

MODELFLYVENNYT



6 august **69**

Graupner

B Y G G E S Æ T

er kvalitets-byggesæt. Delene 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.

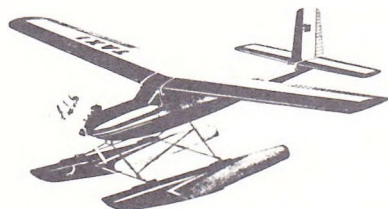
Nogle af de mest solgte motorfly-modeller er:

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.

pris for byggesæt uden motor kr. 105

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.

pris for byggesæt uden motor kr. 175



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.

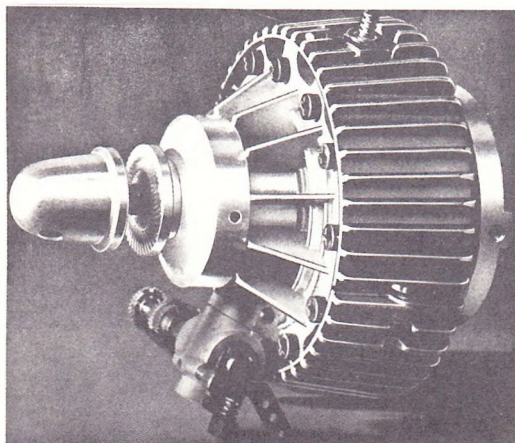
pris for byggesæt kr. 24,85

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

F L Y M O T O R - system NSU-Wankel

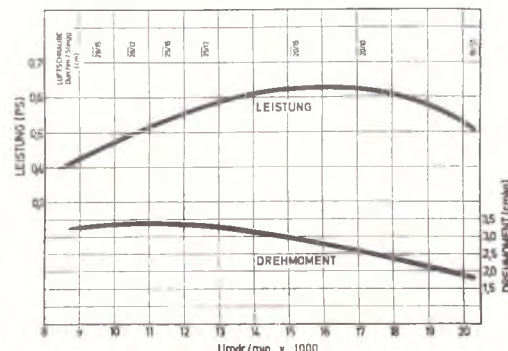


Nu kommer den - den længe ventede Wankel-motor, der vil revolutionere modellflyvningen. Men den kommer ikke før i juni-juli måned. Men bestil den nu, der bliver leveringsvanskeligheder den første tid.

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, montagekr. 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 - 6

AUGUST - SEPTEMBER 1969

Redaktion:

FF - Per Grunnet,
Prinsesse Maries Allé 15 I
1908 København V.
Tlf. (ol) 21 90 65.

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

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

Adresse -
"Modelflyvenyt",
Prinsesse Maries Allé 15 I
1908 København V.

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

Ansvarshavende redaktør & udgi-
ver - Per Grunnet.

Foruden redaktørerne har føl-
gende medvirket til dette num-
mer af Modelflyvenyt:
Hanne Hansen, Arne Jensen, Jør-
gen Larsen, John Mau, Ole Meyer,
Erik Nienstedt, Luis Petersen,
Jørn Rasmussen, Palle Rivold,
Karl Erik Widell, Jørgen Nielsen.

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

Annoncepriser excl. moms.

1/1 side - 200 kr.

1/2 side - 110 kr.

1/4 side - 60 kr.

1/8 side - 35 kr.

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

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

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

Tryk:

Thisted Amtsbogtrykkeri, Thisted.

Atter skete der et uheld med personskaade som følge til en mo-
delflyvekonkurrence. Denne gang skete det ved konkurrencen i
combat på sommerlejren. De to modeller fløj mod hinanden så-
ledes, at linerne stødte sammen lige ved siden af modellerne. Den
ene blev revet fri af sine liner, den fløj frit et stykke og faldt
så ned i hovedet på en tidtager, der blev alvorligt kvæstet.

Uheldet kunne ikke på nogen måde være forudset, piloterne kan
ikke drages til ansvar, tidtageren, der blev ramt, stod lige så
langt fra flyvecirklen, som alle andre gør - det var et hændeligt
uheld. Det hjælper imidlertid ikke på det faktum, at her var et
menneske, der nær var blevet dræbt.

Det er indlysende, at visse elementære sikkerhedsbestemmelser
altid overholdes. Linerne skal have en vis tykkelse, skal holde
til et bestemt træk, tilskuere holdes borte fra flyvecirklen osv.
Men det er ikke tilstrækkeligt - vi har f. eks. ikke regler, der
forbyder radiostyringspiloter at vise, hvor modige de er ved at
flyve i lav højde hen over tilskuerne, vi har ingen bestemmelser
om startstedets placering i fritflyvningskonkurrencer, vi har in-
gen bestemmelse om, at det er forbudt at flyve med slyespids-
spinnere - og der er givetvis mange flere farlige ting.

Det er muligt at opstille et sæt sikkerhedsbestemmelser og
indlæse dem i MB-bladene allerede nu til efteråret, således at
de kan træde i kraft omkring nytår. Såvidt vi ved, er modelflyve-
rådet i sving med at udarbejde enkelte regler, men der er brug
for mange ideer, når man sådan skal begynde helt fra bunden. Der-
for må klubbestyrelserne og alle andre interesserede forsøge at
levere deres bidrag til repræsentantskabsmødet.

På sommerlejren afsløredes en pudsigt ting. Et par at stunt-
flyverne deltog med modeller, de ikke selv havde bygget. Det
er - som de også hævdede - selvfølgelig ligegyldigt for flyv-
ningen, hvem der har bygget modellerne, men bestemmelsen om egen-
hændigt byggede modeller kan stadig findes i MB - bladene.

Det er imidlertid et spørgsmål, om denne regel skal slettes.
Man kan købe helt færdige RC-modeller, der er indfløjet fra fa-
brikken - de kan ikke bruges til konkurrencer efter reglerne. I
de klasser, hvor pilotens dygtighed er afgørende - stunt og RC -
ville det måske være rimeligt at slette reglen. Det er en ting,
der bør tages op til repræsentantskabsmødet.

Det er jo sommer - og om sommeren tager folk på ferie - så-
ledes også vores medarbejdere. Det har betydet, at arbejds-
byrden er blevet overvældende for de få - og det er meget
få - der er blevet tilbage. I må derfor tilgive os, at vi er
faldet for den letteste udvej af alle - at lave billedsider.
Vores annoncører holder også ferie - et par har ikke kunnet le-
vere annoncer til dette nummer, så økonomien er noget anstrengt.
Derfor har vi skåret ned til 24 sider. Vi regner imidlertid med
at vende tilbage næste gang - til oktober - i fin stil med alle
sider i behold - og med referater fra VM i RC og FF, og fra EM
i CL.

Per Grunnet.

I sidste nummer skrev jeg om et snapesystem, der stammede fra en russisk T-R model. Ideen til dette motorstopsanlæg stammer også fra en russisk model, men den negang er det kun ideen, idet det blev set ved EM-67 af det danske hold, hvor jeg dog ikke selv var med.

Man spurgte før flyvningen, om det var muligt at se systemet indvendigt, og man fik til svar, at det kunne man godt når de havde fløjet, man da man var færdige blev modellen pakket ned, og man viste ingen lyster til at tage den frem igen. Der var dog ikke tale om direkte modvilje mod at vise, og som følge deraf havde man ingen detaljer af anlægget, blot det at det virkede ved at lukke udstødningen.

Det bør lige nævnes hvad formålet med Cut-Off anlægget går ud på.

Som bekendt stopper motoren et vilkårligt sted når tanken er tom, sjældent det ideelle 3/4 omgang før mekanikeren men ofte - re 1/4 omgang før-Måske fordi det er det mest tidsrøvende. Med dette Cut-Off system er det muligt selv at bestemme stopstidspunktet nøjagtigt i forhold til mekanikeren, således at man får et minimum af svævetid på flyvningen. Når modellen ønskes ned til et Pit-Stop, gives tegn fra mekanikeren, som holder oversigt ved omgangene, til piloten, der så giver et hurtigt vip med modellen på det ønskede sted-motoren stopper, og en normal landing foretages.

Systemet har dog yderligere nogle fordele som bør nævnes.

Det er muligt at træne pit stop som aldrig før, idet man ikke behøver fylde tanken og flyve tanken helt op, da det nu er muligt at stoppe efter få omgange. Vi trænede 5 stop på 25 omg, mod før et stop! Desuden kan man stoppe motoren, hvis den kommer op med total umulig motorgang, med hvilket man kan risikere at ødelægge motoren, samtidigt med at det koster mere tid at flyve for halv kraft end at tage et stop mere!

Naturligvis får man ikke alle disse fordele forvarende uden ulemper.-Dels bliver modellen mere kompliceret at bygge, samt at man må regne med en ekstravægt på ca. 20-30 gram. De krav jeg stillede til systemet inden konstruktionen var følgende: Modellens frontareal måtte ikke gøres større, pit-stoppet måtte højst forlænges med 1-1 sek, minimal vægtforøgelse samt 100% driftssikkerhed.

Det lykkedes også i det store hele, dog synes jeg det består af for mange enkeltdele og vægtforøgelsen er for stor, men dette kan næppe ændres på dette system.

Pit-Stoppets arbejdsgang er enkel og ligetil. Når modellen kommer ned til optankning, griber den som normalt med højre hånd i yderplanet, tankes med venstre hånd, tankflasken slippes, man tager fat omkring modellen med venstre hånd, samtidig med at Cut-Off trykknappen trykkes ind

Cut-off anlæg



Palle Rivold

med tommelfingeren, motoren startes og modellen slippes.

Når trykknappen trykkes ind, trækkes pladen væk fra motoren, samtidig med at fjederen strammes krydsstangens anden ende (modsat trykknappen) går mod låsemekanismen, som først trykkes ind, hvorefter den går ud og låser for krydsstangen når den er forbi.

For at kunne fremstille anlægget skal man have adgang til en drejebænk og boremaskine. Ringen omkring motoren er den vanskeligste del at fremstille, da udfærsningen (som naturligvis også kan foretages på en fræsemaskine) skal foretages med stor præcision for at udstødningen skal lukkes totalt, da den mindste utæthed får motoren til at køre videre. Ringen er fremstillet af 10 mm Alu-plade hvori der er boret et 30 mm hul hvorefter der er fræset fri til udbløsningsen 4,5x 23 mm og igen et spor til pladen på 0,6 dyb og 8 mm bred. Ringen er opslidset, så den ved hjælp af en skrue virker som spændering da der også må være absolut tæt mellem ringen og motoren, hvis krumtaphus er aføret til 0 30 mm omkring udstødsringen. Der fremstilles så et U-formet emne, med udfærsning til udbløsningsen, som araldittes ind over ringen, således at der opstår en lille løbegang til pladen.

Pladen fremstilles af fosforbronze, messing el. lign. For enden af pladen slagloddet en stang med et øje påbøjet af ca 1 mm pianotråd som holder fjederen og nyloninen. Forbindelsen med nylonline (fiske snøre) sidder mellem krydsstangen og øjet, og al-

le bindingerne sikres med en klat araldit. Krydsstangen er fremstillet af 1,5 mm dural, og afstanden fra trykknappen til lejet 20 mm, og fra lejet til hullet med linen 40 mm. Trykknappen er adskillelig på midten for at man kan tage cowlet af. På den ene halvdel som sidder på krydsstangen, er der skåret en 1,5 mm rille og boret et 2 mm hul hvorefter den er skubbet ind på krydsstangen, og samlet ved hjælp af en nittet. Trykknappen må ikke nittes helt fast, men skal kunne dreje om nitten. I den anden ende (modsat rillen) er der indvendig 1/8" gevind, og den anden halvdel af trykknappen er blot et stykke med samme diameter 0=5 mm og et 1/8" gevindestykke i den ene ende og en kør i den anden. Krydsstangens leje er en messingstøtte med et 1,55 mm højt blyst med 0 6 mm, samt indvendig 1/8" gevind. En skrue med en skive under 0 10 mm holder krydsstangen på plads.

Låsesystemet er udformet som en cylinder og stempel, men en trykfjeder bag stemplet, trykker det fremad.

Krydsstangens ende er udformet excentrisk således at når den går forbi låsemekanismen, trykkes denne ind, og går tilbage til normalstilling når krydsstangen er forbi, og låser derved for denne.

Når så stødstangen får nedadrør trækker den låsestempelen tilbage og mekanismen lukker ved hjælp af fjederkraften ved lukkepladen. Også denne fjeder er lavet af 0,4 mm pianotråd.

Udtrækket for låsestempelen er taget fra stødstangen, således at der er loddet en ekstra lille

stang på, hvor stødstangen får sit "knæk" op til styreskiven. På denne lille stang er der sat en samlemuffe for el. ledninger, hvorpå nylon snoren fra låsestempellet er monteret; det er således muligt at justere udløsnings tidspunktet i forhold til rorklappens stilling ved at forskude muffen i den ønskede retning. Rorklappens stilling ved udløsnings tidspunktet bør være ca. $\frac{1}{2}$ af fuldt udslag fra neutral.

Et af de største problemer jeg havde ved konstruktionen, var understellets placering. Det var først meningen at understellet skulle sættes fast på cowlet men da et træcowl sandsynligvis ikke ville kunne holde, forsøgte jeg at lave et i glasfiber, men da det kom til at veje 55 gr. endte det hele med at understellet blev monteret i abachicrutchen lige foran planet.

Pianotråden er forsænket op i abachien, og nedenunder er så sat en 3 mm X-finers plade, som går fra bagsiden af styreskivehullet, og frem til motoren. Skruen til styreskiven er naturligvis monteret i denne X-finersplade, som samtidig giver en væsentlig forstærkning i overgangen fra forkanten af planet til crutchen.

Bemærk endvidere støttebøjlen på understellet som er lidt buet af hensyn til affjedringen.

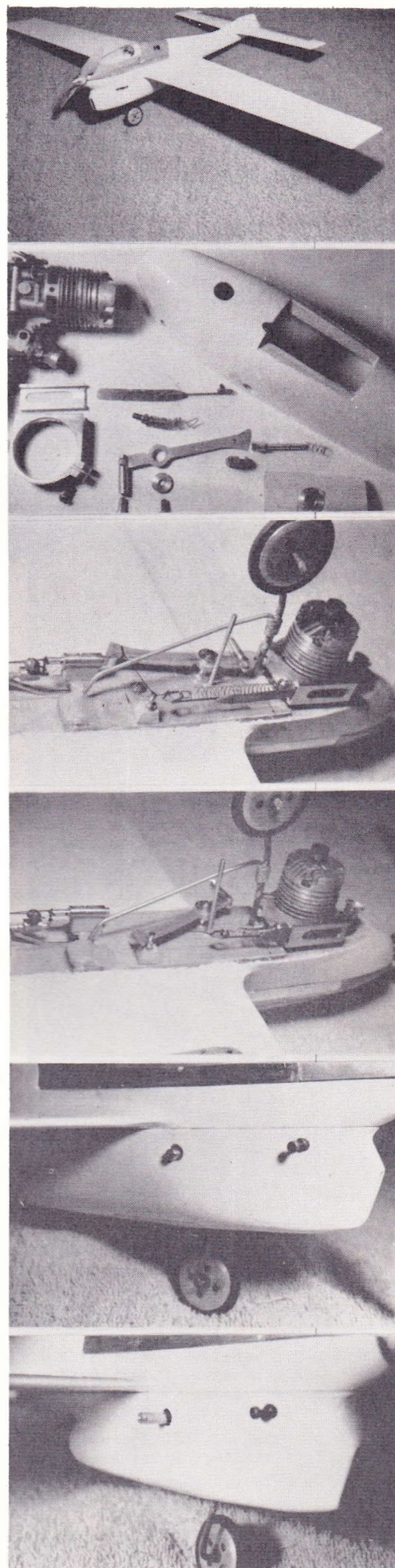
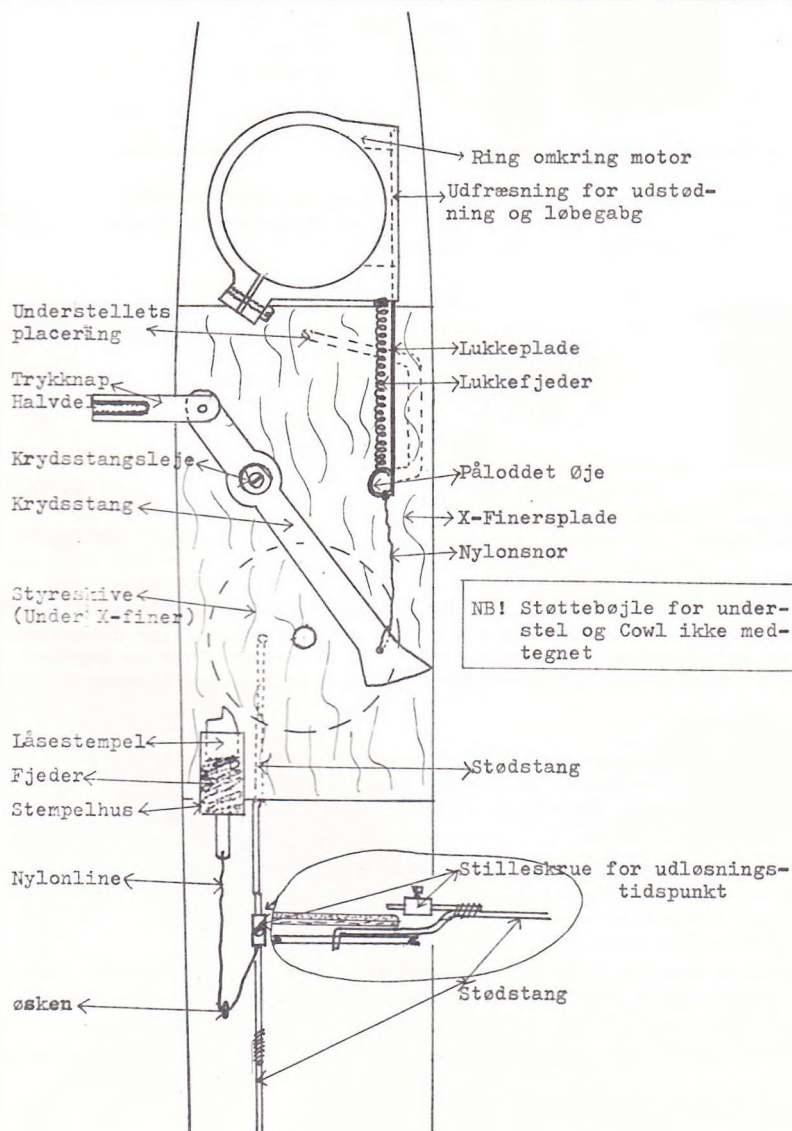
Det siger sig selv at hele systemet skal udføres tip-top for at kunne fungere tilfredsstillende, og følgende punkter er de vigtigste: Løbeganen og krydsstangens leje, skal være uden slør, men samtidig gå let for at kunne lukke hurtigt.-De to nylonliner må efterses jævnligt for slid, da et brud på en af disse, kan være katastrofal under et løb.

Hvis udblæsningssnaps benyttes, kan hullet til messingrøret børes på undersiden af udstødningsporten-Boret stikkes gennem et af hullerne i motorflangen ved boringen-og kan forbindes som vist i sidste nummer af MFN.

Resten af modellen er traditionelt opbygget med ramme-pan, af tageligt cockpit, og tanksystem som vist i sidste nummer.

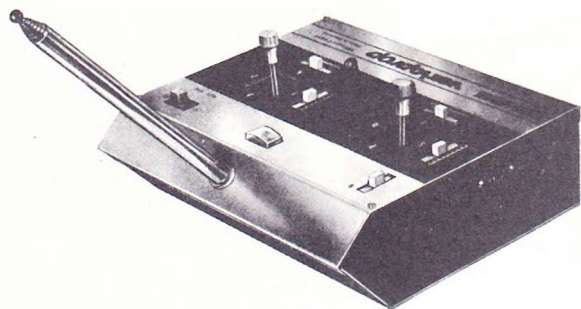
Tilsidst kan siges at Cut-Off systemet er særdeles sjovt at flyve med både for pilot og mekaniker-samtidigt med at det ved rigtig udnyttelse giver resultat.

PALLE RIVOLD



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

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



VARIOPROP sendere.

Der er 3 typer at vælge imellem:

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

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

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

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

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

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



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



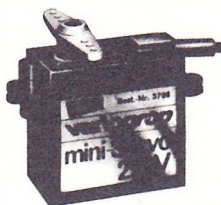
nr.3742 kr. 240
vægt 33 gr
maal 58x42x18

VARIOPROP modtager

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



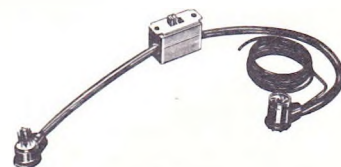
nr.3765 kr. 85
vægt 50 gr
maal 60x23x27



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



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



nr.3606 kr. 48,50
vægt 17 gr
antenne 1000 mm

VARIOPROP formaskiner, akkumulator og kabel.

ses ovenfor. Den nye mini-formaskine nr.3766 ventes leveringsklar omkring juli/august 69. Vi har ikke vist akku til sender og heller ikke kvarts - men de er ikke saa pøne 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 elektromotoren.

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 | 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 10 kanaler (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.



COMET CUP

Blev fløjet den 20 juli på Aamager fælled.

Der var desværre en del der var udeblevet på grund af ferie, men der var dog både svenske og jyske deltagere.

SPEED: Der var tilmeldt 9 mand, men der kom kun 4. Leif Eskildsen der også skal deltage ved EM, vandt foran Svenskeren Leif Cernold, der havde besvær med sine piper.

- | | | |
|-------------------|-------|----------|
| 1. Leif Eskildsen | 630 | 190 km/t |
| 2. Leif Cernold | Solna | 180 km/t |
| 3. Jørgen Bobjerg | 145 | 175 km/t |

STUNT EKS: Her var begge deltagere fra Jylland, og ikke uventet

vandt Leif Eskildsen foran en gammel veteran Leif Mortensen.

- | | | |
|-------------------|-----|----------|
| 1. Leif Eskildsen | 630 | 6021 pt |
| 2. Leif Mortensen | 403 | 4623 pt. |

COMBAT: Her var der kun tre deltagere, og vinder blev den svenske gæst.

- | | | |
|---------------------|-------|----------|
| 1. Jan Gustavsson | Solna | 2 sejre. |
| 2. Bjarne Simonsen | 630 | 1 sejr. |
| 3. J.O. Christensen | 319 | 0 sejr. |

TEAM-RACE:

Denne klasse var bedst besøgt, men da der kun var 6 hold, fløj man ikke semifinaler.

- | | | | |
|------------------|---------|------|-------|
| 1. P/O Hasling | 138 | 4:46 | 10:16 |
| 2. Uldum/Dahl | 504/630 | 5:18 | 10:59 |
| 3. H/J Geschwen. | 138 | 4:51 | - |

RC sommerlejr

22 aktive modelflyvere med ca. 55 modeller, 8 koner, 5 børn og 2 hunde byggede sig i ugen 11-20 juli på Stauning flyveplads. Vejret artede sig vel, og dette sammen med en god lejrledelse (Ole Christensen og Kaj Kudsk) gjorde, at lejren blev en succes. Der blev fløjet, snakket, eksperimenteret og repareret fra morgen til aften, og først sent slukkede de sidste lys i teltene, for tiden skulle udnyttes. Jeg er overbevist om, at vi alle tog derfra med mange gode minder og nyttige tips.

Kun en enkelt sjællænder var mødt op, men til gengæld havde han længere lufttid end de tre fynboer tilsammen.

Jens Jørgensen så vi desværre ikke noget til, han skulle nå barnedåb (BILLYKKE) men rygterne fortalte, at han havde modellerne klar til VM.

Arne Jensen.

1. Leif Eskildsen i speed.
2. Et fikst "flyvebord".
3. Erik Jensen med VM-model.
4. Kaj Hansen med sin VM-model.
5. --- sidste heat i combat foregår i skraldespanden.





Wakefield propellere

Karl Erik Widell er en af vore "gamle" wakefield-flyvere. Da han begyndte at flyve var det Erik Knudsen, der var guddommen i dansk modellflyvning ved siden af familien Hansen.

Idag, hvor nye guder er dukket op, har Widell trukket sig tilbage til det nordlige Sverige, hvor han kan sidde i fred og ro og filosofere over måder at bekæmpe de stadig dårligere betingelser for wakefieldflyvere på.

Den næstsidste nyhed fra ham er et ret sensationelt propeller-aggregat. Det beskrives i det følgende.

Den sidste nyhed er en model, der kan flyve fra alle andre wakefields. Vi håber at kunne vende tilbage til den engang.

Trods den stadige reduktion af den tilladte gummivægt, fra ubegrænset i 1953 til 40 gram i dag, er flyvetiderne for wakefieldmodeller ikke blevet mindre i denne periode.

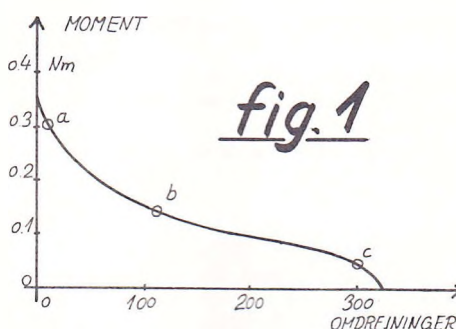
Dette skyldes ikke mindst udviklingen på propeller-området, hvor man i de seneste år endelig er begyndt at bruge den propeller-teori, som udvikledes for skibs- og flyvemaskinepropellere for 20-30 år siden.

De propellere, som er konstrueret på basis af denne teori, har vist sig at være meget effektive og kan næppe forbedres ret meget ved en ændret formgivning.

Imidlertid konstrueres en sådan propeller for et bestemt driftspunkt, som normalt vælges på den "flade" del af motorens momentkurve (fig 1, pkt. b.) og vil derfor have sin højeste virkningsgrad i dette punkt, medens den for såvel højere som lavere moment fungerer dårligere.

Årsagen til dette fremgår af fig 2., som viser de principielle strømningsforhold i et typisk snit af propellerbladet ved tre forskellige driftspunkter svarende til a, b og c i fig. 1.

I b), som er propellerens konstruktionspunkt, passer modellens flyvehastighed, c , og propellerens omløbshastighed, u , sammen, så at relativstrømmingen, w , træffer bladet med profilets optimale indfaldsvinkel, i.opt.



I starten, a), er motormomentet og dermed propellerens omløbshastighed større end ved b), mens modellens flyvehastighed er omtrent den samme, hvilket betyder, at indfaldsvinklen bliver større end den optimale, så at propellerbladet helt eller delvis staller.

Omvendt vil propelleren ved et mindre moment som i c) løbe langsommere og få en for lille indfaldsvinkel, så at den "trykker" på samme måde som en for tungt trimmet model.

I dette resonnement er for enkelhedens skyld virkningen af inducerede hastigheder etc. udeladt, da det ikke ændrer ved det

principielle forløb. Ved hjælp af den dyre teori kan man imidlertid få en mere nuanceret opfattelse af, hvor meget man taber på grund af motorens varierende moment.

Fig. 3. viser den teoretisk beregnede virkningsgrad som funktion af forholdet mellem virkelig og nominel stigning for den propeller, som er givet i tabel 1. Ved den virkelige stigning forstås den strækning, som modellen tilbagelægger pr. omdrejning af propelleren.

Punkterne a, b og c er også vist på fig. 3., og man ser, at virkningsgraden i begyndelsen og slutningen af motorløbetiden ligger ca. 20% under den optimale, hvilket omregnet til flyvetid betyder et tab på ca. 30 sek.

Af fig. 3. fremgår umiddelbart, at en løsning på dette problem vil være at lade propellerstigningen kontrolleres af motormomentet, således at forholdet mellem virkelig og nominel stigning hele tiden holdes mellem 0,75 og 0,9.

Dette betyder for den aktuelle propeller, at stigningen ved starten skal være ca. 650 mm og stige til ca. 1000 mm mod slutningen af motortiden.

Denne stigningsændring svarer til en vridning af bladet på 11° ved en radius på 210 mm. Ved roden burde vinkelændringen være lidt mindre og ved tippen lidt

fortsættes side 21.

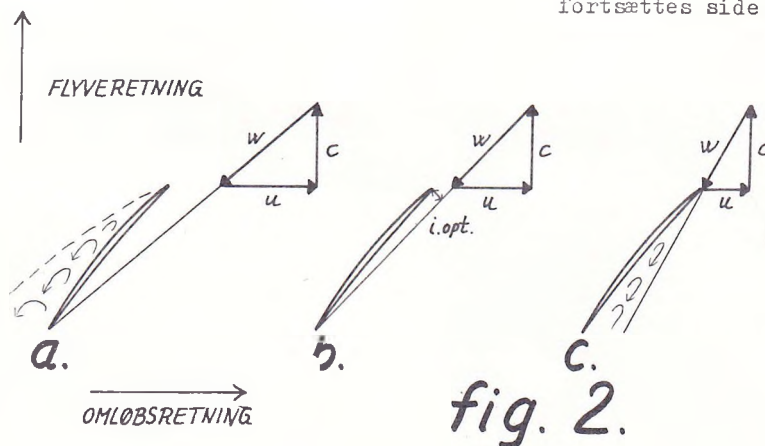
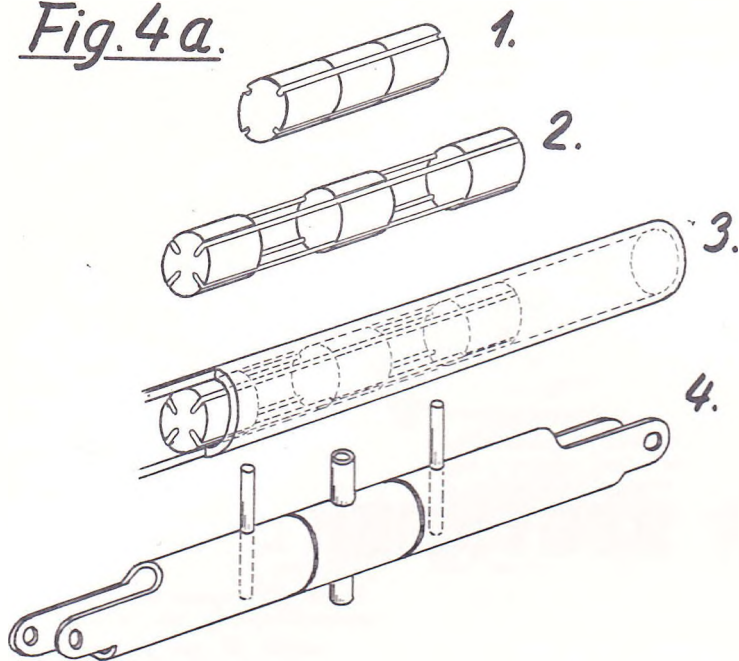


Fig. 4a.

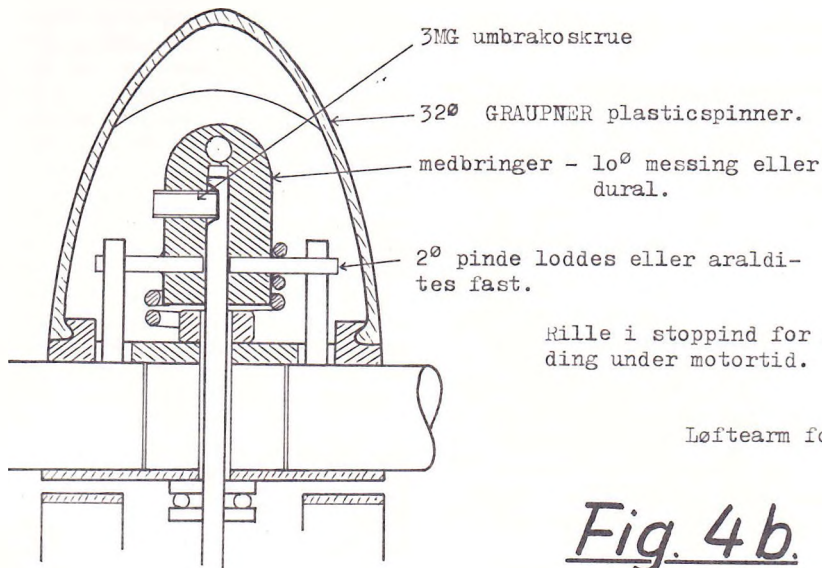


1. En 15mm lang al-stang med diameter 8mm. Der skæres fire spor, 0,8 mm bred, 1mm dybe. Stangen skæres i tre stykker på hver 5mm.

2. 0,8mm pianotråd araldites fast i sporene. Afstanden mellem stykkerne er 7 mm.

3. Fjederelementet araldites fast i 8^ox10^o al-rør. Piano-trådene skal ikke limes fast.

4. Røret slidses op med en løvsav, så begge ender kan vrides frit.
De to stykker pianotråd er 2 mm.



Rille i stoppind for fastholdning under motortid.

Løftearm for stop.

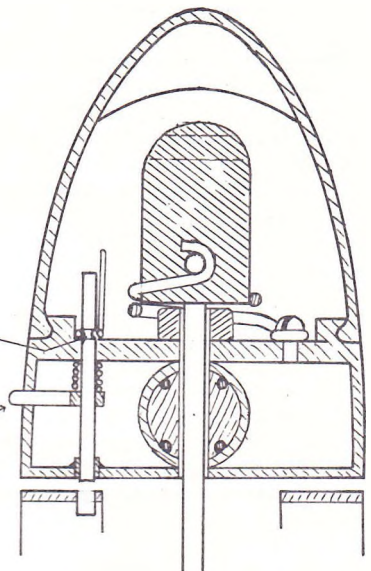
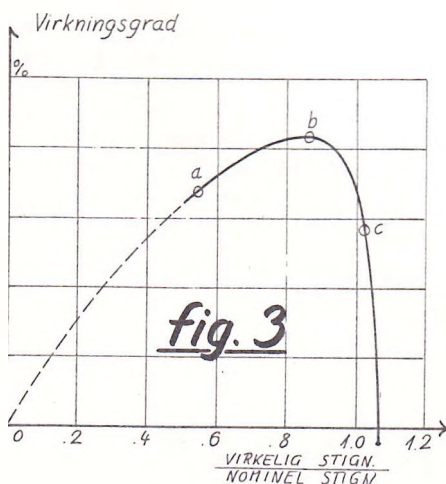
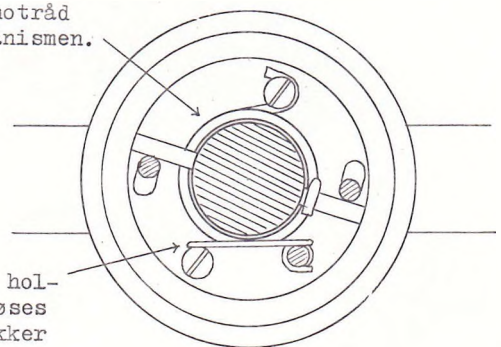


Fig. 4b.



Spiralfjeder af 1^o pianotråd for forspænding af mekanismen.



Bøjle af 0.8^o pianotråd som holder stoppinden. Stoppet udløses af medbringerarmen, som trykker bøjlen ud af rillen i pinden, når momentet er blevet så lavt, at spiralfjederen kan trække armen tilbage.

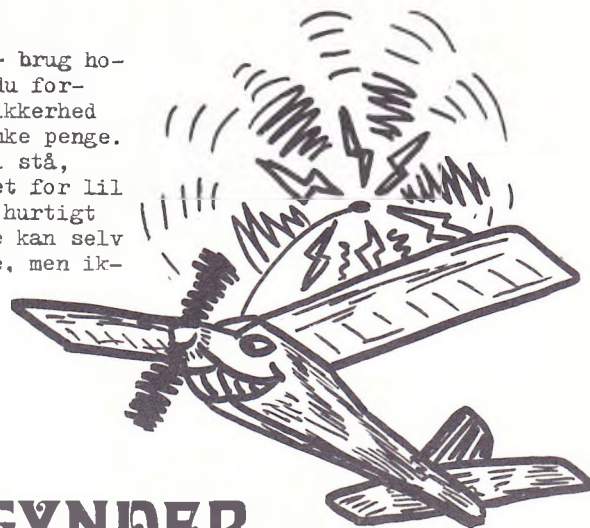
I mit daglige arbejde har jeg ofte erfaret, at skal man under- vise i det samme stof gennem en årække, er det som om eleverne har lettere ved at forstå det de første par år. Da vi vel kan gå ud fra, at gennemsnitseleven ikke ændrer sig, må det være læreren, der er blevet en dårligere pædagog. Han husker måske ikke sine egne vanskeligheder med tilegnelsen af stoffet og ser derfor ikke så klart, hvor skoen trykker. Anser mange problemer som selvfølgeligheder osv. Derfor vover jeg som R/C-begynder at nedfælde nogle af mine egne erfaringer her, medens jeg endnu har dem i frisk erindring.

Som erfaringsgrundlag ligger 15 modeller, 4 forskellige radioanlæg og en mængde dejlige timer.

Lad os slå det rast med det samme: DET ER VANSKELIGT AT FÅ EN GOD START I R/C, meget vanskeligere at lære end f. eks. tennis. Grundene hertil er mange. Ønsker du at lære at spille tennis, kan du for en rimelig pris erhverve dig de nødvendige remedier, melde dig ind i en klub og få spillets grundregler forklaret. På få dage er du igang. Hvis du ikke allerede er klar over det, må jeg bedrøve dig med, at slet så smertefrit går det ikke, hvis du vælger bygning og flyvning af radiostyrede flymodeller til hobby. Inden du overhovedet ved, om det er noget for dig, må du punge ud med en større sum penge, finde ud af, hvilket anlæg, der passer til dit behov, vælge et fly, lære at bygge det, få det i luften og ikke mindst finde ud af, hvordan man får det ned igen i et stykke.

Radioudstyret

Vil du ha' succes? - brug hovedet nu, for handler du forkert, kommer det med sikkerhed til at koste dig en bunke penge. Alt for mange er gået i stå, fordi de startede med et for lille anlæg, der alt for hurtigt skulle udskiftes. Dette kan selvfølgelig lade sig gøre, men ik-



FRA BEGYNDER..

ke uden ret betydelige tab. Andre igen har dyre anlæg stående, som de slet ikke er i stand til at udnytte. For mig at se er der kun to måder at starte på, enten en-kanals eller Full House (5-7 kanals proportionalt).

En-kanals er selvfølgelig den billigste måde at starte på, og der er mange gode anlæg på markedet. Pas dog på den lokale hobbyforhandler, han der er specialist i plasticbyggesæt og "fjernstyrede" biler. Han har muligvis et "godt" rørsæt til salg. Køb det ikke. Bortset fra, at det er uanvendeligt, er batteriudgiften svimlende, og du skal såmænd nok få brug for skillingerne. Hvis du køber en-kanals, køb da kun det bedste og under alle omstændigheder superhet (mindre støjfølsomt, indtil seks anlæg igang samtidig). De fleste af disse sæt

drives af to stk. 1,5 volts batterier, der forsyner både modtager og servo med strøm. De to første modeller jeg byggede fik et sørgeligt endeligt, fordi jeg troede, at der lige var til een flyvning mere. Jeg havde godt nok hørt om, at 70% af alle styrt skyldes svigtende strøm, men ---. Køb derfor med det samme en DEAC, den er dyr i anskaffelse, men den vil rimeligvis spare dig for et par styrt. Til denne lille tørakkumulator skal der bruges en ladeanordning. Jeg brugte i starten min drengs jævnstrømstransformator, og har man en gang bestemt ladestrommen, der skal være lidt under en tiendedel af kapaciteten (225 DKZ ladestrom ca. 22 mamp, 500 DKZ ladestrom ca. 45 mamp.) kan man lade i dagevis uden at akkumulatoren tager skade. Gør det til en fast regel, at for hver flyvedag lader du lo timer, samtidig med, at du lader igen natten før næste flyvning. En god ven kender måske en, der har hørt noget om, at man kan overlade en DEAC. Det kan man også, men kun hvis ladestrommen er større end det førnævnte. Man har fra fabrikkens side gjort forsøg, der viser, at en velholdt DEAC kan lades i mere end et år uden, at den tager skade, så lad bare væk. Nu tjener det intet formål at lade så længe, for efter ca. 16 timers ladning, "oplages" der ikke mere strøm, men er du i tvivl, så lad hellere lo timer for meget end en halv time for lidt.



..TIL BEGYNDER

For nogle er en-kanals svarer, men lige så sikkert er det, at en del hurtigt ønsker flere funktioner. Hvad nu? Hvis hovedinteressen er konkurrenceflyvning, må svaret ubetinget være 5-7 kanals proportionalt. Du kan godt nøjes med fire kanaler til hovedfunktionerne (motorkontrol, side- og højderor samt krøngeror), men sikkert er det, at har du "kun" fire, kommer du snart til at mangle en. Vil du ikke flyve konkurrenceflyvning, er der mange billige reed-anlæg på markedet. Et lo-kanals anlæg (5 funktioner) med rormaskiner kan købes for mellem 600 og 1000 kroner, alt efter stand og alder. Noget forholdsvis nyt er byggesættene. Jeg har kun set et enkelt sæt i luften, men måske dukker de op til konkurrencerne i 69/70. Prismæssigt ligger de på ca. 3/4 af et fabriksfremstillet anlæg, så har du erfaringer med loddekolben og mod på tingene, er det måske vejen. Det gælder inden for radioanlæg, ligesom inden for al anden finmekanik, at prisen på forskellige fabrikater kan variere flere hundrede kroner, ja, op til et par tusinde. Det kan være vanskeligt at træffe sit valg, men da man som regel aldrig får bedre radiogrej, end man betaler for, er det afgjort, at det billigere anlæg på visse punkter står tilbage for det dyrere. F. eks. må man regne med et større strømforbrug (færre flyvninger pr. opladning), mindre nøjagtig servobevægelse, større følsomhed over for forstyrrelser osv., hvis man vælger at spare ved at købe et af de billigere anlæg.

Model

Hvilket fly skal der bygges - er det næste problem du støder på. Der er idag en mængde fine byggesæt på markedet, og det må tilrådes begynderen med lidt eller ingen byggeerfaring at købe et sådant. Du har investeret en betydelig sum penge i radiogrej - lad nu være med at ødelægge det og dine nerver ved at vælge et fly for viderekomende (som Mustfire, Kvik Fly, Crusader, Laser og lignende lavvingede modeller). Jetpiloter starter i en højvinget maskine, og det må også være vejen for dig. Alt for mange gør den fejl at begynde med en for hurtig model, fordi det flyver de andre med - det ser pænere ud, osv. Gør det ikke. Start ved begyndelsen, ikke ved det, det gerne skulle blive til - ellers er der stor sandsynlighed for, at begyndelsen

bliver enden for dig. Lavvingede modeller er ikke særlig vanskelige at flyve, men de kan ikke selv. Reaktionstiden er lille. Særlig en ting skal du have overstået med en højvinget model. De første gange "flyver" man senderen, og først når du er kommet så langt, at hele din opmærksomhed er hos flyet i luften kan du begynde at tænke på en lavvinget model. Det tager tid, og kræver øvelse, men det er den eneste vej. SELV DET DYRESTE OG BEDSTE RADIOGREJ HJÆLPER DIG IKKE OVER DISSE FØRSTE VANSKELIGHEDER.

Egnede fly - Falcon 56, Tauri, Taxi, Tiger 20Y med flere. Byggesættene koster mellem 160 og 225 kr. Hertil kommer hjul, rorhorn, kviklink, silke, maling med mere, så den færdige model uden motor vil komme til at koste et sted mellem 225 og 300 kr.

Motor

Før du går igang med at samle stumperne må motorvalget træffes. Nogle vil mene, og med rette, at der skal anvendes en så stor motor som muligt, ud fra den betragtning at overskud af "hestekræfter" kan få dig ud af mange vanskeligheder. Det er rigtigt, men lige så rigtigt er det, at hestekræfterne kan få dig i vanskeligheder særlig hurtigt, og da din reaktionstid er lang, er det nok klogt at afpasse flyets fart efter dette. En god begyndermotor bør ligge mellem 3,6 og 5,6 ccm. De fleste af dem, såsom Super Tigre Veco, OS og andre, har gode drossler.

Har du lidt af en konstruktør i maven, så gem det til en senere lejlighed. Byg den første model nøjagtigt som tegningen viser. Brug rigeligt med lim, og hvis du endelig mener, at her er der vist et svagt sted - så forstærk, men du kan være rolig for, at bygger du som tegningen viser, holder modellen i luften og normalt også til en ret hård landing. Er du så heldig at være medlem af en klub, så prøv, om du ikke kan støve en gammel højvinget model op. Den ser måske ikke særlig køn ud, men er vingen bare nogenlunde lige, flyver den med garanti lige så godt som din første "flotte" model. For det første er indfaldsvinklen på plan og haleplan sandsynligvis i orden, - for det andet er du ikke nær så nervøs, da det jo ikke er dit mesterværk, der skal i luften. Særlig det sidste betyder mere, end du aner.



2. del vil indeholde: Radioinstallering, servomontering, tank-placering, brændstof, afprøvning, betjening af sender, indflyvning og landing. Det kommer efter al sandsynlighed i næste nummer af Modelflyvenyt.

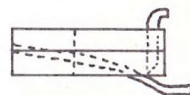
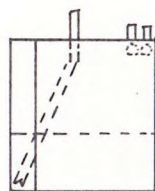
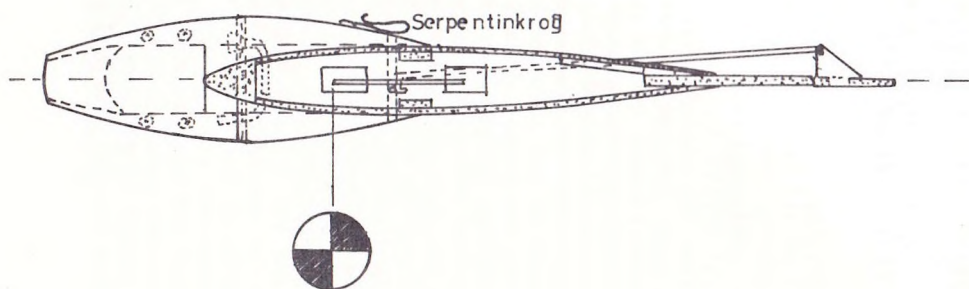
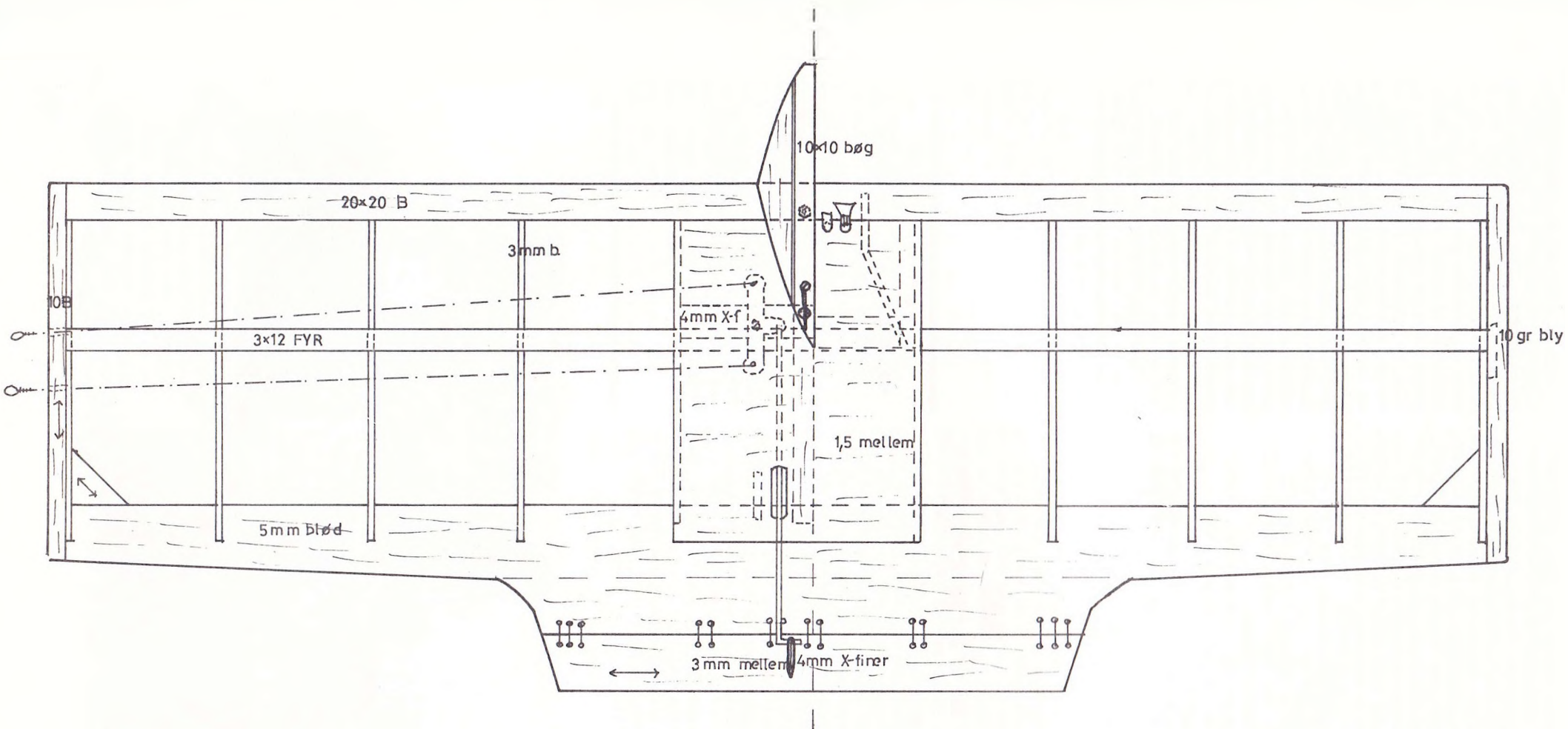
Arne Jensen.



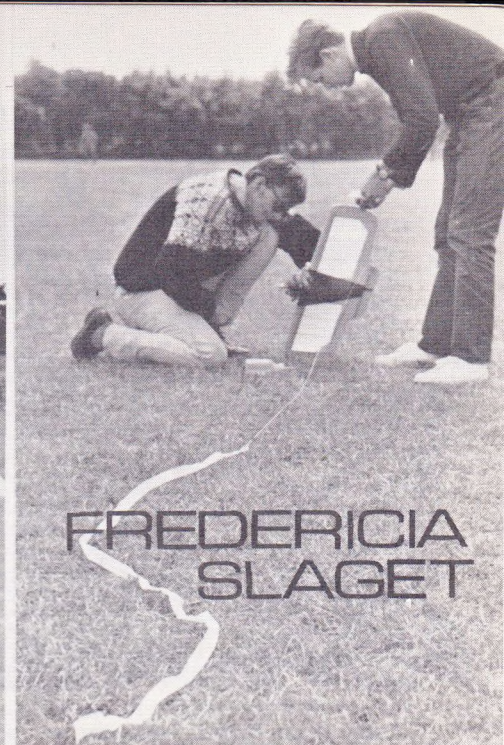
Mange foretrækker at lade en meget erfaren pilot overtage radioen, når det drejer sig om en ny models første flyvning. Her flyver Sebbert Larsens TAXI for første gang.

KAYO-1

KONSTRUKTION: JØRN RASMUSSEN
SPÆNDVIDDE: 780 mm
VEGT: 410 Gr.



kayo



FREDERICIA SLAGET

Normalt fløj jeg med Dominator, og ind i mellem prøvede jeg forskellige konstruktioner og byggemetoder f.eks Flamingo, også kaldet skumplastic, styropor etc, (hvilket jeg vender tilbage til i en senere artikel). Så byggede jeg KAYO efter at have set tegningen til en Warlord, fordi jeg mente der måtte være noget der var bedre end Dominator.

KAYO bygges som enhver anden combatmodel med planet først, så styretøj, tank, balsabeklædning, haleparti, motorfundament og sidst beklædning.

Forkant, bagkant, og de fire yderste ribber i hver halvdel samles først. Derefter trekantsfundamentet, og de to ribber som holder det. Hullerne i ribberne til udførelseslinerne brænder jeg ud med en bøjet strikkepind med et håndtag på. Trekanten med stødstang og de påloddede udføringer skrues i. Tanken og den sidste ribbe limes i, og derefter limes små kiler omkring tanken.

Tanken har spidsgavl, fordi jeg gerne ville have en tank der virkede 100 %, hvilket næsten er lykkedes.

Hovedlisterne limes på plads. Balsabeklædningen limes på og ud for hullet til stødstangen limes en lille balsaklods eller et stykke cellulid.

Stykket mellem bagkant og højderor sættes på med megen omhyggelighed. Motorfundamentet er som på Dominator, -Dog stopper motorbjælkerne 2 mm foran motorflangen. Til allersidst limer jeg en 10 mm ribbe på den yderste ribbe. Hornet bliver sat på højderoret med en tap som vist på tegningen.

I hullet til stødstangen er der sat et stykke messingrør. Inden modellen beklædes med 25 gr. KDH silke, får alt det traværk, som vil blive berørt af silken 2 gange zaponlak. Oversiden beklædes først, -alle kanter bukkes 4 mm ned på undersiden, og desuden beklædes motorfundament og højderor også. Silken får en gang do-

pe og 7 gange zaponlak, og når det hele er tørt, syes højderoret på med 0,3 nylonline.

Udføringslinerne loddes, så roret får 30-40 udslag til hver side. Limen jeg bruger, er Araldit til hornet, til pålimning af motorfundamentet, og til de to stykker messingrør i inderste tip.

Jeg har brugt kontaktilim (lad være at grine) til at lime motorfundamentet sammen med (det kan så laves på 1½ time) desuden er de yderste balsaklods også pålimet med dette, som sagtens vil kunne bruges til meget mere. Resten har jeg brugt hvid lim til.

Man skal være meget omhyggelig med at udvalgte materialer osv. Det kan lade sig gøre at bygge 2 modeller i løbet af 48 timer.

Jeg synes ikke at combat er en klasse hvor man udrydder modeller, eller hvor man bare flyver for at få lidt skæg i gaden" eller et par balsagilder.

Motoren jeg bruger er Super-Tigre G.20 D med 8x6 Super propel. Brændstoffet er en varm sommerdag følgende: 22 % Castrol M, 34 % Petroleum, 39 % Åter og 2 1/2 % Nitrat, ellers 25 % Castrol M, 39 % Petroleum, 34 % Åter og 2 % Nitrat.

Nogle kan bedst lide at bruge Klar petroleum, men da prisen er den dobbelte er det efter min mening og erfaring noget sludder.

Husk endelig at filtrer godt, - jeg sætter altid et brændstoffilter imellem føderoret og dysen.

Når min mekaniker skal stoppe motoren efter opvarmningen, sætter han simpelt hen fingeren på dysen, og der vil så stadigvæk være brændstof i slangen til en hurtig start.

Når man flyver, skal man ikke stå stille med håndtaget, -Nej man skal trække modellen rundt i alle manøvrer, da man derved får mere fart på, og endnu mere stramme liner

God kamp!

Jørn Rasmussen

Søndag d. 6 juli afholdt 635 Fredericia deres årlige Fredericia Slaget på FSN VAN (af hensyn til dem, der endnu ikke ved det, betyder det Flyvestation Vandel.)

Atter i år var der mange deltagere (1, 2, 3, 4, 5, 6 - mange) - der var syv. Desværre kom der ikke nogen, som ikke var på lejren i forvejen. Måske var det vejret, der afholdt dem fra at komme.

1' heat, 1' kamp kæmpede Bjarne Christensen 630 og Carsten Jensen 635. Bjarne vandt kampen med 164 points mod Carstens ÷ 15 points.

2' kamp - Bjarne Simonsen 630 og Poul Lodberg Jensen, 635. Her vandt Bjarne med ÷4 points. Poul blev diskvalificeret.

3' kamp - Hans Jørgen Nielsen og Jørn Rasmussen, begge 231. Jørn vandt med 191 points, Hans Jørgen scorede ÷111 points.

Svend Christensen 635 blev oversidder.

2' heat, 1' kamp - Bjarne Christensen og Svend Christensen. Bjarne vandt med 209 points mod Svends ÷ 13 points.

2' kamp - Bjarne Simonsen mod Jørn Rasmussen. Jørn vandt med 94 points mod Simons 44.

FINALEN stod mellem Bjarne Christensen og Jørn Rasmussen. Bjarne vandt klart over danmarksmesteren med 177 points - Jørn fik 95 points.

Resultat.

1. Bjarne Christensen 630
2. Jørn Rasmussen 231
3. Bjarne Simonsen 630
4. Svend Christensen 635
5. Carsten Jensen 635
6. Hans Jørgen Nielsen 231
7. Poul Lodberg Jensen 635.

Jørgen Nielsen



VM 69

DET DANSKE F.F. HOLD!

Thomas Væth blev nummer to i serien af udtagelseskonkurrencer - da Finn Frederiksen måtte melde afbud til VM er Thomas holdets førstemand.

I 1967 var han - som vi alle sagde bagefter - moralsk vinder af VM. Han havde fire max'er, i femte havde han udløst i termik og modellen var 70 meter oppe efter et minut. Hjemhenterne ønskede allerede tillykke i radioerne, da modellen uden varsel begyndte at synke som en sten. Den nåede at komme helt ned inden de tre minutter, og dermed var det VM fløjet. Det var lidt af en gåde, hvordan al termikken pludselig kunne forsvinde - muligvis skyldtes det, at modellen passerede skellet mellem en kartoffel & tidselmark og en græsmark.

Der bliver imidlertid mulighed for at sætte tingene på plads i år. Thomas regner med at benytte samme model som sidste gang, nemlig Tulle 3 (der har været bragt tegning i FLYV). Muligvis vil han også bruge en helbalsa-model, der lige er blevet færdig. Vingen er opbygget efter Jedelsky's metode og er ca. 225 cm, mens kroppen er en konventionel Tulle-krop. De første flyvninger med modellen viste ikke rigtig noget om dens egenskaber, da kroppen brækkede efter en uheldig første højstart.

Per Grunnet har deltaget i to NM og to VM hidtil - og indtil videre uden den store succes.

Ansvarer for den russiske modeltypes ret store udbredelse i Danmark må uden tvivl fordeles ligeligt mellem ham og Thomas

Kongsted. Siden 1965 har Per bygget 5 modeller af denne type - den sidste hedder Celeste og den udmærker sig ved at have trapez-form i både inderplaner og ører. Derved er spændvidden blevet ret stor - knap 220 cm. Endnu flyver modellen ikke ordentligt - skulle den ikke komme i trim til VM, har Per imidlertid et par af de gamle russere, som han fløj med sidste VM. De er stadig nogenlunde velflyvende.

Thomas Kongsted er den mest erfarne af de tre på A2-holdet. Han debuterede til Nordisk Landskamp i 1964 (blev nr. 4), deltog derefter i VM 1965 (blev nr. 3 og var i fly-off), vandt NM 1966, deltog i NM og VM 1967 med dårlige resultater. Thomas har haft en ret tilbagetrukket tilværelse som modellflyver i 68-69 vinter og forårs-sæsonen, men det lader til, at han er i gang med at vende stærkt tilbage. Hans flyvninger på sommerlejren tyder på det.

Kongsteds modeller har altid været meget påvirkede af de finske A2-modeller fra 1956 og fremefter. Grundkonstruktionen, Eclipse, er udgivet som KDA-tegning. De to seneste udviklinger har ret stor spændvidde - 67' modellen har centralplaner af almindelig længde med nogle store, spidse trapez-tipper. Kroppen er meget tynd med helt indbygget timer. Modellen har fløjet ret dårligt i en periode, men Kongsted har ombeklædt den, og nu flyver den virkelig fremragende.

Den helt nye model har meget store ører med elleiptisk sweep-back helt ude i tippen. Den har ikke fløjet meget, men virker særdeles potentiel. Den er - som

den eneste af holdets modeller - beklædt med silke. Kongsted mener, at det kan betale sig, når man - som han - opbevarer planerne på jg. Vægtmæssigt betyder det højst et par gram ekstra.

Wakefield-holdets førstemand er Erik Nienstædt. Det vil føre for vidt at omtale alle hans præstationer på det danske C2-landshold. Vi kan indskrænke os til at sige, at han opnåede sin bedste VM-placering i 1967, hvor han blev nr. 9 i fly-off'et. Han har opnået en række andenpladser til NM, som der næppe er nogen, der kan opvise magen til - det er aldrig blevet til en sejr, skønt det ofte har været meget tæt på.

Nienstædt må siges at bære hovedansvaret for den moderne, danske wakefieldmodel. Det var ham, der byggede den første Nille engang i begyndelsen af 60'erne. Siden har han selv udviklet modellen væsentligt, Chr. Schwartzbach har bidraget med en ny propel, og Thomas Køster har fløjet sin modifikation af typen med international succes.

Den nyeste udvikling af Nille har torsionsbox som den russiske wakefield fra Modellflyvenyt nr. 2. Den har lidt v-form i inderplanet, kroppen er blevet en del forlænget og profilet er ændret, som beskrevet fornylig i FLYV.

Nienstædt har fået fat i noget motorgummi af en meget fin årgang, så den side af sagen skulle være i orden. Han anvender optræksystemet, som han selv har beskrevet i nr. 2, så der er virkelig mulighed for at få sat skub i modellerne til VM.

Thomas Køster er andenmand på wakefield-holdet og tredieemand på gas-holdet. Han debuterede på wakefield-holdet i 1963 - og vandt. Derefter har han deltaget i næsten alle NM og alle VM siden. Til VM i 1965 vandt han, i 1967 blev han "kun" nr. 5, i 1968 vandt han både wakefield og gas til NM, og sidst har han vundet NM 69 i wakefield. Det er således ikke uden grund, at alle forventer et par fine placeringer fra ham til det kommende VM.

Thomas Køster har ført en dobbelt-tilværelse siden sidste VM, idet han både har fløjet wakefield og gas. Det har givetvis betydet, at han har måttet give afkald på de helt store resultater i begge klasser for at holde alle modellerne flyvende.

Wakefield-modellerne til dette års VM bliver modellen fra 1967, den russisk inspirerede model fra 1968, samt en helt ny, som han endnu ikke er begyndt på at bygge. Der er indtil videre ikke de store nyheder på den front men dels kan det nå at komme endnu, dels var Køster i 1967 så langt foran de fleste, at han nok skal kunne klare sig på det forspring endnu.

I gas er det mere spændende - han har haft et meget stort modelforbrug i det sidste års tid. De fleste af hans modeller har haft halbbalsplaner (som Seelig) og de har ikke kunnet holde trimmet fra dag til dag. Nu har Køster bygget to helt identiske modeller - næsten magen til Cream (tegning i nr. 1), dog med et 9% profil og cowl om motoren. Den ene af de to modeller har fløjet fint, men blev så ødelagt alvorligt ved et meget uheldigt havari. Der er imidlertid stadig en model tilbage, hvis den havarerer ikke kan repareres - og Køster har altid klaret sig bedst, når han kun har haft en enkelt model at flyve med.

Erik Jacobsen er holdets eneste "rigtige" debutant. Tidligere har han kun fløjet med til en større international konkurrence - Europa Cup i 1968, hvor han blev nummer tre. Erik er utvivlsomt holdets barskeste mand - han er frygtet blandt "holdere" for sit vilde adfærdsmønster, når han får en boremaskine i hånden. Og han er antagelig den eneste modelflyver i verden, der knuser sine mislykkede propeller med håndkantsslag i stedet for at gemme dem et stykke tid og så fælde en tåre og lægge dem blidt ned i affaldsspenden.

Han flyver med modeller, der ligger tæt op ad Køsters. Hans

nyeste har torsionsbox, men adskiller sig ellers ikke væsentligt fra Lola, Køsters 67' model.



Bare rolig --- nok flyver Kongsted C2 på øverste billede, men til VM gælder det A2 for ham.

C2 overlader han til Erik Jacobsen på nederste billede.

I gas er Niels Chr. Christensen suveræn førstemand. Alle andre lå adskillige hundrede sekunder under ham på ranglisten. Niels har været med på holdet i adskillige år. Han har opnået en del

gode resultater både til NM og VM - ofte har han også, som de fleste andre danske gasflyvere, ligget nær bunden på listen.

Siden begyndelsen af 1968 har Niels fløjet med modeller af type som Meshack - tegning i Model-flyvenyt nr. 3. Han har for tiden to af disse modeller, der er meget stabile og velflyvende. Foruden disse normale modeller har Niels bygget to gassere med "flaps" - den bageste trediedel af vingen kan bevæges som et rør. I stiget er flappen trukket op, så profilet er fladt, i gliddet falder den ned, og profilet er dermed ret hvalvet. Den første af disse modeller holdt kun kort tid - det var en Meshack, der havde flaps i midterplanet. Den anden eksisterer endnu, men er ikke trimmet godt nok. Det er på nuværende tidspunkt svært at sige, om man kan vinde noget særligt ved at bygge flapper-gassere. Det er i hvert fald givet, at man komplicerer sin model væsentligt.

Den sidste flapper-gasser havde enkel v-form og har vist meget fine stig-egenskaber. Det har desuden fra svævemodeller vist sig, at modeller med enkel v-form er lette at få til at glide rent - derfor besluttede Niels at bygge en model uden flapper med enkel v-form. Den er færdig nu, men ikke trimmet. Den er meget stor - spændvidde knap 2 meter, kropslængde ca. 1,5 meter. Profilet er kun 7% tykt, så stiget bliver forhåbentlig ret hurtigt på trods af den store vinge.

Steen Agner har været med til de fleste VM og NM siden 1963. I 1963 blev han nr. 2 til NM, en præstation han gentog i 1966. Til VM har han været forfulgt af uheld - værst i 1967, hvor han dagene før konkurrencen fløj max efter max. Så havarerer han sin bedste model på sidste trimstart før konkurrencen. Reserven fløj derefter et par maxer, men så faldt haleplanet af i tredie start med et nul som følge. Og for at gøre det perfekt forsvandt modellen efter 4' start og 3' max., således at der kom endnu et nul på listen.

Steen er først for nylig kommet igang med at lave modeller med tailplane-setting, han har en model færdig og en anden undervejs. Endnu er det ikke blevet til flyvninger med den nye model. Den er temmelig traditionel i stil med Meshack og Cream, dog er kroppen noget længere end på disse modeller. Steen anvender en Miebach-tunet Super Tigre.

Per Grunnet.

1.



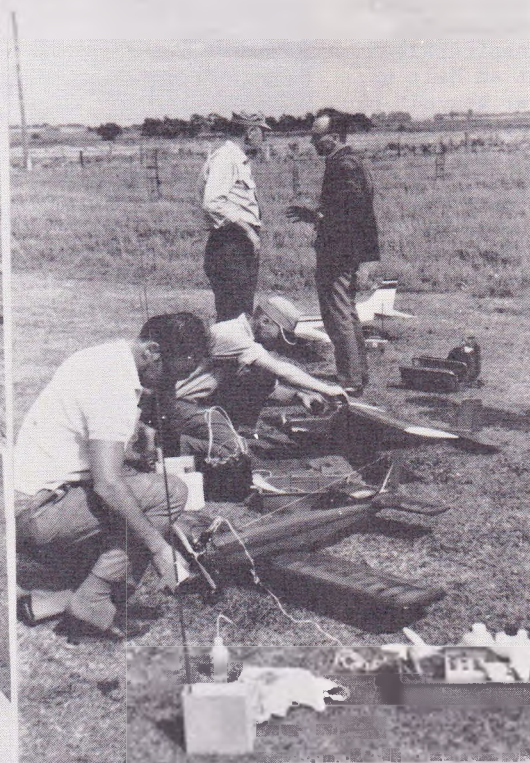
2.



3.



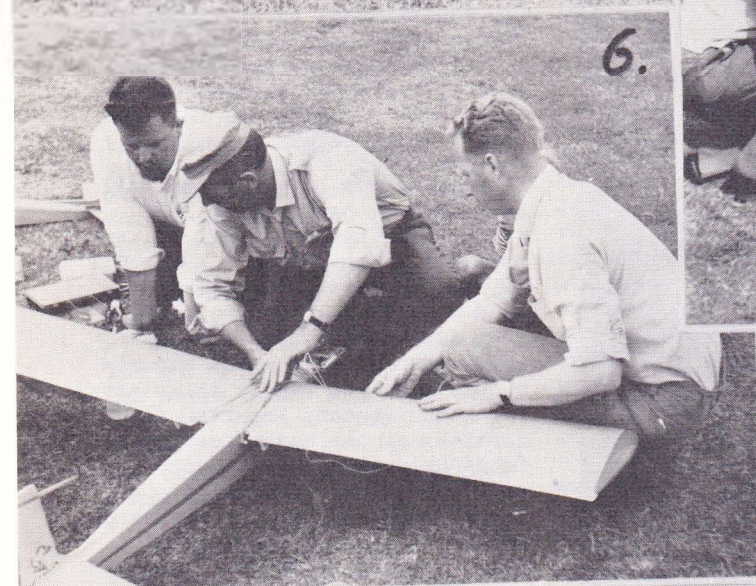
4.



5.



6.



8.



7.



10.

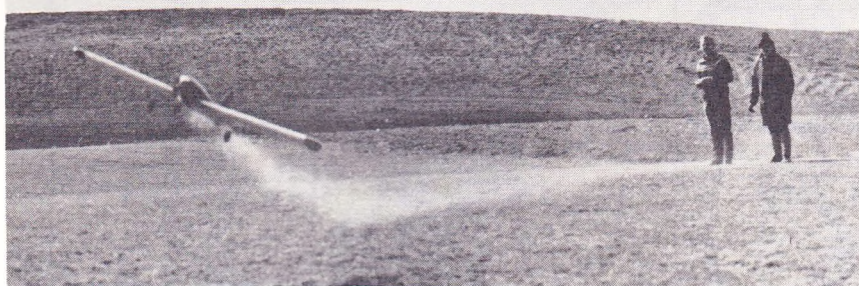


9.



1. Holm Thomsen er ved pinden under første start med Ib Lundforts nye model.
2. Arne Lillesø kører sin Superjet ud.
3. Bjarne Mørensens med Viscount.
4. Et udsnit af modelparkeringen.
5. Egon Jensen med Skylark.
6. Holm Thomsen og Helge Hansen hjælper Ib Lundfort med hans Senior Falcon.
7. Jan Hacke med selvkonstruktion.
8. Arne Lillesø starter Superjetten.
9. Helge Hansen gør sin WIK Commander ren efter dagens flyvninger.
10. Ejler Thomasen med en selvkonstruktion.

RC NYT & NYT OSV.



STENLØSE

RFK Stenløse indbød søndag d. 6 juli til flyvedag på Klubbens egen flyveplads, som ligger ca. 3 km NØ for Gundseemagle. Der var ikke planlagt nogen form for konkurrence, men tanken var, at man blot skulle komme for at flyve sammen, udveksle erfaringer osv. I det gode vejr havde mange sjællandske R/C folk efterkommet indbydelsen, og der var livlig aktivitet dagen igennem. Klubben, der ikke er tilsluttet KDA - men går med i R/C-unionen - vil også fremover gerne se gæster på sin udmerkede flyveplads, og vi kan kun anbefale, at man aflægger klubben et besøg. Det er vældig flinke folk, og man skal nok blive godt modtaget.

Ole Meyer.

R/C unionen

Det kan oplyses, at der nu - efter knap 2 måneder - er 60 medlemmer af R/C-unionen. Midt i juli går komplet adresseliste og forslag til love ud til samtlige medlemmer. Vi har fået mange sympatitilkendegivelser, men også kritik. Denne går enstemmigt ud på, at man burde bryde helt med KDA!!!

Ole Meyer.

MODELLFLYGNYTT

Forbilledet for Modellflyvenyt er det svenske blad, "Modellflygnytt". Det er medlemsblad for det svenske modellflyveforbund, SMFF, det udkommer 6 gange om året og indeholder stof af interesse for alle modellflyvere.

Den nuværende redaktion består af Nils-Olof Roslund (redaktør), Sven-Olof Lindén (fritflyvning), Ulf Larsson (linestyling), Jan Levenstam (radiostyring), Gert Ericsson (raketmodeller) samt Carl Göran Sundstedt.

Der har været nogle vanskeligheder med at få bladet ud i år, men nu skulle de være overvundet. De to hidtil udkomne numre i 1969 har især beskæftiget sig med radiostyring og raketflyvning. Specielt er radiostyringsstoffet spændende, idet man er i gang med en artikelserie med alt, hvad en radiostyringsflyver bør vide.

Den tekniske kvalitet af det svenske blad er særdeles høj - på det punkt kan vi slet ikke følge med. Bladet er sat og der er anvendt dyrt papir.

Alle kan abonnere på Modellflygnytt, det foregår ved, at man sender 10 svenske kroner til: Modellflygnytt, Postgiro nr. 51 81 65, 600 11 Norrköping 11.

TUNE IN

Indrøm det bare, du har altid ønsket at være med, hvor tingene sker. Og nu har du virkelig en chance for at få det ønske opfyldt. R/C-unionen er for tiden det mest progressive element i dansk modellflyvning, så det er faktisk din moralske pligt at støtte den - hvis du da ellers interesserer dig for R/C. Skriv derfor til:

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

Ole Meyer vil så sende dig en indmeldingsblanket med oplysninger om unionen.

Graupner

GRAUPNER

Man har ventet den nye Graupner-Varioprop "folkesender" med megen interesse, så vi rettede en forespørgsel om denne og andre nyheder til importøren i Danmark, Ib Andersen. Nedenstående er hans svar:

"Den nye "folkesender" i Graupner-Varioprop - nr. 3720 - er nu kommet frem og findes rundt om hos forhandlerne. Det er den nye mindre proportionalsender med 6 kanaler (3 funktioner). Den kan ikke udbygges, men den arbejder sammen med alt andet Varioprop-materiel. Til svævefly er denne sender jo mere end tilstrækkelig stor - og også til dem, der sejler. Til motorfly vil den i mange tilfælde også gøre god fyldest, idet der jo er funktioner til både højde- og sideror samt motordrossel. Den har en stor fordel - den koster kun kr. 540,-. Med denne sender kan der fås Varioprop-anlæg fra omkring kr. 1675,-.

Den længe ventede lille Varioprop Mini-servo (35x18x33mm, 40 gram) kan ikke ventes før i august.

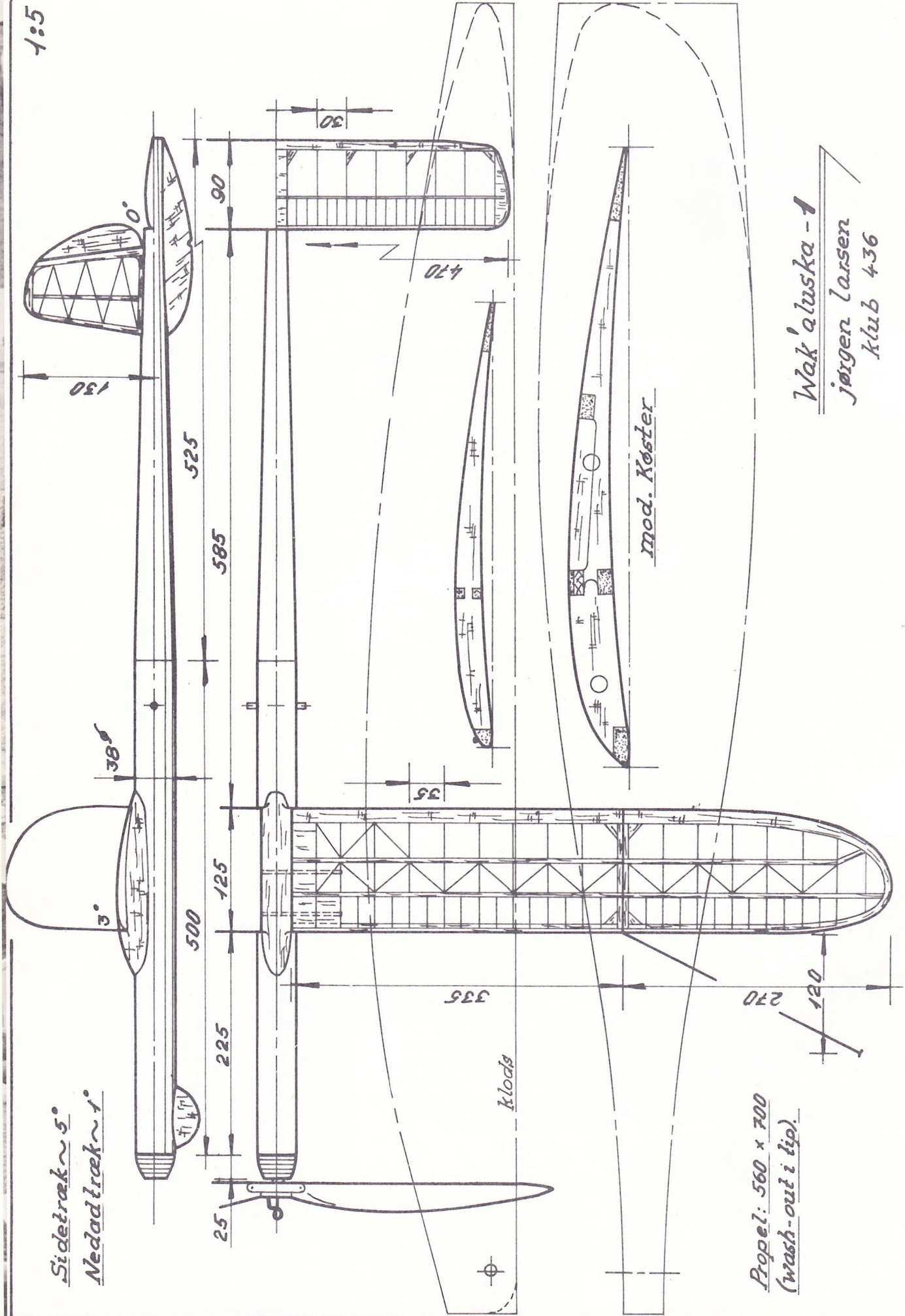
Angående Graupners flymotor type NSU Wankel kan det meddeles at den endnu ikke er fremme. Produktionen er igang, men det kan ikke forventes, at motoren dukker op i Danmark før engang i september/oktober. Til den tid vil den endvidere kun kunne leveres i meget begrænset omfang, og vi skal nok helt frem til vinteren, foråret, før motoren kan leveres i tilstrækkelige mængder."

Vi kan tilføje, at vi håber at kunne bringe en beskrivelse, muligvis en test, af Wankel-motoren, når de første eksemplarer kommer til landet.



Sidetræk ~ 5°
Nedadræk ~ 1°

1:5



JØRGEN LARSENS SIDER



Jørgen Larsen var en af Danmarks allerbedste A2-flyvere i perioden fra 1963-1967. Han var blandt de første danskere, der for alvor lærte at finde termik fra jorden. Hans modeller var altid temmelig avancerede og lignede ikke alle andre svævemodeller.

Så forsvandt han imidlertid næsten helt fra konkurrencerne, måske opdagede han, at livet er andet end modellflyvning.

Og hvad sker der så - vi har netop modtaget tegning og kommentar til hans nye wakefield-model - det er den vi bringer på denne og på modstående side.

Jeg vil her præsentere min første wakefield, som jeg har givet det mærkelige navn, da mine A2-modeller bærer navnet Aluska.

Da jeg var til VM i Finland i 1965, blev jeg en del begejstret for Matveevs model, dels på grund af den lave pylon, og dels fordi den havde en ret kort krop. Derfor blev min wake faktisk et plagiat rent dimensionsmæssigt, og det har vist sig, at det ikke var nogen helt dårlig ide.

Modellen havarerede iøvrigt under den første trimning på grund af for meget sidetræk, men efter reparation og forsynet med passende sidetræk, opfører den sig eksemplarisk. Med de 16 strenge Pirelli stiger modellen imponerende hurtigt i relativt snævre spiraler. Den er trimmet højre/venstre, idet halefinnen er med bærende profil og justerbar kurveklap.

Modellens opbygning skulle til en vis grad fremgå af tegningen. Kroppen er rullede rør det forreste to lag 1 mm balsa beklædt ind- og udvendigt med tyndt papir, halebommen er et lag 1 mm balsa også beklædt på begge sider. Alt er naturligvis grundigt lakeret. Halefinnen er lavet af 6 mm balsa og 6 mm høje stykker 1 mm balsa, der derefter er afpudset i profilform, og underfinnen er af 3 mm quarter grain balsa.

For mig var det mest spændende ved modellen propellen. Jeg frembragte et par stykker i balsa, men de var ikke tilfredsstillende, hvorefter jeg gik i gang med en abachi-propel, som nu sidder på modellen. Jeg gik ud fra Nille V propellen med hensyn til diameter og stigning, idet jeg gav den wash-out i tippen i overensstemmelse med de seneste propelteorier. Den færdige propel har meget tynde blade med skarpe for- og bagkanter og flad underside. Endvidere gav jeg tippen en lidt speciel form (se tegning), men hvorvidt det har nogen indflydelse på propellens egenskaber, er jeg endnu ikke i stand til at sige, idet jeg ikke har noget sammenligningsgrundlag.

Jeg er i gang med en ny wake med næsten samme dimensioner, men forsynet med ændrede tipper og krydsribbeopbygning. Propellen bliver nogenlunde den samme. Nyt bliver også propelstoppet, det skal være af momenttypen, hvorved motorlængden ikke bliver kritisk.

Jørgen Larsen.

DM - efterhånden en trist affære

Da kombineret DM første gang blev afholdt på Esbjerg lufthavn, var der betydelig flere deltagere end ved DM i år, selv på trods af, at begynderne blev forment adgang til disse mesterskaber. At periodetallet for fritflyvningsens vedkommende er sat op til 7 har betydet, at folk nu har fået travlt.

Jeg har selv deltaget i lo DM med skiftende held, men jeg synes efterhånden, at der mangler afveksling i programmet. Hvad med at lægge en periode fra 19 - 21 lørdag aften. I betragtning af, at der i mange tilfælde er forholdsvis rolige vindforhold på dette sene tidspunkt, kunne man få en konkurrence, hvor det ikke blot gælder om at hægte modellen af i en boble, men så sandelig også om at have en veltrimmet og velflyvende model til om aftenen.

Endvidere er der jo også folk, der eksperimenterer med stillevejrmodeller med store spændvidder, og sådanne modeller ses sjældent til konkurrencer på grund af vort irriterende klima, men her ville være en chance for at se dem i funktion. Der kunne så passende blive 8 perioder.

I betragtning af det efterhånden mikroskopiske deltagerantal i de fritflyvende klasser, synes jeg, tiden er inde til at foreslå en ændring af adgangsbestemmelserne. F. eks. b-diplom i A2, a-diplom i C2 og ingen diplom i D2. Endvidere synes jeg, at man ved samme lejlighed skulle afholde DM i klasse A1, og her skal der ikke være nogen diplomkrav. Således vil evt. begyndere få lejlighed til at flyve ved DM, og jeg ved fra mig selv, at det at deltage til DM virker ganske interesseforøgende. At der er folk, der holder på, at DM skal have en betydelig lødighed, skyldes vel en manglende forståelse af, at modellflyvningen, især fritflyvningen, er i tilbagegang. At det ændrede diplomkrav ikke er nogen patentløsning, er jeg gangse klar over, men jeg tror, at det er et skridt i den rigtige retning.

Endelig vil jeg foreslå, at DM henlægges til pinsen i stedet for Bededagsferien. Den meteorologiske statistik viser klart, at chancen for hæderligt flyvevejr er større på det tidspunkt.

Ovennævnte er skrevet for at få folk til at tage DM-arrangementet op til overvejelse, især set med modellflyvningsens tilbagegang som baggrund. Think about it!

Jørgen Larsen.

Sommerlejren



Årets sommerlejr vil givetvis gå over i den mundtlige model-flyvetradition som "den, hvornår-vardetnudenvar, da vi næsten ikke turde kravle ud af soveposerne fordi det blæste og regnede og var væmmeligt altsammen." Og ikke uden grund - selv det legendariske vand-show i 1963 (eller var det '64?) var -undskyld- vand ved siden af årets lejr. Under ledelse af lejrchef Lyregård skyllede cyklonerne med tilhørende storme og haglbyger og vandbyger ind over Flyvestation Vandel i tiden fra d. 6/7-13/7. Det må dog - retfærdigvis - indrømmes, at vejret på lejrens sidste dag - den med oprydningen - ikke var så slemt endda.

Og alligevel blev der fløjet lidt - det bekræfter vor teori om, at modelflyvere ikke er helt almindelige. Vi skal ikke bringe resultater her - de har været bragt i den lokale lejr-avis, og dukker måske også op i FLYV, hvem

ved.

Derimod skal vi bemærke, at de begyndere, der deltog på årets lejr, var forbløffende dygtige. På trods af vejret klarede de sig fint i konkurrencerne - hvis det var typiske modelflyvebegyndere, vi så på sommerlejren, er der ingen grund til at frygte modelflyvningens fremtid. Snarere må man frygte, at dagen, hvor man vil se sig distanceret af nye modelflyvere, er nærmere end man havde troet.

Per Grunnet.

1. Lyregård brugte megen tid på at trimme D2 - forgæves
2. Søren Hillerup i imponerende stil.
3. Finn Bjerre og Sehested.
4. Jørgen "Stoffer" Nielsen.
5. Gunnar Nielsen i selvstart.
6. Team-race og regnvejrr er ingen spøg - så man aflyste.



fortsat fra side 8.

større, men det drejer sig maksimalt om 2°.

Nu er det imidlertid ikke nok at vide, hvordan bladene skal vride sig. Man må også kunne få dem til at gøre det, og dette rent mekaniske problem har vist sig at være vanskeligt at løse.

Årsagen til dette er, at det er svært at lave lejer i propellernavet som går tilstrækkelig let, når bladene er belastet, og mekanismen kommer derfor ofte til at arbejde i ryk.

Det er dog muligt at undgå dette problem helt ved at erstatte lejerne med et fjederelement, som arbejder helt uden friktion. Elementet, som har den egenskab, at det er torsionssvagt men bøjningsstift, er i princippet opbygget som et fuglebur.

Fig. 4. viser et propelleraggregat for variabel stigning, som er opbygget på dette princip.

Systemet har vist sig at fungere godt i praksis bortset fra lidt besværigheder med stoppet, som har haft tendens til at virke i utide. Dette skyldes dog en ren fremstillingsfejls ved det aktuelle aggregat.

Til sidst skal siges, at selv om der ikke er tvivl om, at man kan forbedre sin stillevejrsstid 15-25 sek. ved at anvende variabel stigning, så kræver dette, at propeller, stigningsvariation og model er nøje afstemte efter hinanden.

Hvis dette ikke er tilfældet, bliver den variable stigning bare en unødvendig komplikation, som gør mere skade end gavn.

Karl Erik Widell.

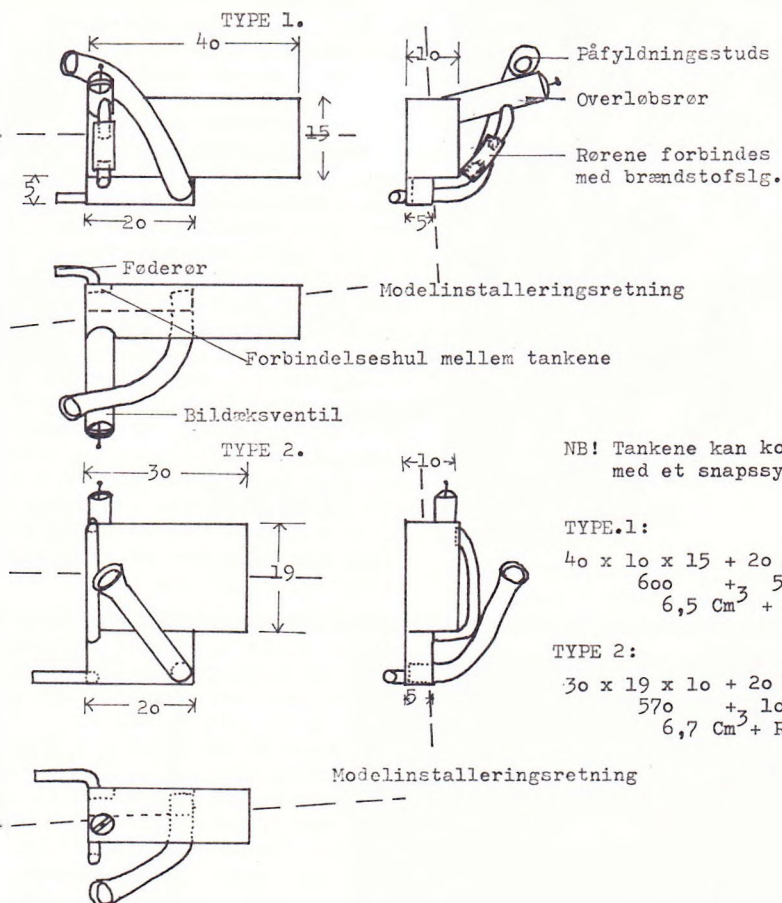
CHICKEN HOPPER TANK

Jeg har i de år jeg har fløjet Team-Race prøvet adskillige tanke og systemer. Høje, smalle, lange og brede, almindelige tanke, trekantede terninger, reguflow og Uniflow, men først, da jeg gik over til Chicken-Hopper fik jeg den helt perfekte fø-

ning. I begyndelsen lå den lille tank bagi, men det skabte problemer ved starten, men efter den blev flyttet frem, har der ingen problemer været.

Hvis man kniber motoren for meget stopper motoren automatisk. Man kommer således ikke i luften med en motor der løber varm på grund af overknibning.

Luis Petersen



Give Peace a Chance

Tabel 1.

Wakefieldpropeller,

D - 600 mm,

S - 850 mm.

| radius | bladbredde | vinkel |
|--------|------------|--------|
| 60 | 30 | 67.9 |
| 90 | 46 | 53.2 |
| 120 | 49 | 51.1 |
| 150 | 50 | 44.6 |
| 180 | 50 | 38.4 |
| 210 | 48 | 33.5 |
| 240 | 46 | 29.2 |
| 270 | 39 | 25.2 |
| 300 | 0 | 22.0 |

Radius og bladbredde er målt i millimeter, vinkel i grader.

Limfjordsstævnet

Blev fløjet på Skalborg Stadion, i en bagende sol, men hård blæst. Man havde gjort en del ud af propagandaarbejdet omkring konkurrencen-noget som savnes ved de fleste konkurrencer.

STUNT EKS:

| | | |
|-------------------|-----|----------|
| 1. Emil Madsen | 630 | 5244 pt. |
| 2. Leif Mortensen | 403 | 4662 pt. |
| 3. Erik Hansen | 629 | 3586 pt. |

STUNT BEG:

| | | |
|--------------------|-----|----------|
| 1. E. Severindsen | 504 | 1699 pt. |
| 2. Jørgen Vammen | 403 | 1605 pt. |
| 3. H.L.D. Christs. | 403 | 618 pt. |

SPEED:

| | | |
|--------------------|-----|--------|
| 1. Jørgen Bibjerg | 145 | 180 |
| 2. Lars W. Nielsen | 403 | 169 km |
| 3. Werner Siggård | 130 | 144 km |

COMBAT:

| | | |
|-------------------|-----|-------|
| 1. Werner Siggård | 130 | + 70 |
| 2. E. Severinsen | 504 | - 69 |
| 3. B. Jespersen | 504 | - 170 |

TEAM-RACE:

| | | |
|----------------------|---------|--------|
| 1. Bobjerg/Siggård | 145/130 | 11:19 |
| 2. Christen./Poulsen | 630 | 11:34 |
| 3. Uldum/Dahl | 504/630 | 24 omg |

SIDSTE SIDEN

=====



Som tidligere meddelt 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 panner sælges. 8 kr. + porto, henv. Jens Geschwendtner, Wibrandtsvej 47, 2300 S.

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

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

Seelig timere til A2, G2 og D2 tages hjem på bestilling. Pris henh. 50, 50 og 75 kr. Henv. Steen Agner, GO 22 26.

Fjernstyring til salg: Telecont sender og modtager 9 kanal med ladeaggregat, 3 stk. rormaskiner Bellamatic II. 1 stk. lo com motor, Super Tigre. 1. stk. byggesæt Taurus 1,75 og meget andet tilbehør, alt er ubrugt. Henvendelse: Marinus Carlsen, Tværvej 6, 5970 Årskøbing.

KOMMENTAR

Der har været megen snak om de nordiske landskampe siden udsendinge fra de nordiske aeroklubber i deres visdom besluttede at annullere NM de år, hvor der blev afholdt VM.

Denne beslutning viser tydeligt, at man skal lade modellflyvere ordne modellflyveanliggender. Hvis modellflyverne har lyst til at flyve en konkurrence, som de kalder Nordisk Landskamp, så skal de da have lov til det, specielt eftersom det alligevel er dem, der får alt besvaret med arrangementet. Det viste sig nu, at man havde lyst til at flyve NM i fritflyvning, og svenskerne arrangerede derfor konkurrencen. Den blev kombineret med NM i linestyring, idet man i Norrköping havde mulighed for at afvikle begge konkurrencer på en militær flyveplads lige ved byen.

Fritflyvningskonkurrencen var præget af de skiftende vejrforhold. Om lørdagen fløj man de 4 første perioder i ret stille vejr. De sidste 3 starter blev foretaget om søndagen i varublen termikvejr.

Generelt kan man sige, at der ikke var de helt store overraskelser. Finnerne viste, at de har nogle meget dygtige A2-flyvere, Thomas Køster viste, at han ikke har glemt at flyve G2. Nils-Erik Hollander viste, at gassere ikke nødvendigvis skal være store på alle leder for at kunne gøre sig gældende.

Så viste det sig også, at vi måske ikke er så suveræne, som vi fortæller hinanden.

Per Grunnet.

STABBen

Stabben er navnet på et svensk klubblad - det er medlemsblad for modellflyvemedlemmerne af AKG (Aeroklubben i Göteborg). Redaktør er Lars-G. Olofsson, Marconigatan 21, 421 44 V. Frölunda, Sverige.

Bladet er en mellemting mellem Nyt fra OMF og Hurricane Times, idet det indeholder alting fra saglig information og klubmedde-

lelser til det rene nonsens. Bemærkelsesværdigt er det dog, at der vitterlig er andre end redaktøren, der leverer bidrag.

Hvis man er interesseret i at få bladet kan man f. eks. skrive til os og fortælle det - og huske at vedlægge f. eks. fire 50 øres frimærker. Derved har man betalt porte

betalt porto for fire numre af bladet. Vi vil så sende eksemplarer af Stabben videre efterhånden som vi modtager dem fra Sverige. Men --- vi kan ikke garantere, at der kommer fire numre til alle, der sender os frimærker. Faktisk vil vi ikke garantere nogenting, kun love, at vi vil gøre, hvad vi kan.

TILLYKKE

Vore mest opmærksomme læsere vil givetvis allerede have opdaget, at dette nummer af bladet mangler DDT, der gør det til et rigtigt Modellflyvenyt - alle de små vignetter.

Det har imidlertid en grund - Hanne Hansen, der laver tegningerne, har i længere tid været gravid, og nu er det ved at være slut med det. Derfor er hun og hendes mand, Niels Chr. Christensen, rejst til Hjørring, hvor nedkomsten skal finde sted. Og dermed er de begge uden for vor rækkevidde og således fri for at levere deres sædvanlige bidrag.

All
we
are
saying
is
give peace a chance

Deadline for nr. 7-10/9

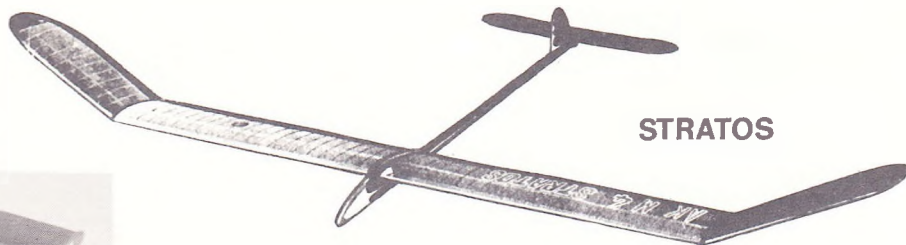
FROG

SKALA-BYGGESÆT

BRONCO



STUKA

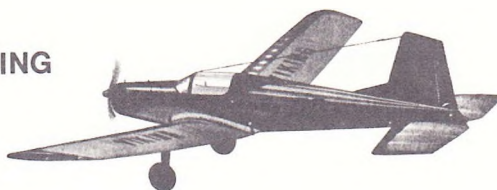


STRATOS

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. Kontrolpultener komplet udstyret med kontakter, signallampe, kabel etc. Raketten lander med faldskærm og kan anvendes igen, når den forsynes med nyt brændstof.

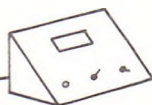
Udførlige oplysninger om affyring, raketmotorer, konkurrencebestemmelser mm. samt katalog følger med hvert byggesæt.

Bestil nu ved at sende pengene på forhånd til:

Ingenjörsfirman ATLAS

Box 8056, Avd. N3.
S-200 41 Malmö S,
SVERIGE.

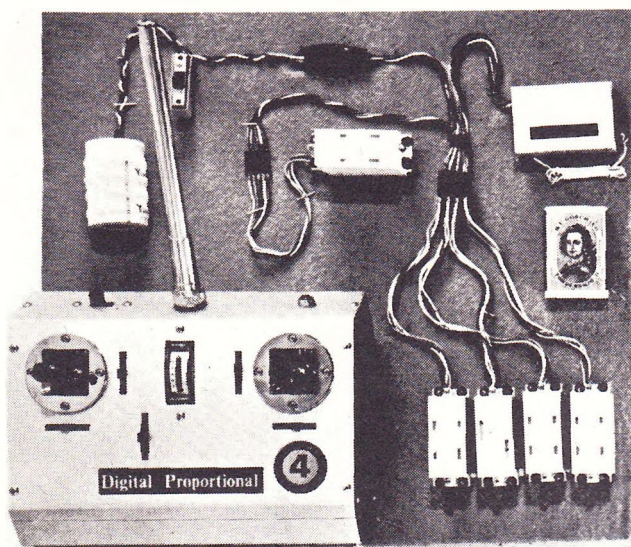
Full returnet!



Cernold
til
Comet
Cup.



FUTABA DIGITAL PROP. 4/5



★ 5 kanal digital proportional

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

★ Servoer med
liniær 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,-

— nu også
på konto —

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

BEATLES, STONES & ANNI- SETTE blev misundelige,

SÅ EFTER AT HAVE FÅET UTALLIGE
OPFORDRINGER, LUKKER VI:

Pedersen-fanclub



UDMELDINGSKUPON

KLIP HER

EKS—FANKORT

NAVN

ADRESSE

PERSONNUMMER

TELEFON

FRANKERES
SOM
BREVKORT.

til:

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

MODELFlyVENYt nr. 6.

| RESULTATERNE FRA VM I RADIOSTYRING | 1. | 2. | 3. | 4. | Ialt |
|---|------|------|------|------|------|
| 1. Bruno Giezendanner, Schweiz, MARABU, Digi-Fly, Webra 6l, 3200 g. | 1301 | 1030 | 1444 | 1411 | 4156 |
| 2. Phil Kraft, USA KWIK FLY, Kraft, Enya 60, 2880 g. | 1219 | 1275 | 1328 | 1362 | 3965 |
| 3. Josef Wester, Vesttyskland, AW 40, Varioprop, ST G 60, 3500 g. | 1233 | 1280 | 1229 | 1424 | 3937 |
| 4. Pierre Marrot, Frankrig STYX, Radio-Pilote, Rossi 60, 3340 g. | 1243 | 1421 | 1182 | 1257 | 3921 |
| 5. Wilbert Schönenfeldt, Vesttyskland, PRESTIGE, Simprop, ST G 60, 4100 g. | 1316 | 1291 | 1283 | 1197 | 3890 |
| 6. Wolfgang Matt, Liechtenstein, SUPER STAR, Simprop, STG 60, 3400 g. | 1267 | 1035 | 1120 | 1231 | 3618 |
| 7. Heinz Elsässer, Vesttyskland, MAXI II, Robbe Digital, ST G 60, 2730 g. | 1146 | 1148 | 1243 | 1211 | 3602 |
| 8. Richard Brand, Sydafrika, SPITZPANZER, Logitrol, ST G 60, 3000 g. | 1258 | 1180 | 1140 | 1161 | 3599 |
| 9. James Kirkland, USA, CITRON II, PRO-line, Lee Custom 6l, 3240 g. | 996 | 1232 | 1153 | 1166 | 3551 |
| 10 James Whitley, USA, DADDY RABBIT, PRO-line, ST G 60, 3360 g. | 1171 | 1104 | 1162 | 1061 | 3437 |
| 51 Erik Jensen, Danmark | 477 | - | 555 | 562 | 1594 |
| 52 Kaj R. Hansen, Danmark | 465 | 486 | 565 | 533 | 1584 |
| 60 Jens Jørgensen, Danmark | 120 | 343 | 299 | 339 | 981 |
| HOLD: 1. Vesttyskland, 2. USA, 3. Schweiz, 4. Sydafrika, 5. Frankrig 6. England, 7. Canada, 9. Norge, 12. Sverige, 19. Danmark, 22. Finland. | | | | | |

Lad nu være med at fortvivle over vore egne præstationer. Så ringe, som denne liste giver udtryk for, er vi nu heller ikke. Vore manøvrer, der fylder meget og som flyves med stor hastighed, faldt ikke i dommer-nes smag. De foretrækker tilsyneladende manøvrer, der minder om line-styring, hvilket vi kommer til at indrette os efter, men det skulle heller ikke være noget større problem.

Ole Meyer.

NORDISK LANDSKAMP I RADIOSTYRING:

Der bliver Nordisk Landskamp i Finland den 13. og 14. september. Vi kan sende 6 mand i multi. Kontakt Ole Meyer, (03) 72 21 07 omgående, hvis du er interesseret.

Ny adresse.

Som det fremgår af side 3, har Per Grunnet og dermed Modelflyvenyt skiftet adresse. Nu har vi også fået vores eget postgironummer, så send penge og breve til:

Tidsskriftet Modelflyvenyt,
Prinsesse Maries Allé 15¹
1908 København V.

Postgironummer 16 10 77.



INDBYDER TIL

Sæsonens højdepunkt

COMET-CUP-69

DATO: 20-7-1969

KLASSER: STUNT, BEG-EKSP, FAI T/R- SPEED og COMBAT.

STED: København, Amager Fælled (Se mfgl. kort)

TILMELDING: Senest d. 10-7-1969 til

HENNING ANDERSEN

SØVEJ 3

2660 BRØNDBY STRAND

NB! Se under "indkvartering"

JNDKVARTERING: Indkvartering kan tilbydes på hotelskibet "St Lawrence" der ligger knapt 1 km fra rådhuspladsen (og "Tivoli" som kan ses fra skibet) og ca. 1 km fra flyvepladsen.

Priser 49 kr. Dobb. rum, 33 kr. enkelt rum.

OBSERVER: Såfremt denne service ønskes skal tilmelding ske senest 20-6-1969 for at være sikker på hotelplads.

SERVICE: Øl, læsbedrikke, pølser og kaffe kan købes på pladsen.

BANEFORHOLD: T/R og SPEED flyves på beton, STUNT og COMBAT på kort græs.

PROGRAM: Sendes efter modtaget tilmelding.

STARTGEBYR: 10 kr. pr. klasse, 20 kr. pr. T/R-hold

Venlig hilsen COMET.