

# LINESTYRET

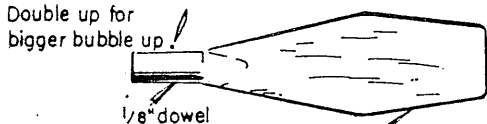


# MODELFLYVENYT

ORGAN FOR LINESTYRINGS - UNIONEN

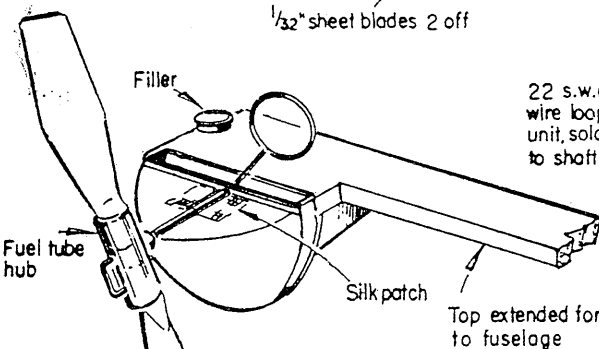
Full size

Double up for bigger bubble up.



1/8" dowel

1/32" sheet blades 2 off



Filler

Fuel tube hub

Silk patch

Top extended for attachment to fuselage

Bend after passing thro tube

22 s.w.g. wire loop unit, solder to shaft

18 s.w.g. wire shaft

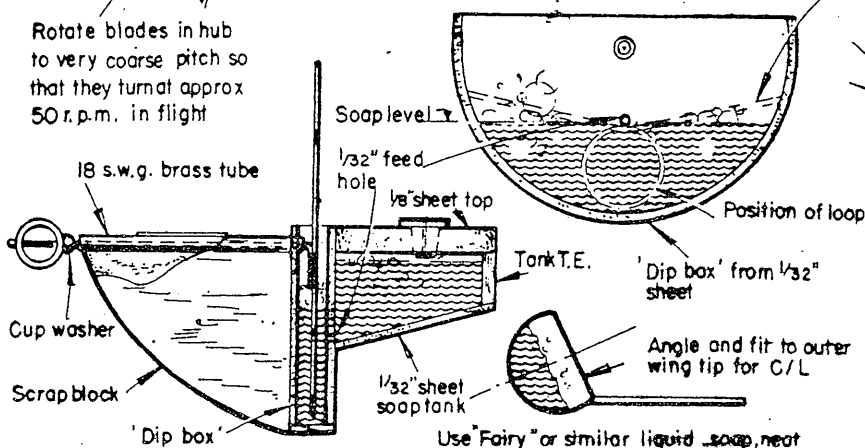
# BUBBLES

Dope thoroughly

1/16" sheet tank T.E.

Position of tank bottom

Rotate blades in hub to very coarse pitch so that they turn at approx 50 r.p.m. in flight



18 s.w.g. brass tube

Soap level

1/32" feed hole

1/8" sheet top

Tank T.E.

'Dip box' from 1/32" sheet

Position of loop

Cup washer

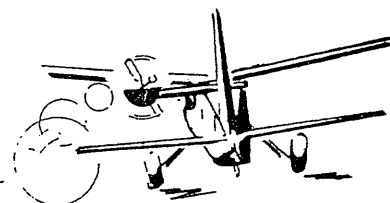
Scrap block

'Dip box'

1/32" sheet soap tank

Use 'Fairy' or similar liquid soap, neat

Angle and fit to outer wing tip for C/L



SUPPLIED BY  
W. PETER HOLLAND

# 2.76

Februar

## LINESTYRET MODELFLYVENYT

udgives af:

### LINESTYRINGS-UNIONEN

v/ Niels Lyhne-Hansen

Jomfrustien 10

6100 Haderslev

Telf. (04) 52 70 36

Postgiro nr. 5 20 87 69

### ANNONCER

Kurt Pedersen

Fælledvej 7

6100 Haderslev

### Priser:

1/4 side 25,- kr.

1/2 side 40,- kr.

1 side 80,- kr.

LØSSALGSPRIS 3,- kr.

OPLAG 200 eks.

### REDAKTION

Niels Lyhne-Hansen

Bladet udkommer den 1. i hver måned, og sendes gratis til alle unionens medlemmer.

Sidste indleveringsdag for annoncer, artikler m. m., er den 10. i forudgående måned.

FORSIDEN er denne gang prydet med en anvisning på, hvorledes man kan lave en sæbeblemaskine, som kan bruges i forbindelse med opvisninger o.lig.

Siden sidst har endnu to tilbudt sig som bestyrelsesmedlemmer.

Bestyrelsen består herefter af følgende:

Leif O. Mortensen

Ravnkildevej 113

9000 Ålborg.

Peter Sejersen

Gernersvej 8

8260 Virby J.

Henry Hvid

Munkevænget 3

7080 Børkop

Niels Lyhne-Hansen

Jomfrustien 10

6100 Haderslev

Jens Geschwendtner

Spidslodden 6

2770 Kastrup

Luis Petersen

Kirkegårdsvej 10

2300 Kbh. S

Der er desværre ingen, der har tilbudt sig som sekretær. Hvad det helt nøjagtigt vil komme til at betyde, skal klarlægges på det ordinære bestyrelsesmøde. Hvad dette blad angår, kan jeg sige, at der også vil komme et marts nummer, men herefter skal man intet forvente.



Da John Mau og jeg ankom til de engelske mesterskaber 1974, var vores første kontakt medlemmer fra Glevum klubben, bl. a. Frank Smart, Mick Lewis og Derek Dowdeswell, som bl.a. havde sørget for vores tilmelding. De havde alle konstrueret helt nye modeller, videreudviklinger af Pink Panther, og de vendte virkelig pænt syntes vi. Det var sådan set skuffende, idet vi mente, at vores Abraxius var meget gode. De fortalte os imidlertid, at der vist nok var nogle, som havde noget, der var endnu bedre.

Det viste sig også, at bl.a. Richard Evans havde bygget videre på sin kendte Ironmonger, og havde lavet Supermonger. (se LMF nr. 7 1974). Jeg prøvede den forøvrigt, fantastisk!

Snart fandt vi ud af, at det var en helt anden vi skulle op-søge, en fyr ved navn Dave Wood. Vi havde ikke før hørt hans navn omtalt. Han var en meget forsagt type, og da vi spurgte om vi måtte se hans model, fik vi et høfligt afslag. Hans modeller var nok de aller bedste under dette nationals, men det var uladsiggørligt at få nogle tips om dem.

Da vi nogle måneder senere deltog i Spaarndam International i Holland, lykkedes det endeligt at få målene på Dave Woods design. Der var mange, der havde forsøgt at lave kopier, men nogle få havde originale eksemplarer, de fløj forøvrigt også bedst.

De modeller der flyves med idag, er stadig i den stil, stort planareal og så lette som muligt. Derved opnås en lav planbelastning (vægt pr. areal), som giver sig udslag i stor manøvre-dygtighed.

Supermonger er en meget velflyvende model, den flyver hurtigt, og reagerer lynsnart på roret, men den er meget kritisk m.h.t. tyngdepunktet og rorudslag og muligvis vanskelig for

nybegyndere. Titan derimod er meget stabil og godmodig. Den kan godt minde en smule om den kendte Dominator, meget stabil indtil man giver ror.

Forkanten er en meget vigtig del af en combat model, da det jo er den, som skal tage det meste pres ved et styrt. Styrken fra morotfundamentet og udefter skal helst aftage gradvis. Det kan opnås på mange måder. Som vist på tegningen med et stykke hårdt, stærkt 6 mm balsa limet bag på forkanten, og som høvles jævnt ned til 0 mm. Forkanten kan også limes sammen af flere stykker som på en Dominator. Uanset hvordan man laver sine forkanter, er det af stor betydning, at de bliver stærke og at styrken aftager jævnt udefter. Vægten for mine ligger på ca. 65 til 75 gram, det er fuld balsalængde 90 cm og uden afrundinger. Al facon høvling, skæring og pud-sning laver jeg forøvrigt til allersidst. Der-ved får man aldrig skåret for meget væk og stød, knubs og skrammer ses heller ikke.

Bagkanten er en mellemlødt balsa, som kan undvære forstærkning, men jeg vil anbefale en hård balsaliste eller fyrreliste som vist på tegningen. Samlingen i midten skal derimod skæres og limes omhyggeligt sammen, da der vil blive et kraftigt træk i denne samling ved et lodret styrt. Samlingen skal desuden forstærkes med et par trekanter. Vægten for en bagkant er ca. 30 til 40 gram.

Ribberne laves af en blød 3 mm, de to inderste af 6 mm og støttetrekantene af blød 3 mm. I den yderste tip er det vendt modsat for at kunne optage de påvirkninger som opstår, hvis modellen kommer ned på tippen, hvad den jo ofte gør på slap line.

Halepartiet laves af blød 6mm og højderor af 3 mm mellem. Hornet jeg bruger, er et meget

blødt nylonhorn, som desværre kun kan fås i England ved et firma som hedder Micro Mold, 1-2 Unifax, Woods Way, Going-By-Sea, Sussex. Graupner horn eller x-finier kan dog også bruges. Stødstangen er 2 mm piano-tråd. En cykeleger kan også anvendes, men kan nemt bøje og ændre rorudslaget ved et styrt. Trekanten er en lille Perfect, som monteres så tæt centerrribben som muligt for begrænsning af rorudslag. Trekanterne er temmelig kostbare, men særdeles nemme at arbejde med, og forøvrigt kan der monteres messingbøsninger i hullerne, således at trekanten ikke slides op. Stødstangens gennemgang i solarfilmen laver jeg med et stykke tyndt x-finier, som limes på midterribben. Trekantsfundamentet er af 5-6 mm x-finier, som jeg aralditter godt ind i centerribben. Vær meget omhyggelig med styretøjet, for det første af sikkerhedsmæssige grunde, og for det andet er det da også ærgeligt, at få ødelagt en model ved trækprøven.

Centerrribben limer jeg sammen af tre stykker, 2 stk. 6mm blød balsa med 3mm x-finier imellem. Til sammenlimningen bruger jeg hvid lim. Vægt ca. 25 gram.

Tanken laves af hvidblik, messingfolie kan også anvendes. Efter engelsk mønster har jeg ladet luftrøret gå helt ud mod ydervægen, og det fungerer meget fint. Vægt ca. 20 gram.

Balsa beklædningen omkring motorfundamentet er 3mm blød, og er faktisk kun til at holde solarfilmen.

Motorfundamentet er limet godt sammen med Araldit af 3mm x-finier og to stykker loxloramin, rammin af den simple grund, at de kan købes færdige i Legetøjsboden i Fredericia, og de har vist sig at være stærke nok. Motorfundamentet monteres inden modellen høvles til, det er nemmere at få til at passe godt, og støtteklodsen på forkanten får bedre anlægsflade. Motorfundamentet limes godt, og der sættes en dyvel ned gennem trekantsfundamentet.

Modellen er nu klar til tilskæring, høvling og pudning. Er modellen pudset pænt og omhyggeligt af, bliver det færdige resultat også meget pæner, og det er nu rart, at kunne vise sin model frem uden at skamme sig.

Klar til beklædning vejer modellen 175-200 gram.

Omkring motorfundamentet lakeres et par gange med zaponlak, derefter beklædes det med silke, da det er meget vanskeligt at arbejde med solarfilmen omkring motorfundamentet. Herefter beklæder jeg med solarfilm i den rækkefølge som vist på skitsen. Til at hæfte filmen med bruger jeg et strygejern og til opstramning en hårtørrer. Omkring motorfundamentet stryger jeg et tyndt lag Araldit for at holde solarfilmen. Resten af samlingerne får et strøg Humbrol Hot Fuel Proofer.

Højderoret sys på med fiske-snøre, og sikres med Araldit.

Rorudslaget justeres så det bliver ca. 30 - 35°.

Tyngdepunktet skal ligge ca. 40 - 43 mm fra forkanten, 2-3 mm fra eller til betyder ikke så meget.

Den færdige models vægt med motor skulle gerne ligge omkring 400 gram og max. 450 gram.

God fornøjelse.

Jørn Rasmussen

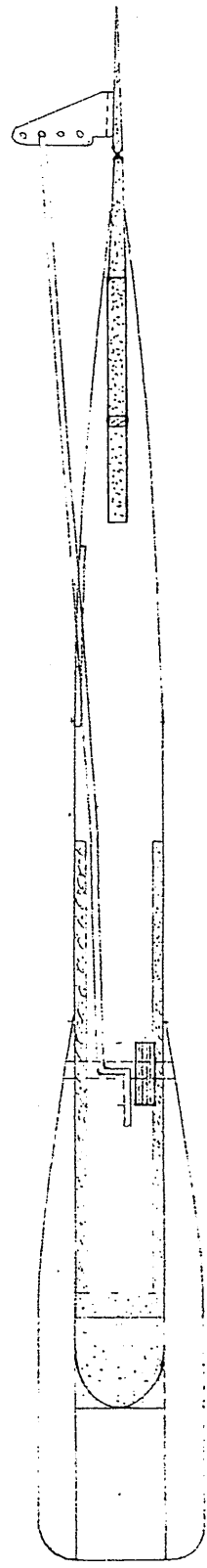
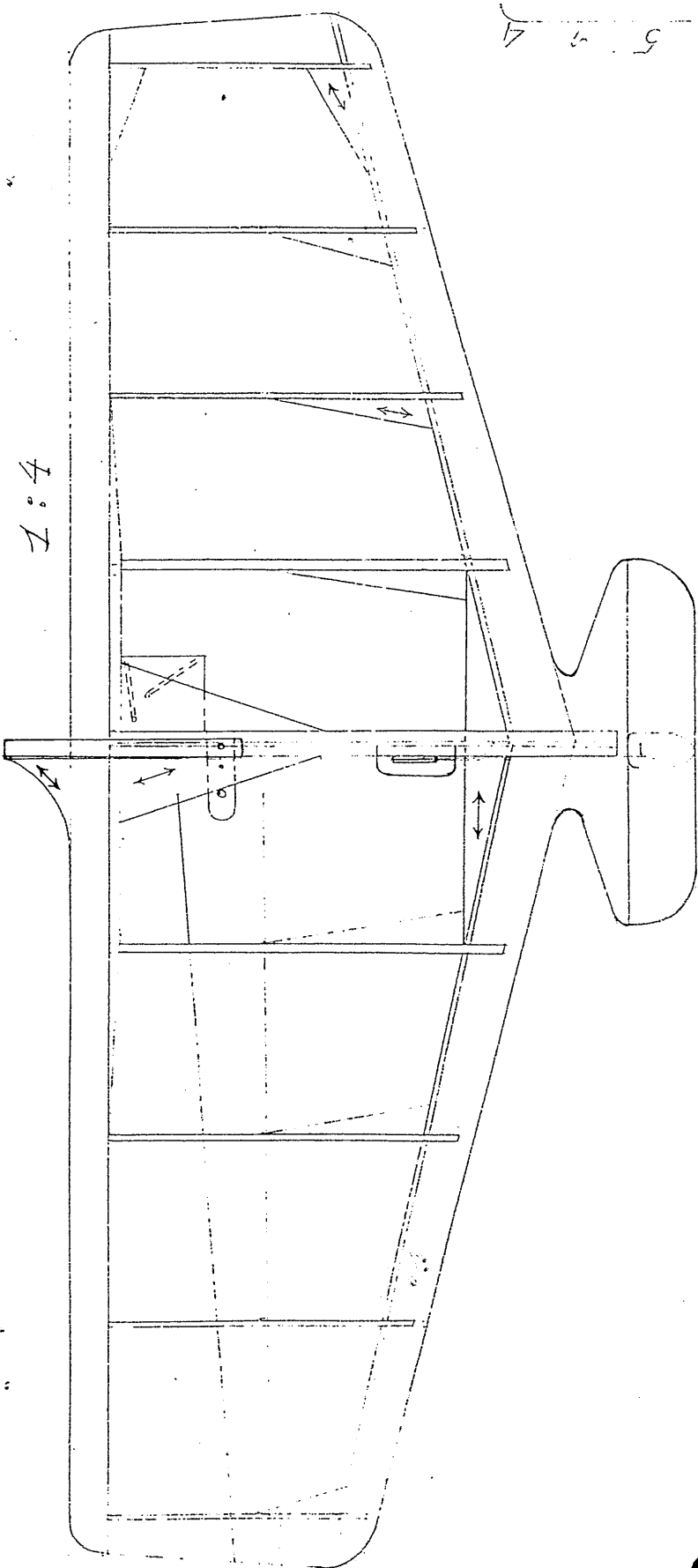


Obs!

Vi, i redaktionen af dette blad, samt free-lance scribenter, gør hvad vi over hovedet kan, for at forhindre tyrkfejl, men vi har ligesom MARK TWAIN dybt medlidenhed med de mennesker, der kun har fantasi til at se ord stavet på én måde.

W. H. Wood - Mpls. 12-17

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100



Titan  
 Dave Wood GB.  
 Vegt max. 450 gr.

## konkurrencekalender

- 22.2 Flyvedagskonkurrence  
29.2 Orkans Vinterstævne  
Gladsaxe, græsbane  
14.3 1.Vår-Øst, Amager, alle kl.  
21.3 Gyngemosestævnet, Gladsaxe  
28.3 1.Vår-Vest, Ålborg, alle kl.  
4.4 2.Vår-Vest, Århus  
11.4 Høje Gladsaxe Cup  
25.4 2.Vår-Øst, Amager, alle kl.  
2.5 Forsommerstævne, Gladsaxe  
9.5 Århus St.T/R, G/Y, speed  
23.5 Windy-Pokalen, Amager  
5-6.6 Limfjordsstævne, Ålborg  
13.6 Hertug Hans Stævne  
Haderslev, combat  
20.6 Speed, t/r, Amager  
3-4.7 Combat i Holland  
7-12.7 VM, Utrecht, Holland  
17-25.7 Sommerlejr, Vandel  
1.8 Comet Cup  
8.8 Haderslev Cup  
21-22.8 NM, Ålborg.  
4-5.9 DM, Ålborg  
18-19.9 Bochum  
25.9 1.Høst-Øst, Amager  
2-3.10 Utrecht  
10.10 2.Høst-Øst, Amager  
31.10 KM 76, Amager

Konkurrencekalenderen er vokset en del siden sidste nummer af LMF. Navnlig har der været trangsel først på året. Jeg har derfor været nødt til at flytte enkelte konkurrencer. Indsigelser mod dette bedes gjort hurtigst muligt.

Nyt fra



## Møde

Ordinært bestyrelsesmøde afholdes lørdag den 28. februar kl. 13.00 hos Peter Sejersen Gernersvej 8 8260 Viby J. Telf. 06 147135  
Forslag til dagsorden bedes sendt til sekretæren inden den 15. februar.

## Sommerlejr

Sommerlejren er foreløbig fastlagt til den 17. - 25. juli. I den forbindelse skal vi hermed efterlyse en vicesherif. Sekretæren har på baggrund af tidligere års erfaringer fremstillet en sommerlejr håndbog så jobbet skulle kunne klares af enhver. Lokkemaden for at få en til at melde sig består i gratis kost under sommerlejren.

## SKALA VM

Denne konkurrence vil finde sted den 18. - 25. juni på Dala Airport, Borlänge, Sverige. Startgebyret andrager 850 s.kr. Interesserede kan henvende sig til unionen senest den 13.2.

## VM

Følgende har meldt sig som interesserede i at deltage i VM i Holland:

F2A Leif Eskildsen

Ole Poulsen

Hans Geschwendtner

Niels Lyhne-Hansen

F2B Leif Eskildsen

Robert Petersen

Jørn Ottosen

F2C Jens Geschwendtner/L.Petersen,

Hans Geschwendtner/John Mau

Peter Sejersen/Palle Edslev

Per Hasling/Ole Hasling

Palle Rivold/Jørgen Bobjerg

Det ser således ud til, at vi for engang skyld kan stille fuld hold. Vi mangler dog stadig en holdleder. Giv hurtigst mulig sekretæren et praj, hvis du er interesseret.

## NM

Da vi i nærmeste fremtid må forvente en dårligere kommunikation mellem sekretariatet og medlemmerne, skal jeg allerede nu anmode om tilmeldinger til NM.

Disse skal være unionen i hænde senest den 21. maj, hvor udtagelsen af landsholdet vil finde sted.

NM afholdes i følgende klasser:

F2A - F2B - F2C og F2D.

## Tegninger

Den første tegning i unionens tegningsservice er nu blevet trykt. Det drejer sig om Per Hasling's velkendte model Amp-hetamine Annie. Modellen har tidligere været beskrevet i Modelflyvenyt, men af hensyn til nye modelflyvere bringes den nu også her.

Tegningen i fuld størrelse kan erhverves ved at indsætte 16,-kr. på unionens postgiro konto.

Panner til modellen fås ved Ole Hasling,  
Hviddingvej 55,  
2610 Rødovre.

Pannerne koster 15,- kr.

## HAASE

Specialist i Flyvelitteratur. Altid flere end 500 titler på lager om flyvemaskiner og flyvehistorie før og nu, flyveteknik og modelfly. Stort udvalg i tidsskrifter. Tegninger og plakater skaffes.

Nogle eksempler:

Aeromodeller. 12 numre årlig, ca. 40 s. per nr. Fotos & skalategninger. Abonnement kr. 68,30.

Air International. 12 numre årlig, ca 50 s. A4 per nr. Udmærkede farvefotos, fotos og tegninger. Abonnement kr. 98,40. Enkeltnr. kr. 8,75.

Wm. Green: Observer's Aircraft 1975. Kr. 16,75

O. Nikolajsen: Dan Mil 3. 72 s. A4. 117 fot. 2 5-plan skitser & 7 siderids. Omhandler især ESK 723 og Hawker Hunter i Flyvevåbnet. Kr. 59,90

K. Ries: Luftwaffen Story 1935-1939. 264 s. 224 fot. 23 tegn. Indb. Fine arkivbilleder. Kr. 125,-  
Bøger og tidsskrifter sendes overalt.

NB! Portofri forsendelse ved køb over 50 kr.

P. HAASE & SØN

Dansk og Udenlandsk Boghandel

Løvstræde 8 · 1152 København K

Telefon (01) 11 59 99

# Amphetamine Annie



## PER HASLING

### MATERIALER

Samtidig med den lettere vægt, er kravet til styrken ikke faldet, tværtimod, det besluttedes at hele modellen skulle overfladebehandles med glasfiberbærvæv og polyester, og at højre vinge skulle have 2 lag.

Herefter ser vi lidt på materialevalget. Med tanke på at den færdige model skal have en flyvekklar vægt på 490-515 gr, må vi udvælge materialerne meget omhyggeligt med en bævægt, og sørge for at købe materialerne i en hobbyforretning med stort udvalg. Vingen i 8 mm balsa skal være quater-grain og begge i størrelsesorden 50-60 gr. for en plade på 8 x 100 x 1000 mm.

Stabilisatoren (halen) i 3 mm balsa skal også være let quater-grain, -det samme gælder for den 10 mm plade underkroppen lamineres med.

### CRUTCH

Det anbefales at starte med crutchen i 10 mm Abachi. Den færdige pan (der ikke må veje over 45 gr) der danner udformningen af kroppen, tegnes af på crutchen, der ialt skal være 47 cm lang. Alt indvendigt træværk saves bort med løvsav, således at den ingen steder (undtagen hvor den er i berøring med pannen) er tykkere end 1,5-2,0 mm. Den færdigsavede crutch skal veje ca 14 gr.

For at modellen skal komme på den tilsigtede lave vægt, er det uhyre vigtigt, at alle vægtopgivelser holdes. Husk at der skal være træværk nok i crutchen fortil, således at der kan laves 2-3 mm kølelufttilgang fortil til omkring medbringeren således at motoren kan få den tilsigtede krumtaphuske-ling. Der må ikke anbringes f.eks. Super-Tiger spinner på modellen, da den forhindrer denne køling, hvorimod gerne en spinner som vist på tegningen dækkende propelpåvets diameter.

### VINGE

Vingen udsaves eller udkæres i 8 mm balsa, således at fyrretræslisten og de halvhårde balsalister kan indlines. Når dette er tørt, udsaves hele stykket mellem lineudfæringen, -en trekantskanal udkæres i begge sider på det udtagne stykke, og de to stykker 2 mm aluminiumsrør priklimes ned i kanalen, der netop skal være så dyb, at røret går fri af linkanten, hvorefter hele stykket limes omhyggeligt tilbage på plads i vingen, der nu bør ligge i pres i 24 timer, for ikke at slå sig medens den tørrer.

Vingetipperne i abachi pålimes, i venstre side skal der bores 2 huller til alu-rørene. I højre vinge indlines 20 gr bly som vist på tegningen, det skal ligge 3,5 mm fra undersiden af vingen, og ikke være tykkere end 2 mm. På hver side af blyet limes 2 stk. 3 mm balsa der passer i smig med udsavningen.

Så skulle vingen være klar til profilering, og med en kuglepen trækkes en linie hele vejen rundt 3,5 mm fra undersiden af vingen. Endvidere afsættes crutchens mål på oversiden af vingen. -Herimellem må ikke profileres.

Med en balsahøvltages det grove, derefter pudses med sandpapir. Vingeprofilet i tipperne skal være 3,5-4,0 mm tykt.

Derefter udsaves 38 mm hullet til styreskiven, og et stykke 1,5 mm x-finier indlines så bunden flugter med undersiden af vingen. Når dette er tørt udsaves et stykke, dels i x-finieren, dels i balsaen, for at give begælgelsesfrihed til stødstanden. Derefter limes endnu et stykke 1,5 mm x-finier på bunden, der overlapper det første stykke ca. 4 mm ud på vingen. Når dette er tørt, laves et 3 mm hul i det ny 3 mm tykke styreskivefæste, og den lettede styreskive og halve 1,5 mm pianotrådsstødstang monteres. Vingens samlede vægt på nuværende tidspunkt, må ikke overstige 80 gr.

### HALEN

Stabilisatoren er ret enkel at lave. Når fyrretræslisten er indlimet pudses det i profil (symmetrisk med 2 mm tipper) og saves over på midten. En vinkel på ca 75 grader pudses med fint sandpapir (oo) i oversavningen, og limdrænkes sammen (dvs. at endetræet gives først en gang lim der skal tørre, hvorefter det får endnu en gang lim og sættes sammen). Pas på at sammenlimningen bliver helt plan. Under hver tip sættes en 33 mm klods, disse giver v-formen.

Når halen er tør, udsaves klappen, og hornet bukkes i 1,0 mm pianotråd-øjet skal være ca 10 mm far ophængningspunktet, og gå let i op-hæng (messingrør med 1,5 mm indv. hul), der nu indlimes-Pas på ikke at få lim ind i rørene. Færdig stabilisatorvægt 10-12 gram.

Efter model nr. 16 Perolé, havde jeg et par ting jeg ville rette på min næste konstruktion. Det der irriterede mig mest var en tilsyneladende svag fastgørelse af halepladet, der bevirkede kropsflækning efter hårde opbremsninger.

Det store klapareal var ensbetydende med at modellen kunne komme op i vinkler på 35-40 grader umiddelbart efter at motoren havde cuttet, undertiden var den endda ikke standset helt endnu, dvs. modellen fløj mellem 120-150 km/t og disse høje vinkler bevirkede et voldsomt pres på stabilisatoren, som altså herunder flækkede bagkroppen. Jeg opdagede dette første gang til DM 1968, men troede det stammede fra vibrationer eller knubs fra en landing eller et pit-stop. -Men da det skete et par gange senere opdagede jeg årsagen; nuvel, kan man så sige; reparer det ordentligt! Ja, naturligvis, men reparationen vejer godt til, hvilket medførte at tyngdepunktet bevægede sig bagud, som igen bevirkede at modellen blev abnormt levende. Dette klaredes med en mindre klap, men modellen blev aldrig den samme.

For at undgå en kraftigere halekonstruktion, der ville medføre øget vægt, besluttede jeg mig til at ændre konstruktionen på 3 væsentlige punkter.

1. Den store hale reduceres væsentligt.
2. Vægten reduceres.
3. Modellen gøres mere stabil, dvs. tyngdepunktet flyttes fremad.

Den nye model skulle samtidigt have ændret landingsteknik, dvs. bremseteknikken bortfalder, og erstattes af hurtigere indflyvning, som bl.a. den lettere vægt tillader.







## SAMLING

Stødstangen bukes og sættes på plads og sikres med en lille skive der påloddet. Stødstangen skal være så lang, at den overlapper den halvdal der sidder i vingen, sådan at man har justeringsmuligheder, når vinge og stab'er limet på cturchen.

Når Stab'en skal limes på crutch'en må det nøje påses at den ikke bliver pålimet med indfaldsvinkel. Vingen giver ingen problemer, da den ikke er profileret på midten. Bunden af stab'en skal være parallel med crutch'en, man har tendens til at indlime den med negativ indfaldsvinkel. Stødstangen bevikles med tynd kobbertråd (f.eks. en enkelt core fra lysnetsledning), justeres og loddes sammen i beviklingen.

Herefter limes stykket af 8 mm abachi i forlængelse af vingen foran på plads, ligeledes det udhulede 8 mm balsa bag vingen.

Cowlsiderne lamineres som vist ligeledes af balsaplader, og med et huljern formes de til ca 2 mm tykkelse over det hele. De to sidestykker lakeres 3 gange med dope og gives til sidst væv+polysetser inden indlimningen, da man jo ikke kan behandle dette efter indlimningen (pladsmangel).

Bunden laves af et stykke 8-10 mm balsa, hvor et stykke 3 mm x-finér med slids til understellet er indlagt. Køleafgang'en bagtil har samme areal som køleindgangen

fortil. Understellet indlimes nu med Araldit & toppasningen foroven, og dette lader man nu grundigt hærde, hvorefter sidestykkerne og bund indlimes.

Bagkroppen foroven udhules og limes på plads. Forkroppens af-tagelige cowl (det om kabinen) laves lettest af klodser (plader) og pudses af til endelig facon, hvorefter acryl formes ved at lægge den i en thermostatovn (bageovn) ved ca 150 grader i 3-4 min og hurtigt forme det ved at lægge det over cowl'et, forme og holde det på plads ved hjælp af et viskestykke el. lign (p.gr. af varmen). Det vil sætte sig på ca. 30-45 sek, hvorefter det overskydende materiale fjernes med løvsav og fil. Først : nu fjernes det balsa, hvor kabinen skal sidde, og det sidste tilpasningsarbejde udføres-Resten af cowl'et udhules, og beklædes på under kanten med 1 mm x-finér og i cockpitbunden med 1 mm balsa med årene på tværs-Husk endelig piloten inden cockpitet limes i med Araldit-Vægten på cowl'et ar ca. 10. gr. Haleslæberens wires på et stykke 2 mm x-finér og limes grundigt på plads.

## FINISH

Modellen finpudses og gives 2 gange dope, herefter talkumdope (tyndt), afpudses gives 1 gang dope og afsluttes med en gang zaponlak. Der finpudses mellem alle be-

handlinger. Modellen vejer nu på dette stadi ca. 180 gr.

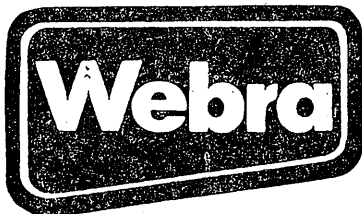
Nu beklædes hele modellen med 0,04 mm glasfiberklæde, og polyester'en dopes på. Pas på ikke at tage for store stykker af gangen, da polyester'en hurtigt sætter sig. Penslingstiden er ca. 4-8 min, så der skal arbejdes rapt. Højre vinge s skal have 2 lag væv. Det er en fordel at tilføje den ønskede farve i pulverform eller tube og indrøre i polyester'en nu, da man ved finpudsningen så hurtigere opdager de steder hvor man går igennem.

Slidbøjle i venster side og vingelæber i 1,2 mm pianotråd indlimes nu. Modellen sprøjtemales endelig med f.eks. mat syrehærdende lak (2 komp.) med farvestoffet iblandet 2 gange med min. et døgn mellemrum og kan poleres til slut efter ydeligere 48 timers hærdning hvis man ønsker det. Tilsidst påmonteres hjulet. Vægten på hele modellen bør nu ligge på ca. 240 gr. (incl. træcowl, men minus tank, motor og panne).

(Til slut en bemærkning om selve modellens præstationer. Den er udstyret med en HP 15 D, flyvefarten er 165 km/t over 25 omg. og den fik EMS hurtigste heat-tid på 4:26, men forulykkede desværre under uheldige omstændigheder i semifinalen -Læs EM referatet i MFN nr 7. - red.)

God arbejdslyst og god fornøjelse

Per Hasling



MACH II 250,-

AMYL NITRAT 85,-/¼ L

SOLAR FILM 15,-/m

blå, rød, orange

LEGETØJSBODEN

vendersgade 13

7000 fredericia

tf 05 920513

## LÆSERBREV

Vi læser i unionesbladet, at om føje tid vil og kan den udmærkede sekretær ikke udføre arbejdet mere. Dette er meget beklageligt, da han som den første af dem der har prøvet, kunne få bladet til at fungere. De der har været med fra starten af unionen, erindrer sikkert besværet med i det hele taget at få bladet. Det arbejde der følger med er ligeledes klaret til alles tilfredshed. Vi takker og beklager.

Med en ligeså stor forundring læser man, at der ikke er nogen af de mange udmærkede medlemmer i unionen, der vil overtage arbejdet. Vi har i vores klub forsøgt at finde emner, men det er ikke lykkedes, da de der kan være tale om, er involveret i andet arbejde, og knap nok har tid til at flyve. Det vil derfor være oplagt, at de øvrige klubber gennemgår deres medlemsliste og ser på de emner, der givetvis er. Vi skulle nødtigt opleve at unionen dør ud.

Jeg ved ikke hvor mange, der husker de love, der er i KDA om klubvirksomhed og unionsarbejde. Ifølge dem forpligter ethvert medlem sig til at udbrede og arbejde for kendskabet til modelflyvning, så det vil være meget beklageligt, hvis lovene ikke tages til efterretning. Da jeg har hørt, at den udmærkede Ålborg klub ikke kan (eller vil) finde en afløser, er jeg sikker på, at der i de køben-

havnske klubber sidder én, der vil tage udfordringen op og vise, at de skam godt kan og vil også på Sjælland.

Ove Windberg

## Klub meddelelser

Århus:

Århus Linestyringsklub indbyder herved medlemmer og interesserede til generalforsamling onsdag den 18.2 kl. 19.30.

Dagsordenen er følgende:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Protokol
4. Regnskab
5. Valg af bestyrelse
6. Indkomne forslag
7. Eventuelt

Bagefter afholder vi som sædvanlig byggekonkurrencen. Alle er velkomne til at deltage.

Haderslev:

Vores materiale kartotek er nu næsten i orden. Vi mangler dog et målebånd. Alle bedes se efter om de skulle have det liggende hjemme. Ligeledes bedes man se efter, om man har original tegningen til X-3 liggende,