

MODELFLYVENYT

- FF VM i Wiener-Neustadt
- RC VM i Bremen
- CL EM i Genk

▲ Nyt fra RC unionen • D2 modeller

d. kr.

3⁰⁰



Den nye verdensmester i A2,

ELTON DREW



foto,

Henrik Sparre-Ulrich

- bladet fylder 1 år nu...

NR. **7** OKTOBER-NOVEMBER 1969

Digital Edition Magazines.

This issue magazine after the initial original scanning, has been digitally processing for better results and lower capacity Pdf file from me.

The plans and the articles that exist within, you can find published at full dimensions to build a model at the following websites.

All Plans and Articles can be found here:

Hlsat Blog Free Plans and Articles.

<http://www.rcgroups.com/forums/member.php?u=107085>

AeroFred Gallery Free Plans.

<http://aerofred.com/index.php>

Hip Pocket Aeronautics Gallery Free Plans.

http://www.hippocketaeronautics.com/hpa_plans/index.php

Diligence Work by Hlsat.



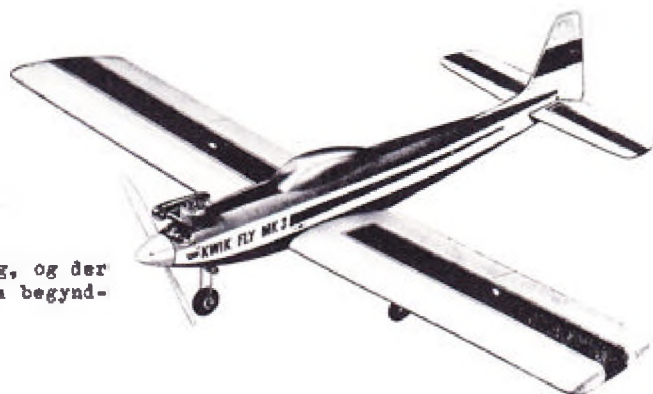
Graupner

B Y G G E S A T

er kvalitets-byggesæt. Delene passer sammen, og tegningerne er overskuelige og meget detaljerede. I de nyeste modeller er der nu også 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 også udstyres med pontonsæt, så man kan starte og lande på vandet - noget der gør flyvningen endnu mere interessant og ofte kan løse 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 på 2 eller 4 - eventl. 6 - kanaler.

pris for byggesæt uden motor kr. 118

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

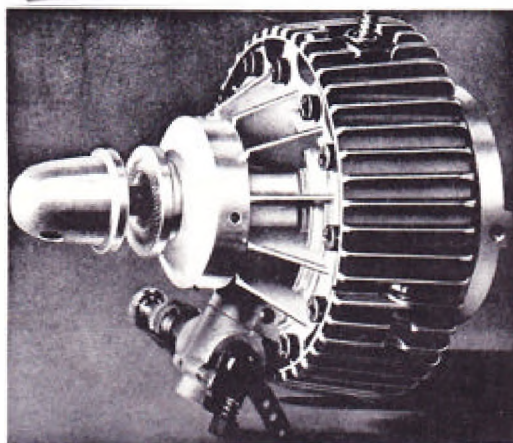
pris for byggesæt kr. 24,85

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 på 10 cm³. For RC-anlæg på 6 eller 8 kanaler.

pris for byggesæt uden motor kr. 288

Graupner

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

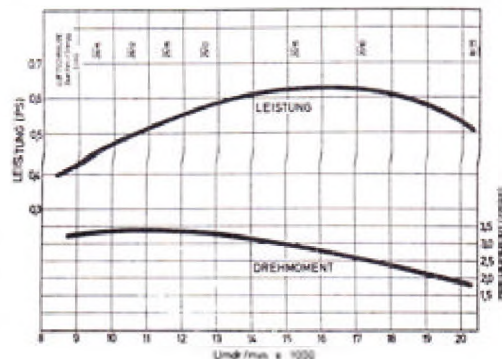


Nu kommer den - den længe ventede Wankel-motor, der vil revolutionere modellflyvningen. Men den kommer ikke før i juni-juli måned. Men bestil den nu, der bliver leveringsvanskeligheder den første tid.

Tekniske oplysninger:

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

Diagrammet viser motorens ydelse og drejningsmoment.



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

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

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

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

Generalagentur og import: Ib Andersen - 9620 Aalestrup.

Modelflyvenyt - 7

OKTOBER - NOVEMBER & FORSINKET 1969

BANK KRAFTIGT PÅ KISTELÅGET!

Redaktion:

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

CL - Hans Geschwendtner
Centerparken 30²,
2900 Valby.

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

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

Postkonto: nr. 16 lo 77
"Tidskriftet Modelflyvenyt"
Prinsesse Maries Allé 15^I,
1908 København V.

Ansvarshavende redaktør & udgi-
ver - Per Grunnet.

Foruden redaktørerne har følgen-
de bidraget til dette nummer af
Modelflyvenyt.

Steen Agner, Niels Christensen,
Hanne Hansen, Thomas Kongsted,
Frank Larsen, Jørgen Larsen, Ole
Meyer, Benny Nielsen, Erik Nien-
stedt og Jørgen Schwabe.

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

Annoncepriser excl. moms.

1/1 side - 200 kr.

1/2 side - 110 kr.

1/4 side - 60 kr.

1/8 side - 35 kr.

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

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

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

Tryk:

Thisted Amtsogtrykkeri, Thisted.

Så skal vi til repræsentantskabsmøde igen. Der er løbet meget sand i brønden siden sidst, og specielt er der løbet meget sand ud mellem fingrene på KDA's sekretariat og modelflyverå-
det. Atter engang skal vi gøre boet op, og atter engang må vi konstatere, at vi er gået tilbage - ikke frem.

Denne konstatering vil ikke være umiddelbar. Sandheden er skjult under forklaringer, fortolkninger, optimistiske betragtninger. Skulle nogle sandheder dukke op undervejs til repræsentantskabsmødet, vil de aldrig komme frem i generalsekretærens referat (læs f.eks. referatet fra sidste år), og de vil aldrig blive omtalt i vort medlemsblad FLYV. Vi genkender uduelligheden, intolerancen, denne "væren sig selv nok".

Vi husker, at det i dette forår var umuligt at få noget lavet på sekretariatet, fordi man arbejdede på jubilæumsstævnet. Vi husker, at samme stævne til trods for jubelomtalen i FLYV blev tabt på gulvet. Der stod ikke i FLYV, at man ved en fejltagelse havde anbragt stævnet samtidig med Pariser-messen, og at man derfor måtte nøjes med et program, der var væsentlig dårligere end ved Flyvevåbnets stævne på Sjælland. Der stod intet om, at kun ca. halvdelen af gæsterne betalte entré, fordi de svæveflyvere, der havde meldt sig som billetterar, var mere interesseret i at kigge på fly end at billettere. De elendige transportforhold og den mangelfulde information - svigtende kundeservice - har heller ikke været omtalt med et ord.

Vi husker også KDA's landsmøde og den modtagelse, man gav de modelflyvere, der endelig viste lidt initiativ ved uopfordret at fremlægge et strukturforslag med perspektiver for KDA ud over den allernærmeste fremtid. Man gjorde de pågældende til grin - det er jo så bekvent.

Vi må erkende, at vi nu er endnu længere fra at blive optaget i DIF, end vi nogensinde har været, siden vi i sin tid trak vor ansøgning om optagelse tilbage. Vi gjorde det for at svæveflyverne lettere skulle kunne komme ind, så de kunne hjælpe os "indefra".

Ser vi på det rent konkrete modelflyvearbejde, er det heller ikke de positive ting, der falder i øjnene. Vel har vi fået MB-bladene næsten rensat for fejl og fortolkningsmuligheder, vi har anskaffet os en del materiel, og selvfølgelig har materialeudsalget kørt udmerket. Men hvad er der blevet gjort for begynderne, hvad er der blevet af vor PR-mand, der skulle have gjort modelflyvning lige så kendt som fodbold? Og hvor er alle de nye medlemmer henne? - tendensen er stigende, vil generalsekretæren svara, men det er den jo hvert forår - medlemstallet er ikke blevet væsentlig ændret de sidste 5-10 år.

Hvorfor ikke erkende, at det hele går ad halvede til? Hvorfor ikke indrømme, at KDA's sekretariat ikke kan - eller vil - støtte modelflyverådet i dets arbejde? Vi er nødt til at gøre os klart, at vor nuværende interne struktur forudsætter et effektivt sekretariat og en progressiv "stor forening". Ingen af delene er til stede - måske kommer det, når strukturrendringen inden for KDA bliver en realitet. Vi har imidlertid ikke råd til at vente på, at KDA ændres, således at vor struktur igen kan blive velbegrunderet. Det vil i givet fald være så længe, at der ikke er modelflyvere tilbage til at skønne på det.

Vi er tvunget til at køre vores eget løb. Til repræsentantskabsmødet må vi finde ud af, hvordan det skal gøres.

Vi ses

Niels Chr. Christensen
& Per Grunnet.



1. Nogle af danskerne.
2. Wilbert Schönefeldt med Prestige
3. Maxey Hesters Zlin Akrobat.
4. Udsnit af skalamodellerne.
5. Heinz Elskisser med Maxi II.
6. Rich. Yates' Proctor.





RC - VM

69

69

69

RAPPORT ved ole meyer



Det er muligt, at denne rapport fra Årrets radiostyrings-VM kommer til at virke lidt ufuldstændig.

Og lad mig straks forklare hvorfor: Når en deltager skulle starte, blev han - ca. 5 flyvninger før det var hans tur - via en højtaler i hangaren anmodet om at gøre sig klar. Han blev derefter afhentet i hangaren af en folkevognsbuss, der kørte ham samt model, mekaniker og holdleder til et af de to startsteder ude på startbanen. Når flyvningen var gennemført, blev holdet efter kørt tilbage og afleveret i hangaren. Så havde vi en kort pause, hvor vi i egne biler kunne køre ud til startstedet for at se på konkurrencen, før vi efter måtte tilbage til hangaren for at lytte efter udkald for næste mand på holdet.

Det var til tider ret anstrengende, og det medførte, at der var nogle af de øvrige deltagere, som det var umuligt at få mulighed til at se i luften.

En af disse var den nye verdensmester, Bruno Giezendanner, Schweiz, der hver gang fløj umiddelbart efter en af vores egne deltagere, men på det andet startsted. Vi lagde dog i resultatlisten efter tredje periode mærke til, at han her havde lavet konkurrencens hidtil bedste flyvning og var avanceret fra en sjette til en fjerdeplads - og at han havde en ret dårlig flyvning tidligere til et kassere. Vi satte os derfor for, at vi vil se hans sidste flyvning, hvilket også lykkedes for os sidste til trediedels vedkommende idet vi tilfældigvis alle hastighedsbegrænsninger og færdighedsforbud.

Modellen - MARABU - er en type, som han og broderen Emil har udviklet gennem adskillige år. Spændvidden er 168 cm. med et ret stort planareal. Understøttet er detrækkeligt, men alligevel vejer modellen kun 3200 gr. udstyret med et Digi-Fly anlæg og en Webra 61 med Top Flite 11 x 71 propel. Med denne model udførte han den mest imponerende flyvning, som jeg nogensinde har set - med to tidligere VM iberegnet. Med moderat hastighed gennemfløj han udmærket det programmet manøvre på manøvre uden nogen som helst fejl. Han fløj ret lavt - bunden af manøvrerne lå vel i lo motorens højde, og manøvrerne var

placeret lige foran dommerbordene i omtrent 25 meters afstand fra dommerne. Jeg lagde bl.a. mærke til, at det midterste punkt i den midterste af de tre rulninger lå nøjagtigt ud for næsetippen af den midterste af de fem dommere! Ikke mindst i kraft af et ustandseligt arbejde med motor-kontrollen virkede hele programmet særdeles behersket, og alle manøvrer lykkedes fuldt ud, også hælglidningen, hvor Bruno hjalp lidt til ved at sætte understellet ud. Da flyvningen sluttede med en præcis landing, brød bifaldet løs fra en tusindtallig tilskuerskare, og ingen - slet ikke fotograferne - var i tvivl om, at her var den nye verdensmester. Desværre tror jeg ikke, at nogle af vores deltagere nåede at se Bruno flyve, og det var vel egentlig vor største forsyndelse ved dette VM.

Den eneste, der på dette tidspunkt havde en matematisk chance for at nå Bruno Giezendanner, var den hidtidige mester, Phil Kraft, USA, der traditionelt starter svagt i en konkurrence, for så efterhånden at arbejde sig op ad ranglisten. Her var han efter første start på syvendeplassen, efter anden start på fjerdepladsen og nu efter sin tredje flyvning lå han på en tredjeplads. Han skulle dog flyve 1450 points hjem for at vinde, hvilket var ret usandsynligt. Han fik dog 1362 og blev dermed nr. 2 i konkurrencen.

Som tidligere nævnt, blev der denne gang fløjet fra to forskellige startsteder på een gang. Dette var nødvendigt for at gennemføre fire flyvninger for hver af de godt 60 deltagere. Af disse fire flyvninger talte de 3 bedste som resultat. Da det var første gang, man benyttede et sådant system, skal man vel være lidt varsom med at kritisere det, men det var dog åbenbart for enhver, at der var alt for stor forskel på de to dommerhold. Hold I var meget strengt - slet for strengt i forhold til hold II. Da alle deltagere fik to flyvninger hos hvert hold, kunne det vel gå lige op, men det gjorde det ret så vanskeligt at bestemme stillingen i konkurrencen på mellemstadierne, idet det var nødvendigt at tage hensyn til, hvilket dommerhold deltagerne havde tilbage at flyve hos.

Resultatet af hver enkelt flyvning blev især udregnet af en computer, idet en sådan var opstillet i teltet ved hvert startsted. På en automatisk tavle, der vendte mod publikum, kunne man derfor følge hver flyvning manøvre for manøvre. Desværre kom resultatet af en manøvre først, når deltageren var nået fire eller fem manøvrer længere frem i programmet. Værdien af systemet var derfor noget tvivlsom. Den store permanente resultattavle rummede kun de 10 bedste, så den gjorde heller ikke den gevinst, som den kunne have gjort. Især nægtede den internationale jury at lægge computerudregningerne til grund for de officielle resultater og forlangte de gamle dommerkort ført sidelebende hermed. Heldigvis - for man var mere end een gang udsat for stressvigt i computerne. Det eneste man således - efter min mening - havde ud af computerne var, at de effektivt forhindrede dommerne i at flytte sig efter sol og vind, idet de kabler, hvormed dommerne var lønket til apparaturet var så korte, at der ikke var noget spillerum overhovedet.

Dette gjorde det til tider ret vanskeligt at placere manøvrerne korrekt for dommerne, men da disse konsekvent forlangte manøvrerne præsenteret i "vinduet" foran sig, i en afstand af ikke over 100 meter, og i en højde, der krævede, at man ikke skulle se op i en vinkel på mere end højst 45 grader, var der ikke andet at gøre, end at flyve manøvrerne i sidevind. Disse vilkår var for vanskelige for vores deltagere - ja for alle skandinaver for den sags skyld, idet kun Norges Paju Staphansen klarede sig nogenlunde godt.

Det at afvikle flyvningerne fra to startsteder voldte ikke større praktiske problemer. Derimod havde man adskillige tilfælde af forstyrrelser fra fremmede kilder, hvilke kostede nogle modeller de første dage. Bl.a. mistede en japansk deltager sin sidste model, da han allerede havde mistet en under træning i ugen før i Marsawinkel. Så er det en rings træst at monitoren havde konstateret forstyrrelsen og han fik ret til omflyvning. Arrangørerne havde ellers gjort, hvad man med rimelighed kunne forlange for at sikre



resultater



NAVN:	NATION:	1.	2.	3.	4.	5.	MODEL:	RADIO:	MOTOR:	VEGT:
1. Bruno Giezendanner	Schweitz	1301	1030	1444	1411	4156	Marabu	Digi-Fly	Webra 61	3200
2. Philip O. Kraft	U.S.A.	1219	1275	1328	1362	3965	Kwik Fly	Kraft	Enya 60	2880
3. Josef Wester	Vesttyskland	1233	1280	1229	1424	3937	A W 40	Varioprop	ST G 60	3500
4. Pierre Marrot	Frankrig	1243	1421	1182	1257	3921	Styx	Radio-Pilote	Rossi 60	3340
5. Wilbert Schönefeldt	Vesttyskland	1316	1291	1283	1197	3890	Prestige	Simprop	ST G 60	4100
6. Wolfgang Matt	Liechtenstein	1267	1035	1120	1231	3618	Super Star	Simprop	ST G 60	3400
7. Heinz Elsäßer	Vesttyskland	1146	1148	1243	1211	3602	MExi II	Hobbe Orig.	ST G 60	2730
8. Ricard Brand	Sydafrika	1258	1180	1140	1161	3599	Spitpanzer	Logictrol	ST G 60	3000
9. James Kirkland	U.S.A.	996	1232	1153	1166	3551	Citron II	PRD-line	Lae 61	3240
10. James Whitley	U.S.A.	1171	1104	1162	1061	3437	D-Rabbit	PRD-line	ST G 60	3360
11. Harold Tom	Canada	1162	1086	1141	962	3389	Marlin	Kraft	Veco 61	2760
12. Pøju Stephansen	Norge	1118	1121	1074	1143	3302	Maximum 9	Kraft	HP 60	3520
13. M.J.H. Birch	England	1156	804	1147	1070	3373	Moon Glow	Skyleader	Marco 61	3000
14. Fredi Schenk	Schweitz	1035	971	996	1148	3179	Kwik Fly	Digi-Fly	Veco 61	3300
15. D. Mackenzie	Sydafrika	899	1017	1027	1094	3138	Cougar	Logictrol	ST G 60	3120
16. Isao Matsui	Japan	832	973	1000	1146	3119	Mako II	OS Digital	OS Max 60	2860
17. D. Hamant	England	931	917	1026	1144	3101	Spectre	Skyleader	Marco 61	2880
18. M. Bruls	Holland	959	1006	1039	1018	3063	Kompromiss	Simprop	ST G 60	2200
19. C. Sweetman	Sydafrika	931	1006	655	1123	3060	Lady Luck	Logictrol	ST G 60	3120
20. Graziano Pagni	Italien	1003	891	920	1096	3019	Mopris HF	Logictrol	ST G 60	3200
21. Kurt Saups	Schweitz	1148	867	848	995	3010	Flipper II	Digi-Fly	Rossi 60	3300
22. Yoshihiro Ikejiri	Japan	913	861	1013	1059	2985	Pearl	OS Digital	OS Max 60	2800
23. S. Foster	England	1038	970	896	972	2980	Equaliser	Spragbrooks	Marco 61	2760
24. Ronald Chapman	Canada	870	971	1053	-	2894	Orig.	CRC	Veco 61	2900
25. Jasper V. Segabaden	Sverige	1011	758	965	913	2889	S Mustfire	Micronic	ST G 60	4000
26. Guy Hardy	Frankrig	610	977	966	910	2853	M Dolphin	Simprop	ST 60	2900
27. Heinrich Sekirnjak	Østrig	871	826	918	998	2787	Flipper II	Dirrigent 6	Rossi 60	3600
28. Jean-Claude Cousson	Frankrig	997	872	911	878	2786	Styx	Radio-Pilote	Rossi 60	3100
29. Georges Haegemann	Belgien	768	810	1018	950	2778	Zieken	Radio-Pilote	Rossi 60	3700
30. Franz Schachinger	Østrig	816	533	897	928	2641	Akrobat	Dirrigent 6	HP 61	3050
31. Guglielmo Rada	Italien	794	826	910	886	2622	Orig.	Robot	ST 60	3180
32. Hannu Riihelä	Finland	840	697	782	954	2576	Phantom	PCS	Webra 61	3500
33. J. Van Vliet	Holland	824	756	852	883	2559	Libra	Simprop	ST G 60	2850
34. Heinz Sekirnjak	Østrig	730	475	840	986	2556	Akrobat	Dirrigent 6	Rossi 60	3000
35. J. Tromp	Holland	770	857	717	891	2518	Flite	Microprop	Webra 61	2850
36. Bo Bergstedt	Sverige	863	732	861	757	2481	Solly	Digiplex	Enya 60	2930
37. Warren Hitchcox	Canada	757	794	833	224	2384	Firebird	CRC	Enya 60	3000
38. Jean-Pierre Cobeaux	Belgien	763	555	795	788	2346	Zieken	Radio-Pilote	Rossi 60	3700
39. Knut Aker	Norge	63	692	814	820	2326	Skarabe	Nortrol	ST 60	2730
40. Roberto Guzman	Mexico	720	762	823	484	2305	Sun-Fly 4	Orbit	ST 60	3125
41. Luciano Reineri	Italien	765	598	819	718	2302	Kiki	Logic Bell	Rossi 60	3800
42. Tore Paulsen	Norge	729	693	715	833	2277	Skarabe	Heathkit	Webra 61	2730
43. Elias Villegas	Mexico	686	766	576	778	2230	Sun-Fly 4	Orbit	Webra 61	2500
44. Lutz Schraem	Esttyskland	579	642	805	699	2146	Orig.	Varioprop	ST 60	
45. Salo Fainer	Mexico	165	626	769	553	1948	Sun-Fly 4	Orbit	ST 60	2700
46. Robert Troy	Nordirland	601	673	629	625	1927	Moon Glow	Kraft	Marco 61	3000
47. Milan Vostry	Tjekkoslavak.	514	610	592	716	1918	Orig.	Simprop	Enya 60	3400
48. Norbert Bertemes	Luxemburg	513	556	527	669	1752	MExi	Simprop	ST 60	2600
49. Bert-Erik Støuling	Sverige	-	867	-	878	1745	Kwik Fly	Telepilot	Enya 60	2950
50. Jiri Michalovic	Tjekkoslavak.	537	519	689	442	1745	Orig.	Simprop	Fox 59	3500
51. Erik Jensen	Danmark	477	-	555	562	1594	Crusader	Orbit	Rossi 60	3885
52. Kaj R. Hansen	Danmark	465	486	565	533	1584	Crusader	Controlairs	ST G 60	4000
53. Frederick Buick	Nordirland	499	527	496	384	1522	Swinger	Kraft	Marco 61	2520



sig mod disse uheld, idet man lang tid før konkurrencen havde kontrolleret steren i Bræmmerådet - dels ved hjælp af monitor, og dels ved at man havde foretaget målinger af for-
søgsflyvninger fra pladsen på alle frekvenser.

Om arrangementet må man iøvrigt sige, at det var ganske godt, men det kom ikke på højde med svenskernes i 1965, som stadig står for os som noget, der var meget nær det fuldkomne.

skala modeller



HOLDRESULTATER:

1. Vesttyskland	11.429
2. U S A	10.953
3. Schweiz	10.345
4. Sydafrika	9.797
5. Frankrig	9.560
6. England	9.454
7. Canada	8.667
8. Holland	8.140
9. Norge	7.985
10. Belgien	7.984
11. Italien	7.943
12. Sverige	7.115
13. Mexico	6.483
14. Japan	6.104
15. Belgien	5.418
16. Tjekkoslaviet	4.777
17. Luxemburg	4.412
18. Danmark	4.159
19. Vesttyskland	4.108
20. Liechtenstein	3.618
21. Irland	3.449
22. Finland	3.427
23. Polen	1.220
24. Bulgarien	20

Samtidig med VM-et for kunstflyvningsskalamodellerne afholdtes sideløbende en international konkurrence for radiostyrede skalamodeller. Her deltog i alt 17 mand fra 8 nationer.

Vi skal denne gang indskrænke os til at bringe resultatlisten samt bemærke, at disse modeller virkede særdeles imponerende på os. Navnlig skalamodellerne af veteranfly fra første verdenskrig virkede meget realistiske. Mange af de danske radiostyringsfolk, der var nede for at overvære dette VM, gav udtryk for, at sådanne modeller ville de også i gang med - så forhåbentlig varer det ikke længe, før vi kan afholde den første danske skalamodelkonkurrence for radiostyrede modeller.

Vi skal iøvrigt i et kommandenummer af MODELFLYVENYT vende tilbage til denne kategori.

Ole Meyer.

1. Rich. Yates, England	3.639,99
2. Mike Charles, England	2.942,38
3. H. Reger, V.Tyskland	2.801,76
4. Maxey Hester, U S A	2.645,19
5. Joe Bridi, U S A	2.614,73
6. R. Dodenzi, Italien	2.329,47
7. Mc. Cullough, U S A	2.238,78
8. D. Bryant, England	1.884,67
9. W. Reger, V.Tyskland	1.844,11
10. A. Laline, Belgien	1.810,80
11. Bruno Klupp, V.Tyskland	1.705,10
12. Dr. Elzondo, Mexico	1.165,16
13. A. Blaneser, Belgien	1.137,20
14. Joost Amman, Schweiz	1.050,45
15. R. Svanningsson, Sverige	587,92
16. S. Hellström, Sverige	586,28
17. K.E. Tell, Sverige	567,35

HOLDRESULTATER:

1. England	8.467,04
2. U S A	7.498,70
3. Vesttyskland	6.350,97
4. Belgien	2.940,00
5. Sverige	1.741,55



Josef Wester, Vesttyskland gør klar til den afgørende flyvning.

54. Paul Behr	Luxemburg	587	525	244	395	1507	Flipper II	Simprop	Rossi 60	3600
55. John Dible	Irland	36	628	374	315	1317	Orig.	Simprop	Marco 61	2550
56. Sylwester Kujawa	Polen	390	493	337	288	1220	Pegasus	Grundig 14	ST 60	3100
57. Ronald Fischer	Belgien	376	427	227	400	1203	Orig.	Simprop	OS Max 60	
58. Pierre Hoffmann	Luxemburg	46	458	294	401	1153	Orig.	Simprop	Marco 61	2900
59. Jiri Havel	Tjekkoslaviet	-	73	640	401	1114	Orig.	Variprop	MVVS 60	3200
60. Jens Jørgensen	Danmark	120	343	299	339	981	JJ 85	Bonner	Webra 60	3300
61. Petti Reinas	Finland	124	189	256	406	851	Maximum 9	Microprop	OS 60	3250
62. Karl-Heinz Wenisch	Belgien	363	370	26	-	759	Orig.	Simprop	OS Max 60	
63. Alfred Laline	Belgien	5	289	-	-	294	Flipper II	Microprop	Rossi 60	3700
64. Emil Karlov	Bulgarien	-	20	-	-	20	-	-	-	-
65. Juji Oki	Japan	-	-	-	-	-	-	-	-	-
66. Miltscho Bontscher	Bulgarien	-	-	-	-	-	-	-	-	-
67. Nikola Malinov	Bulgarien	-	-	-	-	-	-	-	-	-

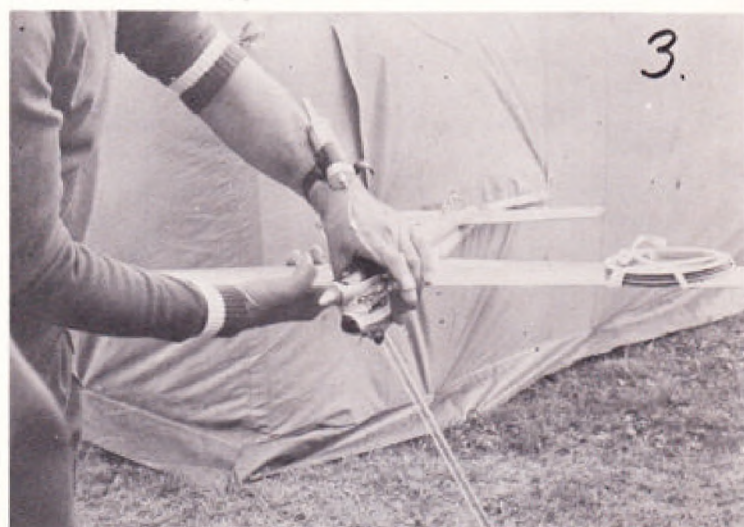
1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



EM

I LINESTYRING '69

GENK



Hans Geschwendtner

EM blev igen i år afholdt i Belgien. Det var denne gang flyttet fra Bierast til de navnkundige Genk baner.

Det første der stødte os danskere var indkvarteringen, der var lagt i en teknisk skole, men da det var enkeltværelser med glas, og ingen lås i døren, samtidig med at der var 2 toiletter til 200 mennesker-altsammen uden varme, resulterede det i at vi nedlagde protest, og blev flyttet ind på to rigtige hoteller i Genk.-Man havde åbenbart troet at det var en gruppe spejdere uden damer der kom!

Den næste overraskelse var kontrollen af modellerne.-Den var utrolig hård, idet modellerne planareal også blev målt ud. Der skete endog det at 2 danske T/R modeller blev kasseret, på grund af at pilotens bags var nedfaldet, således at man ikke kunne se pilotens fulde 2 om-så der var ingen vej uden om, så vi havde underholdning nok den aften.

Den samme skæbne overgik et par italiensere,-men mærkeligt nok skred man ikke ind over for tyske modeller, der var fuldstændig siderolser, og fladt haleplan.

Samtidig med at konkurrencen startede, startede regnen, og den blev besværet ved konkurrencens 3 dage-Det havde regnet de sidste 6 uger i Belgien.

1' runde

På konkurrencens første dag, lag-sidste EM vinder Toth fra Ungarn sig straks i spidsen med 222 km/t og hans landsmand Kritzma fik 214 km/t. De fløj begge med Moki og deres sædvanlige pottemodeller.

Det ligger efterhånden sådan i speed at snart halvdelen af de deltagende motorer er hjemme- eller specialbyggede, medens resten faktisk er Super-Tigre.

Det er efterhånden lykkedes Garofoli (S/T fabrikant) at stable et helt nyt speed hold på benene, og det er det bedste i flere år med Duni's 210,52 på fjerdepladsen. Leif Eskildsen fik i første runde 193,2 og lå dermed på 11. pladsen.

I Stunt lagde en meget ung fransk-

mand Billion sig i spidsen efter første runde, men Vanderbeke fra Belgien var kun 1 point efter. Italieneren Compostella, der har fløjet International Stunt siden 1960 lå på tredjepladsen. Emil Madsen lå som nr. 16 og Leif Eskildsen lå som nr. 20. Det er ikke et udtryk for de andre deltageres styrke, nærmere dommerens mystiske bedømmelser-Begge danskere burde have ligget meget højere oppe. De russiske modeller var fantastiske flotte, men overraskende nok stod piloternes færdigheder ikke rigtig mål med modellerne.

I Team-Race viste Per/Ole Hasling allerede i første runde, hvor skabet skulle ved at få fantastiske 4:26 med deres HP. Det gav en klar føring foran de to russiske hold, der fløj henholdsvis 4:39 og 4:40.

Sidste års EM finalister Molnar/Kuti fra Ungarn fik 4:44 med en Moki, som det forøvrigt lykkedes Jørgen Bobjerg at få to eksemplarer af med hjem. Hans/Jens Geschwendtner blev først påfløjet, og derefter disket for ikke at trække hjulet ud over 19,6 strengen.

I første heat var juryen så streng at ikke mindre end 9 hold blev disket, altså ca. 1/4 af deltagerne. De fleste modeller fløj omkring 150 km/t, men det var tydeligt at at der blev whippet en del under træning-Blaa Czechen Klemm/Dolejs der under træning fløj ca.162 km/t men under heatet blev disket inden 50 omg. var fløjet.

De tidligere Verdensmestre Place/Howard fra England fløj 4:44, med en hjemmebygget motor, men med typisk engelsk 2 stop med relativt langsomme indflyvninger.

2' runde

Anden omgang i Stunt forrykkede resultaterne en del! Det viste sig nu klart, at i Belgien er det en Belgier der vinder, for Vanderbeke steg til 3087, konkurrencens højeste. Ove Andersson, der blev nr.3 ved VM sidste år, oppe sig og fik 2849, men Compostella fik 2929. Leif Eskildsen steg lidt på tavlen med 2700, og Emil Madsen overraskede igen med 2703, som gav en foreløbig 11 pl-

ads. De to andre belgiske deltagere lå blandt de 15 første-Fulstændigt uvæddeligt.Billion fra Frankrig fik 2855 og gled ned på tredjepladsen.

Anden runde i speed ændrede overbilledet ikke på stillingen.-Italien fra Finland fik 206 km/t og hans landsmand Jaaskelainen fik 197km/t begge med S/T og pottex.

Engländeren Brian Jackson der fløj med en TWA var absolut en af de allerhurtigste, men det kørte ikke rigtig for ham, så han fik kun 167 km/t. Freund fra Østrig der fløj med HP glød, kunne stadig ikke få det til at gå og fik o. Alle russerne fløj med hjemmelavede motorer, og det var temmeligt overraskende at de ikke var bedre-De var tværtimod blevet dårligere siden VM sidste år. Leif Eskildsen fløj 189, og dalede ned på 15 pladsen.

Nu var også Combat startet. Det var temmeligt mærkeligt, for fra dansk side anede anede man ikke at der var Combat, men ikke desto mindre deltog 7-8 nationer-Deriblandt Sverige,så et eller andet sted må indbydelserne være blevet tabt!

Det viste sig hurtigt at Engländerne var fuldstændig dominerede, og efter en masse skæmmekampe, blev der fløjet finale mellem Jones og Dixon fra England.

Jones sejrede efter en dyst, der indeholdt alt som combat har! Team-race i anden runde, bad ikke på de store tider, bedst var englænderne Smith/Barknatt der med en ETA fik 4:49. Kropf/Nitsche fra Østrig, der var nogle af de allerførste med HP fik 4:53, som gav den adgang til Semi-finalen.

Begge de russiske hold fik ingen tider, men de var allerede i semi-finalen. Sundell/Sundell fra Finland der i første runde fik 4:51 med deres sædvanlige blå Oliver-modeller, fejlede i anden og fik kun 5:51. Per/Ole Hasling fik omflyvning på grund af startfejl, og fik 5:10 med deres S/T model. Bone/Jens Geschwendtner kom hjem i 5:12, hvilket gav en 22 plads.

Klemm/Dolejs fra Tjekkoslovakiet fløj uden at whippe og fik tiden 4:58 med deres Scorpion.

Også i Team-Race er de fleste motorer der bliver brugt Super-Tigre, men ellers var der en del HP samt de sædvanlige Est-motorer MVVS og Moki.

3' runde

Tredje runde i speed fuldbyrdede den Ungarske triumf, ved det at Bathge med 213 rykkede op på 3. pladsen. Det er det fjerde EM Toth vinder, og når man så ved at alle de ungarske speedfolk er ca 40 år gamle-bliver man hurtigt klar over at det er gamle rotter i faget. Leif Eskildsen gentog sine 189 og endte på 15. pladsen. Den anden gamle rotte Foch fra Tjekkiet, var helt nede og fik kun ialt 194 på 14 pladsen. Verdensmesteren Gabris fra Tjekkiet bragte sig i tredje runde op på andenpladsen efter Vanderbeke, der var langt foran. At Vanderbeke vandt, kan naturligvis ikke skydes i hans sko, men derimod i dommerens, for det var fuldstændigt forrykt.

Ove Andersson fra Sverige klatrede endnu et par trin opad og endte som nr.6. Lige foran den hollandske topsmand Van d. Hout.

Leif Eskildsen lavede omgangens 5 bedste flyvning og rykkede op på 10. pladsen, medens Emil Madsen kikkede og endte på 17 pladsen-Men begge i den bedste halvdel.

Efterhånden var turen kommet til skalamodellerne, der var virkelig en oplevelse. Vinderen A. Day fra England fløj med en Shinn model, der faktisk bare var velflyvende, men samtidig vandt i skalalighed. Andenpladsen blev besat af Briggs også fra England, der fløj en stor Bristol, der var udstyret med 2 stk Oliver Tiger. Den havde en del flyvebesvær, men var dog i luften 2 gange. Hollænderen Struik 2 motoreres Douglas landede fabelagtig godt, men da den ingen effekter havde var den meget handicappet. Virkeligt morsomt blev det da Ivane Stuka der skulle snide en bombe, havde startbesvær, så under al falbeladen sprang bomben på jorden med et brag, hvorefter han udgik--Det må være alle skalaflyveres vareridt.

TR-finale

Under semi-finalerne, blev det snart klart at russernes konstante udstyr gjorde udslaget.

I første heat vandt Plotzinch/Krasnurutsky med 4:47 foran Gurtler/Baumgartner Østrig med 4:51, og sidst Sundell/Sundell Finland der fik 4:55.

I andet løb kom det danske håb på banen, men da det allerbedst gik med en ny 4:25 tid, fløj Molnar/Kuti Ungarn desværre lige op i Per/Ole Haslings Amphetamin Annie, der blev fuldstændig emadret.-Det hele endte med diskning af ungarnerne, og omflyvning til Place/Howard og Per/Ole.

I tredje løb vandt Zelotoverts/Kobetz med 4:53 foran Kropf/Nitche Østrig 5:10 og Smith/Harknett 5:31.

I Per/Ole Haslings omflyvning mod Place/Howard, gik det desværre ikke som vi havde håbet, idet deres S/t model ikke ville sætte ret, så Place/Howard vandt med 5:03 foran

STUNT

1. Vanderbeke	Belgien	2874	3087	2839	5961	pt
2. Gabris	Tjekkiet	2866	2845	2903	5769	pt
3. Compostella	Italien	2819	2929	2715	5744	pt
4. Billon	Frankrig	2875	2855	561	5730	pt
5. Egervary	Ungarn	2830	2876	-	5706	pt
6. Andersson	Sverige	2623	2849	2813	5662	pt
7. Van d. Hout	Holland	2648	2835	2709	5544	pt
8. Cappi	Italien	2676	2755	2734	5489	pt
9. Cani	Tjekkiet	2601	2844	2553	5445	pt
10. Eskildsen	Danmark	2575	2700	2732	5432	pt
11. Twerda	Holland	2664	2591	2711	5375	pt
12. Bartos	Tjekkiet	2617	2676	2687	5363	pt
13. Seegers	V-Tyskland	2609	2748	2612	5360	pt
14. Kondratenko	USSR	2369	2692	2650	5342	pt
15. Plotzinch	USSR	2687	2649	2648	5336	pt
16. Eskin	USSR	2656	2639	2662	5318	pt
17. Madgen	Danmark	2615	2703	2395	5318	pt
18. Kaminski	V-Tyskland	2736	2562	2507	5298	pt
19. Renymackere	Belgien	2578	2707	2403	5285	pt
20. Liber	Belgien	2651	2621	2549	5272	pt
21. Rossi	Italien	2683	2544	1158	5227	pt
22. Masznyi	Ungarn	2597	2603	-	5200	pt
23. Jankov	Bulgarien	2309	2516	2572	5088	pt
24. Mayer	Finland	2525	2370	2547	5072	pt
25. Mannal	England	2472	2477	2589	5066	pt
26. Reeves	England	2525	2497	2534	5058	pt
27. Marconcini	Frankrig	2063	2523	2493	5016	pt
28. Kaiser	Østrig	2536	2468	-	5004	pt
29. Weinwurm	Ungarn	2549	2443	2118	4992	pt
30. Kessels	V-Tyskland	2283	2453	2421	4874	pt
31. Metkneyer	Holland	2329	2365	-	4694	pt
32. Milanov	Bulgarien	2177	2285	2197	4482	pt
33. Harvey	England	2028	2368	72	4396	pt
34. Kaley	Bulgarien	1978	2045	2069	4118	pt

SPEED

1. Toth	Ungarn	222,22	218,85	-	
2. Kritzma	Ungarn	214,76	214,28	211,76	
3. Bathge	Ungarn	205,71	205,71	213,01	
4. Dusi	Italien	210,52	200,00	189,47	
5. Fröhlich	V-Tyskl.	209,30	-	206,89	
6. Lapinin	USSR	209,15	205,71	200,00	
7. Iathinen	Finland	196,72	206,89	-	
8. Matalenko	USSR	200,00	203,39	206,89	
9. Jaaskelainen	Finland	187,50	197,62	153,19	
10. Holman	England	-	196,72	183,67	
11. Jackson	England	196,72	167,44	-	
12. Ugolini	Italien	186,53	196,72	197,20	
13. Scheidereit	V-Tyskl.	195,62	194,52	-	
14. Foch	Tjekkiet	194,54	-	-	
15. Eskildsen	Danmark	193,21	189,47	189,47	
16. Woodrow	England	190,48	-	167,44	
17. Saudella	Italien	-	189,47	-	
18. Enfroy	Frankrig	-	-	187,50	
19. Heinsius	Holland	-	-	184,62	
20. Malanechuk	USSR	-	-	184,62	
21. Buys	Holland	181,82	-	171,43	
22. Kambourov	Bulgarien	-	180,00	-	

SKALA

1. A. Day	England	1048	353	345	1401	pt.
2. A. Briggs	England	1036	255	164	1291	pt.
3. O. Angelov	Bulgarien	918	92	-	1010	pt.
4. E. Struik	Holland	633	324	357	990	pt.
5. R. Ivans	England	889	65	-	954	pt.

Team-Race

1. Gurtler/Baumgartner	Østrig	4:53	disk.	4:51	9:45
2. Plotzinz/Krasnorutsky	USSR	4:39	-	4:47	9:57
3. Zolotovets/Kobetz	USSR	4:40	-	4:53	-
4. Hasling/Hasling	Danmark	4:26	5:10	6:30	-
5. Molnar/Kuti	Ungarn	4:44	5:01	disk.	-
6. Place/Boward	England	4:44	5:03	5:03	-
7. Smith/Barknett	England	5:50	4:49	5:31	-
8. Sundell/Sundell	Finland	4:51	5:51	4:55	-
9. Kropf/Nitche	Østrig	5:17	4:53	5:10	-
10. Milanov/Rashov	Bulgari	5:05	4:55	-	-
11. Dolejs/Klemm	Czekoslo.	disk.	4:58	-	-
12. Fischer/Straniak	Østrig	4:57	4:58	-	-
13. Ekholm/Nore	Finland	5:01	5:00	-	-
14. Brendel/Rumpel	V-Tysk.	disk.	5:02	-	-
15. Heaton/Ross	England	5:11	5:02	-	-
16. Evers/Ohlsson	Sverige	5:03	5:34	-	-
17. Molnar/Kyarady	Ungarn	5:05	5:49	-	-
18. Metkneyer/Metkneyer	Holland	5:56	5:07	-	-
19. Marini/Penzo	Italien	disk.	5:08	-	-
20. Bader/Kaul	V-Tysk.	disk.	5:09	-	-
21. Schwarz/Ilg	V-Tysk	5:10	5:13	-	-
22. H/J Geschwendtner	Danmark	disk.	5:12	-	-
23. Valls/Montoy	Spanien	5:21	5:18	-	-
24. Mohai/Markotai	Ungarn	5:43	5:20	-	-
25. Magli/Ferroni	Italien	5:22	5:31	-	-
26. Arroyo/Ruiz	Spanien	5:25	-	-	-
27. Samuelsson/Ahlström	Sverige	disk.	5:38	-	-
28. Hevenkin/Petrov	Bulgarien	5:42	5:41	-	-
29. Turlizzi/Signorini	Italien	5:44	5:41	-	-
30. Cator/Barskamp	Holland	5:45	6:15	-	-
31. Fagerström/Aarnipalo	Finland	7:48	5:48	-	-
32. Billon/Enfroy	Frankrig	disk.	5:52	-	-
33. Lopez/Fernandez	Spanien	7:23	5:56	-	-
34. Fichet/Fichet	Belgien	6:17	5:57	-	-
35. Topalov/Petkov	Bulgari	disk.	6:12	-	-
36. Guismit/Buys	Holland	disk	6:21	-	-



COMBAT:

1. Jones	England
2. Dixon	England

HOLD:

Team-Race:	England
Speed:	Ungarn
Stunt:	Czekoslovak.
Skala:	England
Combat:	England

Hovedpræmien: Ungarn

Per/Ole med 6:30--men 4 pladsen var i hus.

I finalen fløj så 2 russere mod en østriger.

Alle tre hold fulgtes ad til omkring 80-90 omg. Plotzinz fløj 33 omg pr tank, medens de to andre fløj 25. Ved 100 omg. fejlede Zolotovets/Kobetz, og efter at sejrchancen var gået fra dem, begyndte Zolotovets at holde på den østrigske pilot for at genere ham. Lidt senere havde det andet russiske hold startbesvær, og østrigerne kom ca. 4 omg foran.

Nu var det ganske tydeligt at russerne satte alt på et brædt, for da Zolotovets startede og havde fløjet et par omgange, var der intet i vejen, men da østrigeren kom op bag ham, lavede han en del fuldstændig vilde manøvrer for at filtrere linjerne sammen med østrigerens. Det er stensikkert at det var overløbet, og det medførte straks en pibekonsert--Det lykkedes på mirakuløs måde østrigeren at komme fri, medens russeren styrtede ned,--men han glemte ikke at slukke sin motor med sit Cut-Off system, så der skete ingen skade.

Det lykkedes Gurtler/Baumgartner under stort bifald at vinde med 9:45 foran russernes 9:57. Det var meget skuffende at se sådanne ting bragt ind i en konkurrence, som ellers skulle være en kamp mellem hold der ikke bare skal have sejr for enhver pris, men flyver for fornøjelsen--For det var virkeligt det sande ansigt der blev vist.

Banketten blev afholdt kl. 11 om aftenen--præmieuddelingen en halv time før, så det var ikke meget der blev snakket med efter konkurrencen. Næste VM er i Holland 1970, så der vil jeg sandelig håbe at der kommer fuldt danskt hold--Efter sigende er kampen allerede startet i T/R!

Hans Geschwendtner.





1. Laurie Barr fra England.
2. Verdensmesteren i D2, Baumann.
3. og 4. Først og sidst i Wakefield, Oschatz og Nabilie.
5. Australak A2.
6. Hofskes fra Vesttyskland med C2-model.





"- så viste det sig også, at vi ikke er så suveræne, som vi fortæller hinanden."

Per Grunnet

Allerede dagen før den officielle åbning af verdensmesterskabet for fritflyvende modeller var over 200 deltagere fra 32 nationer samlet i Wiener Neustadt.

Indkvarteringen var spredt over hele byen, og dette var det eneste minus ved det ellers glimrende arrangement, idet man således var hæmmet i at aflægge besøg og diskutere modeller.

Flere enheder af det danske hold var ankommet adskillige dage tidligere for sammen med det amerikanske at føre en intens trimning på selve pladsen.

Vort hold afveg betydeligt fra det oprindeligt udtagne. A2-holdets førstemand, Finn Frederiksen, havde på grund af manglende tid meldt afbud, mens Niels Christensen og Per Grunnet under en voldsom bilbrand i Tyskland var blevet berøvet deres ejendele og nødvendige papirer for at kunne fortsætte. Derfor kom vi til at mangle en mand i gas, hvorimod Anita Dehlbæk erstattede Per Grunnet i A2.

Under trimningen var Køster både den flittigste og mest hjem-søgte. Han havde til konkurrencen bygget to gassere, men allerede hjemme havde den ene fået et knæk, mens den anden dagen før hans afrejse var fløjet væk. På trods af en intens eftersøgning fra luften var den umulig at finde, men ved et tilfælde dukkede den op, tidligt nok til at andre deltagere kunne tage den med. Således blev modellen i delvis beskadiget tilstand bragt til Wiener-Neustadt, hvor Køster i mellemtiden havde havareret den første igen. Ved en kombination af de to lykkedes det ham at få en virkelig velflyvende model klar til konkurrencen.

Endelig fik vi et godt indtryk af, hvor drilagtig den kontinentale termik kan være. Frekvensen er stor, men oftest er boblerne snævre. Derfor prøvede vi at tilpasse modellerens kurvemønster heretter og iagttag, hvor nøjeregnende man skulle være, hvis man højstartede eller kastede sin model under en anden, der allerede lå i termik.

Torsdag var første konkurrence-dag, og mens den højtidelige åbningsceremoni fandt sted i en fjern ende af pladsen, fintrimmede vort A2-hold deres modeller til stille, klart termikvejr.

A2

russisk opvisning.

Konkurrencen afvikledes under skiftende vejrforhold spændende fra stille til blæst og sol til regn. Heldigvis var arrangementet så fleksibelt og mobilt, at man kunne indrette sig efter vej-ret og dels aflyse al flyvning når regnen blev for stærk, dels flytte startstedet rundt på pladsen efter de skiftende vindretninger. Således trak konkurrencen længere ud end fastsat, men dette generede ikke jury'en, der hellere ville nedsætte periodeantallet end gennemtræffe flyvning under alle omstændigheder. - En indstilling til konkurrenceaktivitet der synes uhyre velgennemtænkt.

Kun englænderen Drew fik fuld tid og vandt konkurrencen skarpt forfulgt af ungaren Pataki, der brugte hele tre starter til sin sidste flyvning. Først kolliderede han i luften med en anden. Dernæst kunne han ikke udløse sin model, der efter fransk forbillede cirkler på stram line når den er i tophøjde. Han valgte derfor at manøvrere den i jorden. - Endelig fik han, i yderste tidsnød, sluppet modellen i forholdsvis neutral luft, mens det halve østeuropa forviftende rundt under den (177 sek).

Drew's model er en typisk engelsk brugsgenstand, en strålede konkurrencemodel med store, næsten rektangulære planer og fiskestangsbagkrop. Den virkede uhyre veltrimmet. (tegning kan findes i PRIZE FLIGHT NEWS nr. 2).

Pataki benyttede derimod en meget elegant konstruktion, der mindede om Vörös' 67-model (tegning i Aeromodeller).

Teknisk set imponerede russerne mest. Deres højstartsteknik og termiktegning virkede ret suveræn:

Modellen trækkes op med svag venspretendens, på toppen svinger den på stram line til højre ind i kurvet og udløses, hvis der er termik. I modsat fald slækkes linen, og modellen beskriver en

faldkreds, mens den startende roligt kan koncentrere sig om sit næste optræk. Metoden så fantastisk sikker ud, og russerne vandt en overlegen holdsejr (plac. 5, 8 og 12 - 3642 sek).

Desværre var der ingen lejlighed til at se lukkemekanismen på modellen eller højstartslinen, så systemet må blive en dansk rekonstruktion i et senere nummer.

Byggestandarden og de tekniske installationer varierede derimod stærkt. Italienerne imponerede som varligt med smukke vel-flyvende geodetic-modeller (plac 10, 11 og 14), medens ægypterne, der for første gang stillede et fuldt hold, endnu havde meget at lære. De bedst byggede modeller havde Taylor (USA) med delbare kroppe, drejede aluminiumsnæser med snaplåsordninger, og Herbert Schmidt (Ty.) havde til lejligheden fabrikeret to nye, lækre SP-3 modeller.

Af danskerne kom Kongsted højst og 11. efter 5 max'er til en god placering, da han i sjette periode ville lægge modellen under to andre, der tydeligt var i termik. Det viste sig desværre for sent, at termikken havde mistet al jordkontakt og at de to modeller lå på bunden af en boble i 60 meters højde, efterladende et stort hul under sig. Kongsted benyttede "Eclipse VII" der vil blive vist i et senere nummer.

Thomas Vath's "Tulle 3" virkede under trimflyvningen særdeles overbevisende, men under konkurrencen havde den svært ved at holde sig i boblerne. Derfor besluttede Thomas i tredje periode at snævre kurvet en smule, og efter en lang højstart udløste han i god termik langt foran startfeltet, men i et meget heterogent terræn. Modellen kurvede meget snævert mod boblens centrum og gik efter godt et minuts flyvning i spiraldyk. Derefter fuldførte Thomas konkurrencen med en række udmærkede flyvninger, der dog ikke var gode nok til at opveje spiraldyket.

Anita ydede med sin "Stratos" en god indsats, men var flere gange uheldig med termikken. Dette skyldtes især, at hendes model fløj i brede venstrekurver og således lettere glød ud af den snævre termik.

Wakefield blev i år ikke i samme grad som tidligere præget af danske topplaceringer. Dette skyldes ikke modellerne, som utvivlsomt rangerer blandt de bedste, men derimod en række tekniske mangler og uheld, som vi stod magtesløse overfor.

Holdets faste støtte, sæbebobleapparatet, virkede ikke, og vi var derfor henviset til at iagttage andres "sniffere" og modeller, som ikke altid stod så velplacerede for os, som de burde.

Indtil fjerde periode gik alt godt; vi førte hold og lå til fine individuelle placeringer, men derpå kom Erik Jacobsen i nedvind og Køster, der indtil da havde fuld tid, stallede ned fra stor højde. Årsagen var, at næseblodet havde revet sig løs under hans kraftige kast og var gledet helt ned i bagkroppen. Tilbage med fuld tid var kun Nienstaedt, men også han fik i femte periode nedvind.

Vinder blev østtyskeren Oschatz, der som den eneste fløj fuld tid. Hans model virkede ret firkantet og ikke særlig inspirerende, men den fløj udmærket og nåede en god udgangshøjde med sit typisk østeuropæiske lange, langsomme steg.

Østrigeren Martin på andenpladsen så jeg ikke flyve, men russeren Silberg, der besatte tredjepladsen, virkede uhyre stærk med sine Matveev-modeller.

Også tidligere vindere som Lüffler og Sukkala var denne gang med helt i toppen (plac. 4 og 8).

Wakefield er klassen, hvor man finder de største teknikere og modelbyggere. Schaller (fra Schweiz) fremviste efter pladens smukkeste model med balsabeklædt vinge, klokkeartet aluminiumsforkrop og autoror.

De amerikanske wakefieldflyvere Gard, Farmer og Kenakis havde med deres tailplane-setting og autoror varierende med motoren opnået et fantastisk stigemønster. Ligeså imponerede Hofskiss (Ty.) med sit slug, men hans setting var styret af timeren, og da denne svigtede i fjerde periode, kom settingen ikke ind, hvorfor modellen gik i jorden med fluttrende vinger efter kun 40 sek. flyvning. Hofskiss forbavsede iøvrigt alle ved nu at anvende Schwartzbach-propellere, skønt han igrigt har propaganderet for sit gamle 45 sek. steg med (omvendt) vario-pitch.

På sidstepladsen kom Mabilie (Belgien) med en af de mere besynderlige/originale modeller med to motorer i en pilekvist-

formet krop. På hver kvist sad et propelblad. Omløbsretningerne var modsatte og bagtanken formentlig at eliminere drejningsmomentet.

For danskerne, Schwartzbach især, var det en tilfredsstillende se at se, hvorledes andre startede samtidig med dem efter blot at have set få sekunder af stiget og ikke først ventede til at se, om modellen virkelig lå i termik. Dette betød, at mange middelgode modeller kom ned, mens de danske fløj over max. Når det kommer til stykket, er det nok de færreste wakefields, der flyver over max. i neutral luft.

D2

overlegen tysk sejr

Konkurrencen fandt sted i et træstøst regnvejr, der bevirkede flere udættelser af perioderne. Derfor mistede denne disciplin, der publikummæssigt er den mest attraktive, en del interesse, og først i fly-off'et fik man gas af verdensklasse at se.

De tre tyske deltagere, Baumann, Riecke og Reda var klart de bedste. Deres modeller havde en udgangshøjde, som kun Køster nærmede sig. De er næsten ens, af Seelig typen, og kun Riecke afveg herfra ved at have placeret haleplanet på toppen af finnen. Riecke blev "kun" nummer 2, men var nok den moralske vinder, da hans model virkede mere overbevisende end Baumanns, men i 3. fly-off endte hans model i lodret stilling efter kun 8 sek. motortid. Først efter nogle dybe stalt rettede den op.

Reda (plac. 43) fik nul i første start, da hans model på toppen af stiget vendte om og kom færende i jorden som et projektil. Dette skyldes, sagde man, at modellen under stiget fløj med for lille vinkel for skel og var derfor uhyre følsom over for de mindste påvirkninger. I omstarten fik han overrunden fortsatte derefter med 6 max. i overbevisende stil.

Det danske gashold klarede sig virkelig godt. Køster nåede helt frem til andet fly-off, før han blev sat ud af soilet på grund af et dumt uheld. Armen til tailplane-settingen havde forskubbet sig, således at denne funktion ikke kom ind, og modellen faldt fuldstændig stærkt trykket ned fra en fin udgangshøjde. Om den kunne have klareret fem minutter er uvidst, men det er givet, at Køster fortjente en bedre placering, end den sjetteplads han fik.

Agner fløj sikkert hele vejen igennem og mistede kun sekunder i første og sidste start. Første start (174) var konsekvensen af kun 8 sek. motortid, hvorimod den sidste (152 sek.) var ren nedvind.

Russerne fik ikke den altomdømmende rolle, man under træningen kunne have tiltænkt dem (plac. 12, 17 og 33). Verbizki havde nogle skønne modeller og fløj med en hjemmelavet motor, der kørte utrolig hurtigt. Dagen før konkurrencen brød cylinder-sættet sammen, og det nye ikke tilkørte fik sammen med konkurrencebrændstoffet, som de var meget utilfredse med, omdrejningerne til at falde betydeligt.

Ungarerne fløj ganske stabilt med deres karakteristiske "Medium"-modeller, alle forsynet med MVVS og megafonpotter. Desværre synes der at hvile en VM-forbødelse over deres bedste kort, Mecznar, som atter droppede en enkelt start totalt (6 max + 98 sek.).

Heller ikke amerikanerne havde udviklet nye modeltyper, men benyttede "Californians" som i 1965 og -67. Henry Spence var bedst på en tredjeplads, mens Sifleet, der under træningen virkede meget potentiel, tilsyneladende fik besvær med modellernes vridninger. I første flyvning steg modellen meget fladt og fik 156 sek. fra en ringe udgangshøjde. Derefter benyttede han sin anden-model, der på toppen krængede lidt til venstre og var nede på 153 sek. Endelig tog han sin tredje-model frem, og den fløj let 5 max.

Rolf Hagel (Sv.) tilbragte det meste af tiden med at lappe sine gamle modeller. Efter at have lukket sig inde på sit hotel i tre dage, lykkedes det ham at frembringe en vellykket model, og han ville uden tvivl være blevet højt placeret, hvis ikke termikbromsen i fjerde periode var gået efter kun 40 sek. flyvning.

* * *

Endelig må man konstatere, at vi rent psykisk ikke havde den rigtige indstilling til en konkurrence med 7 starter. Resultatlisten viser også, at kun østeuropæerne havde indset, hvor lidt et drop inde i konkurrencen betød, hvorimod der hos os andre spores en tydelig tendens til at tabe modet og fortsætte med middelgode flyvninger efter et enkelt drop. Derfor må der nok, hvis man ikke går tilbage til 5 starter og et stort fly-off, en anderledes intensiv forberedelse til, hvis vi skal kunne stå distancen.

Thomas Kongsted.

1. Elton Drew	GB	180	180	180	180	180	180	1260	
2. G. Pataki	H	180	180	180	180	180	180	1257	
3. O. Prochaska	CS	180	180	180	175	176	180	1251	
4. P. Cerny	PL	180	180	180	180	165	180	1245	
5. A. Grigorashch	SU	180	180	180	180	168	180	1241	
6. I. Horajsi	CS	180	180	180	180	180	180	1234	
7. E. Mannukka	SU	180	180	180	180	141	180	1205	
8. A. Pagatonen	SP	180	180	180	180	176	180	1204	
9. A. Tanyi	TE	180	180	180	122	180	180	1202	
10. C. Boncard	I	180	180	180	180	121	180	1201	
11. C. Taretto	I	180	180	180	120	180	180	1200	
12. A. Lupp	SU	180	180	180	180	180	121	1197	
13. Th. B. Welen	W	151	180	180	180	167	150	1188	
14. P. Deave	I	180	180	180	180	180	117	1177	
15. I. Weiss	IL	180	180	180	180	162	180	1172	
16. A. R. Graves	WZ	180	180	180	180	167	180	1171	
17. J. Lopez	W	180	180	180	180	136	180	1151	
18. R. Hbbinger	A	180	180	180	127	180	180	1142	
19. S. Kocorus	RU	180	180	180	180	174	142	1135	
19. G. Mlanig	MD	180	180	180	180	87	180	1133	
21. L. Rains	P	180	180	180	180	166	87	1133	
22. A. Rins	CH	180	180	180	180	127	180	1147	
23. M. Hirschel	DDR	180	180	180	180	112	133	1145	
24. C. Betty	GB	141	180	180	180	135	180	1143	
25. X. Borell	S	180	180	180	180	146	180	1141	
26. D. Surri	CSW	180	180	180	180	141	180	1139	
27. S. Juroseniak	PL	180	180	180	180	116	180	1138	
28. E. Yörbe	E	180	180	93	180	150	180	1136	
29. J. Pasterason	S	180	180	180	180	133	180	1133	
29. J. Taylor	USA	103	180	180	180	130	180	1133	
* 31. T. Kongsstad	DK	180	180	180	180	83	144	1132	
31. G. Xonakis	USA	180	180	180	180	127	152	1132	
33. A. Young	GB	180	180	180	180	122	180	1125	
34. P. Klintworth	USA	180	180	60	180	180	176	1123	
35. M. Basilion	P	180	180	180	180	138	180	1120	
35. M. Schmidt	BRD	124	180	180	141	180	180	1120	
37. S. Alca	TE	90	180	180	180	128	180	1118	
38. A. J. Baudenard	B	163	180	180	141	174	180	1112	
39. P. Lagas	BZ	180	180	180	180	149	180	1114	
40. A. Skabrinia	CS	180	180	180	180	117	115	1112	
41. R. Spann	A	180	180	180	140	180	125	1090	
42. C. Verbrue	FL	180	180	180	93	107	180	1089	
43. A. Salinas	PL	180	180	60	163	136	180	1079	
44. L. O'Reilly	AUS	130	180	180	180	102	144	1075	
44. J. Dacklauss	DDR	117	180	180	132	106	180	1075	
46. J. H. Barthe	P	180	180	180	180	93	111	1071	
47. G. Hertsberg	IL	180	180	180	180	50	120	1070	
48. J. Schreiner	DDR	130	180	180	180	127	78	1058	
49. K. Andersen	S	180	180	64	117	172	180	1056	
50. N. Yakovleva	TE	180	180	50	176	175	129	1050	
51. D. Bodum	WZ	180	180	180	95	142	139	1042	
52. O. Enoch	A	180	180	180	78	176	133	1040	
* 53. T. Veth	DK	179	180	95	177	141	180	1037	
54. A. Fernandes	E	180	180	33	180	145	161	1035	
55. A. Aboen	WZ	97	180	180	132	140	145	1033	
56. A. Schellekens	WZ	180	180	104	180	178	114	1027	
57. D. Klunk	BRD	180	180	180	180	123	96	1026	
58. A. Sarpila	SP	180	180	180	141	123	95	1014	
59. F. Geiser	CH	180	180	180	113	117	107	1009	
60. P. Lommer	L	180	180	30	96	177	180	1007	
61. D. Curry	CHW	180	180	36	180	163	125	115	999
62. D. Masari	YU	180	180	180	180	113	114	997	
63. E. Mikulicic	YU	180	180	156	180	146	133	993	
64. W. Mertens	L	85	180	180	128	143	113	986	
64. W. Thomson	CHW	180	180	180	50	168	123	105	986
66. R. D'Alto	RA	113	128	180	105	125	175	981	
67. K. Abadji	BO	67	180	170	174	93	120	965	
68. M. Tule	L	180	91	112	180	118	139	144	960
69. P. Gennelli	CH	180	180	174	23	150	145	118	950
* 70. A. Salbak	DK	77	180	180	66	125	180	93	901
71. M. Fernandes	E	126	180	163	177	55	109	71	881
72. D. Vianna	IL	167	101	180	180	152	96	5	881
73. J. V. Suggennot	B	180	83	64	180	180	144	49	880
74. G. Anester	MD	65	180	180	55	51	157	180	868
75. B. H. Glemmy	WZ	180	180	70	123	126	86	94	859
76. W. Prykucki	SP	73	29	180	137	138	131	147	835
77. D. Vida	H	180	51	95	101	113	177	114	831
78. W. Leffer	E	105	180	75	105	38	180	143	826
79. Wob. P. Ader	ET	180	139	48	180	160	67	41	815
80. C. Foucart	B	180	180	151	80	93	56	80	806
81. S. O'Conner	AUS	180	61	44	180	63	129	98	683
82. D. Andersen	AUS	44	180	0	57	69	134	83	567
83. Ron. A. Wierouk	ET	56	180	39	58	93	71	61	558
84. Ron. A. Mehres	WZ	74	63	73	10	21	93	15	349

1. A. Gachata	DDR	180	180	180	180	180	180	1260
2. H. Martin	A	180	180	180	171	180	180	1251
3. T. Silberg	WZ	180	170	180	180	180	180	1250
4. J. Wiffler	DDR	180	180	181	180	180	180	1241
5. J. Gard	USA	180	180	160	171	180	180	1231
6. V. Koon	YU	180	180	180	180	180	180	1220
7. V. Koon	SU	180	180	180	180	180	180	1213
8. M. Gachata	SP	180	180	180	180	180	180	1210
8. A. Yarov	SU	180	180	180	134	176	180	1210
10. P. Berner	MD	180	180	180	180	127	180	1207
11. C. Tschender	P	180	180	180	180	163	180	1204
12. E. Kockup	PL	180	180	180	180	180	180	1200
13. M. Segrave	CHW	143	180	180	161	178	180	1193
14. Schewinsberg	TE	154	180	180	180	144	178	1196
15. A. Biederda	CS	180	180	180	180	180	180	1178
16. U. Schaller	CH	144	180	180	163	150	180	1177
17. G. Irenakic	USA	180	180	180	96	180	180	1176
18. K. Kies	P	180	180	180	160	180	135	1172
19. G. Pierre-Hen	P	180	180	180	126	180	180	1171
20. L. Barr	GB	167	180	180	180	161	180	1168
21. F. Den Ouden	TE	180	180	163	180	180	154	1165
22. G. Cassi	I	156	178	174	143	145	180	1161
23. J. Kominaki	P	180	180	156	125	160	180	1158
24. W. Dohne	DDR	180	177	137	180	180	119	1153
25. J. Zetterdahl	S	180	180	180	180	154	163	1152
* 26. F. Rionstedt	E	180	180	180	180	101	148	1149
* 27. E. Jacobsen	DK	180	167	180	127	180	133	1147

28 C Rothenberger	CH	180	180	135	180	115	168	180	1138
28 M Chincel	BRD	180	180	180	160	135	123	180	1138
30 M Thomas	CHW	180	180	180	153	160	141	179	1131
31 Y Alajoula	YU	174	180	180	142	180	144	179	1129
32 L Durech	CS	180	180	146	144	162	135	180	1127
33 B Johansson	S	164	180	180	180	168	102	147	1121
34 J Klima	CS	180	102	180	164	180	125	180	1111
34 J O'Donnell	GB	180	179	165	156	180	148	103	1111
36 M Ljutika	YU	180	168	126	150	153	153	180	1110
37 P Aalto	SP	127	180	120	180	139	180	180	1106
38 R Artoli	I	123	180	155	147	138	180	180	1103
39 P Popov	BG	180	130	169	180	155	146	136	1096
39 S Serrano	BR	180	114	150	180	180	154	138	1096
41 E Bobrer	CH	125	144	180	128	180	180	150	1087
42 A Hkansson	S	135	162	180	104	180	145	180	1086
43 H Jürgen	BRD	180	166	155	130	140	180	163	1084
44 A R Wells	GB	136	180	135	96	180	169	180	1076
45 S Legnani	I	172	180	157	165	176	130	104	1074
46 S O'Connor	AUS	136	180	180	144	70	165	174	1044
47 A Edwards	AUS	131	180	144	180	123	121	157	1036
48 J McGillivray	CHW	180	118	95	125	180	155	180	1033
* 49 T Kaster	DK	180	180	180	92	136	180	80	1028
50 K Horakus	BRD	104	180	180	40	180	152	180	1016
51 J Pannstor	H	180	147	75	155	151	131	174	1013
52 A Halden	A	180	180	180	68	172	117	107	1004
53 I Markas	H	152	57	171	171	154	180	109	994
54 P Lagas	WZ	180	96	141	123	175	83	180	990
proxy R Elliot									
54 S Pohjola	SP	100	180	180	98	148	150	122	978
56 A Mauch	A	172	180	88	168	180	130	88	946
57 Ben's. Talcizkava	TR	163	180	81	62	142	137	180	945
58 P T Skjeltstad	N	131	117	180	90	79	193	180	936
59 C Harsenburger	E	145	112	152	156	154	124	92	935
60 J Dims	P	90	180	120	87	115	141	170	931
61 T Aoka	TR	180	134	63	138	180	112	103	910
62 Constantinescu	R	153	180	180	96	107	165	76	907
63 C Weidner	TR	156	180	180	86	173	93	127	903
64 J Malkin	WZ	137	180	180	0	110	153	180	880
proxy M Koudabuse									
65 A Burg	P	75	180	110	61	103	164	180	879
66 G B Hosts	WZ	135	95	92	150	180	141	45	838
proxy J Worley									
67 R Kreima	J	144	124	33	48	131	137	176	833
68 E Carlini	BR	130	61	124	89	176	134	118	826
69 D Pavetov	BO	111	104	165	77	62	134	109	762
70 M Goldberg	IL	69	113	163	95	84	96	134	754
71 S Stasenor	SG	7	130	117	103	140	100	87	734
72 A Nabille	B	65	0	125	96	88	94	92	560

★ SILVER STAR tilbud:



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

3m spray 77 kontakt-lim til styropor-planer. Hver spray-dåse indeholder 505 ccm og koster ... kr. 16,-

KØ-dæmpere, gennemstrømnings-type, leveres til de fleste motorer fra 5 til 10 ccm, pris ... kr. 62,-

Kawan firkantet R/C tank, 400 ccm, pris ... kr. 12,-
Kawan firkantet R/C tank, 500 ccm, pris ... kr. 11,40

SUPER RECORD propeller i følgende størrelser:

6 x 7, 6 x 7,5, 6 x 8 - propeller til speed af ny type,
7 x 8 - denne propel er beregnet til team-race samt
10 x 5 og 10 x 6 - f. eks. til stunt.

Disse propeller koster ... kr. 3,60 pr. stk. Køber man 10 stykker, får man dem til ... kr. 30,-

Desuden er der de store propeller på 11 x 7 og 11 x 8 - de koster ... kr. 4,60 stykket, mens 10 stykker fås for ... kr. 40,-.



FUTABA PROPORTIONAL ANLÆG kan leveres fra lager.

FUTABA 4 KANAL PROPORTIONAL ... kr. 1750,-

FUTABA 5 KANAL PROPORTIONAL ... kr. 1900,-

- ovennævnte priser er beregnet med 4 rormaskiner, indbygget ladeapparat og nikkel-cadmium akkumulatorer til sender og modtager. Anlæggene kan leveres med et mindre antal rormaskiner og uden nikkel-cadmium akkumulatorer.

MERCO MOTORER PÅ LAGER (49 og 61 følger senere på året):

MERCO 35 Stunt (5,7 ccm) ... kr. 145,-

MERCO 35 R/C " ... kr. 175,-

Desuden føres den berømte -

ROSSI 60 R/C ... kr. 425,-

- den kan også leveres med Kawan drossel til samme pris.



De her nævnte ting er kun et udpluk af vort store lager. Resten findes i vores katalog, som kan købes mod kr. 5 i check eller fri-mærker.

VI FØRER PROPORTIONALANLÆG AF FØLGENDE FABRIKATER PÅ LAGER:

CONTROLAIRE

LOGICTROL

FUTABA



M.K.

Skalamodeller til R/C.

Sterling PT 17	(8-10ccm)	... kr. 440,-
Sterling Fokker D7	"	... kr. 440,-
Sterling Mustang	"	... kr. 357,-
M.K. Cessna 182	"	... kr. 410,-
M.K. Tony Jager	"	... kr. 445,-
M.K. Spirit of St Louis	"	... kr. 490,-
M.K. Cessna 182 Jr.	(3-5 ccm)	... kr. 195,-
M.K. Zero Jager	"	... kr. 195,-
M.K. Tony Jr. Jager	"	... kr. 195,-
Goldberg Skylane	(0,8-1,5ccm)	... kr. 66,-

--- og der er et par to-motorede modeller:

M.K. P. 38 Jager	(2 x 6-8 ccm)	... kr. 490,-
M.K. Cessna 310	"	... kr. 545,-

Modeller for linestyring.

Sterling Skylark	(5-6 ccm)	... kr. 155,-
Jetco Dolphin	"	... kr. 153,-
Mercury Crusader	"	... kr. 110,-
K.K. Spectre	(2,5-3,5ccm)	... kr. 62,-
K.K. talon Combat	"	... kr. 42,-
Mercury Monarch	"	... kr. 55,-
Jetco Shark 15	"	... kr. 55,-
Top Elite Jr. Fobler	"	... kr. 88,-
Top Elite Jr. Fl Streak	"	... kr. 44,-
Goldberg Jr. Satan Combat	"	... kr. 33,-

- alle de nævnte modeller kan leveres fra lager.



SILVER STAR MODELS

v. AXEL E. MORTENSEN,
MØLLEBAKKEN 45,
9500 HOBRO,
tlf. 08 52 03.57.



RC • unionen



OLE MEYER *

R/C-unionens medlemstal passerede midt i september de første 100 mænd. Samtidig kan man konstatere, at den kørsplan, som den midlertidige arbejdsgruppe lagde straks efter unionens start, nøje er blevet overholdt. Det indebærer især, at denne arbejdsgruppe nu har gjort sig selv overflødig, idet man ved en direkte, brevlig afstemning har valgt det nye repræsentantskab, der har et medlem fra hvert af de ialt 9 områder, som unionen er inddelt i. Repræsentantskabet består herefter af følgende:

Erik Andersen, Rødovre
Søren Hansen, Søborg
Poul Jensen, Millerød
Finn Mortensen, Næstved
Arne Jensen, Ringe
Kaj Kudak, Padborg
Svend G. Andersen, Herning
Ole Christensen, Grenaa
Erik Toft, Aalborg

Repræsentantskabet samles første gang inden den 15. november, og udover at vedtage unionens love endeligt skal man behandle følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Aflæggelse af beretning
3. Fremlæggelse af regnskab
4. Behandling af forslag
5. Valg af R/C-rådet
6. Valg af revisorer
7. Program, budget og kontingent for det kommende år
8. Eventuelt

En af de vigtigste ting bliver valgt af R/C-rådet, der skal bestå af 3 mænd, og som skal forestå unionens daglige drift.

Forslag, som ønskes behandlet under punkt 4, må være indsendt til unionens sekretær senest den 1. okt.

Det vides dog allerede nu, at man vil komme til at beskæftige sig med en lang række emner under dette punkt. Der skal bl. a. drøftes nye flyve- og konkurrenceregler. I stedet for den nuværende klasseinddeling, hvor det er radioudstyret, der er afgørende for, hvilken klasse man skal deltage i, vil det blive foreslået, at man fremover udelukkende laver klasseinddelingen på grundlag af det program, der skal gennemflyves. Man kunne f.eks. tænke sig følgende tre programmer:

Program A:

Jordstart
Dobbelt wing-over
3 indvendige loops
3 udvendige loops
Liggende ottetal
Spind
Landingsrunde
Landing

Program B:

Jordstart
Dobbelt wing-over
Kombineret immelman
3 indvendige loops
3 udvendige loops
3 rulninger
Haleglidning
Liggende ottetal
Stående ottetal
Rygflyvning i lige linie
Spind
Landingsrunde
Landing

Program C:

Jordstart
Dobbelt wing-over
Kombineret immelman
3 indvendige loops
3 udvendige loops
3 rulninger
Langsom rulning
Rulninger i cirkel
Haleglidning
Liggende ottetal
Cubansk ottetal
Stående ottetal
Rygflyvning i lige linie
Rygflyvning i ottetal
Top hat
Spind
Landingsrunde
Landing

Program C er identisk med FAI-programmet.

Med sådanne programmer kunne man helt overlade til deltageren selv, hvormedst udstyr han vil bruge til at styre det antal rørflader med, som han ønsker. Og det vil samtidig være langt lettere at gå fra en klasse og op i den næste, da der jo er en naturlig sammenhæng, og da man jo ikke behøver at skifte model og udstyr.

Herudover skal man på mødet også drøfte nye regler for skalamodeller, pylonracer og svævemodeller.

Forsikringsspørgsmålet vil også komme på dagsordenens punkt 4. Man er i kontakt med et forsikringselskab, hvor der er mulighed for at tegne en kollektiv forsikring, der ikke alene dækker trediemænd, men også unionens egne medlemmer, således som man allerede kender det i et par af de tilsluttede klubber.

Under punkt 7 skal lægges program for det kommende år. Her vil det blive foreslået, at unionen skal påtage sig arrangementet af DM, som man især hører også kommer til at omfatte i hvert fald skalamodeller. Alle øvrige konkurrencer vil man tilstræbe at henlægge til klubberne, som man til gengæld vil støtte ved at etablere en "konkurrenceservice", der yder hjælp til stævnearrangører fra den dag, da konkurrencen anmeldes til kalenderen og frem til det tidspunkt, hvor resultaterne bliver offentliggjort. Et led i denne service skulle være, at arrangøren bl.a. får tilsendt et komplet sæt materiale til brug ved afviklingen af pylonraceren i forbindelse med konkurrencen. Man vil også tilstræbe, at der ikke afholdes større konkurrencer flere steder i landet på samme dato.

Budgettet er endnu ikke forberedt, men løselige beregninger tyder på et årskontingent på 30 - 40 kr. incl. forsikringsdekning og service.

Man regner med, at repræsentantskabet kan vedtage så fæste retningslinier for alt dette, at det bliver muligt at fremstille regelhefter, som skal sendes til hvert enkelt medlem inden dette års udgang. Dette hæfte skulle samtidig indeholde unionens love, en adresseliste samt forhåbentlig også en flyvepladsfortegnelse.

R/C-unionens sekretær, Ole Meyer, Melodiansvej 4, 4700 Næstved - telf. (03) 72 21 07 sender stadig gerne nærmere oplysninger om unionen til R/C-folk, der måtte have lyst til at være med.

FLYVNING MED ELEKTROMOTOR

FRANK LARSEN

Interessen for modellflyvning med elektromotordrevet fly blev vakt gennem en artikel i "Aeromodeller" marts 69, hvor bladets "staff" havde foretaget en hel del forsøg baseret på de i handelen værende lette byggesæt og med motorer fra minirace-hobby'en, hvor der som bekendt er et rigt udvalg af motorer, gear mm.

I modsætning til englænderne, der gjorde deres forsøg ved polflyvning, ville vi flyve CL, altså selv direkte manøvrere flyene op og ned. Til forsøgene brugte vi en model af et let sportsfly fra 30'erne, lavvinget monoplane, japanpapirbeklædt og et skuldervinget "racerplan" af egen konstruktion, dette fly var helt i balsa (krop, vinger og ror beklædt med 0,6 balsa). Flyene blev modificeret dvs. afkortede frontpartier af hensyn til de relativt tunge motorer og indbyggede styreorganer.

Som liner benyttedes 0,3 mm kobbertråd. Propeller af mærket "Tornado" blev købt på lykke og fremme i håb om at de kunne trække flyene i luften. 4 stk. 12 volta tørbatterier i en skuldertaske skulle levere energien. Totalvægten pr. fly, motor incl. lå henholdsvis på ca. 78 og 82 gram.

Vore første forsøg foregik i en af SAS' hangarer, som vi fik lov til at "låne" i en fly-fri periode. Til vor store forbauselse lykkedes det adskillige gange at få flyene i luften, at flyve 10-15 runder og at sætte dem igen uden skader. Højde og fart var ikke imponerende, men i modsætning til almindelig CL-flyvning kunne man i ro og mag følge flyene i luften, hvilket virkede temmelig fascinerende.

Tørbatterier viste sig dog at være en dyr fornøjelse, de blev brugt alt for hurtigt.

Senere har vi gjort forsøg med endnu et selvkonstrueret "helt i balsa bygget" fly, nærmest noget i retning af en FW

190, det blev forsynet med en skrap motor, nemlig en ventilatormotor af den type, der benyttes i bilcabiner, og da vi samtidig gik over til at bruge træ med variabel strømstyrke, helt op til 35 V blev der mere fart over feltet.

Vi er dog endnu ikke nået så langt, at vi kan komme med virkelige facts, men vort indtryk er, at der virkelig kan laves noget af interesse i denne, her i landet tilsyneladende ukendte, gren af modellflyvehobbyen. Vort land eller rettere sagt klima er jo som bekendt ikke særlig venligt stemt over for modellflyvning, og når man ikke kan dyrke sporten ude, må man forsøge inde.

Her er i korthed nogle få tekniske oplysninger.

1. Motor - Mabuchi PT 16 D, 40.000 omdr./min. 12 volt, Vægt 37 gram.
2. Propel - Tornado, diameter 12,4 cm.
3. Fly - længde 34 cm, vinge 40 cm.
4. Vægt flyveklar - 78 gram.
5. Styrelinernes længde er 4 - 5 meter.
6. Motoren trækker propellen direkte.

Alle fly havde tendens til at trække ind i cirklen, hvilket vi senere lærte skyldtes propeller - torque. Vore fremtidige modeller skal altså flyve "med uret" i stedet for det normale.

Ligeledes vil vi eksperimentere med polflyvningsystemet med indbygget CL-system, dels for at undgå ledningsvanakeligheder og dels for pilotens egen fornøjelse af flyvningen.

Vi kan iøvrigt anbefale købet af den i Aeromodeller anbefalede booklet "Electric RTP Flying".

Jeg håber, at denne fremstilling af vore eksperimenter kan give andre lyst til at prøve.

Frank Larsen.

Der blev den 21.9.69 afholdt et stort linestyringsstævne i Bochum i Vesttyskland.

Der deltog fra Danmark kun en deltager, nemlig Leif Eskildsen fra 630 Grindsted.

STUNT:

Der deltog 16 deltagere, og vinderen Billon fra Frankrig, var et af vore tip under EM. Leif Eskildsen, mener at man fra vores side må begynde at flyve med 8-10 ccm modeller, da de ved deres langsomme og mere majestatiske flyvning har en mere positiv indvirkning på dommerne. Vejret var fuldstændig vindstille, hvilket heller ikke ligefrem er dansk normalkost.

1. Billon	Frankrig	5721 pt
2. Egervary	Ungarn	5655 pt
3. Seeger	V-Tyskl.	5338 pt
4. Kaminski	V-Tyskl.	5221 pt
5. Eskildsen	Danmark	5214 pt

Der var 16 deltagere.

SPEED:

Frankrig var her den meget store overraskelse, og særlig vinderen Jary, der kun var reserve, og kom med på et afbud. Han bragte en 3/T g 15 frontindsugning med porte. Leif Eskildsen, er stot som et urværk med 194,5. Wamper der blev nr. 4 deltog ikke ved EM.

1. Jary	Frankrig	218 km/t
2. Toth	Ungarn	216 km/t
3. Fröhlich	V-Tyskl.	213 km/t
4. Wamper	V-Tyskl.	210 km/t
5. Enfreoy	Frankrig	210 km/t
6. Gorziza	V.-Tyskl.	196 km/t
7. Boys	Holland	196 km/t
8. Eskildsen	Danmark	194 km/t

BOCHUM

TEAM-RACE:

Det viste sig fra start at Bader, Kaul og Mohai-Markotai var suveræne, og selv om der efter Leif Eskildsens opfattelse blev whippet en del, er det alligevel fantastiske tider-ikke mindst finaletidene! Efter de her nævnte hold, kom der en del franske.-Der nævnes her bedste heattid, semifinale og finale.

1. Bader/Kaul	V-Tyskland	4:24	4:38	9:01
2. Mohai/Markotai	Ungarn	4:26	5:107	9:50
3. Schwartz/Ilg	V-Tyskland	4:47	5:102	10:08

Endvidere fortæller Leif Eskildsen at stævnet var virkeligt godt.

Der var en meget uheldig ånd over stævnet, der gjorde at man fik udvekslet mange erfaringer.-Desuden pointerer Leif Eskildsen, at man følte sig virkelig velkommen, og da det var drømme-baner, vil han på det aller-kraftigste anbefale folk at deltage, da man efter hans mening, kan lære fuldt så meget som ved et VM!

Hans Geschwendtner

KAN DU HUSKE..?



UT

For at glæde Gunnar Nielsen skal vi hermed bringe resultaterne fra UT-konkurrencen d. 7-4-69. Den kom ikke med i nummer 5, da den druknede i DM-reportagerne.

A2.	
1. Gunnar Nielsen	900 sek.
2. Thomas Væth	874 sek.
3. Per Grunnet	811 sek.
4. Michael Væth	790 sek.
5. Finn Frederiksen	713 sek.
6. Thomas Kongsted	691 sek.
7. Anita Dehlbæk	655 sek.
8. Hans Hansen	635 sek.
9. Hanne Hansen	541 sek.

C2.

1. Thomas Køster	834 sek.
2. Erik Nienstædt	819 sek.
3. Chr. Schwartzbach ...	762 sek.
4. Erik Jacobsen	718 sek.
5. Kjeld Kongsberg	703 sek.

D2.

1. Niels C Christensen .	835 sek.
2. Palle Jørgensen	803 sek.
3. Steen Agner	764 sek.
4. Pl. D. Kristensen ...	446 sek.

UT

Den 7/9 var vejret perfekt til fritflyvning, og det var af den grund ret besynderligt, at deltagelsen i UT-konkurrencen var så ringe - for de nordsjællandske modelflyvere i det mindste.

Der kom ialt 8 deltagere. I A2 var det Anita Dehlbæk og Per Grunnet, der toppede. Anita fløj taktisk og meget velovervejset med sin modificerede Stratos. I sidste start fandt hun først termik efter en højstart, der varede 10-15 minutter, men max'et blev jo ikke dårligere af den grund. Grunnet fløj med

sin nye "Celeste", der endnu ikke er kommet helt i trim, der er især besvær med flyvemotret i termik - muligvis på grund af modellens ret store spændvidde. På trædepladsen fulgte Hanne Hansen med Stratos. Hun kunne givetvis have vundet, hvis modellen var blevet udløst i top-højde hver gang. To af starterne begyndte imidlertid fra 15 - 20 meters højde, så alt taget i betragtning må de opnåede 740 sek. siges at være helt godt.

I C2 var Erik Jacobsen suveræn vinder med 5 max. Kongsberg havde et par dårlige starter til at begynde med, men han sluttede stærkt.

Gasklassen blev vundet af Thomas Køster - det var ikke overraskende, idet han var eneste heltager. Efter VM-deltagernes udsagn fløj han med et helt andet trim end til VM, et sikrere men dårligere trim, så man skal næppe tillægge hans drop i 1. runde start nogen betydning.

A2.

1. Anita Dehlbæk	854 sek.
2. Per Grunnet	848 sek.
3. Hanne Hansen	740 sek.
4. Thomas Kongsted	726 sek.
5. Gunnar Nielsen	683 sek.

C2.

1. Erik Jacobsen	900 sek.
2. Kjeld Kongsberg	757 sek.

D2.

1. Thomas Køster	862 sek.
------------------------	----------

Der er desværre ikke kommet referater til Modelflyvenyt fra andre klubber om deres resultater ved denne UT. Vi håber, at kunne bringe dem i næste nummer.

Per Grunnet.

Vi har ikke modtaget resultater fra nogen af fritflyvnings-høstkonkurrencerne - og kun referat fra den på Sjælland.

Høstkonkurrence

Vejret var udmerket, bortset fra den ene ting, at det blæste ret kraftigt. Til gengæld var terrenforholdene meget dårlige, hvilket tildels skyldtes, at vinden snød konkurrenceledelsen og vendte 90 grader.

Konkurrencen blev myndigt og kyndigt ledet af Poul Rasmussen, der blev fløjet 5 perioder á 1 time.

I A2 viste Finn Frederiksen påny sin styrke ved at have meget nær 4 max'er efter de fire første starter, hvorefter han ikke fik 5' start, da hans model var fløjet væk. Klassen blev derfor vundet af Thomas Kongsted der med fem starter fik 1 sek. mere end Finn.

C2 var gennemgående en svag forestilling, hvor Erik Nienstædt som den eneste gennemførte de fem flyvninger og vandt foran Erik Jacobsen.

I D2 behøvede Thomas Køster kun 3 starter for at vinde.

Iøvrigt genså man ved denne konkurrence Knud Plensted Jensen senior efter mange års fravær fra konkurrenceflyvning.

Erik Nienstædt.

KOMMENTAR

Det er for dårligt, at indbydelsen til høstkonkurrencen på Sjælland først ankom til klubberne mindre end en uge før konkurrencen skulle flyves. Det betyder i praksis, at indbydelsen

kun i enkelte tilfælde når længere end til klubformanden.

Der er ingen grund til, at det hele skal foregå i sidste øjeblik, som det gjorde denne gang. Datoen for konkurrencen har været fastlagt i knap et år, den har stået i FLYV. Arbejdet med at skrive indbydelse er det samme, hvadenten det bliver gjort dagen før konkurrencen eller tre-fire uger før. Der skal findes en flyveplads, men på Sjælland er der kun tre-fire mulige og for dem alle gælder, at man kan være næsten 100 % sikker på at få lov til at holde konkurrence på dem, blot der er høstet. Og der har længe været høstet på inverterald den ene af dem.

Skylden for, at det hele ikke er blevet gjort i god tid, må ved første overvejelse lægges på distriktslederen, i dette tilfælde Poul Rasmussen. Det er ham der skal sørge for, at KDA-konkurrencerne afvikles på rimelig god måde. I anden omgang kan man så sige, at distriktslederen jo ikke lever af dette arbejde, det er ulønnet, så man kan tilgive ham, hvis han glemmer nogle af sine pligter. Men så bør en anden instans træde til, nemlig sekretariatet, der som bekendt modtager penge for at udføre arbejde for modellflyverne. Sekretariatet vidste, at der skulle flyves høstkonkurrence på den pågældende dag, og de havde ikke modtaget meddelelse om tid og sted to uger før konkurrencen. Så burde man selvfølgelig have kontaktet distriktslederen og spurgt, hvad han havde tænkt sig. Hvis distriktslederen så ikke havde tænkt sig at gøre noget (men det havde Poul Rasmussen i dette tilfælde) så skulle sekretariatet have kontaktet de mennesker, der kunne tænkes at vide noget om flyvepladserne og i samarbejde med dem have arrangeret konkurrencen, således at indbydelsen var kommet ud ca. 2 uger før konkurrencen.

Sådan går det altså bare ikke - og det er frygtelig synd for os alle og for begynderne i særdeleshed, da de altid vil komme i sidste række, når en forsinket meddelelse skal formidles videre fra klubledelsen.

Per Grunnet.

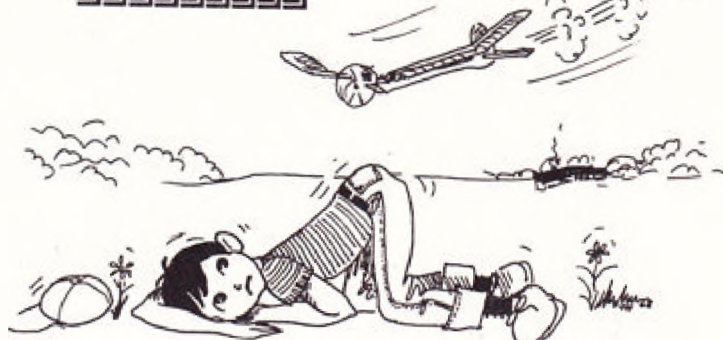
Flittige læsere af dagbladet POLITIKEN vil have opdaget, at denne avis har arrangeret en stor konkurrence for modellflyvere på Eremitagesletten søndag d. 26/10.

Vi vil opfordre alle til at komme derud - for at deltage, kigge eller måske endda hjælpe arrangørerne lidt.

□□□□□□□□

D2

□□□□□□□□



PLANOPBYGNING

Den unyggelige havaristatistik blandt D2 folk taler helt for sig selv, og man kan nu spørge sig selv om grunden. Topfolkene har vel alle været med til at flyve gas i de sidste 10-15 år, og de ved derfor en hel del om sagen, men til trods herfor havarerer de.

Det siger sig selv, at med de tunede Super-Tigre kommer modellerne op på en ganske alvorlig fart, hvor alle uforudsete skevheder får fatale følger for dem. Som det er nu, synes al opmærksomheden at være rettet mod modellens mekaniske systemer (motor, timer, automatisk virkende trimapparat), hvorimod selve modellens opbygning synes at være noget sekundært.

Jeg vil i det følgende opdele modellens funktioner i det primære og det sekundære system. Det primære er modellens mekaniske system, hvorimod det sekundære er selve modellen. Det primære system skal ikke omtales her (men vi kan henvise til Modellflyvenyt nr. 3. red), idet forfatteren er af den opfattelse at det næppe bliver bedre. Derimod synes der endnu at være en del at opnå i det sekundære, endskønt 7/8 profiler synes at være en løsning til at få modellen enormt højt op.

Men set fra et strukturmæssigt synspunkt er denne profiltykkelse ikke ønskværdig. Flere fatale havarier vidner om, at det kniber med at holde disse tynde planer i konstant form - trods brug af jigs.

Lad os derfor tage et kritisk blik på opbygningen af en typisk dansk D2, f.eks. "Meshack" (Modellflyvenyt nr. 3). Den lukkede torsionsnæse giver for det første en fin overflade på den forreste del af planet, og torsionsnæsens stabilitet kan ikke diskuteres, men de bageste 2/3 af profilet synes at afstedkomme problemer, så planets stabilitet nedsættes betydeligt. Det viser sig, at der er mere udklædningsmateriale (papir, silke) på oversiden end på undersiden. For samme spændingsgrad (lige meget dope på begge sider) giver derfor, at der er større samlet spænding på oversiden. Det medfører, at bagkanten får en tendens til at krumpe nedad på midten, hvilket de fleste vel har konstateret. Det følger heraf, at D2 folk bør koncentrere sig lidt mere om denne del af planet ved bygning.

Det kan næppe undre, at forfatteren her foreslår anvendelse af krydsribber i denne del af planet. De fleste vil kue sig ved at lægge endnu flere byggetimer i en model, men det kan sikkert betale sig i den sidste ende, når man kommer de mange havarier ihu, som skyldes utilsigtet vridning af planet. Ved at iorsyne modellen med krydsribber opnår man, at den bliver fuldstændig vridningsstabil. Selv under ekstreme forhold - megen varme og sol - fugtigt vejr eller regn, bevares et sådant plan lige.

Den praktiske løsning af krydsribbearrangementet ses på figuren. Krydsprofilerne bør være 1,5 mm quarter grain mid-delhård balsa.

Endelig skal en anden type planopbygning præsenteres. Den består ganske enkelt i at flytte torsionsnæsen ind midt i planet, hvilket giver en langt bedre afbalanceret opbygning. Oversiden bør være 2mm og under-

siden 1,5mm balsa. Sammenlign iøvrigt den byggemetode med rigtige svæveplaners.

Til slut vil jeg henvide til Aeromodeller juni 1969, hvor der afsløres en fremragende byggeanvisning til Hans Seeligs VM-vinder fra 1967.

Jørgen Larsen.

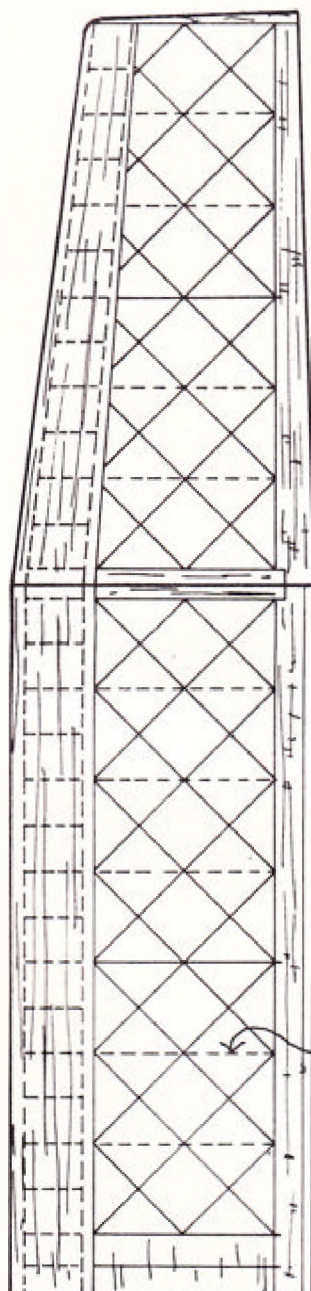
Voer en
kammerat...

?

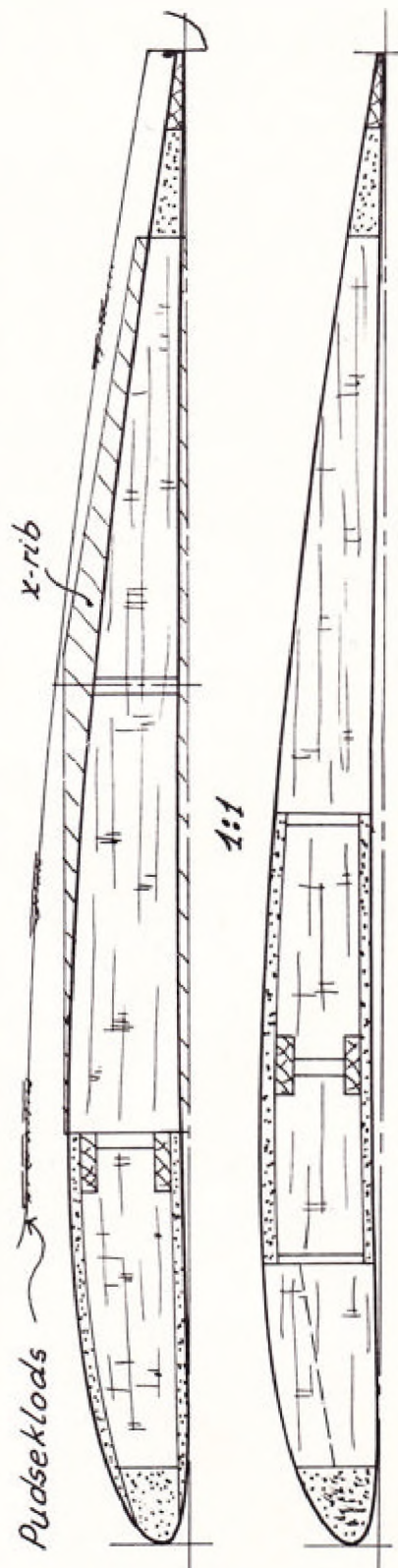
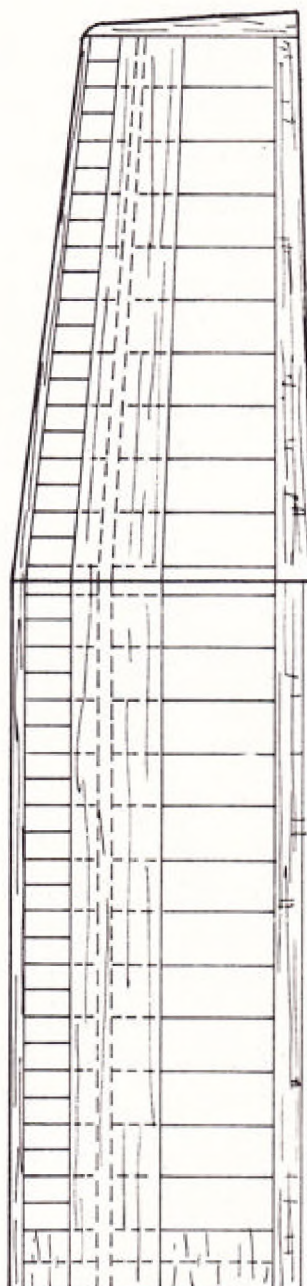
ABONNER!

„Mesback“ anti-flutter forslag:

1:5



*bortskæres og x-ribber
indlimes i stedet*



tips palle bang

for RADIOSTYREDE



Højstart af radiostyrede svæve-modeller.

Mangen god og ny radiostyret svæve-model har fået dødsstødet ved første forsøg på højstart. En erfaren mand råder til at indflyve modellen over en egnet skrånt og så, når højden tillader det, foretage et loop med modellen. Dersom den looper rent uden tendens til at falde ud til en af siderne, kan man være sikker på, at modellen vil kunne startes sikkert i højstart. Det er utvivlsomt rigtigt, men man kan jo også klare sig med mindre og blot trimme og starte med omhu og forsigtighed.

Under højstart må man iøvrigt helst ikke røre højderoret før modellen nærmer sig top-højden, men så er der også ofte mulighed for at komme helt op i anrens højde. Trækker man højderoret for tidligt, mistes let så meget flyvefart, at der indtræder en slags tipstall, hvorved modellen kurver ud, og nedad går det i fuld fart, trods alle anstrengelser med sideroret! En erfaring rigere, en model fattigere.



Hængsler til rør på radiostyrede modeller.

2 cm brede nylon-bånd (ikke vævede bændler, men foliebånd) er et aldeles glimrende hængselsmateriale, der er smidigt og holdbart over for alle rimelige mekaniske påvirkninger og ved alle forekommende temperaturer. Der afklippes hængselsstykker, der er 10-12 mm brede og 15-18 mm lange. De anbringes på den måde, at der først med en kniv skæres en 12-15 mm lang spalte i balsalisten, hvor båndet kan stikkes ind og fastgøres. Det er

en god ide at lime et stykke 0,5 mm krydsfiner, hvori der i forvejen er savet en revne, på balsalisten det sted, hvor spalten skal skæres. Så får den den rette placering hver gang! Båndet kan bafastes med træplakke, hvilket vist er det almindelige, men det er hverken særlig enkelt eller effektivt. Man kan i stedet slå nogle 2-3 mm huller i hvert hjørne af hængslet med et søm eller bedre med en lille huggepipe. Man smører lidt PVA-lim på båndet og stikker det ind i snittet. Limen forankrer båndet gennem hullerne, så det ikke er til at rive ud.



Motorrensning.

Efter en halv eller i det mindste en hel sæsons flyvning bør en motor adskilles og efterses, således at eventuelle slidte dele kan udskiftes inden motoren tager skade. Eventuelle laklag eller forkokket brændstof skal også fjernes, hvilket godt kan foretages "mekanisk", når den fornødne forsigtighed udvises. Ved mekanisk forstås skrabning med kniv og til nød forsigtig afgrindning med ståluld, derimod kan slibepapir ikke anvendes uden risiko for beskadigelse. Rensning kan også foretages ved afvaskning med et af de neutrale midler, der findes i handlen til opløsning af lak og rensning af pensler. Men i alle tilfælde skal rensemid-

lerne fjernes fuldstændig, inden motoren samles, og den bør overalt og omgående indfedtes i tynd mineralolie.

I nye motorer med glat stem-pel sker der undertiden det, at de efter en periode at have kørt perfekt, pludselig kan finde på at "sætte ud" ved fuld gas, som om de alligevel ikke var tilkørt. Der er da ofte tale om, at der i cylindertoppen, hvor motoren er varmest, har afsat sig et laklag, der næsten virker blokerende, når det varme og dermed udvidede endnu nye stempel er i top. Man kan erkende denne fejl, dersom man efter at have af-skruet gløderøret drejer propellen langsomt rundt. Såfremt den går stramt, når stemplet er i top, må cylindervæggens overste del renses for lak. Man fjerner topstykket og lader stemplet gå ned, så man kan komme til den øvre cylindervæg. Her fjernes laklaget med ståluld. Når man gnider rundt (og ikke op og ned!) tager cylindervæggen ikke skade af behandlingen. Eventuelle små cirkulære ridser vil kunne virke som oliekanaler og frem-me smøringen. Efter rensning, aftørring og smøring samles motoren, der nu vil gå, som den skal.



Bowdenkabler.

Efter at have været vidne til flere styrt, som skyldtes, at et nylonkabel knækkede, eller at den på-araldittede stålclips gled af kablet, er der vist grund til at gøre opmærksom på, følgende: Araldit er et glimrende klæbemiddel, over 90% af Saab Draken er samlet hermed, men limen har sine begrænsninger, og den skal anvendes korrekt. I dette tilfælde vil korrekt sige rigtigt blandingsforhold (1:1) samt rensning af stålclipsen med benzin eller acetone. Endvidere



skal nylonrøret gøres lidt ru, f. eks. ved ridning med en kniv. Er der tale om store belastninger (G-påvirkninger og vibrationer), kan man lægge et araldittet stykke ståltråd (f. eks. 10 cm langt) inden i kablet i den ende, hvor kablet ikke støttes af det ydre rør. Efter limning, men inden hærdning, kan clipsens bøsning klemmes lidt med en tang, så er der særlig sikkerhed for, at den ikke skrider fra kablet i en kritisk vending. Man kan ikke være for omhyggelig ved opbygning af et RC-fly, og det er værgerligt, dersom en bagatel som en klat lim skal koste en hel model livet.



Reparation af styroporvinger.

Vinger, der er fremstillet af styropor og beklædt med 1-1,5 mm let balsa, har en masse gode egenskaber. De er lette, stærke, stabile og de kan få netop det profil, der er brug for (ingen nedsynkning mellem ribber), og så er de hurtige at fremstille.

Materialet har igravt endnu en vigtig fordel: ved slag, f. eks. under fejllandinger, viser materialet sig "dødt", der kommer et "indtryk", hvor vingen rammes, men den mekaniske påvirkning viser ingen tendens til at brede sig til tilgrænsende områder, så vingen beskadiges kun lokalt. Sådanne skader er yderst simple at reparere, så vingen igen bliver så stærk som før, og reparationen kan gøres næsten usynlig.

Der fremstilles først en lap af beklædningsbalsa, lidt større end skaden og med årener eller fibre i vingens længderetning.



Lappen forsynes med indsnit som vist og anbringes derpå over skadestedet, hvor lappen fastnes med knappenåle. Man laver nu et snit i vingebeklædningen, nøje svarende til lappens omrids. Den fjernes igen og vingen renses for beklædning inden for det frembragte snit. Der fremkommer herved et område, hvorover lappen passer fint. Den limes nu på med hvid kunstharpikselim, idet lappen holdes på plads med knappenåle eller med klæbebånd. Når limen er tør, afpudses og lakeres.

Beklædning med silke.

De mange har spurgt undertegnet, hvordan man bærer sig ad, for at få så glat og stram en silkebeklædning som der er på mine modeller, sidst på min nye "Clou", skal jeg her røbe "hemmeligheden".



Den færdigbyggede vinge skal være forskriftsmæssigt fremstillet, navnlig skal en eventuel balsabeklædning sidde fast på ribberne. Ofte ser man den slå en fold, således at beklædningen kun hæfter foran og bagtil, og den går ikke!

Fremgangsmåden ved balsabeklædning af en forkant kan være følgende, der med lethed giver et godt resultat:

Der smøres hvid kunstharpikselim på forkantliste og ribber. Balsabeklædningen hæftes med 3 nåle til forkanten (inderst, midt, yderst). Der fortsættes med at sætte nåle ud for hver ribbe, begynd fra midten. Derpå smøres lim på hovedbjælken (hvis dette er vist på byggevejledningen, hvad det som regel er). Balsabeklædningen glattes hen over ribberne og trykkes tilbage og ned. Også her er det heldigt at begynde med tre nåle og så fylde op.



Kontaktlim kan anvendes, det er som regel udmærket, og så undgår man nålene, men start ved forkanten! Kontaktlim er måske ikke lige noget for begyndere, for det hæfter straks urokkeligt, så der er ingen mulighed for at flytte lidt på den anbragte balsa. Det kan man bedre, når der anvendes kunstharpikselim.

Vingen pudses, dopes, pudses let, dopes mindst en gang til, pudses ganske let, og så skal vi til at beklæde.

Man starter med vingens underside. Klip et stykke silke til, så det på alle leder er ca. 1 cm større end vingens længde og bredde. Stoffets længderetning skal gå i vingens længde-

retning. Såfremt man klipper langs forkanten med en takkesaks undgås kedelige trevler i silken.

Silken hæftes til vingeroden med et dopestrøg på 1-2 cm bredde. Når dopen er tør, gøres silken pjaskvåd ved sprøjtning med en forstøver til strygetøj eller blomster. Med hele håndfladen masseres silken let fra rod til tip, indtil den er strakt, derpå strækkes den på tværs fra ribbe til ribbe til den er ensartet glat, men dog sådan, at den ligger på ribberne. Derpå sprøjtes den igen til vandet driver, så gentages processen, først på langs, så på tværs. Silken glattes omkring forkanten. Nu dopes hele "omridset" og derpå langs hver ribbe med en blanding af 1 del dope til 3-4 dele acetone. Henstand til fuldstændig tørhed. Derpå dopes omridset igen. Når dopen er tør, renskes bagkant og rod + tip. Oversiden behandles på samme måde. Den beklædte vinge dopes over hele fladen med en pensel, der er "halvtør" (afstrøget for dråber). Ved efterfølgende dopninger kan der stryges rigeligere på til silkens porer er lukket.

Når dopen er tør, er der måske trods alle anstrengelser rynker eller buler i silken, hvor den har balsaunderslag. Disse bular kan som regel fjernes med et varmt strygejern, der åbenbart blødgør den indtørrede dope!

Man slibes planet, hvor silke ligger på balsa, med en pudseklods fremstillet af træ, hvorpå man med kontaktlim har klæbet 5-6 mm skumgummi og derpå svejdes sandpapir nr. 320 eller 400 over (brug helst den lysegrå kvalitet). En sådan blød klods følger let træets krumninger. Hvor silken ikke har balsaunderslag, kan man bruge ståltråd eller bedre grøn nylonfilt (3m) til pudsningsen.

Palle Bang.



RC NYT & NYT OSV.



På grund af en fejl fra vor side kom nedestående Læserbrev ikke med i sidste nummer. Vi beder Svend Seerup og Læserne undskyldte.

Det glæder mig at høre eller læse, at det lille bidrag fra Skagen kan hjælpe med til at give dig stof til Modelflyvenyt.

Med hensyn til referater fra stævner her i Jylland kan og vil jeg gerne holde dig orienteret, da jeg jo som tidligere nævnt deltager på den ene eller anden måde i alle de stævner, der afholdes herovre.

Nu sidst har "Silver Star Cup" været afholdt i Stauning den 7-8/6-69.

Der var denne gang en kedelig mangel på deltagere i K5. Der var kun Erik Toft fra Ålborg, der havde en model med, og da han således på forhånd var sikret 1. plads, undlod han helt at flyve K5 og fløj lige som resten K3.

Desværre var der en del radioforstyrrelser på nogle af frekvenserne, så et par kedelige styrt kunne ikke undgås.

Placeringen i K3 blev som følger:

1. Kaj R. Hansen 9577 p.
2. Otto Hiller 8434 p.
3. Erik Toft 8277 p.
4. Jens Jørgensen 7243 p.
5. Kaj Kudak 6349 p.
6. Pl. Didriksen 5028 p.
7. Max Nielsen 2841 p.
8. Lars H. Petersen ... 2037 p.

Der er også en glædelig meddelelse heroppe fra. Alle, der skal til Skagen og holde sommerferie, skal være velkommen til at flyve på "Skagens RC-Clubs" nye flyveplads.

Pladsen er 80 x 25 meter græsmark med frit område til alle sider.

Denne nye flyveplads er opstået samtidig med, at der er blevet dannet en klub, som pr. 10/6 er oppe på 10 medlemmer. Da det ifølge sagens natur er helt nye RC-folk, har jeg fuldt op at gøre med at lære dem at bygge, flyve og alt det, der hører til, når man vil være RC-mand. Det er faktisk lige som i gamle dage, da jeg var med til at grundlægge modelflyveklubben "Ørnen" i Næstved, så nu er der bare tilbage at håbe, at også "Skagen RC-Club" vil være lige så levedygtig, som "Ørnen" har vist sig at være.

Svend Seerup.

SJÆLLANDSMESTERSKABER I BLÅST.

Søndag den 21. september afvikledes de sjællandske radiostyringsfolk det første sjællandsmesterskab for radiostyrede modeller, D.V.S. nogle af dem, for der var nemlig kun 5 deltagere. Dette var dog et stort skridt fremad, for det var første gang i meget lang tid, at det i det hele taget lykkedes at gennemføre en regulær konkurrence i denne landsdel. Det hårde vejr til trods blev konkurrencen gennemført planmæssigt og uden uheld af nogen art. Der var fire deltagere i multiklassen og sjællandsmester blev Jan Machke, RFK med 1.951 points. Nr 2 blev Bjarne V. Sørensen, RFK med 1.874½, nr. 3 Ole Hørdar, RFK med 1.877½ og nr. 4 Niels Hassing, RFK med 761½. I klasse K 5 fløj kun Ole Meyer, Næstved, som nåjedes ned to flyvninger og i alt 728½ points.

Til stævnet havde Ib Andersen, Aalestrup udsat en OS Max 50 og Thorngrens hobbyafdeling et fint byggesæt.

Stævnet blev afviklet af RFK, Stenløse med assistance af klubberne i Hillerød og Næstved.

Ole Meyer

Nedenstående artikel er ikke nogen grundig gennemgang af et radiostyringsset. Skulle en sådan foretages, måtte man afprøve adskillige anlæg, måle dem igennem og lade flere mennesker flyve med dem i nogen tid.

Artiklen er baseret på Jørgen Schwabes erfaringer med det radiosæt, han selv har købt for sine egne penge, og som han har fløjet med et stykke tid. Der er altså kun tale om en subjektiv anmeldelse af et enkelt radioanlæg.

Vi håber, at vore læsere vil følge denne artikel op med nogle lignende, hvor man beskriver sine egne erfaringer med andre radioanlæg.

Efter nogle års pause med radiostyrede modeller kom interessen igen dette forår -

Siden jeg sidst beskæftigede mig med denne hobby er der kommet et utal af forskellige fabrikater i radiogrej frem, og jeg var mest tilbøjelig til at forsøge et amerikanak sæt (som jeg kendte fra før), men i disse tider, hvor udgifterne stiger væsentlig hurtigere end indtægterne, er man nødt til at anlægge et vist økonomisk budget også for sin hobby. - Ligeledes for husefredens skyld er det vanskeligt den ene dag at sige nej til en ny frakke til konen og så dagen efter møde op med en pakke, hvorpå der står 4000 kr.

Så det amerikanske sæt var straks ude af betragtning - modellerne var imidlertid færdige og vejret blev bedre og bedre og lysten til at komme i gang tilsvarende større.

Efter mange og lange overvejelser besluttede jeg mig til at købe et Futaba 5 sæt. Jeg indrømmer, at jeg havde mine tvivl, idet jeg gik ud fra, at et sæt til det halve af den normale pris ikke kunne være af samme kvalitet. Imidlertid blev jeg glædeligt overrasket - og er det endnu! Den luftbårne del af anlægget er på grund af sin vægt og størrelse til at indbygge i næsten alle modeller (min mindste er 98cm og har højde-side-motor), og samtidig er servoerne kraftige nok til at trække betydelig større rorflader og kan altså bruges i store modeller, hvor iverftald i konkurrencemodeller vægten spiller en væsentlig rolle. Udseendet af servoen er kommercielt perfekt, de er robuste og præcise og reagerer på selv meget små påvirkninger af styrepinden, modtagerens størrelse gør den nem at anbrin-

◀ FUTABA 5 ▶

... en kærlighedserklæring

JØRGEN SCHWABE

ge og deac-cellerne er ligeledes nemme at indbygge. Det må anbefales, selvom det er noget dyrt, at bruge deac istedet for batterier, idet batterierne ikke er i stand til at holde den konstante spænding, der er nødvendig, og servoerne derved får tendens til at "flappe" og blive upræcise i centreringen.

Systemets afbryderkontakt virker upåklageligt, men bør monteres på den side, der vender bort fra motorens udstødning - + og + stik bør sikres med gumribånd eller sættes i spænd for at sikre konstant kontakt, da de efter nogen tids brug (omskiftning til anden model, afprøvning etc.) har tilbøjelighed til at glide ud på grund af vibrationer.

Senderen er meget handy og føles behagelig i hånden. Den leveres med motor kontrol til højre og styring til venstre. Det er direkte overgang fra de gamle reed systemer, men det ville være at foretrække med styring til højre og motor til venstre. Det ligger mere naturligt, hvis man da ikke er kejthåndet. Andringen kan let foretages hos forhandleren.

Rækkevidden er rigelig til alle formål og Futaba 5 er et pålideligt radiomodul både til begyndere, søndagsflyvere og professionelle -

Jørgen Schwabe.



FROG

SKALA-BYGGESÆT

BRONCO



STUKA



STRATOS

SEMO-byggesæt:

MUSTPIRE	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



2. Høstkonkurrence

2. Høstkonkurrence i linestyling, blev fløjet på Amager-Fælled den 21.9.69 i en hylende orkan.

I Stunt kom kun Jern Ottosen, og var dermed vinder.

I Team-Race blev første heat fløjet om formiddagen, og man stoppede så for at se om det løjede af. Det gjorde det ikke så medens finalen blev fløjet her i København, blæste hustagene af i Frederikshavn.

De deltagere der står nede i listen med bedre heattider end finalerdeltagerne trak sig ud af finalen.

Team-Race:

- | | | | | |
|-----------------------------------|------|------|-------|--------|
| 1. Henning Andersen/Erik Thygesen | 6:18 | 5:32 | 11:28 | Oliver |
| 2. Werner Siggård/Jørgen Bobjerg | 5:25 | udg. | 13:36 | S/T |
| 3. Hans/Jens Geschwendtner | 5:04 | - | - | S/T |
| 4. John Mau/Jørgen Nielsen | 5:22 | - | - | S/T |
| 5. Per/Ole Hasling | udg. | 5:44 | - | S/T |

TEAM-RACE:

- | | | | |
|----------------------|--------|-----|------|
| 1. H/J Geschwendtner | 138 | (5) | 5:08 |
| 2. Per/Ole Hasling | 138 | (4) | 6:09 |
| 3. Mau/Nielsen | 635 | (4) | 6:15 |
| 4. Siggård/Bobjerg | 130/45 | (3) | 7:04 |
| 5. Uldum/Dahl | 540/30 | (2) | 8:04 |

SPEED:

- | | | | |
|-------------------|-----|-----|--------|
| 1. Leif Eskildsen | 630 | (5) | 964 km |
| 2. Jørgen Bobjerg | 145 | (2) | 355 km |
| 3. Lars Nielsen | 403 | (1) | 169 km |
| 4. Werner Siggård | 130 | (1) | 144 km |

COMBAT:

- | | | | |
|-----------------------|-----|-------|-------|
| 1. Jern Rasmussen | 231 | (2) | 8 pt. |
| 2. Bjarne Simonsen | 630 | (3) | 6 pt. |
| 3. Bjarne Christensen | (1) | 5 pt. | |
| 4. Jørgen Nielsen | 635 | (1) | 5 pt. |
| 5. John Mau | 635 | (1) | 3 pt. |
| 6. Werner Siggård | 130 | (1) | 3 pt. |

STUNT:

- | | | | |
|-------------------|-----|-----|--------|
| 1. Leif Eskildsen | 630 | (4) | 10 pt. |
| 2. Emil Madsen | 630 | (3) | 7 pt. |
| 3. Leif Mortensen | 403 | (3) | 3 pt. |
| 4. Erik Hansen | 629 | (1) | 1 pt. |

CL-center

Der er blevet bygget endnu et stort linestylingcenter i Belgien. Det ligger lige uden for Bruxelles, og er ellers fuldstændig i stil med Genk banerne.

Det lyder underligt, men Belgien var ikke engang i stand til at stille et fuldt hold i Genk til EM.

CL RANGLISTEN

Efter at de store internationale konkurrencer er forbi for i år, er vi nu gået i gang med at samle resultater til næste års VM og NM.

Det er begyndt at se lidt slejt ud med resultater, men det må man jo håbe bliver ændret her i forårets løb. - Børn, man har et eller andet at rette på listerne, bedes det sendt på et brevkort til Hans Geschwendtner. Centerparken 30 2500 Valby.



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

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

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

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

Proportionalanlæg, indbygget la-deaggregat, 4 servoer, bygget efter Radiomagasinet 1967, kr. 450,-.

Henvendelse - Palle Bang.

Villagrunde, Hillerød.

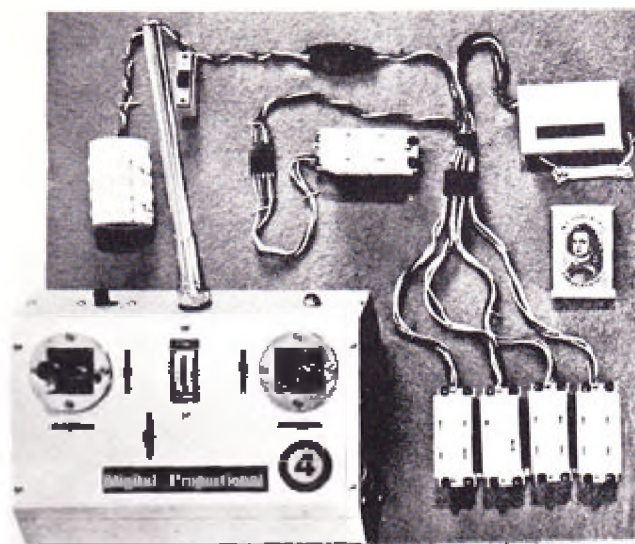
Solgården på Lærkevej bliver nu udstykket i eksklusive parceller efter mest moderne princip, vej/stier, parkbelysning, fjernvarme. Ca. 1,5 km fra Frederiksborg Slot.

Lørdag-søndag kl. 14-16 eller henvendelse til:

Mogens Tolstrup Sørensen, Skånegade 4, 2300 København S.

AMAGER
TINGVEJ 4
58 70 06

FUTABA DIGITAL PRØP. 4/5



- ★ 5 kanal digital proportional
- ★ Mindre servo 47×21×39 mm (vægt 55 gram)
- ★ Servoer med lineær 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. 1.844.-

FUTABA PROPORTIONAL DIGITAL 4
sender
modtager og 3 servoer 1.259 -
Futaba servo FP-S2 156 -

GOLDBERG "FALCON 56" de luxe
- nu kun kr. 148.50

GRATIS FARVEKATALOG MED PRISER PÅ DE NYE ANLÆG

- nu også
på konto -

THORNGREEN HOBBY

Fredag åbent til kl.
Provinsoordr. ekspedieres or

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



!...?



- Hvorfor løber
de?
Jo, de skal i
Model & Hobby !



Frederiksborggade 23

TLF. (01) 14 30 10.

Abonnement på MODELFLYVENYT

Hermed tillader vi os at gøre dig opmærksom på, at dit abonnement på Modelflyvenyt udløber med dette nummer. I den anledning vil vi dels takke dig, fordi du hidtil har abonneret, dels vil vi opfordre dig til at abonnere på de næste 6 numre.

Det gør du ved at indbetale kr. 15,- på vedlagte girokort. Adressen er stemplet på, så du behøver blot at udfylde de rubriker, hvor dit eget navn og din adresse skal stå, skrive beløbet (kr. 15,-) på og så aflevere kortet på posthuset og betale. Du kan eventuelt sende pengene som check - den skal i så fald sendes til:

"Modelflyvenyt"
v. Per Grunnet,
Prinsesse Marias Allé 15¹,
1908 København V.

Hvis du har skiftet adresse og endnu ikke meldt det til os, eller hvis du hidtil har fået bladet med en fejl i adressen, beder vi dig om at gøre os opmærksom på det ved at skrive det bag på den del af girokortet, der hedder "Kupon til modtageren" - det er den helt til venstre. Det vil lette os betydeligt i arbejdet med vort adressekartotek.

Vi håber at høre fra dig snart - med venlig hilsen,

Modelflyvenyts redaktion.