

MODELFLYVENT



5 JUNI 69

Graupner

BYGGESÆT

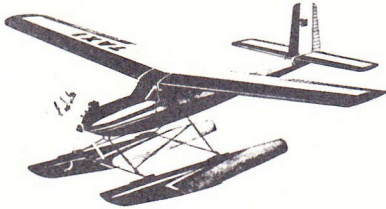
er kvalitets-byggesæt. Deleene passer sammen, og tegningerne er overskuelige og meget detaljerede. I de nyeste modeller er der nu ogsaa transparente RC-tegninger for indbygning af GRAUPNER-GRUNDIG RC-anlæg.

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.

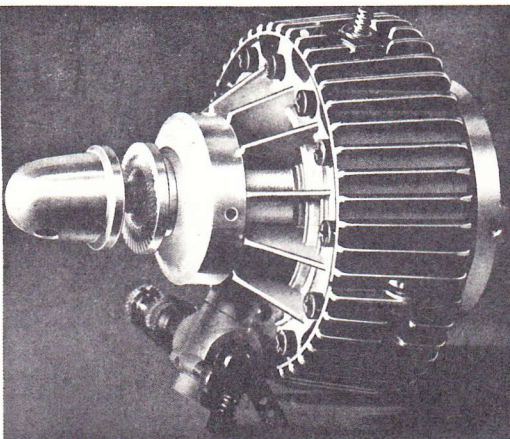
pris for byggesæt kr. 24,85

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

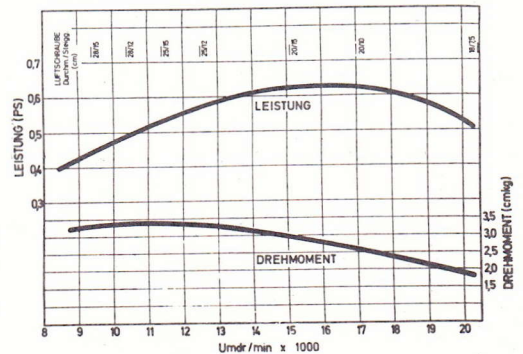


Nu kommer den - den længe ventede Wankel-motor, der vil revolutionere modellflyvningen. Men den kommer ikke før i juni-juli måned. Men bestil den nu, der bliver leveringsvanskeligheder den første tid.

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, monterering 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 - 5

JUNI - JULI 1969

Redaktion:

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

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

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

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

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

Ansvarshavende redaktør & udgiver - Per Grunnet.

Foruden redaktørerne har følgende medvirket til dette nummer af Modelflyvenyt:
Steen Agner, Niels Chr. Christensen, Hanne Hansen, Arne Jensen, Kjeld Kongsberg, Thomas Kongsted, Ole Meyer Larsen, Erik Nienstødt og Palle Rivold.

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 tilladt, når redaktionen har givet skriftlig tilladelse.

Signerede artikler, der bringes i "Modelflyvenyt", står for forfatterens regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens mening.

Tryk:

Thisted Amtsbogtrykkeri, Thisted.

Til den første årskonkurrence for fritflyvende modeller på Sjælland skete der et kedeligt uheld. En af tilskuerne blev ramt i hovedet af en gasmotormodel, der gik i jorden med motoren kørende. Det var så heldigt, at modellen ramte tilskuerens pandeben, således, at der ikke skete noget rigtig alvorligt. Havde spinneren ramt blot 1 centimeter længere nede, er det sandsynligt, at tilskueren var blevet meget alvorligt såret, muligvis dræbt. Nu var det overstået efter et besøg på hospitalet, sammensyning og en dundrende hovedpine i en uges tid.

Det er i denne forbindelse uvæsentligt, hvem der kom til skade, og hvem der indirekte var skyld i uheldet. Alle, der har beskæftiget sig med fritflyvende gasmotormodeller igennem nogen tid, vil have smadret en model under motorflyvning, og det er vist de færreste, der på forhånd har taget hensyn til eventuelle tilskuere ved valg af startsted. Uheldet her viser, at der kan ske alvorlige ting, når nogen rammes af en model. Vi må sørge for, at risikoen for uheld reduceres til det mindst mulige.

Det viser sig, at tilskuerne til konkurrencer altid opholder sig lige, hvor bilerne er parkeret. Det er en kendt sag, at modeller altid - i givet fald - styrter ned bag det sted, hvorfra de er startet. Man vil derfor se, at mulighederne for uheld kan reduceres betydeligt, hvis man starter modellerne et stykke borte fra bilerne i vindretningen.

I Sverige har man en regel om, at motormodeller skal startes mindst 50 meter bag startstedet. Der var forslag fremme til repræsentantskabsmødet for to-tre år siden om at indføre en lignende regel i de danske modelflyvebestemmelser, men det blev ikke til noget. Man mente dengang, at det måtte overlades til konkurrencelederen at beslutte den slags. Udviklingen er imidlertid løbet fra begrebet konkurrenceleder - konkurrencer idag kender hverken til sådanne eller til officielle tidtagere, der kan tilse, at konkurrencelederens bestemmelser overholdes. Derfor var det måske en ide, at få indført bestemmelsen om startstedet nu. Før der sker endnu et uheld.

Per Grunnet.

Dette er femte nummer af "Modelflyvenyt". Vi her i redaktionen har lært en bunke om det rent tekniske ved at lave blad. Vi mangler imidlertid stadig reaktioner fra læserne.

Er stoffet godt nok? Er vi for avancerede? Eller er der for meget begynderstof? Mangler vi nogle områder helt? Er der nogen, der brænder efter at få lov til at skrive artikler for bladet? Er der for mange konkurrencerapporter - eller for få?

Skriv til os og fortæl, hvad du ærligt og oprigtigt mener om bladet. Vi kan godt tåle at blive kritiseret lige så voldsomt, som enkelte af os kritiserer KDA.

Redaktionen.

ved A. JENSEN

Vejret var som sædvanlig ikke videre smukt. Der var en jævn til frisk vind, der engang imellem udløste nogle ret kraftige vindstød. Dette satte sit præg på flyvningerne, der dog, alt taget i betragtning, var af væsentlig bedre kvalitet end sidste år.

Organisationsmæssigt forløb stævnet som tidligere år. Første start var 2 timer forsinket, idet der først skulle findes dommere, tidtagere osv. og imens dette stod på, "lå" deltagerne imellem bilerne og "legede" med senerne, hvilket da også resulterede i, at Jens Jørgensens "Kwik Fly" styrtede ned. Et kedeligt uheld, der sammen med manglende træning (pga. sygdom) forklarer hans jævne placering.

For at undgå lignende kedelige uheld kunne man f.eks. ved stævner klare problemet med et "stav-system", i lighed med det, man anvendte hos DSB i de første år, hvor forbindelsen mellem stationerne var usikker. Hver banestrækning havde sin stav, og kun den loko-fører, der havde staven, måtte køre på strækningen. Et noget langsomt, men sikkert system. Omsat til os kunne lederne ha' 6 farvede stave, en for hver af de 6 frekvenser, og kun den, der havde staven, måtte sende på den frekvens. Man kunne undgå standardudskyldninger, så som: "Jeg havde set efter!" og "Havde du også rød?" osv., og i stedet gå over til at regne ud, hvad denne uforsigtighed nu skal koste den skødesløse.

På grund af vindforholdene og de parkerede biler (se skitse) forlangte dommerne landingsrunde højre om. Dette udløste en kraftig reaktion hos flere deltagere. Faktum er jo også, at langt de fleste af os flyver venstre om under landing, men vi må nok til at øve "avet om", for hvis konkurrenceledelsen påbyder en bestemt landingsrunde, er det vist alle andre steder uhejret, at deltagerne "blander sig". Rent bortset fra, at melder man sig til DM, har man vel efterhånden også så meget styr på flyet, at et højresving ikke er en umulighed.

Sjællanderne foreslog endvidere, at vi skulle prøve at flyve efter de internationale regler, dvs. alle manøvrer skal ligge i det enkeltskraverede område (skitse). Dog udvidet med det dobbeltskraverede, således at haleglidning og langsom rulling måtte trækkes derved. Dette indebar vanskeligheder for mange; inverterfald 2 manøvrer, nemlig rullende cirkel og 8-tal under rygflyvning, da disse figurer oftest flyves med piloten som "centrum". Da der yderligere en overgang var ringe sigtbarhed, kneb det med at få modellerne så langt væk, at man kunne lave figurerne foran sig. Vi var mange, der reddede os et stort nul ved dette, for i den retning var dommerne meget konsekvente. Kom modellen uden for området under en figur, gav det nul.

Efter første runde var stillingen 1) Nordahl, 2) Kaj Hansen 3) Erik Jensen. Synd var det, at Eriks haleglidning forsvandt i det lave skydække, for det var stævnets flotteste "glid". Vi var mange, der glædede os, men ak, dommerne havde ikke set det.

Ved anden periodes start fik vi i lo min. det dejligste vejr - rolig vind - ingen regn. Det blev til periodens bedste flyvning, og dette viser tydeligst, hvilken ustabil vind de "ældre" har haft, når en årsunge kunne lave dette nummer.

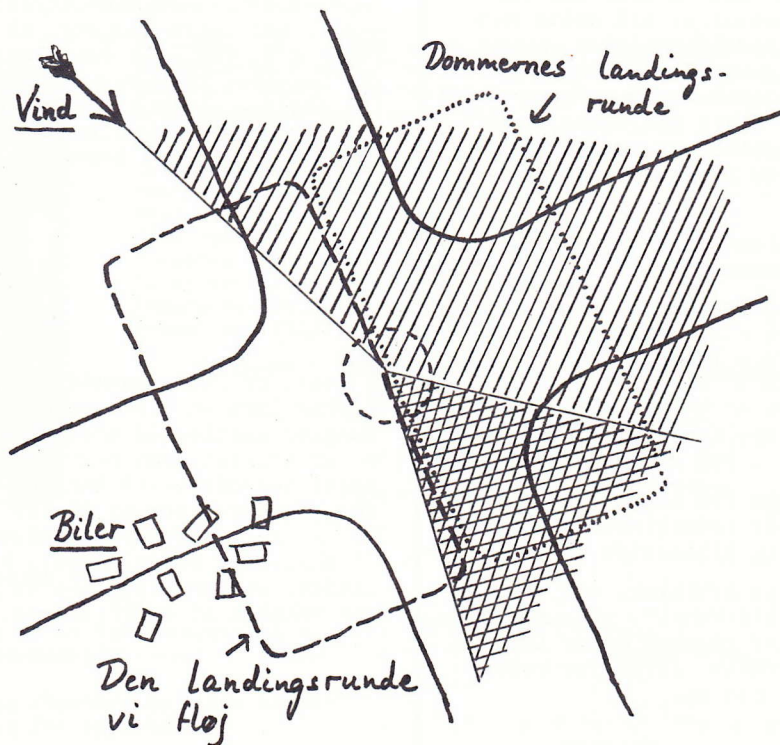
Erik var nervøs, mesterskabet var inden for rækkevidde - og dette var tydeligt at se på hans flyvning. Han lavede et par "begynderfejl" inden det lykkedes ham at få styr på pinden.

Kaj fløj som sædvanligt - støt - roligt og tilsyneladende uden nerver.

Nordahls flyvning var efter min mening bedre end første periodes, men dommerne var (som det fremgår af resultatlisten) af en anden mening.

Efter anden periode 1) Nordahl, 2) Kaj Hansen, 3) Erik Jensen. Det var ved at blive spændende. Skulle det denne gang lykkes at få pokalen til Jylland?

I tredje periode fløj Kaj en flyvning, som lignede de to før-





Danmarksmeesteren, Kaj R. Hansen.

ste - Erik havde fået mere kontrol over pinden - Nordahl viste en del fine detaljer, men helhedsindtrykket var jævnt, f.eks. var to figurer placeret uden for området.

Kedeligt - Kaj Kudsk havde stævnets værste styrt. Under rulning kom han ind over bilerne. Dette sammen med en nervøs tommelfinger resulterede i et lodret dyk mod startbanen. Aldrig har jeg set en model i så mange og så små stykker!

Det var glædeligt, at jyderne vandt. Jeg tror, alle var enige i, at sejren var velfortjent. 623-folkene viste god flyvning, der var resultatet af et fint sammenhold og god træning. Vi var mange, der glædede sig sammen med dem, og det er mit håb, at et par sjællændere vil ofre billetten over bæltet næste gang Haderslev kalder til konkurrence, for så vil de få et kig ind i en klub, hvor dygtige,

hjælpsomme medlemmer fylder det lille klubhus på R/C-flyvepladsen ved Vojens.

NB. Vi er nogle stykker, som gerne kommer en tur til Sjælland, når I får taget Jer sammen til at lave et stævne.

Nogle fly fortjener lidt ekstra omtale:

Holm Thomsen stillede med en selvkonstruktion udstyret med halehjul og optrækkeligt understel. En flot og velflyvende model, der kræver sin mand ved

Holm Thomsen med sin meget smukke selvkonstruktion.

landing. Som konkurrencemodel er halehjulet efter min mening en ulempe.

Otto Hiller og Jens Jørgensen medbragte to selvkonstruktioner, der som sædvanlig havde en finish til ug. Kroppene var fra samme hånd (Jens Jørgensen). Erik Toft kom med den anden af to Crusadertvillinger bygget af træ efter samme lille tegning. Velflyvende, men den fik desværre samme skæbne som nr. 1 i Haderslev (radiovrøvl).

Lars Pedersen viste os, hvordan en Crusader kan komme til at se ud, hvis man udviser opfindsomhed og ofrer noget knofedt på flyet. En virkelig nydelig model.

Flemmings model nåede jeg ikke at se, for medens jeg var i luften, prøvede han at "flyve" under en bil - men modellen var for stor. (Defekt kontakt var skyld i havariet, men da du jo er kendt (frygtet) for at flyve lavt, kunne det første såmænd godt være sandt.)

Hovedindtrykket vedrørende modelvalg er, at kun meget få stræber efter at rendyrke et enkelt fly. Dette bundner måske i, at konkurrencemomentet kun er et incitament, der tages med for at afrunde den mest alsidige hobby, nemlig vores!

God landing!,
A. Jensen.

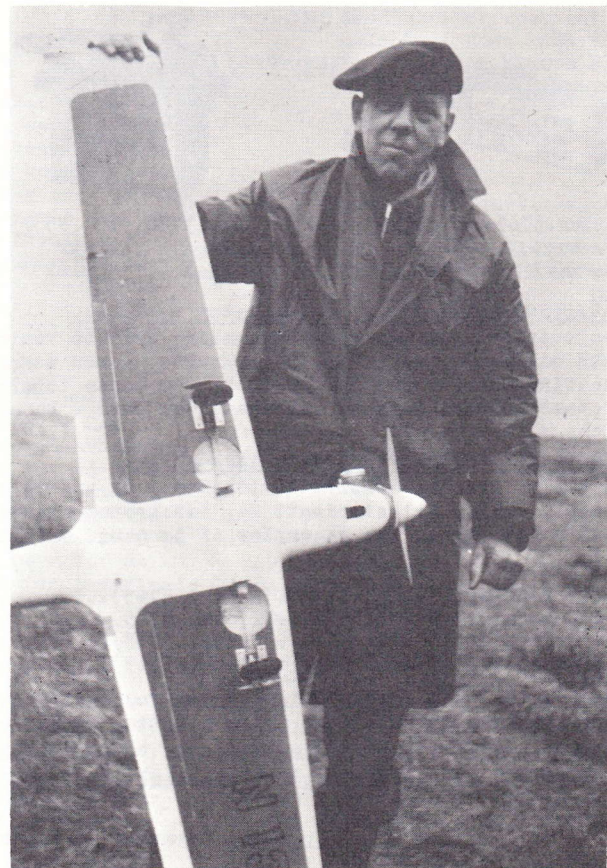
K3 resultater:

navn

1. Kaj R. Hansen	1851	1784	1955	5590	Flipper
2. Erik Jensen	1928	1624	1884	5436	Mustfire
3. H. Nordahl	2070	1669	1685	5424	Upset
4. A. Jensen	1531	1905	1252	4688	mod. K.F.
5. Holm Thomsen	1741	1524	1353	4618	Selvk.
6. Otto Hiller	1432	1526	1243	4201	Selvk.
7. Jens Jørgensen	1274	1419	943	3636	Selvk.
8. Lars Petersen	913	1126	942	2981	Crusader
9. Kaj Kudsk	1023	1260	406	2689	Laser
10. Erik Toft	704	390	0	1094	Crusader
11. Jens Bjerg	400	0	0	400	Selvk.
12. Poul Madsen	65	45	95	205	?

K5 resultater

1. Peter Koch	1211	995	639	2845
2. Erik Toft	1041	774	866	2681
3. Ole Meyer	610	449	501	1560
4. Mogens Bjerg	241	267	0	508
5. Ole Harder	165	195	0	360



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 anlæggets utallige praktiske fordele).

VARIOPROP sendere.

Der er 3 typer at vælge imellem:

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

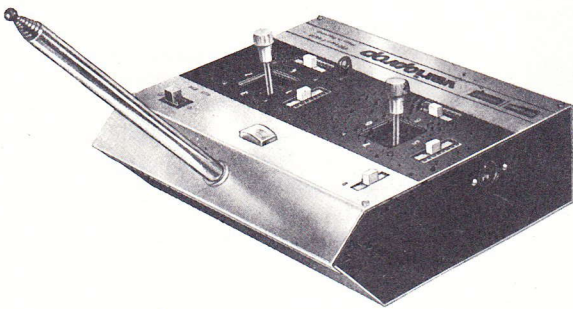
Det er den hidtil mest solgte sender, og der er vel allerede siden oktober 1968 kommer langt over 100 i brug landet over, beregnet pr. 1.marts 1969. Det er mange på en vinter, men det viser, at det er en efterspurgt sender, der indfrier forventningerne.

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 maaned 1969. Den kan ikke udbygges, men er jo tilstrækkelig til de fleste modeller (højde- og sideror samt drossel).



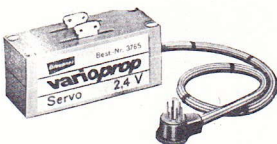
nr.3738 kr. 485
vægt.....70 gr
maal.....58x42x34



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

VARIOPROP modtager

bestaar af superhet-grunddelen nr. 3738 og det antal kanaldele (med 2 kanaler) nr.3742, som man ønsker. Man kan begynde med 2 kanaler (1 kanal-del) 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!!!



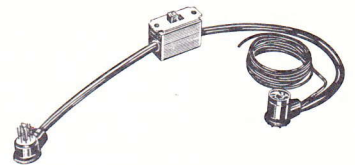
nr.3765 kr. 85
vægt 50 gr
maal 60x23x27



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.

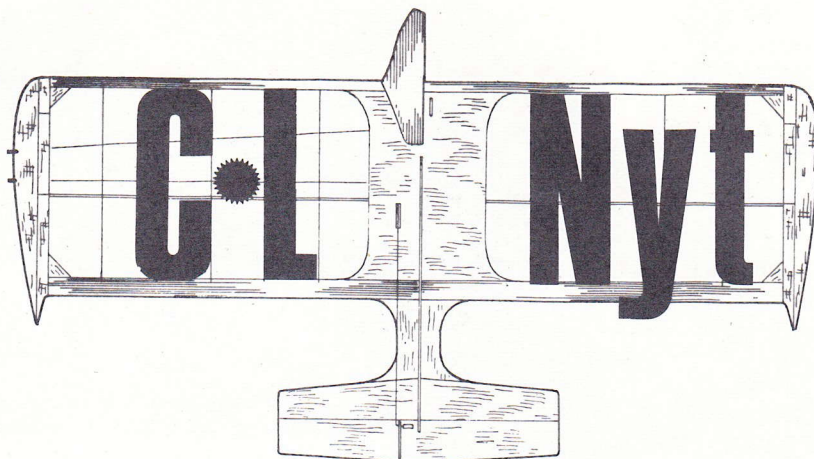
Nu har vi vist de enkelte komponenter og anført priserne, men hvad koster saa komplette VARIOPROP anlæg med alt - klar til styring?? Ja, det kommer an paa sammenstillingen og de krav, man stiller, men vi kan da give nogle ganske faa eksempler af de mange muligheder, der foreligger:

	nr.3717:	nr.3718:	nr.3720:
med 2 kanaler (1 stk. 3742 + 1 stk. 3765).....	ca. kr. 1973	med sender: 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.



2. vårk. VEST

Den 2. Vårkonkurrence for linestyrede blev fløjet i Haderslev med alt for ringe deltagelse. Det var dejligt solskin, men da det samtidigt blæste vindstyrke 7, opgav man bl. a. at flyve Team-Race.

STUNT: eks:

- | | |
|-------------------|-----|
| 1. Ieif Eskildsen | 630 |
| 2. Kaj Pedersen | 630 |
| 3. Erik Hansen | 629 |

SPEED:

- | | |
|-------------------|----------|
| 1. Ieif Eskildsen | 177 Km/t |
|-------------------|----------|

COMBAT:

- | | |
|-------------------|-----|
| 1. Jørgen Nielsen | 635 |
| 2. John Mau | 635 |
| 3. B. Simonsen | 630 |
| 4. H. Simonsen | 630 |

2. vårk. ØST

Elev også en blæsende omgang. Det foregik på Amager Fælled. Det var faktisk en ny rekord i blæst, der ved at en speedmodel i stander blæste ind under tiddagningen.

STUNT EKS:

- | | | |
|-------------------|-----|----------|
| 1. Ieif Eskildsen | 630 | 1853 pt. |
| 2. | | |

STUNT BEG:

- | | | |
|----------------|-----|--------|
| 1. Vagn Hansen | 143 | 36 pt. |
|----------------|-----|--------|

SPEED:

- | | | |
|-----------------------|-----|-------|
| 1. Jens Geschwendtner | 138 | 162,2 |
|-----------------------|-----|-------|

TEAM-RACE:

- | | | |
|-----------------------------------|---------|---------|
| 1. Werner Siggård/Jørgen Bobbjerg | 130/145 | 22 omg. |
| 2. Jørgen Olsen/John Petersen | 138 | 4 omg. |

TEAM-RACE

Der blev i påsken afholdt en u-officiel T/R konkurrence i Fredericia.

Konkurrencen blev afholdt i strålende vejr, og foregik på den måde, at man først startede et heat når alle deltagerne var klar (dvs havde fået trimmet, repareret, osv) Der var 2 delt. i hvert heat.

- | | |
|------------------------------|--------------|
| 1. John Mau/Jørgen Nielsen | 635 |
| 5:35,2 | Finale 11:27 |
| 2. Mogens Uldum/Erik Dahl | 540/630 |
| 5:07,5 | Finale 12:24 |
| 3. Ole Poulsen/B.Christensen | 630 |
| 6:13,0 | Finale 13:37 |

Den 8/6 er der Speedkonkurrence i Stockholm. Der flyves i alle speedklasser, og nærmere oplysninger kan fås hos:

Bengt Martinelle, Nils Löparas Gata 29, Sorunda, Sverige

Den 15/6 er der Team-Race konkurrence i Stockholm. Den arrangeres af Solna Msk, og nærmere oplysninger kan fås ved at skrive til: Dan Johansson, Ekvägen 14 Barkarby, Sverige.

Den 3/8 er der det årlige sommerstævne i Grindsted. Det er endnu ikke helt sikkert, men man regner med at det igen flyves på Grindstedværkets parkeringsplads. Der flyves i alle klasser, og medens Speed og T/R flyves på asfalt, flyves Stunt og Combat på græs!

Der er nu kommet indbydelse til årets sommerlejr.

Den foregår som sædvanlig på Flyvestation Vandel, og afholdes i dagene 5-13 Juli (begge dg.incl) Prisen er 150 kr med kost og 30.kr uden kost. Tilmeldning skal ske senest 16/6, hvor pengene skal være KDA i hænde! Der flyves alle de klasser der er i regelhæftet, og i Combat er der endvidere gjort endnu mere ud af det idet:

Der indbydes hermed til årets

FREDERICIA---SLAGET

i Combat. Den flyves på sommerlejrens første dag nemlig Søndag den 6 Juli (ikke på ankomstdagen) og flyves fra kl. 13-17!

Det er tilladt alle at deltage. Konkurrencen er UT berettiget, således at man ikke behøver at være tilmeldt sommerlejren for at deltage. Passérseddel fås i vagten! Startgebyr: 3.-Kr.

143 Orkan er blevet optaget i det fælleskøbenhavnske råd, der er en samling af: Windy, Comet, Wasp og nu også Orkan. Det betyder i praksis at Orkan nu benyttes banerne på Amager Fælled til daglig brug!

COMET indbyder til sæsonens højdepunkt nemlig:

COMET CUP

DATO: 20/7-1969

KLASSER: Stunt beg+eks, Speed, Combat og FAI Team-Race.

STED: København, Amager Fælled

TILMELDNING: Senest 10/7-1969 til:

Henning Andersen, Søvej 3, 2660 Brøndby Strand

NB! Se under indkvartering!!

INDKVARTERING: Kan tilbydes på hotelskibet "St. Lawrence", der ligger ca. 1 km fra Rådhuspladsen, og ca. 1 km fra flyvepladsen!

Priser: 49.-kr dobb. 33.-kr enkel.

OBS! Såfremt denne service ønskes, skal tilmeldning ske senest 20/6.

SERVICE: Øl, Sodav., pølser og kaffe kan købes på banen.

BANEFORHOLD: T/R og Speed på beton Stunt og Combat-Græs

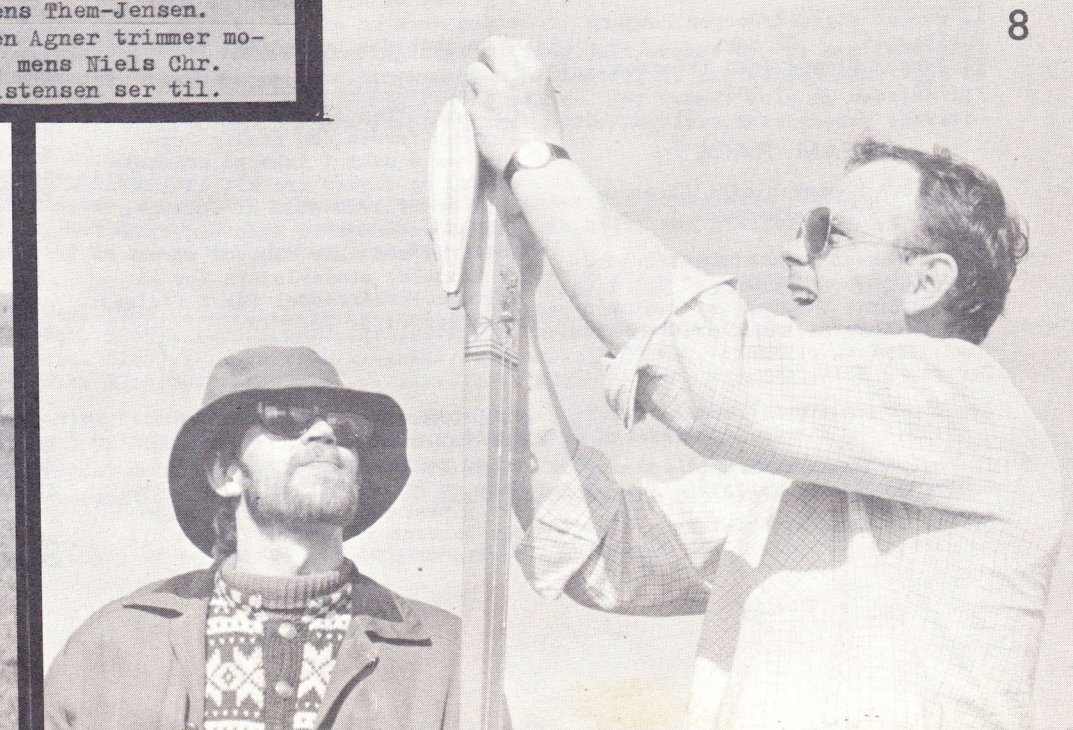
PROGRAM: Sendes efter modtaget tilmeldning (Husk indkv!)

STARTGEBYR: 10.-Kr pr klasse 20 pr. T/R-hold. (kæmpepremier!)

Fem medlemmer fra Comet, der alle boede i Dragør, har udmeldt sig og dannet en ny klub. Klubbens navn er CYKLON, og det er hovedsagelig en linestyingsklub. Man ser sig ikke i stand til at optage medlemmer der er under 15 år, da man endnu ikke mener at have erfaring nok endnu til at tage det ansvar der medfølger ved ganske ung medlemmer. Klubbens adresse er: Cyklon v/ Claus Brixmark, Lodsvenget 10, 2791 Dragør.

Der er på de sidste Super-Tigre G 20/15 D indført forskellige mindre modifikationer.

På cylindersættet er udstødningsporten gjort 2 mm smallere, og cylinderen er slebet bemærkelsesværdigt konisk 5 mm op. På stemplet er skørtet gjort kortere, ved det at man har forlænget glidefladen, så stemplets længde er uændret. Uvæsentligt er det at medbringeren er massiv i stedet for hul.



1. Erik Knudsen trækker op.
 2. Brødrene Poul og Niels Erik Schiødt.
 3. Den nye danmarksmester i A2, Hans Hansen.
 4. Karl Erik Widell.
 5. Christian Schwartzbach flankeret af Widell og Kongsberg.
 6. Jørgen Christensen, der klarede sig fint i A2.
 7. Mogens Them-Jensen.
 8. Steen Agner trimmer motor, mens Niels Chr. Christensen ser til.

DM

i fritflyvning

AF THOMAS KONGSTED

A2

Hans Hansen, Finn Frederiksen og Arne Hansen, en trio der ofte har sat deres navn øverst på resultatavler, har præsteret at gøre endog DM til et internt anliggende.

Hans vandt konkurrencen og formåede som den eneste af de tyve deltagere at flyve fire max'er i træk.

Finn, der det sidste år har hjembragt den ene sejr efter den anden, udviste også her sammen med Arne en smuk serie flyvninger, kun afbrudt af en svag 6' start, hvor gruppens enhed forøvrigt heller ikke fornægtede sig.

Godt byggede modeller i et udmærket trim samt et forbilledligt holdarbejde danner grundlaget for trioens succes.

Hans, der har opnået en række gode resultater med "Stratos", benyttede en selvkonstruktion, mens Finn fortsætter udviklingen af sine enkelt-v-forms modeller. Disse udmærker sig især ved et meget rent kurv, som kun Gunnar Nielsen kan fremvise blandt dobbelt-v-forms modeller. Arnes model har allerede været vist i bladet (nr.4).

På fjerdepladsen kom forrige års vinder, Per Grunnet, der i denne konkurrence var udsat for flere landingshavarier. Derfor måtte han gennemføre med en model, der måske ikke var så veltrimmet som de øvrige "Ghosts". Alligevel havde han mulighed for med max. i sidste start at vinde, og umiddelbart efter udløsningen ser det ud til at skulle lykkes. Modellen stiger kraftigt i solide kurv, men som så ofte før får startbanen en afgørende indflyvelse, og på et tidligt tidspunkt skubbes modellen langsomt ud af boblen. Kort efter lander den.

Andre gode præstationer blev ydet af Niels Hem og Jørgen Christensen, der placerede sig som henholdsvis nummer fem og otte. De prægede især den første konkurrencedag med en række gode

flyvninger, skønt de begge i længere tid har været borte fra konkurrencer.

Bredten og standarden i A2 er gennemgående god. Modellerne er velbyggede, og de fleste deltagere er i stand til at foretage sikre højstarter og en effektiv termiksøgning. Dog synes en afgørende faktor, modellens endelige trim, at lade noget tilbage at ønske. Gang på gang så man modeller blive koblet i termik for blot at sideglide ud af boblen og ind i det tilhørende nedvindsområde. Dette forhold er paradoksalt, da der dels i FLYV, dels i mange klubblade er fremkommet udmærkede afhandlinger om svævemodellens trim, men måske savner man en formel syntese af disse på et menneskevenligt plan.

Endelig synes A2 at indtage en særstilling i forhold til de to andre discipliner, idet der intet er sket med klassen fra slutningen af 50'erne til nu. Modellerne bygges oftest efter gode forbilleder fra den periode og flyvetiden er nøjagtig den samme. Denne konformitet udgår fra det alment accepterede synspunkt, at det ikke kan nytte noget at konstruere en stor, laber, avanceret model, der flyver 3.50 i stille luft, når man alligevel altid flyver i turbulent termikvej, hvor en sådan jo ikke kan klare sig. Bør vi revidere vore værdibegreber, eller må vi stadig fastholde, at Herbert Schmidt (spændv. 245cm, ultra-tyndt profil, 4 min. i stille luft) ikke er noget værd i turbulent termikvej?

C2

Syv deltagere stillede op i C2. Lutter kendte navne, der har fløjet mod hinanden utallige gange før. Placeringsrækken blev dog på ét punkt en anden end normalt, da "troidmanden" Chr. Schwartzbach vandt en velfortjent sejr og henviste sine

"lærlinge" Nienstædt og Køster til de næste placeringer.

Kun i første periode glippede det for Schwartzbach, hvis øvrige flyvninger, især søndagens, var præget af stor sikkerhed. Hans modeller er meget velbyggede og do.trimmede, men især imponeres man af hans udstyrs høje kvalitet.

Nienstædt tabte konkurrencen i tredje start, hvor han efter at have trukket op ventede meget længe på et antageligt starttids-punkt. Men vejret forblev dårligt, og i stedet for at lade motoren løbe ud kaster han pludselig modellen, der hjælpeløst prøver at bane sig vej gennem regnen og blæsten. Med sin svage motor kraft må den dog snart give op i den ulige kamp og lægger sig træt til hvile i græsset.

Begrebet at være i trim gælder således ikke kun for modellen.

Også Køster forekom med tre nedvindsstarter mere usikker end vanligt, og årsagen er utvivlsomt, at han samtidig gik for hårdt ind for gas, hvor større værdier stod på spil.

Vor tredje VM-deltager, Erik Jacobsen, var direkte uvenner med vejret og led flere havarier der fik ham til at holde inde på et tidligt tidspunkt af konkurrencen. Ingen behøver dog at være bekymret af den grund, han har flere helt nye modeller klar når det virkelig gælder.

Skønt imponerende var wakefield nok den klasse, hvor de svageste resultater blev fløjet. Normalt ligger resultaterne her væsentlig højere end i A2.

Dette skyldes ikke, at modellerne var dårligere end før. Tværtimod rangerer de alle på toppen af den internationale målestok.

Ligeledes bør man ikke lægge den omfangsrige forskning, klassen har været genstand for, til grund. Denne har allerede givet resultater i form af bedre propeller, avanceret optræks-teknik og geniale systemer. - De der havde lejlighed til at se Widells vario-pitch vil sikkert

indrømme genialiteten i dette.

Derimod er det givet, at DM ikke, som ovenfor antydnet, havde deltagerens fulde interesse, da udtagelsessituationen forlængst var afklaret, således at der kunne spores en tydelig tendens til, at man hellere tav, hvor man tidligere turde.

D2

D2 blev en sejr for Niels Chr. Christensen, der gennemførte konkurrencens syv perioder uden vaklen. Under et hid-sigt stig med fluttrende vinger, bragte den lille kraftperle gang på gang modellen, "mr. Fab" op i stor udgangshøjde. Denne fluttren generede tilsyneladende ikke Niels, der tværtimod syntes at glæde sig over også på dette punkt, at komme på højde med Rolf Hagels bedste gasstil.

Også Agner fremviste en serie smukke flyvninger med en af sine kendte konstruktioner, og alt syntes at gå mod endnu en DM-sejr, da han i femte periode blev udsat for sort uheld.

Modellen DM'ede i stiget og Agner udskiftede derfor elastikken til haleplanet, der nok var blevet fedtet og gledet af. Men anden start blev en tro kopi af første. Den egentlige årsag var, at timerarmen på grund af motorvibrationer sprang ud af sin rille og således udløste bremsen.

En lærerig erfaring, hvis frugt desværre ikke kunne høstes umiddelbart. (sic transit!)

Mogens Them-Jensen, der kun i sjette periode havde en mindre vellykket start, besatte trediepladsen, hvorimod Thomas Køster på trods af et glimrende udlæg kom til at mangle de to sidste starter, da hans nye model slog sig i det fugtige vejr og spiral-dykkede ned i startbanen med et alvorligt havari til følge.

Alligevel formåede han at bevare sin plads på VM-holdet, da den nærmeste konkurrent, Palle Jørgensen, bl.a. mistede en start på grund af manglende tidtagere.

Denne omstændighed må dog ikke tolkes som en brist i "værdin-egen-tidtager-systemet", der også her fungerede udmærket, men da Palle under hele konkurrencen havde startvanskeligheder med sin motor, kom han til at overskride den naturlige grænse for, hvor længe man kan lægge beslag på en tid/deltager.

D2 var mesterskabernes mest positive overraskelse. I denne klasse, hvor man tidligere fulgte modellens bane for at være klar til at søge beskyttelse, må

man nu gang på gang lade sig imponere af det ene mere fantastiske stig efter det andet. Her er virkelig tale om udvikling, og deltagerens eneste problem var at få valgt et gunstigt startøjeblik, for at modellerne ikke skulle forsvinde i skyerne.

Skarpere end nogensinde før, fremtræder gas som de store modsætningers klasse. Fra de få specialister i toppen er der milevid afstand til bunden, hvor begynderen næppe kan se enden på den lange, tornede vej, der fører ham frem til konkurrenceniveauet.

En uløselig konflikt, der kun kan beklages, men som på ingen måde kan lægges vore DM-deltagere til last.

Thomas Kongsted.



Her ses referatets forfatter, Thomas Kongsted, i en selvstart fra DM.

resultater:

Klasse A2:

1. Hans Hansen	109	180	180	180	180	73	109	1011	sek.
2. Finn Frederiksen	155	106	180	152	138	56	180	967	sek.
3. Arne Hansen	165	106	72	180	180	80	180	963	sek.
4. Per Grunnet	92	180	109	180	95	180	109	945	sek.
5. Niels Hem	174	174	166	180	118	63	20	895	sek.
6. Harald Andersen	178	45	180	116	82	180	110	891	sek.
7. Gunnar Nielsen	101	180	180	95	105	87	105	853	sek.
8. Jørgen Christensen	180	180	133	180	40	37	88	838	sek.
9. Hans Schiøtt	145	179	67	110	85	97	97	780	sek.
10. Bent Christensen	129	0	145	179	180	75	53	761	sek.
11. Kurt Andersen	134	180	104	81	73	143	40	755	sek.
12. Børge Brønserud	121	127	114	99	155	79	23	718	sek.
13. Thomas Kongsted	130	133	65	85	94	72	100	679	sek.
14. Hanne Hansen	119	0	120	100	55	40	180	614	sek.
15. Finn Bjerre	69	0	75	166	180	73	47	610	sek.
16. Anita Dehlbæk	0	125	98	93	101	0	0	417	sek.
17. Peder Dueholm	61	122	87	57	79	0	0	406	sek.
18. Karsten K. Nielsen	77	15	139	59	19	0	0	309	sek.
19. Klaus Mogensen	61	0	0	0	0	0	0	61	sek.
20. Ole Stig Rasmussen	0	39	0	0	0	0	0	39	sek.

Klasse C2:

1. Chr. Schwartzbach	59	179	180	133	160	174	128	1013	sek.
2. Erik Nienstädt	180	104	80	180	129	110	180	963	sek.
3. Thomas Køster	180	73	165	127	80	109	50	784	sek.
4. K. E. Widell	65	121	114	180	37	61	180	753	sek.
5. Kjeld Kongsberg	121	82	29	82	82	0	0	396	sek.
6. Erik Jacobsen	98	3	105	0	0	0	0	206	sek.
7. Erik Knudsen	123	5	0	0	0	0	0	128	sek.

Klasse D2:

1. Niels C. Christensen	180	180	110	180	180	113	138	1081	sek.
2. Steen Agner	180	163	163	180	13	180	168	1047	sek.
3. Mogens Them-Jensen	180	165	100	180	170	52	151	998	sek.
4. Bernt Jensen	90	84	163	180	91	89	96	793	sek.
5. N. E. Schiødt	48	97	140	180	83	124	110	782	sek.
6. Thomas Køster	125	180	180	100	43	0	0	708	sek.
7. Preben Jørgensen	0	65	101	180	139	117	98	700	sek.
8. Palle Jørgensen	117	150	17	180	176	0	0	640	sek.
9. Fl. D. Kristensen	140	45	67	4	112	60	76	504	sek.
10. Poul Schiødt	53	0	118	10	0	0	0	181	sek.

SOLNA'S POKAL

6. DANSKE SEJR I TRÆK

I denne årlige svenske begivenhed, deltog 3 danske hold. Konkurrencen blev fløjet på Scania-Vabis parkeringsplads i Södertälje ca. 40 km uden for Stockholm.

Fra kl.8 til kl. 11, var der træning. Det var forbudt at træne med FAI T/R modeller efter kl.11, da det skulle højne standarden hos deltagerne.

Det viste sig allerede efter 1 omgang, at det måtte blive dansk sejr.-For det er aldrig før set så svag Team-Race i Sverige.

Til semifinalen valgte man kun at tage de bedste 6 hold-Hvoraf

de 3 blev danske. Til finalen gik Hans/Jens Geschwendtner og Per/Ole Hasling fra Danmark og Winkler/? fra Sverige. Winkler fløj med en Oliver Mk.4, der kunne være drevet meget ned i tid, hvis landingerne havde været hurtigere.

I Finalen knækkede Per/Ole Hasling halen, og Hans/Jens Geschwendtner sørgede derefter alene for den 6. danske sejr i træk ved Solnas Pokal.

Per/Ole Hasling satte i 2. heat ny dansk rekord på 100 omg. med fremragende 4:37 med HP 15.

1. Hans/Jens Geschwendtner Comet Danmark 5:04 5:03 5:08 10:22
2. Winkler/? Handen, Sverige 5:14 5:45 5:27 12:28
3. Per/Ole Hasling Comet, Danmark 4:43 4:37 4:47 -
4. John Mau/Jørgen Nielsen Fredericia, Danmark 5:52 5:29 5:52
5. Samuelsson Aerospeed, Sverige 5:33 - 6:58
6. Larsson/Johansson Gamen Sverige 5:36 - -
7. Gustavsson LEN, Sverige 5:45 6:24
8. Swédén Solna, Sverige 6:45 5:46
9. Sannes/Ekblom Solna, Sverige - 6:13

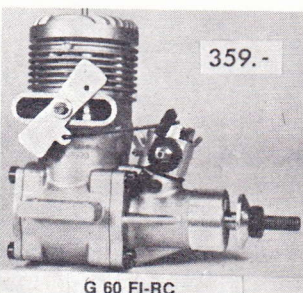
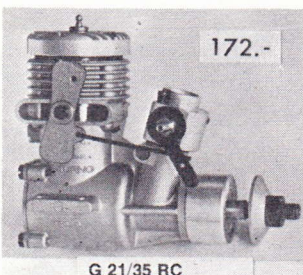
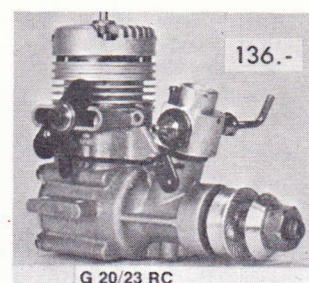
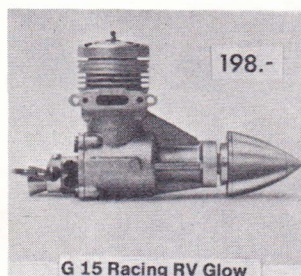
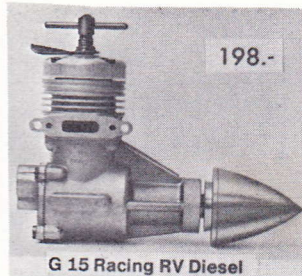
Der deltog endnu 5 hold, hvoraf 2 dog ingen tid fik!

nyt fra

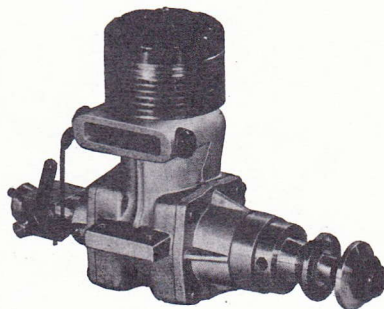
Aarhus HOBBY

Så fik vi **SUPER-TIGRE**

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

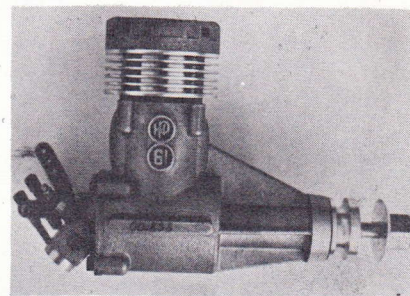


Desuden lagerføres de to verdensberømte motorer til radiofjernstyring,



ROSSI 60, 418.-

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.



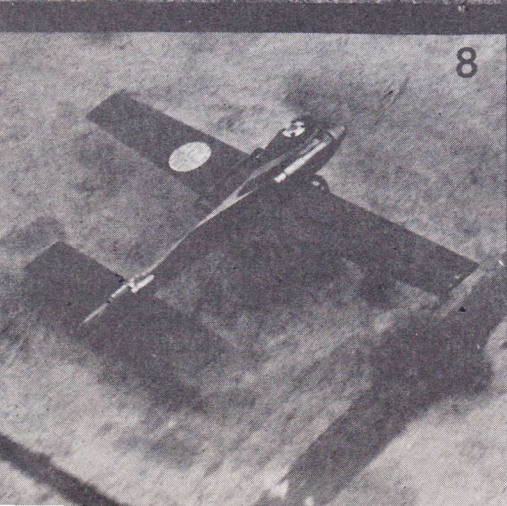
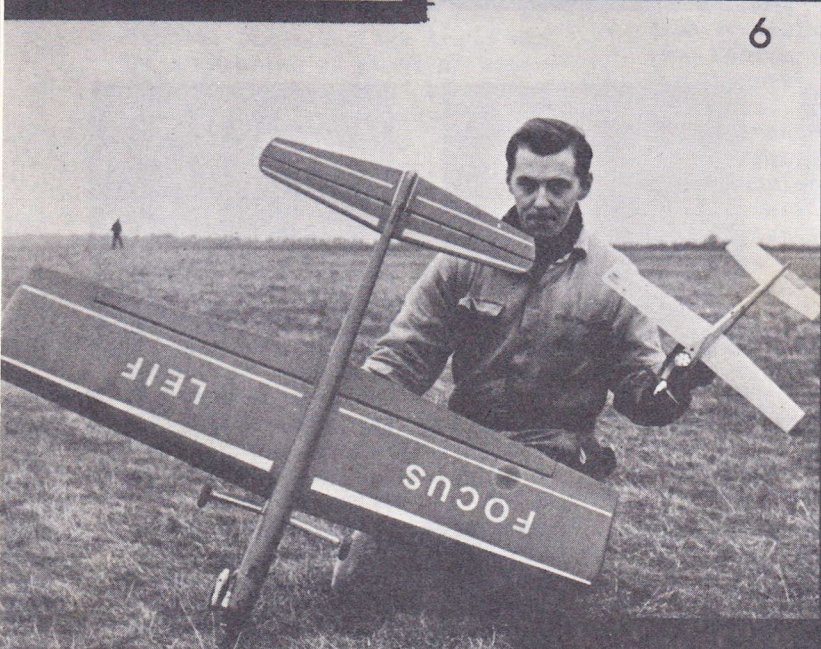
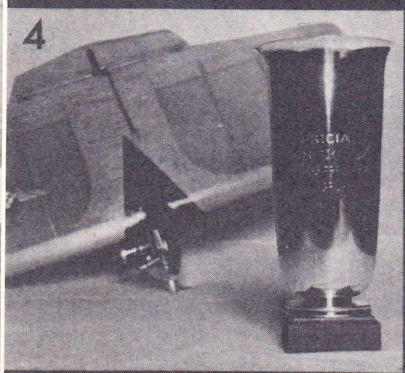
HP 61 RC, 418.-

Aarhus HOBBY

FREDERIKSGADE 57 .
8000 ÅRHUS C
TELEFON (06) 12 41 67
POSTGIRO 52219



1. Erik Hansen med sin speed-model.
2. John Mau med T/R-model.
3. Billedet er fra konkurrencen i Solna, men det er stadigvæk danmarksmestrene Per og Ole Hasling.
4. Pokalen til Fredericia Slaget.
5. Jens Geschwendtner.
6. Leif Eskildsen blev både mester i stunt og speed.
7. Det danske hold fra T/R konkurrencen i Solna.
8. Speed-model fra Comet.
9. Niels E. Hansen blev nr. 2 i speed.
10. Endnu en T/R-model.



linestyings



VED HANS GESCHWENDTNER.

DM i linestyng, blev igen i år afholdt i den østlige ende af hovedstartbanen på Flyvestation Vandel i Jylland.

Der var god deltagelse, men vejret var traditionen tro blæsende og koldt, og vi slap da heller ikke for de små regnbyger, der giver lineklask, men der skete dog ingen uheld på grund af dette, men et par kritiske situationer af og til.

stunt

Her var alle deltagerne på nær én fra 630 Grindsted. Der var én deltager mindre i år end sidste år, og på nær Erik Hansen 629 Åbenrå, der var "ny" mand, var det alle gengangere fra sidste år.

Dette viser lidt om hvor langt ud i uføret Stunt i Danmark er kommet. Der sker simpelt hen ingen fornyelse, da man intet gør for begynderne.-D.v.s. de har intet "mesterskab" at stræbe efter-udover at komme i ekspertklassen, hvor de bliver pulveriseret i den grad at de taber lysten!- Nøh, lad os få indført Stunt-Beg. ved DM igen, og det kan ikke ske hurtigt nok, for ellers er der vel ikke noget der hedder Stunt ved DM næste år!

Det sidste år (1964), der var Begynder-DM, var der 13 delt. i beg. og 15 deltagere i Ekspert!-I år var der 6 delt. Det skal endvidere nævnes at vinderen i Beg. 1964 (Svend B. Neumann 144) allerede i 1965 blev nr.3 i Eks. ved DM. Der er i dag et for stort gab mellem Ekspert og Begyndere forstået på den måde at det begyndere, der skal lige til at rykke op i ekspertklassen, der menes.

Som den eneste trøst ved det hele er at 2-3 stykker, har international klasse, og de bør tage til Belgien ved EM i August.

At Leif Eskildsen, der fløj med en videreudvikling (som vi vender tilbage til i MFN) af Pirat, var ingen overraskelse, men at Kaj Pedersen blev Nr.2, og samtidig havde anden-bedste "bedste" flyvning, var anderledes overraskende.-Men vi afslører nu en halv hemmelighed ved at fortælle at Kaj Pedersen var oppe og "lure" ved VM i Finland sidste år, -så værsgod folkens, her er recepten på succes! Henning Sørensen gentog sin 3. Plads fra sidste år

medens Emil Madsen overraskende kiksede de to første flyvninger og blev sidst.

speed

Her var der tilmeldt 9 deltagere -Et stort fremskridt fra sidste år hvor der var 5. Desværre var kun 5 i stand til at få en gyldig tid, men det var i hvert tilfælde ikke de nye 2-line regler, der gjorde det, for de er absolut en saltvandsindsprøjtning til klassen, men snarere deltagernes manglende forberedelse, hvilket vil kunne ses af de gennemførte flyvninger på resultatavlen.

Leif Eskildsen forbedrede gennem hver flyvning, og var sikker vinder foran sidste års mester Niels-Erik C. Hansen.

Leif Eskildsens tid er samtidig årsrekord. Hans vinderhastighed var 186,5 km/t.

Nr.3 Erik Hansen 629 Åbenrå, var kun 0,9 km/t fra 2. pladsen.-Et meget fint resultat, det første år han flyver Speed!

Alt i alt virker det nærmest som om de københavnske deltagere flyver Speed for tidsfordriv, hvilket er helt andre toner end for 2-3 år siden, hvor der virkelig skete noget!

Under selve konkurrencen deltog der ikke nogen Effekt-potte modeller, men både Jørgen Bobbjerg og N-E. Hansen eksperimenterede hver med én.

Alle deltagerne fløj med Super-Tigre. Grunden er nok at det er noget af det eneste man kan købe herhjemme til en rimelig pris.

Alt i alt er standarden målt med international målestok utrolig dårlig her i Danmark, og det ser faktisk ikke lysere ud i fremtiden-Eller mener speedflyverne noget andet?

combat

Var faktisk ét stort lyspunkt. Der var næsten dobbelt så mange deltagere som sidste år, og der er en virkelig høj standard over kampene.

Desværre bruger man stadig den gamle og dårlige idé, at lægge Combat'en om lordagen midt under T/R og Stunten.

Vi foreslog fra Comet før DM at man lagde al Combatten om søndag-

en, med start kl. 8⁰⁰, og derefter fløjet til ende, kun afbrudt af T/R- Semifinalerne, hvor der er brug for officials.

For er der noget der er så dødkedeligt som søndag formiddag ved DM på Flyvestation Vandel! (hvis man vel at mærke ikke flyver)- Derfor må man tage hensyn til de mange officials, der i de fleste tilfælde også er begyndere, og give dem lejlighed til at få den oplevelse at se Combat, der når det er bedst er utroligt spændende og derfor meget attraktivt og appetitvækkende på begyndere,- Og det var det absolut ved dette DM, og vil sikkert også være det i fremtiden.

Istedet kører man det hele af bag ryggen af begynderne, medens de f. eks enten er tidtagere eller skrivere,-Og det efter eventuelt at have transporteret dem helt fra København, til det "jyske Sibirien" Flyvestation Vandel, måske endda med løftet om, "at nu skal I se 'me se modellflyvning'!"

I de indledende kampe blev de første 5 elimineret. Både nr. 2 og 3 ved NM sidste år, nemlig Holger Madsen og Bjarne Simonsen, der tabte til John Mau og Ole Bisgård. To nye deltagere, nemlig Carsten Jensen 635 og J.O. Christensen fra den nye klub i Svendborg mødtes med førstnævnte som vinder. Jørn Rasmussen 231 Holbæk slog Poul Lodberg Jensen, Fredericia, der fløj temmeligt defensivt, medens Jørgen Nielsen 635 slog Jørgen Vammer 403 Ålborg, der måtte op-tanke undervejs.

I kvartfinalen, måtte man trække en oversidder til Semifinalen, og Carsten Jensen 635 var den heldige. I den første kamp slog Jørgen Nielsen Ole Bisgård med 2 klip mod 0. I den anden kvartfinale-kamp mødtes Jørn Rasmussen og John Mau, og efter en forrygende kamp, hvor John Mau kom lidt sent op, fløj modellerne 45 sek. før tid direkte mod hinanden og smadrede med et brag. De havde på dette tidspunkt 2 klip hver, men Jørn Rasmussen vandt på jordtiden.

Der var så lodtrækning i semifinalen, og først mødtes Carsten Jensen og Jørgen Nielsen, begge fra 635, hvorefter taberen skulle møde Jørn Rasmussen. Jørgen Nielsen vandt over Carsten Jensen, der også bagefter tabte til Jørn Rasmussen.

Efter et par omstarter gik starten så til finalen mellem sidste års mester Jørgen Nielsen og det nye navn Jørn Rasmussen. Det blev en finale, der siger spar-to til alt hvad der hidtil er set herhjem-

me!-Det foregik mest i rygflyvning, og med en uhyggelig jævnbyrdighed. Resultatet blev at sidste års mester måtte overlade tronen til Jørn Rasmussen, der fløj en selvkonstrueret model, som vi bringer en tegning af i næste nummer af Modelflyvenyt.

team - race

Der var her tilmeldt 11 hold, hvilket også var en lille foregelse fra sidste år!

Som det ses på resultatavlen, var der virkelig stor jævnbyrdighed, og der blev bestemt ikke givet ved dørene. Kun 7 flyvninger ud af 33 mulige blev noteret til O. Standarden herhjemme er efterhånden god.-Ikke mindre end 7 forskellige hold var under 5:35.-Det er vist aldrig sket før i en dansk konkurrence.

Til semifinalen var der kun ét hold der skulle elimineres, og desværre for Palle Rivold/Henrik Hansen 138 ramte deres model banen under nedbremsningen til sidste stop i anden omgang, så da deres første heat, også var kikset, var de ude af konkurrencen.

John Mau/Jørgen Nielsen fulgte deres Solna-Pokal succes op med 5:18 i første heat. Per/Ole Hasling var konkurrencens eneste hold under 5 min. med 4:53, men brækkede halen, så de udgik til andet heat.

Ole Poulsen/Bjarne Christensen 630 vandt med 5:34 mod 5:35 til Erik Thygesen/Henning Andersen 138 Hans/Jens Geschwendtner skuffede og fik 5:46.

Hurtigst i anden omgang var Poulsen/Christensen med 5:29, og Mau/Nielsen på 5:31, men det var også blevet temmeligt blæsende efterhånden.

Søndag formiddag var der semifinaler for de 9 bedste, og det var tydeligt, at det var nu det gjaldt.

I første Semifinale skete der et uheld, så det hele måtte flyves om. Jørgen Bobjerg/Werner Siggård fik med deres utraditionelt udseende model 5:22 foran Erik Thygesen/Henning Andersens 6:14. Jørgen Olsen/John Petersen 138 beyndte at gå 2 omg. pr tank ved 60 omg. flyvning, og valgte at udgå. I den anden Semifinale havde Mau/Nielsen 635 linevrøvl, og da de ikke fik reservemodellen klar til startskuddet, udgik de uden at starte.

Der var derfor kun Poulsen/Christensen og Luis Petersen/John Olsen 138 tilbage, men sidstnævntes model, der i topfart gik 120 km/t var ingen match for 630'erne, der fik personlig rekord med 5:16 foran Petersen/Olsens 6:50.

I sidste race, var Per/Ole Hasling igen på banen efter at have repareret halen. De mødte de to andre finalehold fra sidste DM.

Per/Ole Hasling startede lidt koldt med H.P. en, men da den blev stillet i 1 stop, overhalede den med mindst 15 km/t overskud, og vandt heatet med 4:59 foran Hans/Jens Geschwendtner, der endelig havde fået skik på S/T'en med 5:15 og Uldum/Dahl 5:40/630 der fik 5:26.

I finalen var Per/Ole Hasling Comet fuldstændig ustyrlige, og vandt med 9:35, (en tid der er i verdensklasse) foran Hans/Jens Geschwendtners 10:42 og Ole Poulsen/Bjarne Christensen med 11:45.

Det er tydeligt at deltagerne lærer meget af hinanden, og i år landede samtlige med fart på og nedadrør på jorden.

Alle holdende havde gennemgående hurtige pitstop, og der skete ingen uheld på grund af urutineret pilotarbejde.

Banens absolut mest avancerede model havde Palle Rivold/Henrik Hansen, der både havde Accelrationssnaps, snapssystem og Cut-off til landingerne. Det førstnævnte er til at føde en knebet motor i starten (se andetsteds i bladet), det andet til at snapse motoren under optankning (3-4 hold brugte det), men endvidere Cut-off systemet, med hvilket man kan stoppe motoren på et tegn fra mekanikeren ved at vippe modellen. (Vi bringer en artikel om Cut-off systemet i næste nummer) Men desværre havarerede modellen som sagt i en for snæ-

ver opbremsning til et pitstop, men det havde absolut intet at gøre med de prima fungerende systemer at gøre.-Det bliver nok ikke det eneste af slagsen i år!

afslutning

Premieuddelingen foregik på Vandel Kro, og blev foretaget af Bent Sehested og Fru Karl Madsen, der hurtigt kom gennem de mange præmier.

Bent Sehested nævnte at han ikke håbede arrangørerne blev formærkede hvis De fik lidt kritik,-Og det håber jeg sandelig heller ikke at de bliver over dette DM referat, som absolut ikke er noget angreb, på deres dispositioner, men en kritik af alle modelflyveres fejl, gennem mange repræsentantskabsmøder, som nu må rettes!

Hans Geschwendtner

RESULTATER - CL

STUNT: Klasse G

Nr.1	Leif Eskildsen	630	2781	2782	2896	5678 Pt.
Nr.2	Kaj Pedersen	630	402	2622	2461	5083 pt.
Nr.3	Henning Sørensen	630	1931	2224	2086	4310 pt.
Nr.4	Kåre Nissen	630	1579	1394	1974	3553 pt.
Nr.5	Erik Hansen	629	1512	1774	1145	3286 pt.
Nr.6	Emil Madsen	630	76	616	2581	3197 pt.

SPEED: Klasse F.

Nr.1	Leif Eskildsen	630	178,1	180,9	186,5	S/T G15
Nr.2	Niels-Erik Hansen	138	174,8	167,4	-	S/T G15
Nr.3	Erik Hansen	629	165,9	173,9	173,9	S/T G20
Nr.4	Jørgen Bobjerg	145	-	169,8	-	S/T G15
Nr.5	Jens Geschwendtner	138	-	-	162,9	S/T RV

COMBAT: Klasse I

Nr.1	Jørn Rasmussen	231	Nr.6	Bjarne Simonsen	630
Nr.2	Jørgen Nielsen	635	Nr.7	Jørgen Vammer	403
Nr.3	Carsten Jensen	635	Nr.8	Holger Madsen	630
Nr.4	John Mau	635	Nr.9	Poul Lodberg	635
Nr.5	Ole Bisgård	403	Nr.10	J.O. Christensen	319

TEAM-RACE: Klasse H

Nr.1	Per/Ole Hasling	138	4:53	-	4:59	9:35	HP 15
Nr.2	Hans/Jens Geschwendtner	138	5:46	5:53	5:15	10:42	S/T
Nr.3	O.Poulsen/B.Christensen	630	5:34	5:29	5:16	11:45	S/T
Nr.4	J.Mau/J. Nielsen	635	5:18	5:31	-	-	S/T
Nr.5	E.Thygesen/H.Andersen	138	5:35	6:54	6:14	-	Oliver
Nr.6	M. Uldum/B. Dahl	540/630	5:56	7:00	5:26	-	S/T
Nr.7	Jørgen Olsen/J.Petersen	138	-	6:03	-	-	S/T
Nr.8	W.Siggård/J.Bobjerg	130/145	6:09	-	5:22	-	S/T
Nr.9	Luis Petersen/J.Olsen	138	7:19	6:24	6:50	-	S/T

ACCELERATIONSSYSTEM

AF PALLE RIVOLD

Mange T/R modelleres motorer har under start tendens til at sætte ud! Dette skyldes normalt mangel på brændstof. Grunden til at brændstoffet ikke kommer frem til karburatoren kan skyldes flere ting; Under den hårde og hurtige optankning, når brændstoffet ikke frem til karburatoren, eller under accelerationen vil det løbe tilbage i tanken, og sidst men ikke mindst, er en T/R motor altid knebet til et minimum af brændstof.

Ulempen kan afhjælpes på følgende måde: I et 2 mm messingrør (1 mm hul) stikkes et sodet stykke 0,3-0,4 mm pianotråd i hullet, hvorefter en loddeklat kan loddies i den resterende del af hulkanten. Pianotråden kan fjernes og et lille hul haves. Røret monteres i indsugningen, hvorefter den forbindes til ventilen med brændstofslange (2 mm hul) 4-6 cm langt. Det vil rumme ca. 0,2 cm³, som må medregnes ved tankopmåling.

Systemet stammer fra en russisk T/R-model, og har været vist i Aeromodeller, hvor det dog ikke var særligt detailleret. Jeg har selv brugt systemet det sidste halve år og kan, hvis man har

accelerationsvanskeligheder, anbefale det som absolut effektivt.

En anden væsentlig ting som bør nævnes i denne forbindelse er at hele brændstof-

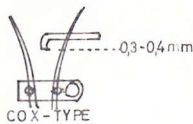
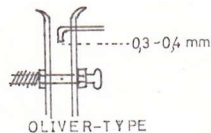
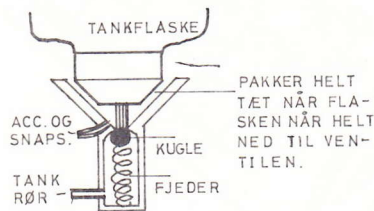
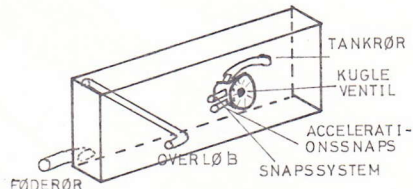
systemet skal holdes isoleret fra pan og motor. Tanken må ikke limes eller skrues direkte i panen, men skal isoleres med balsa eller lign.

Som karburator kan anbefales en Cox o49 Tee-Dee anbragt i en teflon eller nylonbøsning, eller man kan lave en nylonkarburator, og sætte strålerøret igennem som på Oliver Tiger. Grunden til at systemet skal isoleres er at æterfordamper hurtigt og procenten dermed falder, hvilket giver en dårligere motorgang, samt at man forringer et godt kølemiddel.

Efter opvarmingsperioden, inden et T/R-heat, bør man vente med at tanke op indtil 10-15 sekunder før start af hensyn til æterfordampningen, for brændstoffsystemet bliver trods alt lidt varmt og især udstødningssnapsen (gælder også hvis man bruger snapssystem) bør gives i sidste øjeblik, da der normalt er lidt lunkent det pågældende sted.

Det skal lige bemærkes til tegningerne, at kugleventilen er forbundet til tanken med alm. brændstofslange (sort Veco).

Palle Rivold



Prøv noget andet

byg en **VEDETTE**

Stor og stilren model af en særdeles sødygtig luksusmotorbåd.

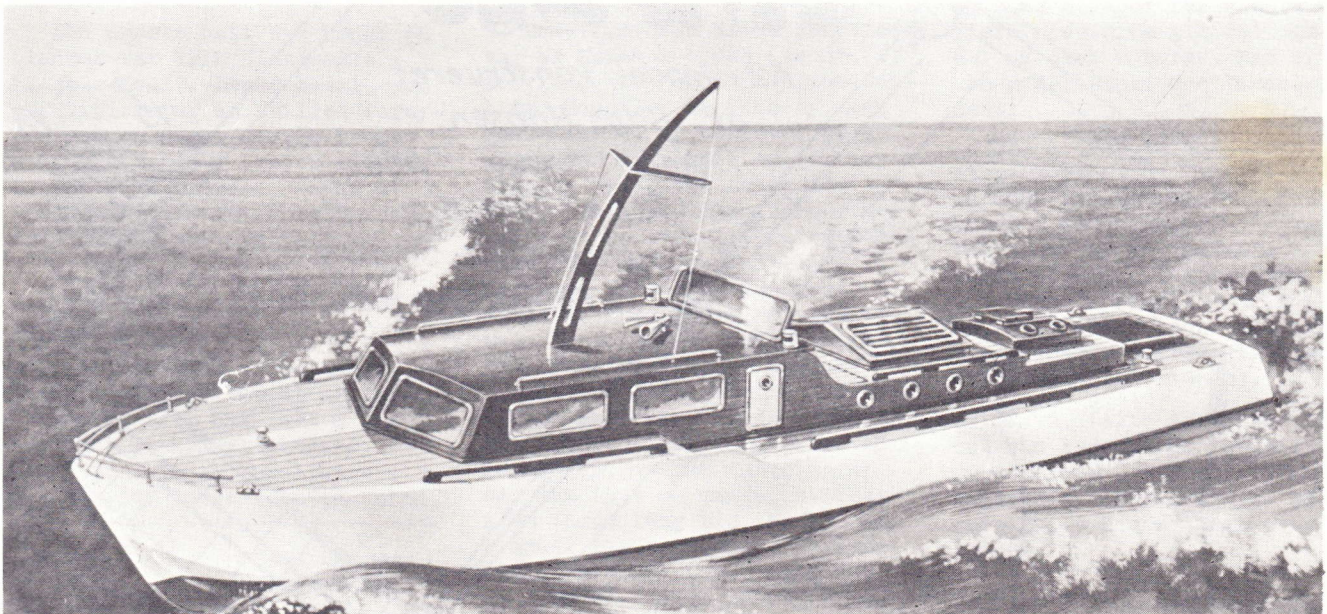
Gennemført byggesæt med spanter og andre dele udsavede.

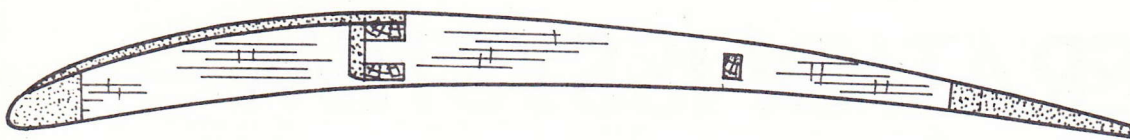
Byggesæt kr. 31,50

Fittingsæt kr. 35,00

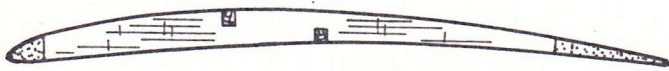
Monoperm El-motor kr. 19,00

Se VEDETTE hos Deres forhandler.



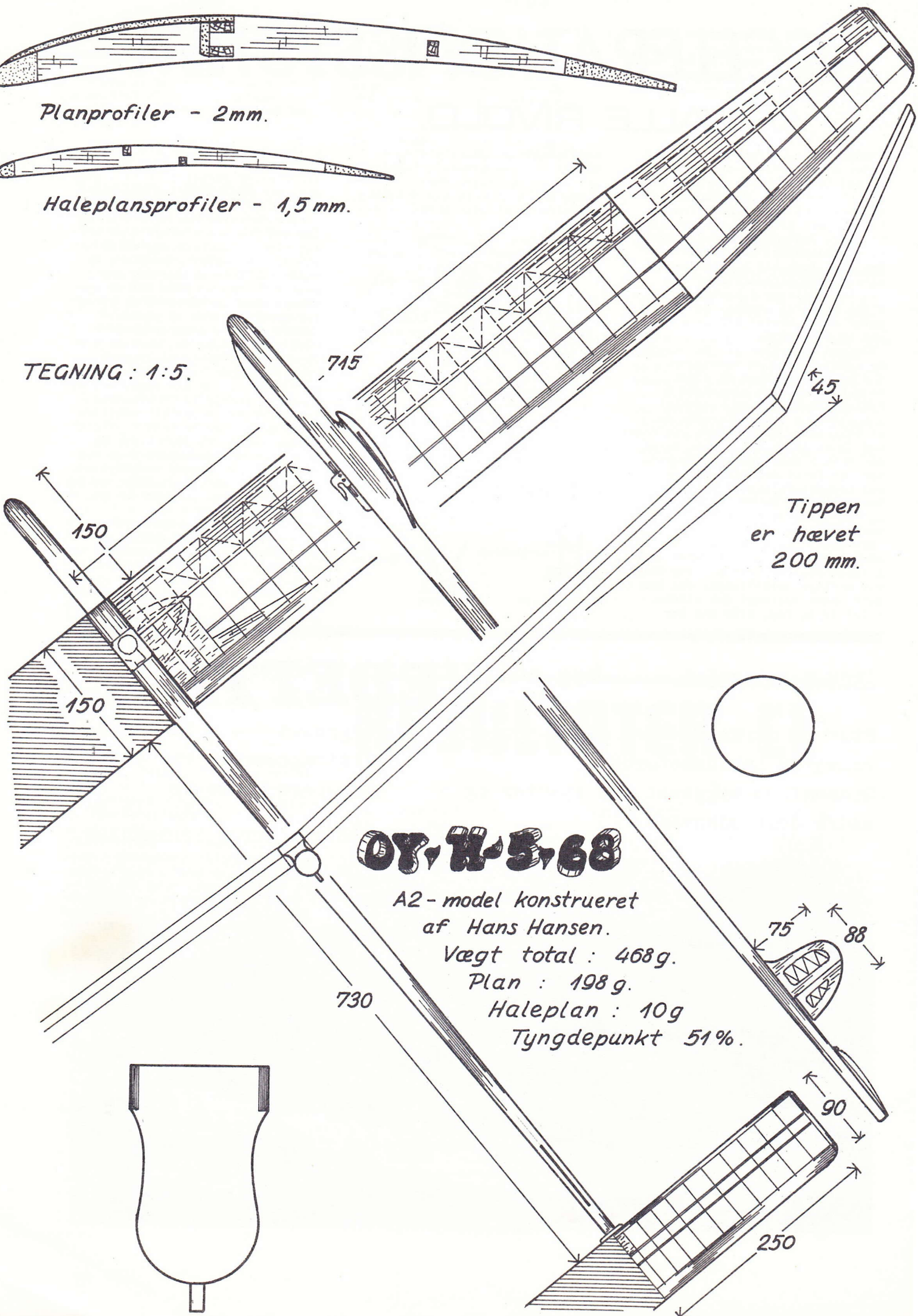


Planprofiler - 2mm.



Haleplansprofiler - 1,5 mm.

TEGNING : 1:5.



Tippen er hævet 200 mm.

OR-N-5-68

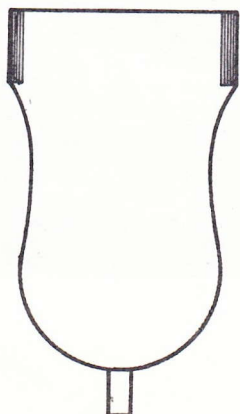
A2-model konstrueret af Hans Hansen.

Vægt total : 468 g.

Plan : 198 g.

Haleplan : 10g

Tyngdepunkt 51%.



WAKEFIELD

Det mest bemærkelsesværdige ved dette års DM er den hurtighed med hvilken metoden med at trække op med propellen demonstreret og et aluminiumsrør i kroppen har bredt sig. Kun en ud af syv deltagere anvendte ikke denne fremgangsmåde! En ulempe ved systemet er dog, at forberedelserne til start tager endnu længere tid end før og kræver megen manipulation. I surt og koldt vejr som ved DM er der i forvejen en vis uvilje mod at tage handskerne af!

En anden ting, som har vundet udbredelse i løbet af kort tid, er den af Chr. Schwartzbach konstruerede propeller, som anvendtes af 5 deltagere. Ligeledes anvendte alle mand på nær en 16 strenge.

K. E. Widell brugte i en del af flyvningerne en model forsynet med en propeller, som ændrede stigning under motorflugten. Selve det mekaniske system er fremstillet således, at friktionskræfter er elimineret, hvilket betyder, at en af fejlårsagerne ved de tidligere sete systemer undgås. Princippet er sådan set meget enkelt, men et sådant aggregat skal naturligvis laves meget præcist, og det er sikkert ikke enhver beskåret at kunne fremstille et sådant stykke finmekanik. (Vi vil i et senere nummer bringe en grundig beskrivelse af systemet, red.)

Vindermodellen "Wounded Knee" kan bedst beskrives som en modificeret Nienstædt/Køster-type. Den har rørkrop, delt V-form, vinger med konstant korde og pilformet baldakin og finne. Trim - højre/venstre, motortid ca. 30 sek. Det er vel overflødigt at nævne, at den er forsynet med en Schwartzbach propeller?

Den eneste helt nye model på pladsen var Erik Nienstædts "Rubber Soul". Denne model, som principielt er en "Nille" forsynet med en noget større vinge med delt V-form, trapez-ører og lukket torsionsnøse, havde et meget effektivt stig helt uden proptrækkertendenser.

De øvrige deltagere fløj stort set med de samme modeller som sidste år.

I betragtning af den megen træning, som de fleste af vore wakefield-folk har fået i vinter pga. UT-konkurrencerne, forekommer det, at resultaterne, selv vejret taget i betragtning,

burde have været bedre. En begynder med en enkel og sikker model uden den helt store stillevejrstid ville absolut have haft chancer for en god placering, så lad os se nogle flere deltagere næste år.

Kjeld Kongsberg.



GAS

DM i gas blev som sædvanlig en blandet omgang, både hvad angår modellerne og resultaterne. Dette DM viste igen, at små uforudsete ting kan forrykke resultaterne betydeligt.

Denne gennemgang kan man kalde "DM gas nyt - eller hvem fløj med hvad", så lad mig tage resultatlisten og begynde med nr. 1, dette års danmarksmester - Niels Chr. Christensen fra 116.

Modellen, som Niels benyttede var af Meshack-typen (se nr. 3) med lang krop og tail-plane-setting. Modellen er ikke ny, men gennemfløjet og beviste, at en model med 7% profil stiger hurtigt og højt, men med glidet kniber det. Modellen kommer meget højt op takket være en overordentlig hurtig ST G 20 med potte og så sidst, men ikke mindst, takket være den propel Chr. Schwartzbach har konstrueret. Disse propeller trækker fantastisk godt, men har den kedelige egenskab, at de - som andre træpropeller - knækker ved landingen, og som følge deraf bør man lave en masse, hvilket igen tager lang tid. Niels' nr. 2 model var en Meshack forsynet med en Miebach tunet ST G 15, men den blev ikke benyttet me-

get, selvom motoren lød meget lovende. Det bliver spændende at se, hvad den motor kan udrette. Med hensyn til de tyndprofilerede vinger skal man passe på, at de ikke mister vridet da der ellers meget nemt kan opstå vibrationer og rystelser i vingen under stiget.

Nr. 2, Steen Agner, fløj en gammel standard model med fast haleplan og et snart 4 år gammelt plan. Motoren var en ST G 15, som, bortset fra et Cox rør, var standard. Vingen har et 9% Cerney-profil og viste, at et tykkere profil glider bedre end et 7% profil, men må så til gengæld afgive noget i udgangshøjden og stighastigheden.

Nr. 3, Mogens Them-Jensen, viste, at en lille model med en 1,5 ccm motor og tail-plane-setting sagtens kan gøre sig gældende mod de store modeller. Desværre havarerede modellen i 6. periode og en ellers sikker første- eller andenplads forsvandt med en brækket krop.

Nr. 4, Bernt Jensen, fløj med en af sine standard modeller forsynet med en ST G 15 motor med Cox rør. Propellen var en Graupner Record 7x4 Nylon. Måling med en Hasler omdrejningstæller viste, at motoren kørte 20.500 omdr. og med en anden propel (Tornado 7x4) ville modellen garanteret stige bedre. Et godt råd til Bernt er derfor: Skift propellen ud og få noget mere ud af motoren - den fejler ikke noget!

Nr. 5, N.E. Schiødt, fløj med sin Pulteri, og der var ikke noget nyt fra den kant.

Nr. 6, Thomas Køster, medbragte en meget Simpson-inspireret model. Modellen var i sædvanlig Køster-udførelse, men et styrt og totalhavari som følge satte en brat stopper for videre karriere. Desværre gik det også en del ud over motoren. Den er hård mod modellerne, den Vandelcement!

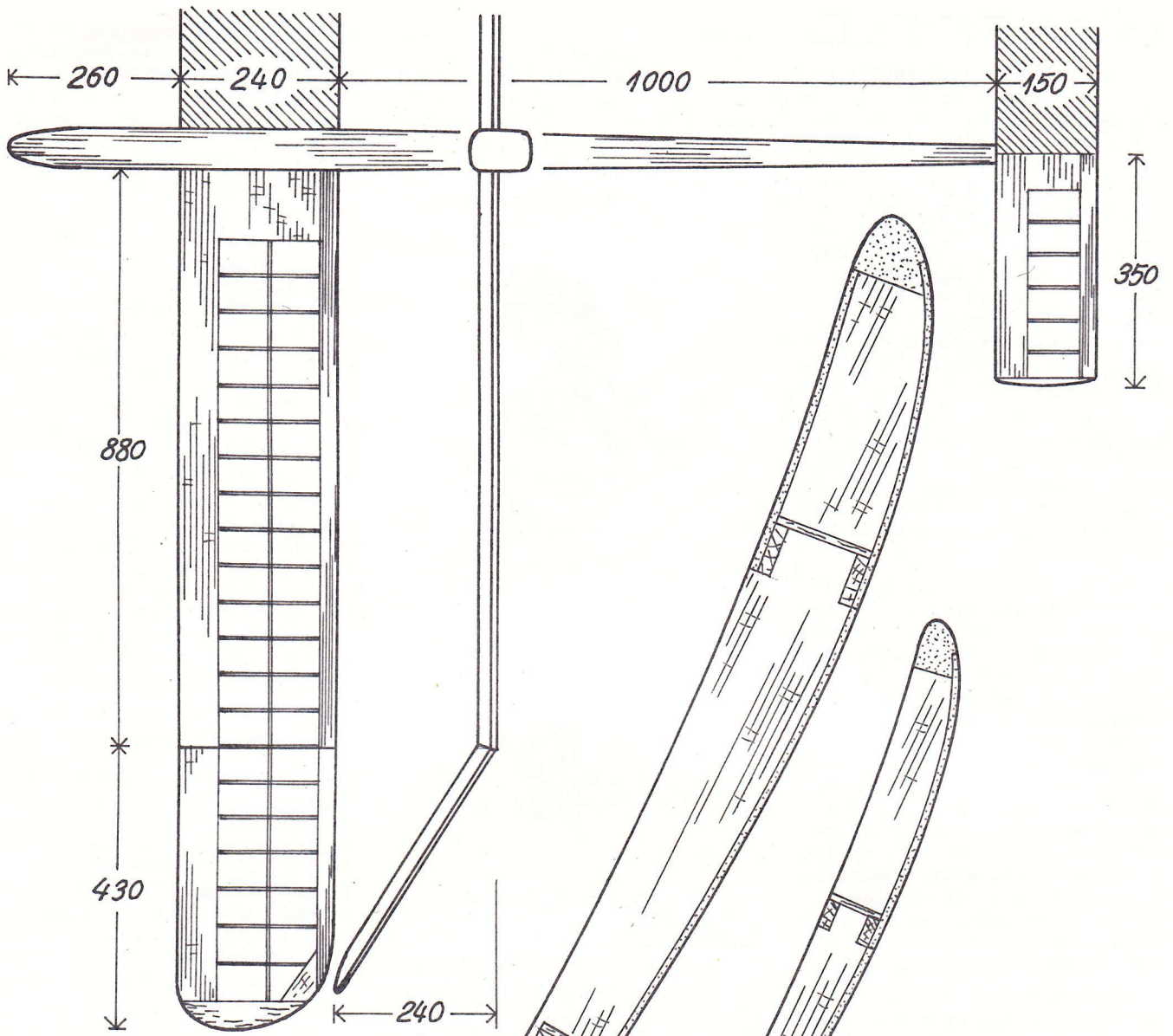
Nr. 7, Preben Jørgensen, var et kærkomment nyt ansigt ved DM, og hans præstation var, dette taget i betragtning, ganske god. Modellen var en "Janne", som havde et sikkert stig. Med mere erfaring og modellen trimmet helt ud, skal Preben nok gøre sig fremover (with a little help from his friends).

Nr. 8, Palle Jørgensen, fløj med sin sædvanlige Janne-inspirerede model, men motorvanskeligheder (som sædvanlig) placerede Palle i den tunge ende af listen.

fortsættes side 24.

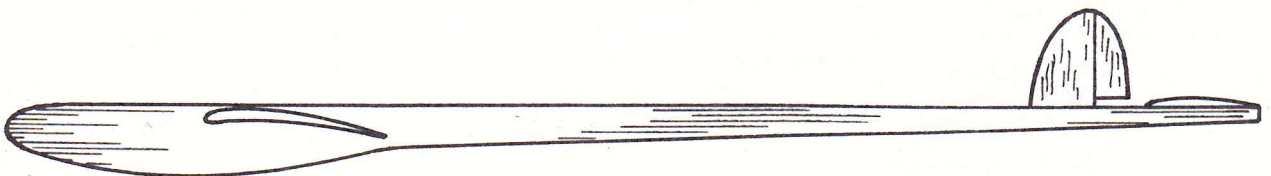
A2
←

Hans Hansens
vindermodel.



SKALA : 1:10

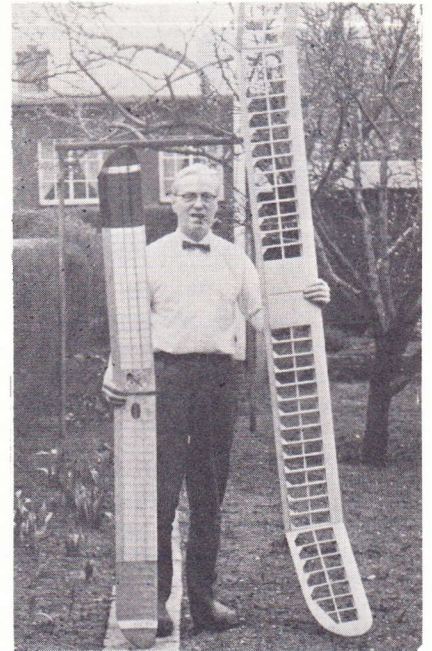
BEEZEBUL



RC svøvevemodel

'BEELZEBUL'

PALLE BANG



Deciderede termiksvøvevemodeler til radiostyring findes mig bekendt ikke på markedet som byggesæt. De ofte nydelige og velflyvende ting, der kan købes, er som regel kompromisløsninger, der godt kan anvendes til såvel skråntflyvning som til termikflyvning, men at der er taget vidtgående hensyn til udseende og enkel opbygning kan mærkes på det færdige resultat.

Af hensyn til skråntegenskaberne er sideroret således ofte stort, hvilket forskyder lateralcantret så meget bagud, at højstartsegenskaberne beklækkes i ubehagelig grad.

Endvidere anvendes ofte et mere end 10% tykt Clark Y-lignende profil, der i et termikplan ikke giver de store muligheder for et hurtigt, fladt glid. Der kan godt præsteres udnyttelse af termik med de kønne byggesæt, jeg har selv en Graupner Clou, der er god, men man kan ikke vente det sublime med disse modeller.

Nu er det jo således, at det danske terræn sædvanligvis i langt højere grad indbyder til termikflyvning end til skråntflyvning, og jeg har derfor givet mig i kast med en konstruktion, der med styring skulle give store muligheder for at jage termik. Beelzebul er nr. 3 i rækken af forsøg.

Den er i form og konstruktion en forstørret udgave af en A2-model, og meget er lånt fra Stratos. I hånden er disse fly måske ikke så kønne med de udstående ører og et diminutivt side-

ror, men de er elegante og effektive i luften. Bekvem er det iøvrigt, at de kan bruges på enhver åben plads, ingen støj, ingen olie, kun elegant flyvning med tider, der med lidt øvelse og velvilje fra vejrguderne kan blive overordentlig lange.

Det anvendte profil er det gamle Samann-Bussard II, der oprindeligt var udarbejdet til svøvevemodeler, men som hurtigt viste sig at være et af de bedste profiler til wakefieldmodeller. Profilets midterlinie har en maximumshøjde på ca. 6,6% med højeste punkt ca. 35% fra næsen.

Undersidens indgangsvinkel er 8° og udgangsvinkel (ved bagkant) 6°. Når et profil med behersket krumning har en udgangsvinkel, der er mindre end indgangsvinklen, vil trykcentervandringen blive moderat, og modellen let at kontrollere ved trimning af højderoret. Profilets maximumstykkelse er ca. 6,8%, og dette vil sammen med den moderate krumning give glimrende glideegenskaber. Samann har ligeledes undgået de store indgangs- og udgangsvinkler, der let giver problemer, når flyvefarten sættes op, f.eks. under moderate dyk for at nå hen til termik.

Beelzebul er så stor, at den mageligt bærer 500 g radiogrej. Den bør beklædes i strålende farver, så den kan ses (og styres) i store højder, f.eks. over 500 meter. Den har en enkel opbygning og er relativt let og hurtigt at bygge.

For- og bagkant er færdigfræsede Graupner-lister. Planets hovedlister er 2 x 8 og 2 x 4 mm. Ribberne ved roden er frem-

stillet af 1 mm x-finier, selve rodribben sammenklæbes med dækribber, ligeledes i x-finier. Samling af planhalvdelen sker med 4mm pianotråd i messingrør, der er araldittet i rodribberne. Næsens over- og underside er beklædt med 1 mm balsa. Capstrips til bagkanten som vist. Højderorlisterne er af 0,8 x 4 mm fyr. Capstrips kun på profilryggen fra hovedliste til bagkant.

Forbindelsen fra rormaskiner til ror er ikke helt almindelig, men glimrende (efter min erfaring) til lettere svøvefly.

Det er simpelthen enkelt snoretræk fra rormaskine til rorbeslag. Rorbeslaget er af x-finier med hul. Heri anbringes en tilspidset "dyvel", hvortil snoren fæstnes, og ved drejning af dyvelen kan neutralstilling let foretages. Roret holdes i stilling, fordi der modsat dyvelarmen er en arm, der trækkes af en elastik. Højderorets bevægelige flade er en trimklap, hvormed modellens glidevinkel og fart kan ændres inden for ret snævre grænser.

Ved flyvning holdes planet så vidt muligt langt fremme i vindøjet, således at man kan iagttage dets reaktioner og udnytte termik på strækningen indtil flyet er nået ind over piloten, så er det klogest at lade modellen gå frem igen. Start med 100 meter 0,7 mm nylonline eller mere. Det kan lette løbestart, dersom linen er forbundet med f.eks. 10 meter 4 x 4 mm Pirelli motorgummi.

Palle Bang.

RC NYT



R/C unionen

Vi har netop modtaget nogle oplysninger om den nystartede R/C union lige før redaktionen på dette nummer af Modelflyvenyt sluttede.

Ole Meyer, der er sekretær i unionen, skriver blandt andet i sit brev til os:

"Såfremt du har lyst til at lave noget herom (R/C unionen), vil jeg bede dig bemærke, at dette ikke er et oprør mod KDA - Tværimod, det første brev unionen har skrevet er til KDA med anmodning om unionens optagelse i aeroklubben.

Det der ligger bag er, at radiostyringsfolkene har en klar fornemmelse af, at deres problemer bedst varetages af radiostyringsfolkene selv, og at man ved at have sin egen organisation - vil kunne yde sine medlemmer mere end KDA har været i stand til gennem modelflyverådet, som man iøvrigt ikke nedvurderer. Vi mener også at opnå, at man gennem sin egen afdeling i væsentlig grad er fri for den prioritering af opgaverne, som jo givet er nødvendig, når der - som det er sagt - er for mange høvdinge og for få kontorindianere."

R/C unionen har sendt en skrivelse rundt til radiostyringsfolk og -klubber landet over. Til glæde for alle interesserede, der ikke har modtaget skrivelserne, skal vi i det følgende citere det meste af denne skrivelse.

"På et møde, der blev afholdt den 3. maj i Vandel, og hvori deltog mere end 30 aktive radiostyringsfolk fra hele landet, blev det vedtaget at stifte en særlig organisation, udelukkende for radiostyring.

Organisationen har fået navnet "R/C unionen", og til at forberede dens start blev valgt en arbejdsgruppe, der består af Erik Andersen, København - Ole Christiansen, Grenå - Poul Jensen, Hillerød - Kaj Kudsk, Haderslev - Ole Meyer, Næstved - Svend Seerup, Skagen - og Erik Toft, Ålborg. Denne gruppe skal

Der blev ikke rigtig plads til dette fotografi på siderne med DM-referatet, men selvfølgelig skal det med.

Det forestiller nemlig den nye danmarksmester i K5, Peter Kock. Modellen er selvkonstrueret, og Peter kalder den "Snoopy".



nu i gang med at udarbejde love mv., således at man regner med, at unionen kan træde i funktion for alvor fra 1. januar 1970.

Da det hele er så nyt, kan der selvsagt ikke gives enkeltheder på nuværende tidspunkt, men til orientering kan nævnes følgende ting, som mødet i Vandel har pålagt arbejdsgruppen at tage hensyn til.

Om organisationen:

R/C unionen skal have en ledelse, der repræsenterer alle egne af landet. Ledelsen bør vælges direkte af medlemmerne ved brevlig afstemning, så alle får mulighed for at gøre sin indflydelse gældende.

Alle radiostyringsfolk skal være direkte medlemmer af unionen. Om man er medlem af en lokal klub, er unionen uvedkommende, idet man selv melder sig ind selv betaler kontingent og selv modtager informationer, indbydelser mv. direkte fra unionen.

Alle medlemmer forsynes med en fuldstændig medlemsfortegnelse, så der skabes mulighed for direkte kontakt medlemmerne imellem.

R/C unionen skal straks søge optagelse i KDA. Unionen skal dog have sin egen sekretær, der fungerer uafhængigt af KDA's generalsekretariat.

Om de fremtidige opgaver:

At sørge for en forsvarlig forsikringsordning, der ikke blot dækker trediemand, men også andre radiostyringsfolk og deres ejendom.

At udarbejde sikkerhedsbestemmelser for konkurrencer, opvisninger og lignende.

At danmarksmesterskabet afholdes for sig selv og på et senere tidspunkt på året end sædvanlig. DM bør finde sted skiftevis vest og øst for Storebælt.

At der etableres en direkte og hurtig kommunikation direkte til hvert enkelt medlem. Der blev udtrykt ønske om, at unionen også vil udsende informationer om tekniske og flyvemæssige forhold."

Så meget fra den nystartede union selv. Såfremt man ønsker at blive medlem af unionen, skal man skrive om nærmere oplysninger fra sekretæren:

R/C unionen,
v. Ole Meyer,
Paludansvænge 4,
4700 Næstved.

Foreløbig har man fastsat medlemskontingentet for resten af 1969 til kr. 10,-. Kontingentet for de kommende år vil afhænge meget af udfaldet af de forhandlinger, man har indledt med KDA.

Læserbrev

Jeg har netop modtaget Model-flyvenyt nr. 4 og må straks fare i blækhuset, da jeg finder, at nogle kommentarer til Ole Meyer Larsens artikel RC-nyt må være på sin plads.

Angående 1. vårkonkurrence d. 20/4 kan jeg oplyse, at i Hobro var der mødt deltagere op helt fra Haderslev, så det med at flyve om vinteren kender vi også til her i Jylland. I samme forbindelse kan det oplyses, at på Nordjyllands Radiocontrol Center (NRC) i Nørholm, har der været fløjjet i hver eneste week-end siden nytår.

Da vi endnu ikke har fået en egnet flyveplads her i Skagen, flyver jeg selv på Nørholm.

Desuden er jeg noget skuffet over i Oles omtale af Ørnens 25 års jubilæum ikke at se stifteren hædrende omtalt (det er nemlig mig selv).

Med hensyn til kursus for radiostyringsdommere kan jeg fortælle dig, at vi meget gerne så noget lignende arrangeret her i Jylland. Det er nemlig gået sådan, hver gang jeg har været til et stævne, at jeg har måttet fungere som dommer (da ingen anden har ment at kunne påtage sig opgaven).

Jeg føler mig absolut ikke som en god dommer, men hellere en dårlig end ingen.

Det var, hvad jeg havde på hjertet i denne omgang, men det bliver nok ikke sidste gang, du hører fra mig.

Med venlig hilsen,
S.E. Seerup,

Tak for brevet! Vi håber sandelig heller ikke, at det bliver sidste gang, vi hører fra dig.

Det er et stort problem at få nogen til at rapportere de jyske konkurrencer (og det gælder også de fynske) til Modelflyvenyt. Derfor kommer vi let til at tro, at der egentlig ikke foregår noget af betydning derovre hos Jer. Vi håber, at dit brev kan få nogen (dig selv?) til at påse, at vi får rapporter fra alle større, jyske RC-konkurrencer.

Ere den, som æres bør - nu har du selv ordnet den sag. Ole har selvfølgelig ikke villet fornærme dig ved ikke at nævne dit initiativ.

Din ide med et jydsk RC-dommer-kursus er god. Vi ved, at modelflyverådets medlemmer læser dette, så de forstår måske en fin hentydning? Ellers skulle det være en ting, som RC-unionen må være interesseret i at organisere.

redaktionen.

...minder

Ovenstående læserbrev har redaktøren modtaget fra en åbenbart gammel dreng. Da jeg selv hører til disse, føler jeg lyst til at bringe et lille glimt fra de gode, gamle dage.

1934 var jeg formand for "Polyteknisk Svæveflyvergruppe" og i løbet af et par sæsoner nåede jeg præcis 50 starter. En start bestod i, at man fra toppen af en flad bakke fik "gummitovstart". Planet, en åben "Stamer-Lippisch", var tøjret til en pæl, og et gummitov i slangebøseform blev strakt fra flyets næse af 6 mand, 3 i hvert tovendte. Føreren udløste fortøjningen, og medens de 6 mand løb fremad, blev planet slynget frem og op. Opået højde var sædvanligvis 20 meter, og flyvetiden var lige så mange sekunder. Det, det drejede sig om, var hovedsagelig at finde ud af, hvad der var op, og hvad der var ned, og så bringe flyet til landing. Der

var tale om antal starter, af blufærdighed talte man ikke om antal flyvninger. Alligevel var det utroligt, hvad der kunne laves af fejl på de 20 sekunder - og hvad det var muligt at redde. Det skete, at gummitovet sprang. Så sad man lige i mål for tovet, der nærmede sig som en langstrakt leopard i spring. Sikke dask, der blev udleveret ved slige lejligheder.

I perioden 35-36 foretoges iøvrigt forsøg med radiostyrede fly! Gerhard Hansen, nuværende direktør for Statsprøveanstalten var en habil radioamatør og tilføjede fly-interesseret. Han sendte fra lejligheden, medens jeg gik på gaden med l-kanalmodtageren, der trak et escapement, udsavet af krydsfiner og samlet med diverse søm. Rækkevidden var utilstrækkelig og grejet upålideligt, så rigtige flyvninger blev der ikke tale om, dengang.

Palle Bang.



INTERVIEW - LYREGAARD

Enkelte læsere har spurgt os, hvorfor vi ikke har givet KDA lov til at svare på kritikken, vi har rettet mod Aeroklubben. Det har vi egentlig givet dem lov til - vi har bare intet hørt, officielt i hvert fald. Så derfor bevæbnede vi os med en båndoptager, et bånd og en seddel med spørgsmål, og således udstyret kørte vi d. 18/5 ud til modelflyverrådets formand, Poul Erik Lyregård, for at interview'e ham. Følgende interview er skrevet ned fra båndoptageren, der er klippet en bunke uvæsentlige bemærkninger bort ligesom sproget er forbedret noget. Lyregård har læst det følgende igennem og godkendt det. PEL er Poul Erik Lyregård, NCC er Niels Chr. Christensen og PG er Per Grunnet.

PG: Til repræsentantskabsmødet i 1968 udtalte du, at det daværende modelflyverråd ikke havde lavet noget i sin tid. Hvad har det nuværende modelflyverråd lavet i den tid, det har siddet?

PEL: Jeg tror kun, jeg sagde, at det var det pågældende år - ikke al den tid, det havde siddet. Men det sidste år må vi sige, at det ikke var store ting, der skete.

Ja, hvad har vi lavet i år - det var jo et grimt spørgsmål. Tildels har vi kørt videre med nogen af de ting, vi tidligere har gået og arbejdet med. Her på det sidste har vi arbejdet en hel del med den her strukturhistorie. Det tror jeg nok er hovedsagen.

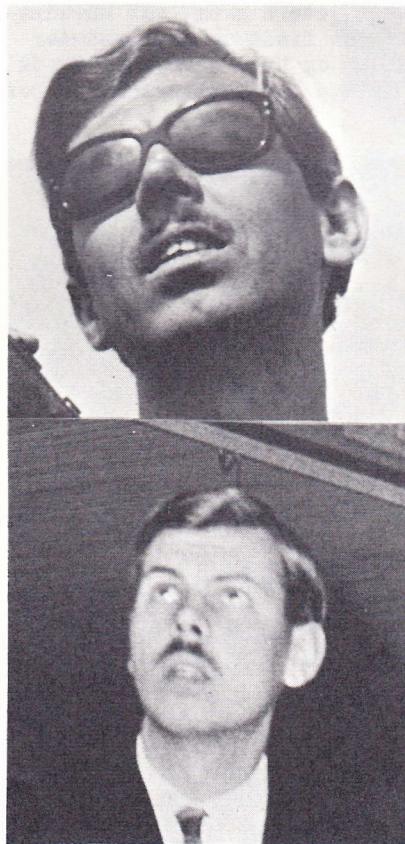
Rådets formål er jo netop at være kreativ, og de daglige ting skal vi selvfølgelig lave, men det er ikke noget man behøver at nævne.

PG: Hvordan ligger det med forhandlingerne med idrætsforbundet?

PEL: Ja, det kan jeg straks sige noget om. Vi har lige sludret med Buch-Petersen (svæveflyverrådets formand, red.) forleden dag til hovedbestyrelsesmødet, og han sagde, at der har været en

principdebat for kort tid siden i idrætsforbundet om optagelser. Der er man altså gået ind for en hårdere linie end hidtil, altså en linie, som peger på et meget snævrere idrætsmæssigt syn. Det tegner ikke særlig godt for vores sag.

NCC: Det vil sige, at vi har forpasset vores chance?



PEL: Ja, man kan selvfølgelig sige, at hvis vi havde handlet lidt tidligere, så var der måske en chance. Hvis vi havde kunnet komme ind sammen med svæveflyverne, så er det ikke u-sandsynligt, at det var gået godt.

Nienstædt og jeg skal ud til Buch-Petersen på tirsdag (20/5) for at få noget inside-information om, hvordan vi skal gribe sagen an for ikke at tabe den på gulvet.

NCC: Var det Buch-Petersen, der til landsmødet nærmest brugte DIF som pression over for os?

PEL: Ja, det er fuldstændig rigtigt, det var det.

NCC: Han brugte det jo som en trussel, han sagde, at de i DIF havde en forening, der var bedre at læne sig til end KDA.

PEL: Ja, men man kan ikke sige, at han brugte det som trussel, for det er jo faktiske forhold. Jeg må indrømme, at efter det Buch-Petersen har sagt her for nylig, ser jeg knap så optimistisk på det. Det er jo helt klart, at vi ikke kan komme ind under en snævrere definition af idræt.

Vi diskuterede spørgsmålet ved råds mødet i går (17/5), og der var en udtalt betænkelighed, eller i hvert fald en vis tvivl om vi overhovedet skulle ansøge. Og det hang sammen med de politiske forpligtelser, der ligger i det at være medlem af DIF, som for eksempel at vi måske ikke måtte flyve VM fordi der deltog russere eller andre mennesker.

NCC: Det tager de vist ikke så tungt i Sverige?

PEL: Svenskerne har jo haft denne her historie med Europa-Cup i 1968. Vi må se i øjnene, at vi kan risikere at komme i sådan en situation, og det var navnlig det, vi diskuterede i går. Jeg mener stadigvæk, at uanset risikoen, der ligger der, så bør vi være med i DIF.

NCC: Men det har altså lange udsigter?

PEL: Det har lange udsigter, som det har haft de sidste ti år, det har måske længere udsigter, fordi dengang svæveflyverne blev optaget, da var vi trods alt i realitetsforhandlinger, hvor modelflyvere, svæveflyvere og repræsentanter for DIF sad ved samme bord.

NCC: Og så trak man sig altså tilbage for at svæveflyverne kunne komme ind?

PEL: Ja, men jeg tør ikke sige, om der også spillede andre forhold ind.

Det første vi nu skal gøre er simpelthen at få noget inside-information om, hvordan landet ligger.

PG: Hvad agter I helt konkret

at gøre efter mødet på tirsdag?

PEL: Det afhænger i nogen grad af, hvad Buch-Petersen siger. Men jeg håber på, at vi kan få en lille uhøjtidelig snak med de mennesker fra DIF, der har noget at skulle have sagt.

PG: Du regner altså ikke med, at der sker noget foreløbig?

PEL: Jeg har lovet rådet overhovedet ikke at foretage mig noget, før man har set helt nøje på det. Jeg tror, man kan sige, at det vil være uaktuelt overhovedet at foretage sig noget før repræsentantskabsmødet, som jo må tage den endelige beslutning.

PG: Hvor meget har man haft med planerne om ændringen af KDA's struktur at gøre?

PEL: Temmelig meget, jeg kan sådan set godt sige, at det forslag der ligger fremme, som hedder hovedbestyrelsens forslag, det er i meget høj grad modelflyvernes forslag. Eller snarere Nienstædts og mit forslag.

PG: Har I tænkt Jer at uddybe aspekterne i forslaget - altså, hvordan bliver modelflyverne organiseret under det forslag?

PEL: Der er i øjeblikket nedsat et lille, listigt udvalg, som sidder og arbejder med problemerne. Det blev vedtaget til landsmødet. Det skal lave en samlet, klar oversigt over aspekterne i det og reglerne for det, ikke et egentligt lovfor-slag. Det skal være færdigt, så det fuldstændige forslag kan fremlægges ved repræsentantskabsmøderne. Og på det tidspunkt vil det være muligt at lave det om, eller måske helt forkaste det.

NCC: Hvordan stiller I Jer til R/C unionen?

PEL: Foreløbig afventende, fordi vi ved forbavsende lidt om, hvad det egentlig er, de gerne vil. De har udbedt sig et møde med KDA med henblik på optagelse i KDA. Og der må vi jo finde ud af, hvad de vil. Jeg kan i og for sig - og det er for egen regning - sige, at det jeg er be-kymret for, det er, at der opstår en situation af den type, som der er mellem AOPA og KDA (to motorflyveorganisationer der bekriger hinanden på den barnligste vis, red.).

NCC: Hvis det forslag de kommer med har en AOPA-tanke, hvordan vil man så stille sig over for det?

PEL: Jeg kan sige meget lidt om hvordan man vil stille sig over for det i rådet. Vi har ikke drøftet det.

PEL: For øvrigt vil jeg gerne sige, at jeg synes, det er glimrende at der nu for alvor sker noget inden for radiostyring. Det initiativ der er taget ved oprettelsen af unionen kan meget vel vise sig at få stor betydning fremover for RC-flyvning i Danmark.

PG: Jeg kunne godt tænke mig at få at vide, hvorfor de nye modelflyvebestemmelser ikke var ude til DM?

PEL: Jeg har ikke mere at sige om den sag, end at det kunne jeg også godt.

PG: Modelflyverrådet holder møder af og til, og der optages referater fra disse. Hvorfor bliver de ikke offentliggjort i FLYV?

PEL: Det vil også komme snart. Vi har blot været for langsomme med vore interne referater hidtil, men det bliver ændret nu.

PG: Modelflyverrådets medlemmer abonnerer alle på Modelflyvenyt, I må jo have læst vore ledere og vores kritik mod KDA. Vi har ikke fået nogen officiel reaktion på kritikken, tier man og samtykker, skumler man eller hvad?

PEL: Man gør ingen af delene, man ignorerer det! Nej, det blev nødtvungent af omstændighederne sat på dagsordenen denne gang, der var nogen, der mente, at vi burde diskutere det. Det gjorde vi så, og man konkluderede, at det var der i og for sig ingen grund til at gøre noget ved. Hvis jeg må sige en personlig bemærkning dertil, så konkluderede man noget i retning af, at man mente, det lå under et plan, hvor vi egentlig burde diskutere.

NCC: Det vil altså sige, at I synes, det er for underlødigt?

PEL: Ja, det tror jeg godt, det er meget dækkende, faktisk, at man mener, det er for underlødigt. Vi har ikke noget imod kritik, især ikke konkret kritik. Jeg kan såmænd sige, at den lille startkorthistorie virkede udmærket. Vi har faktisk vedtaget at sætte prisen på startkortene ned til 5 øre. Vi erkender, at det simpelthen er vores fejl.

NCC: Det er meget skægt det der med startkortene, men hvis vi piller ved sekretariatets effektivitet og ved KDA som helhed, så er det altså underlødigt?

PEL: Nej, det er det ikke. Men hvis i piller ved det, så helst ved konkrete ting, som f. eks. MB-bladene. Men det, som man sagde i rådet, og som hele tiden

har været min mening, er, at man -ge af de ting, er af en så generel art, at der ikke er noget at hænge sin hat på.

NCC: Jeg ved ikke, om du husker landsmødet, hvor Per kom med noget om vanskelighederne ved at trække nye medlemmer ind. Og så svarede foreningen, KDA eller en repræsentant for den, at "så måtte det være nogle slappe fyre". Og han gentog det flere gange, og alle jublede. Det er et bevis for den besynderlige indstilling der er til modelflyverne.

PEL: Nej, det tror jeg egentlig ikke, det er. Det var givetvis noget af et særtilfælde, som man egentlig også har undret sig lidt over bagefter, også i andre kredse. Nej, indstillingen til modelflyverne er helt regulær. Men man vil jo formodentlig ikke arbejde alt for meget med modelflyvernes problemer, hvis de ikke selv kommer og fremlægger dem.

PG: Det er urimeligt, at modelflyverne skal betale KDA for at få service, når de også betaler kontingent for at få service. Hvorfor skal vi f.eks. betale lo kr. for at låne 6 stopure?

PEL: Ja, det er altså et spørgsmål om, hvad service omfatter. Jeg har altid ment, at den rigtige forening er den, hvor man betaler efter, hvad man benytter af faciliteter. Det er ikke fordi vi skal tjene penge ved at leje stopure ud.

PG: Nej, det kommer I jo heller ikke til, for klubberne er begyndt at boycotte reglerne, idet de ikke betaler de lo kr.

PEL: Nå, det er muligt, det ved jeg ikke. Selvfølgelig må vi overveje at nedsætte lejen eller lade den falde bort, hvis det viser sig, at urene ikke kan udlejes.

NCC: Er I ikke bange for, at reglerne for udlån af stopurene, der blev trykt på de blå sider, skræmmer folk fra at låne dem?

PEL: Jo, det er vi ganske aldeles bange for. Det er simpelthen en fejl, en taktisk brøler af format. Det er en af de ting, vi er ved at luge ud i vores egen arbejdsgang i øjeblikket, det er den meget negative tone, der efterhånden er kommet ind i det. Man så det meget tydeligt f.eks. ved DM-indbydelsen, som var noget af det mest negative, man har oplevet.

PG: Vi har hørt, at to medlemmer (Ole Hasling og Karl Madsen) ikke blev indbudt til sidste råds møde. Hvordan kan det gå til?

PEL: Det er meget uheldigt. Jeg fik dagen før rådsmødet at vide, at Karl Madsen ikke var indbudt, idet han skrev til mig og spurgte, hvornår der skulle være møde. Så henvendte jeg mig i KDA for at høre, hvad der var sket i den sag, og man sagde, at det var Weishaupt, der havde skrevet indbydelserne personligt, og han var rejst på ferie nu.

NCC: Det var altså en fejl fra sekretariatet?

PEL: Ja, det er en fejl fra sekretariatet, ærligt og redeligt, det er for øvrigt ikke første gang, det er sket.

PG: Det blev meddelt i FLYV, at man havde udnævnt en PR-mand, jeg tror det er Ole Hasling. Hvad er der sket på den front?

PEL: Der er egentlig ikke sket noget ret positivt, princippet er det, at vi sætter en mand til at beskæftige sig med opgaven, og så beder vi om at få et udkast til, hvad der skal laves. I det tilfælde her, er han tilsyneladende ikke kommet frem til noget, men problemet er jo også vanskeligt.

Nu har Nienstædt imidlertid kikket på nogle ting, som vi skal til at gøre noget ved. Det er en forholdsvis stor kampagne, det

skulle i princippet være noget med, at man for det første finder frem til de mennesker, som kunne tænkes at interessere sig for at danne nye klubber, og så køre noget kort kursusvirksomhed for dem og forsyne dem med materiale som det, der blev brugt ved Hillerød-klubbens propaganda-fremstød. Hvis det skal køre, så kommer det i hvert fald til at koste kolossalt meget arbejde. Men hvis det virker, så synes jeg, at det vil være det værd. Vi har ikke diskuteret det nøje, men konstateret, at hvis det skal laves, så må vi have professionel hjælp, vi bliver nødt til at betale os fra det.

PG: Sekretariatet skal jo ordne det daglige arbejde. De har, såvidt jeg har forstået, ikke bestilt andet i årets første tre måneder end at beskæftige sig med jubilæumsfesten. Det synes jeg, går voldsomt ud over vores ting, for eksempel det her med MB-bladene.

PEL: Ja, der er noget der. Jeg tror, det er overdrevet at sige, at de har beskæftiget sig udelukkende med det. Disse mærkelige krumspring og præsidier og den slags har kun eet formål - det skal gavne os, ikke så me-

get økonomisk som prestige-mæssigt. Jeg kan gå med til alle mulige paraplyer af den slags, hvis det kan påvises, at vi får noget ud af det.

Nr. 9, Flemming D. Kristensen, fløj med sin sædvanlige lille 0,8 ccm model, og mere er der faktisk ikke at sige om den sag.

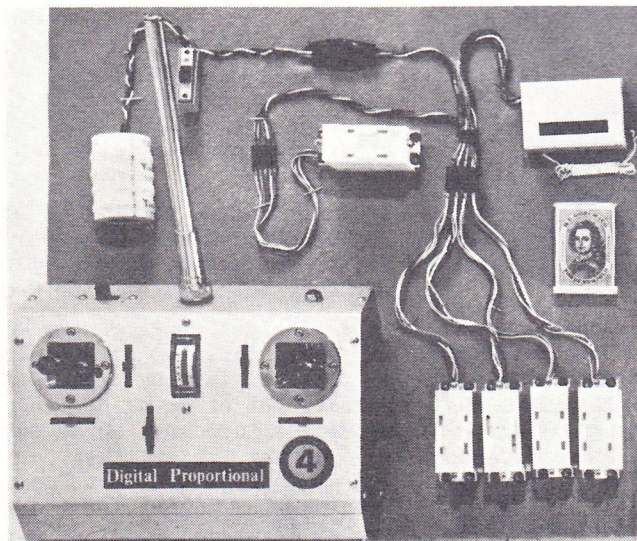
Nr. 10, Poul Schiødt, fløj med den sædvanlige model, men nåede på grund af diverse uheld ikke længere end til sidstepladsen.

DM viste, at der er for få eksperimenter i D2-klassen, og dem som laver noget nyt får som regel lov til at være ene om det i lang tid. Man kunne godt ønske nogle flere nye ansigter til D2-klassen til DM er faktisk for lidt, der burde være det dobbelte. Måske er det alt det tekniske og de dyre motorer, som holder folk borte fra denne klasse - eller hvad?

Steen Agner.

Det nye FUTABA digital proportional 5

er nu på lager!



★ 5 kanal digital proportional

★ Mindre servo
47×21×39 mm
(vægt 55 gram)

★ Servoer med linær udtag

★ Modtager
58×40×21 mm
(vægt 70 gram)

Godkendt af P&T

Alle reservedele på lager

FUTABA PROPORTIONAL DIGITAL 5
sender/modtager og 4 servoer FT-S2,
samt N.C. akku til sender/modtager
kr. 2.120,-

FUTABA PROPORTIONAL DIGITAL 4
sender/
modtager og 3 servoer 1.475,-
Futaba servo FP-S2 180,-
N.C. akku til sender/modt. 280,-

GRATIS FARVEKATALOG MED PRISER PÅ DE NYE ANLÆG

THORNGREEN HOBBY

Fredag åbent til kl. 20.

Provinsordrer ekspederes omg.

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

NOBLESS III

SVENSK STUNTER

Er svenskeren Alf Eskilssons nyeste Stunter.

Alf Eskilsson er blandt de allerbedste svenskere, og derfor også fast mand på det svenske landshold.

Han er medlem af AKG i Göteborg, så det er muligt at han vil være at træffe på danske konkurrencer senere på året.

Nobless II er en udvikling af Nobless I, der igen er en udvikling af Nobler.

Nobless I blev bygget i 1965, og var bygget af et Nobler byggesæt, dog var kroppen ændret en hel del, idet den er gjort kraftigere i næsen, så den passer til OS-Max 35S, der er bredere end Fox 35 som Nobler jo er konstrueret til. Desuden er under-

siden gjort flad, og understellet lavet af duraluminium. Modellen lignede mere en Thunderbird på kroppen end en Nobler.

Alt dette var grunden til at Alf Eskilsson i vinteren 1967-1968 byggede den her afbildede model Nobless II.

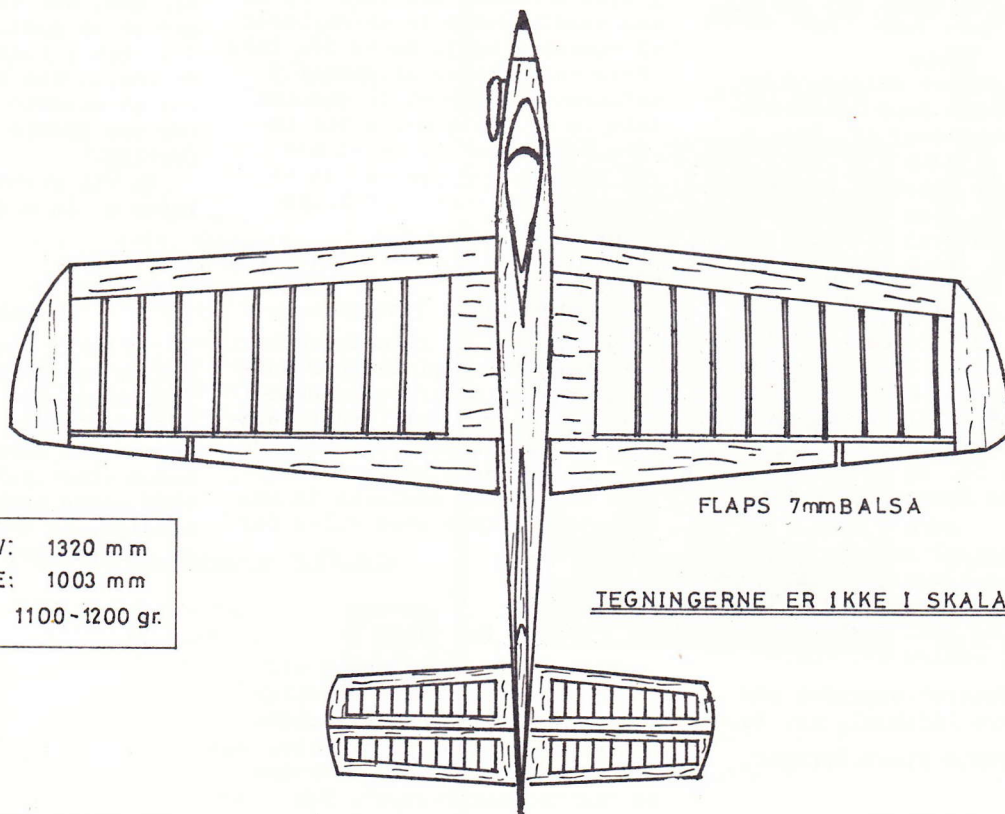
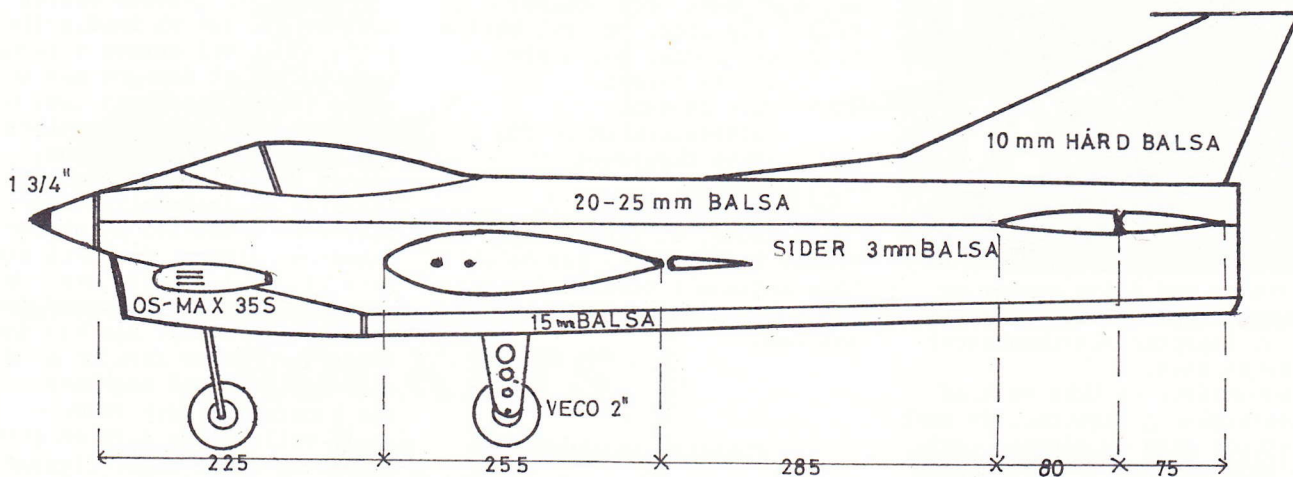
Eftersom moden skifter, blev det denne gang jetjagerform, der blev valgt. Grundmålene er stadig de samme, og motoren stadig en OS-Max 35S.

Det er stadig muligt at bygge modellen af et Nobler byggesæt, men man skal være opmærksom på at det kun er planerne der bruges. Der er endog også modificeret på disse, idet der i enderne af flapsene er lavet trim-

ror ud til ørerne. Ørerne er opbygget, og kan evt. beklædes med 1 mm balsa.

En finesse ved modellen er også at understellet er aftageligt, samt at tanken kan indstilles "op og ned", for at få ens motor-gang i normal- og rygflyvning. Hvis man er interesseret i at bygge modellerne, og har nogle problemer, er man velkommen til at skrive til bygherren: Alf Eskilsson, Ringgatan 17, Kungsbacka, Sverige.

Hans Geschwendtner



SPÆNDV: 1320 mm
LÆNGDE: 1003 mm
VÆGT: 1100-1200 gr.

BLADET



Fra og med dette nummer er det gratis for bladets abonnenter at indrykke rubrikannoncer på dette sted.

Annoncerne må ikke være af erhvervsmæssig karakter, de skal indeholde navn og adresse (evt. kun telefonnummer) og de skal være formuleret så kort som muligt.

Team-race paner sælges. 8 kr. + porto, henv. Jens Geschwendtner, Wibrandtsvej 47, 2300 S.

Speed paner sælges 8 kr. + porto, henv. Jens Geschwendtner, Wibrandtsvej 47, 2300 S.

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

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

8-kanal Variophonsender (uden DEAC) og -modtager, 2 kanaldele 2 Bellamatic-rormaskiner, her til kabel og DEAC samt ladeagg. fin stand, samlet kr. 250,-

"Lil Tri Squire"-byggesæt med silke og nye lufthjul, kr. 40,- 1 sæt perfekte Stratosvinger, kr. 10,-.

Palle Bang, HE 71 51.

☆☆☆☆

SKALAMODELLER?

Vi har modtaget nedenstående brev:

Bedste modelflyver.

Jeg ved ikke, om du kan forstå alting hvad jeg skriver. Jeg har glemt mange ord efter 25 år i Sverige.

Jeg vil gerne skrive brev til nogen, som bygger skalamodeller. Jeg vil også blive meget glad, om du kan hjælpe mig med at finde nogle som har små motorer af mærke K" Hawk .2cc, Kalper o.32, Dragon Fly .2cc. Jeg vil betale 50 danske kroner for disse.

venlig hilsen,
Ebbe Jensen,
Selmedalsvägen 56 NB,
12655 Hägersten
Sverige.
Tel. o8-886731.

Vi håber, at der er nogen blandt vore læsere, der deler Ebbe Jensens interesse for skalamodeller, og som vil skrive til ham.

GAMLE NUMRE

I sidste nummer meddelte vi, at man stadig kunne få eksemplarer af nummer 2 og 3. Nu er der ikke flere eksemplarer af nummer 3 tilbage, således at vi kun kan tilbyde nr. 2 og nr. 4 til læsere, der ikke har været med fra starten. Og der er kun få eksemplarer af nr. 4 tilbage.

Hurricane Times

Man siger, at redaktøren af Hurricane Times planlægger endnu en udgivelse af denne skamplet på dansk modelflyvelitteratur. Vi skal imidlertid ikke reklamere for dens slags underlødigt smuds, der udelukkende kan eksistere takket være folks dårlige smag.

nyt fra OMF

Midt i maj måned udkom nr. 19 af OMF-nyt, Odense modelflyveklubs medlemsblad. Det indeholder denne gang en artikel, som vi havde håbet på at snuppe til "Modelflyvenyt". Men Bent Sehested var altså hur-

tigst, for han fik Jørgen Larsens artikel om krydsribbemodeller. Vi kan meget anbefale vore læsere at abonnere på bladet, der ofte - for ikke at sige altid - er interessant læsning for alle fritflyvningsfolk.

FORSIDEN

Vi synes, at Modelflyvenyts forside er for kedelig. Derfor skifter vi den ud fra nummer 7 og fremefter. Hvordan bladet skal se ud, ved vi imidlertid ikke, så vi vil hermed opfordre læserne til at designe nye forsider til os. Følgende krav må vi stille til den: Størrelsen skal være den samme som nu, navnet Modelflyvenyt skal stå tydeligt og letlæseligt, der skal være plads til at skrive nummer og årgang, der skal stå pris (3,-kr.), og der skal være plads til et rimelig stort fotografi (sort/hvid). Man kan anvende tre farver foruden hvidt og sort (eks. blå bogstaver, rød bundfarve, grøn ramme).

Vi ville gerne give en jordomsejling eller noget lignende til den, der leverer et forslag, der er så godt, at vi vil bruge det. Det tillader bladets økonomi imidlertid ikke, så vi nøjes med at udsætte tre årsabonnenter som præmie for de tre bedste forslag.

Vi vil gerne have forslagene inden d. 20 august.

Undskyld!

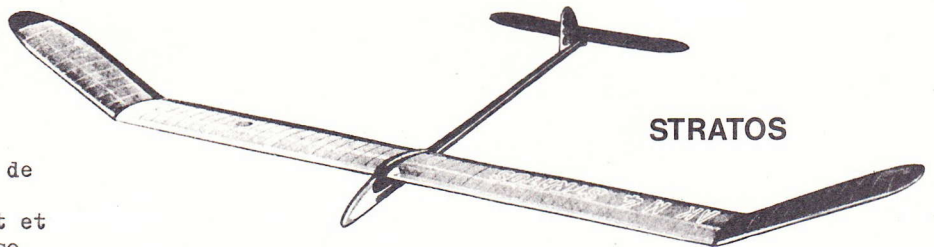
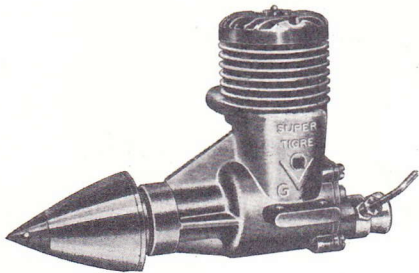
Vi burde indrykke en fast notits om, at Modelflyvenyt er forsinket. Det er vores mål at udsende bladet den første i den pågældende måned, men det er endnu ikke lykkedes os. Heller ikke denne gang - hvis vi er heldige, er det ude hos læserne omkring den 10 juni.

Deadline for nr. 6 - 10 juli.

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



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

HOLLØSEGADE 17, HOLLØSE pr. 3210 VEJBY

ROCKETS kr. 50,-

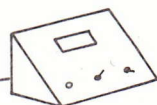
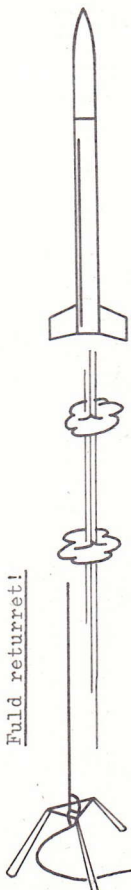
For kun kr. 50,- incl. moms og forsendelse får De raketbyggesættet AEROBEE-HI (længde 410 mm) med udførlig tegning og byggevejledning samt sammenklappelig affyringsrampe og en stor elektrisk affyringscentral. Kontrolpulten er komplet udstyret med kontakter, signallampe, kabel etc. Raketten lander med faldskærm og kan anvendes igen, når den forsynes med nyt brændstof.

Udførlige oplysninger om affyring, raketmotorer, konkurrencebestemmelser mm. samt katalog følger med hvert byggesæt.

Bestil nu ved at sende pengene på forhånd til:

Ingenjörsfirman ATLAS

Fuld returret!



Box 8056, Avd. M2
S-200 41 Malmö S,
SVERIGE.

HOBBY

JUNI 1969

L A D E T



Specielle
opvisnings
modeller

SILVER STAR tilbud

Super Solar-film beklædningsfolie 60 x 125 cm, rød, blå, gul, grøn, sort, orange, hvid og sølv. Pr. ark, kr. 16,50.

Merco 6l Mark III R/C motor - kr. 349,-.

3m spray 77 kontakt-lim til styropor-planer. 505 ccm pr. spray-dåse - kr. 16,-.

Kø-dæmpere, gennemstrømningstype, leveres til de fleste motorer fra 5 til 10 ccm, kr. 62,-.

Kawan firkantet R/C tank, 400 ccm kr. 12,-
Kawan firkantet R/C tank, 300 ccm kr. 11,40.
Kawan motordrosler kr. 60,-.

SUPER RECORD propeller i følgende størrelser:
6x7, 6x7,5, 6x8 Speed ny model, pr. stk. kr. 3,60, 10 stk. kr. 30,-.

7x8 Team-race, pr. stk. 3,60, 10 stk. kr. 30,-.
10x5, 10x6, pr. stk. kr. 3,60, 10 stk. kr. 30,-.
11x7, 11x8, pr. stk. kr. 4,60, 10 stk. kr. 40,-.

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

FUTABA 4-kanal med tre rormaskiner, nikkelcadiumceller og ladeapparat. Kr. ?? (få tilbud).

VI FØRER PROPORTIONALANLÆG AF FØLGENDE FABRIKATER PÅ LAGER:

CONTROLAIRE FUTABA ORBIT KRAFT M.K. LOGICTROL

VI HAR MANGE BRUGTE RADIOSTYRINGSANLÆG PÅ LAGER TIL RIME-LIGE 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.

FAN

KLUB



EFTER AT HAVE FÅET UTALLIGE
OPFORDRINGER, STARTER VI:

Pedersen-fanclub

INDMELDINGSKUPON

KLIP HER

NAVN

ADRESSE

POSTNUMMER

TELEFON

FRANKERES
SOM
BREVKORT.

til:

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