

MODELFLYVENT



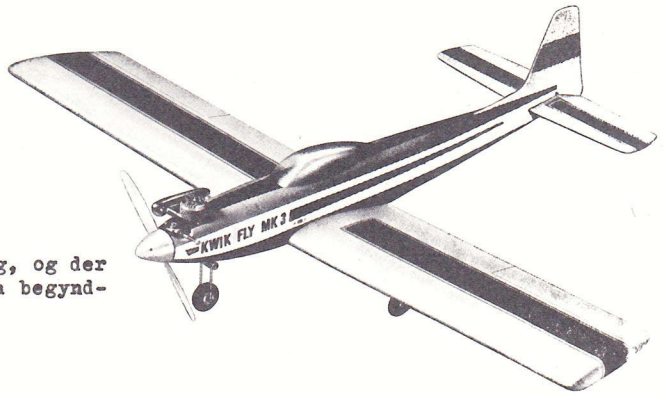
4 APRIL **69**

Graupner

BYGGESÆT

er kvalitets-byggesæt. Deleene passer sammen, og tegningerne er overskuelige og meget detaillerede. I de nyeste modeller er der nu ogsaa transparente RC-tegninger for indbygning af GRAUPNER-GRUNDIG RC-anlæg.

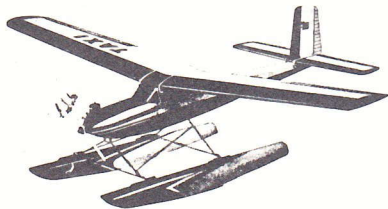
GRAUPNER har Europas største udvalg, og der er noget for enhver smag - lige fra begyndertyper til de mest avancerede.



Nogle af de mest solgte motorfly-modeller er:

nr. 4623, model AMATEUR, fin og godmodig begyndertype, højvinget model. Vingefang 1100 mm, længde ialt 800 mm, samlet planareal 23,10 dm², flyvevægt uden RC-anlæg ca. 650 gr, med RC-anlæg ca. 1200 gr. For motorer mellem 1,0 og 1,6 cm³. For RC-anlæg fra 2 til 6 kanaler.

nr. 4625, model TAXI, en større og mere udviklet model, meget godmodig med mindre motorer, højvinget Vingefang 1500 mm, længde ialt 1020 mm, samlet planareal 40,12 dm², flyvevægt uden RC-anlæg ca. 1300 gr, med RC-anlæg ca. 2000 gr. For motorer mellem 2,5 og 6,5 cm³. For RC-anlæg fra 2 til 6 eller 8 kanaler.



TAXI kan ogsaa udstyres med pontonsæt, saa man kan starte og lande paa vandet - noget der gør flyvningen endnu mere interessant og ofte kan lette problemet med egnet flyveplads.

nr. 123, ponton-sæt til TAXI og andre modeller med samlet flyvevægt op til 3,5 kg. Indeholder samtlige nødvendige dele og udførlig tegning og byggeanvisning.

pris for byggesæt kr. 76,50

nr. 4607, model PIPER PA 22 TRI-PACER, naturtro model af den kendte flytype. Vingefang 1110 mm, længde 785 mm, samlet planareal 25,20 dm², flyvevægt op til 1500 gr. For motorer omkring 3,0 cm³. For RC-anlæg paa 2 eller 4 - eventl. 6 - kanaler.

pris for byggesæt uden motor kr. 118

Hertil kan leveres et byggesæt med hjul-indkapsling, positionslys m.v., indeholdende de nødvendige dele og byggeanvisning.

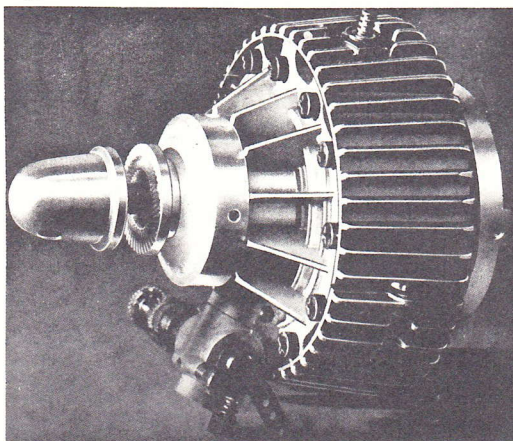
pris for byggesæt kr. 24,85

Nr. 4629, model KWIK FLY MK 3, Phil Krafts berømte verdensmesterskabsmodel. Vingefang 1510 mm, længde 1280 mm, samlet planareal 52,20 dm², flyvevægt op til 2700 gr. For motor paa 10 cm³. For RC-anlæg paa 6 eller 8 kanaler.

pris for byggesæt uden motor kr. 288

Graupner

FLY MOTOR - system NSU-Wankel

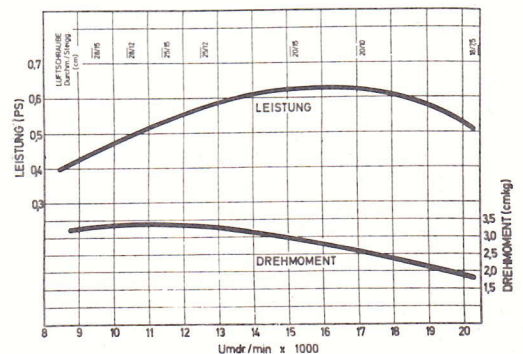


Nu kommer den - den længe ventede Wankel-motor, der vil revolutionere modelflyvningen. Men den kommer ikke før i juni-juli måned. Men bestil den nu, der bliver leveringsvanskeligheder den første tid.

Tekniske oplysninger:

kammervolumen.....4,9 cm³
vægt ca.....310 gr
vægt for extra kølering.....25 gr
akselgevind.....7/32"
diameter uden extra kølering..60 mm
diameter med extra kølering...70 mm
længde til medbringerskive....64 mm
propel nr. 1316/25/10 el./25/12 el./23/15

Diagrammet viser motorens ydelse og drejningsmoment.



Det bliver ikke en "allemands-motor", men en motor for dem, der vil have det bedste.

pris u.extra kølering,dæmper,montagering kr.760
pris med " " " " " 855

Anførte priser er retningsgivende og er ikke baseret på mulighed for klubrabat. GRAUPNER forhandles overalt i de førende hobbyforretninger.

Det nye 1968-luksuskatalog paa 144 flerfarvede sider koster 6 kr. (+ porto kr.1 ved bestilling fra importøren).

Generalagentur og import: Ib Andersen - 9620 Aalestrup.

Modelflyvenyt - 4

APRIL - MAJ 1969

Redaktion:

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

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

RC - Palle Bang,
Rygårdsallé 56,
2900 Hellerup,
HE 71 51.

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, Leif Eskildsen, Hans
Geschwendtner, Jens Geschwendt-
ner, Per Grunnet, Arne Hansen,
Hanne Hansen, Kjeld Kongsberg,
Ole Meyer Larsen, John Mau,
Erik Nienstødt, Poul Rasmussen,
Christian Schwartzbach.

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
nødvendigtvis udtryk for redak-
tionens mening.

Tryk:

Thisted Amtsbogtrykkeri, Thisted.

EN LEDER OM LEDEREN

En leder udtrykker læserens mening over for f. eks. en offent-
lig instans. Denne side skal anvendes til dette formål. Vi siger
det nu, da det åbenbart kom som en overraskelse for mange, da vi
i nr. 3 startede med at kritisere KDA. Flere blev ikke bare over-
raskede, men følte sig berettiget til nærgående angreb på Model-
flyvenyt's fritflyvningsredaktør i et misforstået nurseagtigt for-
svar for den 60-årige.

Andre har fisket i rørte vande. Vi har mistet vor radiostyrings-
redaktør, han vil ikke lægge navn kritikken. Der er endog en i
kontorpersonalet hos KDA, der har følt sig trådt over tærne.

Lad os derfor slå det fast en gang til. Det er ikke kontorper-
sonalet - for det har kun været ansat et par år. Det er heller ik-
ke lokalerne - dem har vi også kun haft et par år. Det er det no-
get, der i år har været 60 år på vingerne - foreningen, lovene,
programerklæringen og den slendrian, der har været udvist af dem,
der har identificeret sig med KDA gennem de 60 år. Dem som nu må
stå til regnskab for alle de fejlådsponeringer, der har resulte-
ret i, at vi nu står med en 60-årig, som kun har en erfaring, der
ikke strækker sig længere tilbage end det til enhver tid ansatte
kontorpersonales.

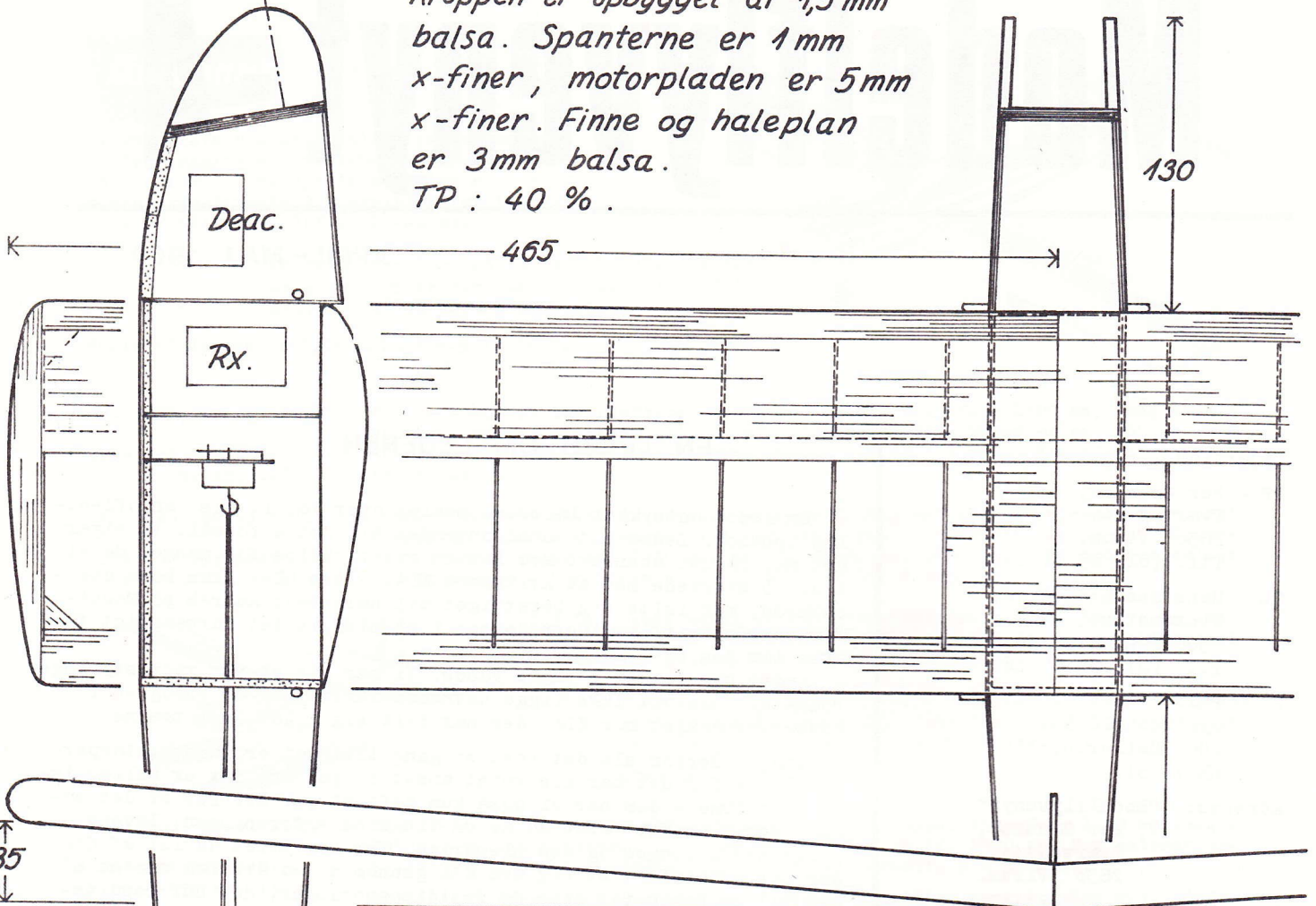
Det er blevet sagt, at KDA er dig og mig og alle andre model-
flyvere. Det er ikke rigtigt! KDA er 60 år, og jeg har måske flø-
jet modelflyvning i 2. KDA burde sige: "Vi er en gammel forening,
vi har kendt tusinde som dig. Vi ved præcis, hvad du har brug for,
og selvfølgelig koster det penge, men du får noget for dem."
Men nej! I stedet hengiver de sig til kræmmeragtig tuskhandel om,
hvor meget de kan være bekendt at tage for det lidet, de yder,
og bruger desuden tid til at gennemlæse damebladene for at finde
en protektor, der over for samme blades læsere kan give KDA det
skin af autoritet, det aldrig har formået at skabe over for os.

Til repræsentantskabsmødet blev ca. halvdelen af tiden brugt
til fremførsel af kritik af KDA. Modelflyvere fra alle egne af
landet havde sendt repræsentanter til mødet for at de der kunne
fremføre deres utilfredshed. Har KDA reageret på nogensomhelst må-
de? Stod der noget i Weishaupts referat? Stod der noget i KDA's
jubileumsnummer om, at alt måske ikke var så rosenrødt alligevel?
Hvorfor denne tavshed, hvorfor denne forglemmelse af hveranden
sætning?

Der gives modelflyvere, som har en farlig tilbøjelighed til at
tænke. Nogen af dem har en endnu farligere tilbøjelighed til at
udtrykke deres mening på tryk. KDA udfolder megen energi på at
vænne de pågældende af dermed. Denne stræben har haft et for-
bavsende held med sig. En stor del af modelflyverådets standpunkter
er bevist herfor. Der er dannet en falanks af selvsikkerhed og
uvidenhed, som det er umuligt for nogen enkeltperson at gennembry-
de. Dette skal dog ikke forhindre os i at forsøge og slutte eller
starte med at sige, at hvis FLYV havde været godt nok, var dette
blad aldrig blevet en realitet.

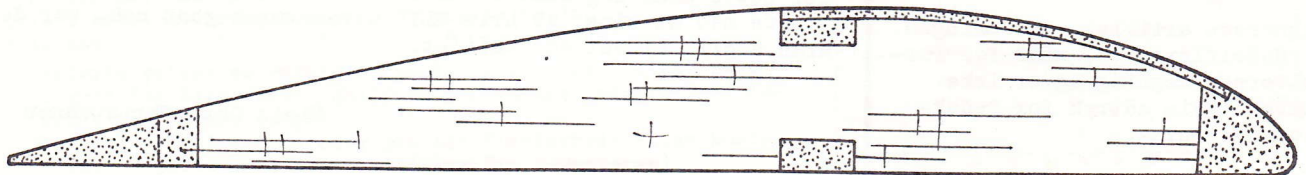
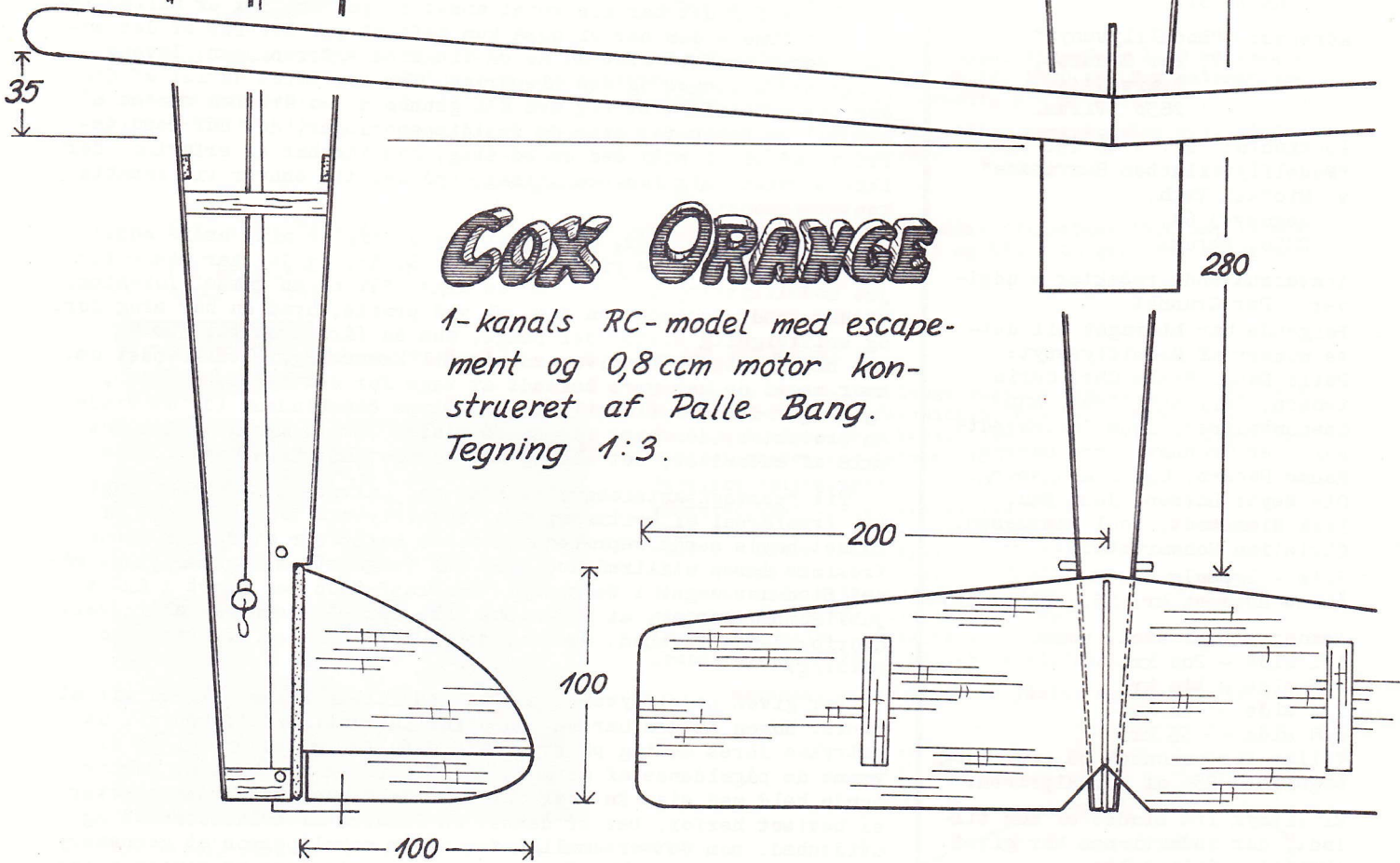
Niels Chr. Christensen

Kroppen er opbygget af 1,5 mm
 balsa. Spanterne er 1 mm
 x-finier, motorpladen er 5 mm
 x-finier. Finne og haleplan
 er 3 mm balsa.
 TP : 40 %.



COX ORANGE

1-kanals RC-model med escape-
 ment og 0,8 ccm motor kon-
 strueret af Palle Bang.
 Tegning 1:3.



Planprofiler 2mm b.



COX ORANGE

1-kanals RC-model



Cox Orange er en solid, men velflyvende model beregnet for superlet indmad, dvs. 1-kanal modtager med elastikdrevet escapement. Motoren kan f.eks. være en Cox Golden Bee, men den stærkere Cox Medallion på ca. 0,8 ccm (kaldet .049) giver en livligere flyvning med muligheder for at lave loop, barrel roll, spiraldyk m.v. Anvendes Medallion, bør den monteres på den orangerøde tank-fundament-kombination, der er dyr, men dejlig og absolut prisen værd.

Tag for alt i verden ikke en større motor. Højvingede fly arter sig bedst, når trækraften kun lige er over marginalværdien. Det er lige modsat lavvingede fly, og det hænger sammen med, at motorplaceringen i højvingede fly giver medfødt opadtræk, selvom man nok kan hjælpe lidt på det ved at give motoren nedadrettet trækretning. Motoren må iøvrigt gerne have lidt højretræk.

Kroppen er uden understel, da modellen vitterlig flyver langt bedre uden - og både håndstart og landing foregår OK med sådan en lille, let model. Af hensyn til maveslid - jeg havde nær sagt mavesår! - bør kroppen beklædes med silke på maven, men iøvrigt gerne over det hele.

Vil man endelig have hjul, kan man jo hæfte et understel på! Vingen er uhyre stærk. Som forkant og bagkant bruges færdigsyede, 90 cm lister fra Graupner, nemlig 13 x 13 næseliste med indfræsning (grøn signatur på endeflader) og 25 x 6 bagkant (orange signatur på endeflader).

Profilerne fremstilles af 2 mm halvård balsa på den måde, at man først laver en skabelon af 1 eller 1,5 mm krydsfiner. Den pudses fint af, og målene på hak, for- og bagende kontrolleres mod de respektive lister. Er alt i orden, sømmes to tynde stifter i skabelonen. Disse knibes af til 2mm fri længde. Når denne søm-skabelon trykkes ned på balsaplade, ligger den fast, så man skærer profilet ud med en skarp kniv. Der skal bruges 20 stk. profiler. Jeg plejer at samle dem i et bundt med en elastik eller to. Når bundtet er ordnet til en pæn blok, pudses for- og bagkanterne plane, hvorefter der smøres lim på. Når limen er tør, fjernes elastikkerne og bundtet kan nu pudses pænt efter, så faconen er prima og listehakkene så brede og dybe, at listerne lige kan glide ned. Derefter pilles profilerne fra hinanden, og man har nu den

fordel, at profilerne er nøjagtige, og at deres for- og bagflade er limmøttede, så den senere samling virkelig bliver holdbar.

På fire af profilerne afskæres 1 mm på bagryggen. De skal nemlig anbringes på vingens midterparti, der skal beklædes med 1 mm balsa helt ned til bagkanten.

Hele vingen samles og færdiggøres fladt. Der anvendes 1 mm balsa som forkantsbeklædning. Den færdige vingekonstruktion oversaves på midten, og snitkanterne pudses med sandpapir limet på en klods, indtil samlingen giver vingen den rette v-form. Samlingen foretages med hvid kunstharpikslim. Når der ikke er anvendt lasker til samling af hovedlister og forkant, ligger det i, at sådanne ikke har nogen værdi af betydning i dette tilfælde. Styrken af vingen ligger nemlig i de yderste fibre i samlingen, så det er bedre blot at samle og supplere med et pålimt bændl hele vejen rundt om samlingen.

Vingekonstruktionen gives 3 gange dope med slibning imellem. Derpå lægges silke på, rækkefølge: venstre underside,

fortsættes side 16.

er ikke bare er radiofjernstyrings-anlæg paa godt og ondt som alle andre - det er noget helt for sig selv. Navnet borger for kvaliteten - tænk Dem grundig om - og saa kan det købes skræddersyet, endda med utallige muligheder for udbygning (sagt paa en anden maade: De kan få anlæget lige netop med den sender, De ønsker, og lige med den modtager, der passer Dem - og så udbygge efter behov). Grunden er det store udvalg af komponenter, der staar til Deres disposition.

Først kort lige lidt teknik: VARIOPROP er naturligvis fuldt proportionalt, fuldt digitalt og fuldt simultant. Alle VARIOPROP komponenter kan arbejde sammen. Resten maa De læse i prospektet RCP 1, der kan købes hos forhandleren (pladsen her er for dyr til at fortælle om alle anlægets utallige praktiske fordele).

VARIOPROP sendere.

Der er 3 typer at vælge imellem:

nr. 3718, 10 kanaler.....kr. 950

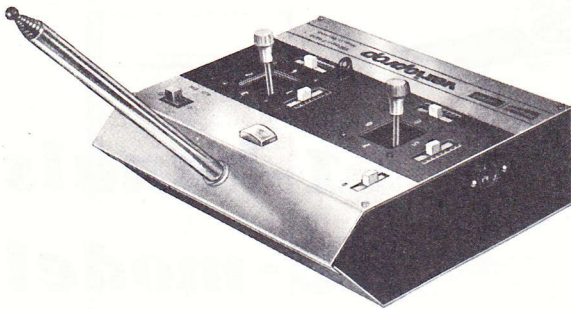
Det er den hidtil mest solgte sender, og der er vel allerede siden oktober 1968 kommer langt over 100 i brug landet over, beregnet pr. 1.marts 1969. Det er mange på en vinter, men det viser, at det er en efterspurgt sender, der indfrier forventningerne.

nr. 3717, 6 kanaler.....kr. 835

Den kan udbygges til 10 kanaler med udbygningssættet nr.3698. Den er fortrinlig til modeller, der er baseret på 3 funktioner (og ellers kan den jo udvides).

nr. 3720, 6 kanaler.....kr. 540

Jo, prisen er rigtig!!!! Det er den nye sender, som vi venter i maj-juni måned 1969. Den kan ikke udbygges, men er jo tilstrækkelig til de fleste modeller (højde- og sideror samt drossel).



nr.3738 kr. 485
vægt.....70 gr
maal.....58x42x34



nr.3742 kr. 240
vægt 33 gr
maal 58x42x18

VARIOPROP modtager

bestaar af superhet-grunddelen nr. 3738 og det antal kanaldelen (med 2 kanaler) nr.3742, som man ønsker. Man kan begynde med 2 kanaler (1 kanaldel) og bygge videre op til de 10, der er maximum for senderne. Mødet er faa, der har brug for alle 10, og vist ingen, der har brug for flere!!!



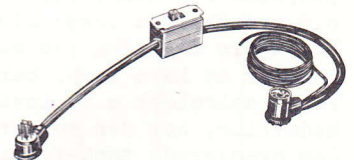
nr.3765 kr. 85
vægt 50 gr
maal 60x23x27



nr.3766 kr. 95
vægt 40 gr
maal 35x18x33



Nr.3607 kr. 89
vægt 134 gr
maal 75x40x24



nr3606 kr. 48,50
vægt 17 gr
antenne 1000 mm

VARIOPROP rormaskiner, akkumulator og kabel.

ses ovenfor. Den nye mini-rormaskine nr.3766 ventes leveringsklar omkring juli/august 69. Vi har ikke vist akku til sender og heller ikke kvarts - men de er ikke saa pæne paa billeder!! Vi har heller ikke vist de nye ting, der kommer til RC-folk, som ogsaa interesserer sig for at sejle. Der kommer dels en ompoler til stop-start-bak, dels et aggregat, der over 2 kanaler kan stoppe-bakke-starte/regulere hastigheden elektronisk.

Komplette VARIOPROP fjernstyrings-anlæg.

Nu har vi vist de enkelte komponenter og anført priserne, men hvad koster saa komplette VARIOPROP anlæg med alt - klar til styring?? Ja, det kommer an paa sammenstillingen og de krav, man stiller, men vi kan da give nogle ganske faa eksempler af de mange muligheder, der foreligger:

	med sender:		
	nr.3717:	nr.3718:	nr.3720:
med 2 kanaler (1 stk. 3742 + 1 stk. 3765).....	ca. kr. 1975	2136	1678
med 4 kanaler (2 stk. 3742 + 2 stk. 3765).....	ca. kr. 2346	2461	2003
med 6 kanaler (3 stk. 3742 + 3 stk. 3765).....	ca. kr. 2671	2786	2328
med 10kanaler (5 stk. 3742 + 5 stk. 3765).....	ca. kr. -	3436	-

GRAUPNER-GRUNDIG fjernstyrings-anlæg forhandler overalt i de førende hobbyforretninger. De fleste forhandlere vil tage Deres brugte anlæg i bytte. De kan ogsaa købe paa fornuftige ratebetingelser.

De anførte priser er retningsgivende. De er ikke baseret paa mulighed for rabat til klubmedlemmer.

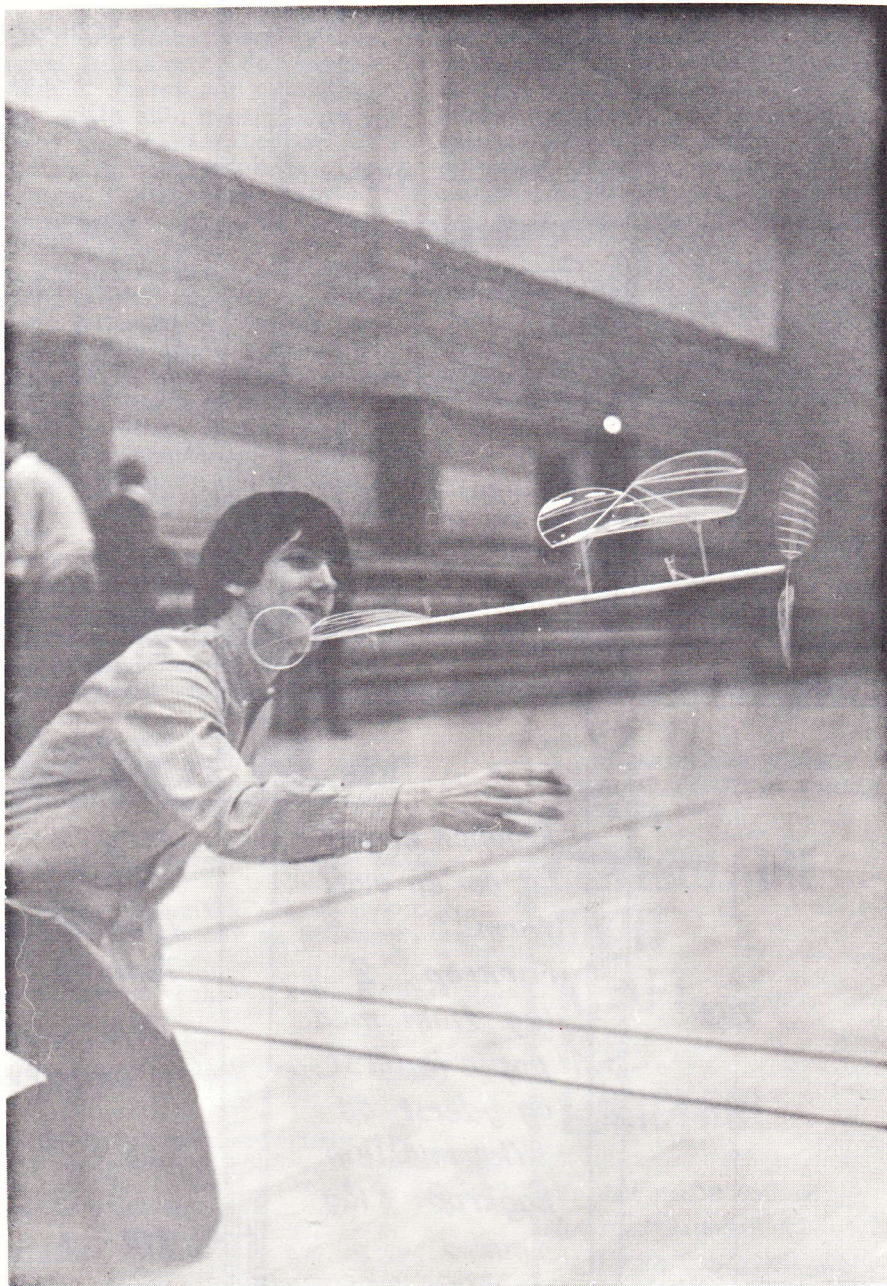
De kan læse alt om VARIOPROP i prospekt RCP 1 + N69, der ialt incl. porto koster 2,50 kr. fra importøren.

DM

i indendørs

7 var mødt op til Gentofte Modelflyveklubs årlige konkurrence i indendørs modelflyvning. Det synes stort set at være de samme, der går igen år efter år, og tiderne synes også at have stagneret. Der trænges åbenbart til frisk blod, eller måske bare til, at nogen ville gøre sig lidt umage.

Til højre ses Thomas Væth, nedenfor ses Per Grunnet, begge med B2-modeller.



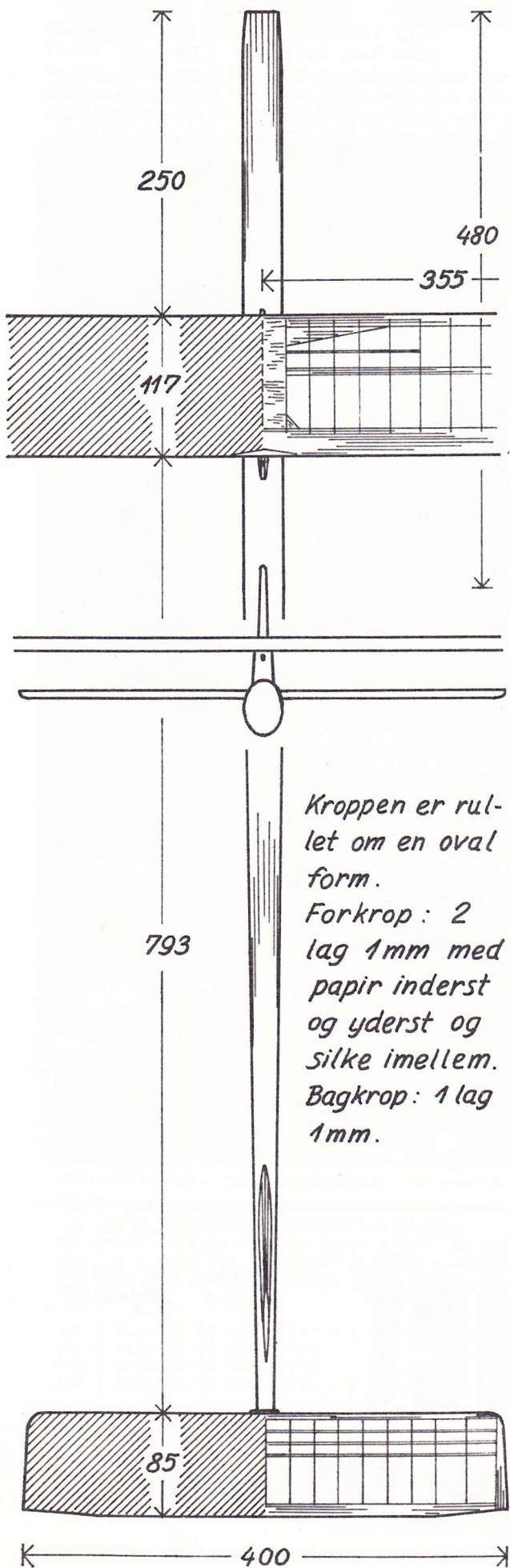
	1. Thomas Væth	0.10	5.32	4.16	6.28	4.55	4.55	12.00
B1	2. Poul Erik Lyregård	4.43	4.49	4.28	3.38	4.45	5.15	10.04
	3. Niels Roskjær	0.39	2.47	0.02	4.14	3.05	3.05	7.19
	1. Thomas Køster	4.13	7.08	5.37	5.49	5.52	7.17	14.25
B2	2. Per Grunnet	4.10	5.01	4.45	7.24	3.29	2.07	12.25
	3. Michael Væth	4.24	4.20	3.18	6.12	5.34	6.12	12.24
	4. Thomas Væth	5.49	6.15	5.09	5.10	3.05	5.01	12.04
	5. Erik Nienstedt	6.46	4.46	3.37	3.50	1.53	2.39	11.32

Hobby Bladet

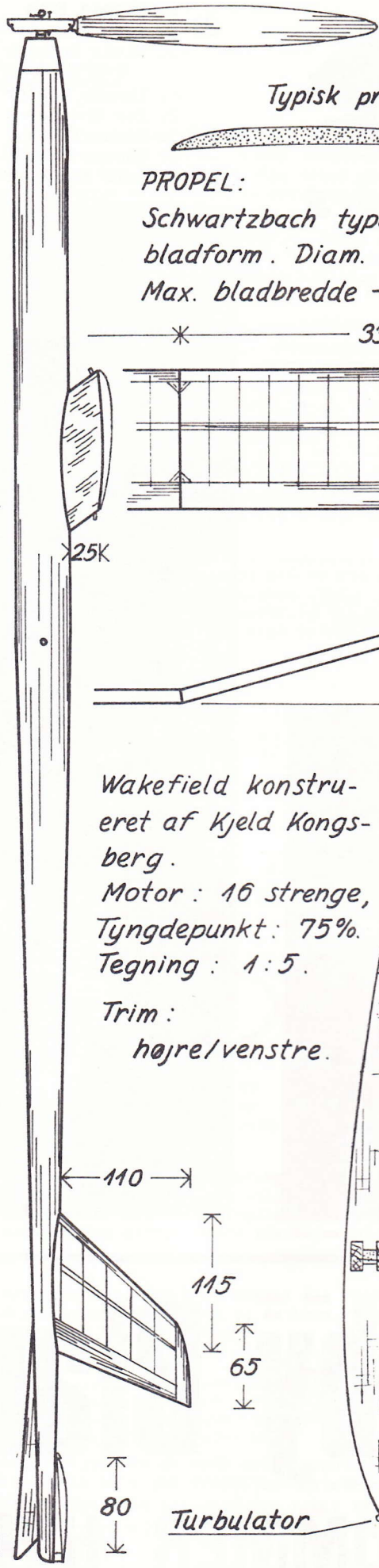
kr. 3,25

UDKOMMER HVER MÅNED

Propelstop: Montreal type



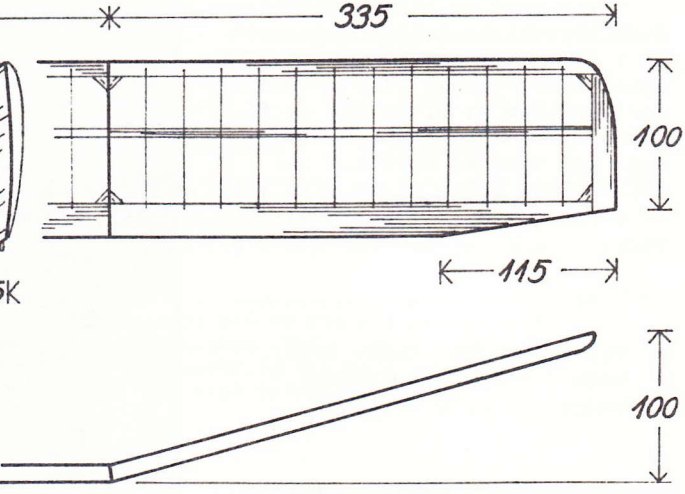
Kroppen er rullet om en oval form.
 Forkrop: 2 lag 1mm med papir inderst og yderst og silke imellem.
 Bagkrop: 1 lag 1mm.



Typisk profil i propel.

PROPEL:

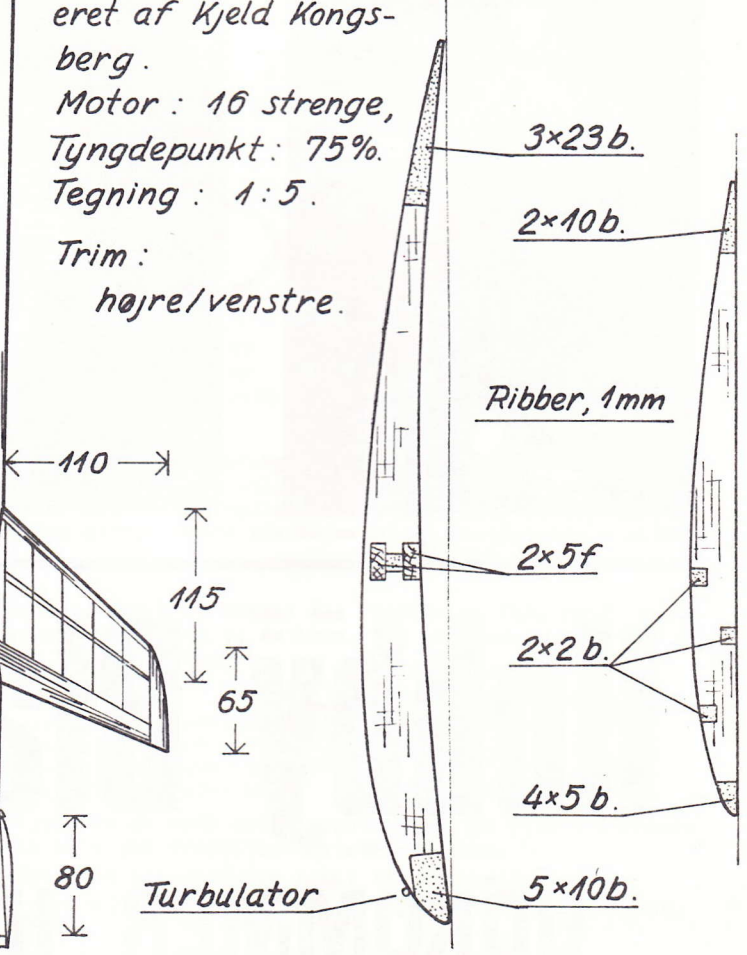
Schwartzbach type med symm. bladform. Diam. 560, stign. 710.
 Max. bladbredde - 55mm v. 66%



Wakefield konstrueret af Kjeld Kongsberg.

Motor: 16 strenge, Tyngdepunkt: 75%.
 Tegning: 1:5.

Trim: højre/venstre.



400





Denne model er sådan set et brud med den udviklingslinie, mine modeller har fulgt siden 1963; indtil nu har jeg anvendt forholdsvis store haleplaner og profiler af den "stabile" type. Jeg havde derfor forventet, at stiget på den her viste model ville volde lidt vanskeligheder, men i virkeligheden er det

glidet, som skaber problemerne, årsagen er sikkert, at tyngdepunktet i stedet for at ligge på 75% af korden burde ligge på 65% med det lille haleplan.

Modellen behøver langt mindre kurve i stiget end mine tidligere modeller - ca. 2 gange rundt på 30 sek.

Kroppen er fremstillet fuldstændig som en rund krop, bortset fra at stokken, den er rullet over, har ovalt tværsnit. Bagkroppen holdes i facon ved, at der med 70mm mellemrum er limet lomm brede strimler på indersiden (lmm balsa). Næsefaconen er opnået ved at lime klodser inden i kroppen og slipe ned.

Propelleren er skåret af 20 mm stenhård balsa. Vinklerne kontrolleres på en jig med 20 mm imellem hver trekant. Profilet i propelleren kontrolleres

med krydsfiner-skabeloner. Arbejdet med propelleren har virkelig båret frugt, modellen kommer højere op end mine tidligere, dersom den trimmes til at undgå nedvinde, træer og højspændingsledninger, burde den give gode konkurrenceresultater.

Vægtfordeling:

Plan	56 g.
Haleplan ...	6 g.
Propeller ..	48 g.
Krop	85 g.
Gummi	39,5 g.
Total	234,5 g.

Optrækket foregår ved hjælp af rør og stang som beskrevet af Nienstødt i Modelflyvenyt nr 2.

Kjeld Kongsberg.

Vi fejrer starten på vort 10. år

MED AT INTRODUCERE ET NYT DIGITAL PROPORTIONALANLÆG: **Kun 1498,-**

4 kanaler: sender og modtager, 4 rormaskiner (mekanisk som de nye Logictrol) inklusiv nikkel-cadium akkumulatører til sender og modtager, samt ladeapparat. Klar til brug.

Kan leveres i et begrænset antal i april måned. Den der kommer først ...

I april måned har vi følgende fine tilbud:

Vi giver 10 % rabat på alle på lager værende byggesæt (der er mange) priser, se tidligere numre af Modelflyvenyt.

I april måned sælger vi desuden SUPER RECORD propeller i følgende størrelser: 6x7, 6x7 1/2, 6x8 Speed ny model, stk. kr. 3,60, 10 stk kr. 30,- 7x8 Team Race stk. kr. 3,60, 10 stk. kr. 30,-. lox5, lox6 stk. kr. 3,60 10 stk. kr. 30,-, 11x7, 11x8 stk. 4,60, 10 stk. 40,-

PUNCTILIO træpropeller er på vej i følgende størrelser: 6x7 og 6x8 Speed 7x7 1/2 og 7x8 Team Race. stk. kr. 3,60

REV-UP 7x7 1/2 og 7x8 er på lager kr. 6,-

COX gløderør nr. 2602 (anvendes blandt andet neddrejet til Super Tigre G 15) stk. 10,-

SUPER TIGRE reservedele. Vi forsøger at have et komplet lager til følgende modeller: G 20/15 Glow, G 20/15 Diesel og G 15. Mangler du dele til disse motorer, så kontakt os.

MERCO 61 R/C er på lager, det er den nye model kun kr. 349,- Vi har nu dysserør og dyssenåle på lager til MERCO motorer.

VI FØRER PROPORTIONAL-ANLÆG AF FØLGENDE FABRIKATER PÅ LAGER:

CONTROLAIRE ORBIT KRAFT M.K. LOGICTROL

VI HAR MANGE BRUGTE RADIOSTYRINGSANLÆG PÅ LAGER TIL RIMELIGE PRISER.

BETALINGEN TALER VI OM.

DET ER IKKE EN TILFÆLDIGHED, AT VI GENNEM ÅRENE HAR SOLGT FLERE PROPORTIONALANLÆG END NOGET ANDET DANSK FIRMA.

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.

SILVER STAR MODELS

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

noget om COMBAT



Kampflyvning er vel nok den mest spændende af de fire linestyringsgrene, både for piloterne og tilskuerne

Iad os først se på modellen; hvad kræves der egentlig af en Combat-model?—Den skal være let, stærk, letbyggelig og velflyvende (stabil)! Iad os tage disse krav i rækkefølge: En let model fås ikke ved mange udhulninger af ribber, forkant, bagkant osv. da det går ud over modellens styrke,—men ved at man bruger meget lette (bløde) balsaplader. Et godt råd er at tage en brevsvagt med når man er på balsaindkøb—derved får man på samme tid en let og stærk model.

Beklædningen er også meget vigtig for modellens styrke. Personligt foretrækker jeg silke der vejer 25 gr/m² (KDH), men silke der vejer 16 gr/m², kan også bruges, men det går dog lidt ud over styrken.—Papir bør aldrig bruges!

Eftersom modelforbruget i Combat kan være meget stort, er det en fordel med modeller, der er hurtige og billige at bygge. En model som Dominator er et udmærket eksempel på en sådan model. Den har f.eks. kun 9 ribber, intet haleplan osv. Jeg har selv bygget 2 stk. på 48 timer til en pris af 15-20 kr. stykket.

En combatmodel skal være meget velflyvende; dermed menes ikke at den skal kunne udføre nogle sindssyge små loops, men at den skal være så stabil, at man kan lave vandrette ottetaller uden at se på modellen, dvs. at modellen ikke skal styres gennem manøvrerne ligesom en kunstflyvningsmodel, men at når man bruger fuldt rorudslag til begge sider skal modellen udføre lige store ud- og indvendige loops. Dette er nødvendigt, for det er meget sjældent, at man under en kamp kan

slippe modstanderens model af syne, så man skal altid vide hvor man har sin egen.

Lad os se lidt på motoren til combat. Den mest velegnede gruppe af motorer er den med frontindsugning og fast lejehus. Frontindsugning fordi det ofte er svært at få plads til en bagindsugningsmotor på grund af forkanten. Fast lejehus fordi det er det stærkeste, når en combatmotor ofte er udsat for mange stående l-taller direkte på akslen. Indenfor denne gruppe af motorer kan f.eks. nævnes: Super-Tigre D, Webra Mach II Oliver Tiger, MVVS D, Cox Special, og Super-Tigre G.15.—Af disse er Super-Tigre D og Oliver Tiger de mest benyttede. Det er nødvendigt at motoren er startvillig, da det nemlig mange gange er jordtiden der afgør en kamp. I forbindelse hermed er det en stor fordel at have en (helst 2) mekanikere der er godt kendt med motoren.

En combatmotor skal desuden have en god ydelse,—dermed menes at den skal kunne fremdrive modellen med mindst 110-120 km/t. Denne hastighed skulle let kunne opnåes med en standard S/T D eller Oliver Tiger. Motorer som Cox spc. og S/T G15 er betydelig hurtigere, men også meget vanskeligere at starte, og ikke så robuste.

Inden Du begiver dig ud i 3-meter cirklen et par gode råd: Hav altid 2 modeller liggende monteret med liner, så Du hurtigt kan komme i luften igen, hvis Du havarerer den ene model—Blot skal Du huske at flytte serpentinen over på den anden inden den kommer i luften.

Hvis det er muligt, hav 2 dygtige mekanikere, der under kampen skal medbringe reservepropeller, værktøj, liner og brændstof.

husk:
ET GODT Udstyr er en halv sejr!!

John Mau

Flyvedagskonkurrence

Konkurrencen blev for T/R fløjet på Amager Fælled. Der deltog 3 hold fra Jylland og 5 fra København. Kulden var den hårdeste nød at knække—især når der er et lunt hus lige op ad banen, men en del udgik også af andre årsager. Den værste var da Erik Dahl som mekaniker blev ramt i panden af Ole Haslings landende model. Heldigvis tog hans briller det meste af stødet, så en slem ulykke heldigvis blev afværget lige før sikkerhedshjelmen blev obligatorisk. Ole Haslings model blev halveret.

I speed fløj Leif Eskildsen hjemme, medens de to andre deltagere fløj på Amager Fælled. Denne konkurrence gik forøvrigt over i historien som den sidste Mono-line konkurrence.

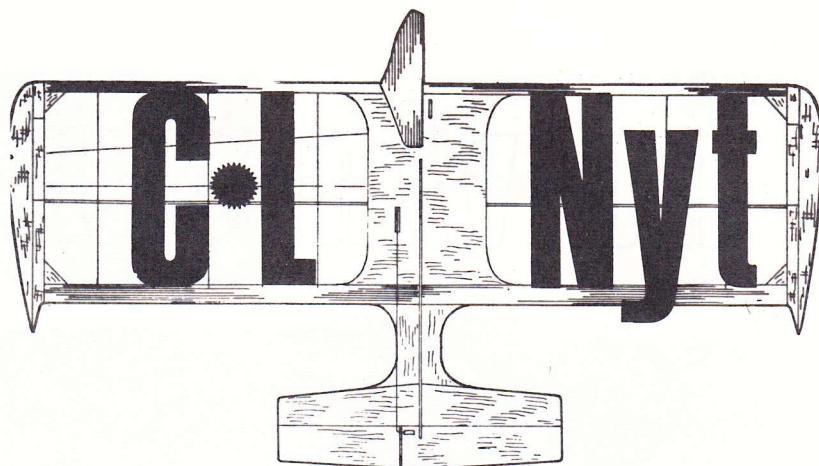
Team-Race:

1. Hans/Jens Geschwendtner Comet
10:16 Super Tigre
2. Siggård/Bobjerg Windy/Wasp
10:37,5 MVVS D.
3. J.Mau/J.Nielsen Fredericia
10:53,0 Super Tigre RV
4. O.Poulsen/Christensen Århus
11:11 Super Tigre RV

Speed:

1. Leif Eskildsen Grindsted
200 km/t Super Tigre G15
2. Jens Geschwendtner Comet
196 km/t Super Tigre G15
3. Niels-Erik C. Hansen Comet
189 km/t Super Tigre G15





I. vårkonkurrence

Den 9/3 blev den første vårkonkurrence fløjet på Amager Fælled. Det var et forrygende blæsevejr, der fik alle Stunt og Speedfolk til at blive hjemme.

I Team-Race deltog hele 6 hold. Der blev benyttet sikkerhedshjelm sammen med de nye regler, og den eneste utilfredshed der høstes, var piloterne der klagede over forstrakte arme, når de skulle nå ud til 19,60 mtr. cirklen.

Der blev fløjet 2 Heats, Semifinaler og finale. Systemet er således at de tre bedste i Semifinalen går til finalen, medens de øvrige placeres efter tiderne i deres ordinære heats. - Et virkeligt effektivt system til at undgå finalenedtagere, der kvalificeres gennem lette heats.

I første heat fik 5 hold noteret en tid. - Men kun et under 6. min. Det ene hold der ingen tid fik, var John Petersen/Erik Thygesen Comet med førstnævntes Super-Tigre model, der desværre også i andet heat udgik på 92 omg. på vej mod en god tid. Kun to andre hold vovede modellen i 2. heat.

I trimflyvningen til Semifinalen havarede Werner Siggård/Jørgen Bobjerg deres model, så kun 4 hold deltog i Semifinalen.

I finalen var der kamp til strengen i et meget lige løb, hvor alle hold fløj 25 omg. pr. tank. Det kraftige blæsevejr under hele konkurrencen nedsatte simpelt hen modellernes hastighed med ca. 10 km/t.

I Combat var der kun to deltagere begge fra Holbæk, da ingen af Fredericia-folkene havde modeller med. Jørn Rasmussen gentog sejren fra KM med en sikker sejr over Hans Jørgen Nielsen.

Team-Race:

1. Hans /Jens Geschwendtner Comet
5:29 o 5:30 10:36 S/T
2. John Mau/Jørgen Nielsen
6:15 o 5:42 11:04 S/T
3. Per/Ole Hasling Comet
6:54 6:30 5:38 11:16 MVVS
4. Palle Rivold/ H. Hansen Comet
7:16 5:55 o S/T

5. W.Siggård/ J. Bobjerg Windy/Wasp
6:01 o o Oliver Tiger

Combat:

1. Jørn Rasmussen Holbæk 297
2. Hans J. Nielsen Holbæk - 20



Mfk TORNADO 141. er desværre blevet opløst efter vedtagelse i klubben. De 5 resterende medlemmer er blevet indmeldt i Comet.

Tornado er en meget gammel klub, der stammer helt fra halvtredserne, hvor man fløj i Utterslev Mose. Da modelflyverne blev flyttet til Valbyparken, blev klubben i starten af 1960 slået sammen med Windy. Men allerede 3 år efter, startede udbrydere fra Windy, bl. a. gamle Tornado-medlemmer det nye Tornado, der altså nu igen er blevet opløst.



Der indbydes til den 2. Vårkonkurrence på Amager Fælled.

TID: 13-4-1969 Kl. 9⁰⁰

STED: Amager Fælled

STARTGEBYR: 6.-kr pr klasse 12.- for Team-Race hold.

SERVICE: Der kan købes Øl, sodavand, kaffe og varme polser i klubhuset.

TILMELDNING: Senest den 5 April (ellers 1⁴ gang startgebyr) til:

Henning Andersen, Søvej 3
2660 Vandelsbæk Strand

KLASSER: Alle KDA (og FAI)

PROGRAM Græsbane:

9⁰⁰ - 14⁰⁰ STUNT
14⁰⁰ - 16³⁰ Combat

Betonbane:

9⁰⁰ - 11³⁰ Speed
12⁰⁰ - 16³⁰ T/R

På gensyn på Amager Fælled!

138 COMET

RANGLISTE-CL

Vi bringer her de 5 første i hver linestyingsklasse. Ranglisten er udregnet ifølge de nye regler.

Der er ikke nogen rangliste i speed da der endnu ikke er fløjet nogen 2-line konkurrencer med resultat.

STUNT:

1. Leif Eskildsen 630 (3) 7 pt.
2. Emil Madsen 630 (3) 4 pt.
3. Bøje Christensen 143(1) 1 pt.

COMBAT:

1. John Mau 635 (4) 14 pt.
2. Jørn Rasmussen 231 (3) 8 pt.
3. Jørgen Nielsen 635 (2) 7 pt.
4. Poul Jensen 635 (1) 5 pt.
5. Henning Simonsen 630 (2) 5 pt.
Jørgen Bobjerg 145 (2) 5 pt.

TEAM-RACE:

1. H/J Geschwendtner 138 (5) 5:13
2. Rivold/Hansen 138 (5) 5:32
3. Per/Ole Hasling 138 (4) 6:03
4. J. Mau/J. Nielsen 635 (4) 6:56
5. Petersen/Ehlers 138 (3) 7:43



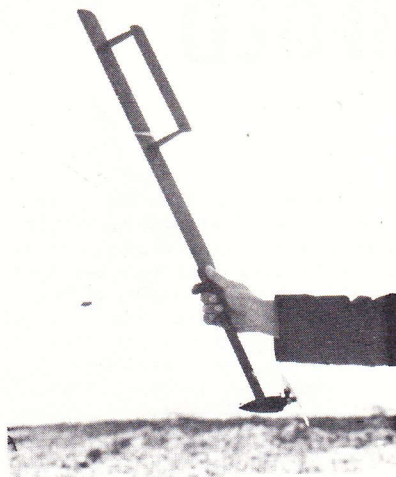
Comet har nu indført at medlemmerne skal betale kontingent på Giroblanketter. Hvis nogen er interesseret i gironummeret skal det hermed bringes.

Giro 15 60 74 Niels-Erik Constantin Hansen, Randkløve Allé 52
2770 Kastrup

Klubben har endvidere fået lavet en "bog" til nye medlemmer. Det er en duplikeret skrivelse, der på sine 10 sider indeholder klublove, gennemgang af linestyingsklasserne, flyvepladsregler osv. Alle klubformænd der er interesseret, kan få tilsendt et eksemplar.

Helikopter- vinge med direkte træk

Palle Bang



Denne fly-type blev første gang lanceret i 1954, da en studerende ved Cambridge, Charles Mc. Cutcheon, besluttede at fremstille det enklest mulige motorfly. Den består af en vinge, hvis ene ende er forlænget til en bom, på hvilken motoren er anbragt. Vinkelret på vingen findes undertiden en arm til afbalancering af flyet, og på selve vingen er fasthæftet en højderorsstabilisator, der skal holde vingen på ret indfaldsvinkel. Den interessante flytype har vundet mange Liebhaber rundt om i verden, dog særlig i Warzawapagtlandene, hvor den ses betegnet som en russisk, en tjekkoslovakisk eller en polsk opfindelse. Med større modeller til motorer på 2,5 til 5 ccm er der sat rekorder på over halvdelen times varighed. Den her beskrevne model, der er en moderniseret udgave af Dick Place's lille balsavinge, kan bygges på en enkelt aften.

Flyets vinge fremstilles af 5 mm hård balsaa i det viste profil. Højderoret fremstilles af

2 mm halv hård balsaa. Ved tilskæring af finnerne, der skal bære højderoret, passes på, at vingen får den rette indfaldsvinkel, nemlig 20 grader i forhold til højderoret. Finnerne fremstilles af 3 mm halv hård balsaa.

Motorbommen fremstilles af en 5 x 5 mm fyrreliste, der pålimes en 5 x 15 mm balsaliste. Bommens kanter afrundes. På enden af bommen anbringes motorgondolen, der er lavet af let balsaa. Den får en cirkulær frontplade af 4 mm krydsfiner, diameter 35 mm. På pladen fastskrues en Cox Pee Wee motor med små træskruer, således at brændstofnålen hælder 45 grader ind mod flyets midte.

Inden vinge og motorbom samles, skæres et lille stykke hård balsaa til, således at det bliver kileformet (som et stykke alm. bagkantsliste). Dette stykke, der skal anbringes på samlingsstedet mellem vinge og bom, skal sikre, at motoren får det rette opadtræk i forhold til vingen. Det får den, dersom dens trækretning bliver i højderorsundersi-

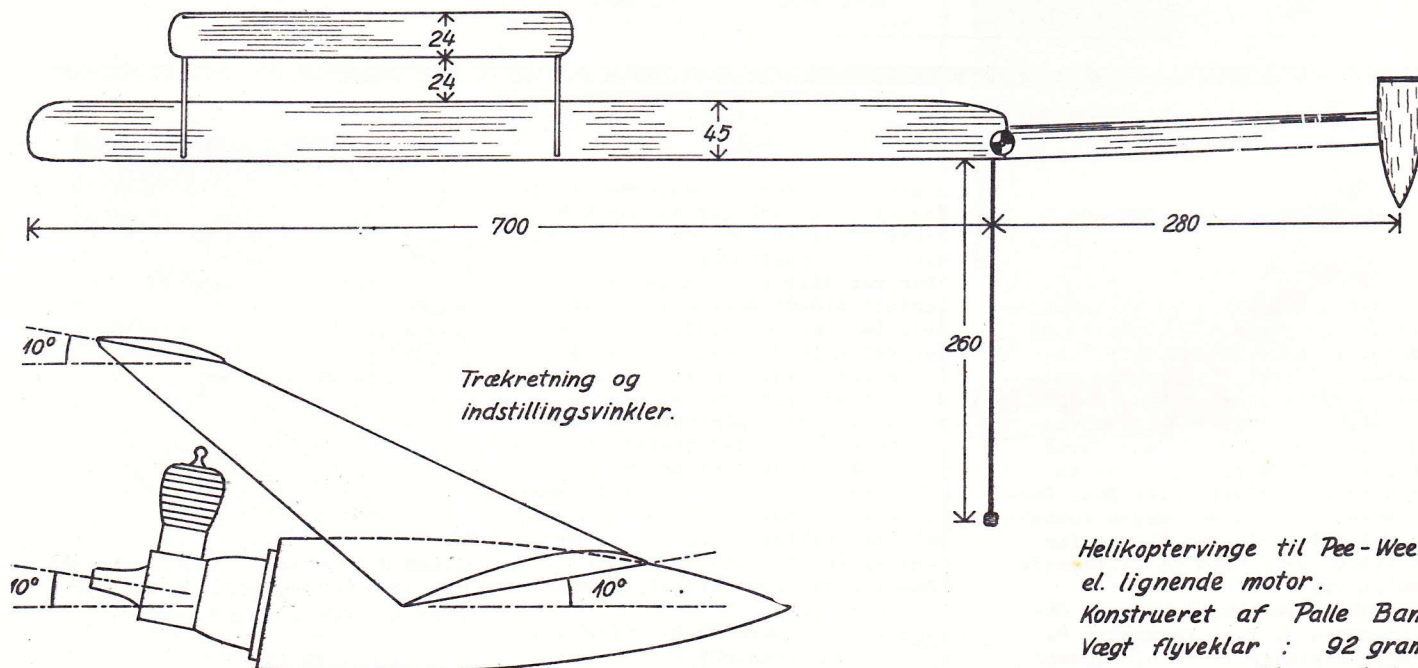
dens plan. Inden endelig samling udskares en fordybning i kilestykket, således at balanceegerens bøjede ende kan anbringes her. Efter sammenlimning overbindes samlingsstedet med en lærredstrimmel, hvorefter der dopes igen. Flyet overfladebehandles på vanlig vis, indtil overfladen er glat. I flyets viste tyngdepunkt laves en gennemboring, og her anbringes en plasticbøsning fra et minibananstik. Bøsningen arraldittes fast.

Der stikkes en nål gennem bøsningen, hvorefter der afbalanceres med loddetin på balanceegeren, evt. limes finerballest på vingetip eller motorbom indtil fuldstændig balance er opnået i enhver stilling af flyet. Flyveklar vægt er ca. 100 gram. Ved start er det bekvemt med en startfjeder på motoren.

Som propel anvendes f. eks. en 5 x 3". Man holder på motorgondolen, og når motoren er i gang (og brændstofnålen stillet til højeste "piv"), stikkes en eger gennem bøsningen, og vingen slippes i vandret stilling. Lad være med at have hastværk. - Flyet skal selv spinne sig fri af egeren og i vejret, det går nemt med lidt øvelse. Derimod er det næsten umuligt at foretage håndstart.

Flyv kun i helt stille vejr, f. eks. en stille sommeraften. Med en tankfyldning på et par ccm kan der med en god model opnås højder på et par hundrede meter, og når motoren sætter ud, fortsætter flyet sin kredsende bevægelse, så den synker kun ganske langsomt mod jorden. Er der en smule vind, kan resultatet derfor blive en lang, lang travetur, og det er en god ide med navn og adresse på flyet.

Palle Bang.



Helikopterwinge til Pee-Wee el. lignende motor.
Konstrueret af Palle Bang.
Vægt flyveklar : 92 gram.
Tegningen er ikke i skala.

OLIVER MANIFOLD

På grund af at man indførte lyd-dæmpere i England for et par år siden, begyndte Oliver at fremstille manifolds til Tiger serien. Den første version havde 2 udstødsrør, men den seneste som bliver prøvet her har kun et.

Manifolden er af støbt Aluminium, der er sandblåst til samme grad og farve som kruntaphuset. Et virkeligt nobelt arbejde.

Jeg påmonterede manifolden på en Modificeret, hårdforchromet Oliver Tiger Mk.4, efter først at have testet motoren uden manifold. Det skal endvidere nævnes at den originale karburator var erstattet med en Cox 049 karburator, men da den blev benyttet uforandret ved alle kørslerne, er det uden betydning for resultatet.

Jeg prøvede først motoren med std. manifold på prøvebænk, hvilket gav et væsentligt tab i omdrejninger mod en kraftig foregøelse af køretiden. Derefter blev manifolden modificeret (se tegn. 2), og det havde et overraskende resultat. Omdrejningerne steg igen en del,

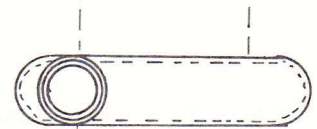
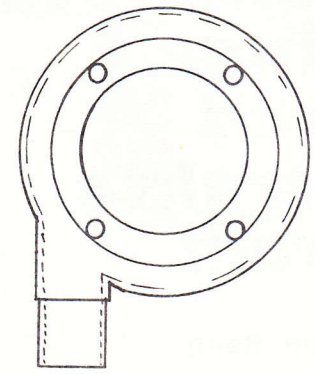
men økonomien sank ikke tilsvarende, men kun en anelse. Desuden var motoren usædvanlig nem at håndtere.

Det var faktisk helt spændende at se resultatet i en model, så til flyvedagskonkurrencen, var min Oliver Tiger model udstyret med manifolden, og resultatet var så overbevisende, at det virkeligt er værd at arbejde med.

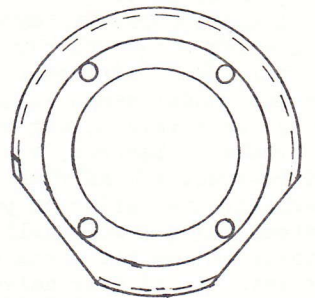
Modellen tabte kun 7-8 km/t i forhold til uden manifold, men til gengæld vandt den 15-17 omgange pr. tank, og kørte 55 omg. pr tank. Nu var det ikke den samme propel, som da modellen blev prøvet uden manifold, men erfaring med propellen har vist at den faktisk er dårligere end den første uden Manifold. Modellen gennemførte de 200 omg. ved flyvedagskonkurrencen på 10:24 med 3 i én cirkel, hvilket var dagens 2 bedste tid, men det er min overbevisning, at med en god træpropel, vil det være muligt at få virkelig glæde af systemet. For overskuelighedens skyld er det hele sat i kolonne.

Hans Geschwendtner

Prevens art.	Propel	Omdr. el. Km/t	Økonomi
Uden Manifold Prøvebænk	8 x 4 Cox	13.000 13.000	65 sek. 65 sek.
Med Manifold prøvebænk	8 x 4 Cox	12.400 12.600	95 sek. 87 sek.
Med Modificeret manifold prøvebænk	8 x 4 Cox	12.900 12.800 12.750	91 sek. 102 sek. 106 sek.
T/R model uden mani- fold.	7 x 8 Punc- tilio træ.	138 km/t 138 km/t	36 omg. 42 omg.
T/R model med modificeret manifold	7 x 8 Bar- tels Torna- do (glasf.)	130 km/t 131 km/t	55 omg. 56 omg.



ORIGINAL MANIFOLD



MODICERET MANIFOLD

2 byggekurrencer

Orkan havde den 26/1 byggekurrence. Der deltog 5 modeller og dommere Palle Rivold og Erling Jensen. Vinder blev Robert Petersen, med en aldeles vidunderlig stunter, der var overlegen vinder med 54 pt. Nr 2 Bøje Christensen fik 40 pt. også med en stunter. Endvidere blev Paul Rasmussen nr.3 med en Dongus combat-model. Alt i alt var der en fin standard over alle de deltagende modeller.

1. Robert Petersen. 2. Bøje Christensen 3. Paul Rasmussen 4. Jørly Steensen 5. Jørn Ottosen/Jørly Steensen.

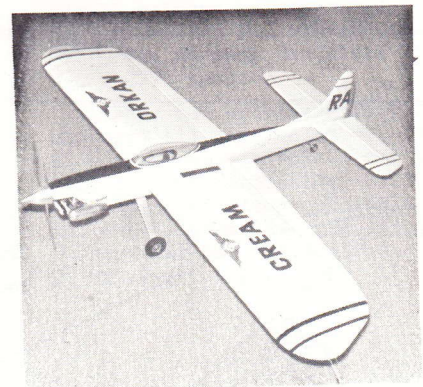
Comet havde deres byggekurrence den 6/2, og også her deltog 5 modeller.-Det er jo lidt sløjt i en klub på 40 medlemmer.

Der var delt op i eksperter og begyndere (medlemmer mindre end 1 år). Der var 4 begyndere og vinder var Erik Carlsen med en nydelig speedmodel, der fik 47 pt. Nr. 2 blev Dirch Olesen med en Dominator. Nr.3 blev en ren nybegynder med en Stunt Trainer fra DMI (som vi bringer en anmeldelse af senere) som var virkelig pæn.

I ekspertklassen var kun Henning Andersen deltager, og derfor selvsagt vinder; han fik 52 pt.

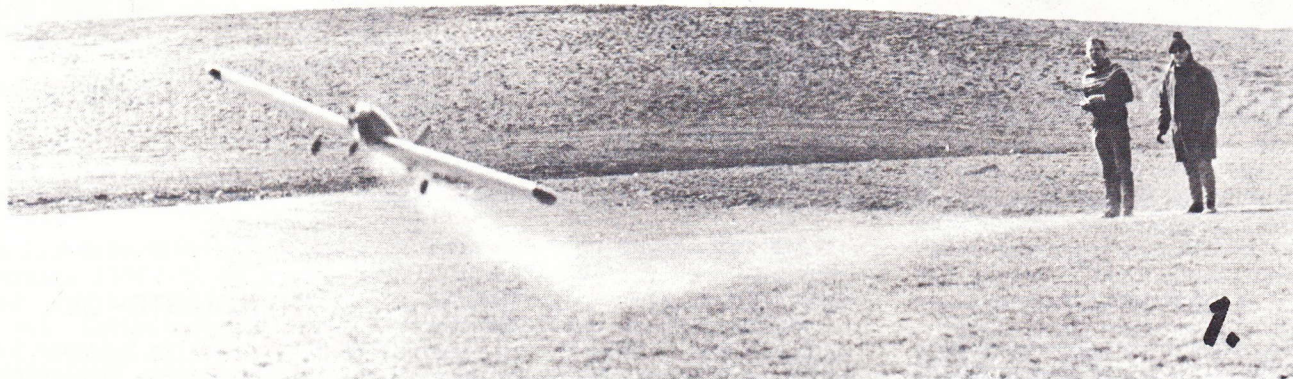
Dommere var Per Grunnet og Niels Chr. Christensen.

Beg: 1. Erik Carlsen 2. Dirch Olesen 3. John Armatorp 4. Claus Brixmark. Eks.1. Henning Andersen.



Cream er en meget omtalt model her bringer vi billede af den. Robert Petersen har bygget den.

R/C VÅRKONKURRENCE



2.



1. Flemming Dideriksen fra Hillerødklubben starter

2., 5. og 10. viser Jens Bjergs biplan.

3. Benny Nielsen starter med et flag efter modellen, som reklamerer for Helsingør Bilmuseum

4. Sebber Larsen fra KFK med sin helt nye Graupner TAXI.

6. Svend Nielsen fra Ørnen

7. Benny Nielsens model.

8. Svend Nielsens start.

9. Søren Hansen

3.



4.





10.



11 Ole Meyer Larsen havde et mindre havari, men kunne flyve efter at have repareret med tape.

12. --- sidst men ikke mindst. Denne model havde et kamera ombord og kunne tage luftbilleder.

7.



12.



8.

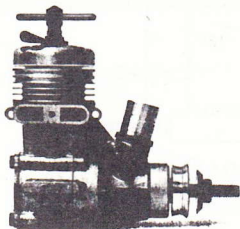


PK *nyt fra* *model service*

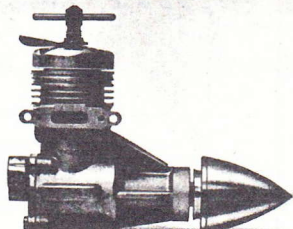
Så fik PK **SUPER-TIGRE**

Følgende Super-Tigre motorer leveres fra lager til CHOK-PRISER.

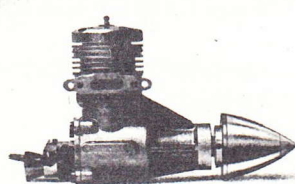
Ring eller skriv og få et tilbud



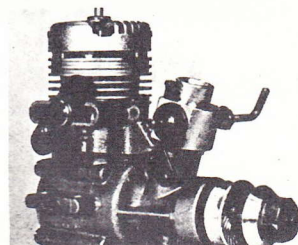
G 20/15 Diesel



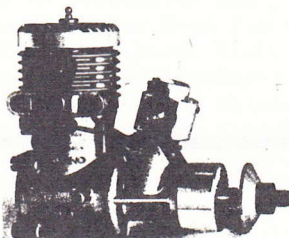
G 15 Racing RV Diesel



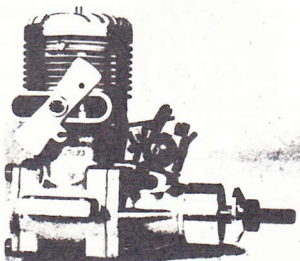
G 15 Racing RV Glow



G 20/23 RC



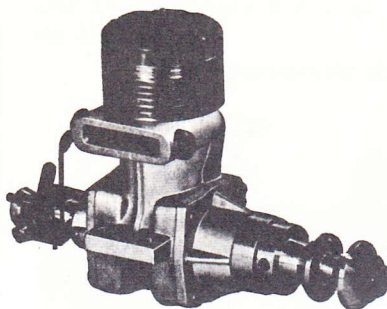
G 21/35 RC



G 60 FI-RC

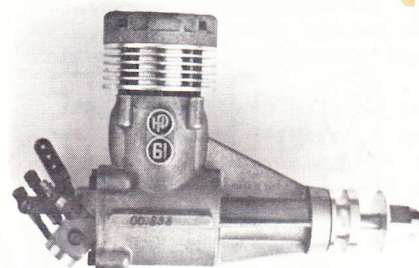


Desuden lagerføres de to verdensberømte motorer til radiofjernstyring,



ROSSI 60, 398,-

De her viste ting er kun et lille udsnit af mit store lager. Resten kan ses af min prislister, der sendes mod kr. 1,- i frimærker.



HP 61 RC, 398,-

PK *model service*

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

COX ORANGE: fortsat

højre underside, venstre overside, højre overside. Pas på, at silkens kæderetning (løbende retning) kommer til at gå fra vingspids til vingerod. Når et passende stykke er afklippet og lagt over vingedelen, sprøjtes rigeligt med vand på, hvorefter silken trækkes glat med fingrene. De våde yderbegrænsninger males med dope fortyndet med rigeligt acetone. Efter tørring opnås stramning, og nu kan doppen fortsættes, indtil silkens porer er mættede - eller indtil familien protesterer.

I stabilisatoren er indfaldet balsastykker, der skal forhindre, at den krummer sig.

Samme virkning har det pålmede rør. Stabilisatoren fremstilles iøvrigt bedst af balsa med spæt tet overfladekarakter - såkaldt quarter-grain.

Ved indflyvningen foretages først glideprøver, indtil højderorets indstilling er rigtig og indtil siderorets stilling giver modellen en svag kurve til modsat side af den, det første signal vil fremkalde. Ved de følgende motorprøver kan propellen evt. anbringes med bagsiden fremad, så det hele foregår på en behersket måde. Dette er en fordel, for selvom modellen tåler nogle drøje knubs, så befinder motoren sig

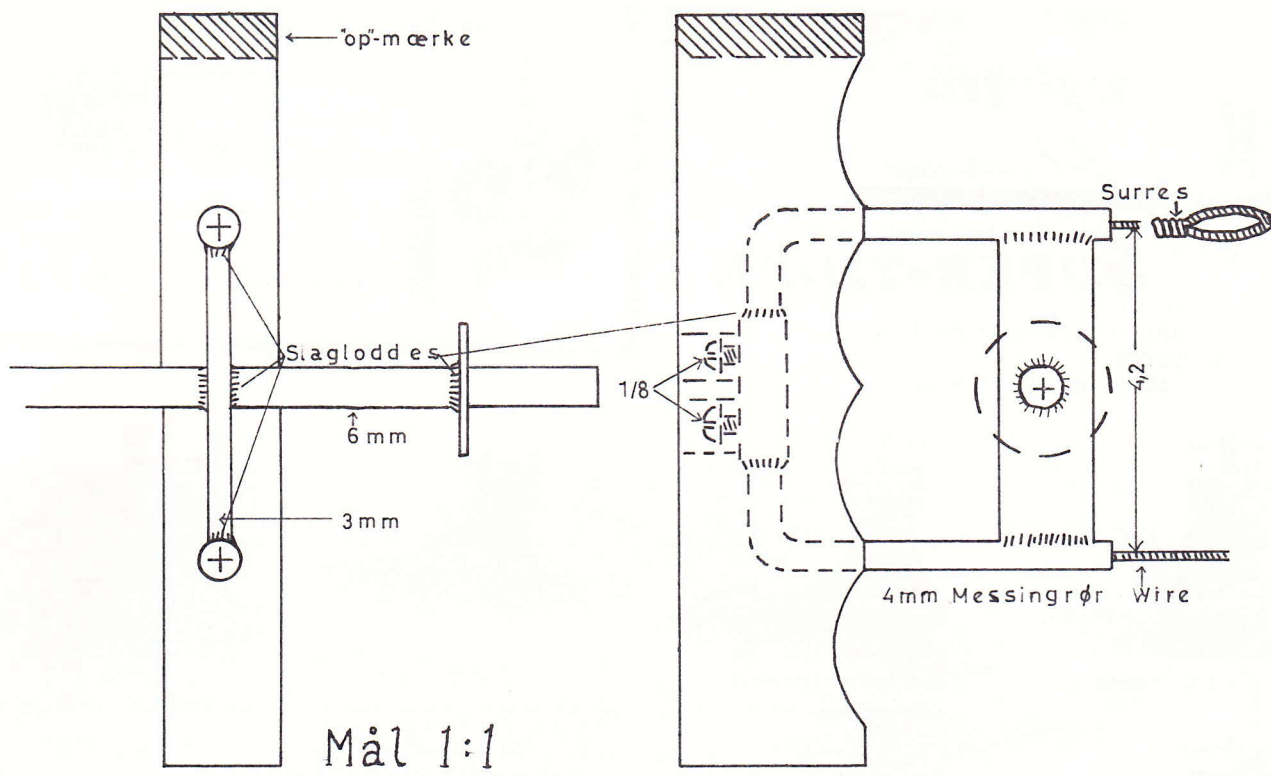
bedst, når den er ren.

Vent med at starte til der er helt vindstille. Når man efter nogle ture er blevet helt fortrolig med modellens egenskaber, kan man give sig i kast med dristige manøvrer, og det er helt forbløffende, hvad man efterhånden kan drive Cox Orangen til.

Palle Bang.

BOOMER BOOMER

Man kan få tegning i fuld størrelse af Boomer (se oversigtstegning i sidste nummer af Modelflyvenyt) fra redaktionen. Kvaliteten af tegningen er dårlig, men den er god at bygge efter. Prisen vil være 10-15 kr.



2-LINE



HÅNDTAG

Efter 2-line reglen er blevet en realitet, er det vist på sin plads at bringe en anvisning på et simpelt og "handy" håndtag. Det skitserede i KDA (FAI) reglerne er efter min mening for stort, samtidig med at det ikke er justerbart, som efter min mening er et primært krav.

Dette håndtags grunddel er et 4 mm (udvendigt) messingrør. Dette måles ud til en længde af 120 mm og udglødes. På midten indskydes et 4 mm (indvendigt) rør på 2 cm længde, der slagloddes som vist på tegningen. Dette danner basis for justeringsskruerne, da godstykkelsen i et almindeligt rør er for lille. Der bores nu 2 stk 2,4 mm huller med 10 mm afstand på midterstykket. I disse huller skæres 1/8" gevind.

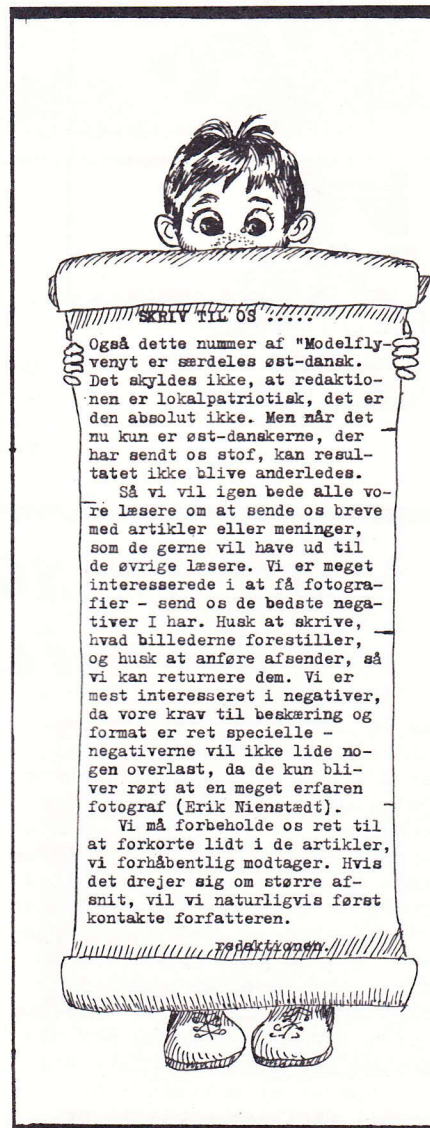
Røret bøjes nemt (grundet udglødningen) efter tegningen og 3 mm messingpladen slagloddes på. I forvejen er der boret et 6 mm hul i hvilket tværpinden (6 mm messingstang 12 cm lang) slagloddes på midten. Med en afstand af 65 mm (32,5 mm fra midten) slaglod-

des et par messingskiver. Disse forhindrer håndtaget i at "køre" sidelæns i standen.

Selve håndtaget fremstilles af palisander, teak eller en anden hård træsort. Der startes med en klods 10 x 2,5 x 1,5 cm; denne tilfiles efter ens egen hånd. Bag efter saves den midt igennem, der udhules til rør, og udskæres så man kan stille på skruerne bagfra. Derpå sammenlimes de rundt om røret med en 2-komponent lim. Hele molevitten afpudses med smergel-lærred og håndtaget lakeres med syntetisk lak. Husk at male den ene ende så der ikke byttes om på "op" og "ned". Slutteligt monteres Wiren (cykel-gear kabel el. lign.) den bør stikke ca. 8 cm ud af hver ende, i hvilken der loddes et øje som det tilrådes at besnurte, da det ellers meget hurtigt går i stykker.

Til sidst må det huskes, at de benyttede 1/8" skruer, ikke må spidses, da de i så fald trykker wiren i stykker.

Jens Geschwendtner



SKRIV TIL OS

Også dette nummer af "Modelflyvenyt er særdeles øst-dansk. Det skyldes ikke, at redaktionen er lokalpatriotisk, det er den absolut ikke. Men når det nu kun er øst-dankerne, 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 at en meget erfaren fotograf (Erik Nienstaedt).

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



KAN DU HUSKE..?



POSTKONKURRENCE

Konkurrencen arrangeres af den engelske klub i Norwich med Mike Woodehouse som primus motor. Den er åben for en klub fra hvert land. Klubben skal flyve sine flyvninger på en selvvalgt dag i oktober. Der flyves i de tre internationale klasser, og der konkurreres individuelt og med hold bestående af en deltager fra hver klasse. Klub 105 København fløj søndag den 27 oktober på Trollesminde med seks mand. Resultaterne af konkurrencen blev som følger:

A2.

1. Jim Trego SCAT, USA
..... 1260 + 76 sek.
2. C. Zimmer Stuttgart
..... 1260 sek.
3. Arne Hansen København
..... 1247 sek.
4. A. Arroyo Madrid
..... 1168 sek.
5. Børge Hansen København
..... 1163 sek.
- 13 F Frederiksen København
..... 1054 sek.

C2.

1. C Schwartzbach København
..... 1112 sek.
2. R. Hofsass Stuttgart
..... 1102 sek.
3. M. Woodehouse Norwich
..... 1091 sek.
4. K. Kongsberg København
..... 1082 sek.
5. P. Den Ouden Delft
..... 1028 sek.

D2.

1. C. Cusick SCAT, USA
..... 1260+240+210
2. W. Hartill SCAT, USA
..... 1260 sek.
3. R. Van Nest SCAT, USA
..... 1183 sek.
4. H Klingenfuss Stuttgart
..... 1131 sek.
5. Steen Agner København
..... 1089 sek.
6. B. Halford Norwich
..... 998 sek.

Hold.

1. Stuttgart 3493 sek.
2. København 3448 sek.
3. SCAT 3361 sek.
4. Norwich 3148 sek.

Der var deltagere fra otte nationer, og de fordelte sig med 25 deltagere i A2, 12 i C2 og 10 i D2.

Chr. Schwartzbach.



Schwartzbach trækker op.

sikret sig førstepladsen med et max, men det lykkedes altså ikke. Finn vandt konkurrencen for to år siden, sidste år fik han flere sekunder end vinderen, men hans resultat blev sendt for sent ind.

I C2 stod kampen mellem Erik Jacobsen og Erik Nienstødt. De sluttede i denne rækkefølge - Erik Jacobsen lader til at være fuldstændig uovervindelig lige for tiden.

Palle Jørgensen sørgede for at vinde D2 ved at flyve 5 gode flyvninger. Steen Agner kom for sent i gang til at kunne nå mere end 2 flyvninger.

Resultater:

A2.

1. Finn Frederiksen ... 805 sek.
2. Thomas Væth 789 sek.
3. Per Grunnet 731 sek.

C2.

1. Erik Jacobsen 870 sek.
2. Erik Nienstødt 849 sek.
3. Thomas Køster 771 sek.

D2.

1. Palle Jørgensen 747 sek.
2. Steen Agner 350 sek.
3. M. Them Jensen 295 sek.

Per Grunnet.

FLYVEDAGSKONKURRENCE

Første søndag i februar måned har for de fleste modellflyvere altid været en ganske særlig dag - dagen, hvor man fløj flyvedagskonkurrence.

I år havde man - antagelig for at gøre det hele mere spændende - mærklagt konkurrencen totalt i FLYV. Og spændende var det --- det var spændende om der i det hele taget kom nogen ud.

I A2 var Finn Frederiksen og Thomas Væth dominerende. I sidste start kunne Thomas have



Palle Jørgensen vandt d.2/2.

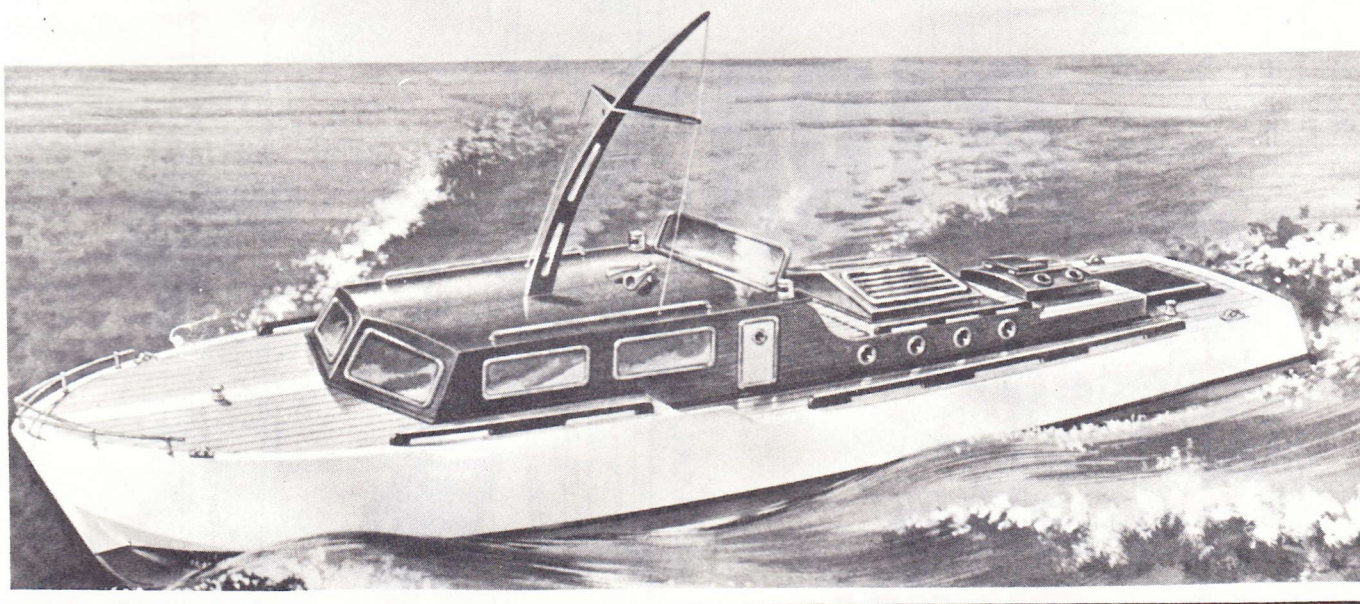
Prøv noget andet

byg en **VEDETTE**

Stor og stilren model af en særdeles sødygtig luksusmotorbåd. Gennemført byggesæt med spanter og andre dele udsavede.

Byggesæt kr. 31,50
Fittingsæt kr. 35,00
Monoperm El-motor kr. 19,00

Se VEDETTE hos Deres forhandler.



I. Vårkonkurrence - SJÆLLAND

1. vårkonkurrence for frit-flyvende modeller d. 2/3-69 i distrikt øst blev afholdt på Trollesminde ved Hillerød. Betegnelsen vinterkonkurrence havde passet bedre end vårkonkurrence, for det var bidende koldt med frost og sne, men med skyfri himmel. Vinden var frisk østlig, og i begyndelsen af konkurrencen føg det med sne ved startstedet.

Efter nogen diskussion om startstedet på grund af en kedelig vindretning startede konkurrencen tre kvarter forsinket kl. 10.45 med et deltagerantal på 15. Flere var mødt op, men skånede modellerne og gik i stedet og hyggede sig.

I A2, der havde 7 deltagere, var der hård konkurrence mellem de fire "gamle" kæmper, Per Grunnet, Hans Hansen, Thomas Kongsted og Finn Frederiksen, og de sluttede i nævnte rækkefølge med pene resultater vejret taget i betragtning.

Hanne Hansen gjorde en brav indsats i A2, men så sig ikke i stand til at gennemføre sidste start.

I C2 vovede kun tre at flyve, og her var konkurrencen ringe, idet kun Erik Jacobsen gennemførte alle fem flyvninger og vandt. Kjeld Kongsberg blev nr. 2 med tre flyvninger og to ødelagte modeller. Niels Roskjær, der ellers er A2-entusiast, fik en enkelt start på 84 sek.

I gas, hvor 4 mand stillede til start, fløj kun Thomas Køster og Niels Chr. Christensen, med Køster som vinder, men med Niels tæt på. Steen Agner fik 2,5 sek. overtid i første flyvning og var så længe om at hente modellen, at han opgav at flyve mere.

Resultater:

A1.

1. Morten Sørensen 18 sek.

A2.

1. Per Grunnet 764 sek.
2. Hans Hansen 686 sek.
3. Thomas Kongsted 661 sek.
4. Finn Frederiksen ... 643 sek.
5. Hanne Hansen 440 sek.
6. Ole Stig Rasmussen . 190 sek.
7. Svend Frederiksen .. 104 sek.

C2.

1. Erik Jacobsen 574 sek.
2. Kjeld Kongsberg 255 sek.
3. Niels Roskjær 84 sek.

D2.

1. Thomas Køster 838 sek.
2. Niels C Christensen 813 sek.

Poul Rasmussen.



Kjeld Kongsberg er ikke bange for at trække op.

Pirat er den kunstflyvemodel jeg brugte til de fleste konkurrencer i 1968, og formentlig bliver det også den jeg kommer til at bruge i den første del af 1969. Af konkurrencer har den vundet NM, og er blevet nummer 8 ved VM.

Pirats flyveegenskaber har jeg forsøgt at få så ideelle som muligt til kantede manøvrer, som jo har de store sværheder og sværheds-tal. Dette er skat en smule på bekostning af de runde manøvrer, men den lange bagkrop sikrer, at den alligevel er ret rolig i runde ma-

limes strips. Planet afpudsnes og det bedste til beklædning er papir.

Styretøjet er lavet af pianotråd trekantet dog af jernplade, det skal fungere med mindst muligt slør, og gå med jævn modstand fra yderstilling til yderstilling uden uden hak og ryk fra diverse ting, der slæber imod. Der er gevind i trekanten om hovedbolten.

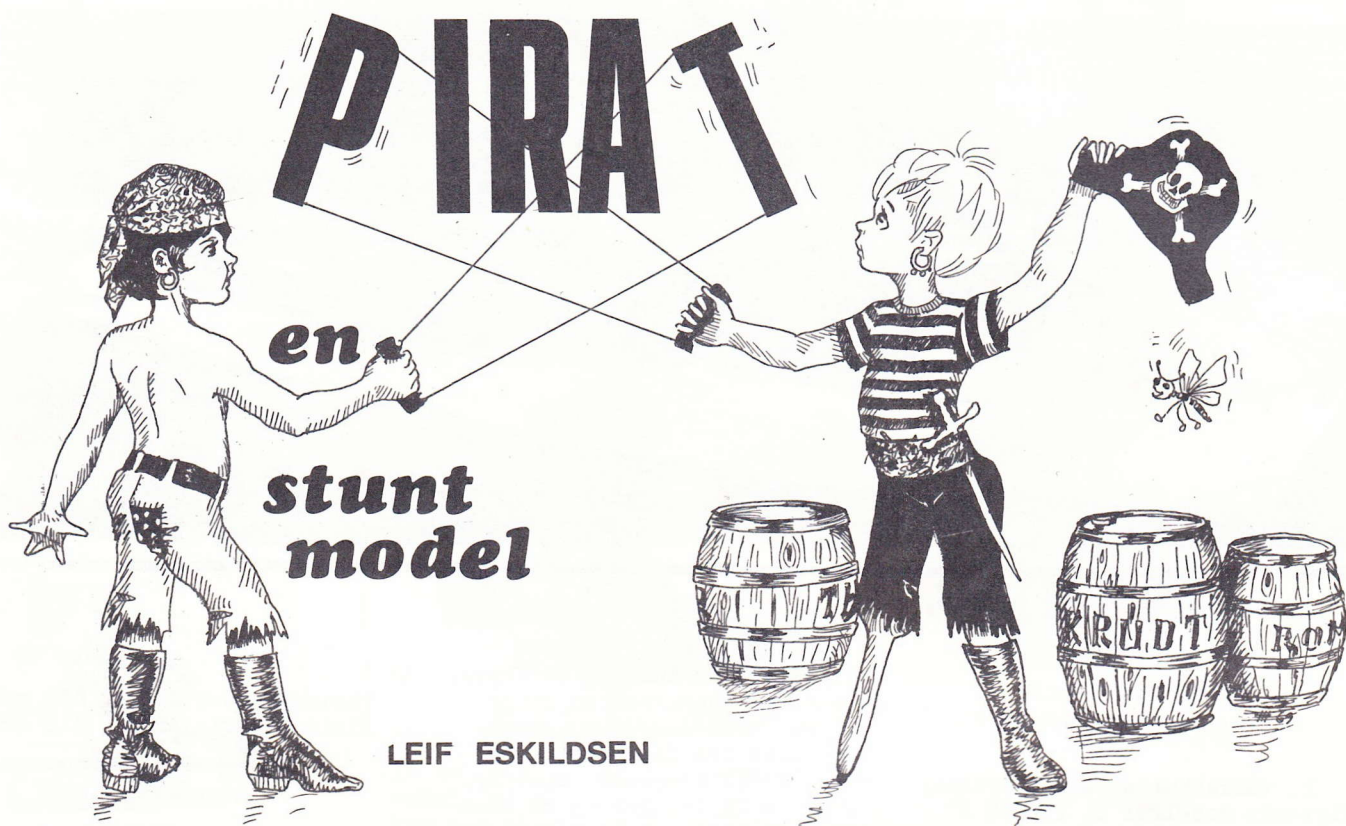
Motorbjælkerne laves af 10 x 12 mm bøg, der fra forreste spante og til bageste afhøvles til 3x12 mm, dette giver en blødere overgang af motorkræfter og vibrationer til kroppen, og formindsker således chancen for revner i krop-

bruger en tank på 115 ccm. En OS-Max S 35 motor med en 10 x 6 propel. Brændstoffet er 25 % Castrol M, 70 % Methanol og 5 % Nitromethan.

Alle moderne motorer fra 4-7 ccm vil egne sig til modellen, dog skal man passe på tyngdepunktet, hvis man bruger en motor der afviger væsentlig fra 180 gr. i vægt.

Haleplan og flaps er lavet af mellemhårde balsalister, opbygning fremgår af tegningen. Haleplanet bør være meget stiv, da det er med til at gøre modellen sikker i krævende manøvrer.

Modellen beklædes med papir over alle huller, medens træværket kun



LEIF ESKILDSEN

nøvrer, samt i ligeudflyvning.

At den er ideel til kantede manøvrer viser sig ved, at den har en ganske lille venderadius, og at den er ret let at få fuldstændig i ro øjeblikkelig.

Pirat er konstrueret ud fra den nu efterhånden gamle Starlett, den bruger således samme planprofil som denne, dog har Pirat større spændvidde, hvilket skulle gøre modellen hurtigere i vendingerne, da planbelastningen synker, men dette gør den til gengæld mere følsom overfor hvirvler, men dog kun en smule mere følsom overfor blæsevejr.

Hovedplanet laves iverigt på traditionel vis, spanterne fremstilles ad 2 gange, en side ad gangen, idet inderste og yderste spante laves nøjagtigt af 1 mm jernplade, og man imellem pladerne lægger 12 stk. 1,5 mm Balsaplade, herefter er der kun at pudse ned til jernpladerne til spanterne er færdige. -Husk i det ene sæt at lave huller til styrelinerne. Herefter ilimes 5x5 balsalister, forkant og begkant samt randbuer pålimes, krydsfinersbund med trekant ilimes med Epoxy-lim, planets midte beklædes, og der på-

pen efter nogen tids brug, og naturligvis bliver konstruktionen lettere.

Motorfundamentet, der bør sammenlimes med Epoxy-lim, forsynes med tank og hjulstel, og sammenlimes herefter med de 3 mm tykke kropssider, der bør udskæres af hårdt balsa, -det skal bemærkes at det øvrige balsa skal være blødt til mellemhårdt. Kroppens over- og underdel af 3 mm balsa, bøjes ved damp, men kan også laves af udhulede balsaklodser.

Modellen har kun et hjul placeret i kroppen foran vingen, samt en haleslæber af balsa bagtil. Hjulstellet er lavet som forsøg, og det viser sig, at det stort set virker godt på græsbaner, men at det er næsten ubrugeligt på betonbaner. Der er naturligvis intet i vejen for at modellen kan udstyres med et 2 eller 3 hjulet understel.

Tanksystemet er G. Aldrich. Man kan også bruge B. Palmer system, men det er mit indtryk at Aldrich virker bedst.

Tankstørrelsen afhænger af motortypen, brændstoffet og vejret. Jeg

dopes. Ved indflyvningen af modellen bør der af uøvede modellflyvere vælges nogenlunde stille vejr, ligeledes bør man montere modellen med lyd-dæmper og en tung spinner for at gøre modellen en smule næsetung, herved er modellen tætmet en del, og for kraftige rorudslag virker ikke nær så kraftigt. Modellen trimmes nu med trimklodsen i yderste vinge, så modellen ligger fuldstændig ens i ret- og rygflyvning.

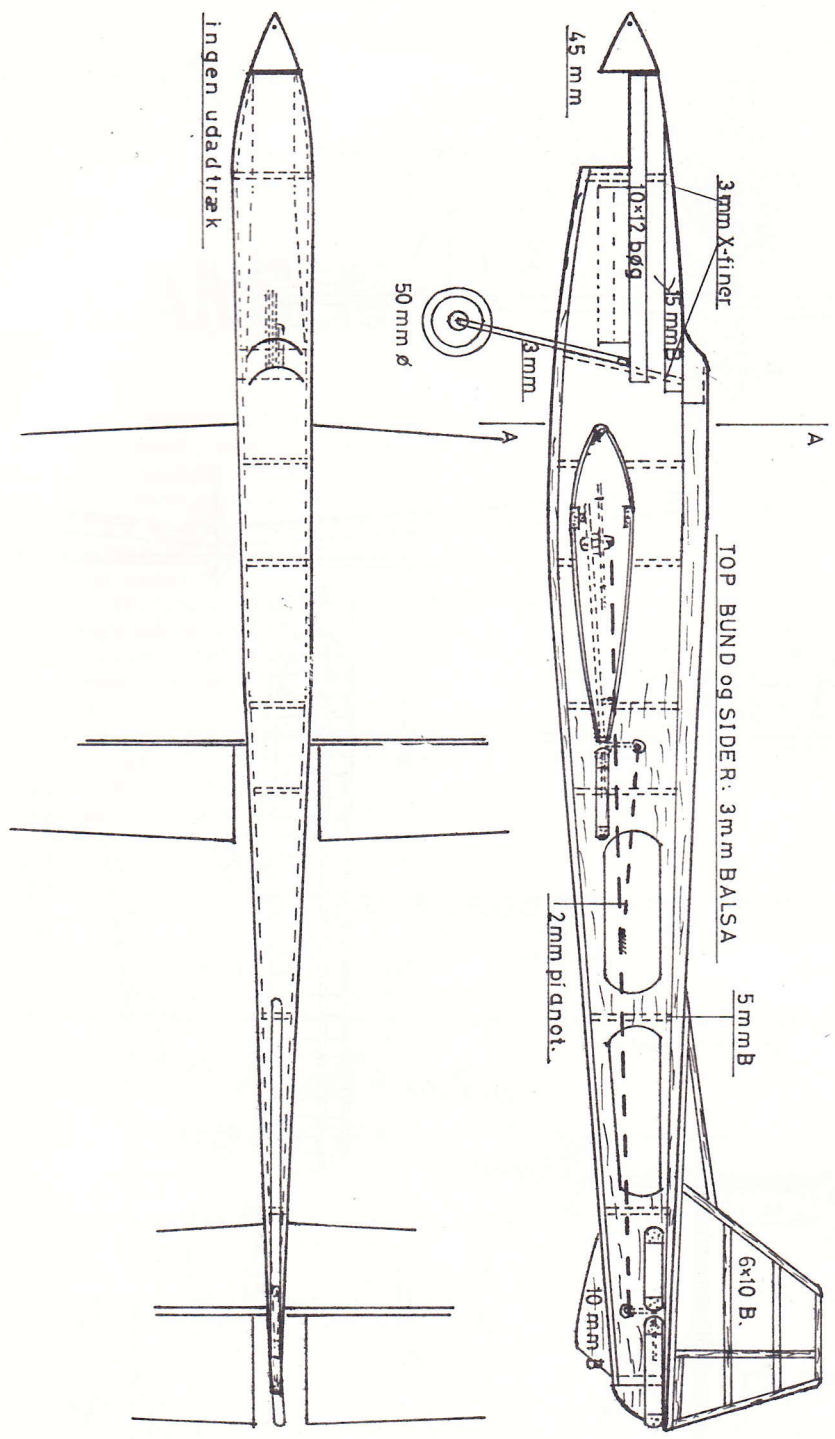
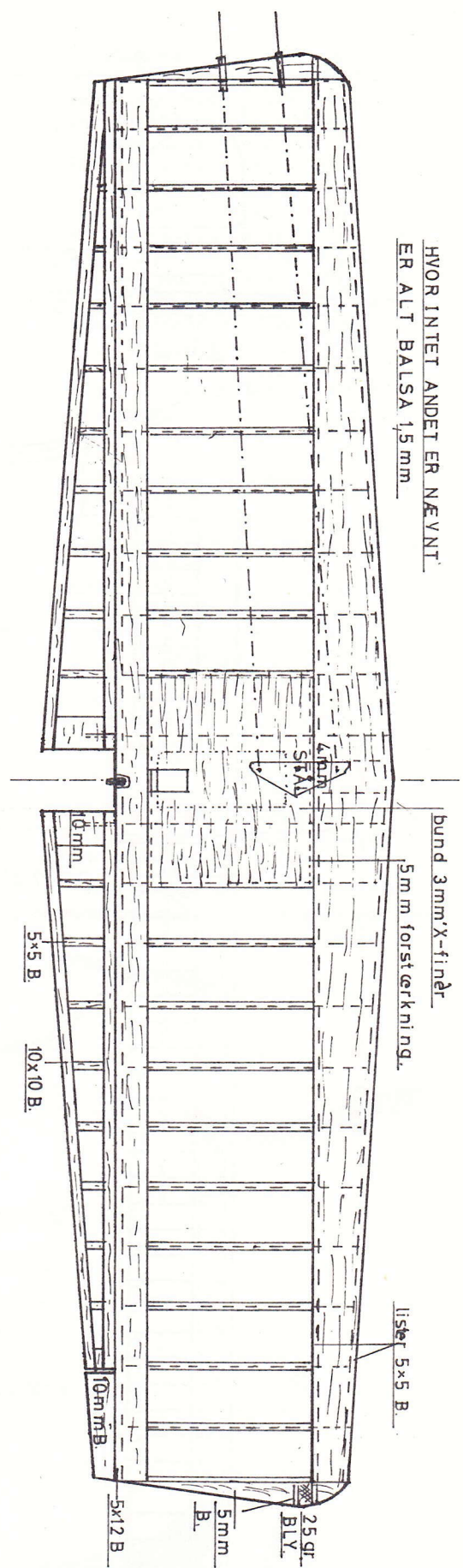
Man er nu kommet så vidt, at man for alvor kan påbegynde træningen. For at være helt på toppen, siger eksperterne, at man skal træne 200-250 starter årligt, og dette antal svarer også til det som jeg træner årligt. Træningen bør foregå med konkurrencemodellen.

Hvis nogen ønsker tegning i, vil den kunne fås ved at skrive til mig adresseer følgende: Leif Eskildsen Hinnum 7200 Grindsted.

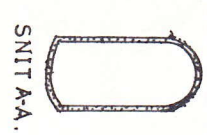
Til slut vil jeg gerne sige god fornøjelse til de som eventuelt begynder på en Pirat, og jeg vil gerne høre om flyvningen af denne.

Leif Eskildsen

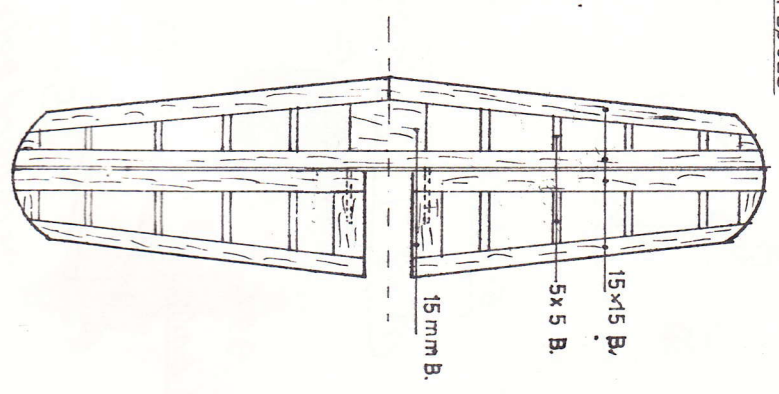
HVOR INDET ANDET ER NEVNT ER ALT BALSA 1,5 mm



ingen udadtræk



KROP DAMPBØJES

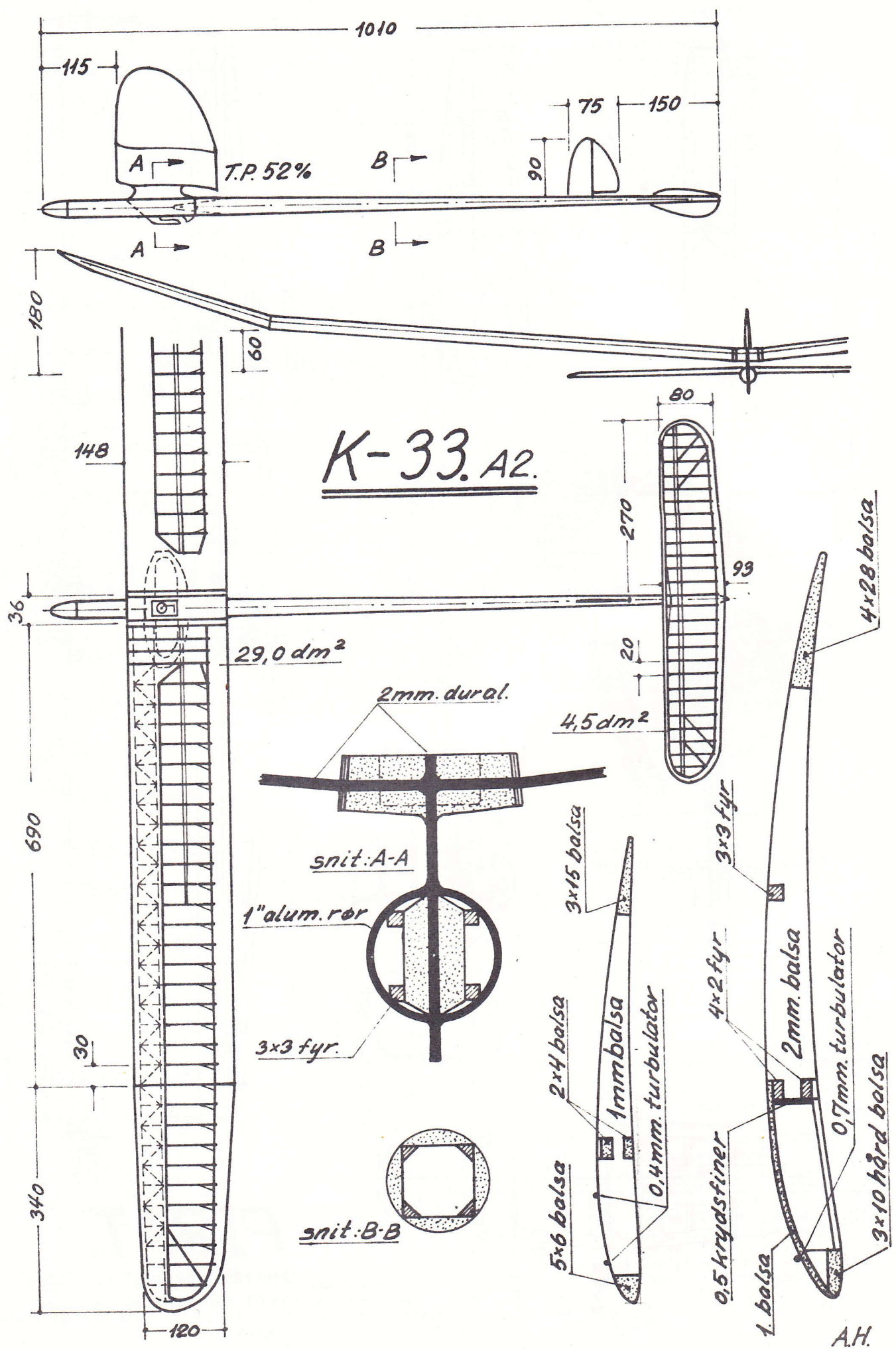


PIRAT.

KONSTRUKTION: LEIF ESKILDSEN
VEGT: 950-1150 GR.

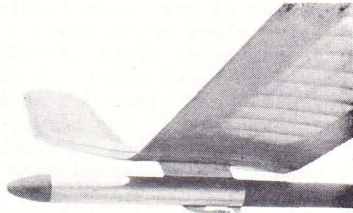
SKALA: 1:6

4/10
Jg-69



A.H.

ARNE 2 HANSEN



Arne Hansen med sin model. Nederst ses modellens aluminiumsmøse.

ke hastigheden ikke er meget større end den, der kan opnås ved større c_a -værdi (mere hvelvet planprofil).

Turbulenstrådene på plan og haleplan virker til forbedring af længdestabiliteten samt til formindskelse af synkehastigheden i stille, fugtig luft. Kroppen er gjort passende kort, uden at haleplanet dog kommer så nær planet, at længdestabiliteten forringes mærkbart af "down-wash" fra dette. Der er taget hensyn til en aftrapning af bagkroppens tværnsnit tilsvarende de styrkemæssige krav. Dette samt den kortere krop vil have gunstig indflydelse på træghedsmomentet, der formindskes, når modellens masse koncentrerer nær tyngdepunktet. Kroppens næse er drejet af messing og udboret for blykammer. Den er fastgjort til et aluminiumrør, der danner forkrop til og med planbefæstigelsen.

Den lave "pylon" er udskåret i 2 mm aluminium og indsat i et snit i røret. Foruden er den udskåret til krog og bagtil tilspidset for jævn styrkemæssig overgang til bagkroppen. Obygningen af planet giver god vridningsstivhed på grund af diagonalprofilerne under balsabeklædningen og de mellem hovedlisterne indsatte lasker af 0,5 mm krydsfiner.

Arne Hansen

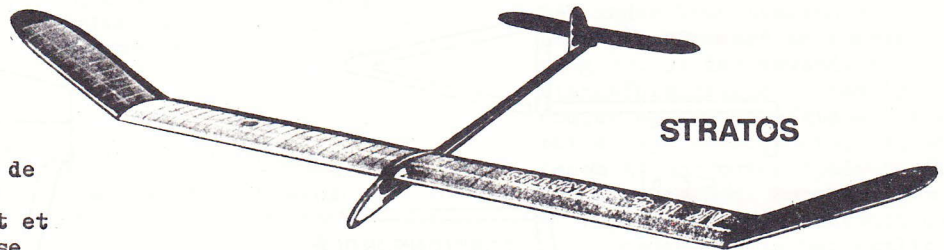
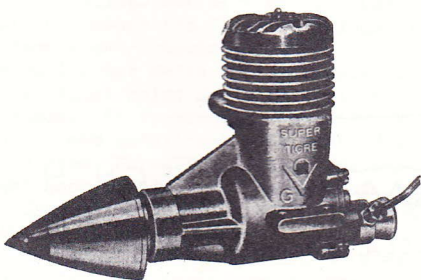
K - 33 er nærmest at betegne som en termikmodel, men der er desuden taget hensyn til at formindske synkehastigheden. Modellen vil derfor opnå de bedste resultater under rolige vejrforhold med jævn termik.

Ved konstruktionen er der især lagt vægt på en god dynamisk længdestabilitet samt god indtrængningsevne i termik. For at opnå dette er planprofilet valgt til flyvning ved middelstor c_a -værdi, dvs. en ikke for lille flyvehastighed. Haleplansprofilet er valgt med svagt hvelvet underside, og tyngdepunktet er placeret på 52% af korden. Selv om modellen flyver med middelstor hastighed, er glidetallet forbedret så meget ved formindskelse af den inducerede modstand samt ved formindsket kropsmodstand, at syn-

SUPER TIGRE motorer

Vi har nu fået en sending af de helt nye Super-Tigre motorer hjem. Desuden har vi oprettet et lager af reservedele til disse motorer og til de gamle modeller. De nedenfor anførte priser for motorer er inklusive en original Super-Tigre spinner.

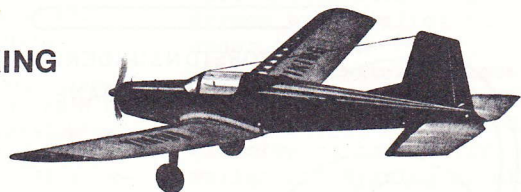
G 20/15 D Standard	159,-
G 20/15 G Standard	159,-
G 15 RV Racing	259,-
Standard eller speed gløderør -	10,50



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

UNDERSTEL til T/R

Mange T/R flyvere, har problemer med deres understel.-Jeg håber gennem denne artikel at hjælpe en del over dette problem, som vittterligt er skyld i at alt for mange udgår med havari.

Understellets konstruktion, kan deles op i 2 hovedgrupper. 1. Græsbaneunderstel. 2 Betonbaneunderstel.

På en græsbane, er man nødt til at bruge et understel, der sidder langt foran tyngdepunktet. Det er fordi at ved en landing på græs kommer "slaget" på understellet delvist forfra, hvorfor det vil vælte modellen rundt såfremt det er for tæt på tyngdepunktet. På beton vil hjulet rotere med det samme og forhindre det.

Den bedste type understel til græs er det langbenede torsionsunderstel, der fjedrer på den måde at det er selve pianotråden oppe i modellen der fjedrer (se tegn 1.)

Til beton skal understellet være hårdere dvs. mindre fjedrende, da det ellers vil få modellen til at Kængurohoppe, men også her er det en fordel at bruge torsionsystemet, blot af en kortere type (se tegn 2.) da det ellers ved et par hårde landinger vil blive slået ud af form

Mange har brugt pladeunderstel f.eks. 2 mm Dural eller 1,5 mm fjederstål, men efter min mening er disse understel for hårde, og bliver de først slået ud af form et par gange, kan de forholdsvis let knække.

Det bedste til understel er 3 mm pianotråd, der altid skal bøjes med runde hjørner.-Man må aldrig hamre understellet i et skarpt knæk, for så vil det snart brække, da det bliver skørt af sådan en behandling. Man må heller aldrig opløse pianotråden i bøjningerne for at lette arbejdet, da piano-

tråd bliver ståltrådsblødt når det oplødes.

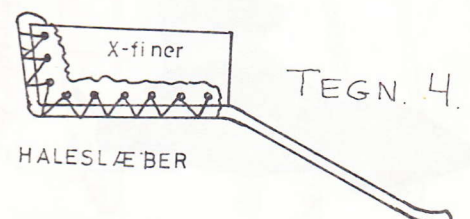
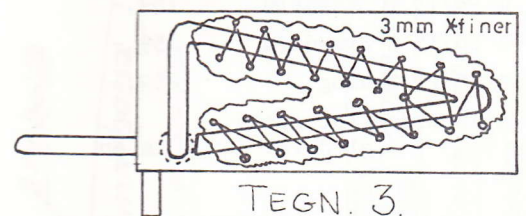
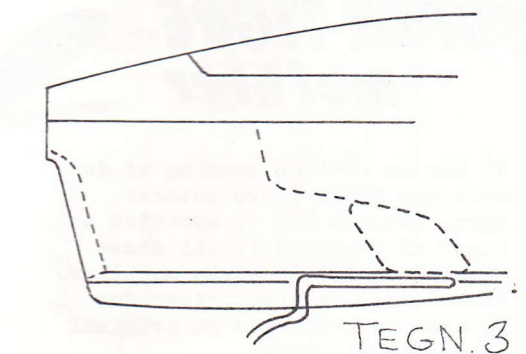
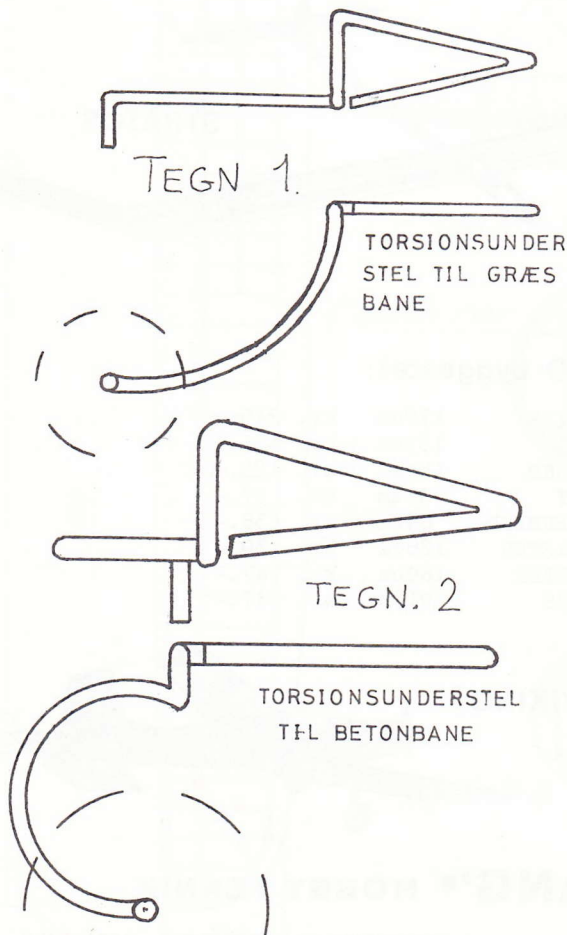
Understellet skal være solidt fastgjort i modellen. Det gøres bedst ved at fastsurre det til en plade, som derefter limes i modellen med 2-komponent Epoxy lim, der er det eneste der kan holde i længere tid. (se tegn. 3) Rent vægtmæssigt er det lettere at lime det mellem 2 plader, men det kræver at det hele er lavet med mere omhu.

I forbindelse med understel må man nødvendigvis også tale om haleslæbere. For det første er den på for ikke at modellen skal slides i stykker, men også for at sikre en stabil start og landing. En haleslæber skal være fjedrende, da modellen ellers vil slå revner igennem kroppen. På den anden side må den heller ikke være for blød, da modellen ellers vil tvinge den i bund, og tilsidst knække den.

Det bedste materiale er 2 mm pianotråd, hvis den er omkring 2 cm lang.-Hvis den er ca. 1 cm vil det bedste være 1,5 mm. Haleslæberen skal naturligvis også være solidt fastgjort, som f.eks på tegning 4. Denne plade skal helst være i forbindelse med crutchen.

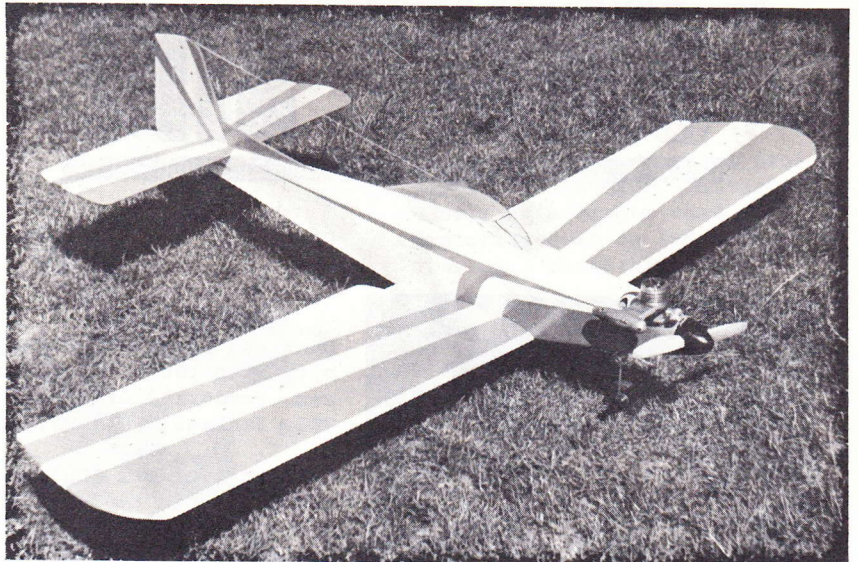
Og medens talen er om starter og landinger.-Husk min. 25-30 gr. bly i yderste tip, for ellers vil man slet ikke få lejlighed til at se om ens nye understel virker!

Hans Geschwendtner



RC NYT

ved Ole Meyer Larsen



ÆNDRINGER I RADIOSTYRINGSREGLERNE

I løbet af kort tid vil KDA udsende ændringsblade til modellflyvebestemmelserne. De væsentligste ændringer i klasse K3 - multiklassen - er, at man fremtidig vil få 3 minutter til at starte sin motor, og derefter 10 minutter til at flyve programmet i. Man vinder således ikke mere ekstra flyvetid ved at starte motoren som lyn og torden. Der er også givet klare regler for, hvordan manøvrerne skal adviseres, for den organisationsmæssige deponering af sendere, flyvning over forbudte områder (tilskuerne) m.v.

Endelig er reglerne for egenhændig bygning blevet moderniseret, så vore multiregler nu skulle være helt i overensstemmelse med FAI.

GODE FERIE MULIGHEDER

Tre europæiske radiostyringsklubber har koordineret deres traditionelle efterårskonkurrencer, således at man kan kombinere alle tre stævner med en ferietur sydpå. Konkurrencerne finder sted således:

- 13/14 sept. Liechtenstein
- 19/21 sept. Bled, Jugoslavien
- 25/28 sept. Lienz, Østrig

Den sidstnævnte er den navnkundige dolomiterpokal-konkurrence. Datoen for stævnet i Bled er endnu ikke officiel.

Ved samme lejlighed bør det vel nævnes, at flere klubber i Vesttyskland og Østrig hvert år i ferisesæsonen er villige til at stille deres pladser til rådighed for radiostyringsturister.

Også lokale turistforeninger viser interesse for turister, der flyver radiostyring. Her er f.eks. et uddrag af en annonce fra Turistforeningen i Thannhausen/Schwaben: "Ferie og flyvning! Under dette motto indbyder vi Dem til at holde Deres ferie i Thannhausen. En fremragende modellflyveplads med asfaltbane står til Deres rådighed. For det legemlige vel sørger gode hoteller og pensionater. Dagsudflugter til Allgäu-bergetene o.s.v."

Der er mange muligheder, hvis man vil flyve i ferien, uden at høre til blandt de, der foretrækker VM i Bremen.

VÅR KONKURRENCEN DEN 20. APRIL

Mens disse linier skrives ligger det endnu lidt tungt med tilmeldelse til årets første konkurrencer, der skal finde sted den 23. marts. Det ser ud til, at dette tidspunkt er sat noget for tidligt for de fleste radiostyringsfolk, der endnu ikke er indstillet på at flyve konkurrencer om vinteren.

Imidlertid skulle vi gerne være rede med fuld styrke til de næste konkurrencer, der finder sted den 20. april.

På Sjælland vil man denne dag flyve i Sengeløse med Københavns Fjernstyringsklub som arrangør. For arrangementet står Holm Thomsen og Jørgen Holsøe, der har fastsat starttidspunktet til kl. 0900. Nærmere indbydelse vil iøvrigt blive indsendt fra Københavns Fjernstyringsklub.

25-ÅRS JUBILÆUM I ØRNEN

Næstved Modellflyveklub Ørnen kunne den 25. marts markere 25-årsdagen for klubbens start. Da man begyndte i 1944 kendte man naturligvis ikke andet end svævemodeller bygget af fyrretræ og krydsfiner. Sidstnævnte havde man til gengæld nok af, da den lokale krydsfinersfabrik var tvunget til at fabrikere 1 mm krydsfiner til besættelsesmagten, og man var aldrig bange for at "komme til" at skære nogle regulære plader op til spild, hvilket kom modellflyverne til gode. Efterhånden som tiderne blev mere normale kom der gang i gummi- og efterhånden også gasmotor-modeller, derefter linestyring, men i de seneste år har det været de radiostyrede modeller, der har været mest med i billedet. For tiden består klubben udelukkende af medlemmer, der flyver radiostyring, og da man samtidig nu har medlemmer fra hele landsdelen, varer det sikkert ikke længe, før man ændrer navn til "Sydsjællands Fjernstyringsklub" eller lignende.

Ingen har dog haft lyst til at ændre noget før efter jubilæet, der iøvrigt først vil blive fejret lidt senere på året, når man kan kombinere det med en flyvedag.

KURSUS FOR RADIOSTYRINGSDOMMERE

På Sjælland havde man som bekendt et dommerkursus for radiostyringsdommere i efteråret 1968. Distrikterne Syd og Nord havde planlagt et tilsvarende arrangement til den 22. marts, dagen før vårkonkurrencen. Desværre har man måttet udskyde dette kursus til senere på året, men man understreger, at det vil blive afholdt, og man har sikret sig bistand fra den FAI-uddannede instruktør Erik Andersen, København.

Vedrørende tryk på brændstoffet i radiostyrede modeller.

I nr. 3 af Modellflyvenyt fandtes under beskrivelsen af McCray's "Boomer" en bemærkning om, at der anvendes en slangeforbindelse mellem lyd-dæmper og brændstofstank for at sætte tryk på brændstoffet, således at der kunne opnås en meget fin tomgang. Bemærkningen er rigtig nok, men åbenbart ufuldstændig. Nogle har nemlig prøvet systemet med det resultat, at motoren i tomgang forslugte sig og gik i stå. Sagen er den, at brændstoftryk kun kan anvendes i radiostyring, når motoren er forsynet med K-vankarburator eller tilsvarende højt udviklet karburator, hvor nedroslingen ikke blot fremkaldes ved afspærring af luft, men samtidig ved afspærring af brændstof. Ved disse systemer opretholdes et gunstigt forhold mellem luft og brændstof ved alle hastigheder, dog særlig dersom brændstoffet tilledes under tryk.

Disse karburatorer findes endnu kun i maxistørrelse, men efter at de nye miniaturiserede radioanlæg er kommet frem og har muliggjort bygning af mindre full-house fly, vil der antagelig også komme særlige karburatorer til motorer i 29 - 45 klassen.

Palle Bang.

SIDSTE SIDE



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.

Rebell locom diesel sælges for 40 kr. Kørt ca. 2 timer. Jørgen Pedersen, Bøgeskov, 8300 Odder. Tlf. Solbjerg 260.

Jeg køber veteranmotorer til højeste pris, specielt danske Ceros, Disella, Thorning, Mikro, Viking, Jaguar. S. Persson, Bytaregatan 18, Lund, Sverige.

Ares byggesæt sælges, som nyt. Pris 100,-kr. Kjeld Frimand, Holmelundsvej 17 2650 Hvidovre

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.

FF panner til Super Tigre sælges, 8 kr. + porto, Steen Agner, Axel Møllers Have 12 V, 2000 F, Tlf. GO 22 26.

Seelig timer til A2, C2 og D2 tages hjem på bestilling. Pris henh. 50, 50 og 75 kr. Henv. Steen Agner, GO 22 26.

Shark 45 byggesæt sælges, som nyt. Pris 100,-. G. Birch-Hansen, Frederiksgårds Allé 12, 2720 Vanløse, (ol) lo7276.

Skylark byggesæt (CL) sælges, som nyt. Pris 100,-. G. Birch-Hansen, Frgårds Allé 12, 2720 Vanløse, (ol) lo7276.



Der er netop udkommet et nyt nummer af Odense Modelflyveklubs medlemsblad, Nyt fra OMF. Denne gang har bladets redaktør, Bent Sehested, koncentreret sig om vridningsstabilitet for planer og haleplaner.

Desuden er der tegning til to gasmotormodeller, en D2 og en D1, samt forskellige klubnyheder.

Abonnement på bladet fås ved at sende 10 kr. til: Bent Sehested, Orionsvænget 10, Pårup, 5000 Odense.



Der udkom et nummer af det besynderlige klubblad, "Hurricane Times", omtrent samtidig med at sidste nummer af Modelflyvenyt dukkede frem. Indholdet må siges at være ret enestående i betragtning af, at det er et modelflyveblad. Men der er såmænd nogen, der synes, at det er sjovt.

Abonnement kan fås ved at sende 4 kr. i frimærker til: Per Grunnet, Tværvej 44, 2830 Virum.



Comet udgiver som bekendt "Cometen" - der er lige kommet et nyt nummer. Det er det første med Per Hasling som redaktør.

Abonnement kan fås ved at indsatte 10 kr. på Comet-klubbens postgiro-konto. Det strækker til 6 numre.

Mens dette skrives tyder alting på, at dette nummer af Modelflyvenyt bliver endnu mere forsinket end noget tidligere. Vi kunne - og ville for så vidt gerne - skyde skylden for forsinkelsen over på Statsbanerne og postvæsnet, men det ville kun være en omgængelse af fakta. For skylden er vores - skæringsdatoen for indlevering af stof lå for sent, så vi har ikke kunnet nå at lave bladet hurtigt nok.

Der er adskillige, der har skrevet til os for at få et eksemplar af nummer 1. Det er imidlertid helt udsolgt, så vi kan ikke efterkomme opfordringerne. Der er stadig en del eksemplarer tilbage af nr. 2 og 3. De kan fås for kr. 3,- pr. stk.



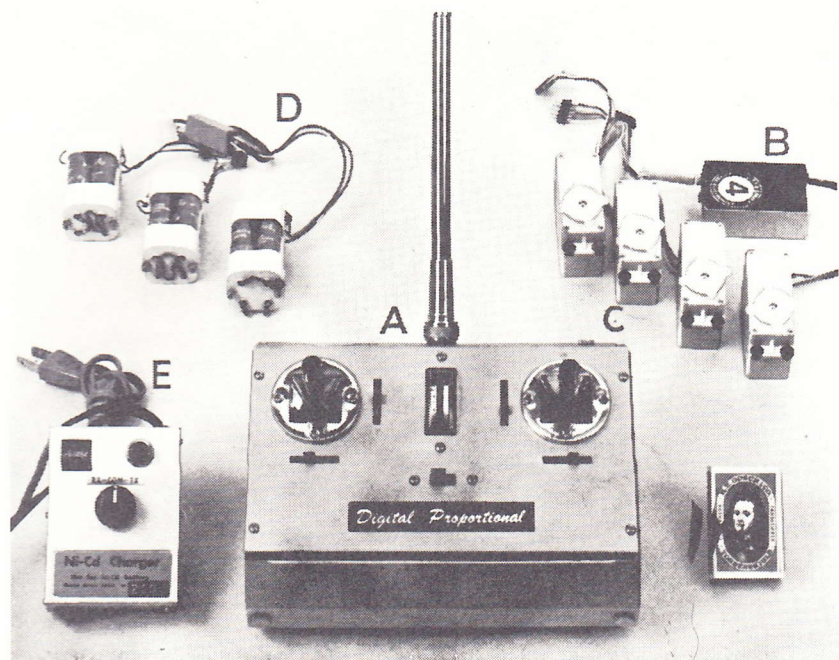
GIVE ME AN F ...!

Nu står vi her og mangler et læserbrev til at slutte bladet af med.

Det er der jo ikke noget at gøre ved, så lad os i stedet fortælle, at det er Hanne Hansen, der tegner vignetterne i Modelflyvenyt. Vi har modtaget megen ros for disse, hvilket giver os mod til at bringe nedenstående tegning, der absolut ikke har noget med modelflyvning at gøre. Med mindre man da er af den overbevisning, at modelflyvning og Country Joe & the Fish har noget at gøre med hinanden.



FUTABA Digital Proportional 4



Sender og modtager til 4 proportionale kanaler, batterikasser og afbryder samt div. monteringsdele og ladekabler m.v. og 3 rormaskiner

kr. 1.425

Ekstra rormaskiner

kr. 160.-

NC-akku til sender (12 volt, 500 mA) og modtager (6 volt, 500 mA) samt ladeapparat.

kr. 295.-

Mål og vægt:

Modtager - 58 x 40 x 20 mm, vægt - 70 gram.

Servo - 24 x 40 x 54 mm, vægt - 70 gram.

Total flyvewægt incl. batterier og kabler.

Anlægget er forberedt for en ekstra kanal.

Godkendt af P & T.

Alle nødvendige reservedele er på lager.

THORNGREEN HOBBY

Fredag åbent til kl. 20.

Provinsordrer ekspederes omg.

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



Læg vejen til DM og sommerlejr om ad:

RANDBØLDAL KRO

- et godt spisested
til rimelige priser.

TLF. 05-88 33 09.

Foreninger og selskaber modtages.

Hegi Hegi Hegi

MODELLBAU MODELLBAU MODELLBAU

Hegi laver adskillige fremragende byggesæt - billederne viser K8 (til højre) og Bergfalke (nedenfor). Blandt 69-nyhederne kan nævnes skalamodel-len Cessna 210 og svævemodelen Emir.



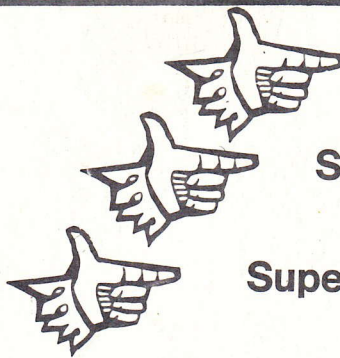
Brocurer mod 60 øre i frimærker, katalog 4.-

En gros:

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

Hegi Hegi Hegi

MODELLBAU MODELLBAU MODELLBAU



Supertigre

Supertigre

Supertigre

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:—

G 20/15 RC	2,5
G 20/23 RC	3,75
G 21/29 RC	5,0
G 21/35 RC	5,65
G 21/40 RC	6,5
G 21/46 RC	7,5
ST 51 RC	8,3
ST 56 RC	9,2
ST 60 RC	9,95
G 60 RV-RC	9,95
G 60 FI-RC	9,95
G 71 FI-RC	11,35
G 60 R-ABC	9,98

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!

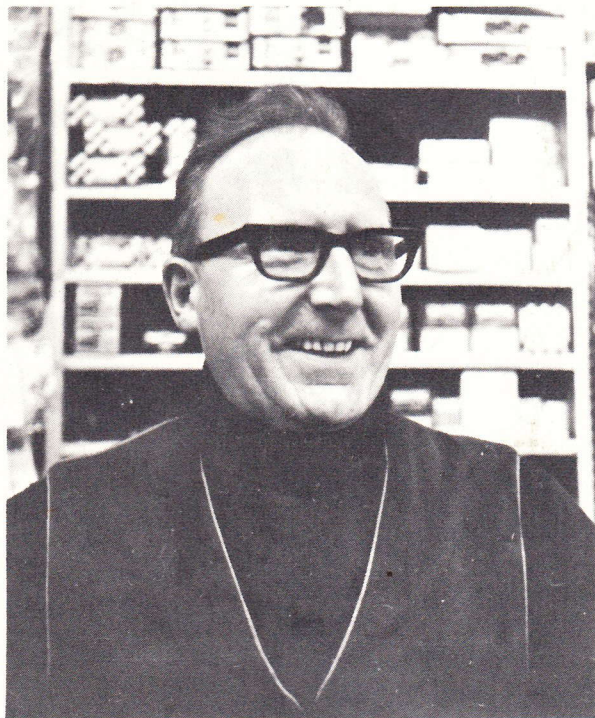
SVEN E TRUEDSSON

Modellflygindustri AB

Storgatan 25 211 41 Malmö C

SVERIGE

tel. 040/708 15



Denne mand ser mild og god ud -
Men denne mand er farlig for sine konkurrenter!

For han sælger verdens bedste balsa til verdens bedste priser. Og det er muligvis netop derfor, at de fleste modelflyvere foretrækker at gøre deres indkøb hos ham i hans forretning:

**MODEL
&
HOBBY**

FREDERIKSBORGGADE 23

KØBENHAVN K

Tlf. (01) 14 30 10