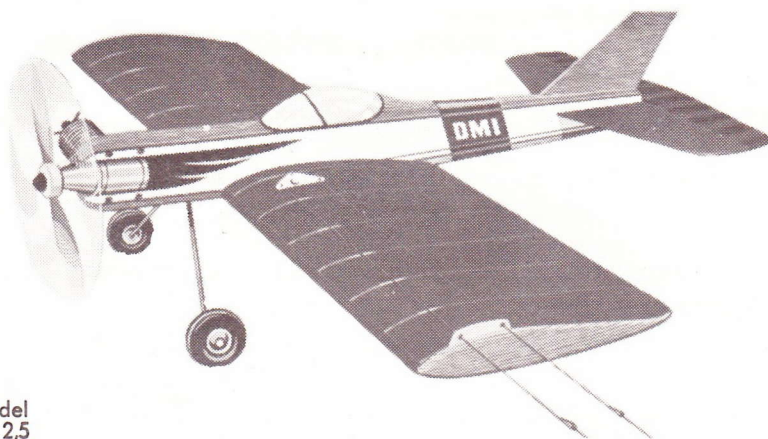
Blandt nyhederne kan vi nævne to nye
linestyringsmodeller, Junior-Pilot og
Trainer, der begge er konstrueret af
Jørgen Larsen fra Odense Linestyrings-
klub.

JUNIOR - PILOT

Spændvidde 55 cm

Specielt fremstillet til de populære ameri-
kanske gløderørsmotorer på 0,5-1,0 ccm.
Den helt rigtige begyndermodel, da alle
dele er færdiglavede, lige til at samle. Det
er nemt at lære linestyret flyvning med
JUNIOR - PILOT, og den kan lave de fleste
kunstflyvningsmanøvrer.

Samlesæt med tegning kr. 19,50



TRAINER — Spændvidde 75 cm

En helt ny begynder-kunstflyvningsmodel
konstrueret for moderne motorer på 2,5
ccm. Modellen er usandsynlig stærk, og
den er hurtig og nem at bygge.

Byggesæt med tegning kr. 27,00

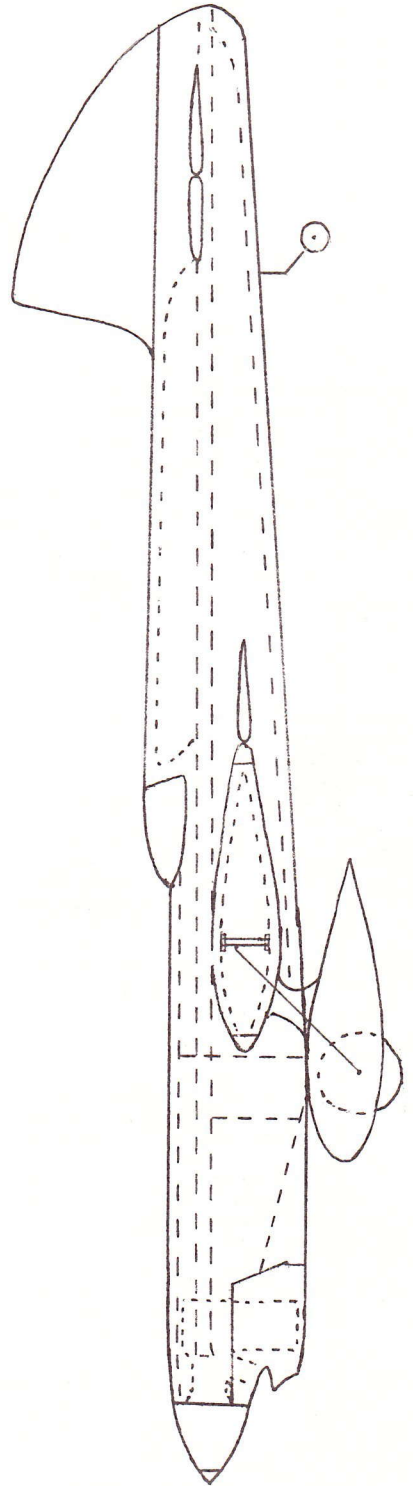
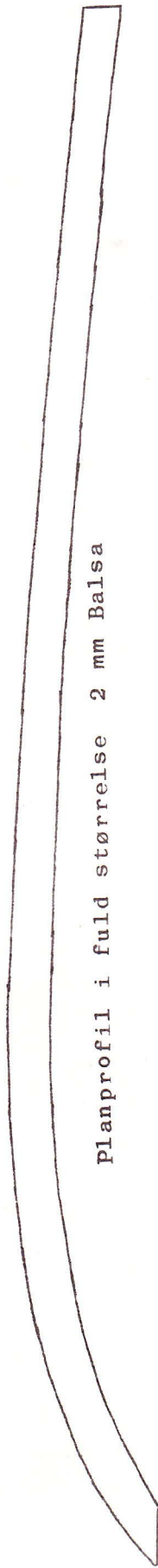
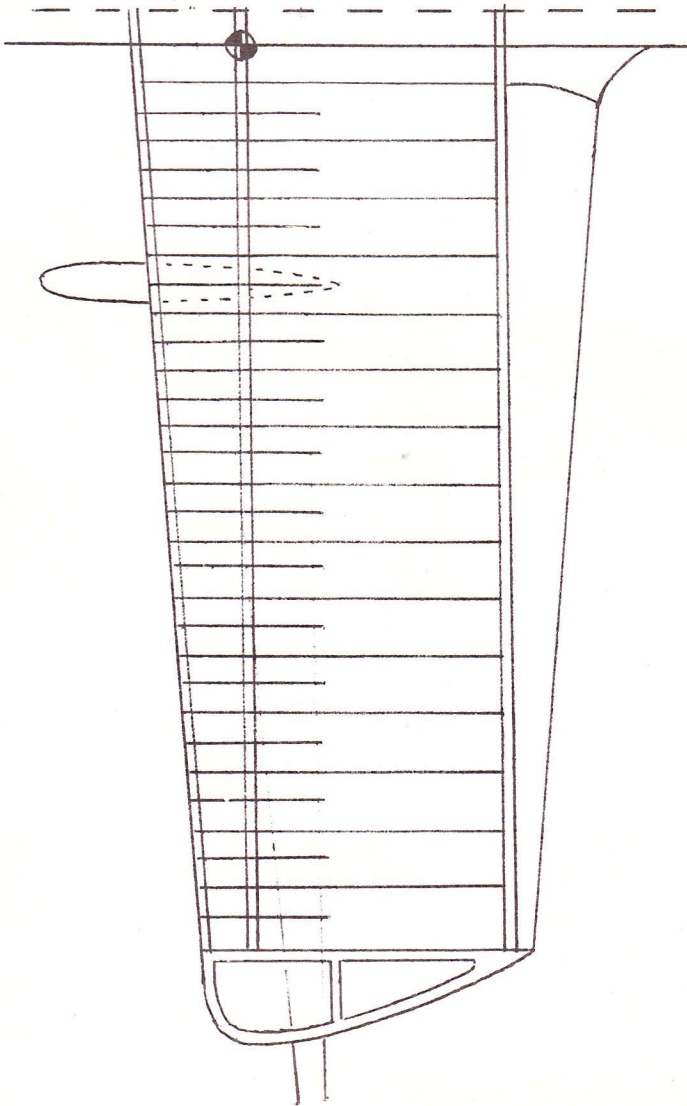
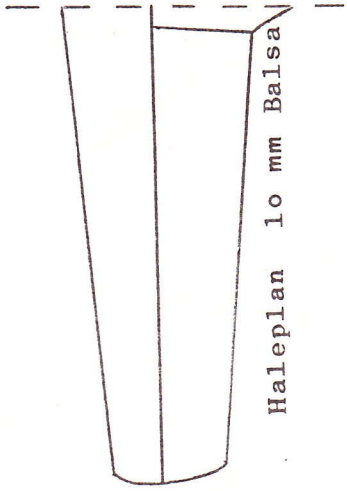
Disse og de øvrige modeller fra det nye katalog
kan købes gennem alle landets hobbyforhandlere.

DANSK MODELFLYVE INDUSTRI - ODENSE

COBRA.

STEVE WOOLEY

SKALA 1:5



UDTAGELSE FOR FRITFLYVENDE

1963 vil blive husket som et år, hvor danske modelflyvere opnåede fine resultater i internationale fritflyvningskonkurrencer. Året vil imidlertid også blive husket for de endeløse diskussioner om udtagelsen af landsholdene, der er blevet ført.

Det udtagelsessystem, der anvendes for tiden, fungerer nogenlunde som følger. Modelflyverrådet vurderer - ud fra de forhånds værende konkurrencerapporter - hvem af ansøgerne til landsholdet, der er bedst egnede til at komme på holdet. Man tager ved vurderingen hensyn til, hvorledes den pågældende ansøger vil passe ind i holdarbejdet.

Det er klart, at denne metode er ideel, hvis man kan regne med at modelflyverrådet er fuldkommen objektivt, og hvis det kender samtlige ansøgere. I betragtning af, at medlemmerne af modelflyverrådet er aktive konkurrenceflyvere (og ofte selv aspiranter til landsholdet) kan man ikke forlange, at de skal være objektive, og det vil være næsten umuligt for dem at kende alle ansøgere til landsholdet lige godt. Vi kan vist fastslå, at den nuværende metode er uheldig, idet den ikke er upåvirkelig af personlige sympatier. Dette er ikke ment som en kritik af det siddende eller noget tidligere modelflyverråd - vi kritiserer kun metoden.

For at udforme et nyt udtagelsessystem for fritflyvning har vi opstillet en serie betingelser, som det må opfylde:

1. Det nye system skal bygge på noget konkret - ikke på skøn.
2. Alle skal have de samme muligheder for at kvalificere sig.
3. Udtagelsen skal være foretaget senest to måneder før konkurrencen, og deltagerne skal straks underrettes.
4. Deltagerne skal udnævnes som deltagere - og ikke tilmelde sig som de skal nu.
5. Principielt skal det stærkeste hold stilles hver gang.

ad 1. Det eneste konkrete der kan ligge til grund for udtagelsen, må

være konkurrenceresultaterne - ikke placeringen, men det opnåede antal sekunder.

Det vil være rimeligt at udtage deltagerne ved summen af de fem bedste konkurrenceresultater, der er opnået i konkurrencer fra KDA's kalender. Derved indskrænker man sig ikke til blot at medregne DM, flyvedagskonkurrence, samt vår- og høstkonkurrencerne. På den anden side tillader man heller ikke, at enkelte flyvere ganske uhemmet og på den måde får en bunke konkurrenceresultater, der er opnået i uofficielle konkurrencer.

For at en konkurrence kan optages på KDA's kalender, må den være annonceret på de blå sider - det vil sige, at indbydelsen skal være KDA i hænde inden d. 10 i måneden før konkurrencen flyves.

ad 2 og 3. Disse krav er ganske naturlige og rimelige.

Tidligere var fristen for udtagelsen 6 måneder, men efter den nye metode kan man selv på forhånd vurdere sine chancer for at komme på holdet, så det er ikke nødvendigt med den lange frist.

ad 4. Man bestemmer fra KDA's side, hvem der skal på holdet, og disse bliver så adspurgt, om de vil med. Hvis de bekræfter, kommer de på holdet, og hvis de ikke kan deltage, adspørger man næste mand på listen. Denne metode bevirker, at en modelflyver der ikke regner med at have chancer og som derfor ikke ville ansøge efter den gamle ordning, alligevel kommer med, hvis han viser sig at være god nok.

ad 5. Dette følger af sig selv, når man følger den angivne metode.

Der vil blive stillet forslag til repræsentantskabsmødet om indførelse af dette udtagelsessystem. Når vi beskriver det på dette sted, er det fordi vi ønsker, at få en debat i gang på forhånd, så de enkelte klubber får lejlighed til at tage stilling til problemerne.

Cobra

COBRA er konstrueret af Steve Wooley fra USA. Han brugte modellen ved VM 1966 i England, hvor han blev nr. 4, samt ved VM 1968 i Helsingfors, hvor han igen blev nr. 4.

Som man vil se, ligner modellen meget ARES, og det kommer af at Steve Wooley er konstruktør af ARES, der dog i hans egen version hedder ARGUS.

Han fløj sin ARGUS ind på fjerde pladsen ved VM 1960 i Budapest, og fik derfor et tilbud fra Ambroid, der gerne ville have hans model som byggesæt, men da Steve Wooley ikke kunne få byggesættet indtastisk med sin ARGUS, afslog han tilbuddet.

Ambroid henvendte sig derfor til Bill Werwange, der konstruerede ARGUS om, så den var billigere at lave i byggesæt.-Men dårligere.

COBRA er nu en udvikling af Steves ARGUS, og som man vil se er der forskellige punkter, den afviger fra byggesættet ARES.

For det første er hele opbygningen en anden.-Det var hovedårsagen til at Steve Wooley afslog ARES er bygget på hele kroppen af lister, som er tungt. ARGUS og COBRA er begge lavet af klodser der er udhulet, ligesom en Team-Race model.

De originale modeller ARGUS og COBRA har endvidere meget større haleplan en byggesættet.-Men de har samtidig mindre procentdel haleflaps af hele halearealet en ARES. Steve Wooleys COBRA er malet i blågrøn, med meget elegante stafefringer.-Det behøves sikkert ikke at fortælles at modellen har superb overflade og meget elegant.

Den er udstyret med en FOX 35, og vejer ca. 1150 gr.

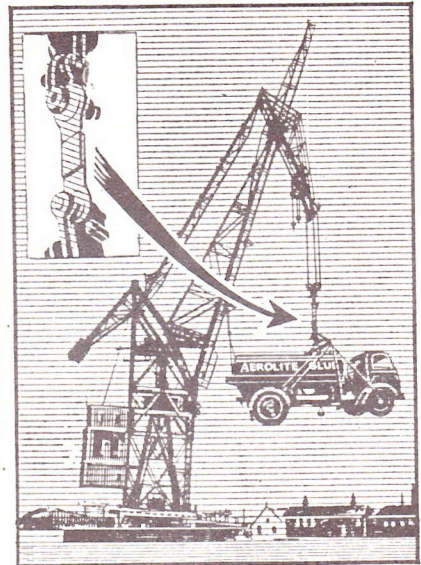
Hvis man er interesseret i at bygge modellen, kan man låne tegningen ved at skrive til:

Hans Geschwendtner, Wibrandtsvej 47, 2300 København S.-Men tegningen bedes leveret tilbage i uskadt stand.

Modellen bygges fuldstændig ligesom en ARES.

Så godt limer man idag i industrien

Illustrationen viser, hvor fantastisk stærk en ARALDIT-klæbning er. I hjørnet ses to små metalplader, der er klæbet sammen med ARALDIT. Disse har man indsat som bindeled i kranens bærekæde - det er altså disse små ARALDIT-klæbende plader, der holder den 3,4 tons tunge lastbil.



- og De kan gøre det samme

nu fås ARALDIT nemlig i små pakninger til private forbrugere.

Alt bindes ubrydeligt.

Metaller, porcelæn, glas, læder, gummi, træ etc.

I licens for Ciba A/G - Basel

Fås hos Deres farvehandler

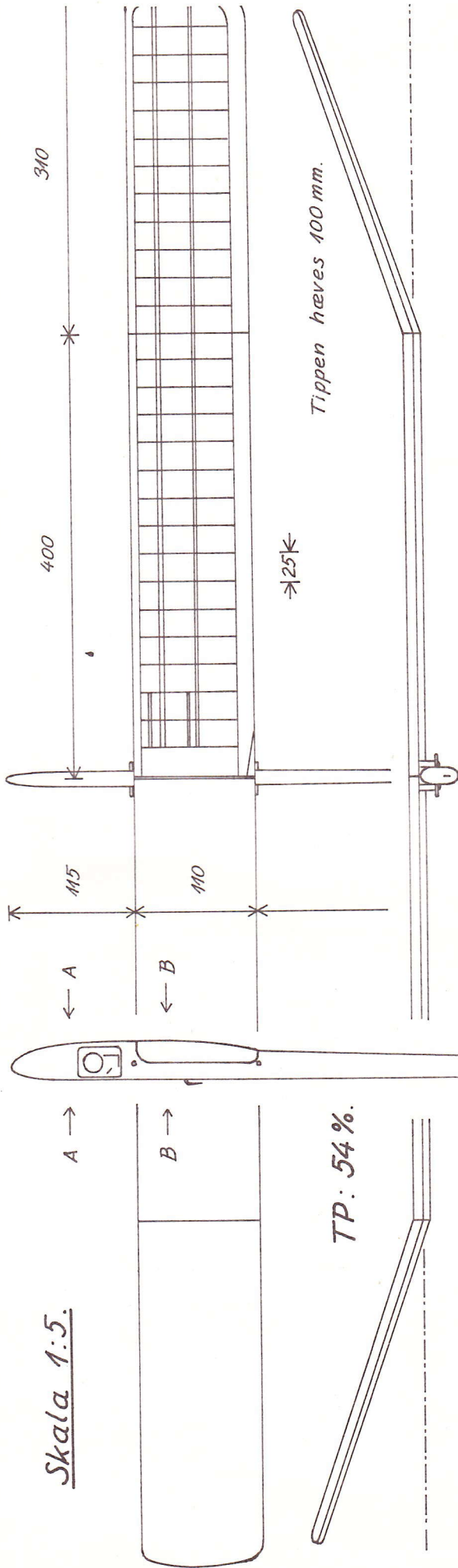
SE LAK- OG FARVEFABRIKER



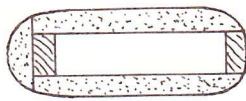
ARALDIT®
KLÆBER

® Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke

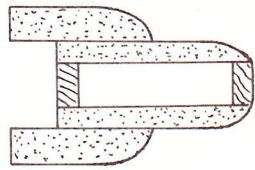
Skala 1:5.



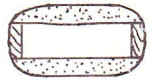
TP: 54%.



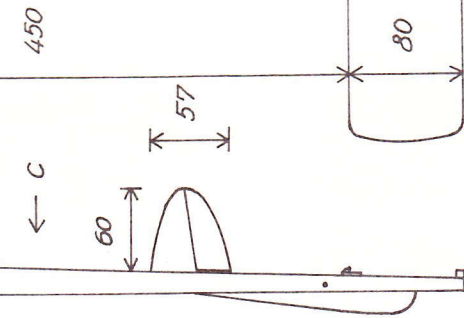
A-A



B-B

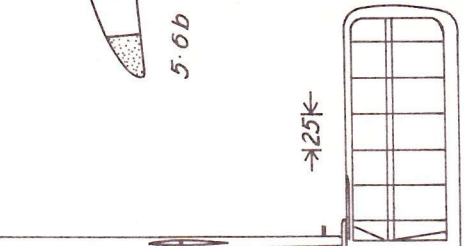


C-C



C →

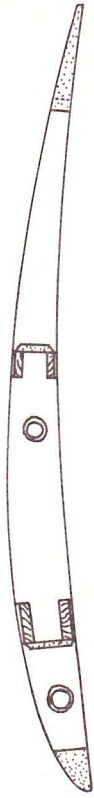
← C



← C

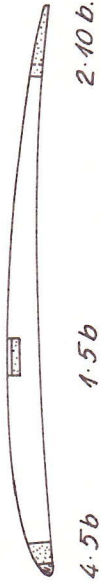
← C

Planribber: 1,5 mm b.



5.6b 3mm rør 15.55f 2mm rør 1.35f 2.5.15 b.

Haleplansribber: 1mm b.



4.5b 1.5b 2.10b.

A1-model konstrueret af

Per Grunnet

Planareal: 17,8 dm²

Vægt: 194 gram.

- Alle mål på tegningen er angivet i mm.

MINI GHOST

KWIK FLY MK3

Kwik Fly mk.3 er som bekendt Phil Kraft's vindermodel fra VM i 1967 på Korsika og fra de amerikanske mesterskaber samme år. Desuden har den utallige andre sejre på samvittigheden, ikke alene med Phil Kraft som pilot, men også med adskillige andre modellflyvere ved pindene. Det er således, som også betegnelsen mk. 3 antyder, en gennemprøvet konstruktion, der her er tale om. Den originale Kwik Fly blev lanceret i 1963, hvor den straks blev berygtet - dels på grund af sine fremragende flyveegenskaber, og dels på grund af et skrækeligt udseende. Dette sidste skyldtes, at den skulle være lynhurtig at bygge. Kraft bruger ikke mere tid end højst nødvendig i hobbyrummet, han vil ud på flyvepladsen. Af samme grund fulgte snart mk. 2, som skrumpede ind fra ca. 180 cm til 150 cm i spændvidde, ud fra den betragtning, at den så måtte være endnu hurtigere at bygge. Den fik dog efterhånden lidt mere facon - bl.a. lidt v-form, hvad den første ikke havde - og mk. 3 er sånænd ikke værre at se på, end de fleste andre multimodeller. Modellens gode egenskaber stammer fra en vellykket kombination af lav plan- og motorbelastning samt en indbygget modstand i det meget tykke plan (18%). Denne modstand, der som bekendt efter lærebøgerne vokser med kvadratet på hastigheden, tjener til at vedligeholde en ret konstant hastighed, hvad enten modellen er på vej op eller ned i manøvrerne. Det var i øvrigt den samme teori, som Kazimirski i sin tid lagde til grund for sin TAURUS, men i modsætning til Taurus'en, der kun var udrustet med moderat trækraft, bør Kwik Fly'en flyves med en kraftig 10 ccm. motor, således at dens konstante hastighed kommer til at ligge en hel del højere end Taurus'ens. Eller sagt med andre ord: dette er en virkelig hot model.

BYGGESÆTTET

Graupners byggesæt er det tredje byggesæt, der produceres til denne model. Jensen Enterprise laver byggesæt til mk. 2 og Top Flite til mk. 3.

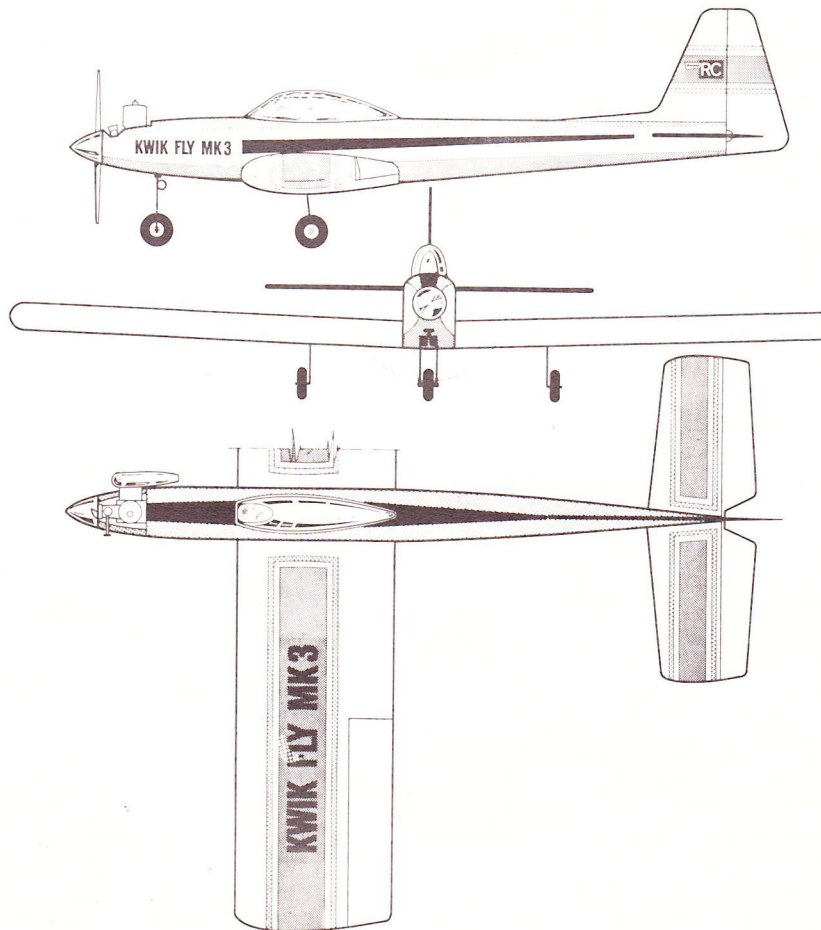
Vi har i løbet af de sidste par år bygget 5 radiostyrede modeller efter byggesæt og har haft lejlighed til at følge bygningen af en del andre på nært hold. Og lad det være sagt med det samme: dette byggesæt overgår klart, hvad vi hidtil har været præsenteret for. Alt balsa

er af udsøgt kvalitet, og - hvad konstruktionen kræver - udsøgt let. Hertil kommer, at forarbejdningen også er virkelig god. Alt - også krydsfinersdelene - er standset helt igennem, så delene kan skilles ad uden brug af værktøj. Her skal man dog tage i betragtning, at man ikke umiddelbart kan sammenligne et helt nyt byggesæt, som dette, med et, der har været i produktion i et par år. Værktøjerne skærer nu engang bedst i begyndelsen. Randklodser og tankdæksel er fræslet i form og er udhulede. Højde- og sideror er fræslet i profil, så hele afpuddningsarbejdet bliver minimalt. Det skal også fremhæves, at de fleste kropspanter er udført af balsa-krydsfiner. Den forreste del af kropssiderne er allerede limet sammen af balsa og krydsfiner og er samtidig bøjet i rette form, så de umiddelbart følger kroppens sidelinier.

MOTORMONTERINGEN

Der er ingen motorbjælker i modellen, men motoren monteres i stedet - ved hjælp af bagdækselboltene - på en kraftig aluminiumsplade, som igen boltes fast til det forreste, meget kraftige kropspanter. Der er mange fordele ved denne monteringsmetode: næsen kan gøres slankere end sædvanlig, ligesom det vil være meget let at anbringe motoren med vandret eller hængende cylinder, hvis man af en eller anden grund foretrækker dette. Desuden skulle motorvibrationerne på denne måde blive dæmpet yderligere. Til gengæld er det med denne monteringsmetode ikke muligt at anvende en motor, der har indsugning gennem bagdækslet.

Der er rigeligt med materialer i sættet. Også til alternative løsninger her og der. Bagkroppen er kun beklædt med silke, men skulle man foretrække en balsaheplankning, er



der også finer med til dette. Tegningen viser også en alternativ vingebevestigelse med nylonbolte, hvortil der også er materialer, dog minus boltene, som man selv må anskaffe sig.

ENKEL OPBYGNING

Som nævnt skal modellen være meget let - helst omkring 2.700 gram med udstyr. Den udsøgte balsa medvirker naturligvis i høj grad til at holde vægten nede, men også konstruktivt sigter man mod at spare på grammene, idet modellen - og her navnlig planet indeholder et minimum af komponenter. Vi er sikre på, at modellen er rigelig stærk til at tåle enhver belastning, den kan blive udsat for i luften, men den skal ikke have skyld for at være robust. Det er vel også rimeligt, at man dimensionerer en model, så den kan holde til at flyve med. Skulle man dimensionere den til at falde ned med, så er det ikke godt at vide, hvordan resultatet ville blive.

Vi har på vort eksemplar foretrukket at lime en ekstra pind ind her og der. Man lærer jo efterhånden, hvor småskavankerne opstår og kan lige så godt imødegå dem først som sidst. F.eks. ved vi, at en ribbe af 2 mm blød balsa, der er 45 mm høj, før eller senere vil flække. Derfor limer vi - omtrent i tredjedelspunkterne - to 15 mm brede strimler af 1,5 mm balsa på tværs af den ene side af ribberne. Det vejer vel for hele planet 10 gram ekstra og sikrer, at man ikke får et "gummiplan" lige med det samme. Vi vil også foretrække at fylde mellemrummet ud mellem de to forreste hovedbjælker med 2 eller 3 mm balsa med årener på hjokant, så vi får en I-bjælke ud af det. Samtidig bliver hele planets næsesektion udformet som et lukket "D", hvilket giver os et meget vridningsstabilt plan. Også her er vægten og det ekstra arbejde minimalt, og selv om ingen af disse ting vil gavne modellen ret meget i et eventuelt havari, så vil de måske medvirke en lille bitte smule til, at havariet udebliver.

I det hele taget skal man vel ikke, når man bygger efter et byggesæt, være bange for at bruge sine favoritmetoder, hvis man skønner, at man herved opnår et bedre resultat.

TILBEHØRET.

I byggesættet medfølger forniklet understel, beslag for dette samt hjul. Det drejelige næsehjulstel er meget fornemt udført med to ben, og det virker meget robust. Udover dette må man som sædvanlig selv skaffe sig beslagdele m.v. Det anbefales,

at man sikrer sig alle disse ting, inden man begynder at samle byggesættet, for når man først kommer i gang med denne model, så går det virkelig hurtigt.

En spinner i kraftig plastic med 62 mm diameter er naturligvis også "ekstra" og koster bare 21 kroner.

INDBYGNING AF UdstYRET

Tegningen er på to store ark og er vel detaljeret. En tredje tegning, trykt på gennemsligtigt papir, viser installationen af Graupners TX 14 / RX 14 proportionalanlæg. Bruger man dette anlæg, kan man uden videre bare lægge denne gennemsligtige tegning over byggeplanen og har så en fuldstændig og meget fin installationsplan.

Bruger man en anden type radio, må man naturligvis selv planlægge sin installation, og det er det naturligvis altid klogt at gøre, inden man begynder at bygge. Graupners installationsplan kan ved denne planlægning være til god nytte, bl. a. med hensyn til trækforbindelser til næsehjul og motor kontrol.

Der er god plads til montering af næsten enhver radiotype, og det hævdes, at modellen udmærket kan flyves med et bang-bang anlæg.

Byggevejledningen er meget udførlig og er ledsaget af mange fotos af opbygningen på forskellige stadier. Foruden den tysksprogede udgave medfølger også oversættelser på engelsk, fransk og italiensk. Det samme er tilfældet med installationsvejledningen, der findes i et hæfte for sig.

Sluttelig skal det nævnes, at man til brug ved indbygningen af Graupners proportionalanlæg kan købe et komplet indbygningssæt med alle de til monteringen nødvendige dele.

oml.

RADIOSTYRINGSNYT.

DE TYSKE RADIOSTYRINGSMESTERSKABER

er afholdt i Kehl am Rhein. Mester blev Heinz Elsässer med Wilbert Schönefeld og Günter Hoppe på de følgende pladser. Dagen efter fortsatte man med udtagesflyvninger til næste års VM, der som bekendt finder sted i Vesttyskland. Følgende hold blev udtaget: Heinz Elsässer, Josef Wester og Wilbert Schönefeld. Fritz Bosch bliver holdkaptajn.

R/C-STÅVNE PÅ STAUNING

Den 17. og 18. august gik det løs i Stauning. De godt 15 deltagere ankom allerede fredag aften og blev indkvarteret på Fjordvang Landbrugsskole. Lørdag var vejret noget barskt, men søndagen var heldigvis noget bedre. Af deltagerne var 2 fra Fyn, 0 (nul) fra østzonen og resten fra Jylland. Kaj Møllerup vandt K3, mens Kaj Jacobsen tog sig af K5. Det godt organiserede stævne blev ledet af Ole Christiansen.

KØBENHAVNS FJERNSTYRINGSKLUB

holdt den 25. august klubkonkurrence på flyvepladsen i Sengeløse. Man fik points for at starte og for at lande. Mellem disse to ting udførte man et antal manøvrer efter eget valg til ære for det store publikum, og disse manøvrer blev ikke bedømt. Anden runde af konkurrencen gik ud på, i løbet af 3 minutter, at flyve så mange gange som muligt under en i tre meters højde udsendt line. Vinder af konkurrencen blev Jan Hachke med en Taurus. Holm Thomsen ledede arrangementet, som klappede fint.

HØSTKONKURRENCE I HADERSLEV

Høstkonkurrencen vest for storebælt den 1. september blev afholdt i Haderslev med en halv snes deltagere i fint vejr. Flyvestandarden er høj i Jylland, og denne gang stod kampen om topplaceringerne mellem Kaj Hansen, Haderslev og Jens Jørgensen, Silkeborg. De sluttede så tæt på hinanden, at vor kontaktsmand ikke fandt ud af, hvem der blev hvad.

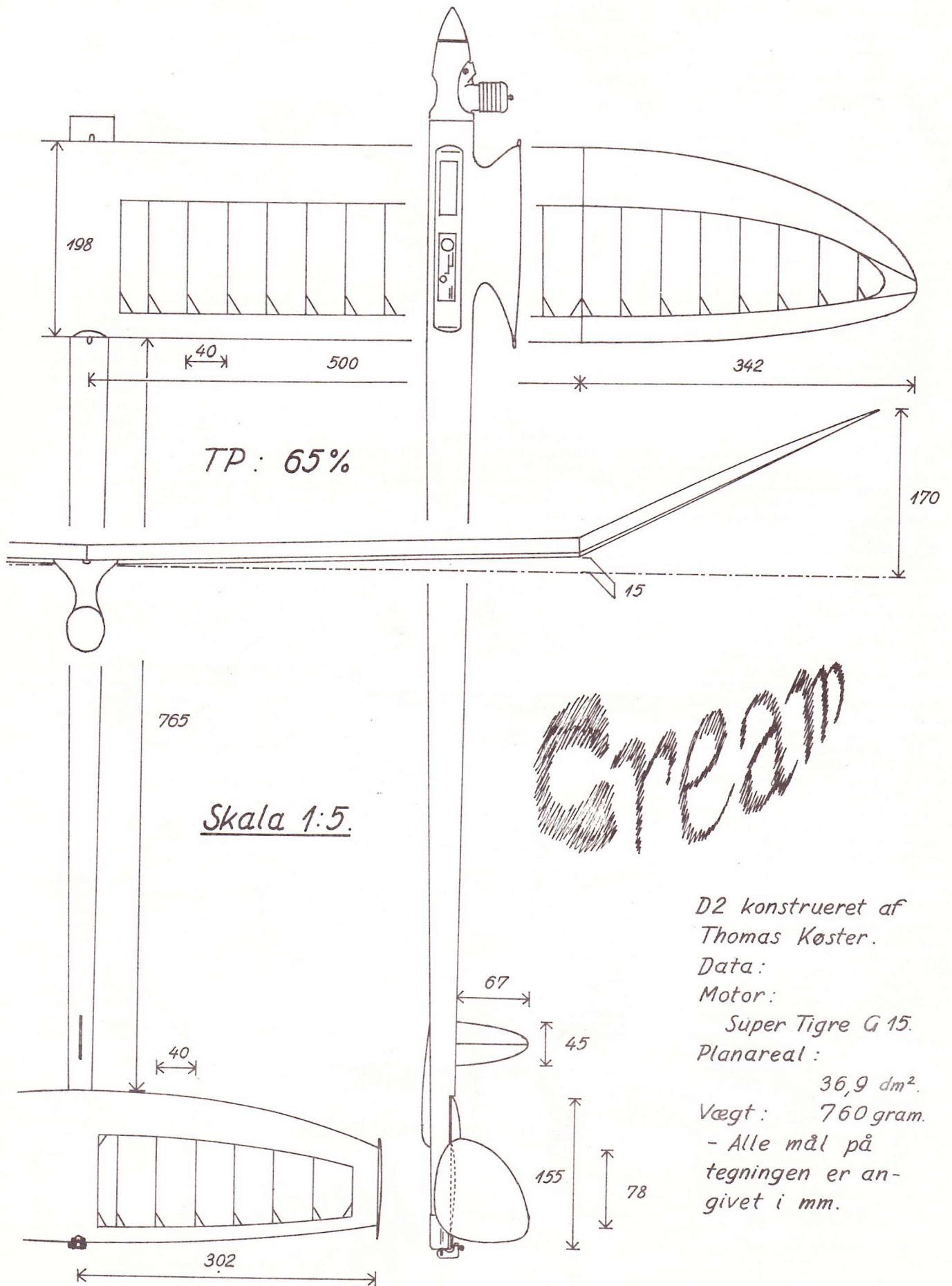
HØSTKONKURRENCE PÅ SJÆLLAND

den 1. september blev som sædvanlig ikke til noget. Så vidt vides, er der heller ikke planlagt noget stævne til den 22. september. Det er vel herefter mere end to år siden, der har været afholdt en rigtig radiostyringskonkurrence i denne del af landet. Trods det handicap i form af manglende konkurrencetræning består vort landshold til dette års nordiske mesterskaber alligevel af 3 østdanskere.



TAG DET IKKE SÅ TUNGT —
vi har masser af løsdele

Frøstved
HOBBY
RINGSTEDGADE 27
72 44 78



Cream

for, at tyngdepunktet kommer til at ligge langt fremme (ca. 65%). Desuden skal man sørge for, at planet bliver helt lige - bortset fra højre inderplan, der skal have 2-3mm wash-in. Denne vridding bevirker, at modellen ikke taber højre plan i stiget.

Når man er flyveklar med en model som Cream, er det vigtigt, at man følger den trimmetode, som vi nu gennemgår. Denne metode er helt ufarlig for modellen, hvis den overholdes 100%.

Man kontrollerer først, at TP ligger på 65%, og at højre plan har 2-3mm wash-in i inderplanet, og at der er normalt wash-out i begge ører. Det mekaniske afprøves, og det skal selvfølgelig virke perfekt - ellers må man ikke flyve.

Modellen glidetrimes nu. Først til almindeligt glid, dvs. med haleplanet i øverste stilling og autororet slået ud til højre. Derefter sættes haleplan og autoror i stigestilling. Når man kaster modellen ret hårdt, skal den glide lige frem med trykket næse - og den skal have

en meget svag tendens til at dreje til højre. På Køsters model er bevægelsen af haleplanet bagkant 4,5-5mm, når haleplanet går fra stige- til glidestilling.

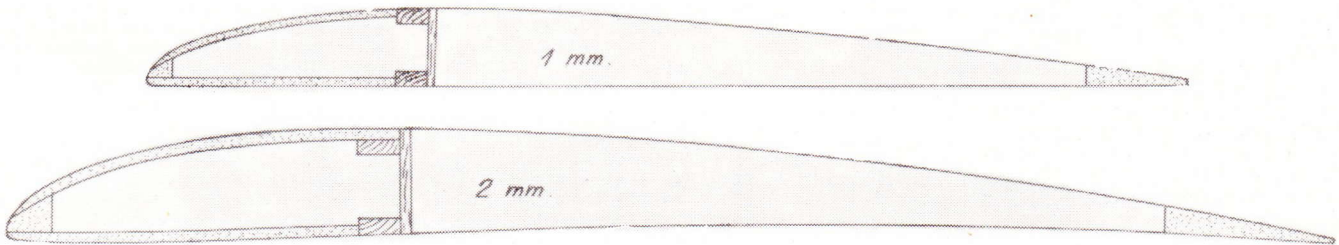
Nu kan motortrimningen begynde. Timeren sættes således, at motoren kører i 1 sek. og at termikbremsen udløses samtidig med at motoren standser. På denne måde er man helt sikker på, at modellen ikke kan komme noget til - den vil lande på termikbremsen. Hvis første flyvning ser rimelig ud, sættes motortiden op til 2 sek. og termikbremsen udløses stadig, idet motoren standser. Således kan man gå op til 3 sek. motortid, men hvis man går længere, risikerer man at brække planet, hvis bremsen virker, når motoren standser. Når motortiden overskrider 3 sek, skal man lade autororet komme ind ca. et halvt sekund efter motoren standser. Termikbremsen må først udløses 10-15 sekunder efter, at motoren er standset.

Når man har fået det hele til at fungere, skal man blot fintrimme - og det foregår på traditionel vis.

Cream er anden model i en serie af gasmotormodeller, som Thomas Køster har lavet. Det er denne model, han fløj med, da han vandt Nordisk mesterskab i D2.

Modellen benytter sig af en hel del mekanik - tailplane-setting og autoror - og det vil derfor være på sin plads at gennemgå trimmetoden i detaljer.

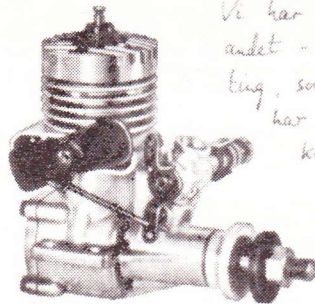
Når man anvender tailplane-setting i en gasmodel, skal man trimme den på en helt anden måde, end man gør ved en "gammel" højre-højre model. Ved bygningen skal man sørge



LYNGBY HOBBY NYT

TORVET 9 · KGS. LYNGBY · ☎ (01) 87 02 10

Her ser du et udvalg af de ting, vi sælger...



Vi har meget andet --- og de ting, som vi ikke har liggende, kan vi hente i løbet af et døgn.

OS Motorer



UHU hart

UHU kontakt

UHU plus

UHU plus



COX Thimble-Drome

Vi håber at se dig som kunde!
LYNGBY HOBBY NYT
Torvet 9, 2800 Lyngby - 87 02 10.

Grundner

GRUNDIG



Nordisk Landskamp

C/L

Det var i år Danmarks tur til at afholde NM for linestyrede modeller, som blev afholdt d. 7-8 Aug.

Det blev for et stykke tid siden afgjort at konkurrencen skulle flyves i Fredericia på Shell rafineriet.-Shell tilbød endvidere præmier for 750.- kr.-Så langt så godt.-Men i sidste øjeblik slog Shell bak fordi forsikringen (KDA's) ikke ville garantere de 220.- millioner kroner som et sådant rafineri koster i tilfælde af brand.-Men prikken over i'et satte Shell, da man samtidig trak præmiebeløbet ned til ca. 150.- Kr.

Alt dette foregik få dage før konkurrencen, så man må håbe, at man fra KDA's og klubbernes side er færdig med at ansøge Shell om noget som helst i fremtiden.-Godt nok fik vi anvist en anden plads, men den var ubrugelig.-Men det gør nu ikke Shells handling mindre forkastelig.

Enden på det hele blev, at konkurrencen måtte flyves i Grindsted, på Grindstedværkets parkeringsplads, medens deltagerne boede på vandrehjemmet Pro Pace i Fredericia, der var af fin kvalitet, med en fortræffelig morgen og aftensmad! Til frokost fik deltagerne en lidt utilstrækkelig madpakke.

Fredag aften lykkedes det en af arrangørerne at havarede det "Rugbrød", der var lejet til at transportere deltagerne frem og tilbage i, så det endte med at de danske deltagere hver tog et par af de finske deltagere frem og tilbage fra Grindsted.

Lørdag var første konkurrence dag, og til forskel fra det sidste NM der blev afholdt i Danmark, var vejret fortræffeligt. Der var kun en konkurrencecirkel til speed og Team-Race, men desuden var der en træningscirkel. Ca. 100 mtr. derfra, blev der fløjet Stunt og Combat på en dejlig græsplæne.

Man startede med Team-Race og Stunt, der blev efterfulgt af de andre klasser, så det hele blev mixed op rundevis, men for en ordens skyld, vil de blive taget en ad gangen.

Stunt

Her bestod det danske hold, af de samme 3 mand fra Grindsted, der også deltog ved VM.

I første runde, lagde Leif Eskildsen sig i spidsen med 3304 pt, efterfulgt af VM-sølvvinderen Ove Andersson der fik 3215 pt, der igen var fulgt tæt til dørs af Emil Madsen der havde 3009 pt.

Det var forøvrigt sjovt at bemærke at Ove Anderssons runde manøvre var bedre end Eskildsens, men at det til gengæld var omvendt med de firekantede, hvor Leif Eskildsens super-llette model var suveræn.

I anden runde steg spændingen yderligere, da Ove Andersson lavede omgangens bedste flyvning med 3251 pt foran Eskildsens 3239 pt. Emil Madsen svigtede og finnen Mayer fik 3008 pt.

Man regnede med at Sverige ville stille med Björnwall og Eskildson, men sendte i stedet for O. Kall og Villy Andersson, der var overraskende gode!-Det må erkendes at bredden er større i Sverige end i Danmark i Stunt.

I tredje og sidste runde fik Ove Andersson igen bedste flyvning, men da Leif Eskildsen kun var 7 pt. efter med sin flyvning, kunne svenskeren ikke fravriste Eskildsen sejren. Emil Madsen kom igen i tredje flyvning og bjærgede tredjepladsen i hus til Danmark.

Sidst i rækken kom Bent Gasbjerg, der på det sidste har haft dårlige træningsforhold.-Men i træning eller ej.- Der findes ingen bedre

tredjemand i landet i øjeblikket!

Leif Eskildsen fløj med den samme model, som han brugte ved VM, nemlig den store, lette papirbeklædte stunter, medens Ove Andersson brugte sin sølvgrå amerikanerprægede stuntmodel, der er usædvanlig smuk.

I hold blev det dansk sejr foran Sverige og Finland.

Alt i alt var det for dårligt at der kun var 7 deltagere.

Speed

Finnerne stillede op som favoritter efter deres VM indsats, men de skuffede kollosalt. Til gengæld blev det svenskernes dage.

Leif Cernold har gennem det sidste års tid været den eneste i Norden der har kunnet få effektpotter til at virke ordentligt. Han lagde ud i første flyvning med 225 km/t i en flyvehøjde på 1 mtr.-Ikke mange minutter senere lagde halvdanskeren Rolf Hagel sig på siden af ham også med 225 km/t men uden potte!

Det danske håb Kjeld Frimand, som få uger før konkurrencen, havde forbedret den danske rekord i speed, gav den endnu en tak opad, ved at flyve 216,9 km/t i første flyvning.

Der var kun to finske deltagere, der fik tid i første runde, nemlig Ekholm og Lathinen, der begge fløj 197,8 km/t. Både Jens Geschwendtner og Dirch Ehlers fik ingen tid.

I anden runde skete der det sørgelige, at Rolf Hagel næsten fik væltet standeren, i en flyvning der lugtede af 230 km/t, men det var ikke Hagels fejl, det var standerens, der var af en dårlig konstruktion. Han fik en omflyvning på en anden stander der ikke var en smule bedre.

Leif Cernold fik 222 km/t i anden flyvning, og gik alene på førstepladsen, da Hagel kun havde 1 gyldig tid, og helt sikker var sejren, da Rolf Hagel kun fik ca. 214, km/t i tredje flyvning.

Finnen Jäskeläinen gik op på 4. pladsen med 209,3 km/t i en flyvning der dog burde have været diskvalificeret for høj flyvning.

Kjeld Frimand fik ca. 209 km/t i anden runde, men i tredje lå det godt og vel på 220 km/ da motoren desværre stoppede midt under tids-tagningen.-En revnet brændstofs-lange var årsagen!

Jens Geschwendtner skuffede ved kun at flyve 188,4 km/t, medens Dirch Ehlers fik 187,5 km/t.

Vinderen Leif Cernold, fløj med hjemmelavet motor a la Wiesniewski i en uhyggeligt velflyvende model

Rolf Hagel fløj med samme udstyr som ved VM, nemlig Super Tigre G.15 uden potte, men desuden medbragte han sin hjemmelavde motor med effektpotte, der var 3000 omdr/m hurtigere end hans S/T.-Han havde den dog kun på bæk!

Kjeld Frimand fløj med sin hvide rekordholder, med maghonioverside.-Vi håber i næste nummer at bringe en tegning af modellen!



Nr.2 i speed Rolf Hagel Sverige 225 km/t



Guy Sundell med Joker og Oliver Tiger 4:49

Team - Race

Her mente vi at Danmark måtte have de største chancer, og i første heat fik Per/Ole Hasling noteret 5:02 med deres H.P. model, der havde et stop på 94 omg, foran Svedling/Eklund, Sverige, der fik 5:23 og Aarnipalo/Fagerström Finland, med 5:37.

I andet heat fik Ekholm/Nore også 5:02, men det var med en gang svinsk pilot-træk, der ufatteligt nok ikke diskvalificerede finnen. Hans/Jens Geschwendtner blev anden med en overknebet motor og 5:36.

Det enlige norske hold udgik efter ca. 50 omg.

I tredje heat blev Kjellberg/Sannes Sverige, diskvalificeret, for at holde tippen i vejret, så Uldum/Dahl fik omflyvning.

I sidste heat kom Sundell/Sundell Finland kolde op med deres fantastiske Oliver, der kørte 2 stop med ca. 150-155 km/t.

Selv om deres ene stop kiksede, kom de hjem med første omgangs hurtigste tid 4:49. Larsson/Johansson Sverige, overraskede alle ved at flyve 5:04, og sidst kom Uldum/Dahl Danmark med 6:27

Anden omgang bød på noget bedre

tider. Ekholm/Nore fik konkurrencens hurtigste tid 4:44.-Igen med en pilotteknik, der satte rekord i træk. Per/Ole Hasling fløj regelmenteret og fik 4:48. Heller ikke denne gang lykkedes det det norske hold at få en tid.

Sundell/Sundell fik i andet heat 4:58 mod Hans/Jens Geschwendtner der fik 5:20.-Det var dog nok til at rykke op på 5. pladsen. Svedling/Eklund udgik så sent som på 97 omg.

Kjellberg/Sannes var igen uheldige, og kørte ind i cirklen med deres MVVS udstyrede model- Motor og panna havde de arvet fra Kjell Rosenlund.

Larsson/Johansson vandt deres heat med 5:22, de fløj ligesom Svedling/Eklund, med modeller der er ca. 620 mm i spændvidde, men har en temmelig lang krop. Begge fløj med Super Tigre RV. Aarnipalo/Fagerström kom igen med deres S/T udstyrede model ind på 5:37, og sidst igen kom Uldum/Dahl, dennegang med 6:16

I finalen var så Ekholm/Nore 4:44, og Super Tigre, Per/Ole Hasling 4:48, de byttede iøvrigt til finalen, deres H.P. model ud med den gamle S/T model der fik sølv ved EM sidste år.-Og sidst brødrene Sundell, med deres gamle Joker med optrækkeligt model!

I starten var Per/Ole Hasling ikke hurtigst i luften. Det var Ekholm/Nore der havde den eneste 25 omg. model i finalen. Sundells motor, der er meget kritisk med varmkørselen, kom kold op. Nore/Ekholm lavede et hurtigt stop på 27 omg. Sundells justerede i deres stop.-Det koster tid.-Per/Ole Hasling stoppede på 38 omg. men motoren flikede endnu da Ole Hasling var ved at gribe den, så han lod den gå.-Det kostede en halv omgangs løbetur.

Sundells motor var stadig ikke på toppen, og de satte masser af tid til!

Per/Ole Haslings Super/Tigre model fulgte overraskende med Nore/Ekholms i has-

tighed, men det var ikke Haslingerne der pludselig fløj meget stærkere, næh, - det var ene og alene fordi Ekholm blev forhindret i at fortsætte sin grove Whipping. - Ja det virkede som om at Sundellerne og Haslingerne havde aftalt på forhånd at sætte en grænse for morsomhederne.

Sundellerne fik efterhånden stillet motoren, og var hurtigst i hastighed, og begyndte derfor at hale det tabte ind igen!

Ved 100 omg. førte Nore/Ekholm med ca. 8 omg. foran Haslingerne, og ca. 15 omg. foran Sundellerne, men efterhånden gjorde Haslings hurtigere stop og længere rækkevidde udslaget, ved ca. 180 omg. var de indhentet, og da Nore havde et halvdårligt stop ved ca. 190 omg. var de slået.

Per/Ole Hasling sørgede for endnu en dansk sejr ved at vinde i 10:07 fulgt af Ekholm/Nore med 10:21, og sidst Guy/Olof Sundell med 10:39!

Den nye holdpokal, som Finland udsatte, var de også mænd for at vinde, Danmark blev nr.2, og Sverige tredje.

Combat

Norge stillede i denne klasse med fuldt hold, men til gengæld var der kun to svenskere og ingen finner.

For første gang i NMS historie, var der ingen svenskere i semifinalen. Først var sidste års mester Roger Holmberg blevet diskvalificeret, og siden blev sidste års nr.3 Bernt Gustavsson

slået af Andreas Ytreøy fra Norge, der var i topform fra hans mange Englandsbesøg.

I den ene semifinale fløj Ytreøy mod Bjarne Simonsen, der kampen igennem sloges som en besat for sagen, men overmagten var for stor, den suverænt flyvende nordmand var sikker, og kampen blev ret hurtigt afgjort.

Det ville absolut have voldt nordmanden mere besvær om Bjarne Simonsen, var gået i rygflyvning, eller brugt et uventet loop, når han blev angrebet, men forhåbentligt har den ellers velflyvende dansker det med på programmet næste gang!

Bjarne Simonsen lavede en så fin flyvning, at han blev nr.3 i slutstillingen.



NM-vinderen Per/Ole Hasling i et stop på 4:48



Ove Kjellberg var den eneste, der brugte MVVS.

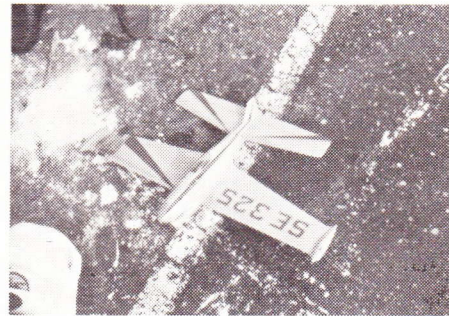
I den anden semifinale, fløj Holger Madsen mod Stang fra Norge, - Og her kom nordmanden til kort over for den taktisk meget snu dansker, der samtidigt kunne alle de nødvendige manøvrer på de rigtige tidspunkter. - Når danskeren blev angrebet, gik han ned i 1 mtr. højde, og nordmanden, der koncentrerede sig for meget om serpentine- ren, angreb oppefra og ned, - Det går jo aldrig godt. - Så han måtte bide i græsset 3 gange inden kampen var slut. - Efter kampen nedlagde Norge officiel protest, idet de hævdede at Holger Madsen havde fløjet mere end 2 omg. under 2 mtr, men protesten blev korrekt afvist.

I finalen mødtes så Holger Madsen fra Grindsted, og Andreas Ytreøy fra Bergen i Norge. Ytreøy fløj som favorit med en meget hurtig MVVS "Stream Eater", mod danskeren, der fløj med Dominator og S/T.

Kampen blev hård, men nordmanden som den bedste, men Holger Madsen bed godt fra sig. Efter ca. 1 min. fløj de sammen i luften, og måtte begge skifte til reservemodeller. Danskeren havde endnu en Dominator med Super Tigre i, medens Nordmanden havde en Oliver Tiger udstyret Stream Eater.

Nordmandens Oliver sagde ikke en mislyd, lige meget hvad han bød den, og da Madsens Super Tigre ikke var på toppen, blev det en sand nedsabling i de sidste minutter. Nordmanden fik 4 klip mod 0. - Så det var en værdig og suveræn Nordisk mester i Combat. For iøvrigt den første Norge har!

Danmark vandt hold foran Norge.



Svedling/Eklunds Good-Year inspirerede T/R model

Banketten og præmieoverrækkelsen, blev afholdt på Hotel Vasegården i Fredericia. Per Weishaupt fra KDA uddelte præmierne.

Det samlede holdresultat viste, at Danmark for første gang havde vundet NM i samlet hold. Sverige blev anden, Finland tredje og Norge sidst

Holdpræmien kan op til DM beskues i de københavnske klubbers klubhus på Amager Fælled.

Konkurrencen blev arrangeret af Grindsted og Fredericia i fællesskab, som på trods af al den modgang i begyndelsen, klarede det hele strålende, assisteret af et par konkurrenceledere fra andre klubber.

Næste år skal konkurrencen forhåbentlig flyves i Norge

Hans Geschwendtner

SPEED:

1.	Leif Cernold	Sverige	225 Km/t	O/D
2.	Rolf Hagel	Sverige	225 Km/t	Super Tigre G 15
3.	Kjeld Frimand	Danmark	216 Km/t	Super Tigre G 15
4.	Kari Jäskeläinen	Finland	209 Km/t	Super Tigre RV
5.	Matti Lathinen	Finland	197 Km/t	Super Tigre RV
6.	Ralf Ekholm	Finland	197 Km/t	Super Tigre RV
7.	Jens Geschwendtner	Danmark	188 Km/t	Super Tigre G 20
8.	Dirch Ehlers	Danmark	187 Km/t	Super Tigre G 20
9.	Karl-E Enquist	Sverige	- Km/t	O/D

STUNT:

1.	Leif Eskildsen	Danmark	3304	3239	3268	= 6572 pt.
2.	Ove Andersson	Sverige	3215	3251	3275	= 6526 pt.
3.	Emil Madsen	Danmark	3009	117	3143	= 6152 pt.
4.	Villy Andersson	Sverige	2938	2974	3074	= 6048 pt.
5.	Elias Mayer	Finland	2847	3008	3059	= 6047 pt.
6.	Ove Kall	Sverige	2890	2909	2953	= 5862 pt.
7.	Bent Gasbjerg	Danmark	2509	2933	2593	= 5526 pt.

COMBAT:

1.	Andreas Ytreøy	Norge	MVVS og Oliver Tiger
2.	Holger Madsen	Danmark	Super Tigre
3.	Bjarne Simonsen	Danmark	Super Tigre
4.	Arne Stang	Norge	Oliver Tiger
5.	Bernt Gustavsson	Sverige	Super Tigre
6.	John Mau	Danmark	Super Tigre
7.	Gard Titelstad	Norge	Oliver Tiger
8.	Roger Holmberg	Sverige	Super Tigre

TEAM-RACE:

1.	Per/Ole Hasling	Danmark	5:02	4:48	10:07	H.P. + S/T
2.	Nore/Ekholm	Finland	5:02	4:44	10:21	S/T Rv
3.	Sundell/Sundell	Finland	4:49	4:58	10:39	Oliver
4.	Larsson/Johansson	Sverige	5:04	5:22		S/T RV
5.	H/J Geschwendtner	Danmark	5:36	5:20		S/T
6.	Svedling/Eklund	Sverige	5:23	-		S/T
7.	Aarnipalo/Fagerström	Finland	5:37	5:37		S/T RV
8.	Uldum/Dahl	Danmark	6:27	6:16		ETA
9.	Heitmann/Jensen	Norge	-	-		Oliver
10.	Kjellberg/Sannes	Sverige	-	-		MVVS

HOLD:

	Stunt.	Combat.	Speed.	T/R.	ialt.
1. Danmark	11.	11	18	14	= 54
2. Sverige	12	22	12	19	= 65
3. Finland	21	27	15	12	= 75
4. Norge	24	12	30	29	= 95



Modelbyggesæt minirace

Modelbaner HO & N hobby

Danmarks
største
udvalg

Model og Hobby
Frederiksborggade 23 - 14 30 10

Bestillings
prisliste
1968-69



spalte 3—10

I samarbejde med Airfix

M. R. R. C.

Expert i mini-race

spalte 10—11



spalte 34—37

PHILIPS

elektroniske og
mekaniske byggesæt

spalte 22



HO- og N-tunneller, træer etc.
Modelbane-lygter

spalte 28—30

Scalecraft

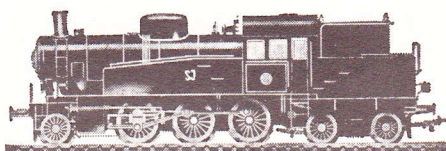
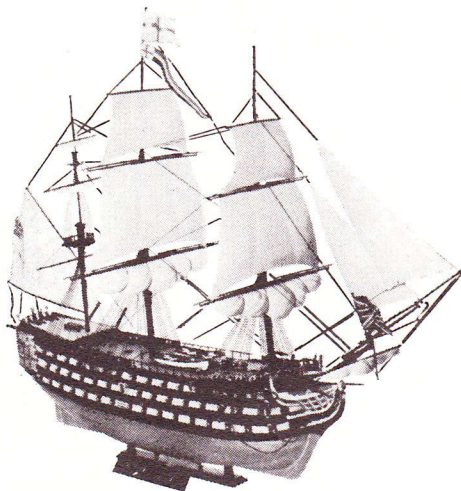
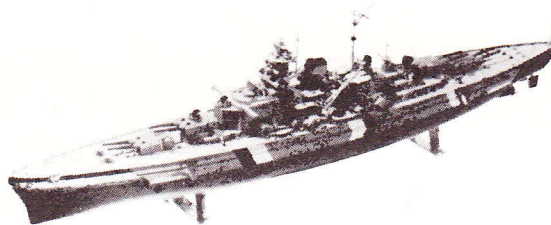
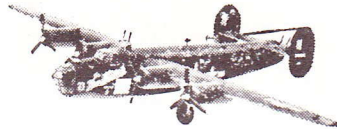
Elektriske biler, skibe
og tanks i byggesæt

spalte 39

Peetzy

HO modelbanevogne.
Militærmodeller HO.

spalte 13



spalte 15—22



spalte 23—28



spalte 14

Pactra

Verdens bedste hobby-maling.

Aeroflex fly

spalte 12

PREISER

De fineste HO figurer, der findes.
Patenteret, glasklar fod

spalte 31—33

JO-HAN

Finere modelbiler findes ikke.
Classic og 1967 modeller

spalte 38



spalte 40

Resultaterne fra EUROPA-CUP 1968 for fritflyvende modeller.

A2.

1. Dieter Klink	Tyskland	180	168	180	180	146	854
2. Norbert Mertes	Luxemborg	180	180	133	180	180	853
3. Gerard Verbres	Holland	180	180	122	180	180	842
4. Max Moor	Schweiz	61	180	155	180	180	756
5. Herbert Schmidt	Tyskland	169	86	180	137	180	752
6. Marc Dremiere	Frankrig	106	180	96	180	180	742
7. Per Grunnet	Danmark	38	167	144	180	180	709
8. Jacques Brouez	Frankrig	180	111	170	76	150	687
9. Anton Bucher	Schweiz	45	180	115	165	180	685
10 N Yalkinkaya	Tyrkiet	180	180	82	49	180	671
11 Siegfried Pittner	Tyskland	113	180	94	101	180	668
12 Henry Akermark	Sverige	72	110	123	180	180	665
13 Biner Günsel	Tyrkiet	180	86	95	180	122	663
25 Hans Hansen	Danmark	57	113	116	180	79	545
30 Thomas Kongsted	Danmark	69	70	88	46	180	453

Her var ialt 32 deltagere.

C2.

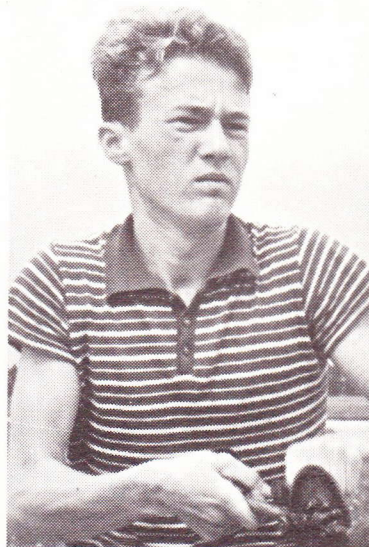
1. Thomas Køster	Danmark	180	180	154	180	180	874
2. Jürgen Horn	Tyskland	180	180	145	180	180	865
3. Erik Jacobsen	Danmark	142	180	180	180	180	862
4. Urs. Schaller	Schweiz	108	180	180	180	180	828
5. Werner Nimptsch	Tyskland	105	180	165	180	167	797
6. Emile Gouverne	Frankrig	131	180	120	180	180	791
7. Jacques Petiot	Frankrig	127	180	147	147	180	781
8. B. Siebenmann	Schweiz	105	180	135	180	180	780
9. Guy Cognet	Frankrig	145	180	113	180	161	779
10 H. Schweinsberg	Holland	135	180	101	180	180	776
11 Chr. Schwartzbach	Danmark	180	160	180	173	70	763
12 Anders Håkansson	Sverige	146	127	149	180	133	735
13 Uno Axelsson	Sverige	180	111	112	180	180	763
14 Erik Nienstedt	Danmark	161	129	180	180	80	730
15 Günter Rupp	Tyskland	120	125	123	146	130	644

Her var ialt 19 deltagere.

D2.

1. Karlheinz Riecke	Tyskland	180	180	180	180	180	900
							+218
2. Lennart Larsson	Sverige	180	180	180	180	180	900
							+204
3. Reid Simpson	Tyskland	180	180	180	170	180	890
4. Claude Zimmer	Frankrig	180	180	180	163	180	883
5. R. Guilloteau	Frankrig	125	180	180	180	180	845
6. Alain Landeau	Frankrig	180	180	180	124	180	844
7. Hans Friis	Sverige	169	180	133	180	180	842
8. Pertti Pölonen	Finland	87	180	176	156	180	779
9. N C Christensen	Danmark	180	89	180	174	124	747
10 Thomas Køster	Danmark	141	180	139	89	180	729
11 Roger Simpson	Amerika	107	180	180	60	180	707
12 Yrja Waltonen	Finland	160	180	35	180	123	678
13 Peter Kretschmer	Tyskland	162	108	84	110	167	631
14 Julio Lopez	Spanien	180	112	107	62	30	491
15 Rolf Hagel	Sverige	31	-	111	180	95	417

Her var kun disse 15 deltagere.



Jyllandsslaget

blev ikke så stor en succes, som den arrangerende klub kunne have fortjent. Der kom ikke særlig mange deltagere - kun to fra Sjælland og næsten ingen fra Jylland. Resultatet blev:

A2.

1. Hanne Hansen, 116 776 sek.
2. Peter Stengade, 301 ... 701 sek.
3. B Brønserud, 301 683 sek.
4. P Birchlöv, 301 577 sek.
5. S Å Rasmussen, 301 569 sek.
6. Finn Bjerre, 301 533 sek.
7. B Gundal, 632 361 sek.
8. J Rasmussen, 301 328 sek.
9. E G Nielsen, 632 210 sek.

C2.

1. E Grove-Nielsen, 632 .. 755 sek.
2. P Birchlöv, 301 650 sek.

D2.

1. N C Christensen, 116 .. 840 sek.
2. B Jensen, 632 523 sek.
3. B Brønserud, 301 292 sek.
4. P Schiødt, 537 38 sek.
5. J Grove-Nielsen, 632 .. 9 sek.

Det bør måske lige bemærkes, at A2-vinderen, Hanne Hansen, fløj med sin første model (en Stratos), og at det var hendes første konkurrence.



HØSTKONK. C-L

Den anden høstkonkurrence øst for storebælt, blev fløjet på Amager Fælled den 15 september. Da der ikke var høstkonkurrence vest for storebælt, var der en del jyske deltagere.

Om lørdagen festede man i klubhuset, og om søndagen fløj man konkurrencen.-Desværre var det kraftigt blæsevejr, men der blev fløjet flere bemærkelsesværdige tider, samt sat 2 nye banerekorder.

STUNT EKSPERT:

Der var kun to deltagere, nemlig Leif Eskildsen og Emil Madsen, begge fra Grindsted.

Leif Eskildsen fløj nogle kantede manøvrer, der var en verdensmester værdig, men Emil Madsen var ikke langt efter, dog var hans flyvefart lidt for høj til at det blev helt i top.

1. Leif Eskildsen	630	6440 pt.
2. Emil Madsen	630	5606 pt.

STUNT BEGYNDER:

Denne klasse, var præget af ustartende motorer, og da alle deltagerne var fra samme klub, er det nærliggende at tro at der ikke var særligt meget glød på den akkumulator de brugte!

Vagn Hansen, var den eneste der nåede næsten det hele, så han vandt sikkert foran Jørn Ottosen, der fløj nydeligt, men stoppede ved de trekantede loops.

Jørly Steensen nåede kun en halv flyvning.

1. Vagn Hansen	143	2227 pt.
2. Jørn Ottosen	143	1258 pt.
3. Jørly Steensen	143	1062 pt.

SPEED:

Her var der to svenske deltagere, der begge kom fra Malmö.

Rolf Hagel gen tog kunststykket fra NM, og vandt sikkert med 225 km/t i ny banerekord. Leif Eskildsen, der var dagens mand, havde pludselig fået skik på sin motor, og fin imponerende 211,8 km/t på andenpladsen. Kjeld Frimand, havde lidt vrøvl, og fik 210,5 km/t. Bertil Ferm blev fjerde med 201,1 km/t med en to-linet model. Jens Geschwendtner er halvt nede med nakken og fik kun 193,7 km/t, medens Dirch Ehlers, sandt at sige bliver dårligere fra gang til gang. Jørn Nielsen stillede op for første gang, og havde en god standerteknik. Han brugte 2-liner og fik 157 km/t.

1. Rolf Hagel	Malmö	225 km/t.
---------------	-------	-----------



2. Leif Eskildsen	630	211 km/t
3. Kjeld Frimand	130	210 km/t
4. Bertil Ferm	Malmö	201 km/t
5. J. Geschwendtner	138	193 km/t
6. Dirch Ehlers	138	180 km/t
7. Jørgen Nielsen	635	157 km/t

COMBAT:

Her var tilmeldt 6 deltagere, men kun 4 stillede til start.

Den kun 13 årige Peter Bryde fløj en taktisk klog kamp, mod Jørgen Bobbjerg, der smadrede sin model i et overkådt angreb.-Da Bobbjerg fik sin reservemodel op, lykkedes det de to combattanter at flyve sammen. Så Peter Bryde gik til finalen på bedre lufttid.

I andet heat fløj Werner Siggård så brutalt mod John Mau at han blev diskvalificeret.

I Finalen, fløj Peter Bryde igen klogt, men John Mau vandt med 3 klip mod o. Peter Bryde havde et klip, men det var i snoren.-Det var en meget underholdende kamp.

John Mau fløj med en Dominator, medens Peter Bryde havde en selvkonstrueret.

1. John Mau	635	3:40	3 klip
2. Peter Bryde	138	3:15	0 klip
3. J. Bobbjerg	130		
4. W. Siggård	130		

TEAM-RACE:

I første heat vandt H+J Geschwendtner med 5:13 foran Palle Ri-

vold/Henrik Hansen med 5:14, så to af finaleholdende var kåret.

Dirch Ehlers/Luis Petersen vandt andet med 6:12

Jørgen Olsen/Kjeld Frimand fik omflyvning, da Werner Siggård/Jørgen Bobbjerg kørte ind. H+J Geschwendtner brugte Oliver i andet heat og forbedrede til 5:08 foran dagens store overraskelse Olsen/Frimand der fik 5:35 og blev fjerde sammenlagt.

Per/Ole Hasling kørte sig i finalen med 4:40 med H.P.15 foran Ehlers/Petersen, der forbedrede til 6:01. Henning Andersen/Erik Thygesen fik 6:20.

I finalen kørte både Rivold/Hansen og H/J Geschwendtner varmt, derpå udgik Rivold/Hansen, efter en nervøs reaktion fra en hårtæt overhaling fra Per Hasling.

Der blev lidt spænding igen da Per/Ole Hasling var ved at sætte deres store forspring over styr, da modellen kørte ind en halv omgang fra mekanikeren, - men de nåede det mageligt, og var i mål i 10:23,5, foran Geschwendtner x2 der fik 10:54

1. Per/Ole Hasling	138	4:40	10:23
2. H/J Geschwendt.	138	5:08	10:54
3. Rivold/Hansen	138	5:14	-
4. Olsen/Frimand	138/130	5:35	
5. Ehlers/Petersen	138	6:01	
6. Thygesen/Andersen	138	6:20	
7. Siggård/Bobjerg	130	-	

Hans Geschwendtner

Rødovre Hobby og Legetøj

Roskildevej 284,
2610 Rødovre,
Tlf. 70 19 04.

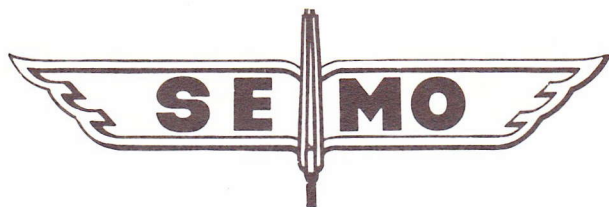
Vi fører radiofjernstyring, byggesæt til modelfly, modelmotorer, tilbehør, lim og dopelak, materialer, m. m.

HEGI

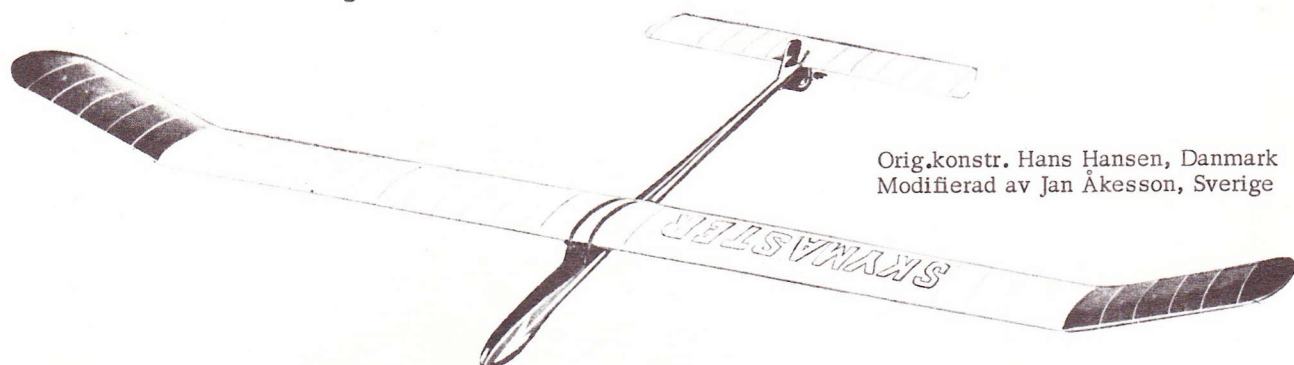


Graupner



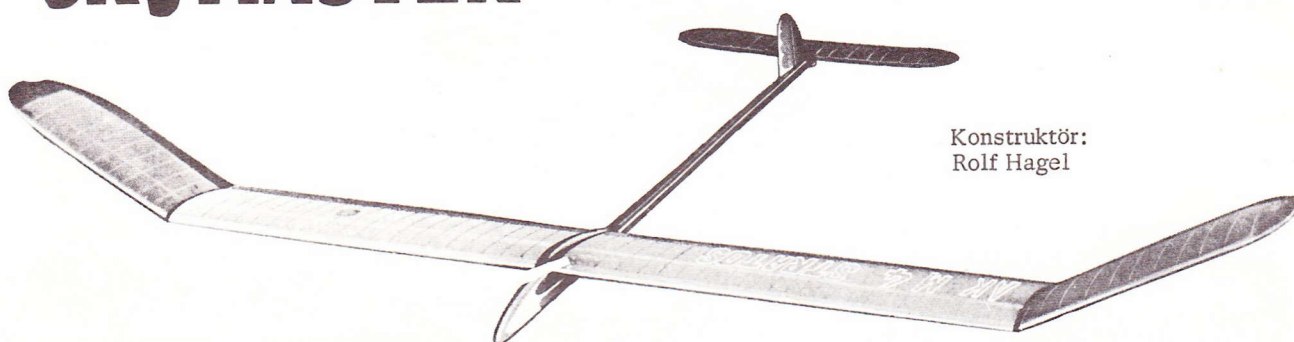


MODELLER



Orig.konstr. Hans Hansen, Danmark
 Modifierad av Jan Åkesson, Sverige

SKYMASTER

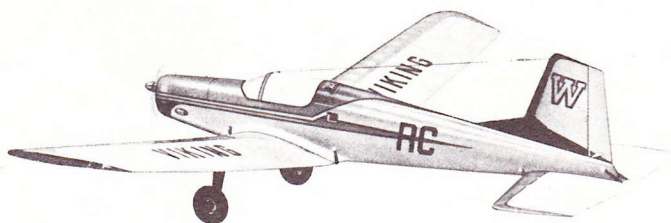


Konstruktör:
 Rolf Hagel

STRATOS

FROG

PLASTIC-BYGGESÆT



Blandt SEMO-MODELLERNE skal nævnes:

MUSTFIRE	172cm	kr. 245.-
VIKING	153cm	kr. 135.-
VAGABOND	150cm	kr. 125.-
STUNTY	82cm	kr. 37.-
THUNDERBIRD	89cm	kr. 38.-
MAX MASTER	128cm	kr. 39.-
SKYMASTER	169cm	kr. 47.-
STRATOS	191cm	kr. 47.-

SEMO-MODELLER fås i førende hobbyforretninger.

Ju 87G "STUKA" - "Tank Buster".
 FROG plastic-byggesæt omfatter 70 modeller i skala 1:72, 1 luftskib 10 biler og 12 skibe.

FROG faas i førende hobbyforretninger.

BANG'S HOBBY TEKNIK

KONGEVEJEN 112 . 2830 VIRUM . KØBENHAVN

MIKRO AVION I CS

Dette billede af Micro Avionics XL-65 giver et udmærket indtryk af 1968-årgangen af proportionalanlæg. Disse anlæg er blevet ca. 40% mindre end de hidtil kendte, og det er ikke alene Micro Avionics, der er gået denne vej. Så at sige alle de større radiofabrikker i USA tilhyder nu anlæg i minidimension, og det er vel kun et spørgsmål om kort tid, inden standardanlæggene helt vil forsvinde fra markedet. Et lille anlæg kan naturligvis bruges i en lille model, men da det samtidig har samme trækraft, som de store anlæg, kan de sandelig også anvendes i store og hurtige modeller. For at kunne bedømme størrelsen - da den ellers obligatoriske tændstikese mangler - bør man vide, at hver rormaskine måler 52 x 34 x 23 mm uden holder.

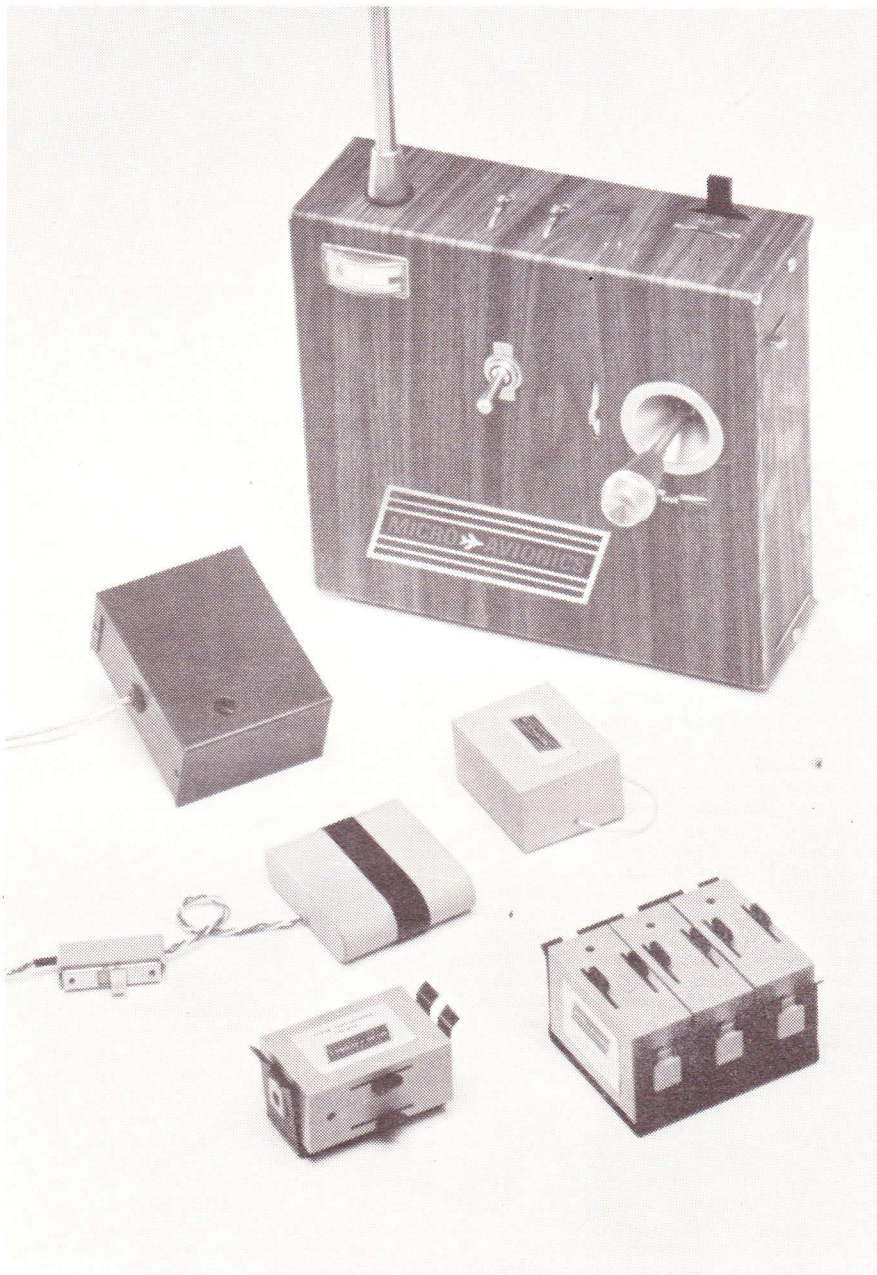
Dette holdersystem gør man sig iøvrigt sine tanker om, når man ser det afbilledet. Men når man først har set det i virkeligheden og har prøvet at tage en rormaskine ud af dens holder, forsvinder enhver betænkelse. Det er virkelig godt. Fjederne er meget kraftige, og der skal en særdeles kraftig påvirkning til, før en rormaskine kommer løs. Kun i et meget voldsomt havari (vi har prøvet - tak) bliver rormaskinerne slynget ud, og dette kan vi sikkert takke for, at vor radio virker udmærket, efter at vor Beachcomber på grund af PF, standardforkortelse for pilotfejl, (betegnelse regner vi med at få brug for af og til) blev forvandlet til bitte små balsastumper.

Ved at anskaffe sig flere sæt holdere opnår man, at man nemt, hurtigt og uden andet værktøj end nogle stærke negle, kan flytte sit udstyr fra den ene model til den anden. Det er her en yderligere fordel, at anlægget ikke skal trimmes om, når det sættes i en ny model.

Vægten af det luftbårne udstyr, som det er vist her, er så lav som 410 gram. Med dette udstyr er vi lidt i tvivl om, hvordan vi skal få vægten af vor nye Kwik Fly op på 2.700 gram !!!

Anlægget leveres også med to styrepinde, og så hedder det XL-6D. Og endelig leveres begge udgaver også i udførelser med 4 kanaler.

oml.



ny konkurrenceform

Her er så et forslag til en helt ny form for klubkonkurrence, hvor alle kan være med uanset om man flyver enkanal eller propo. Man kan naturligvis frit vælge, om man vil lade alle medlemmer flyve i een klasse, eller om man vil dele op i begyndere og eksperter.

Der gives points efter denne skala:

For at vise sig på pladsen på konkurrencedagen 10 p
 For at medbringe en model, yderligere 5 p
 Er i stand til at starte motoren 10 p
 For at få modellen i luften 10 p

For at få radiokontakt med modellen 10 p
 For at udføre en genkendelig manøvre 10 p
 Hvis manøvreren meddeles forud, yderligere 5 p
 Landing indenfor flyvepladsens område 10 p

NORDISK LANDSKAMP 68

FF

THOMAS KØSTER



I år var det Finlands tur til at arrangere Nordisk Landskamp for frit-flyvende modeller. Indbydelsen kom først en måned før konkurrencen skulle afvikles - det betød at deltagerne fik meget kort tid til at forberede sig - og det var medvirkende til at skabe en del uro omkring udtagelsen af det danske hold.

Der var lagt op til en noget usædvanlig konkurrence, idet der skulle flyves 7 starter - i overensstemmelse med de nye FAL-regler - og idet konkurrencen skulle afholdes om natten i midnatssol.

I modsætning til tidligere var der i år ingen problemer med at stille fuldt hold i D2 og C2. I A2, hvor der normalt er flest ansøgere, så det i begyndelsen ud til, at vi ikke ville blive repræsenteret, da Peter Stengade måtte melde afbud. Det lykkedes imidlertid at danne et hold bestående af Gunnar Nielsen (der ikke har fløjet konkurrence i adskillige år), Erik Nienstædt (der flyver wakefield) og Anita Dehlbæk (der alligevel skulle med som tilskuere, og som derfor ligeså godt kunne bygge en model og deltage).

Holdet i C2 bestod af Thomas Køster, Erik Nienstædt og Karl Erik Widell, mens D2-holdet udgjordes af Niels Chr. Christensen, Bernt Jensen og Thomas Køster.

Efter to dages rejse med overnatning hos Widell i Sverige befandt vi os på flyvepladsen - var der nogen, der sagde. For vi stod i en lille dal, der var omgivet af træer på alle sider - dalens diameter var ca. en kilometer, og den bestod i overvejende grad af sand og små tjørnebuske. Og vi kunne ikke se, at der var nogen flyveplads nogen steder. Men det viste sig selvfølgelig, at dalen virkelig var flyvepladsen - det er nok den dårligste plads, man har afholdt Nordisk Landskamp på.

Da det blæste en del, var det umuligt at trimme på grund af pladsens størrelse. Vi var meget nervøse for, at det skulle blive ved med at blæse, for så ville det være umuligt at afvikle konkurrencen. Finnerne lovede imidlertid helt bestemt, at

det ville blive stille til aften, når første periode begyndte. Eftermiddagen blev derfor brugt til gennemsyn af modellerne og til at se på lokaliteterne. Indkvarteringen fandt sted i en stor bygning på selve flyvepladsen. Der var ca. 50 sengepladser, en stor spisesal og i kælderen et kæmpemæssigt bygge-lokale med et førsteklasses materialedsalg.

Der blev serveret mad kl. 17.30 og bagefter gav Lennarth Hansson en fremragende omgang swing på pianoet. Så tog vi ud på flyvepladsen, hvor vinden næsten havde lagt sig helt. Der var således ca. en halv time til trimning, inden konkurrencen begyndte kl. 19.00.

Desværre blev Gunnar Nielsens første-model sat ud af spillet, allerede inden perioden begyndte. Under en trimflyvning ville den svenske holdleder gribe Gunnars model i landingen ved at udføre en manøvre, der - for os danske at se - i mistænkelig grad lignede et perfekt håndkantsslag - resultatet blev i hvert fald, at han slog ca. 20 cm af forkanten på hovedplanet. Dermed var modellen gjort ubrugelig - ærgerligt da det slet ikke var nødvendigt at gribe den, og da Gunnars reservemodel var betydelig dårligere end den ødelagte.

På grund af mangel på hjælpere - kun Erik Grove-Nielsen var med som tilskuere - måtte enhver klare sig selv under konkurrencen. På holdmødet inden konkurrencen blev det bestemt, at Nienstædt og Køster, der jo begge fløj to klasser, skulle starte henholdsvis A2 og D2 først i perioden, og at disse modeller så blot skulle samles op, når man kom forbi dem.

1'periode.

Da startskuddet lød, var Honda'en - vores medbragte startmotor til D2 - allerede igang, og i løbet af ganske kort tid var Køster afsted med gasseren - konkurrencens første flyvning, og også den første max. Nienstædt havde noget besvær med sin model, og da Niels og Widell endnu trimmede, besluttede vi af afvikle nogle A2-starter for ikke at komme i tidnød sidst i perioden. Periode-længden var kun en time, og hvert land havde to tidtagerhold. Danskerne første runde i A2 bragte hverken hæder eller ære - Nienstædt var bedst med 81 sek.

Efter nogle forgæves forsøg på at få sin første-model til at flyve, skiftede Niels til reserven, hvilket viste sig at være et klogt valg. Den fløj nemlig to max'er i første periode - et med, og et uden overrun.

Widell og Nienstædt kom begge ned på under 2 minutter i C2 - nedvind. Vi troede ikke, at der var særlig meget termik på den tid af aftenen, men da Køster i sin C2-start fløj max og endnu var 60 meter oppe, da termikbremsen virkede, fik vi hurtigt sat vort specielle termikvåben, sæbeboblemaskinen, op.

I A2 var svenskerne overlegne lige fra starten, da holdet lagde ud med fuld tid. Nordmændene havde kun A2-flyvere med, og de var ikke det bedste, man har set fra den kant.

I C2 skuffede svenskerne meget - Åhman, som sammen med Hansson, Nienstædt og Køster nok var den eneste, der kunne flyve max. i stille luft, kom ned på 140 sek. Hansson havde beklædt sin gamle "Go-Go" om, og derved var det fine trim forsvundet - 96 sek.

I gas så finnerne gode ud under trimningen. Små, hurtige modeller, som fik meget fin højde på under stiget, men som på grund af de små spændvidder ikke gled så fremragende.

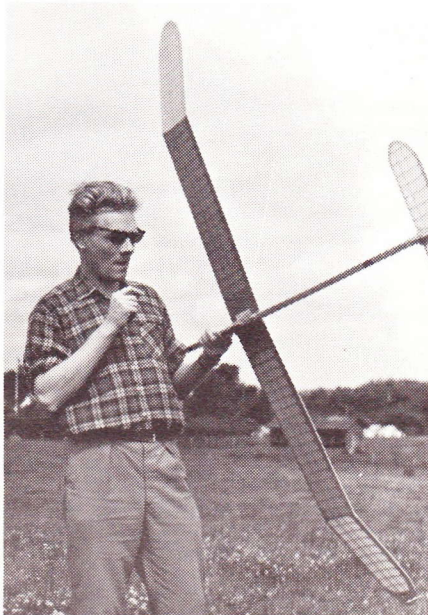
Rolf Hagel var også med - han startede fint med en max. Reservemodellen var en Old-Timer-gasmotormodel fra 1953! som han desværre ikke fik brug for. Hollander fløj som sædvanligt jævnt og sikkert, og trediemanden, Lars Åhman, så meget overbevisende ud.

Efter 1'periode fulgte en hæsblesende hjemhentning af Køsters wakefield, der havde lagt sig til rette i toppen af et højt træ. En lille finsk modelflyver så modellen samtidig med Køster, og så gik den vilde jagt, for finnerne absolut bevise over for Køster og alverden, at han var verdensmester i at hente modeller ned fra træer. Og Køster var naturligvis bange for, at fyren overvurderede sine evner. Modellen kom imidlertid uskadt ned, og hjemhentningsholdet nåede hjem 20 minutter ind i 2'periode.

2'periode.

Nu var sæbebobleapparatet kommet i gang, og der blev ikke lavet nogen fejl denne gang.

A2-flyverne forbedrede alle deres tider - Anita var bedst med 139 sek, hvilket var den 3'bedste tid i perioden.



I G2 fløj Nienstædt max, mens Widell var tæt på. Niels snuppede lige et max. på overrun, inden han fløj sit rigtige max. Bernt fløj knap to minutter, og dette i forbindelse med to max. gjorde, at vi vandt perioden.

I gas var det Hagels tur til at komme ned med nakken. Motoren var knebet for meget, og den kørte kun rent i 3 sekunder og tøffede derefter resten af tiden i vandret stilling.

3'periode.

Vinden havde nu lagt sig helt og modellerne drev kun 2-300 meter på en max. Termikken var yderst svag, så de fleste A2-modeller fik noteret omkring 140 sek. Der var ikke mange ændringer i rækkefølgen på deltagerne - efter de tre perioder lå de tre svenskere i spidsen af A2 - Åhlström 482, Pettersson 479 og som nummer tre, Eklund med 462 sek.

I wakefield førte Køster med fuld tid foran P. Pasanen med 530 sek, og Poajola med 524 sek.

I D2 havde både Niels og Køster tre max'er, lige efter lå Hollander med 534 sek, og L. Åhman med 527 sek. Efter programmet blev der efter 3' periode serveret "kvælsbit" kl. 22, hvorefter det var meningen, at man skulle have sig et par timers søvn inden morgenmaden kl. 3.30 søndag morgen. - Sådan kom det imidlertid ikke til at gå. Niels havde - efter det traditionelle over-run - fløjet max. i tredje start, og han kunne ikke finde modellen igen, da den var landet i en skov. Vi var ude for at lede, men skønt der blev taget pejling og dannet kæde, måtte vi dog give op efter 2 timers søgen. Niels og Køster gik så igang med at trimme Niels' anden model, og det lykkedes også at få den til at flyve udmærket. Så blev der endelig tid til en smule søvn.

Da deltagerne kom på benene igen, blev de mødt af et overrådigt morgenbord og et glimrende flyvevejr. Det var næsten vindstille, der var ingen skyer og solen stod ret højt. I modsætning til lørdagens stille luft var der nu masser termik, og dagens første gerning var da også at stille sæbeblæseapparatet op.

4'periode.

Køster startede først med sin gasser, men det blev dog ikke max. denne gang, da der kom nogle træer i vejen ved landingen. Da både Hollander og Åhman droppede mere, blev Køster's

forspring forøget. Niels' model var ikke til sinds at samarbejde - den havde ikke bevaret trimmet og fløj kun 76 sek, hvorefter Niels var uden chancer.

I wakefield rykkede Poajola og Åhman op på 2' og 3'pladsen, da Pasanen kom ned på 134 sek.

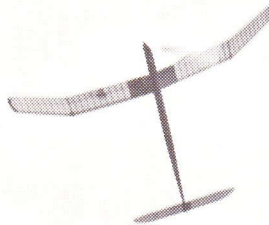
Også i A2 skete der omrokeringer i toppen. Pettersson faldt ned på tredjepladsen med 613 sek, blot 1 sek. efter Eklund og 11 sek. efter Åhlström. Her kunne ske meget endnu. Det bør nævnes, at Nienstædt var topscorer med svæve modeller i denne periode.

5'periode.

Denne periode var hård for Pettersson i A2 - med kun 85 sek. faldt han fra 3' til 5'pladsen, hvor han holdt sig resten af konkurrencen. Eklund overtog føringen foran Åhlström - de to lå urørligt foran resten af feltet.

I wakefield var det Køsters tur til at droppe - 150 sek. Derved kom han ned på 3'pladsen efter Poajola og Åhman.

I D2 var stillingen Køster, Hollander og Rietanen.



6'periode.

Kampen mellem de to svenskere i toppen af A2 fortsatte. Nu kom Åhlström foran med et max, mens Eklund måtte nøjes med 63 sek.

Der var mere spænding i wakefield. Køster fløj før de to nærmeste konkurrenter - og det blev til endnu en nedvindsstart, denne gang på 130 sek. Åhman fik imidlertid endnu mindre, 95 sek. Stillingen var derefter den, at Poajola havde 47 sek. mere end Køster, mens Åhman kom et stykke bagefter. Det betød imidlertid, at Poajola skulle flyve sin hidtil dårligste start til sidst, hvis han skulle risikere at tabe.

I D2 mistede Køster lidt af sit forspring, men dog ikke så meget, at han flyttede sig fra førstepladsen. Køster havde 1050, Hollander 1032 og Rietanen 997 sek. Her var der lagt op til en spændende sidste periode.

7'periode.

I A2 sikrede Åhlström sin sejr ved at slutte af med en max. Eklund fik også max. og kunne derfor beholde sin andenplads. På tredjepladsen kom Tähkäpää fra Finland. Han havde fløjet hæderligt gennem hele konkurrencen uden at lave de helt dårlige tider.

I wakefield ventede man spændt på at se, hvad Poajola og Åhman kunne præstere. Finnerne betragtede vores sæbeblæser meget interesseret, da de lige skulle sikre Poajola's sejr med en flyvning over 133 sek. Det bemærkede Nienstædt imidlertid, og han skyndte sig hen for at slukke for apparatet. Finnerne blev noget sure over dette, mens Lemmarth Hansson var ved at dø af grin over det. Resultatet blev imidlertid, at Poajola fik startet i nedvind, og at han blev noteret for 101 sek, således, at Køster kunne vinde, hvis han fløj over 143 sek. Han lavede

A2 - Hold.

1. Sverige	2999
2. Finland	2342
3. Danmark	2097
4. Norge	1942

G2 - Hold.

1. Danmark	3223
2. Finland	3200
3. Sverige	3077

D2 - Hold.

1. Sverige	3360
2. Finland	3093
3. Danmark	3031

Svæve modeller, A2.

1. H. Åhlström	Sverige	180	136	166	142	138	180	180	1122
2. H. Eklund	Sverige	180	134	148	152	171	63	180	1028
3. M. Tähkäpää	Finland	104	100	165	152	131	106	180	938
4. A. Regnli	Norge	101	120	136	141	142	57	180	877
5. J. Pettersson	Sverige	180	150	149	134	85	88	63	849
6. E. Siira	Finland	75	154	157	149	147	68	87	837
7. J. Pusanen	Finland	180	88	138	146	52	105	58	767
8. E. Nienstædt	Danmark	81	121	118	154	142	48	72	736
9. A. Dehlbæk	Danmark	32	139	120	136	76	99	123	725
10 G. Nielsen	Danmark	40	101	113	114	94	84	90	636
11 B. Mikelsen	Norge	38	78	149	129	91	69	40	549
12 S. E. Borser	Norge	62	70	138	141	10	25	25	471

Gummimotormodeller, G2.

1. Thomas Køster	Danmark	180	180	180	180	150	130	180	1180
2. S. Poajola	Finland	180	164	180	180	171	172	101	1148
3. R. Åhman	Sverige	140	180	180	180	173	95	138	1086
4. E. Nienstædt	Danmark	105	180	180	180	156	157	115	1075
5. P. Pasanen	Finland	180	174	176	134	120	106	142	1032
6. H. Pasanen	Finland	180	180	71	120	109	180	180	1020
7. H. Andersson	Sverige	168	106	140	135	155	117	180	1001
8. L. Hansson	Sverige	96	140	144	180	99	180	155	990
9. K. E. Widell	Danmark	97	172	130	180	115	96	180	970

Gasmotormodeller - D2.

1. T. Køster	Danmark	180	180	180	172	180	158	180	1230
2. R. Rietanen	Finland	165	171	152	169	158	180	180	1175
2. N. Hollander	Sverige	154	180	180	158	180	180	143	1175
4. L. Åhman	Sverige	180	167	180	135	138	180	180	1160
5. J. Kumpulainen	Finland	149	178	173	150	121	180	137	1088
6. R. Hagel	Sverige	180	54	180	139	171	180	121	1025
7. N. C. Christensen	Danmark	181	180	180	76	65	180	56	917
8. B. Jensen	Danmark	91	118	162	59	180	116	158	884
		100	114	152	180	108	96	830	



en meget spændende flyvning, idet modellen lå halvt i nedvind og halvt i termik. Til sidst fik termikken godt fat i modellen, og max'et var hjemme. Således gik det altså til, at Køster vandt G2. Åhman beholdt sin tredjeplads, mens Nienstødt fik klemt sig ind på fjerdepladsen lige efter Åhman.

I gas startede Køster tidligt i perioden, og da det blev til en max, vandt han også denne klasse. Tilbage stod spørgsmålet, om Hollander kunne holde sin andenplads. Rietanen havde fløjet max, så han var sikker på at blive nummer tre. Hollander havde brækket kroppen på sin første-model, så han måtte igang med at trimme sin reserve. Det foregik under dramatiske former, men ligemeget hjalp det. I konkurrencen fløj han 143 sek, hvilket kun kunne give ham tredjepladsen, så Rietanen rykkede op som nummer to.

Tidligere blev man meget klogere, når man havde været til Nordisk Landskamp. Man lærte en bunke fiduser af alle disse udenlandske eksperter.

Denne gang havde man selv - som dansker - fornemmelse af at være mere ekspert, end de øvrige deltagere. Det var os, der mødte frem med så spændende ting som et sæbeboble-apparat til termiksøgning og med en startmotor til gassere. Vore modeller i G2 og D2 virkede også gennemgående mere avancerede end de andre landes. I A2 kunne vi ikke følge med, men efter omstændighederne klarede vort hold sig dog udmærket.

Der indbydes hermed til:

km

København Mesterskaber i linestyling
Lørdag d. 19 og Søndag d. 20 Oktober
Der flyves 1. omgang i Stunt, Speed
og 1/2 H Team-Race om Lørdagen!

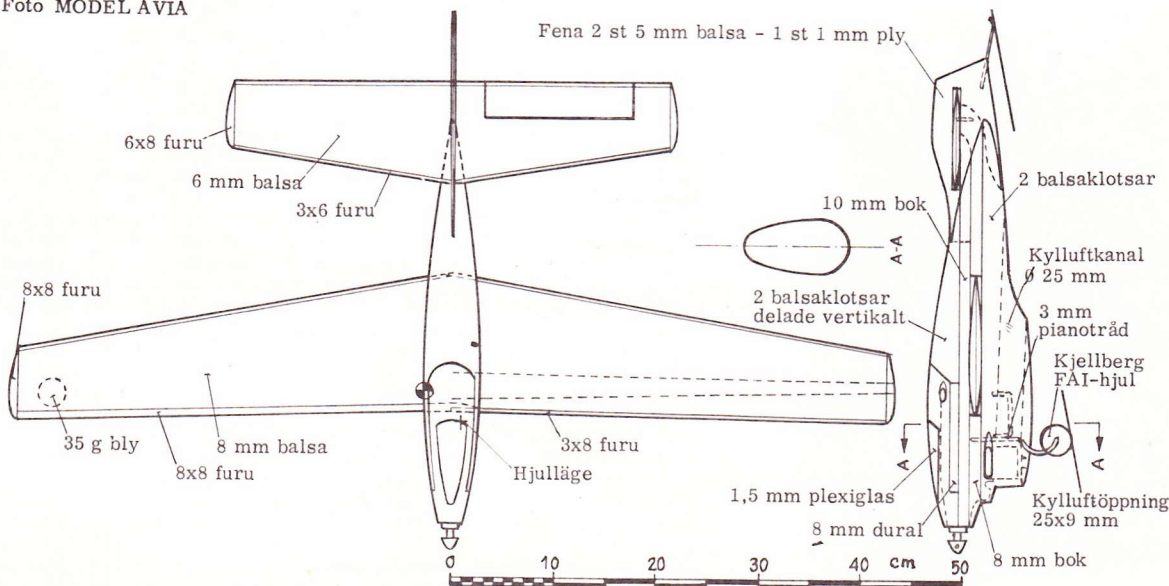
Der indbydes indvidere til:

fest

om aftenen Lørdag d. 19 Oktober i
huset på Amager Fælled

Detaljeret indbydelse vil blive
tilsendt klubformændene snarest!

Foto MODEL AVIA



konkurrence-kalender

FF

- d. 29/9 konkurrence i Eslöv, Sverige.
- d. 6/10 Danalim-konkurrence, Odense.
- d. ? 1. høstkonkurrence, Hillerød.
- d. 20/10 2. høstkonkurrence, Kalundborg.
- d. 3/11 Repræsentantskabsmøde, Kalundborg.
- d. 10/11 1. distriktskonkurrence, Hillerød.
- d. 1/12 2. distriktskonkurrence, Hillerød.

CL

- d. 19-20/10 Københavnmesterskaber, Amager.
- d. 3/11 Repræsentantskabsmøde, Kalundborg.

RC

- d. 3/11 Repræsentantskabsmøde, Kalundborg.

COMBAT — N.M.

Der er fra finsk side foreslået, at man sletter Combat ved NM, idet man påstår, at vinderen er ham, der har det bedste mundtøj!

Jeg håber sandelig, at man stemmer mod dette fra dansk side, da det vil virke som et direkte slag mod Norge, hvor Combat er den stærkeste klasse.

Jeg vil iøvrigt tro, at Finnernes væsentligste indvending mod Combat er, at de aldrig har klaret sig så godt i den klasse.

Finnernes optræden til NM var for de flestes vedkommende ikke just præget af sportslig opførsel - man klappede ikke af danskerne, man forlangte pointsberegningen i Combat lavet om, man beskyldte omgangstallerne i Team-Race for at tælle forkert - åbenbart kan finnerne ikke tåle at tabe.

Hans Geschwendtner

SUZIE-Q II BRUGTMOTORMARKED ??

Et af dette blads missioner er bl. a. at skabe bedre forhold for begynderne, og derfor er det vores håb, at man gennem bladets spalter kan lave et godt brugt-motormarked.

Den afbildede Team-Racer behøver vist ingen nærmere præsentation! Det er Per/Ole Haslings Super-Tigre model, der nok til dato, har været Danmark mest vindende T/R-model.

Af placeringer kan nævnes.

- | | |
|----------------------|------|
| 1. Solnapokalen 1966 | 9:11 |
| 1. DM 1967 | |
| 2. Europa.-M 1967 | |
| 1. Solnapokalen 1968 | |
| 1. NM 1968 | |
| 1. Høstkonk. 1968 | |



Det skal forstås på den måde, at hvis man har en brugt motor i køreklar stand, og som man ikke regner med at bruge mere, og er villig til at sælge til en nybegynder for en billig penge, - Bedes man skrive til redaktionen, om hvilken motor man har, og hvilken pris man forlanger.

Vi håber så som en god læserservice, at bringe en god liste over motorer, der er i udbud. - Og naturligvis koster det intet at indrykke en sådan annonce.

Forretningsspekulation, vil pure blive afvist fra denne spalte!



munkebjerg hotel

PIANOTRAD

retstrakt, længde 90 cm

0,5 mm	kr. 0,25
0,8 mm	kr. 0,30
1,0 mm	kr. 0,40
1,2 mm	kr. 0,50
1,5 mm	kr. 0,60
2,0 mm	kr. 0,90
2,5 mm	kr. 1,30
3,0 mm	kr. 1,50

ABACHIFINER

1 mm, 10 x 40 cm	kr. 0,80
2 mm, 10 x 40 cm	kr. 0,80
3 mm, 10 x 40 cm	kr. 0,80
2 mm, 12 x 75 cm	kr. 1,40

MAHOGNIFINER

2 mm, 10 x 40 cm	kr. 1,00
2 mm, 12 x 75 cm	kr. 1,75

MAHOGNILISTER

til modelskibe
65 cm længder,
2 x 6 mm kr. 0,40

AEROPLANKRYDSFINER

0,5 mm, 10 x 40 cm	kr. 1,70
0,8 mm, 10 x 40 cm	kr. 1,70
1,0 mm, 10 x 40 cm	kr. 1,70
1,5 mm, 10 x 40 cm	kr. 2,40
2,0 mm, 10 x 40 cm	kr. 2,40
4,0 mm, 10 x 40 cm	kr. 1,70
6,0 mm, 10 x 40 cm	kr. 2,40
8,0 mm, 10 x 40 cm	kr. 2,40

BALSAFINER

fineste kvalitet

1 x 100 x 910 mm	kr. 2,60
1,5 x 100 x 910 mm	kr. 2,60
2 x 100 x 910 mm	kr. 3,00
3 x 100 x 910 mm	kr. 3,35
5 x 75 x 910 mm	kr. 3,00
10 x 75 x 910 mm	kr. 5,00

BALSAKLODSER

25 x 25 x 300 mm	kr. 1,30
25 x 50 x 300 mm	kr. 2,60
50 x 50 x 300 mm	kr. 5,20
50 x 50 x 450 mm	kr. 6,75
50 x 75 x 450 mm	kr. 9,25
50 x 100 x 450 mm	kr. 12,50
50 x 100 x 600 mm	kr. 15,50

JAPANPAPIR

format 50 x 75 cm

tyndt, hvidt	kr. 0,80
tyndt, rødt	kr. 0,80
tyndt, gult	kr. 0,80
tyndt, orange	kr. 0,80
svært, hvidt	kr. 0,90
svært, rødt	kr. 0,90
svært, gult	kr. 0,90
svært, orange	kr. 0,90

CELLULOIDPLADER

0,15 mm, 10 x 20 cm	kr. 0,65
0,50 mm, 10 x 20 cm	kr. 1,10

MOTORGUMMI

fineste kvalitet
1 x 4 mm, pr. m ... kr. 0,55

PENSLER

til dope,
lille kr. 0,90
stor kr. 1,15

SKAKMØNSTRE

SKYD-AF transfers.
Til dekoration af modelfly.
Hvide og sorte kvadrater.
Format 100 x 210 mm,
pr. ark kr. 2,00

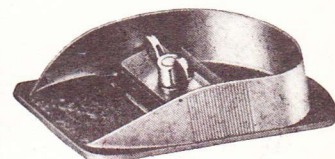
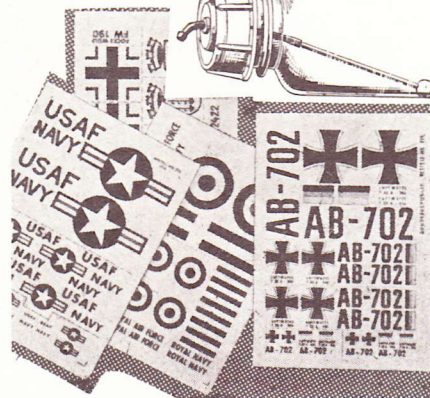
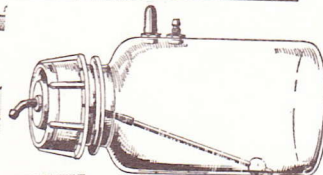
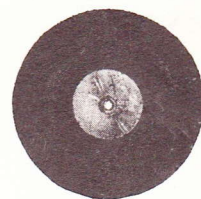
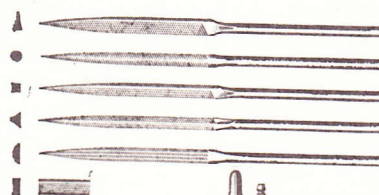
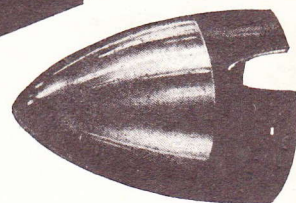
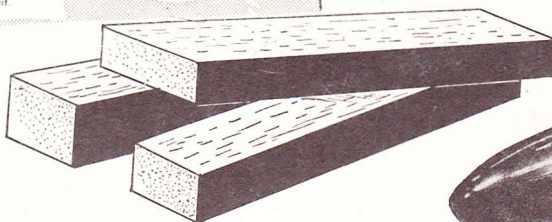
TAL og BOGSTAVER

SKYD-AF transfers.
Hvert ark omfatter alfabetet og talrækken i sort farve

4 mm højde	kr. 1,00
15 mm højde	kr. 2,00
22 mm højde	kr. 3,10
48 mm højde	kr. 6,50

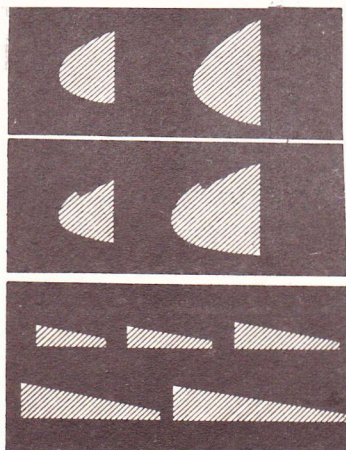


Balsa



MODEL OG HOBBY

Phone 14 30 10 - 23, Frederiksborggade - Copenhagen K - Denmark - Postgiro 217



The place where model builders meet and exchange ideas