

MODELFLYVENNYT



3 FEBRUAR **69**

Graupner**BYGGESÆT****nr. 4629 KWIK FLY MK III.**

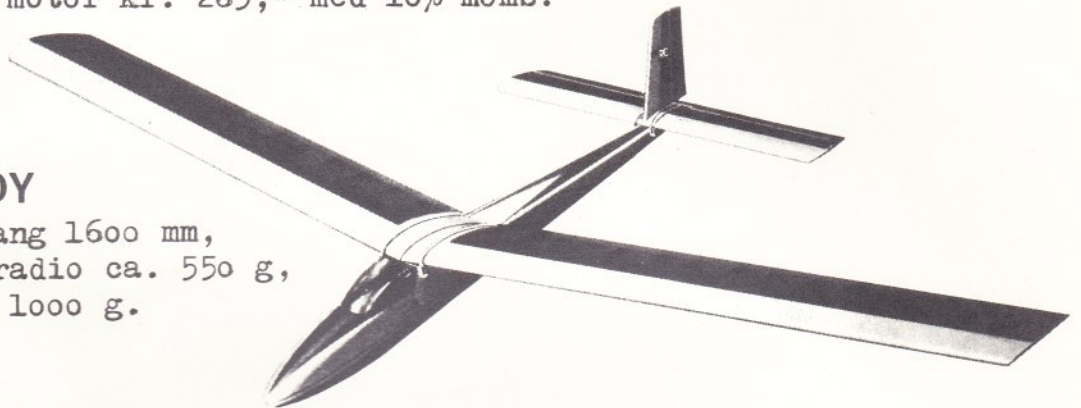
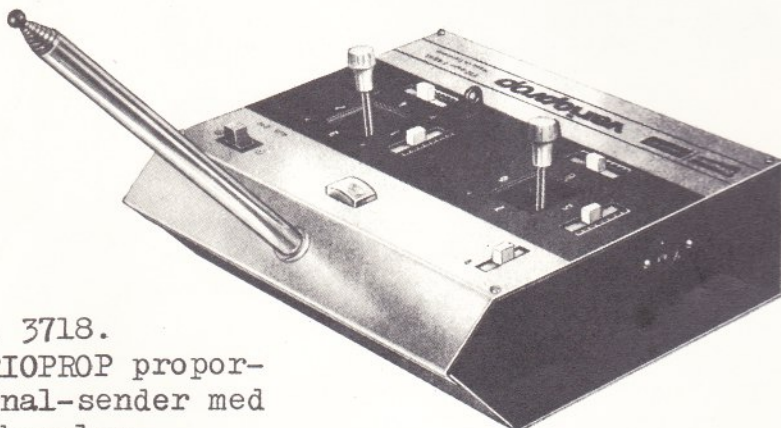
Phil Kraft's verdensmesterskabsmodel, vingefang 1510 mm, 10 ccm motor, mange færdige dele. Pris excl. motor kr. 265,- med 10% moms.

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

GRAUPNER-byggesæt er KVALITETS-byggesæt - delene passer sammen og tegningerne overskuelige og meget detaljerede.

nr. 4227, DANDY

Svævefly, vingefang 1600 mm, flyvevægt excl. radio ca. 550 g, med radio op til 1000 g.

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

Nr. 3718.
VARIOPROP proportional-sender med 10 kanaler.

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. Pendlers-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,- i frimærker eller forudbetaling til generalagenturet: **IB ANDERSEN, 9620 ÅLESTRUP.**



Nr. 3738, modtagerdel.
Nr. 3742, kanaldel.



Nr. 3765, rormaskine.

Modelflyvenyt - 3

FEBRUAR 1969

Redaktion:

FF - Per Grunnet,
Tværvej 44,
2830 Virum.
Tlf. (01) 85 01 21.

CL - Hans Geschwendtner,
Wibrandtsvej 47,
2300 København S.
Tlf. (01) 55 02 20.

RC - Ole Meyer Larsen,
Paludansvænge 4,
4700 Næstved,
Tlf. (03) 72 21 07.

Adresse: "Modelflyvenyt",
v. Per Grunnet,
Tværvej 44,
2830 Virum.

Postkonto: Nr. 9 86 49.
"Modelflyveklubben Hurricane"
v. Michael Væth,
Hegnsvej 60,
2850 Nærum.

Ansvarshavende redaktør & udgi-
ver - Per Grunnet.

Følgende har bidraget til det-
te nummer af Modelflyvenyt:
Palle Bang, Niels Chr. Chris-
tensen, Hans Geschwendtner,
Jens Geschwendtner, Per Grun-
net, Arne Hansen, Hanne Hansen,
Ole Hasling, Ole Meyer Larsen,
Pinn Mortensen, Frits Nielsen,
Erik Nienstædt, Bent Sehested.

Pris - løssalg kr. 3.-
Årsabonnement kr. 15.- (6 numre)

Annoncepriser excl. moms.

1/1 side - 200 kr.

1/2 side - 110 kr.

1/4 side - 60 kr.

1/8 side - 35 kr.

Tillæg for annoncer på side 2 og
bagside - 25% af normalprisen.

Eftertryk fra bladet er kun til-
ladt, når redaktionen har givet
skriftlig tilladelse.

Signerede artikler, der bringes
i "Modelflyvenyt", står for for-
fatterens regning og er ikke
nødvendigvis udtryk for redak-
tionens mening.

Tryk:

Thisted Amtsbogtrykkeri, Thisted.

Så fyldte Kongelig Dansk Aeroklub 60 år. Vi vil ønske tillykke, og vi vil samtidig udtrykke vort håb om, at KDA ikke - som de fleste 60-årige - forfalder til konservatisme og navlebeskuelse.

Enhver modelflyver, der har haft nogen forbindelse med Aero-klubben, ved, at der er mange ting i KDA's organisation, der skal ændres, før KDA bliver "et organ af livsvigtig betydning for alle almenflyvningens udøvere" - som det så smukt udtrykkes i jubilæumsartiklen (FLYV 1-69).

Situationen for modelflyverne er den, at vi er bundet til KDA, hvis vi skal være tilsluttet FAI. Kun medlemmer af FAI kan deltage i internationale konkurrencer, så de konkurrence-mindede modelflyvere kan ikke undvære medlemsskabet af FAI. Det er også disse modelflyvere, der lider mest under den dårlige service, som KDA yder modelflyverne. Vi er ikke blevet medlemmer af Idrætsforbundet, der gøres ikke propaganda for modelflyvesporten, man har sløffet hveranden nordiske landskamp (der afholdes nu kun NM de år, hvor der ikke er VM) og KDA's sekretariat arrangerer ikke modelflyvekonkurrencer. Tilsyneladende har man ikke andet med modelflyverne at gøre, end at man sender dem kontingentopkrævninger, diplomer og MB-blade. Desuden sælger man forskellige småting (timere, liner, beklædningspapir o. l.) og man sørger for, at modelflyverne er ansvarsforsikret (forsikringen er temmelig uanvendelig pga. den meget høje selvrisko).

Meget tyder imidlertid på, at der er bedre tider på vej. Man hvisker meget i krogene, og det drejer sig altsammen om genindførelse af modelflyveunionen - sammen med svæveflyve- og motorflyveunionen. Aeroklubben skal splittes op i et passende antal unioner, der tilsluttes Kongelig Dansk Aeroklub og dermed FAI. Kongelig Dansk Aeroklub reduceres til et kontor, og de enkelte unioner opretter selv sekretariater efter deres behov. De har desuden frie hænder til at organisere sig, som de vil. Dette kan betyde en stor bedring af modelflyvernes vilkår, såfremt modelflyverrådet kan skaffe kvalificeret arbejdskraft til vort sekretariat.

Så vort ønske for jubilæet må være, at strukturændringen bliver gennemført så hurtigt som muligt. Først da er der grund til at tage hinanden i hænderne og synge KDA's pris - måske.

Per Grunnet.

INDHOLD:

Topper, en kunstflyvningsmodel	side 4.
Motortest, Super Tigre G 15 G	side 6.
Gennembrydning af termikmuren	side 7.
Meshack, gasmotormodel	side 10
RC-nyt	side 12
Boomer, RC-kunstflyvningsmodel	side 13
Tuning af Super Tigre G 15 D	side 17
Tailplane-setting til gasmotormodeller ..	side 18
Mad John, en speedmodel	side 22
Kan du huske ..?	side 24

TOPPER

• en kunstflyvningsmodel.



Beskrevet af HANS GESCHWENDTNER

Denne model stammer fra de amerikanske AYSC konkurrencer, der flyves hvert år, med deltagelse af unge op til 18 år. Der må kun deltage én fra hver stat, der har kvalificeret sig gennem udtagelseskonkurrencer i sin hjemstat.

I finalen flyver man så fire grene med samme model, nemlig: Speed, Stunt, Varighed og Byggekongurrence. Alle fire grene tæller til en samlet konkurrence.

Eddie Elasicck, der fløj Topper, vandt i 1961, hvor hans grenplaceringer blev følgende: Nr. 1 i Stunt, Nr.2 i Bygning, Nr.6 i Speed og Nr.6 i Varighed. Det skal lige nævnes at en model som Flite Streak også har vundet AYSC mesterskabet, hvilket jo fortæller lidt om den kvalitet Topper er i besiddelse af.

Vi bringer denne tegning, der først har været offentliggjort i American Modeller, fordi der ikke her i landet er nogle der flyver med den type modeller, nemlig modellen, der ligger lige midt imellem Artist og Nobler.-Ihvertfald ses de ikke ved konkurrencerne.

Den kan laves både til 2,5 ccm og 5-6 ccm motorer, man skal så bare rette sig efter de angivne målestokke på tegningen. Der er en del interessante ting på tegningen, som f.eks. indbygget styretøj på en fladkropsmodel, understellet osv., men ved et nærmere studium af tegningen, vil man se flere finesser dukke op.

Modellen har faktisk en smule fælles med Shark 15, men er efter min mening meget bedre.

Byggevejledningen, der bringes i det følgende, er forhåbentlig så fyldestgørende som muligt, så selv nybegyndere, kan få glæde af modellen.

Bygningen starter med vingen, som færdiggøres før den kan limes på kroppen.

Man laver en midter-og en tipribbe, som man sætter yderst på hver side af 9 lidt rigeligt skårne ribber, ved det at det hele boltes sammen så bagkanten er lige på alle ribberne. Derefter slibes hele opsætningen ned til en ensartet indskrænkning af ribberne fra midterribben til tipribben. Denne procedure gentages med den anden ribbeafdeling, dog må man være opmærksom på, at det yderste plan er ca. 3 cm mindre end det inderste, således at den næstyderste ribbe kun skal være en mikroanelse større end tipribben.

Når man har skåret ud til lister, trekantshul (Kun i den ene M-ribbe) osv. skal vingen samles. Vingen skal, når den samles have spidsning, således at yderste ribbeoverside er klodset 5 mm op over byggeplanet.

Vingen skal bygges med oversiden nedad, og man starter med at klodse hovedbjælken op; derefter sættes forkantslisten og bagkanten på.-Til sidst sættes hovedbjælken på undersiden.

For -og bagkantsbeklædningen sættes på,-strips'ene limes ovenpå ribberne,-planet vendes, og den samme procedure gentages

Trekantsfundamentet og styretøj installeres, flapsene monteres, og til sidst kommer ørerne, hvis tværnsnit også kan ses på tegningen --Husk bly i den yderste. Juster neutral trekant= neutral flaps, og spænd derefter styretøj. Til sidst beklædes midten af planet.

Vingen slibes, dopes, slibes og beklædes med tynd silke, og dop

til sidst hele planet 5 gange.

Kroppen skæres ud af en 10 mm mellem Balsa (13 mm hvis det er en 6 ccm motor), derefter installeres motorfundamentet. Når man skærer ud til stødstangsrillen, sker der faktisk det at man deler kroppen på langs, så det er bedst at have skåret kropssiderne ud på nuværende tidspunkt, for at have noget at rette sig sikkert efter når man samler den igen.

X-finers næseforstærkningen skæres ud og limes på begge sider. Derefter limes kun én balsaside på kroppen, da turen nu er kommet til installering af højde -og sideror, der laves af 5 mm m-balsa. Der indfældes desuden et par X-finersstivere, der samtidig styrer stødstangen (se tegningen). Når disse ting er punktlimet på plads, samtidigt med at styretøjet er installeret, kontrolleres det endnu engang om alt er neutralt på det rigtige tidspunkt.-Hvis dette er i orden limes det hele grundigt på plads.

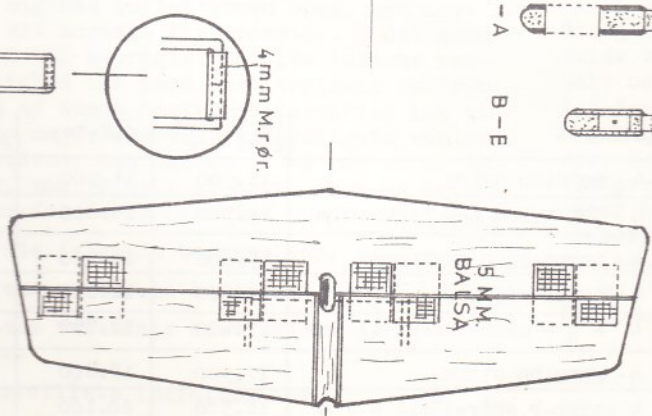
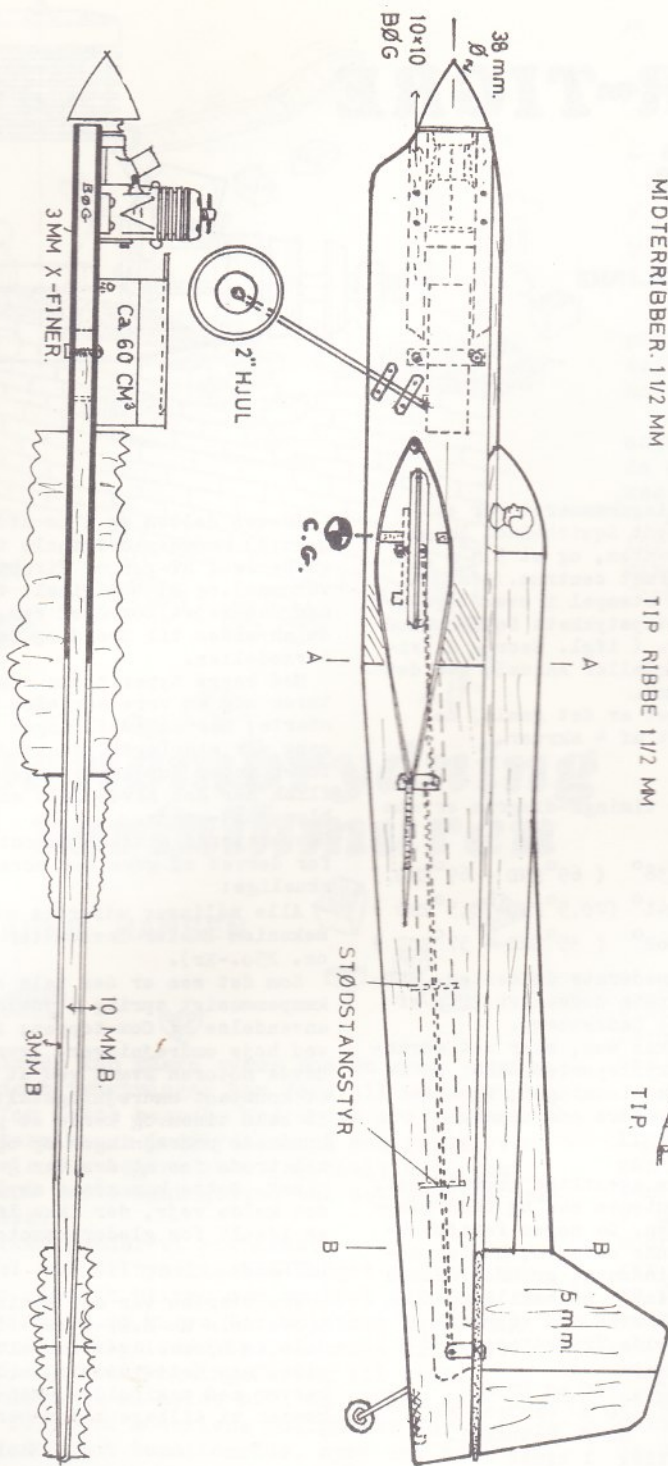
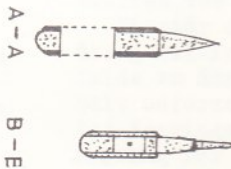
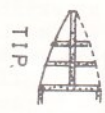
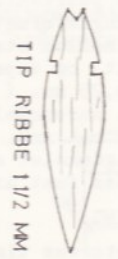
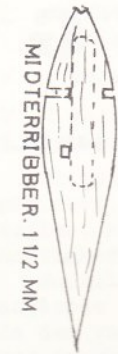
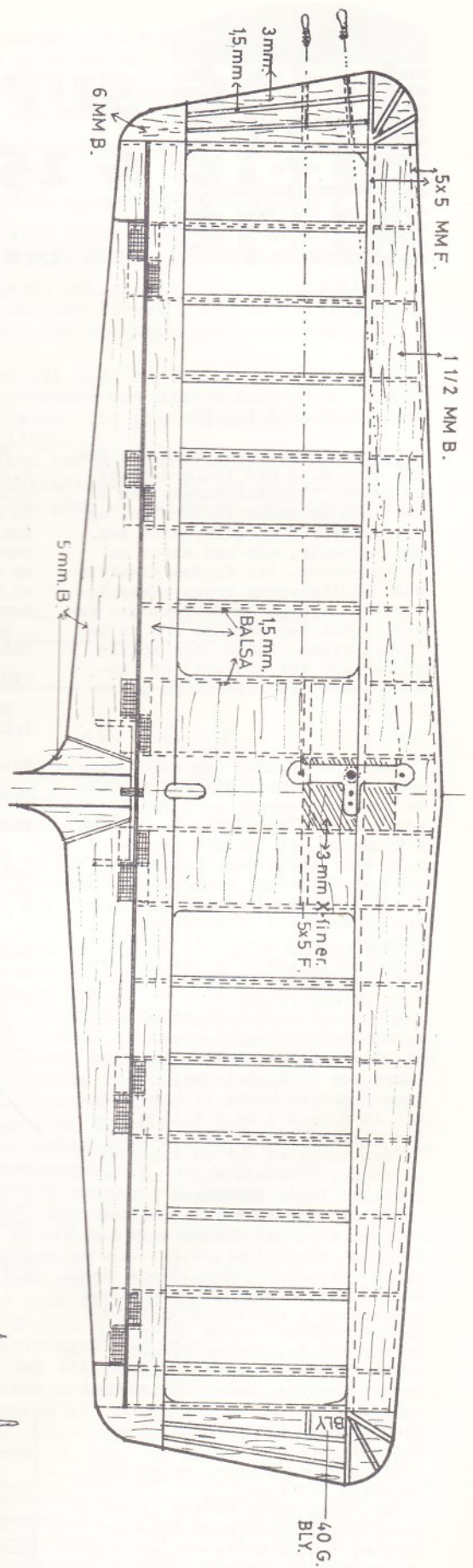
Når man har samlet modellen, vil jeg tilråde at man beklæder hele modellen med silke incl. haleplan, krop, sideror osv.-altså det hele.

Understellets konstruktion fremgår vist rigeligt af tegningen.

Som tank foreslår jeg en tank efter Palmer systemet (ca. 50 ccm for 2,5 og ca. 90 ccm for 6 ccm)

Hvis man ellers har nogle problemer, er man velkommen til at skrive til redaktionen
God bygge -og flyvelyst med
Topper

Hans Geschwendtner.



CM³ 2,5-3,5 SKALA 1:4
 CM³ 5-6 SKALA 1:5,5

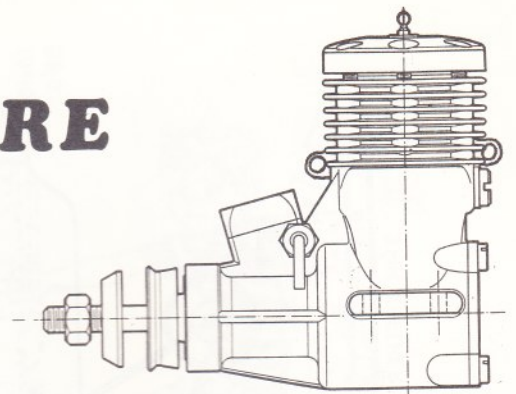
TOPPER.
 KONSTRUKTION: JOHN D'OTTAVIO

Fig.-169

**TEST
TEST
TEST**

SUPER-TIGRE G 15 G

VED OLE HASLING



AFPRØVNING AF S-T G.15

Den her afprøvede motor, er den nye type G.15 med lille udblæsningsport i krumtaphuset. Den er købt hos en dansk forhandler, og repræsenterer således, hvad man kan forvente, når man køber en butiksmotor. Der findes givetvis både dårligere og bedre eksemplarer, men typisk er det, at den kører en del langsommere end de motorer, visse udenlandske model-flyveblade får tilsendt af fabrikanterne med henblik på prøvekørsler.

OPBYGNING:

Den er i grunden den samme motor, som blev introduceret i 1964. Den eneste væsentlige forskel, er udformningen af udblæsningsporten i krumtaphuset. Originalen var 5 x 25 mm, medens den nye version har et betydeligt mindre hul, nemlig 4 x 13 mm, der sidder i midten af en 7,5 x 36 mm flange. Flangen har 2 skruehuller og 2 gevindhuller, hvilket giver forskellige muligheder for monterning af Manifolds.

De øvrige karakteristiske træk er bibeholdt: Den enorme 7,2 x 11,2 indsugningskanal i krumtaphuset, de to kuglelejer, som krumtapakslen kører i (henholdsvis 10 x 24 x 7 og 5 x 16 x 5 for bageste og forreste leje.)

Krumtapakslen har en diameter på 10 mm, faldende til 5 mm ved forreste leje. Pasningen i lejerne og tætningsstykket mellem dem, er sådan at akslen selv kan falde på plads (altså løs). Det store ventilhul (8 x 13) mm åbner til den store 7,5 mm Ø store gaspassage i akslen. Krumtappinden på 5 mm Ø, sidder på en 4,3 mm tyk flange, der er fræset bort på begge sider af pinden for at forbedre motorens totale balance.

Plejlstangen er fremstillet af stang-Aluminium (dural.).

Cylinder og stempel er af almindelig S-T type:

Skyllekanalerne består af to parallellogram-formede udføringer, medens udblæsningsporten er almindelig rektangulær, 4 mm høj og 16 mm bred. I stemplet holdes krydspinden på plads af 2 små pianotråds "låseringe". Cylinderen spændes ned i huset ved hjælp af topstykket, der holdes fast af seks skruer.

Forbrændingskammeret har et 2,75 mm bredt Squish-Band langs hele yderkanten, og et 9,5⁰ x 2 mm kugleformet centrum. Afstanden mellem stempel i øverste dødcenter, og topstykkets Squish-Band er 0,25 mm. (ifgl. George Aldrich i Aeromodeller Annual, bør det være 0,1 mm).

Bagdækslet er det gamle, der holdes fast af 4 skruer.

TIMING:

Motorens timings-diagram er som følger:

Udblæsn: 138° (69°FND - 69°END)

Skylynin: 141° (70,5°FND-70,5°END)

Indsugn: 202° (35°END - 57°EØD)

(FND=Før nederste dødcenter, END=efter nederste dødcenter EØD= efter øverste dødcenter).

Som det kan ses, sker det mærkelige, at skylleporten åbner en anelse før udblæsningen, og åbner en anelse senere end samme.

KØRSEL:

Inden den egentlige prøvekørsel, testedes motoren med og uden plasticindsatsen. Da nogen fartforskel ikke kunne noteres, kørtes motoren med indsats, grundet større fleksibilitet i nålestillingen.

Motoren kørtes med tryktank i begge tilfælde. Trykudtaget sad i bagdækslet.

Vejr: + 2°C., 770 mm Tryk
Brændstof: 20 % Castrol M.
80 % Methanol.

Tilkørselstid: 1 time.

Prøven deltes op i to afdelinger: A) Med den originale top + glederer (ST-rør og Fireball-rør var ens). og B) Uoriginalt top med neddrejet Cox-2602 rør, som de anvendes til Speed og Gasmotormodeller.

Med begge typer toppe viste motoren sig at være særdeles let at starte; Når nålestillingen en gang var etableret, startede motoren inden for nogle enkelte flicke når den havde fået en udblæsnings-snaps. Resultaterne stilles skematisk, for derved at gøre dem mere overskuelige:

Alle målinger udførtes med et mekanisk Hasler Tachometer (Pris ca. 250.-Kr).

Som det ses er der tale om et kæmpemæssigt spring i ydelse ved anvendelse af Cox-toppen; især ved høje omdrejninger. Iøvrigt havde motoren svært ved at holde et konstant omdrejningstal; den lå hele tiden og kørte et par hundrede omdrejninger op og ned til trods for at den var ganske "løs". Dette kan måske skyldes det kolde vejr, der ikke ligefrem er ideelt for glederersmotorer.

DIVERSE:

Fra starten var det meningen at prøve dels en E.D.-Power-Pipe og dels en hjemmelavet dobbelt-konus pipe, men dette umuliggjordes af besvær med manifolden. Men det kommer vi tilbage til senere.

Ole Hasling.

PROPEL	S-T Top+ alm. rør	COX-Top	Gevinst med COX-T.
8 X 4 TORNADO NYLON	13.900	14.500	600
8 X 4 COX NYLON med firk. tip	14.500	15.400	900
8 X 4 POWER-PROP TRAPROPEL	15.000	16.200	1-200
8 X 4 SPEED-FLITE TRÆ (HEGI)	15.500	16.800	1.300
8 X 4 - " - skåret ned til 7x4	17.600	18.750	1.150
7 X 4 TORNADO NYLON	17.500	18.800	1.300
8 X 4 SPEED-F, skåret til 6 X 4	18.500	20.100	1.600



Gennembrydning af termikmuren

af ARNE HANSEN

Ovenstående kan måske synes som en spøg, men de følgende betragtninger kan føre til en begrundelse for dette begreb. Med andre ord omhandler dette termikkens indflydelse på den fritflyvende models flyveegenskaber (specielt A2), samt modellens indtrængningsevne til det stabile termikområde.

Fra marken kender vi problemet:

En model har tilsyneladende fanget termik, men i næste øjeblik bliver den "puffet ud". Den foretager måske en kurve for at prøve igen, dog atter med dårligt resultat. I mange tilfælde fører disse indtrængningsforsøg til stall. Spørgsmålet må nu melde sig, om vi kan gøre noget for at forbedre modellens muligheder for lettere at nå ind i det termikområde, hvor opvinden er stabil med næsten konstant opadgående lufthastighed. Er modellen først i dette område, vil den bevæge sig med luftstrømmen opad, men løvrigt følge sit normale flyvemønster. I det grænseområde, vi vil betragte, forøges luftens vertikale hastighed ind imod termiksøjlen centrum. Fordelingen af denne hastighedsforøgelse kan vi ikke forudse nøje, den vil sandsynligvis variere efter forholdene, men uanset dette kan vi se på de faktorer, som vi selv er herre over og bedømme tendensen for deres gunstige værdier.

Lad os benytte følgende benævnelser:

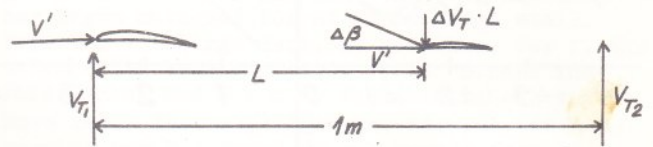
- V_T : Luftens vertikale hastighed.
- ΔV_T : Luftens vertikale hastighedsændring pr. meter.
- α : Planprofilets indfaldsvinkel.
- $\Delta \alpha$: Ændringen af planprofilets indfaldsvinkel.

- ρ : Den indstillede vinkelfors plan og haleplan.
- $\Delta \beta$: Ændringen af vinkelforskellen mellem plan og haleplan.
- L : Afstanden mellem forkanten på plan og haleplan.
- V : Modellens normale flyvehastighed.
- V' : Modellens flyvehastighed ved indtrængning mod termikcentrum.

På følgende skitse ses, hvordan modellen påvirkes, når den flyver i kanten af termiksøjlen, hvor der er varierende vertikal vindhastighed.

Modellen vil søge at tilpasse sig den opadgående luftstrøm med dennes hastighed, men da den varierer, vil plan og haleplan påvirkes forskelligt.

Af skitsen kan der udledes følgende formel for den vinkelafvigelse ($\Delta \beta$) i strømningens retning mellem plan og haleplan, som dette vil berårsage.



$$\Delta V_T = \bar{V}_{T2} - \bar{V}_{T1}$$

$$\text{tg } \Delta \beta = \frac{\Delta V_T \cdot L}{V'}$$

$$\Delta \beta^\circ \approx \frac{57,3 \cdot \Delta V_T \cdot L}{V'}$$

Det ses, at modellen vil opføre sig som om vinkelforskellen mellem plan og haleplan blev forøget med $\Delta \beta$, uden at tyngdepunktet forskydes.

Det er altså afgørende at holde $\Delta \beta$ lille, dvs. at man skal vælge L lille, idet man naturligvis tager hensyn til det forøgede "downwash" og dets indflydelse på længdestabiliteten. Desuden ønskes V' stor. Flyvehastigheden V' under de givne betingelser vil afhænge af den ændring af planets indfaldsvinkel $\Delta \alpha$, som følger af vinkelforskellen $\Delta \beta$. Denne vil bevirke en forringelse af flyvehastigheden. Foruden dette vil flyvehastigheden påvirkes af det forhold, at modellen bevæger sig mod øget vertikal hastighed, som den søger at tilpasse sig. For at følge denne udsættes den for en opadgående acceleration på: $\Delta V_T \cdot V'$. Hertil kræves en forøgelse af opdriften på $\Delta A \sim 0,1 \cdot G \cdot \Delta V_T \cdot V'$, hvor G er modellens vægt. Denne opdriftsforøgelse må skaffes ved øget flyvehastighed.

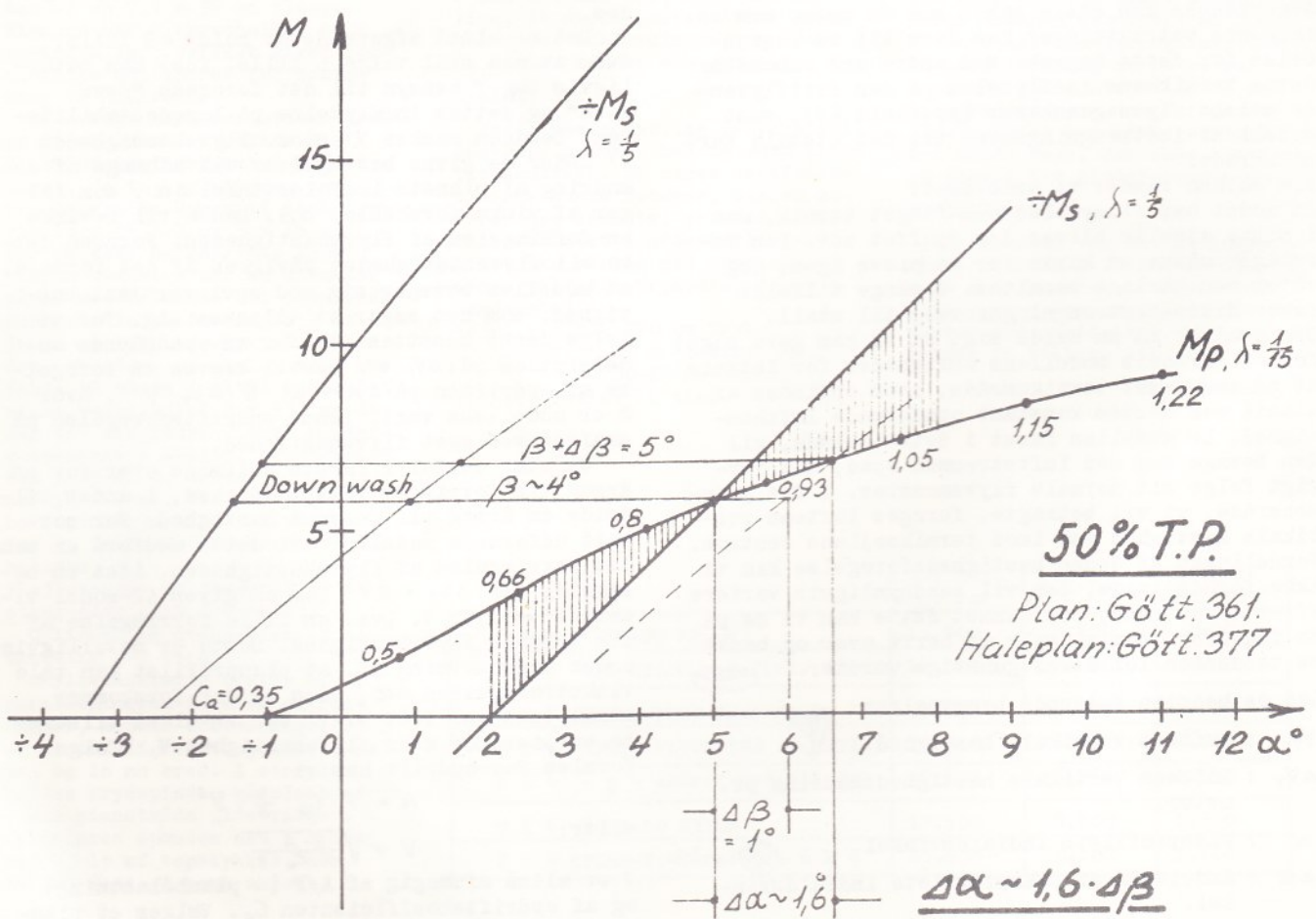
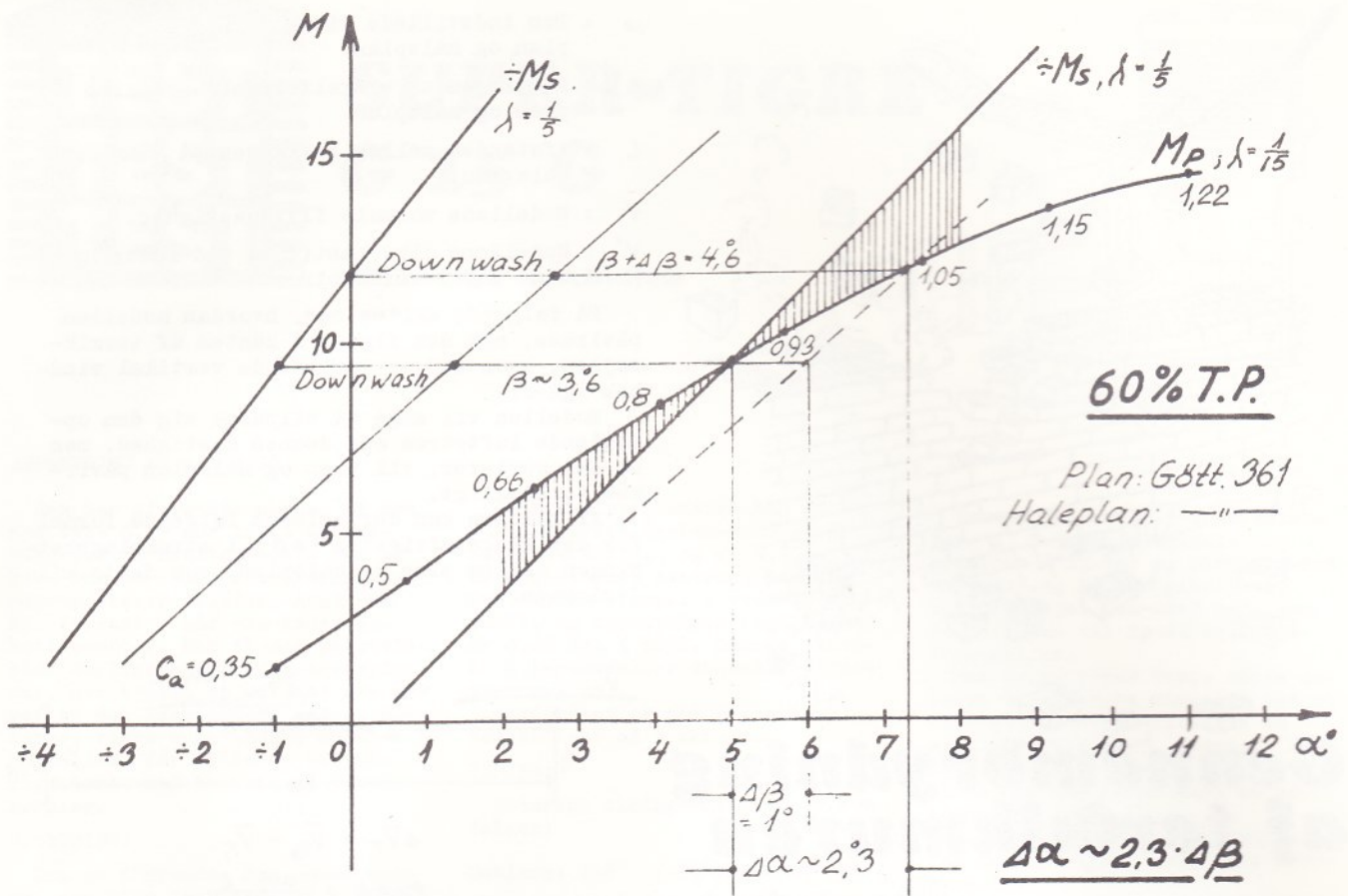
Vi står derfor i første tilfælde over for en årsag til forringet flyvehastighed, i andet tilfælde en årsag til forøget hastighed. For normalt udformede modeller vil dette medføre en samlet forringelse af flyvehastigheden, idet en beregning for $\Delta V_T = 0,1$ for en given A2-model viser: $V' \sim 0,95 V$. Dvs. en lille forringelse af den normale flyvehastighed. Dette er naturligvis under forudsætning af, at planprofilet kan tåle vinkelforøgelsen $\Delta \alpha$, uden at der forekommer stall-tendens. Idet $V \sim V'$ bør vi altså tilstræbe en passende stor flyvehastighed V . Ifølge formelen for opdrift har vi:

$$A = F \cdot C_a \cdot \frac{\rho}{2} \cdot V^2$$

eller:

$$V = \sqrt{\frac{2 \cdot A}{F \cdot C_a \cdot \rho}}$$

V er altså afhængig af A/F (= planbelastning) og af opdriftskoefficienten C_a . Vælges et plan-



profil, som ikke vil flyve med for stor C_a -værdi, vil V holdes rimelig stor, evt. kombineret med en planbelastning noget over reglernes minimum. Den mindre C_a -værdi vil måske betyde en lille forøgelse af synkehastigheden, men det må bemærkes, at den inducerede modstand, som udgør ca. 30% af den samlede modstand, formindskes. ($C_{wi} = \frac{C_a^2}{4} \cdot \lambda$). Modellens glidetal kan derfor meget vel blive forbedret, især hvis man gør lidt ekstra ud af modellens overfladebehandling og kroppens udformning.

Vi har nu søgt at holde $\Delta\beta$ lille. Men afgørende for at hindre modellen i at stalle er, at den indstiller sig til en lille forøgelse af planetets indfaldsvinkel $\Delta\alpha$, når vinkelforskellen forøges $\Delta\beta$.

For at få et indtryk af afhængigheden mellem $\Delta\beta$ og $\Delta\alpha$ og de faktorer, der har indflydelse på dette forhold, kan vi optegne to momentdiagrammer for en A2-model. (se figurerne på modstående side).

Det ene diagram viser modellen med samme profil i plan og haleplan og tyngdepunktsplacering 60% af korden.

Det andet viser samme model, men med et haleplansprofil med næsten flad underside og tyngdepunktsplacering 50% af korden.

Diagrammerne indeholder en momentkurve for planetets opdriftsmoment om tyngdepunktet (M_p) samt en kurve for haleplanetets negative moment om tyngdepunktet ($\div M_s$).

Begge modeller er trimmet til indfaldsvinkel $\alpha = 5^\circ$. Dette punkt ses på diagrammerne som skæringspunktet mellem de to momentkurver dvs. momenterne udligner hinanden.

Et mål for størrelsen af det oprettende moment for en given afvigelse af planetets indfaldsvinkel fra balancepunktet fremkommer som den lodrette afstand mellem kurverne (det skraverede område). Det ses, at det oprettende moment for samme vinkelafvigelse er større for 50% TP, end for 60% TP, men hvordan er forholdet $\frac{\Delta\alpha}{\Delta\beta}$ i de to tilfælde?

For at kunne se dette er der til venstre i diagrammerne indtegnet en kurve, der angiver haleplanetets negative moment i forhold til haleplanetets indfaldsvinkel. Den vandrette afstand mellem denne kurve og balancepunktet på planetets momentkurve angiver den effektive vinkelforskel mellem plan og haleplan. De to punkter på kurverne angiver jo netop de indfaldsvinkler, hvor plan og haleplansmomenter er lige store. Den effektive vinkelforskel mellem plan og haleplan består af summen af den indstillede vinkelforskel β og den vinkelafvigelse, der fremkommer ved down-wash fra planet.

Der er indtegnet en mellemliggende hjælpekurve, som adskiller disse to vinkler, idet vinklen for "down-wash" er beregnet. Den vandrette afstand mellem denne kurve og balancepunktet på planmomentkurven viser altså den indstillede vinkelforskel β mellem plan og haleplan. Den viser sig ved det valgte balancepunkt svarende til $\alpha = 5^\circ$ for 60% TP at være ca. $3,6^\circ$ og for 50% TP ca. 4° . Hvad vil der nu ske i de to tilfælde, hvis vi forøger β med 1° ($\Delta\beta = 1^\circ$)? For 60% TP vil dette sige, at den nye vinkelforskel bliver $\beta + \Delta\beta = 4,6^\circ$. Man finder nu det punkt på planmomentkurven, hvorfra den vandrette afstand til hjælpekurven er $4,6^\circ$. Her findes det nye balancepunkt og i dette tilfælde viser det sig at være ved $7,3^\circ$ indfaldsvinkel på planet eller en forøgelse af indfaldsvinklen på $\Delta\alpha = 2,3^\circ$. For 50% TP viser den tilsvarende vinkelforøgelse sig at blive $\Delta\alpha = 1,6^\circ$. Hvis de to modeller udsættes for samme betingelser i termik, vil modellen med 50% TP få mindst forøgelse af indfaldsvinklen og vil

derfor have mindre tendens til stall. Hvis man kombinerede det meget hvælvede haleplan med en fremskudt tyngdepunktsplacering, ville vi tilsyneladende få et endnu bedre resultat. Dette ville dog give en stor vinkelforskel mellem plan og haleplan, og haleplanet skulle flyve med stor negativ indfaldsvinkel. I praksis vil dette vise sig at forøge synkehastigheden mærkbart. Det skal nævnes, at de viste momentkurver bør tages med et vist forbehold på grund af usikre forhold, som man ikke har mulighed for at bedømme. De anvendte profilkurver er f. eks. optegnet efter måleresultater ved større reynoldstal end det, som A2-modeller flyver under. Det viser sig dog ved sammenligning mellem kurverne og praktiske erfaringer, at der er god overensstemmelse, og de forhold, der ønskes belyst, viser i hvert tilfælde en klar tendens. Anbringelse af turbulenstråd på planet, evt. også på haleplanet, vil medvirke til at forbedre planets evne til at modstå en forøget indfaldsvinkel, uden at det fører til stall.

Det skal bemærkes, at man under ingen omstændigheder trimmer sine modeller for tæt på stallgrænsen, for så er man lige vidt, og modellen har ingen mulighed for at kunne undgå stall. Fordelen vil ligge deri, at modellen, der f. eks. trimmes til bedste glidetal (lidt mindre indfaldsvinkel end for min. synkehastighed) vil have bedre indtrængningsevne, når man ved konstruktionen har taget de her nævnte forhold i betragtning.

Her kunne det være naturligt at komme ind på et emne, som har været ivrigt diskuteret gennem flere år, nemlig spørgsmålet om et gunstigt kurvetrim - men det er en anden historie.

Arne Hansen.



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

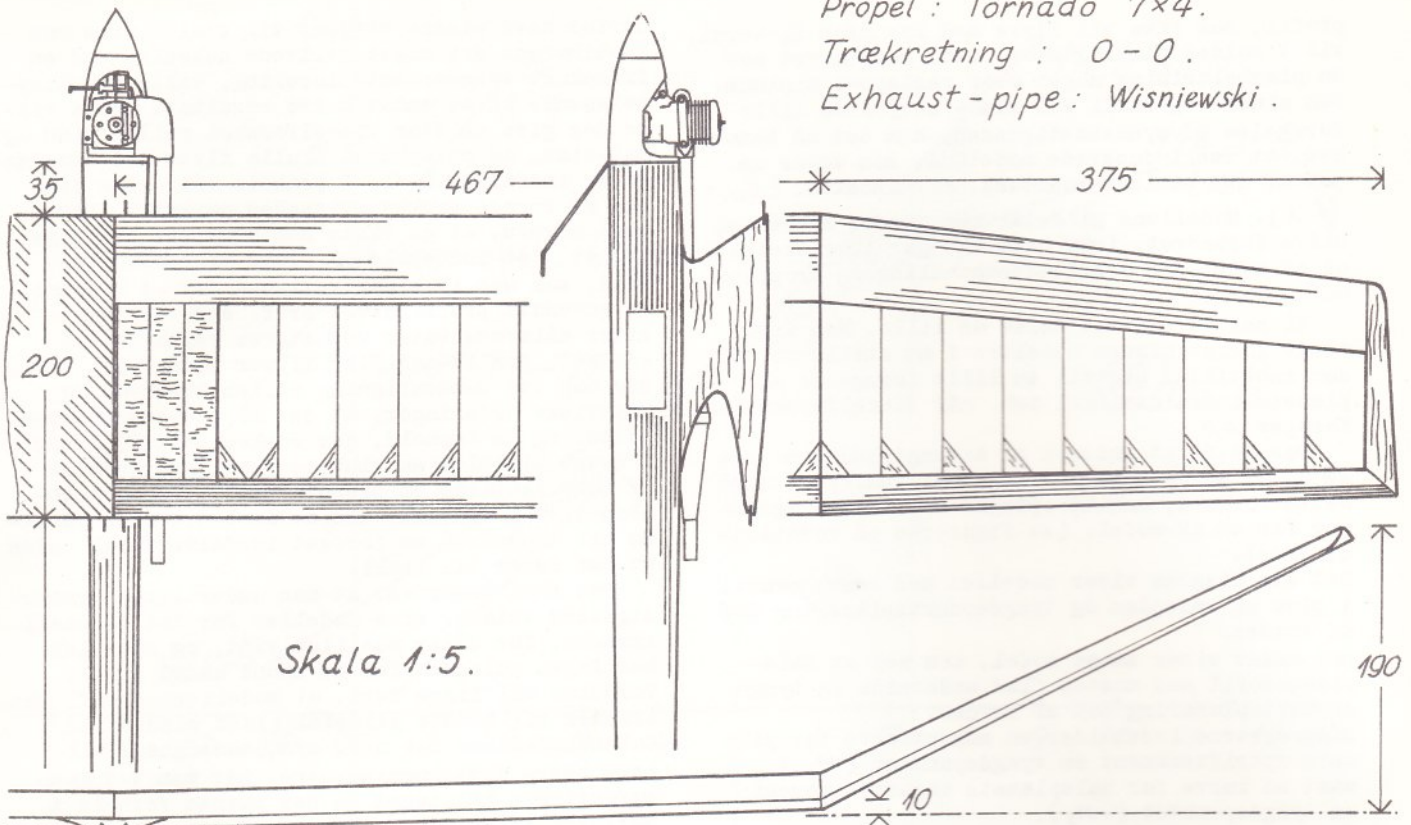
MODEL & HOBBY
Frederiksborggade 23
København K
Tlf. (01) 14 30 10.

Motor : Super Tigre G15.

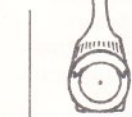
Propel : Tornado 7x4.

Trækretning : 0-0.

Exhaust-pipe : Wisniewski.



Skala 1:5.



780

MESHACK

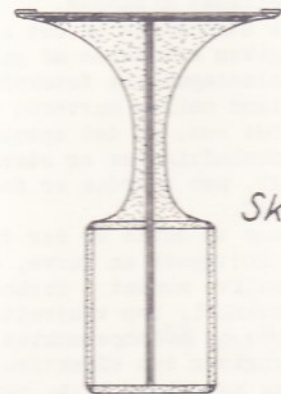
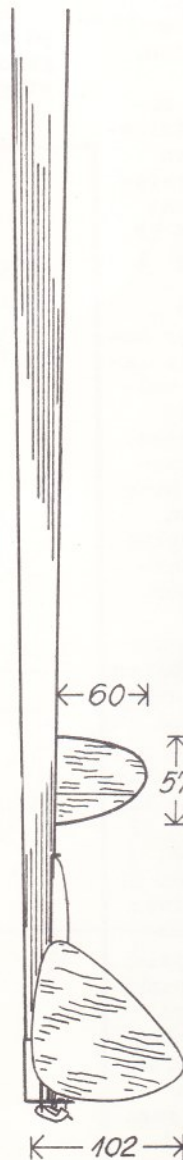
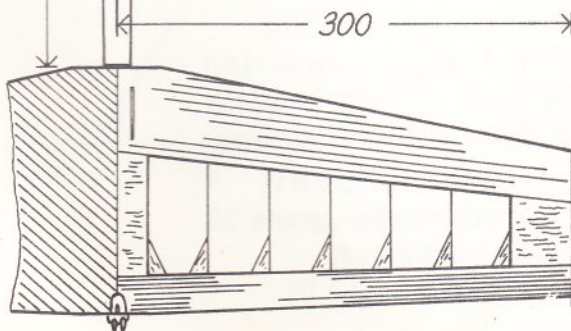
D2 konstrueret af
Niels Chr. Christensen.
Planareal : 37,45 dm²
Vægt : 750 gram.

Indstillingsvinkler :

- plan : 1,5°

- haleplan : 0°

Tyngdepunkt : 65%.



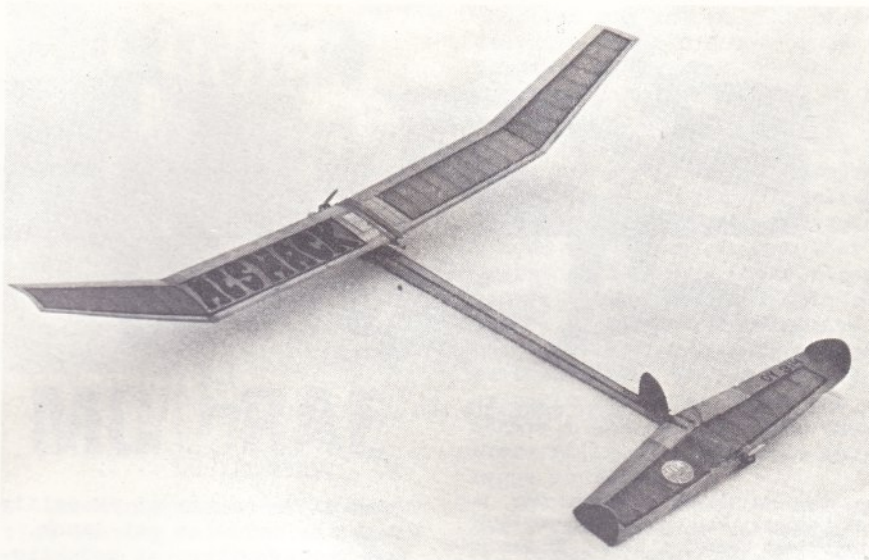
Skala 1:2.

Typisk snit gennem
pylon. Kropssiderne er
2mm balsa, hjørnelis-
terne 2-2 mm fyr.

Højre inderplan
har 2-3 mm wash-
in.

Begge ører har
ca. 5mm wash-out.
I gliddet flyver
modellen i store
højrekurv.

160
90



MESHACK

Niels Chr. Christensens D2-model

Meshack er tredje led af en udvikling, der er baseret på en serie gasprofiler, som Christian Schwartzbach konstruerede i slutningen af 1967, samt på brugen af tailplane-setting.

Schwartzbach's profilserie bestod af fem profiler med en tykkelse varierende fra 7 til 8%, altså helt ned til 50% tyndere end de profiler der normalt anvendtes til gasmotormodeller. Dette ville give et noget dårligere glid, men til gengæld håbede vi, at udgangshøjden ville blive så meget højere, at resultatet var en forbedring af flyvetiden. Samtidig optog vi brugen af tailplane-setting for at få en mere kompromisløs tyngdepunktspacering.

Den første variant havde CS 7353 a/1 i hovedplanet, som var normalt opbygget med fire lister. Den viste sig at være meget potentiel, men ustabil trods konstant brug af jig. Den var meget afhængig af udkastet, idet den fortsatte i den vinkel, man kastede, og den var påvirkelig af hvirvler. Under en konkurrence tæt på en jernbanelinje blev den flere gange ramt af hvirvler fra forbigående tog, hvilket havde særdeles uheldig indflydelse på stigmønstret. Disse problemer er i nogen grad blevet løst ved indførsel af 4 mm wash-in i højre planhalvdel.

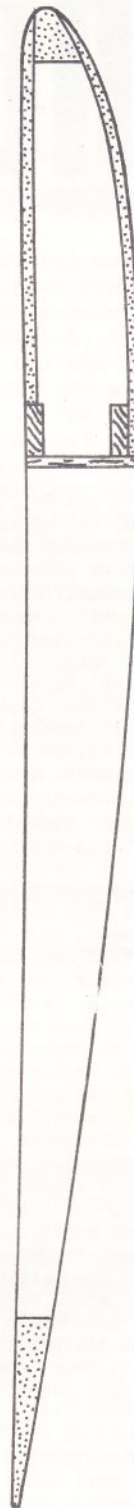
I den her viste version, har jeg benyttet et CS 8353 a/1, uden at det dog ser ud til at have ændret noget. Der er endvidere indført en russisk konstruktionsform med helt lukket torsionsforkant. Dette giver en stivere konstruktion, men eliminerer dog på ingen måde brugen af jig.

Flyvetiden er det meget vanskeligt at udtale sig om. A2-folkene har det meget lettere i den retning. For at måle stillevejrstiden på en gasser, skal man ikke alene have ideelt



1.5	0.2	0.1	0	0	0.1	0.2	0.5	0.5	0.4	0.3	0.3	0.2	0.1	0	0
1.5	4.0	5.1	5.9	6.5	7.3	7.8	8.0	7.8	7.0	6.0	4.9	3.4	2.0	1.2	0.4
0%	2.5	5	7.5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100

CS 8353 a/1.



vejr, men modellen skal være i toptrim, den bedste motor-propel-exhaustpipe-kombination og en motortid på nøjagtig 10 sekunder. Skal jeg derfor opgive en optimal flyvetid, må det blive noget, jeg regner mig frem til ved at afveje de manglende funktioner med de på pågældende tidspunkt tilstedeværende. Det bliver da omkring 4.45, uden at jeg behøver at være særlig optimistisk.

Niels Chr. Christensen.

RC NYT



ved Ole Meyer Larsen



VORT LANDSHOLD FRA LJUNGBYHED I 1965

VM i Vesttyskland.

I det år, vi netop er gået ind i, skal der atter afholdes et verdensmesterskab for radiostyrede modeller. Det er jo som bekendt et arrangement der kun finder sted hvert andet år, og dette års mesterskab er henlagt til Vesttyskland. Hvis de foreløbige oplysninger taler sandt, vil stedet blive Lemwerder bei Bremen. Selv om forstaden Lemwerder ligger på den side af Bremen, der ligger længst væk fra os, så er det dog en overkommelig afstand, og forhåbentlig vil mange danske modellflyvere få lejlighed til at overvære dette møde mellem verdens bedste radiostyringspiloter.

Vi har hidtil deltaget i tre verdensmesterskaber. I 1963 i Belgien var Finn Mortensen alene om at vise flaget, og i 1967 på Korsika var det Nordal Rasmussen, der var den enlige dansker. Kun i 1965 i Ljungbyhed i Sverige stillede vi med et fuldtaligt 3-mandshold, og kun dér opnåede vi et hæderligt resultat.

Vi skulle også meget gerne have et fuldtaligt hold med denne gang, hvor rejseomkostningerne ikke kan blive så afgørende - og da slet ikke for jyderne. Og det skulle også gerne være et stærkt hold, vi kan sende derned. Vi skal ikke bare komme for at lære noget - selv om vi også skal det. Men vi skal i mindst lige så høj grad stille efter at opnå et godt resultat. Verdensmesterskabet sætter vi ikke næsen op efter, men vi kunne da slås for at blive bedste skandinaviske nation - noget der afgjort ligger indenfor det muliges grænser. Desuden har vi en chance for at klare lande som Holland, Østrig, Italien og Spanien.

Vort hold vil blive udtaget på grundlag af resultaterne fra vort danmarksmesterskab, der finder sted i maj. Til den tid skulle kandidaterne - og dem håber vi, der bliver mange af - gerne være i god træning.

Men det bliver man kun, hvis man starter tidligt, hvilket igen vil sige, at vi må have alle folk af hus til værkstederne den 23. marts og den 20. april. Og skal man træne til værkstederne den 23. marts, så skal man igang NU.

Som nævnt skal der bruges tre mand til holdet, men vi håber, at mange flere vil melde sig som emner. Kun hvis vi får en virkelig hård dyst om pladserne, vil vi kunne finde det bedste hold frem. Iøvrigt ville det jo også være rart med en god reserve i tilfælde af et afbud på et senere tidspunkt.

Og alle vi, der ikke kommer med på holdet, kan også gøre vort til, at holdet kommer i form. Vi kan gøre det ved at møde op til alle årets konkurrencer og flyve det bedste, vi har lært. Kun hvis eksperterne hver gang tvinges til at yde deres bedste, vil de opnå den effektive konkurrence træning, der er helt nødvendig, hvis de skal kunne gøre sig gældende i Lemwerder.

INDBYDELSE TIL R/C-VÆRDKONKURRENCE.

Årets første radiostyringskonkurrence arrangeres af radiostyringsklubben i Hillerød som et UHU-stævne.

Konkurrencen finder sted søndag den 23. marts på klubbens bane i Helsingør, hvortil man finder vej ved hjælp af hosstående kortskitse. Der flyves i klasserne K 3 og K 5, og konkurrenceleder bliver Poul Jensen, Elmevej 8 Tulstrup, 3400 Hillerød, til hvem tilmeldelse må sendes senest den 15. marts. ledsaget af et startgebyr på kr. 10,- pr. deltager. Startgebyret dækker også for deltagelse i kaffebord og præmieuddeling efter konkurrencen. De deltagende klubber bedes medbringe hver een kunstflyvningsdommer.

Konkurrencen begynder kl. 10.00

om.

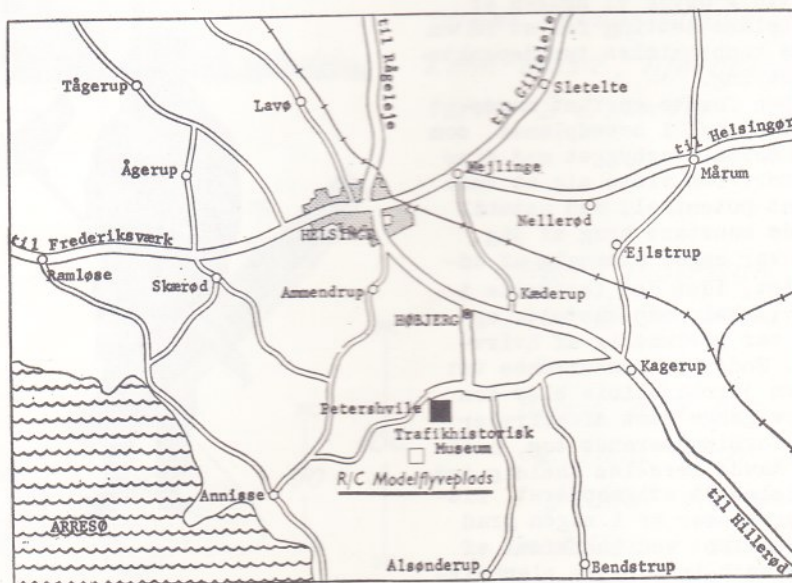
SKRIV TIL OS

Også dette nummer af "Modellflyvenyt" er særdeles øst-dansk. Det skyldes ikke, at redaktionen er lokalpatriotisk, det er den absolut ikke. Men når det nu kun er øst-danskerne, der har sendt os stof, kan resultatet ikke blive anderledes.

Så vi vil igen bede alle vore læsere om at sende os breve med artikler eller meninger, som de gerne vil have ud til de øvrige læsere. Vi er meget interesseret i at få fotografier - send os de bedste negativer I har. Husk at skrive, hvad billederne forestiller, og husk at anføre afsender, så vi kan returnere dem. Vi er mest interesseret i negativer, da vore krav til beskæring og format er ret specielle - negativerne vil ikke lide nogen overlast, da de kun bliver rørt af en meget erfaren fotograf (Erik Nienstødt).

Vi må forbeholde os ret til at forkorte lidt i de artikler, vi forhåbentlig modtager. Hvis det drejer sig om større afsnit, vil vi naturligvis først kontakte forfatteren.

redaktionen.



BOOMER BOOMER R/ MC/GRAE

Skotten McCrae, der kommer vidt omkring i verden, er i sin fritid en ivrig RC-flyver. Han er kendt for sine særprægede, velflyvende modeller, og da han første gang "optrådte" i Senge-løse på KFK's flyveplads, chokerede han den undrende skare med sine fly og sine manøvrer. Det var fly med stærkt pilformede vinger, lavet af styroporskum med balsabeklædning og finnish af køkkenhyldefolie af den selvkøbende, kraftige kvalitet og med terrazzomarmorering, skotsktern eller storblomstret mønster. Men flyve kunne såvel

modellen som McCrae, han havde medfødte anlæg for det og på-faldende fin rutine. De uhørt dristige manøvrer kostede nu og da et havari, men dette tog han roligt som en opfordring til at bygge nyt og bedre. Det drejede sig altid om særprægede selv-konstruktioner og hans seneste påfund var "Boomer". Den blev ændret nogle gange (mere eller mindre tvunget af omstændighederne), men den sidste udgave har vist sig at have fremragende egenskaber. McCrae overlod os nogle kopier af denne nye udgave i håb om, at nogle danskere ville gå i gang med at bygge modellen.

Det ses, at modellen har en kort, flad krop og to arme, der bærer halepartiet. Der er bagudrettet motor med trykpropel, hvilket giver den store fordel, at flyet ikke tilgrises af olie. Der er iøvrigt en mængde byggetips at hente fra tegningen. Da brændstoftanken ligger foran motoren vil denne gå i stå under et stig, dersom en sædvanlig beholderindretning med slange og lod blev anvendt. Derfor særlig slangeføring i beholderen. Lyddæmperen er forsynet med en rørnippel, der er slangeforbundet med brændstof-

beholderens overløb, hvorved brændstoffet kommer under tryk, således at tomgangen bliver stabil under alle forhold.

Flyet er let at flyve og hurtigt på rorene. Den brede forkrop bevirker, at flyet kan holdes i højkantsflyvning, selv i lange stige.

For skalabyggere vil modellen kunne danne udgangspunkt for f. eks. den interessante svenske jager SAAB 21-A, der vakte stor opsigt ved sin fremkomst i 1943, og som var så vellykket, at den senere blev anvendt med jet i stedet for stempelmotor.

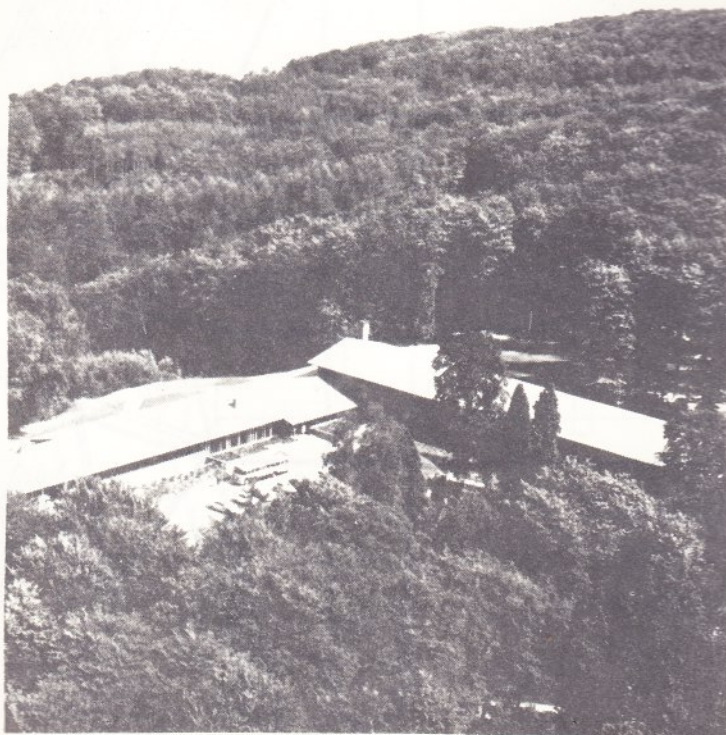
Når flyet er færdigtrimmet, bør det med proportionalpinden i neutral have svag tendens til at tabe næsen, dvs. den skal under indflyvning til landing holdes på kursen med et svagt hold i højdepinden. Dette gælder for alle avancerede fly, for skal de landes med pinden i neutral (sluppet) stilling, vil en eventuel korrektion let blive overdrevet. Med spændt pind bliver fingertrykket derimod nogenlunde konstant, uafhængigt af småkorrektioner.

Palle Bang

munkebjerg hotel



Kongres



Alle som arbejder med tilrettelæggelse af kongresser, kender de store krav man må stille til stedet, hvor de skal afholdes:

Munkebjerg Hotel har mere end gode mødelokaler, gode værelser og god mad. Her kan kongressens deltagere slappe af mellem møderne – inde og ude. Og her har de de bedste betingelser for at lære hinanden rigtigt at kende – for de vil tilbringe aftentimerne på hotellet. Her har de det hele: hyggelige opholdsrum med bekvemme møbler, hvor man kan sidde og udveksle erfaringer – eller tale „privat“. Her er altid ild i pejsen – drinks i baren – dæmpet musik – dans – – rart!

Hotellet har fjernskrivere – og et helt moderne anlæg til tolke. Mødelokalerne har alle de tekniske hjælpemidler: lærred og projektionsapparater til film og lysbilleder.

Kan vi hjælpe Dem med flere oplysninger, er De velkommen til at ringe i dag og tale med hotellets faste special-uddannede kongres-sekretær!

Vil De vide mere om Munkebjerg Hotel?

De er velkommen til at ringe eller skrive til

Munkebjerg Hotel
pr. Vejle
Telf. (058) 2-7500
Telegramadr.: „Bjerghotel“
Telex: 3603

BOOMER

RC-model til proportionalanlæg
konstrueret af M. C. McCrae.

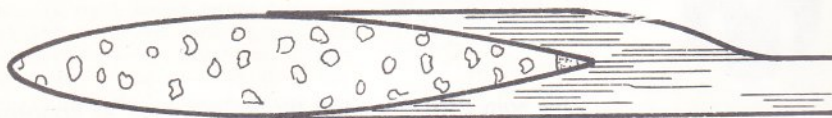
Vægt flyveklar - 3 kg.

Tegning skala 1:4.

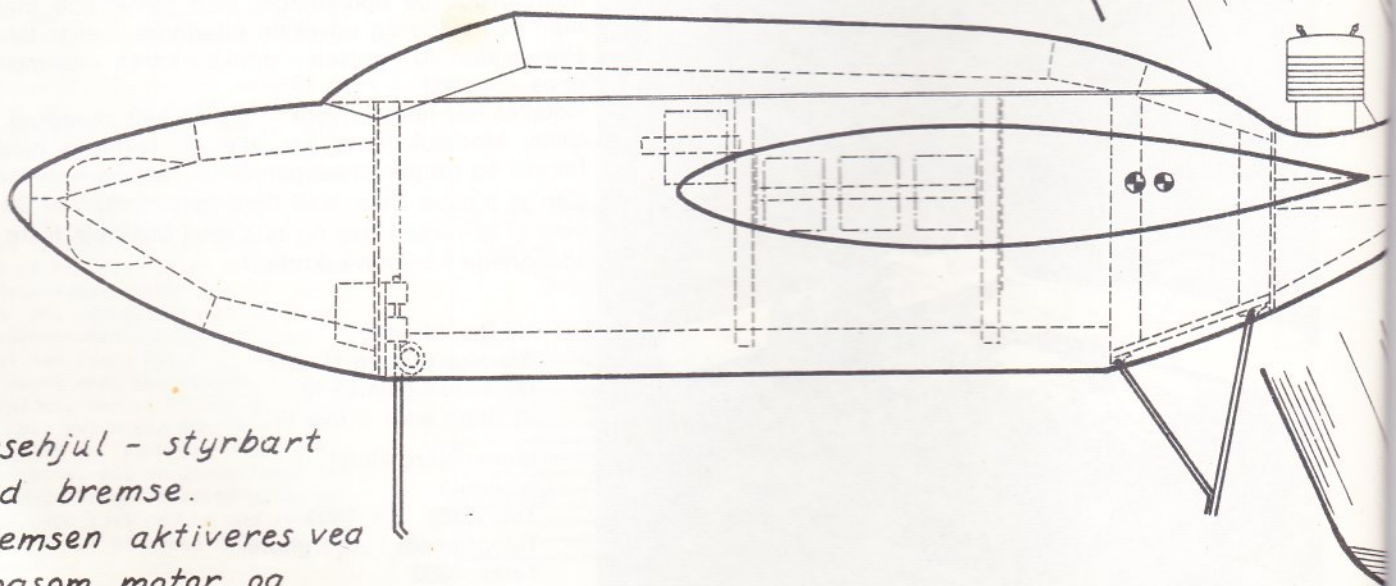


Kropssiderne er 2 lag 2mm balsa.
Det yderste lag har årerne vandret,
det inderste lodret.
Top og bund er 25 mm balsa.
Overdelen er aftagelig - så
der er adgang til modtager
og rormaskiner.

Planet består af en styropor
kærne, der er beklædt med
1 mm balsa.



Halebommens fastgørelse på planet.



Næsehjul - styrbart
med bremse.

Bremsen aktiveres ved
langsom motor og
nedador.

Motor :

Merco 61.

Propel : 11x8,
Bartel pusher.

6x20 mm bal-
sabagkant.

Haleplan og sideror er 10 mm balsa.
Halebommene er 30x30 mm balsa.

Rorudslag :

Sideror : max. 33 mm.

Højderor : max. 12 mm op, max. 14 mm ned.

Flaps : max. 12 mm op, max. 13 mm ned.

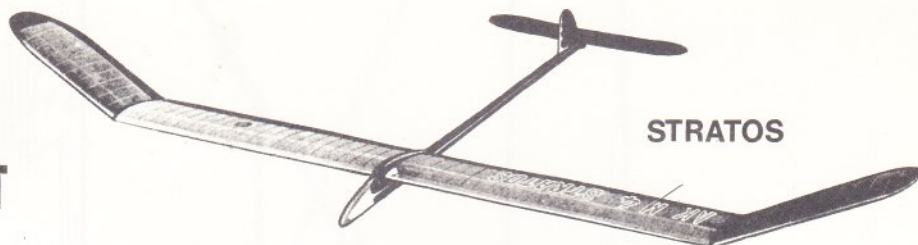
FROG

PLASTIC-BYGGESÆT

Fotografiet nedenfor viser en model af North American OV-10A Bronco. Modellen er bygget efter et helt nyt FROG-byggesæt, der netop er kommet frem i Danmark.

Byggesættet indeholder 57 dele, transfers og farveskemaer til de to versioner af Bronco'en.

BRONCO



STRATOS

SEMO-byggesæt:

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.-

VIKING

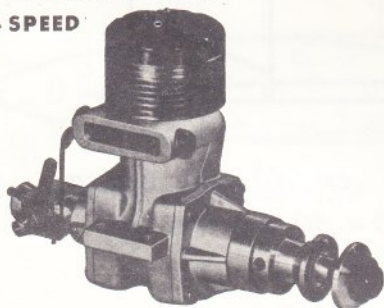


BANG'S HOBBY TEKNIK

KONGEVEJEN 112 . 2830 VIRUM - KØBENHAVN

ROSSI 60

RC + SPEED



pris - kr. 398.-



VERDENSMESTERANLÆGGET -
TIL VERDENS LAVESTE PRIS.

KRAFT KP-6B kompl. m. 4 servoer incl.m. kr. 2600,-
KRAFT KP-4B kompl. m. 4 servoer incl.m. kr. 2225,-
Ekstra servoer, KPS 9, KPS 10, stk. ... incl.m. kr. 200,-

FIBERLIN glasfibermodeller, f. eks:

CESSNA 182,	spv. 140 cm,	3,5-5,0 ccm	kr. 205.-
CRUSADER,	spv. 160 cm,	10,0 ccm	kr. 340.-
CANDY,	spv. 160 cm,	10,0 ccm	kr. 370.-
DEMOISELLE II,	spv. 165 cm,	10,0 ccm	kr. 370.-
FLIPPER,	spv. 160 cm,	10,0 ccm	kr. 390.-
MIRAGE jet,	spv. 110 cm,	5,0-10 ccm	kr. 285.-

FIBERLIN glasfibermodeller leveres komplet med meget veludført glasfiberkrop med indstøbt motorbefæstning, aftageligt cowl osv., balsabeklædte styropor-planer og haleplan, samt arbejdsstegning. En færdig FIBERLIN-model vejer ikke mere end en konventionelt opbygget balsamodel.

Desuden fører jeg et efterhånden omfattende lager af de kendteste firmaers balsamodeler til de helt rigtige priser.



Det kraftige Posi-Tract model B er selvbevægeligt, kan let ændres til styrbart møsehjul og betjenes ved overdrive på drosselservoer. Et lille 3 volts batteri er kraftigt nok til 3 enheder. Pris pr. ben - kr. 115.-

Min prislister sendes mod
1 kr. i frimærker.

PK model service

Marselisvej 15 . 8000 Aarhus C Tlf. (06) 14 54 12

MOTOR

af OLE HASLING

TUNING

MODIFICERING AF SUPER-TIGRE G 15 D TIL TEAM-RACE

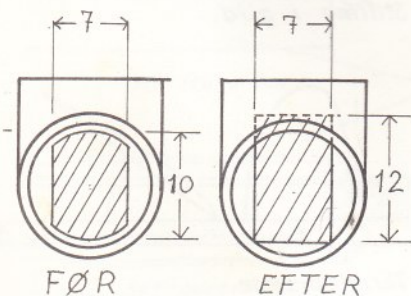
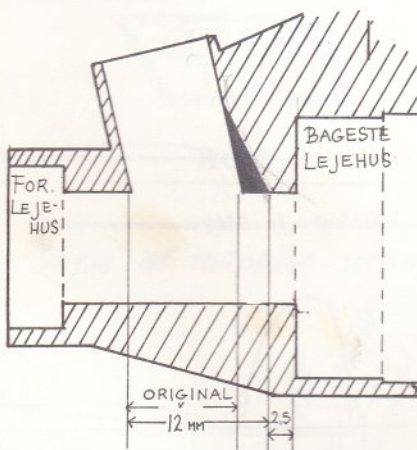
De følgende ændringer af S-T, sigter mod følgende, 1) at gøre motoren mere pålidelig, og 2) at få den til at køre hurtigere og længere på et givet kvantum brændstof.

1) KRUMTAPHUSET:

Ændres på to punkter:

a) Indsugningshullet i huset svarer ikke til hullet i akslen. Hullet i huset files firkantet som vist på skitsen, og til en længde af 12 mm. (Dog må man være opmærksom på at holde en afstand på min. 2,5 mm mellem indsugningshullet i huset og kuglelejeudboringens bund.

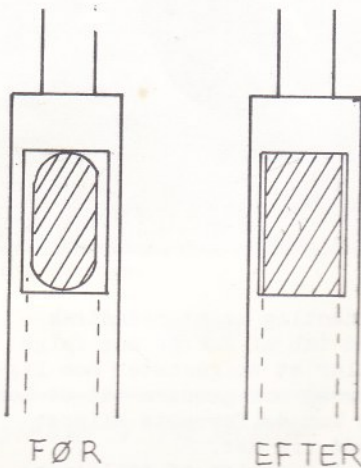
Som det ses på skitsen øges indsugningsarealet betydeligt, og en hurtigere åbning og lukning af indsugningstakten opnås



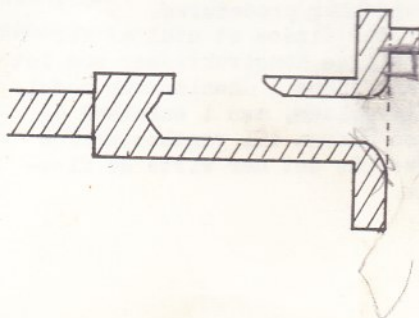
b) Den anden ændring af huset består i at udvide skyllekanalen foroven så skyllehullerne i cylinderen ikke blokeres. Dette gøres ved hjælp af en roterende fil i en el-håndboremaskine el. lign.

2) KRUMTAPAKSLEN:

a) Indsugningshullet i akslen "renses" med en slibesten (Se skitse)

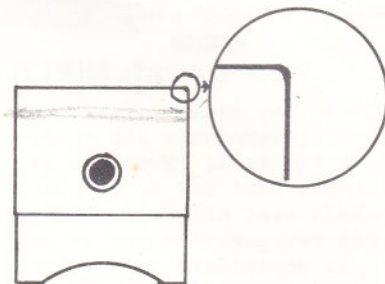


b) Bagsiden af indsugningsporten, slibes skrå. Gennemboringen i akslen slibes fri for bearbejdningsmærker og poleres, hvorefter mundingen af samme slibes en anelse tragtformet. (Se skitsen)



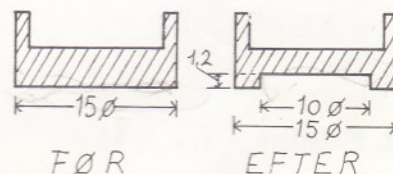
3) CYLINDERSÆTTET:

a) Oversiden af stemplet rundes ganske svagt med en meget fin slibesten for at undgå at stemplet "fanger" i udblæsningsporten. Tilsvarende rundes udblæsningsporten ganske svagt.



b) Kompressionsstemplet bearbejdes som vist på skitsen. Formålet hermed er at bringe gasblandingen i kraftig turbulens, lige før tændingen sker, herved opnås en mere effektiv forbrænding.

Desuden undgår man at motoren tænder før toppen, (slår baglæns) når den skal startes varm, og knebet på nålen i et pitstop.



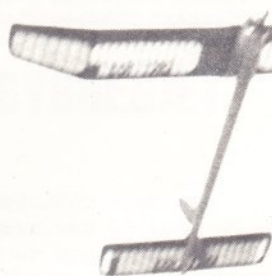
Endelig må man have rensset alle dele grundigt inden man samler motoren. I "tør" tilstand, (uden olie) skal krumtapakslen gå let rundt, så let at når man holder motoren med akslen i horisontalt plan, og drejer krumtaphuset rundt, bliver akslen stående med balanceklodsen nedad. Denne letløben er ganske nødvendig, hvis motoren skal løbe hurtigt. Binder akslen på noget punkt, må motoren demonteres og fejlen rettes.

En fuldt tilkørt S-T, modificeret på denne måde, vil være i stand til at svinge en 8x4 Tornado Nylon rundt med 13.000 til 13.500 Omdr./min. i ca. 95 sekunder på 7 ccm.

Denne ydelse vil bringe én i stand til, (hvis alt andet er perfekt) at flyve 10 km på ca. 4:45-4:50 (Med 2 stop).

Ole Hasling

TAILPLANE - SETTING



af NIELS CHR. CHRISTENSEN



J. Sedlak - fra VM 67

Brugen af variabel vinkelforskel på gasmotormodeller er efterhånden en gammel foreteelse. Det har i hvert fald været benyttet de sidste ti år af førende udenlandske gasfolk. Jeg skal afholde mig fra at komme ind på teorien bag det, men indskrænke mig til de praktiske fordele og den mekaniske konstruktion.

På en model uden tailplane-setting har man normalt tre til fire graders vinkelforskel og - hvilket er det væsentlige - tyngdepunktet liggende på 90 - 100 % af korden. Dette er, som alle modelflyvere ved, meget uheldigt. Modellen har dårlige opretningsegenskaber, i ekstreme tilfælde slet ingen. Hvis man på den anden side forsøger sig med et mere gunstigt beliggende tyngdepunkt, må man kompensere med til tider over-

ordentlig meget nedadtræk - med tab af energi som følge. Eller et stigmønster som ligger så nær grænsen til et loop, at kun de færreste slipper godt fra det.

Indførslen af tailplane-setting løser på én gang alle disse problemer ved at skille stig- og glidetrin. Man kan have tyngdepunktet liggende langt fremme og fjerne tendensen til loop ved at flyve med mindre vinkelforskel i stiget. Endvidere er det måske ikke en forenkling af processen, men det forenkler proceduren.

Der findes et utal af forskellige konstruktioner som let kan findes i udenlandske modelflyveblade, men i enkelhed og med hensyn til vægtbesparelse overgår det her viste de fleste.

Systemet kræver en timer med flere funktioner. For tiden findes der kun én på markedet - Seelig-timeren. Den kan fås gennem Steen Agner. Iøvrigt kan man sagtens ændre en almindelig foto-timer, således at den kan bruges.

Mekanismen består af to arme - den ene ca. 10 mm længere end den anden (selv længden er afhængig af bagkroppens højde). Øverst på lodder man en kort stump messingrør med et passende gevind (f.eks. 3/32 mm gevind) og nederst et kort stykke messingrør med 1 mm hul på tværs. Herefter fremstiller man to fjedre af 0,8 mm pianotråd, som skal kunne tvinge armene tilbage. Armene og fjedrene trækkes på et stykke 1 mm pianotråd og på begge sider loddes en lille skive. Dette styrer armene, samtidig med at det afhænder pianotråden således at den nu nemt kan bøjes frem i en vinkel på 90 grader.

Bagerst på den færdigbyggede krop araldittes mm et 4-5 cm bredt stykke kobber eller messingfolie. Når limen er hærdet, lodder man mekanismen fast. Tilbage står så kun at trække liner til timeren.

Niels Chr. Christensen



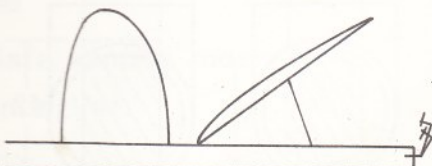
FUNKTIONERNE:



Stilling i stig.



Stilling i glid.



Termikbremse.

SMA-SLUDDER



For nogle måneder siden, meddelte COX at Special Mk.2 udgik af produktion. Den er nu tilbage i en ny udgave med ændrede porte (skylleporte) og Boost-port. Ydelsen er ukendt, men i USA koster den 17.98 dollars.



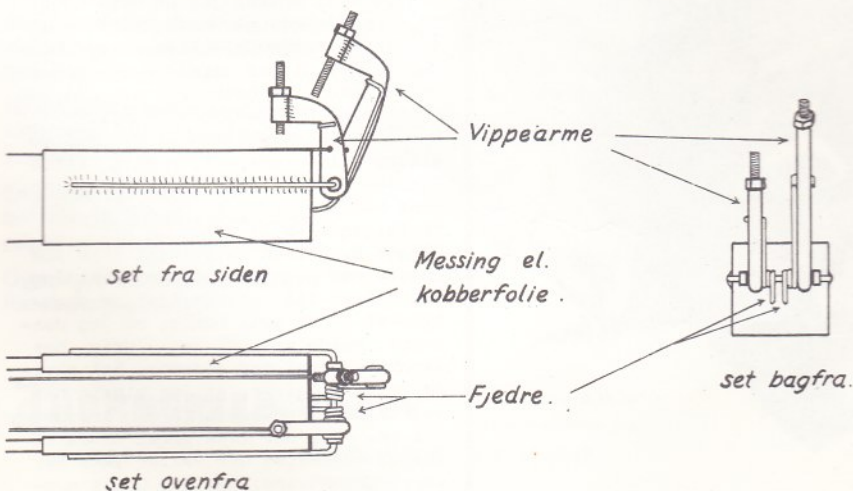
DMIs Akrobat fremtræder i en ny og smartere form. For det første er der den nye æske, der er langt mere salgsvendig med bl.a. en skitse af modellen, og tekst på dansk, engelsk og tysk. På tegningen er der også kommet de udenlandske tekster. Selve modellen har fået en længe savnet ny næse, da det største problem ved at anbefale Akrobat var, at næsen var ubrugelig med den motorfastspænding. Dette er nu afhjælpet fuldt ud. Desuden er cockpittet nu af langt bedre og tykkere materiale. Modellen er faktisk ideel til begyndere, der lige har spændt deres 0,8 motor ud af den første plastic-model. Prisen er kun 15,00 Kr.



Oliver har nu skiftet transfers efter 15 års brug af det gamle. Det nye fremtræder som nedenstående. Det koster 3.-Kr hos Oliver for 2 stk.



Skitse af tailplane-setting systemet i MESHACK.



Der er nu også kommet en speedpan på markedet. Det er N-E Hansen, der har lavet formen. Pannen er afbilledet ved Mad-John tegningen. Den koster 8.-Kr, og kan ligesom T/R-pannen købes hos: Hans Geschwendtner, Wibrandtsvej 47 2300 København S. De otte kroner er prisen uden porto.



Svenskerne har fået ny linestyrringsgrenchef. Det er Roger Holmberg fra Linköping der afløser Harald Sannes.

Roger Holmberg skriver, at han regner med at en del svenskere vil stille op i danske konkurrencer i 1969, da udenlandske konkurrencer nu også er gyldige ved den svenske udtagelse



Kjeld Frimand har fået lavet lystryktegninger af sin sidste speedmodel. De er ikke særlig detaljeret, men planformer osv. er udmærkede angivet. Det er desværre en Mono-Line model, men den kan nemt laves om til 2-liner. Tegningen koster 6.-Kr+Porto og kan købes hos Modelflyvenyt v) Hans Geschwendtner.



Solna Mfk fra Stockholm indbyder igen i år til Solnas Pokal. Denne gang har man taget speed af programmet
Dato: 20/4 1969
Klasser: 1/2 H, FAI og B Team-R.
Tilmeldning:
Dan Johansson, Ekvägen 14, Barkarby, Sverige.



6-7 April, er der konkurrence i Czekoslovakiet ved byen Hradec Kralove, der ligger ca. 100 km øst for Prag. Der flyves Speed, T/R og Combat.
12-13 Juli er der Mecsek-Cup i Pecs i Ungarn. Der flyves kun Speed og Team-Race.

21-25 August er der Europamesterskab i Belgien. Mere vides endnu ikke.

20-21 September, er der noget meget interessant, nemlig konkurrence i Bochum i Vest-Tyskland. Bochum ligger ca. 700 km. nede. Der flyves Stunt, Speed og Team-Race.



MODELFLYVENYT nr. 2.

Det sidste nummer var behæftet med en del skønhedsfejl. Vi fik det trykt på et nyt trykkeri, og de var ikke indstillet på at skulle lave bladet, som vi havde arrangeret det. Derfor blev kvaliteten af trykket ret ringe - det gik specielt ud over annoncen for Hegi og Erik Nienstædts artikel, hvor der blev byttet om på teksterne til billederne på højresiden.

Denne gang har vi indrettet os efter hinanden, så resultatet bliver forhåbentlig meget bedre.

Sidst begik vi også den fejl, at vi ikke fik forfatternavne med på et par artikler. Det gik ud over Thomas Køster - han havde skrevet artiklen om den russiske wakefield og de usignede konkurrencerapporter.

Forsidebilledet forestillede Bjarne Simonsen fra KM.

Endelig var der et par steder - i team-race-artiklen og under OL-nyt - hvor der var byttet om på et par afsnit i teksten.



den grædefærdige redaktion.

RÅD STYRING FOR BEGYNDERE

Mere om
RADIOSTYRING FOR BEGYNDERE.

I "Modelflyvenyt" nr. 2 bragtes nogle gode råd til begyndere i RC. I tilslutning til artiklen vil jeg gerne lægge et godt ord ind for l-kanalflyvning, selvom jeg herved risikerer både hånsord og skuldertræk! Men jeg hører til dem, der efterhånden har prøvet "det hele" og har lært at skønløse på l-kanals anlægget.

Dersom man beslutter at gå ind for avanceret RC-flyvning, må valget blive multiproportionalanlæg. Søndagsflyveren kan godt klare sig med et aflagt reed- eller tonekreds anlæg. Den, der kan lide at overvinde problemer, kan vælge G.G. (Galloping Ghost). Det afgørende er sådan set, at modtageren er superhet. De enkle 27.12 superregenerativanlæg er temmelig følsomme for fremmed støj, og de kan få besvær med at "komme til", hvor en hel klat holder til.

l-kanalsanlægget er for søndagsflyveren samt for alle andre, også for den avancerede flyver, der vil have lidt grej liggende fast i bagagerummet, eller som af en eller anden grund har fået klunset sit store fly. Derfor kan l-kanalanlægget få interesse for enhver, og anskaffer man dette grej, vil man opdage, at det er svært, men derfor samtidig spændende, at lave loops, rulninger osv. med flyet. Maskinen kan med fordel være lille, f. eks. 70 cm i spændvidde og motoren tilsvarende beskeden, f. eks. Pee Wee eller Babe Bee. Flyvende bomber hører ikke hjemme i denne klasse, der især er på sin plads en stille sommeraften.

Modtageren kan være relisløs og drive et elastikdrevet escapement, hvorved RC-instellationen incl. akkumulatorer kan komme under 100 gram. Der kan også anvendes motordrevet rormaskine, og i så fald anvendes gerne relaismodtager. Escape-ments er udmærkede, særlig Bonners SN, men man må som regel eksperimentere lidt for at finde den mest hensigtsmæssige elastik (længde, tværsnit og optræk).

Senderen kan være forsynet med en knap (ét tryk, ror til den ene side, to tryk, ror til den anden side, slip giver neutral), eller med en nippel, der ad elektronisk vej sørger for, at venstrenippel giver modsat ror af højrenippel. Begge typer er simple og driftsikre. Med trykknapsystemet, som jeg foretrækker, er det imidlertid meget vigtigt at sørge for, at det første rorudslag (altså udslaget ved et tryk) bringer maskinen til at kurve til modsat side af den kurve, den vil søge ind i med roret i neutralstilling. Ellers vil man let i befippelse komme til at sende modellen i jorden og selvom de

små modeller tåler en hård medfart, ser det ikke så smukt ud med en jordsøgende pilot. Altså - den første senderimpuls skal tvinge modellen over i modsat kurve af fritflyvningskurven. Så kan man også lettest udjævne kurven efter behag. De små højvingede fly skal iøvrigt have kraftigt nedadtræk på motoren, så de tilnærmelsesvis er selvflyvende, såvel under træk som under motorstop.

Lad være med at bruge mere end 1 simpel rormaskine til l-kanal. Alternativet bør være multiproportional.

Palle Bang

HOJSTART RADIOSTYREDE SVÆVEMODELLER

ET LÆSERBREV - OG SVARET HERPÅ

Fra Hans N. Ohlsen, KFK har vi modtaget følgende spørgsmål:

"Jeg vil gerne benytte vort nye organ til opklaring af spørgsmålet om højstart af RC-svævefly. Det er muligt, at man kan sætte perantes omkring RC; på den anden side vejer planet, en FOXA på 2600 mm spændvidde, 1800 gram, og det er jo godt på den anden side af det, man i de almindelige klasser opererer med.

Planprofilen er Clark-Y på ca. 10% og haleplanet har samme profil. Ved de første højstarter, hvor det blæste sådan, at tøjlet måtte surres, gik den fint til vejrs som med en elevator. Ved sidste lejlighed, hvor det gik galt, blæste det ikke så stærkt, og jeg har derfor en mistanke om, at den ikke har fået tilstrækkelig flyvehastighed, inden jeg måtte slippe planet. Derfor ønsker jeg, om muligt, tips fra virkelig sagkyndige om højstart i almindelighed samt bemærkninger om nødvendigheden af at flytte højstartkroge i overensstemmelse med vindhastigheden.

Til slut ønsker jeg at høre noget om opadtrækket på motoren, der kan sættes på ryggen af diverse svæveplaner. Oplysninger herom burde gives eksakt ved alle beskrivelser, når motorstørrelsen iøvrigt er kendt."

Disse spørgsmål lod vi hastigt gå videre til en ekspert, nemlig Frits Nielsen i Skive, som fra Stubbekøbing, hvor han for tiden er på skole, sendte følgende vejledning:

"Hans N. Ohlsen er sikkert ikke den eneste med problemer i denne retning. Med hensyn til spørgsmålet om opadtrækket på en evt. motor, må jeg desværre melde pas, da jeg aldrig har eksperimenteret med sådanne. Det skyldes ganske givet, at jeg aldrig har haft problemer med at få min svævemodel op. Har der ikke været mandskab til at trække, og der heller ikke har været skrantvind, har jeg brugt gum-

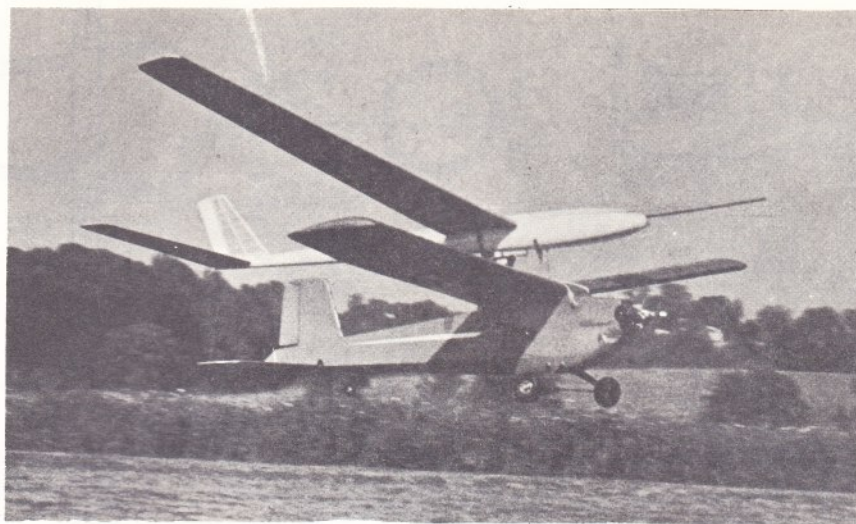


mitovstart. Det kan smide en model på ca. 2 kg. ca. 100 meter op. Det kræver ganske vist en model, der er meget højstartsstabil, og dér er der stor forskel på de enkelte modeller. Jeg kan desværre ikke komme i tanker om nogen, der har erfaring med hjælpemotorer, men det kan jo være, at en af læserne kan hjælpe. (Hvad siger Otto Hiller - red.)

De enkelte RC-svævemodeller er meget forskellige m.h.t. højstartsegenskaber, men generelt gælder det, at i startøjeblikket må man ikke holde modellen i en sådan stilling, at den befinder sig i en stallet tilstand i det øjeblik, man slipper den. Gør man det, vil den øjeblikkelig vælte, faktisk et begyndende spinn, og det kan man umuligt rette op fra. Den stallede tilstand kan også frembringes ved - selvom man holder modellen i korrekt stilling - at man slipper den for tidligt, altså før den har opnået tilstrækkelig flyvefart. Trækket i krogen, hvis den sidder meget langt tilbage, er da så stort, at haleplanet, på grund af den ringe flyvefart ikke kan holde modellen i balance - den staller. Korrekt stilling i startøjeblikket er da, at modellen ligger vandret, både med vingerne og kroppen.

I stille vejr kan man gøre to ting for at få sin RC-svævemodel højstartet:

1) Startkrogen placeres ca. 60° foran tyngdepunkt i forhold til lodret. Starteren løber meget hurtigt med modellen og slipper den i det øjeblik, han kan mærke, at den kan bære sig selv. Han må passe på, at der ikke bliver et for kraftigt træk i snoren,



MAN KAN OGSÅ GØRE SÅDAN, HVIS MAN IKKE KAN HØJSTARTE SIN RC-SVÆVEMODEL

da den derved strækkes, og den trækker sig da hurtigt sammen igen, når man slipper modellen. Dette er uheldigt i dette tilfælde.

2) Man flytter krogen mere end 60° foran tyngdepunktet og kan så tillade sig et kraftigt træk i snoren, således at modellen accelererer meget hurtigt op i fart. Ved at flytte krogen frem opnår man en næsten hel neutral kraftpåvirkning i tyngdepunktet, d.v.s. at man undgår et træk i krogen drejer næsen opad. I stedet må man så, for at få modellen op i trimme den en del op - dog først når den er i luften.

Af disse to metoder er den første absolut den mest anbefalelsesværdige.

Ved samme lejlighed vil jeg gøre opmærksom på et andet problem med FO-KA'en, der er aktuelt, hvis man benytter kunststofkroppen fra byggesættet. Og det er, at den påvirkes af temperaturforandringer. Hvis man ikke bruger stødstænger med samme udvidelsesgrad som kroppen, så vil disse ved ændret temperatur få en anden længde end oprindelig i forhold til kroppen, hvilket selv sagt kan have katastrofale følger, hvis man ikke husker at trimme modellen inden starten."

Nu kan De købe:

Gruppner GRUNDIG

varioprop

Digital-proportional radiofjernstyringsanlæg i fremtids-sikret udbygningssystem

Fuldt simultant, fuldt proportionalt, fuldt digitalt

Udskifteligt kvarts i 12 frekvenskanaler i 27 MHz-båndet

Trinvis udbygning fra en let, lille 2-kanal-modtager til svævefly op til et 10-kanal-anlæg

Silicium feltstyrke transistorer, delintergreteret SUPERHET-kobling

Usædvanligt smaa, hurtige og lette rormaskiner med høj rorkraft

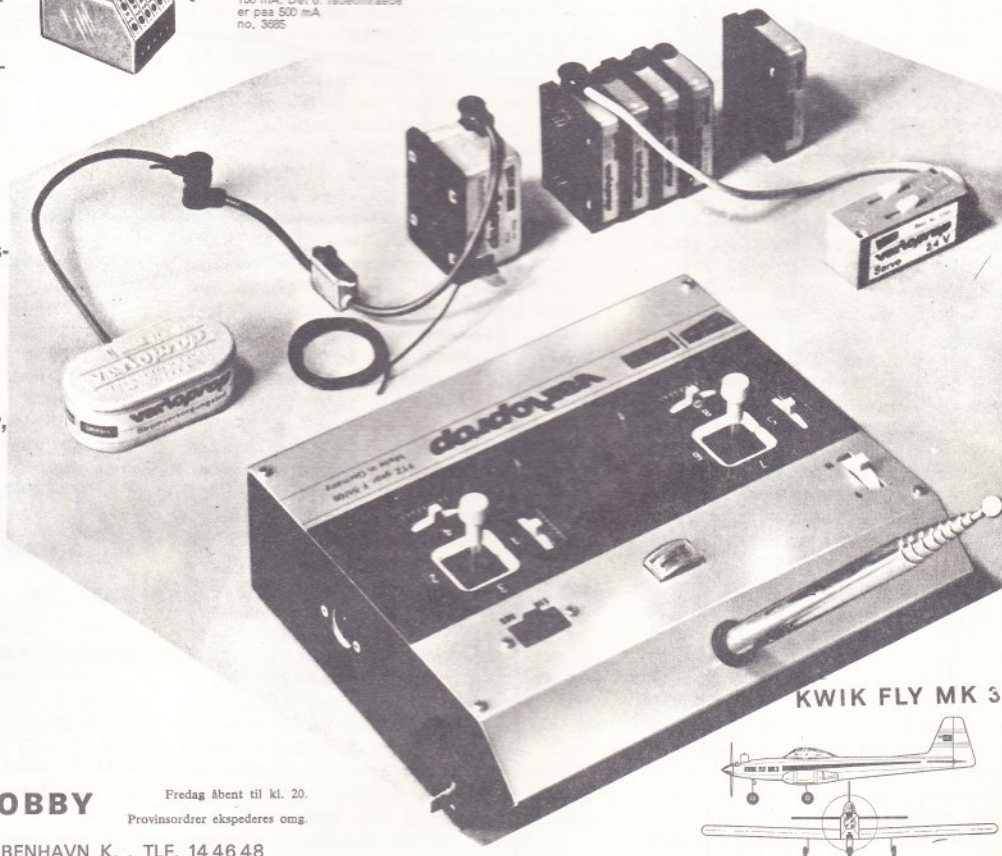
En teknik der virker overbevisende. Hvorfor nøjes med noget mindre tilfredsstillende?

Ogsaa prisen vil tiltale Dem. Ratebetaling mulig



MULTILADER til 220 volt ~ kortslutningsikkert, optisk ledetkontrol, for akkumulatører indtil 12 volt, samtidig ledemulighed for områderne 10, 22, 2 x 50 og 100 mA. Det 6. ladeområde er på 500 mA no. 3685

GRUNDIG

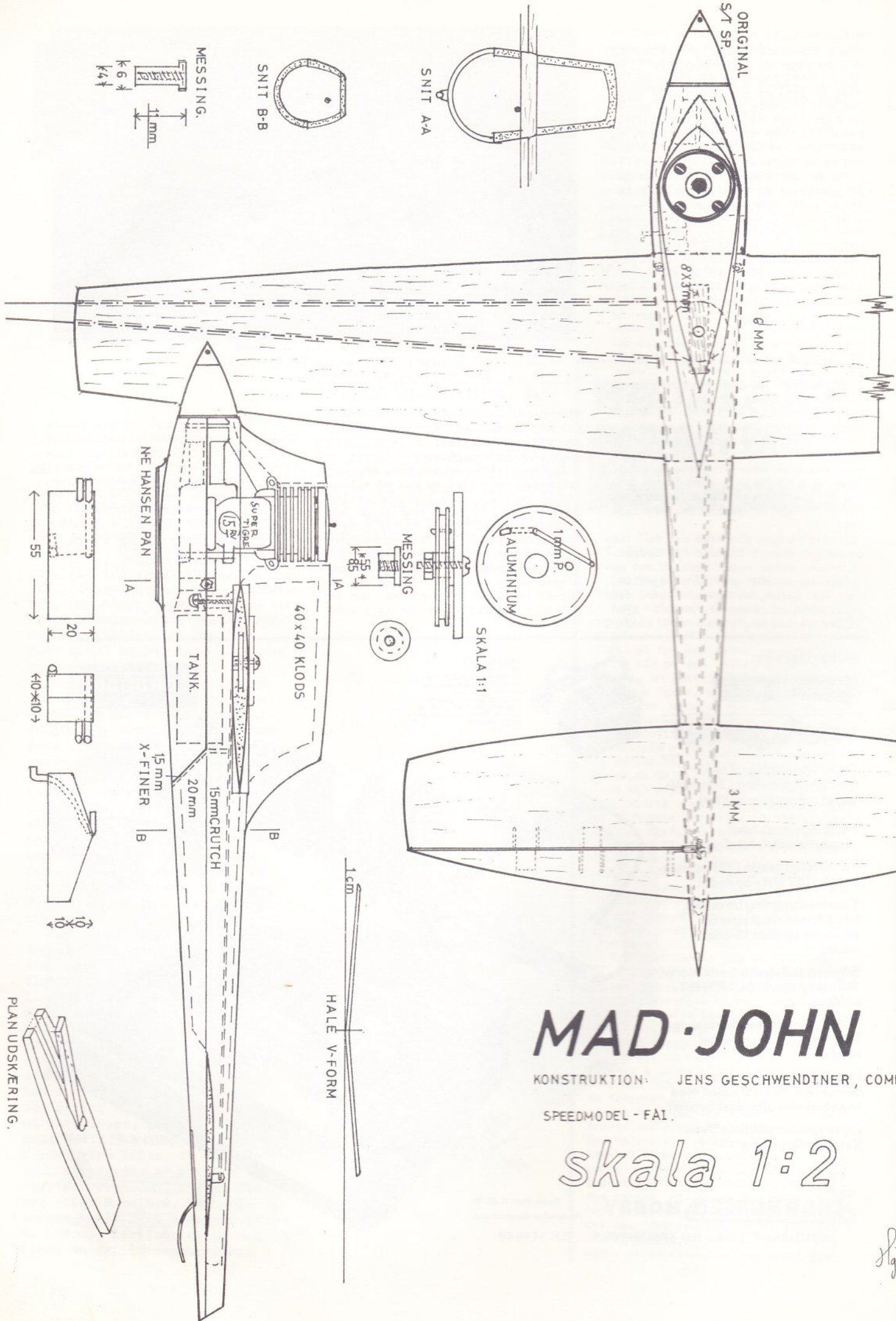


KWIK FLY MK 3

THORNGREEN HOBBY

Fredag åbent til kl. 20. Provsinsordrer ekspederes omg.

VIMMELSKAFTET 34 . 1161 KØBENHAVN K. . TLF. 14 46 48



MAD-JOHN

KONSTRUKTION: JENS GESCHWENDNER, COMET

SPEEDMODEL - FAI.

skala 1:2

19/69

SPEED

"Mad John"

Jens Geschwendtner



Mad-John, er konstrueret efter de sidste nye FAI regler, der siger at mono-line ikke mere er tilladt, samtidig med at linetykkelsen for hver enkelt line er sat op til 0,30 mm.

Modellen er ganske konventionelt opbygget, dog er der indført nogle finesser, næsten udelukkende for at forlænge levetiden på modellen.

Pannen der er benyttet, er den „nyudkomne“ fra Niels-Erik Hansen (se under C/L-Nyt), motoren er en Super-Tigre G.15 RV, men kan selvfølgelig være en hvilken som helst anden. Den benyttede spinner, er en standard S-T. Det bemærkes, at pannen kun er påskruet med 2 1/8" unbrakoskruer. Foran og bagpå er den styret af X-finers kanter. Unbrakoskrueerne skrues op i små messingbøsninger (se tegn.) der araldites i crutchen. Allerede på dette tidspunkt, skal man tage bestemmelse, om modellen ikke forsynes med potte, anbefales det på det kraftigste Abachi, cedertræ, mahogni eller meget hårdt balsa. Bliver modellen derimod forsynet med potte, anbefaler jeg Quater Grain balsa.

I det følgende beskrives bygning af en model uden potte.

Der begyndes med crutchen, der udsaves med løvsav, så siderne bliver ca. 3 mm tykke. Husk at lade materialet stå ved næsen, og ved messingbøsningerne. Næsen udfiles med en rundfil, der skæres hakker til motor-flangerne og messingbøsningernes huller bores, (med pannen som skabelon) og tilsidst samles crutch, pan og motor med unbrakoskrueerne, hvis bøsninger Araldittes. Husk at give gevindene lidt fedt.

Planet er det næste punkt på programmet. Dette laves af 6 mm materiale, der udskæres og hølves i form. Dernæst udskæres huller, der skal rumme styreskiven i midten. (27 mm). Grunden til at der er brugt styreskive, er at linerne i vingen, kan indlægges i 2 mm Aluminiumsrør, da linerne ikke arbejder sidelæns, som ved en trekant. Hvis man ønsker det, kan der naturligvis bruges trekant. Det skal dog gøres opmærksomt på, at

det ikke er nødvendigt at have en rigtig drejebænk for at lave en styreskive, da den sagtens kan laves på en alm. El-boremaskine, hvis man bare udrejser med skarpe stemmejern.

Efter dette, udskæres i planet fra forreste lineudførelse til forreste del af Skivehullet efter linestregen (se tegn.) og bagefter den bageste linie; dette bevirker at man har en løs „trekant“ af inderplanet, på hvis kanter, der udskæres noter til indlæggelse af Alu-rør (se tegn.). Det samme gøres i ydertippen, blot indlægges der istedet 15 gr. bly. Når så delene er sammenlimet, og planet foreligger i hel udgave, profileres det, men midten (i kroppens bredde) skal lades uberørt. Forkanten på planet må ikke være skarp men have en rounding som et stykke 1,5 mm pianotråd, medens bagkanten skal være skarp. Tipperne rundes som forkanten. X-finerspladen på 8x3 mm Araldittes ovenpå huller, samtidigt med at skivens bøsning og skrue er installeret.

Haleplanet udskæres og profileres, hvorefter højderoret udmåles og udskæres. Hornet er lavet af 2 mm cykeleger og 1,5 mm messingplade der slaglodes. En rørstump på 7 mm længde indskydes til hornet og cykelegeren bøjes og slibes spidst, så det kan indsættes i det tynde højderør. Selve hornet er 6 mm mellem hullerne, der begge er boret med 2 mm bor. Hængslerne er fremstillet af 1 mm pianotråd, bøjet i kvadrat uden den fjerde side, samt et stykke hvidblik (0,4) el. lign 8x20 mm, der bøjes på midten, og over midtersiden på P-tråden, hvorefter det hele klemmes i en skruestik, til der fremkommer et lille letgående hængsel. Det hele araldittes sammen, og V-formen limes ekstra godt, eventuelt med en strimmel gazebind over samlingen.

Stødstangen, der består af en 2 mm cykeleger udmåles, og enden med den lille dup sættes nede ved hornet. (husk at afgrat duppen, da styretøjet ellers vil binde. Plan og haleplan limes nu på crutchen med Araldit (eller en anden Epoxy-lim), men vær 100 % sikker på neutral træk mellem motor, plan og haleplan.

Bagkroppens „låg“ limes på når

man har forvissat sig om styretøjets effektivitet. (husk at lakere crutch-låg indvendigt).

Cowlet, der er en udhulet 40x40 mm klods, må endelig efter udhulningen lakeres indvendigt inden pålimningen. Der er ingen kølepassage, kun køling på topstykket og ca. (min) 1 mm luft rundt om cylinderen.

Underste kropshalvdel hølves og pudses til færdig form og udhules samt lakeres indvendigt. Haleslæber, der er af 1,5 mm pianotråd, er i allerhøjeste grad nødvendig, ellers flækker bagkroppen ved hårde landinger. Denne haleslæber „støbes“ fast under haleplanet med Epoxy-lim. Slæberen bør være så høj, at når modellen ligger på jorden, ligger den vandret; dette forhindrer at den hopper i landingen, hvilket igen sparer på modellen.

Rummet ind til bagkroppen lukkes med en plade 0,8 mm X-finers med et lille hul til stødstangen.

Stødstangen fastholdes i styreskiven både af tanken, og af et dobbelt-knæk på stødstangen.

Når så hele modellen er samlet slibes den helt glat med fint sandpapir og lakeres én gang med Zapon-lak. Hvis det nu ønskes, kan modellen nu beklædes med Japan-papir, silke eller bare lakeres.

Det anbefales på det allerkræftigste at bruge en syrehærdende lak tre gange, og hvis overfladen var OK for lakeringen, behøves kun en nedslibning med 400-500 vand-slibepapir, efterfulgt af en polering med Slipoline, så er hele modellen fuldstændig spejlblank og glat.

Tanken er en Wiesniewski-type uden tryk (Oprindeligt Mariotte-system), men der kan også bruges en almindelig tryktank, (se tank-art. i FLYV-Jan 1969).

Linefastgørelsen på denne model sker indeni på styreskiven på grund af luftmodstand. Derfor er det stykke pianotråd, der er afbilledet på tegningen på styreskiven, en fjeder, der går vinkelret ned i noter på styreskiven og holder på de to små øjer, der skal laves på de to liner der kommer fra hver sin side. Styreskiven fastholdes ganske simpelt af en møtrik, der spænder ned mod bøsningen med god kraft. Der vil så automatisk efterlades den nødvendige frigang til styreskiven.

Jens Geschwendtner



KAN DU HUSKE..?



2' træningskonkurrence

Den anden distriktskonkurrence i Hillerød blev afholdt d. 1/12-68. Den faldt sammen med første flyvedag i serien af udtagelseskonkurrencer.

Vejret så noget skummelt ud om morgenen, men det blev hurtigt fint flyvevejr, og der blev da også opnået mange fine resultater. Man savnede en del af medlemmerne fra klub 105 blandt deltagerne. De havde set på vejret om morgenen, og ment at det ikke var godt nok til at flyve i. Og så var de ellers taget på klub-skovtur!

I A2 lagde Finn Frederiksen, Gunnar Nielsen, Per Grunnet og Arne Hansen sig i spidsen fra starten. Finn Frederiksen undgik helt dårlige flyvninger undervejs, og han vandt derfor meget fortjent. Gunnar Nielsen, der flyver med "Stratos", havde det uheld, at hans model slog sig i anden periode, således at den spiraldykkede let. Arne Hansen og Per Grunnet fik et par nedvindsstarter og kunne ikke følge med i toppen.

I wakefield var Thomas Køster sikker vinder med fuld tid. Hans nærmeste konkurrent var - som sædvanlig - Erik Nienstædt.

Deltagelsen i D2 var ringe - kun Niels Chr. Christensen klarede de fem starter. Han havde en dårlig start, hvor modellen steg forkert, samt fire max'er.

Resultater:

- A1.
1. Morten Sørensen 498 sek.
- A2.
1. Finn Frederiksen ... 832 sek.
2. Gunnar Nielsen 814 sek.
3. Arne Hansen 755 sek.
4. Per Grunnet 751 sek.
5. Anita Dehlbæk 675 sek.
6. Thomas Kongsted 668 sek.
7. Hans Hansen 599 sek.
7. Thomas Væth 599 sek.

9. Michael Væth 554 sek.
10. Hanne Hansen 512 sek.

C2.

1. Thomas Køster 900 sek.
2. Erik Nienstædt 872 sek.
3. Poul Rasmussen 771 sek.
4. Erik Jacobsen 717 sek.

D2.

1. Niels C Christensen 792 sek.
2. Palle Jørgensen 300 sek.

Per Grunnet.

KLUBMESTERSKAB

Søndag d. 8/12 samledes de aktive medlemmer fra klub 131, Hurricane, samt enkelte specielt indbudte til årets prøvelse - det legendariske klubmesterskab. Vejret var - som vejret har det for vane at være - det værste i mands minde. Denne gang var det således vindstille, varmt og helt tørt. Der var også meget termik, som var meget let at finde. Det var kort sagt ikke noget at byde folk!

Forholdene taget i betragtning kunne det således ikke undre nogen, at den ene favorit, Thomas Væth, allerede i første start måtte ned med nakken - kun 162 sek. Han kom aldrig rigtig over det og måtte slutte af med 4 max., der gav ham den lidt populære titel af klubmester. Den anden favorit, Per Grunnet, måtte også føle jorden skride under sig. Det skete i 3' start, da modellen landede med et brag og havarede efter 3 max'er. Reserven var helt umulig og fik kun 128 og 169 sek. På tredjepladsen kom den moralske vinder - Hanne Hansen. Man kan kun beklage, at vi lever i et håbløst mandssamfund, hvor kvindens vej til topplaceringer er lang og trang - og i en så vigtig sag som denne - umulig. Så vi må trøste os med, at det var tydeligt for enhver, at Han-

ne ikke alene havde den bedste model, men også leverede den største sportslige præstation. De resterende deltagere fortaber sig i en tåge af mismod og dårlig samvittighed.

Resultater:

1. Thomas Væth 882 sek.
2. Per Grunnet 837 sek.
3. Hanne Hansen 826 sek.
4. Michael Væth 755 sek.
5. Gunnar Nielsen 709 sek.
6. Anita Dehlbæk 696 sek.
7. Thomas Køster 668 sek.
8. Peter Otte 615 sek.
9. Karsten Kettel 380 sek.
10. Kim Køster 252 sek.

De to sidste deltagere fløj A1, resten A2.

Per Grunnet.

UT i OMF

Odense Modelflyveklubs medlemmer deltager også i racet om landsholdspladserne til sommer.

D. 1/12-68 fløj man under noget specielle vejrforhold - flyvepladsen lå således i forhold til vindretningen, at luften passerede byen, inden den nåede flyvepladsen. Derved blev den opvarmet og fyldt af termik. Termikken var så stærk, at svævemodellerne blev tvunget ind i spiraldyk. Kun Børge Brønserud kunne med sin gasser udnytte termikken ordentligt. Det gjorde han da også fuldtud, idet han fløj 5 max. A2.

1. Finn Bjerre 636 sek.
2. Peter Birchløv .. 516 sek.

D2.

1. Børge Brønserud . 900 sek.

D. 6/1 var man også ude - vejret var denne gang ikke særlig spændende.

A2.

1. Peter Birchløv .. 649 sek.
2. Finn Bjerre 555 sek.

D2.

1. Børge Brønserud . 650 sek.

Bent Sehested

3' distriktskonkurrence

D. 5/1-69 afviklede Hillerød-klubben den tredje distriktskonkurrence - resultaterne herfra tæller med til VM-udtagelsen.

Denne gang var det meget koldt, og det blæste en lille smule. Det var ikke nogen stor fornøjelse at flyve.

Finn Frederiksen bevist for 117' gang i det sidste års tid, at han er Sjællands mest stabile A2-flyver. Han fløj 4 max'er og blev kun snydt for termik en gang. Vejret og termikken var meget drilagtig, hvilket de fleste deltagere fik at mærke. Finn flyver med en model, der har enkel v-form, og som minder meget om Børge Hansens Pjerri-A2-modeller. Modellen har ret stor spændvidde, og den er trimmet til at flyve i relativt snævre kurv. I stille luft flyver den 2.30 - 2.45. Børge Hansen blev nummer to lige efter Finn - han fløj med en af sine Pjerri'er. Peter Otte, der besatte tredjepladsen, fløj med en russisk inspireret selvkonstruktion. Nummer fire, Thomas Væth, fløj også med enkel v-form.

I wakefield vandt Erik Jacobsen foran de normale topfolk, Erik Nienstædt og Thomas Køster. Erik Jacobsen flyver med en "Lola" - det er Thomas Køsters VM-konstruktion fra 1967. Nienstædt fløj 4 max'er med sin nye model - den har balsaklædt plan og haleplan - og sluttede så af med en ordentlig nedvindsstart. Thomas Køster benyttede sin nye model, der har planopbygning som den russiske model fra nr. 2. Ellers ligner den "Lola" meget.

D2 var en kedelig affære. Vinder blev Flemming D. Kristensen, der ikke fløj alle 5 starter. Nummer to, Thomas Køster, havarede i sin anden start.

Resultater:

- A2.
1. Finn Frederiksen ... 821 sek.
 2. Børge Hansen 804 sek.
 3. Peter Otte 775 sek.
 4. Thomas Væth 746 sek.
 5. Thomas Kongsted 727 sek.
 6. Hans Hansen 707 sek.
 7. Per Grunnet 691 sek.
 8. Niels Roskjær 637 sek.
 9. Ole S. Rasmussen ... 514 sek.
 10. Michael Væth 442 sek.
 11. Anita Dehlbæk 280 sek.
 12. Svend Frederiksen .. 252 sek.
 13. Peter Buchwald 180 sek.

- G2.
1. Erik Jacobsen 857 sek.
 2. Erik Nienstædt 835 sek.
 3. Thomas Køster 768 sek.
 4. Poul Rasmussen 732 sek.

D2.

1. Fl. D. Kristensen .. 360 sek.
2. Thomas Køster 171 sek.
3. Preben Bang J. 23 sek.

Deltagerne fra Ringsted-klubben har tilsyneladende kun fået et par starter - eller også har de glemt at skrive deres tider på resultatlisten. De fløj i alle fald bedre, end resultaterne lader ane.

Per Grunnet.

TREDIE UT

På Sjælland var vejret meget stille og tåget. Der var lidt termik, men det kom ikke til at betyde noget for resultaterne. Følgende resultater blev opnået:

- A2.
1. Gunnar Nielsen 833 sek.
 2. Thomas Væth 813 sek.
 3. Arne Hansen 799 sek.
 4. Finn Frederiksen .. 776 sek.
 5. Thomas Kongsted ... 766 sek.
 6. Anita Dehlbæk 734 sek.
 7. Børge Hansen 722 sek.
 8. Per Grunnet 711 sek.
 9. Niels Roskjær 706 sek.
 10. Hans Hansen 694 sek.
 11. Hanne Hansen 693 sek.
 12. Peter Otte 637 sek.
 13. Michael Væth 553 sek.
 14. Karsten K Nielsen . 552 sek.

- G2.
1. Erik Jacobsen 891 sek.
 2. Erik Nienstædt 887 sek.
 3. Kjeld Kongsberg ... 811 sek.
 4. Thomas Køster 808 sek.
 5. Michael Schrøder .. 238 sek.

D2.

1. Thomas Køster 899 sek.
2. Niels C Christensen 852 sek.
3. Steen Agner 744 sek.

På Fyn fløj kun Børge Brønserud. Sne og stormvejrholdt de andre hjemme. Tiden for Børges sidste start blev kun 9 sekunder, så det er spændende, om han også bliver hjemme næste gang.

D2.

1. Børge Brønserud ... 292 sek.



Billederne viser (fra oven): Finn Frederiksen, Thomas Væth og Erik Jacobsen.



Billedet her viser Fyn's barskeste og dygtigste gasflyver, Børge Brønserud.

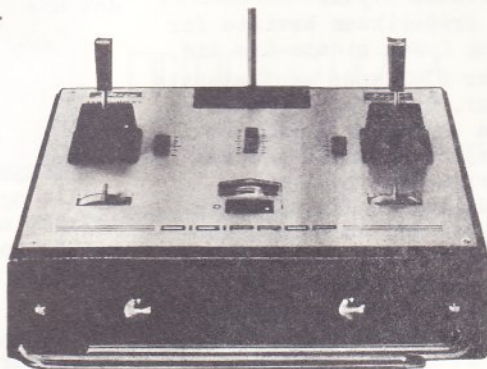


Mecatron-Digiprop-Sender

6 kanal proportional-anlæg, komplet med rormaskiner og akkumulatører ---

Nu kun 2.589 kr.

- anlægget kan udbygges til 14 kanaler.



Brocurer mod 60 øre i frimærker, katalog kr. 4.-

En gros. Vestergård,
Islandsvej 15,
8800 Viborg,
(06) 62 43 87.



Bernt Jensens gasser må være meget lykkelig ---. Der er ikke mange modeller, der bliver fulgt med så megen opmærksomhed fra ejerens side.

nyt fra SILVER STAR

motorer

Rossi 60 R/C	kr. 450.-
S.T. & 15, ny model	kr. 218.-
ETA Elite MK.II	kr. 210.-

tilbehør

Rand Swing in keeper	kr. 6.-
Rand hængsler 6 stk.	kr. 12,50
Camlock 2 par	kr. 13,50
Nylonskruer til plan	kr. 4.-
Tatone fundament til 10 ccm motorer	kr. 33.-
Frekvensflåg	kr. 2,75
MK 2-benet næseunderstel (nylon-leje)	kr. 21.-
Solarfilm beklædningsfolie 60x125 cm	kr. 15.-
M.K. fældbart understel	
2 stk. hovedunderst.	kr. 72.-
1 stk. næseunderst.	kr. 72.-
2 stk. rormaskiner	kr. 280.-

byggesæt

Nobler, C/L	
Crusader, C/L	
Shark 15, C/L	
Spectre, C/L	
Talon, C/L	
Skylark, C/L	
Top-Dawg, R/C	
Headmaster, R/C	
Laser, R/C	
KK Fleetwing, R/C	
MK Crusader, R/C	
MK Cessna 310, R/C	
MK P-38, R/C	
deBolt Acrobat, R/C	
MK Zero Jager, R/C	
MK Tony Jager, R/C	

nye priser på RC anlæg

kr. 165.-	M.K. Digital 4	kr. 2200.-
kr. 110.-	M.K. Digital 5	kr. 2600.-
kr. 55.-	KRAFT KP 4	kr. 2245.-
kr. 65.-	CONTROLAIRE 4	kr. 2250.-
kr. 42.-	CONTROLAIRE 4 byggesæt	kr. 1825.-
kr. 165.-	CONTROLAIRE 4 semi "	kr. 1995.-

Så længe lager haves sælges følgende anlæg til stærkt nedsatte priser.

	nu	før
LOGICTRON 5	kr. 2850.-	3500.-
ORBIT 4 IC	kr. 3200.-	3995.-

anlæggene er sidste nye modeller.

Alle nævnte anlæg er incl. 4 rormaskiner, nikkel-cadiumceller til sender og modtager samt la-deapparat.

Der er masser af brugte anlæg på lager til rimelige priser.

SILVER STAR MODELS

De her nævnte ting er kun et udpluk af vort store lager. Resten findes i det nye katalog, der kan købes mod kr. 5.- i check eller frimærker.

v. AXEL E. MORTENSEN,
MØLLEBAKKEN 45,
9500 HOBRO,
tlf. 08 52 03 57.

SKIDT & KANEL



Under "Køb & Salg" optages rubrikannoncer af ikke-erhvervs-mæssig karakter. Prisen er 1 kr pr. linie samt 2 kr. i grundtakst. Vi sender regninger ud, når annoncen har været i bladet.

Metz 5-kanals radio, med 3 ror-maskiner, power pack og ladeapparat sælges.

Henvendelse bedes rettet til: Ole Mortensen, Bygvænget 36, 7200 Grindsted. Telefon: (05) 32 10 91.

BRUGT VINDTUNNEL KØBES. Kontant el. pr afbetaling. Henv. Svend Kvendsen, Snudsvej 333 Ringsted

TEAM-RACE PANNER sælges. 8-kr + porto. henv. Jens Geschwendtner Wibrandtsvej 47 2300 S.

SPEED PANNER sælges 8.-Kr + porto Henv. Jens Geschwendtner, Wibrandtsvej 47 2300, S

ARES BYGGESÆT SÆLGES, som nyt. Pris. 100.-Kr. Kjeld Frimand Holmelundsvej 17 2650 Hvidovre.

FOX 35 STUNT SÆLGES: Ny. 100.-Kr. Kjeld Frimand, Holmelundsvej 17 2650 Hvidovre.

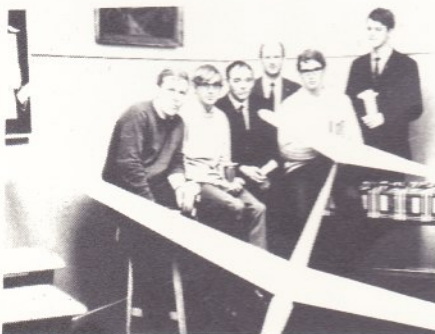
Panner til fritflyvende gasmotor-modeller med Super Tigre sælges - 8 kr. pr. stk. Steen Agner, Axel Møllers Have 12 V, 2000 København F. Tlf. GO 22 26.

De trofaste læsere af "Hurricane Times" har sikkert mange gange forgæves vandret hen til brevprækken for at se, om der dog ikke var kommet endnu et nummer af dette forunderlige klubblad. Nu lysner det - fra pålidelig kilde meddeles, at redaktøren er halvt færdig med et nyt nummer. Indholdet tegner til at blive meget besynderligt - men hvad kan man vente fra en østers, hvis det i det hele taget er en østers. Forsiden siges at være tegnet af Thomas Væth - så den er i hvert fald god.

I december måned udkom "Nyt fra OMF" nr. 17. Det er Odense Modelflyveklubs medlemsblad. Hovedartiklen i nr. 17 behandler Beuermann's teori om placering af tyngdepunkt i forhold til neutralpunktet.

Det er Bent Sehested, der redigerer Nyt fra OMF. Man kan få bladet ved at skrive til ham: Bent Sehested, Orionvænget 10, Pårup, 5000 Odense.

Det udkommer 6 gange om året, og abonnementsprisen er 10 kr.



Billedet her, der viser en stor A3-model, er taget ved årsafslutningen i OMF, hvor der blev uddelt pokaler til vinderne af de fortløbende konkurrencer.

Høst-Åris havde skænket os sine modeller, idet han følte, at han nu var for gammel til at flyve selv. A3'eren er bygget lige efter krigen og har været med på et par sommerlejre. Den måler 3.20 fra vingespids til vingespids, og da den er en nydelse at se på, har vi sat os i gang for at få den udstillet på Egeskov til sommer. Hans Kofoed og flyvehistorisk sektion er med på ideen.

Bent Sehested.

PANNER TIL FF.

Nu kan man få panner til fritflyvende motor-modeller - de er beregnet til Super Tigre 2,5 ccm motorer. Steen Agner har fremstillet formen og fået lavet den første serie. Pannerne er så lange, at den nye Super Tigre med bagindsugning kan monteres. Anvender man en almindelig frontindsugningsmotor, er der plads til tank i pannen. Støbekvaliteten af den første serie er ikke helt perfekt, men man kan let give pannerne en fin finish. Prisen er 8 kr. pr. stk. ligesom for de to typer linestyringspanner. Se iøvrigt under "Køb & Salg".

Læserbrev

En kommentar til Ole Meyer.

At fritflyvningsfolkene ved repræsentantskabsmødet d. 3/11 havde rottet sig sammen med det formål at få indvalgt flest mulige af sine egne folk i modelflyverrådet og derved tilsidesat en gentlemanaftale gående ud på at hver gren skal have mindst to repræsentanter i modelflyverrådet, det er hvad Ole Meyer påstår i sin omtale af mødet i Modelflyvenyt.

Selv om det er et faktum, at radiofolkene ikke fik valgt mere end en repræsentant, er det dog en horribel påstand, især på baggrund af, at den fremsættes af en mand med omtanke og dømmekraft. Sandheden er jo, at fritflyvningsfolkene stemte på de kandidater, de syntes bedst om. De fordelte oven i købet deres stemmer på tre fritflyvningskandidater, hvoraf kun to blev valgt. Og det var et spørgsmål om en enkelt stemme, der afgjorde, at H J Kristensen ikke blev valgt i stedet for den ene.

Ole Meyer, en gentlemanaftale er en aftale mellem enkeltpersoner, ikke mellem grupper. Den "regel" om, at hver gren skal have mindst to repræsentanter, bør nedfældes i valgreglerne. Det bør radiofolkene foreslå på næste repræsentantskabsmøde. Fritflyvningsfolkene vil utvivlsomt stemme for, at forslaget vedtages.

Christian Schwartzbach.

**REDAKTIONEN SLUTTER
D. 15 MARTS FOR NR. 4.**

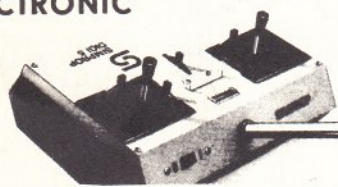


Ole Meyers KWIK FLY (omtalt i nr. 1).

SIMPROP-ELECTRONIC

DIGITAL

ANLÄGGNINGARNA =
SOM VINNER



Digi 5

SIMPROP är något extra i proportional — toppkvalitet till bottenpris.

Digi 2+1 Funktionsfärdig anläggning (inkl. kristaller) med sändare, mottagare, batterisats och 1 servo kr. 985:—
varje ytterligare servo „ 175:—
tillägg för större batteribestyrkning i sändaren (DEAC 500DKZ) „ 25:—

Digi 5 Funktionsfärdig anläggning (inkl. kristaller) med sändare, mottagare, powerpack och 1 servo kr. 1.295:—
varje ytterligare servo „ 175:—
tillägg för större batteribestyrkning i sändaren (DEAC 500DKZ) „ 25:—

SPECIALERBJUDANDE AV R/C-ANLÄGGNINGAR

SIMPROP Digi 7+1 = komplett med 4 servos kr. 2.670:—
komplett med 8 servos kr. 3.475:—

SIMPROP Digi 4 = komplett med 4 servos och specialväska kr. 1.630:—

GRUNDIG DIGITAL 14 = komplett med sändare mottagare och 7 servos (exkl. DEAC) kr. 2.975:—

Rekvirera omgående eller kontakta oss för upplysningar!

SVEN E TRUEDSSON

Modellflygindustri AB

Storgatan 25 211 41 Malmö C

SVERIGE

tel. 040/708 15