

50



5



# 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](http://www.hippocketaeronautics.com/hpa_plans/index.php)

**Diligence Work by Hlsat.**



**Graupner**

BYGGESÆT

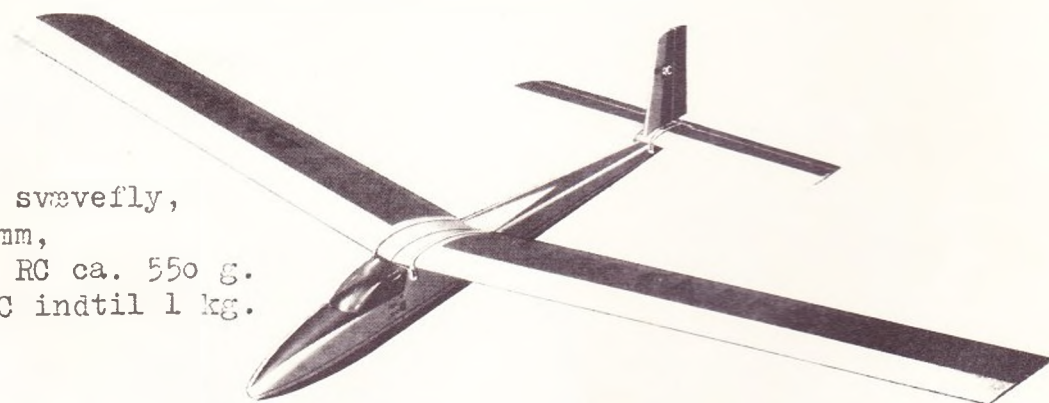


I GRAUPNERS program findes Europas største udvalg - der er noget for enhver smag.

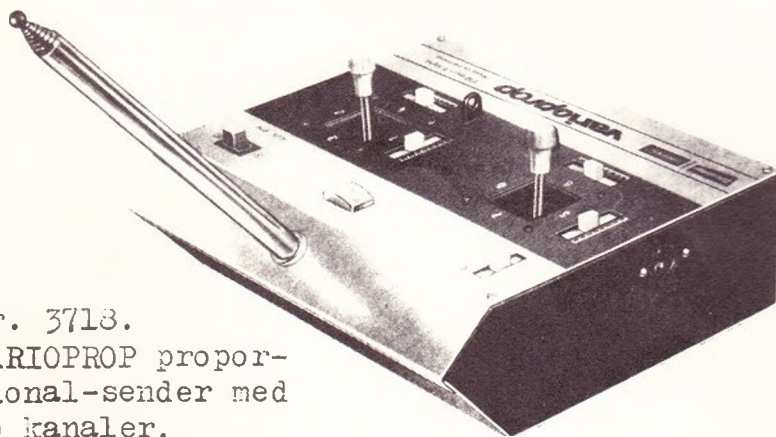
GRAUPNER-byggesæt er KVALITETS-byggesæt - delene passer sammen og tegningerne er fantastiske.

Nr. 4629, KWIK FLY MK 3, Phil Krafts verdensmesterskabs-model, vingefang 1510 mm, 10 ccm motor, mange færdige dele, pris excl. motor - kr. 285,00 med 10% moms.

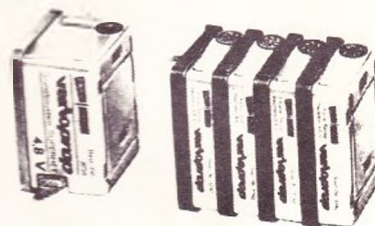
Nr. 4227, DANDY svøvefly, vingefang 1600 mm, flyvevægt excl. RC ca. 550 g. med RC indtil 1 kg.

**Graupner****GRUNDIG**

## VARIOPROP



Nr. 3713. VARIOPROP proportional-sender med 10 kanaler.



Nr. 3733, modtagerdel, Nr. 3742, kanaldel



Nr. 3765, rormaskine.

Det nye VARIOPROP proportional-anlæg er fuldt simultant og digitalt, 12 forsk. frekvenser i 25 MHz-området med udsk. kvarts. Læs mere om det i RC prospektet til kr. 1,50. Priser fra ca. 1900 kr. Pendler-anlæg fra ca. 350 kr. Alle anlæg kan udbygges. Kan købes på ratebetaling med en fornuftig udbetaling og fradragsberettigede renter. FORHANDLES I ALLE HOBBYFORRETNINGER. Hovedkatalog fås for kr. 7,00 i frimærker eller forudbetaling til generalagenturet: IB ANDERSEN, AALESTRUP.

# MODELFLYVENYT - 2

## Redaktion:

### Fritilvsningsredaktør:

Per Grunnet,  
Tværvej 44,  
2330 Virum.  
(01) 35 01 21.

### Linestyringsredaktør:

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

### Radiostyringsredaktør:

Ole Meyer Larsen,  
Paludansvænge 4,  
4700 Næstved.  
(03) 72 21 07.

### Adresse: "Modelflyvenyt"

v. Per Grunnet,  
Tværvej 44,  
2330 Virum.

### Postkonto:

"Modelflyveklubben Hurricane",  
v. Michael Veth,  
Hegnsvej 60,  
2850 Nærum.

Ansvarshavende redaktør &  
udgiver - Per Grunnet.

Følgende har leveret bidrag til  
dette nummer:

Niels Chr. Christensen, Kjeld  
Primand, Hanne Hansen, Per og  
Ole Hasling, Thomas Køster,  
John Mau, Klaus Mogensen, Frank  
Monts, Erik Nienstædt, Gude re-  
klame, Bent Sehested, Christian  
Schwartzbach, George Xenakis.

Eftertryk fra bladet er forbudt u-  
den redaktionens tilladelse.

### Abonnementspris.

15 kr. om året (6 numre).

### Annoncepriser. excl. moms.

1/1 side - 200 kr.

1/2 side - 110 kr.

1/3

1/4 side - 60 kr.

1/8 side - 35 kr.

Det lyftedes - hermed er "Modelflyvenyt" nr. 2 en realitet!  
Vi vil fra redaktionen gerne sige tak til alle, der har været med  
til at starte bladet - specielt er der grund til at takke vore  
annoncører, der har vist sig meget velvillige over for ideen med  
et dansk modelflyveblad.

Endnu er der ikke kommet så mange abonnenter, som vi havde hå-  
bet. Der er heller ikke kommet så mange breve til os, som vi hav-  
de håbet. Vi havde også håbet, at der var blevet sendt flere kon-  
kurrencerapporter til os, end det har været tilfældet. Men det he-  
le er trods alt gået betydelig lettere, end vi havde regnet med.  
Vi vil derfor endnu en gang bede vore læsere om at gøre reklame  
for bladet, således at der bliver solgt flere abonnenter, og vi  
vil bede læserne om at skrive breve til os med kritik af bladet,  
med tegninger af nykonstruktioner, med artikler eller med rappor-  
ter om lokale konkurrencer. Først når læserne drages aktivt med  
ind i bladet, har det mulighed for at blive virkelig godt.

Vi er blevet opfordret til at lave et brugtmarked for alting  
på linie med brugtmotormarkedet, som blev nævnt i sidste nummer.  
Vi finder at dette er lidt unfair over for vore annoncører, og  
i stedet vil vi lave en fast spalte med rubrikannoncer - dette er  
nærmere omtalt på side 22. Man har også opfordret os til at skri-  
ve om skalamodeller - vi efterlyser hermed en medarbejder til  
dette. Endelig er vi fra flere sider blevet opfordret til at  
bringe noget mere begynderstof. Det vil vi naturligvis forsøge  
at gøre, men der udkommer forhåbentlig snart en modelflyvehånd-  
bog, som kan dække behovet for begynderstof meget bedre, end vi  
vil have mulighed for. I dette nummer har vi en artikel, der hen-  
vender sig til begyndere, der har tænkt sig at flyve med radio-  
styring.

Dette nummer indeholder ikke så meget radiostyringsstof, som  
det burde. Det skyldes, at det har vist sig næsten umuligt at  
få andre til at skrive artikler om radiostyring. Man skulle jo  
tro, at der sad et par radiostyringsfolk rundt omkring og brændte  
efter at delagtiggøre omverdenen i deres viden om forskellige  
ting - f. eks. flyvetechnik, byggetips, konstruktion, radiogrej,  
osv. Hvis vi gætter rigtigt, når vi påstår det, vil vi bede de  
pågældende om at sætte sig i forbindelse med radiostyringsredak-  
tøren, således at vi kan få produceret nogle spændende artikler  
til bladet her. Iøvrigt gælder det for alle, der mener at have  
stør til bladet, at de blot skal henvende sig til den pågældende  
redaktør med det. Vi har allerede et par små artikler liggende -  
de kommer i et senere nummer.

De abonnenter, der ikke har fået tilsendt nr. 1 gratis, vil  
så vidt det er muligt få tilsendt nr. 1 og 2 sammen - vi har i-  
midlertid kun meget få eksemplarer tilbage af første nummer, så  
der er nogle, der må undvære det. Vi beklager dette, og kan kun  
trøste de pågældende med, at de ikke har betalt for nr. 1, og at  
det ikke var særlig vellykket alligevel.

Vi regner med, at næste nummer af "Modelflyvenyt" kan udkomme  
i begyndelsen af februar 1969. Redaktionen slutter d. 10 januar  
- men det skulle være mærkeligt, om vi var i stand til at undgå  
de sædvanlige forsinkelser.

Vi vil gerne benytte de sidste linier til at ønske læserne  
glædelig jul og godt nytår ...

..... redaktionen.





Denne Team-Race model, vil være velkendt for de fleste konkurrence-deltagere, da det er Per og Ole Haslings H.P. 15 D model, der er den mest sejrige danske model i sæson 68. Det skal bl.a. nævnes at den blev benyttet ved heatet ved NM og fik 4:48. I finalen benyttede jo Super Tigre modellen. Med denne model blev de endvidere nr. 6 ved VM med fremragende 4:41.

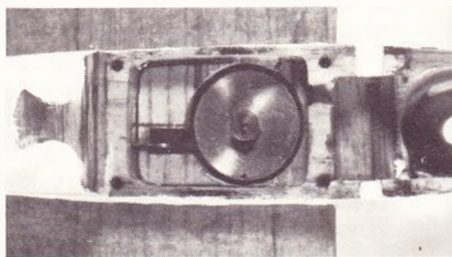
Når man bygger Team-Race modeller, starter man som regel med planet, hvilket faktisk også er den mest naturlige, da man jo ikke profilerer planet, når det er sat sammen med resten af modellen.

Hovedplanet er lavet af 10 mm blød balsa, der på den yderste vingehalvdel bliver forstærket med en 20 x 10 mm abachiliste. Som det ses på tegningen, er det vigtigt at denne liste går hele vejen igennem kroppen, da det er en stor kraft der lægges på planet i gribeøjeblikket i en landing. På inderplanet er der sat en 10 x 10 mm hård balsa- eller abachiliste. I vingetipperne er planet yderligere forstærket med 10 mm abachi, der har årene liggende på tværs af planet.

Til linekanalerne bruges 2 stk. 2 mm aluminiumsrør, der går gennem hele inderplanets længde til styreskiven.

Grunden til at modellen har styreskive, og ikke trekant, er at linerne kører i samme bane hele vejen ind, de "slår" ikke som med en trekant. Styreskiven er 35 mm i diameter og lavet af aluminium. Den er monteret på en 3 mm X-finersplade, der er limet på undersiden af planet. Flyvelinerne bliver fastgjort helt inde på styreskiven, der derfor er til at tage ud og ind af modellen, da der er direkte adgang til den, når man tager pannen af.

I den yderste tip skal der sættes vingesløber samt min. 35 gr. bly



Per Hasling anbefaler stærkt at man bruger brevvagt ved materiale køb. Når modellens træarbejde er færdigt, skal hele kroppen beklædes med gaze.

Når man profilerer planet, skal man lade midtersektionen, der dækkes af kroppen blive stående, da det jo på den måde giver bedre indstilling af planet, samt en bedre fastlimning. Når planet er profileret, skal den yderste tip beklædes med gazebind.

Haleplanet er lavet af blød 6 mm balsa, og igen er der forstærket med abachi i tipperne.

Motoren der er en østrigsk H.P. 15 D, der desværre ikke produceres mere, er monteret i en rammeplan, der i dette tilfælde går over medbringeren på motoren. Hele vejen rundt om en påspændt propel skal der være 3 mm luft til keling af krumtaphuset. Det var på denne model, at Per/Ole Hasling introducerede deres automatiske snaps-system, der virker på den enkle måde, at der fra tankventilen går et snapsrør til motoren, men at der er indskudt en nåleskrue undervejs. Tanken er en almindelig kassetank.

Crutchen er af 10 mm abachi. Ved motoren er der yderligere sat en plade 10 mm abachi, og bag denne kommer planet, og derefter en plade 10 mm balsa. Hele underkroppen er lavet af klodser.

Understellet+ hjælpebejle er surret og loddet sammen, og derefter stukket op i kroppen. Helt oppe i mellem de to abachiplader, skal der sættes en lille plade 2 mm X-finertil at styre understellet. Hele understellet smøres ind i Araldit og limes på plads og forstærkes med glasfibervævsforbindinger i bunden.

Denne type understel er beregnet til asfalt- og betonbane, og kan absolut ikke anbefales til ujævne græsbaner, hvor hjulet må sættes længere frem. Det viste understel er til den såkaldte "balanceteknik", der gør det muligt at bremse modellen på jorden med nedadrørret. En teknik der blev udviklet på Suzie-Q, hvis tegning man kan købe hos KDA.

Tankcowlet er lavet af en blød klods der er udhulet. Det er fastgjort med 1/8" skruer for og bag i rammeplanen. Man må absolut huske X-finersindlæg til skruhovederne. I enden af cowlet, sættes der en plade 2 mm X-finertil forstærkning, da der jo ikke er noget støtte ved de to kelegaller. Der sidder desuden 4 styrestifter i cowlet.

Kabinen er lavet af acrylplast, der lægges over en varmeplade på 175° C. Når det er blødt, kan det formes over cowlet, inden man skærer ud til kabinen. Husk piloten, der skal være 20 mm høj og kunne se fremad.

Ved bagkroppen lægger man en 10 mm abachiplade ovenpå crutchen, før at hæve haleplanet til den rette højde. Hele bagklodsen er lavet af en klods blød balsa. Her må man huske at lave kelegangen fra krumtaphuset. Siderøret, der er lavet af 1 mm X-finertil balsa på begge sider, går helt ned til crutchen og haleplanet. Bagklodsen udhules så meget som muligt for vægtskyld.

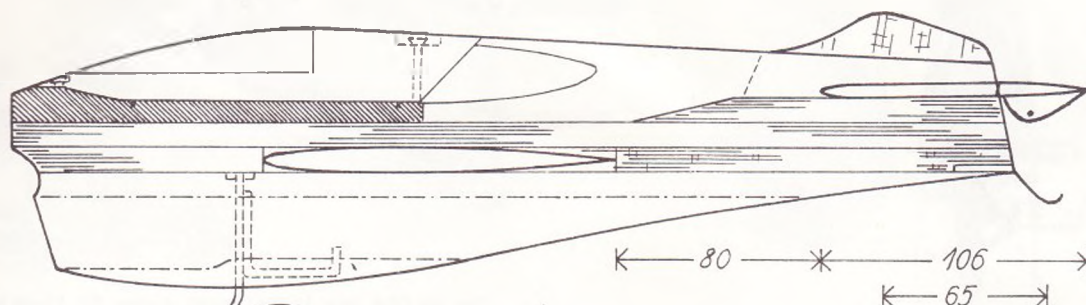
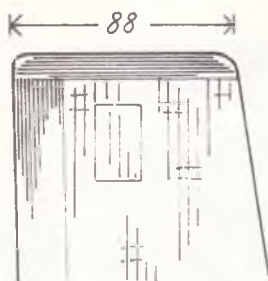
Hornet er lavet af 3 mm X-finertil, og er tappet op i haleklappen. Stedstangen er lavet af et cykelgær.



# PER-OLÉ

FAI - team racer konstrueret af Per & Ole Hasling.  
Planareal - 12,07 dm<sup>2</sup>.  
Vægt - ca. 520 gram.

Krop -  
crutch 10 mm  
abachi,  
underkrop -  
blød balsa.



Understel -  
3 mm pianotråd.

TP - 14 mm  
fra forkanten.

100

Haleplan -  
6 mm blød  
balsa.

810

Planet laves  
af blød 10 mm  
balsa.

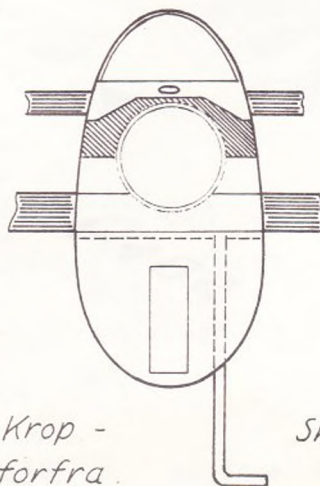
Forkanten er  
i højre plan  
10x20 mm aba-  
chi - i ven-  
stre 10x10 mm  
hård balsa.

Styrelinerne  
løber i 2 mm  
aluminiumsrør.

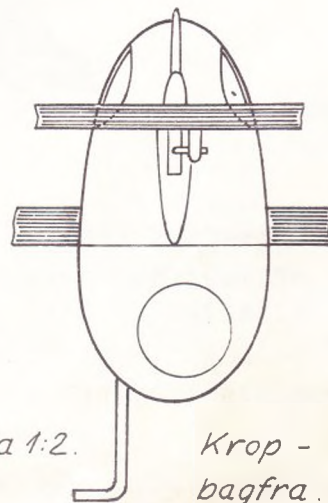
Tegning -  
skala 1:3.

Tipklodser -  
10 mm abachi.

346

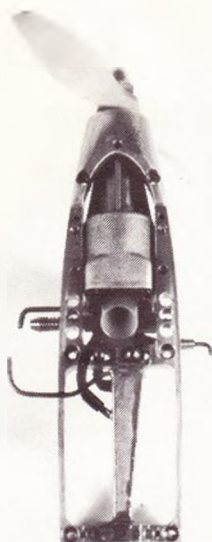


Krop -  
forfra.



Krop -  
bagfra.

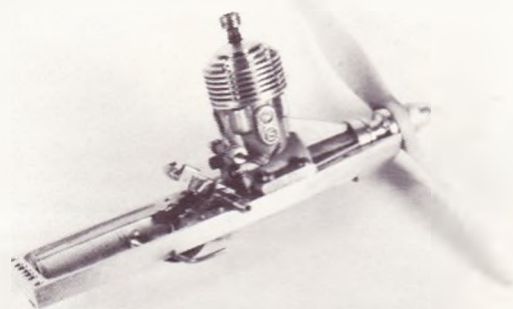
Skala 1:2.



- Per Hasling understreger, at det er meget vigtigt med hensyn til startssikkerheden i blæsevær, da man med så meget bly kan starte sikkert selv i modvind.

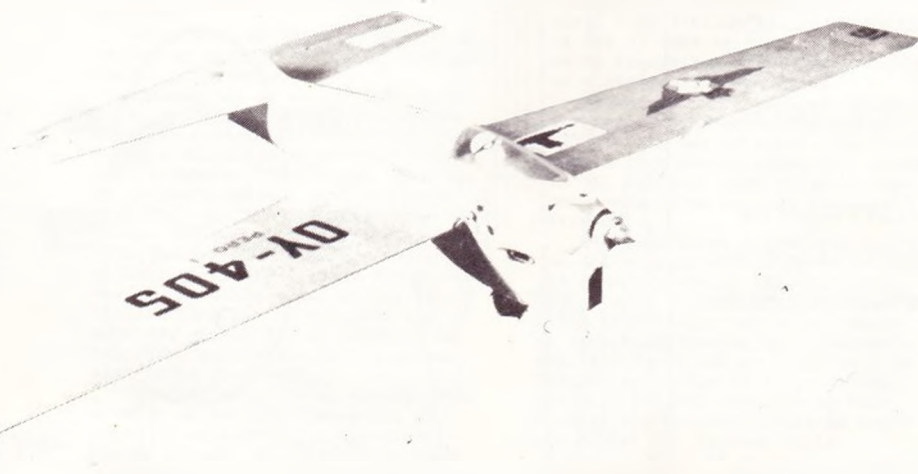
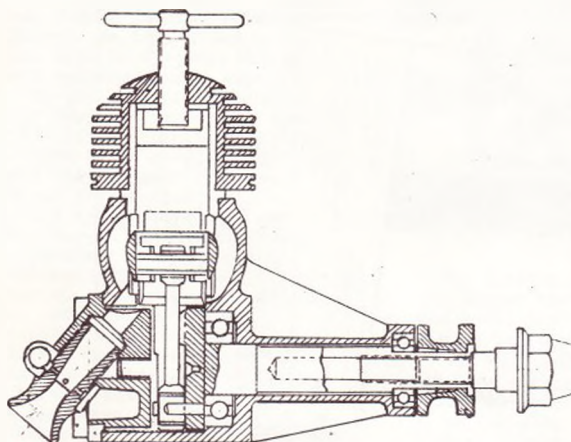
Lakering foretages enten med dope eller zaponlak, og gøres meget grundigt. Overfladen laves enten med syntetisk emallie eller 2 komponent epoxylak.

Per og Ole Haslings model flyver med H.P. 15 D ca. 155-165 km/t over 27 omgange pr tank.

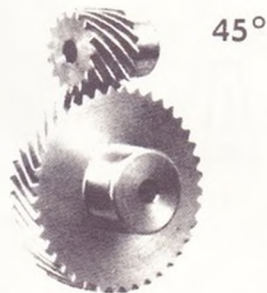
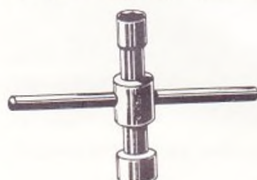
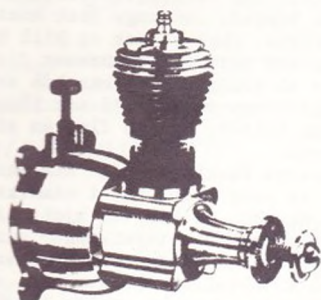
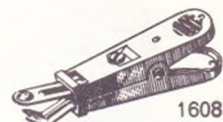


Per og Ole har installeret deres HP 15-motor i denne team-racer. Motoren er konstrueret af estrigeren Bugl - desværre er produktionen ophørt. Indsugningsdiametren er 3,5 mm, læg mærke til, at motoren er monteret i en hjemmelavet ramme (se andetsteds i bladet om disse). Propellen er en Batel glasfiberpropel.

Billederne giver et indtryk af Pers og Oles regulérbare snapsesystem med en ekstra dysenål.







# MODEL OG HOBBY

## COX BABE BEE

0,8 ccm Hubraum  
Bestell-Nr. 1436

Preiswerter Motor für Sport- und kleine Fernlenkmodelle sowie für Fesselflug. Angebauer Tank, Rückenbefestigung, Flatterventilsteuerung für Rechts- und Linkslauf.

Phone 14 30 10 - 23, Frederiksborggade - Copenhagen K - Denmark - Postgiro 217



MODELLER



Blandt SEMO-MODELLERNE skal nævnes:

MUSTFIRE	172cm	kr. 245.-
VIKING	153cm	kr. 135.-
VAGABOND	150cm	kr. 125.-
STUNTY	82cm	kr. 37.-
THUNDERBIRD	89cm	kr. 38.-
MAX MASTER	128cm	kr. 39.-
SKYMASTER	169cm	kr. 47.-
STRATOS	191cm	kr. 47.-

SEMO-MODELLER fås i førende hobbyforretninger.

**BANG's HOBBY TEKNIK**



PLASTIC-BYGGESÆT



Ju 87G "STUKA" - "Tank Buster"

FROG plastic-byggesæt omfatter 70 modeller i skala 1:72, 1 luftskib 10 biler og 12 skibe.

FROG faas i førende hobbyforretninger.

KONGEVEJEN 112 . 2830 VIRUM . KØBENHAVN





# A2



George Xenakis med sin termiksøger og sit biplan.

George Xenakis er navnet på en af USA's bedste modellflyvere. Han var medlem af det amerikanske wakefield-landshold i 1967, og han har præsteret det kunststykke at kvalificere sig til to 1969-landshold, både i wakefieldklassen, hvor han vandt udtagelseskonkurrencen, og i A2, hvor han i sidste periode til sin egen store overraskelse placerede sig på tredjepladsen.

Wakefieldmodellerne er George's hovedinteresse. Han har i denne klasse frembragt et par usædvanlige modeller, som ved første øjekast kunne se ud til at være vanvittige eksperimenter. Det gælder især "Belly Dancer", som ligner en normal wakefield, bortset fra at vingen er anbragt på én baldakin under kroppen. Men George ved, hvad han gør. Han er aerodynamiker af profession og er ansat i den amerikanske rumforskningsorganisation. Han er et eksempel på, at teori og praksis kan gå op i en højere enhed.

Det amerikanske udtagelsessystem for landshold består i, at man flyver lokalt i enkeltstaterne og derigennem kvalificerer sig til at flyve i udtagelseskonkurrencer, der omfatter en gruppe stater. På denne måde udtages 33 modellflyvere i hver klasse til den sidste, store udtagelseskonkurrence, som varer i tre dage, og hvor de tre bedste i hver klasse udtages til landsholdet.

George, som normalt ikke flyver A2, havde for sjov sat en A2 model sammen af to gamle wakefieldvinger og et wakefieldhaleplan samt en ganske simpel krop. Modellen var altså et biplan. For morskabs skyld fløj han i udtagelseskonkurrencerne med den og opdagede, at han var nummer 35 på listen til den afsluttende konkurrence. På grund af afbud fra to af de foran placerede kom han blandt de 33 heldige i A2, foruden i wakefield, hvor han som landsholdsmedlem fra sidste år var selvskreven.

Han skyndte sig derfor at bygge en bedre konkurrencemodell. Foruden at flyve i wakefield-klassen og vinde denne med 2578 sek ud af 2700 mulige, fløj han med den nye modell i A2. Det gik så godt, at han efter 14' periode lå på en pæn 5'plads til trods for, at han havde måttet bruge biplanet i en af perioderne og kun fået 62 sek. I sidste periode skete der imidlertid forskydninger i toppen. Den unge Dick Monte, der førte, fløj 62 sek og Bill Hartill, som dermed fik chancen for at komme på holdet, fløj kun 106 sek. George kunne nu med 135 sek placere sig på holdet, og han fløj en sikker mar.

George forklarer selv sin succes med, at hans modell var i udmerket trin og med, at han ved hjælp af sin elektroniske termiksøger kunne udsætte store, bløde termikbobler.

Om A2-modellen skriver han, at selv om den ikke er særlig elegant, så er den en usædvanligt pålidelig konkurrencemodell. Man bør lægge mærke til, at vingedepunktet er placeret på 50% af korden, og at vingen har 0 graders indstillingsvinkel. Disse ting bidrager til, at modellen er meget stabil i kurver og dermed egnet til termikflyvning. George giver selv en teoretisk forklaring, som det vil fare for vidt at bringe her.

Vingen er et forsøg på at finde en måde at bygge en vinge på meget hurtigt. Den forreste del bygges iladt på bordet, dernæst anbringes bagkanten og til slut det lille overgangsstykke. George skriver, at hvis den afjævne underside på vingen betyder noget, har han ikke selv været i stand til at observere det.

Christian Schwartzbach.

Munkebjerg ligger 6 km fra Vejle – lige til fjorden. Det er nemt at komme hertil fra alle egne af landet. – Men for de fleste er det svært at rejse herfra, for her er en vidunderlig natur. De store skove er gennemskåret af dybe kløfter. Man kan trave timevis på de gamle stier – fra det ene betagende udsigtspunkt til det andet – uden at møde et menneske. Man kan næsten ikke få nok af roen – og den rene luft...



110 gode senge – 64 vidunderlige, lyse værelser med bade og toilet. Gode møbler – gode farver. Og fred!

En restaurant, som er et af Danmarks allerbedste madsteder. Og vinkortet er lige så godt som spisekortet. Kendere køber ind – og kendere plejer de fine flasker.

Smukke selskabslokaler – det mindste til 30 – slår man den sammen, kan man dække et festbord til 500! Dygtig betjening. Dejligt at være vært og værtinde her...

Landets mest moderne kongres-lokaler. Alle tekniske hjælpemidler: anlæg til tolke, lærred og projektionsapparater til film og lysbilleder. Fast kongressekretær.

Munkebjerg Hotel  
pr. Vejle

Telf. (058) 2 7500  
Telegramadr.: „Bjerghotel“





SKALA 1:5

SKALA 1:5

TP 50%

540

150

0°

Tippen hæves 150 mm.

Typisk snit i bagkrop

Forkroppen er bygget op om en krydsfinér-kærne.

640

85

75

-5°

100

250

A2-model konstrueret af George Xenakis.

Vægt	-	411 g
Plan	-	171 g
Krop + pianotråde	-	232 g
Haleplan	-	8 g.
Planareal	-	32,5 dm <sup>2</sup>

Alle mål er mm.

Tippen hæves  
150 mm.

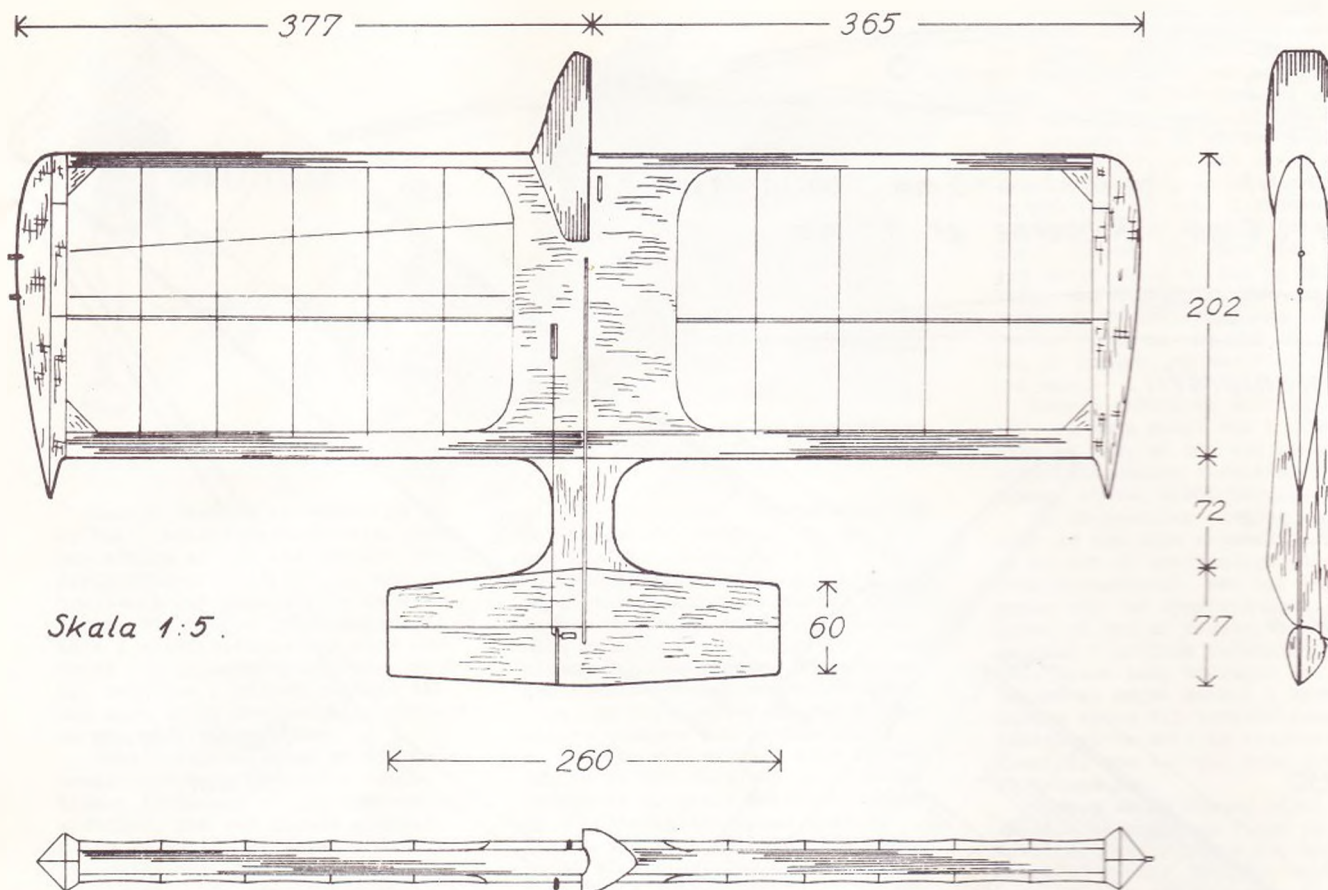
Typisk snit  
i bagkrop

Forkroppen er bygget op om en krydsfinér-kærne.

A2-model konstrueret af George Xenakis.

Vægt	-	411 g
Plan	-	171 g
Krop + pianotråde	-	232 g
Haleplan	-	8 g.
Planareal	-	32,5 dm <sup>2</sup>
Alle mål er mm.		





# PAIAN

Combat - model konstrueret af John Mau.

## PAIAN

Er John Maus nye combatkonstruktion. Han har hidtil fløjet med Dominator i konkurrencer, men har nu fået lyst til at lave en model ud fra egne erfaringer. John Mau fortæller selv, at han har hentet sin største inspiration hos den svenske Ruter Ess.

Modellen er bygget ganske traditionelt med planet først. Forkanten består af en 20 x 20 mm hård balsaklode og bagkanten består af en 18 x 5 mm hård balsaliste. Hovedlisten er 4 x 10 mm hård balsa. Ørerne er et ganske almindeligt fladt ere af 3 mm mellem B.hvorpå der er limet en stor 2 mm mb. halvribbe på over- og underside. - Man kan også bygge planet med en 1½ mm torsionsnæse og en 1½ mm V-bagkant.

Midterribben er af 10 mm hård balsa, på grund af at der skal borer dyvler igennem.

Som styretrekant har John Mau brugt den lille Veco trekant, der er sat i det mellemste hul, men ønsker man selv at lave trekanten, skal den være ca. 50 mm mellem styrelinshullerne og ca. 20 mm fra center til stødangshullet. Styrelinerne er lavet af et knal-lertkabel og stødstangen af et cy-keleger.

Tanken er en ganske almindelig Dominatortype, dog er overlebsrøret fjernet.

Når tank og styretej er installeret i planet skal midtersektionen beklædes med 1½ mm hård balsa.

Derefter går man til halesektionen der består af balsaplader. Haleplanet, kroppen og finnen består af 3 mm mellem balsa, medens de to nederste skinner er af 3 mm hård balsa eller abachi.

Hornet skal være ca. 20 mm højt, og rorudslaget ca. 25° til hver side.

Motorfundamentet er af samme type som Dominators. Motorbjælkerne er af 10 x 10 mm beg, der slutter 5 mm foran motorflangen. Grunden til at de slutter så hurtigt er udelukkende for vægtbesparelsen, som John Mau er meget omhyggelig med. Bagsiden af fundamentet er beklædt med 1½ mm X-finer, og udenpå igen mellemhårdt balsa.

Det er meget vigtigt at motorfundamentet passer godt om planet, da det jo er her det meste af et evt. nedstyrtningslag ligger. Derfor må man huske de små udfyldningsklodser mellem begelisterne og planet bag ved motoren. Til sidst borer 2-5 mm dyvler igennem begeliste og midterribben, hvilket styrker modellen fantastisk.

John Maus prototype er beklædt med 25 gr/m² silke, hvilket det nok kan betale sig at gøre allerede når planet er færdigt. Modellen er ikke dopet, men har fået zaponlak, der giver en fin ensartet overflade. Stafferinger osv. maler John Mau med cellulose emallie.

Originalmodellen er udstyret med Super Tigre G 2eD eller Oliver Tiger Mk. 4, og vejer ca. 410 gr.

Evis man agter at bruge en gløderørs-motor, er det fornuftigt at give modellen en gang 2-komponents epoxy-lak over det hele.

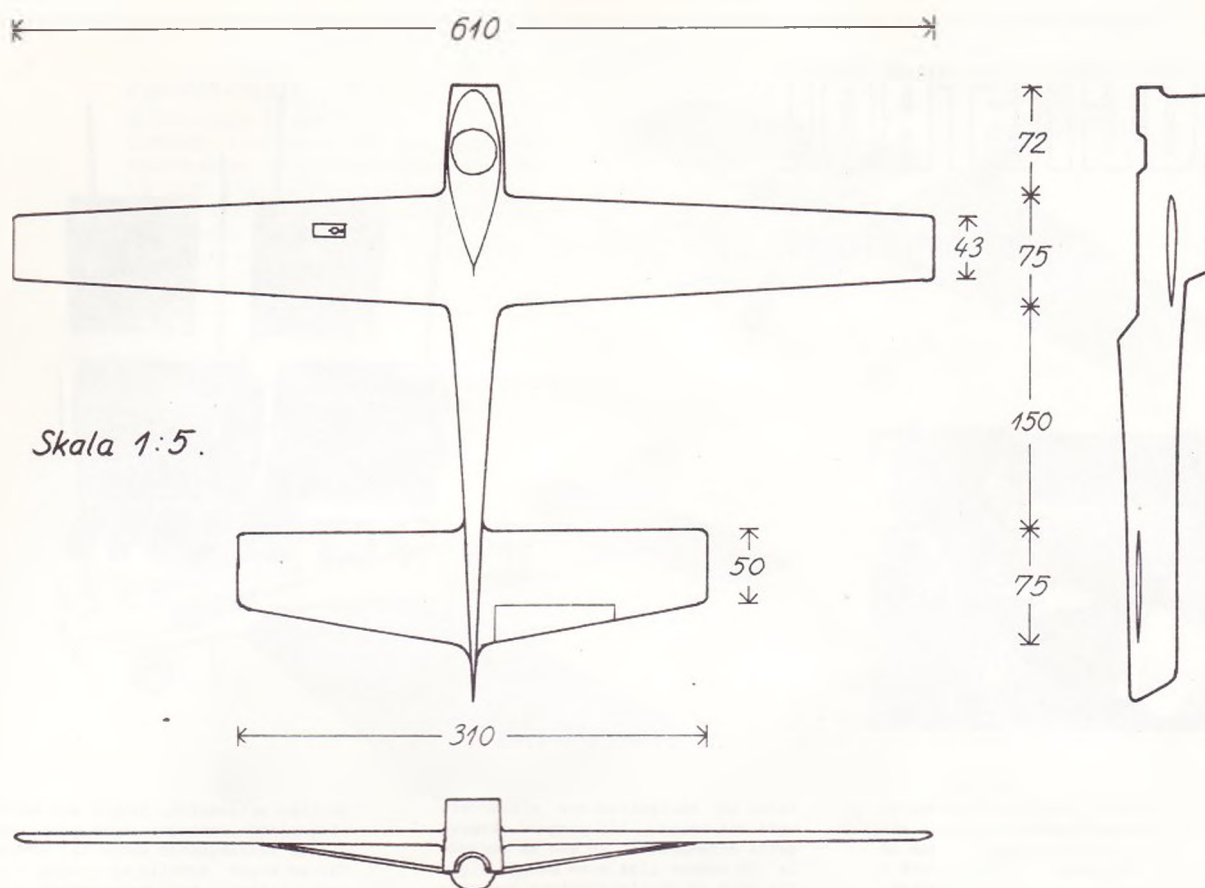
Modellen er lynhurtig på rorene, og med en flyvefart på ca. 125 km/t har man et virkeligt farligt og effektivt combatvåben til sæsonstarten 1969.

Vi vil i et senere nummer bringe en flyvetechnisk artikel af John Mau.

Hans Geschwendtner

1/365  
372  
742





## THE VIRGINAL

- en speedmodel konstrueret af Kjeld Frimand.

The Virginal, som betyder den jomfruelige, har det sidste par år været Kjeld Frimands konkurrence-model.

Den har særlig i 1968 været dominerende i dansk speed, og Kjeld Frimand har som første dansker været over 215 km/t, endda 2 gange, nemlig ved Hestkonkurrencen samt ved NM-68 med 216,8 km/t hvilket rakte til 3. pladsen samt en overbevisende dansk rekord.

Om Kjeld Frimand skal kort siges, at han er en gammel rotte i faget, og at han bl. a. var Dansk Mester i 1961 med 163 km/t, - Så det går støt fremad!

Modellen er bygget helt i Abachi, dog undtaget toppen af cowlet, der er af 12 mm mahogni. Crutchen er af 10 mm hård abachi og overdelen af 15 mm blød abachi.

Det eneste sted, der er brugt balsa, er til underdelen, samt til at lukke hullerne ind i kroppen.

Kroppen er udhulet og lettet til den yderste grænse af det forvarlige.

Planet er lavet af 8 mm mellemhård abachi og styretøjet er indsat på samme måde som der står i vejledningen der medfølger til Stanzel mono-line sæt.

Halen er lavet af 5 mm mellemabachi. Hornet er ca. 6 mm højt og slagloddet til et stykke 1½ mm pianotråd. Hængselingen af højderoret sker kun gennem hornet, der er ført igennem et stykke messingrør, samt i den anden ende af roret, hvor et stykke pianotråd stikker ind i et fastlimet messingrør.

I kroppen er styretøjet blevet indkapslet af en balsa-plade. Stødstangen er lavet af et cykeleger.

Som det ses på tegningen, er



Kjeld Frimand ved KM 68.  
(foto, Niels Chr. Christensen)

der ingen huller til køleluft til motoren. Til gengæld er topstykket frit, hvilket giver tilstrækkelig køling, man skal dog være varsom med at cylinderen intet sted rører ved cowlet. Dog er der boret et lille 5 mm hul i cowlet ved karburatoren.

Modellen er malet med syntetisk emallie, men man kan endnu bedre bruge 2-komponent epoxylak.

Motoren er en Super Tigre G 15, som er standard. Dog pointerer Frimand at motoren skal være mekanisk tip-top, for at man kan vente noget stort af den. Motoren er monteret i en Harter speed-pan, men naturligvis kan modellen bygges til enhver anden pan. Spinneren er en original S/T spinner. Som tank bruger Frimand en tryktank af en ganske enkel konstruktion. Trykket tages fra bagdækslet i motoren.

Som favoritpropeller har Frimand enten 5½ x 7 eller 5½ x 7½ Rev-Up der er trimmet og afbalanceret. Desværre er disse propeller meget svære at få fat i her i landet.

Det kan naturligvis også lade sig gøre at bygge modellen til 2-liner, hvor det vil være bedst at lægge den forreste line ca. 10 mm foran monolinens nuværende placering. Trekanten bør være ca. 30 mm bred og ca. 10 mm høj.

Modellen vejer flyveklar ca. 420 gram. (½ brændstof.)

Som håndtag bruger Frimand et hjemmelavet Uni-Line håndtag, som vi håber at bringe en tegning af i næste nummer.

Til sidst mangler vi kun at nævne, at det er en usædvanlig velflyvende og stabil model, som absolut kan anbefales, hvis man er interesseret i at begynde at flyve speed.



# LOGITROL

NYT MINIATUREANLÆG .....



E.K. PRODUCTS INC., som producerer Logitrol proportionalanlæggene - eller "the little red boxes", som de populært betegnes, har til huse i Hurst i Texas. Firmaet, der beskæftiger godt 50 personer, hører til mellem de seks store amerikanske proportionalfirmaer. EK-foretagendet blev startet af Bob Elliot og Gerry Krause i 1964 i Californien, men for snart to år siden flyttede man til en ny moderne fabrik i Texas, og siden da har man været inde i en stadig udvikling.

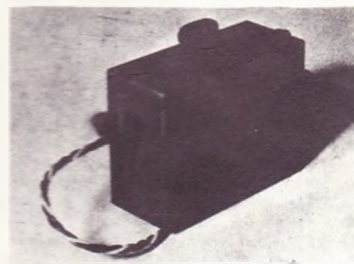
Logitrol III, som er et miniatureanlæg, blev sendt på markedet i april måned 1968 og er hurtigt blevet en bestseller. Det leveres i to udgaver med henholdsvis 5 og 7 kanaler. Yderligere kan begge udgaver leveres i versioner med een og to styrepinde. Senderen er elektronisk den samme som forgængeren, Logitrol II. Mekanisk er der foretaget nogle få ændringer, og senderkassen er nu beklædt med vinyl, så den er behagelig at holde på og nem at holde ren og pæn. Styrepindene er i mod sætning til alle andre anlæg ikke læjret i kugleled eller på anden måde indkapslet. De sidder simpelthen i en firkantet åbning, der er kantsat med plastic, således at styrepindene ikke kan komme i direkte kontakt med metal i kassen. Fordelen ved denne anbringelse er, at pindene har en usædvanlig blød og rolig gang. Der er ingen bevægelser, der skal vendes, og derfor er der heller ingen antydning af slør, så-

ledes at neutralpunktet altid vil være det samme. Til gengæld kræver dette arrangement, at man må behandle sin sender lidt mere omhyggeligt, for selv om de elektroniske komponenter er anbragt, så de ikke umiddelbart bliver griset til, er det jo alligevel ikke rart at få fyldt sin sender med brændstof, sand eller blade. Lidt omtanke samt en plasticpose vil meget nemt kunne løse dette spørgsmål.

## modtager og styremaskiner

Modtageren og styremaskinerne er formindsket ca. 50% i forhold til forgængeren. Styremaskinernes dimensioner vil fremgå af herstående målskitse. I lighed med styremaskinerne er her også selve modtageren forsynet med flanger, således at den kan monteres med bolte og gummibesninger. Logitrol leverer en meget praktisk monteringsplade med plads til modtager og fire styremaskiner. Den måler 7,5 x 15,5 cm og kan nemt - med hele installationen samlet - flyttes fra den ene model til den anden. Ledninger fra styremaskiner til modtager forbindes direkte i modtageren, så man er fri for uhånd-

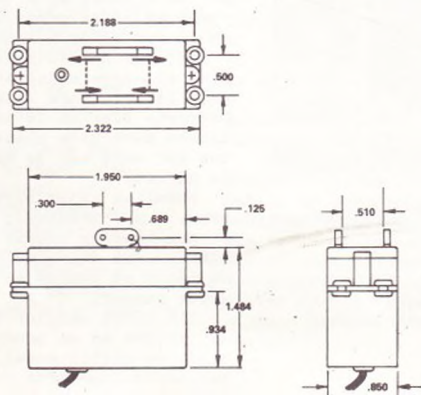
terlige mellemstik. Bruger man monteringspladen, modtager denne yderligere den overskydende spaghetti, så man får en meget ryddelig og overskuelig installation. Hvis man ønsker det, kan man naturligvis stadig pakke sin modtager ind i skumgummi og anbringe den på sædvanlig vis. Modtagerens og styremaskinernes kasser er fremstillet af et meget kraftigt plasticmateriale. Skulle man alligevel opnå at få brækket en monteringsflage af, så kan man selv udskifte den pågældende sektion af kassen uden nævneværdige udgifter. Geararmene og udtagene på styremaskinerne er konstrueret, så de kører af ved en given maksimal belastning under f.eks. et alvorligt havari. Hermed undgår man, at de ædelste dele af styremaskinen tager skade. Power-back'en er på 4,8 volt og er indrettet, så systemet stadig fungerer, selv om en af cellerne er død.



alt i alt .....

Logitrol III kommer fra en af de anerkendte fabrikker af proportionaludstyr. Den er udviklet og gennemprøvet gennem 3 "generationer". Her i landet findes en snes anlæg af typen, og som udtryk for ejernes tilfredshed med anlægget kan tages, at flere har byttet deres Log I eller II til miniudgaven Log III. Prisen for et 5 kanalsanlæg med 4 styremaskiner og alt tilbehør, incl. ladeapparat er kr. 3.500,-

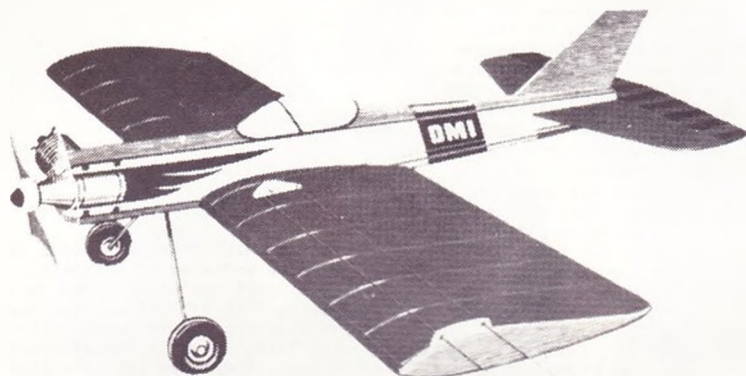
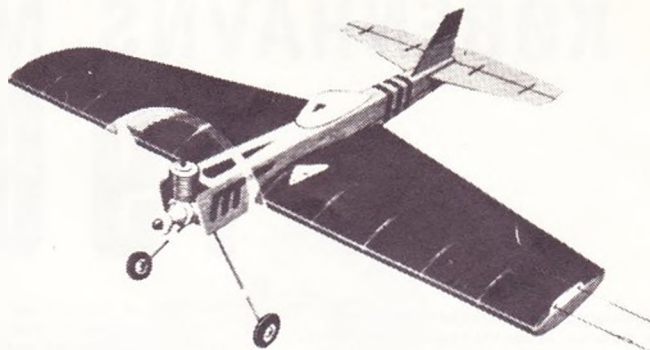
eml.





### JUNIOR-PILOT

Spændvidde 55 cm  
Specielt fremstillet til de populære amerikanske gløderorsmotorer på 0.5-1.0 ccm. Den helt rigtige begyndermodel, da alle dele er færdiglavede, lige til at samle.  
Samlesæt med tegning kr. 19.50



### TRAINER

Spændvidde 75 cm  
En helt ny begynder-kunstflyvningsmodel konstrueret for moderne motorer på 2.5 ccm. Modellen er usandsynlig stærk, og den er hurtig og nem at bygge.  
Byggesæt med tegning kr. 27.00

Deres hobbyforhandler har dem på lager

## DANSK MODELFLYVE INDUSTRI

# LOGICTROL III MINI-SYSTEM

KAN LEVERES FRA LAGER

Logictrol 3, med 4 rormaskiner, nikkelcadiumakkumulatorer og ladeer.  
kr. 3500,-

R/C anlæg.		Linestyringsbyggesæt		R/C byggesæt	
M.K. Digi 3	kr. 2100,-	Nobler	kr. 165,-	Top-Dawg	kr. 145,-
M.K. Digi 5	- 3200,-	Jr. Nobler	- 88,-	Headmaster	- 165,-
Controlaire 4	- 2500,-	Crusader, stunt	- 110,-	Laser	- 425,-
Controlaire 4	-	Dolpnin	- 132,-	K.K. Fleetwing	- 165,-
semi-byggesæt	- 2095,-	Shark 15	- 55,-	M.K. Crusader	- 410,-
Orbit 4-8 IC	- 3995,-	Spectre	- 65,-	MK Cessna 310	- 545,-
Royal Classic	-	Monarch	- 65,-	MK P-38	- 490,-
4 byggesæt	- 2475,-	Talon, combat	- 42,-	deBolt Acrobat	- 330,-
Gode brugte anlæg med		Jr. Flite Streak-	44,-	MK Zero Jager	- 190,-
garanti, sælges til rimelige priser.		Skylark, stunt	- 165,-	MK Tony Jager	- 190,-

Ovennævnte er kun et lille udpluk af vort store lager, resten findes i det nye katalog, som netop er udkommet. Send kr. 5,00 i frimærker eller check og kataloget bliver sendt omgående.

SILVER STAR MODELS  
v/ Axel E. Mortensen  
Møllebakken 45  
9500 Hobro  
Telefon (08) 52 03 57



# KØBENHAVNS MESTERSKAB

# 1968

Københavnsmesterskabet 1968 var årets sidste linestyringskonkurrence.

Den blev afholdt over 2 dage, nemlig d. 19 og 20 okt. Konkurrencen var blevet godt annonceret, da man ønskede at holde et virkeligt stort stævne. Det lykkedes så godt, at der kom fire svenske deltagere, så efter NM, var det den største danske konkurrence i år. (DM incl.).

Lørdag bød på udmærket vejr, til gengæld blæste det op om søndagen, men da man havde arrangeret salg af varme drikke, samt havde holdt fest for deltagerne om lørdagen, var man alt i alt enige om at det var en glimrende afslutning på årets konkurrencer.

## STUNT BEG.

I denne klasse skete der en del havari. Det kunne ses, at Jørn Ottosen har trænet siden sidst, for han flej den gang hele programmet og vandt foran Vagn Hansen. Begge Orkan.

## STUNT EKS.

Der var intet nyt i, at Leif Eskildsen vandt foran Emil Madsen, der dog var bedst i anden flyvning, så Eskildsens sejr var mindre end sidst. Tredjemanden var Bøje Christiansen, Orkan, der desværre havarede i 2. flyvning efter en aldeles nydelig første flyvning.

## SPEED:

Alle de svenske deltagere startede i denne klasse. Det gav den tredje svenske sejr i træk i Danmark. (Incl. NM.). Den gang var det den nordiske mester, Leif Cernold der vandt med 222,2 Km/t. Han var sammen med Enquist, der også er fra Solna de eneste der brugte effektpotter. Frimand er i øjeblikket

## STUNT BEG:

1. Jørn Ottosen	Orkan	670	394	-	1064 pt.
2. Vagn Hansen	Orkan	-	354	581	935 pt.

## STUNT EKS:

1. Leif Eskildsen	Grindsted	3283	2874	3012	6295 pt.
2. Emil Madsen	Grindsted	2973	2917	2753	5890 pt.
3. Bøje Christensen	Orkan	2400	396	233	2796 pt.

## SPEED:

1. Leif Cernold	Solna, Sve.	222,2	-	-	222,2 Km/t	O/D
2. Kjeld Frimand	Windy	-	214,3	-	214,3 Km/t	S/T G15
3. Leif Eskildsen	Grindsted	201,1	205,7	204,6	205,7 Km/t	S/T G15

## 1/2 H TEAM-RACE:

1. H/J Geschwendtner	Comet
2. P/O Hasling	Comet

## FAI TEAM-RACE:

1. Per/Ole Hasling	Comet	5:03	4:59	10:15	S/T G.20
2. P.Rivold/H. Hansen	Comet	5:29	5:15	11:07	S/T G.20
3. Hans/Jens Geschwendtner	Comet	5:12	5:12	disk.	S/T+Oliver
4. J. Olsen/ K. Frimand	Comet/Windy	6:33	5:31		S/T G.20
5. J. Mau/ J. Nielsen	Fredericia	6:11	6:09		S/T RR
6. D. Ehlers/L. Petersen	Comet	disk.	6:30		S/T G.20

## COMBAT:

1. Jørn Rasmussen	Holbæk	5. Poul Rasmussen	Orkan
2. Jørn Mau	Fredericia	6. Peter Bryde	Comet
3. Henning Simonsen	Grindsted	7. Hans J. Nielsen	Holbæk
4. Bjarne Simonsen	Grindsted	8. Jørgen Bobjerg	Wasp

fantastisk stabil og fik 214,3 med "The Virginal". Desværre lykkedes det ham kun at få noteret denne ene tid. Hestkonkurrencens vinder, Rolf Hagel Malmø, havde besvær med det hele, og rejste hjem uden tid.

Ved konkurrencen præsenterede Jens Geschwendtner sin nye S/T effektpotte-model, hvor potten ved hjælp af manifolden er drejet ind bag motoren. På grund af for stærk blæst, ville han ikke prøveflyve den ved konkurrencen.

Jørgen Bobjerg fra Wasp, der havde debut i speed, flej med Monoline, men fik desværre ikke tid.

Alt i alt var der for stor fejlmargin i speed, men klassens store deltagerantal tyder godt til næste sæson.

## 1/2 H TEAM-RACE.

Der deltog kun to hold i kampen om Hobby Bladets store pokal, og til Hans/Jens Geschwendtner store held, havarede Per/Ole Hasling, så sejren fra sidste år blev gentaget.

## FAI TEAM-RACE.

Der var rekorddeltagelse med hele 12 hold. Desværre var det blæst godt op, så der skete en del uheld, der dog afslørede, at der mangler en del rutine hos de ikke færre end 4 nye hold.

Per/Ole Hasling brugte Super Tigre til 5:03 foran Hans/Jens Geschwendtner der fik 5:12,5 i første heat. Palle Rivold/Henrik Hansen fik 5:29,8 medens Dirch Ehlers/Luis Petersen blev disket for løftede liner. John Mau/Jørgen Nielsen, gik hurtigt, men kun 18-20 omg., dog gode stop reducerede tiden til 6:11,4.

Werner Siggård/Jørgen Bobjerg blev disket da Werner Siggård løb

fuldstændigt forvildet ind i cirklen, da modellen kortede indad.

I andet heat forbedrede Per/Ole Hasling til 4:59, Hans/Jens Geschwendtner brugte den gang Oliver og fik 5:12, og Palle Rivold/Henrik Hansen, der mener det alvorligt fik 5:15,7. Jørgen Olsen/Kjeld Frimand, der flej deres anden konkurrence i efteråret, blev igen nr. 4 med Olsens 3 år gamle Super Tigre model. Bøje Christiansen/Erik Steensen Orkan, havde en tydelig ny S/T model, men manglende rutine gjorde, at de ingen tid fik i konkurrencen.

I finalen vandt Per/Ole Hasling igen.-Den gang med 10:15,6 foran Palle Rivold/Henrik Hansen der fik 11:07,8. Det tredje finalehold Hans/Jens Geschwendtner blev disket.

## COMBAT.

Også her var der rekorddeltagelse. Idet der deltog 12 mand. Konkurrencens store overraskelse var Jørn Rasmussen fra Holbæk, der klart vandt finalen over John Mau.

Kampen om tredjepladsen stod mellem trænerne Simonsen fra Grindsted, med Henning som vinder.

Det er kedeligt men sandt, men Werner Siggård blev igen disket for grov flyvning.

Peter Bryde fra Comet reg ud allerede i første runde, men reddede alligevel 6. pladsen, idet han kun tabte til John Mau med 23 pt. Poul Rasmussen fra Orkan havde en selvkonstrueret model med fremadgående pilform.-Han tabte til John Mau.

Til slut er der bare at konstatere, at det store deltagerantal lover virkelig godt for den nye sæson.

Fotografiet på modstående side viser Per Hasling og Luis Petersen fra FAI-team-race konkurrencen.







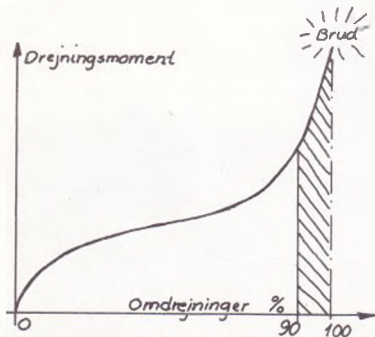
Danmarks vel nok mest erfarne wakefieldflyver, Erik Nienstædt, har skrevet følgende artikel om moderne wakefieldflyvning.

# dimpert og vimrepinde



En moderne, højtydende wakefield-model har en flyvetid på omkring 4 minutter og kan stige til en højde af 70-80 meter.

Energien hertil får den som bekendt fra en stump gummi-motor på 40 gram. Det siger sig selv, at det er nødvendigt for en toppræstation at udnytte gummi-motoren fuldt ud - altså at give den fuldt optræk. Hvor nødvendigt det er, skal vi se af det følgende: Den energi, en gummi-motor indeholder, kan udtrykkes ved det drejningsmoment, den giver, og det antal omdrejninger den har. Det er jo klart, at jo mere den "vrider", og jo flere omdrejninger den har fået, jo mere kan den give fra sig, og jo højere kan modellen komme op i luften.



Figur 1 viser sammenhængen mellem optræket (antal omdrejninger) og motorens drejningsmoment. Arealet under kurven er et udtryk for den energi, motoren indeholder. Det ses, at hvis vi kun giver en motor 90% optræk, så kan den endnu indeholde energi, der svarer til hele det skraverede areal, og det repræsenterer måske 20% eller mere af det mulige. Det er meget at miste - der skal altså trækkes fuldt op, når det er en flyvning, der tæller.

Recepten på et "fuldt optræk" er følgende: Lad os sige, at prøver har vist, at vore nye 16-strengs motorer kan tåle 400 omdrejninger (prøv altid at sprænge et par stykker af et nyt parti). Så starter man med at strække motoren ud, mens den får de første 40 omdrejninger (10%). Den skal strækkes hårdt ud - så hårdt, at hjælperen har svært ved at stå fast. Nu skal motoren have ialt 200 omdrejninger. Derefter går man langsomt ind mod modellen, mens motoren får de sidste 200, og det afpasses sådan, at man netop er helt inde, når de 400 nås. Det er en almindelig fejl at gå for hurtigt ind til sidst - og så tårner knuderne sig op, så man ikke kan få dem ind gennem næserammen.

Det er den sidste ende af optrækket, der giver mest.

Men det er også den sidste ende, der slider mest.

I det følgende skal vi se på, hvordan vi nu udformer nogle af de mest udsatte elementer, så de kan holde.

## S-krogs-lås

En sædvanlig s-krog af 2mm pianotråd kan simpelthen ikke holde, uanset hvor kompakt man laver den. Den åbner sig - og det kan have højst ubehagelige følger, især hvis stoparmen til den fældbare propel sidder på s-krogens frie ende.

Man kan afhjælpe det ved at lave en lås i form af en krog af 1 mm pianotråd. Den sidder på propelaksen og har en bøjning, der griber ind over en hage på s-krogens frie ende. Billederne viser hvordan. Den



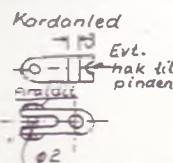
låses, når gummi-motoren er sat på s-krogen. Det virker fint og fjerner ulempen fuldstændigt. Hagen på s-krogen kan samtidig være stoparm for den fældbare propel.

## Bobbin

En bedre og stærkere løsning er en "bobbin", en art trisse, som gummi-motoren ligger i. Bobbin'en sidder i en lukket gaffel, der er fastgjort til propelakslen. Figuren viser Tho-

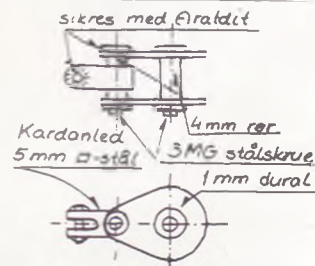


mas kaster arrangement. Selve bobbin'en er drejet i aluminium. Den sidder på en hage af 2mm pianotråd, der er lukket med et låsestykke af messing. Hagen og propelakslen er forbundet af et kardanled. Dette kardanled (se figuren) er nødvendigt



når man bruger sidetræk, fordi bobbin'en skal kunne bevæge sig frit i forhold til propelakslen.

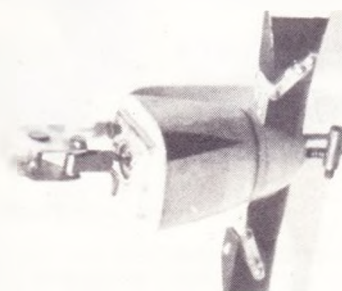
En løsning, man kan bruge, hvis man ikke råder over en drejebænk, er vist i figuren. Her er bobbin'en



lavet af 1mm duralplade, 4mm messing-rør og 3mm stålbolte.

Selve kardanleddet laves af 5mm notstål (fås hos en smed).

Det er vigtigt, at alle limninger med araldit og alle lodninger og sikringer udføres solidt. Der er nemlig uhyggeligt stærke kræfter igang, når der trækkes op.



Bobbin



## Optræk

Der er altid en vis risiko for motor-sprængning. Denne risiko er mangedoblet, når der bruges fuldt optræk, og der må derfor træffes særlige forholdsregler. Man kan ganske vist godt bygge en krop, som kan holde til en motorsprængning, men det er ikke tilstrækkeligt, for der kan stadig ske skader på næseramme og propelblade. Rør-stang-systemet giver fuld sikkerhed - man skal bruge:

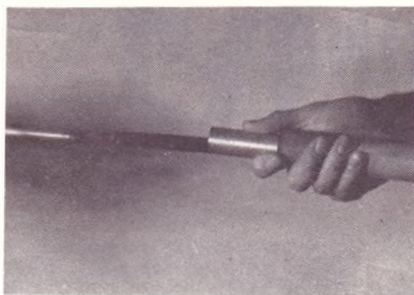
- et rør, ca. 25 mm i diameter, og ca. 5 cm længere end krogafstanden.
- en stang, ca. 12 mm i diameter og lidt længere end røret.
- en pind, 2mm pianotråd, forsynet med et flag, så den ikke bliver væk.

Propelakalen er forsynet med en krog, så kardanleddet kan tages af (se billedet).

Optrækket foregår således:

1. Stangen, der er forsynet med en krog magen til propelakalens, sættes fast i kardanleddet.
2. Røret føres ind over stangen og ind i kroppen.
3. Boremaskinen sættes i den anden ende af stangen, der har et dertil egnet øje, og der trækkes op.
4. Efter optrækket føres røret ud over stangen og pinden sættes i lige bæg kardanleddet. Såvel næserammen som kardanleddet kan have fordybninger, der holder pinden fast mod drejning. Pinden optager nu hele trækket fra motoren.
5. Propellen sættes i kardanleddet, og pinden fjernes.

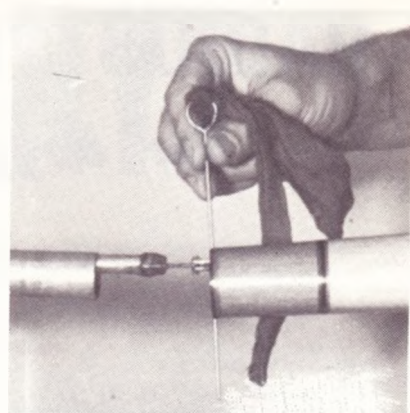
Hvis der kommer en motorsprængning, bliver motoren inde i røret og kan ikke gøre skade. Metoden kræver megen øvelse, men når man har lært den, kan man til gengæld tillade sig at sprænge så mange motorer det skal være.



Man trækker op.

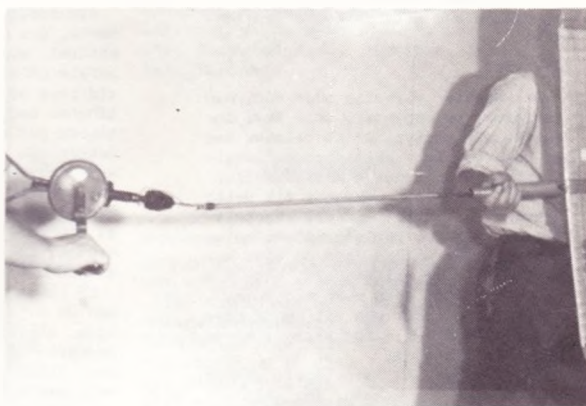


Efter optrækket - røret er fjernet og pinden sættes ind.



Propellen monteres

Stangen sidder på kardanleddet, og røret er skubbet på plads i kroppen.





# RADIOSTYRING

## for begyndere

### HVAD SKAL VI VÆLGE ?

Den begynder, der vil til at beskæftige sig med radiostyring vil uvmærgeligt - og uden at være rustet dertil - blive stille overfor en række valg, som han nødvendigvis må tage stilling til.

Hvis han er så heldig, at han kan finde en modelflyveklub med radiostyringsfolk, der kan hjælpe ham, er han straks langt bedre stillet. Desværre må man erkende, at det kun er de færreste, der kan opnå denne hjælp. Og for de mange, der er overladt til sig selv, vil vi forsøge at hjælpe med efterfølgende vejledning.

#### Udstyret.

Det eneste virkelig gode råd, man kan give en begynder, der skal anskaffe sig udstyr, er at tilråde ham at købe et sæt multi-proportionalstyring med mindst 4 kanaler eller et som næmt kan udbygges til dette antal. Det lyder sikkert brutalt for de fleste, for et sådant anlæg koster i dag mellem 3000 og 4000 kr. På langt sigt vil det dog vise sig at være langt den mest økonomiske investering, idet man vil kunne have fornøjelse af et sligt anlæg i mange, mange år fremover.

Nu skal dette råd naturligvis tages med et vist forbehold, for alt afhænger naturligvis af, hvormed man vil gøre ud af sin flyvning, og hvor sikker man er på, om dette nu også er en blivende hobby. Hvis man på forhånd ved, at man kun kommer ud at flyve 2 - 3 gange om året, ja så er det klart, at en sådan investering ikke er fornuftig, og med den flyvestandard, man kan forvente at opnå, vil man sikkert også have mindst lige så meget fornøjelse af et mindre anlæg.

Men hvis man er sikker på, at man går ind i denne hobby for at blive, og hvis man er indstillet på at drive det til noget, så vil alt andet end multi-proportionalstyring være en kompromisløsning, hvor naturligvis først og fremmest ens økonomiske evne og vilje spiller ind. Man hører tit den påstand, at man bør lære at flyve med et bang-bang anlæg, og først derefter prøve et proportionalanlæg. Denne betragtning er vi ikke enig i. Det er nemlig langt nemmere, hurtigere og bedre at lære at flyve med proportionalstyring, og man er samtidig fri for senere at skulle omskoles til en ny styreform. Men der kan, som før nævnt, være en berettigelse i, at man prøver sig frem med et økonomianlæg, hvis man først skal overbevise sig selv om, at det er radiostyring, der skal være det eneste ene i de kommende år.

Hvilket fabrikat man skal vælge, vil vi meget nødtvil blande os i. Vi vil blot anbefale, at man vælger en type, som er almindelig på den egn, hvor man bor, for så er det langt nemmere at få hjælp og vejledning, hvis der opstår vanskeligheder. Om man skal vælge en udgave med en eller to styrepinde, er også en helt personlig sag, og det samme er tilfældet med hensyn til, hvilke funk-

tioner, der skal ligge i den ene og den anden pind. Vi skal her blot henvise til en artikel i Flyv nr. 7 1968 "Om at være begynder", hvor dette spørgsmål er udførligt behandlet.

#### Hvor mange styringer ?

Det næste problem vi må tage fat på, er spørgsmålet om, hvormange rorflader vi vil vælge at kunne styre på vor første model.

Siderorstyring er selvsagt. Det næste, der kommer på tale, er motor-kontrol, som vi meget stærkt vil anbefale på alle modeller. Det er altid rart at kunne tage gas fra, hvis tingene begynder at udvikle sig hurtigere end man bryder sig om. Er modellen ude af trim, eller opstår der andre direkte vanskeligheder, så er det også af uvurderlig betydning, at man på denne måde bliver i stand til at afbryde sin flyvning og ikke er tvunget til at flyve tanken tom for at kunne komme ned.

Så langt er der ingen problemer, men de melder sig, når man også skal tage stilling til, om man vil have højderor på en begyndermodel. Vi er mest tilbøjelig til at mene - især hvis man kan få nogen hjælp - at det vil være en fordel med højderor. Man får ganske vist en hel del at holde rede på, men højderoret kan gøre god nytte, selv om man ikke bruger det ret meget. En fordel er det, at man nemmere kan udføre jordstarter, hvilket må anses for at være sikrere for modellen end håndstart. Man lærer også hurtigt at støtte lidt med højderoret i svingene, så man undgår at modellen taber næsen og bygger fart op. Med proportionalstyring er der også en behagelig trimmulighed, så man i luften kan trimme modellen ud til en svag stigende ligeudflyvning. Krængorerne lader vi ubetinget ligge til vi har opnået masser af erfaring med disse styringer. Og for ikke at overlade noget til tilfældighederne, bør det nok også nævnes, at ting som flaps, optrækkeligt understel, landingslys, arbejdende katalpultsæder, bombekast, faldskærmsudspring og lignende også hellere må gemmes til senere modeller.

Og det vil altså sige, at vi tilvort proportionalanlæg i første omgang kan nøjes med at anskaffe 2 a 3 styremaskiner, og for visse typer vædskommende kan vi tilsvarende også vente med at købe de tilsvarende kanaltilsatse til senere. Hvad der herudover skal anskaffes af strømkilder, ladeapparater og andet tilbehør vil fremgå af fabrikantens brugsanvisning, som det under alle omstændigheder altid er svært at gennemgå omhyggeligt.

#### Den første model.

Fra de gode gamle dage husker vi, når der af og til kom stråbsomme begyndere i klublokalet at skulle til

at bygge deres første model. Det var dengang, da der ikke var noget, der hed radiostyring. Motorer var der ikke nogle af, og gummimotor var ikke til at skaffe. En model dengang var slet og ret en svæve-model - andet kendte man simpelthen ikke. Som regel ville en stråbsom begynder bygge en stor model. Klubinstruktøren - sådan en havde man nemlig dengang - begyndte fornuftigvis at foreslå noget, som manden kunne magte, men det rakte som regel ikke til. Efter en gennemgang af hele tegningsarkivet, og efter at også den læsedede tegning til FJ-6 var fundet for lille, plejede instruktøren gerne at henvise vædskommende til den lokale svæveflyveklub for at forsøge at låne tegninger der til en Grunau Baby.

I dag - og når det gælder radiostyring - er problemet gerne, at en begynder vælger at starte med en model, der er for lille. En meget lille model er altid vanskelig at lære at flyve med. Den er gerne noget urolig, den er meget falsk overfor selv den mindste justering og det er svært at skaffe plads til en tilfredsstillende ændring af udstyret. Derfor kommer, at den er nærmest umulig i størrelse.

En alt for stor model må dog stadig frarådes også. Det vil for de fleste tage en evighed at bygge den, den er kostbar, og den falder tungt, når den falder.

Vi vil mene, at den mest passende størrelse på en god begyndermodel er en størrelse på omkring 150 cm. Og det er nok heller ikke tilfældigt, at det er meget at vælge imellem netop i denne størrelse. For ikke at forvirre mere end nødvendigt vil vi nøjes med at give tre forslag. Det er til gengæld også tre modeller, som det er muligt at køre ner i landet.

Vort første forslag er såmænd en god gammel HOBSONO. Den hører ikke til de mest moderne modeller, men det bør man se stort på til dette formål. Den er nem at bygge - den er virkelig robust - den giver uanede mængder af plads til udstyret, og den er velflyvende.

En FALCON 56 er lidt mere moderne og elegant, men har knap så rummeligt et radiorum. Hvis den overlever de første strabadser, er det også en model, som man kan komme videre med.

Graumers TAXI skal være vort tredje forslag. Den har mange af Vagabondens fordele, samtidig med at der er gjort mere ud af udsæendet. Vi er meget tilbøjelig til at tro, at det er noget af det allerbedste, der findes i afsløkket.

Fælles for alle modeller er, at vi kraftigt vil anbefale, at man bygger haleplanet fast i stedet for at befæste det med gummibånd. Navnlige hvis man laver højderorsstyring, er det af stor betydning, at haleplanet ikke har mulighed for at forskubbe sig og derved få indflydelse på trimmet.

#### Motor.

Når vi kender modellens størrelse, ved vi også, hvor stor vor motor bør være. Holder vi os til en af førnævnte modeller, skal vi bruge en motor på 2,5 til 3,5 ccm. Det bør være en gløderørsmotor, som har bedre hastighedsregulering end en diesel. Den skal være udrustet med en justerbar karburator med luftskruer, så vi kan finindstille tomgangshastigheden, og så skal en motor i denne størrelse selvfølgelig også monteres med en effektiv lyd-dæmper.



Det er i Aeromodeller oplyst at Stanzel momo-line units ikke bliver fremstillet mere. Det er et stort tab for speedflyverne. Det håber vi at råde bod på ved at bringe en artikel om andre konstruktioner senere i Modellflyvenyt.

●●●●●

Fra Top-Flite forlyder det at man har stoppet produktionen af T/R og speed propeller. Det kunne ikke betale sig! Men man fortsætter produktionen af R/C propeller.

Som et plaster på såret, er det til gengæld blevet muligt at købe de engelske Puntillio-propeller, der er meget billige, men samtidigt af god kvalitet. Prisen er i England ca 3,50 Kr. i danske pr. stk. De fås i 6 x 7, 6 x 7½, 7 x 8. De kan købes hos: H.J. Nicholls, 308 Holloway Road, London N.7. England.

●●●●●

Der er store nyheder fra Super-Tigre. Der er nu i handelen kommet en ny G.15, der har smallere udstødningsport, samtidigt med at der er lavet påspændingshuller til enten en silencer eller en udstødningsmanifold. Ellers ligner den almindelige G.15 med frontindsugning. Prisen her i Danmark er 195.-Kr. Der er desuden blevet udsendt en Super Tigre G.15 med måneskiveindsugning. Den er ganske anderledes fra de sædvanlige typer, ved det at den har udfyldt aksel ala K&B Torpedo. Måneskiven kører på stålbagplade. Den har udstødning som den anden nye G.15. Vi håber i næste nummer at bringe en prøvekørsel af frontindsugningsmotoren. Motorprøvekører er Ole Hasling. Den sidste motor koster 245.- Kr her i Danmark.

●●●●●

Det er nu muligt at købe en tegning i fuld størrelse af Suzie-Q II fra sidste nummer. Den koster 6.-Kr+ porto, og kan købes ved at skrive til redaktionen v/ Hans Geschwendtner Wibrandtsvej 47 2300 S.

KJELD FRIMAND FLØJ 214.3 km/t TIL KM/68

# C/L NYT

Fra 138 Comet efterlyste man meget stærkt nogle FAI Sporting codes, da det er fløvt at stå ved et VM og være uvidende om de sidste par års regellændringer.

Det blev endvidere fra samme klub anmodet om at få Team-Race- og speed-reglerne ført op til dato, hvilket man fra Modellflyverrådet ville se på snarest muligt

●●●●●

Fra 623 Haderslev anmodede man om at få overdraget 2. Vårkonkurrence vest for Storebælt i linestyring, men klubben blev henvist til det jydske distriktsmøde.

●●●●●



Der er nu kommet en ny Team-Race ramme-pan i handelen. Den er støbt af aluminium og vejer ubehandlet ca. 80 gr., men kan uden besvær lottes til ca. 50 gr. Pannen kan bruges til alle dieselmotorer i handelen. Den passer bl.a. til KDAs tegning Suzie-Q, Suzie-Q II som vi bragte i første nummer (Se desuden andetsteds) samt til Perolá, som kan ses andetsteds i bladet. Pannen koster 8.- Kr+Porto hos Hans Geschwendtner, Wibrandtsvej 47 2300. København S.

Det er sjældent der kommer nyheder fra Oliver Tiger, men nu har J.A. Oliver på sin seneste prisliste tilføjet at det nu er muligt at købe en motor med betegnelsen "Sport". Det betyder kun at der på de normale motorer er sat Manifold på fra start, så det nu er muligt at købe f. eks. "Mod H/C Sport", hvilket betyder det er en Tunet motor med hårdforkromet cylindersæt, der er tilsat Manifold "hjemme fra". Desuden har man stoppet produktionen af Oliver Major 3,5 ccm. Det er desuden muligt at købe R/C karburator til 2,5 Tiger motorerne. Oliver tilbyder også at hovedreparere for kun 25.-Kr. Som priseeksempel kan nævnes en tunet hårdfork. u. Manifold koster 195.-Kr. incl. porto. Der er et udvalg på hele 10 2,5ccm udgaver, og 4 af Oliver Cub 1,5 ccm. Adressen på Oliver: J.A. Oliver 248, Ringwood Road, Ferndown, Dorset, England.

●●●●●

Repræsentantskabsmedet.

For linestyringsklubberne, blev det et møde med bred enighed.

Det vigtigste på dagsordenen var udtagelsessystemet, som der blev talt en del om, men til sidst, blev man enige om at alle faktisk mente det samme, men sagde det forskelligt. -Som udtagelseskonskurrencer blev det vedtaget at der skulle være uendelig mange landskonkurrencer, hvis resultater kan være gyldige. Heraf tages de 5 bedste resultater til grund for ranglisteplacering, som bliver grundlaget for udtagelse.

Når der udtages et landshold, bliver der samtidig udtaget et reservehold, der skal være klar til at rykke ind på holdet i tilfælde af frafald. Som grundlag for udtagelse i de forskellige klasser bruges følgende criterium:

Klasse F Speed.

Den bedste af de 3 ved konkurrencen gennemførte starter angivet i kilometer pr. time.

Klasse G Stunt.

I konkurrencer med over 5 deltagere får vinderen 5 pt. Nr. 2 får 4 pt. osv. ned til nr. 5. I konkurrencer med mindre end 5 deltagere får vinderen samme points, som der er deltager, medens nr. 2 får deltagerantallet-1 osv.

Klasse H Team-Race.

Den bedste af de 2 fløjne heat-tider (100 omg.), angivet i sekunder. Såfremt en deltager ved opstilling af rangliste ikke har 5 UT resultater, tildeles han 10 minutter i hver af de manglende resultater.

Klasse I Combat.

I konkurrencer med over 5 deltagere får vinderen 5 pt. Nr. 2 får 4 pt. osv. ned til nr. 5. I konkurrencer med mindre end 5 deltagere får vinderen samme points som der er deltager, medens nr. 2 får deltagerantallet-1 osv.

Det blev endvidere vedtaget at man flytter de linestyrede hest-og-vårkonkurrencer sådan at f. eks. 1. Vårkonk. Øst og Vest ikke ligger på samme dato, da det på den nye måde vil skabe hele 8 landskonkurrencer om året.





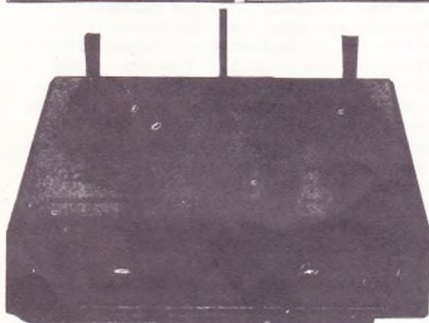
# WAKEFIELD FRA

# U.S.S.R.

Da russeren Vladimir Matveev i 1959 byttede model med amerikaneren Bob Hatschek, fik han en lille kompakt model - lille spændvidde og kort krop. Denne modeltype har siden dannet skole i U.S.S.R. i en sådan grad at hele deres wakefieldhold benytter sig af denne type. At der er tale om en god model bevises ved de fine placeringer den har opnået - nr. 2 og 3 ved V.M 1965 og 1967, samt førstepladsen i hold 1967. Efter præmieuddelingen ved V.M 1967 kom Boldin hen til mig og spurgte om jeg var interesseret i at bytte model med ham.

Tegningen af modellen ses på modstående side. Den udmærker sig først og fremmest ved at være ualmindelig flot bygget. Forkroppen er et alum. rør med en væg tykkelse på 0,3 mm., (disse rør kan nu købes i Østrig) og bagkroppen er lavet af det specielle russiske rør-materiale, som er meget let og fantastisk stærkt. Propelagregatet er drejet ud i alum. med indlagte kuglelejer. Planet er meget let (42 gram) og har en meget fin opbygning, som har inspireret mig til at lave en wakefield vinge med samme opbygning. Denne vingekonstruktion kan også med store fordele anvendes til gas - men her bør man benytte 1,5 mm. balsa til boxen.

Jeg har desværre ikke været så meget ude at flyve med den endnu, da jeg ikke kan benytte den til konkurrenceflyvning, men i de enkelte flyvninger jeg har haft med den har den virket meget overbevisende. Profilet virker meget hurtigt, og stilet ser også udmærket ud.



Mecatron-Digiprop-Sender

6 kanal proportional-anlæg, komplet med rormaskiner og akkumulatorer -

Nu kun 2.589 kr.

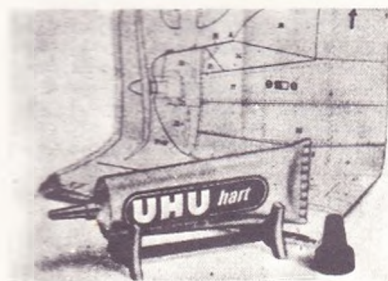
- anlægget kan udbygges til 14 kanaler.

Brocurer mod 60 øre i fri-merker, katalog kr. 4.-

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



Et godt resultat begynder med



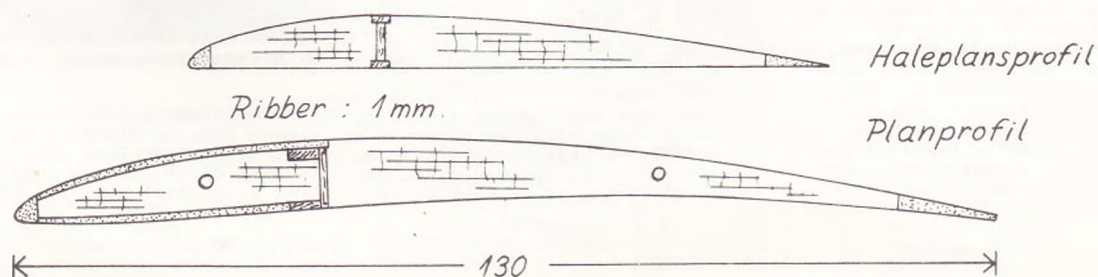
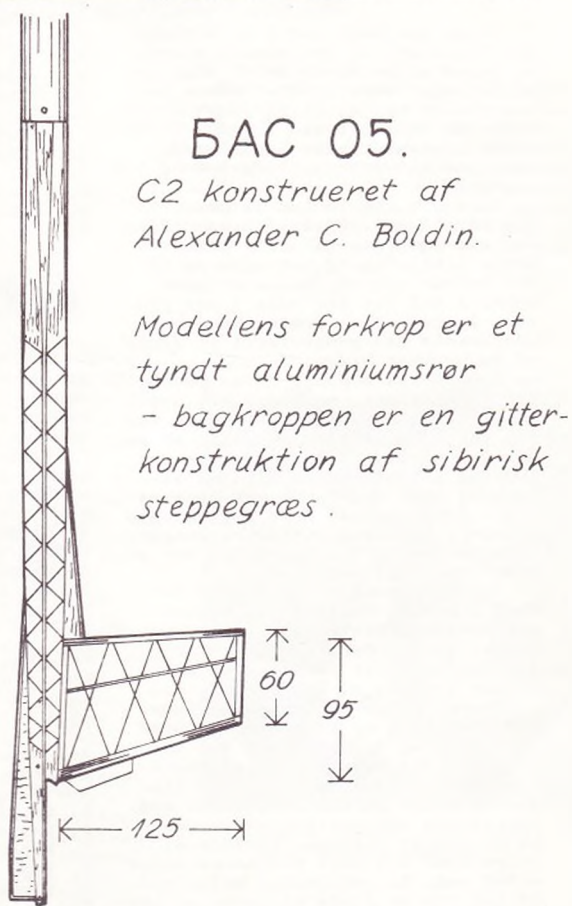
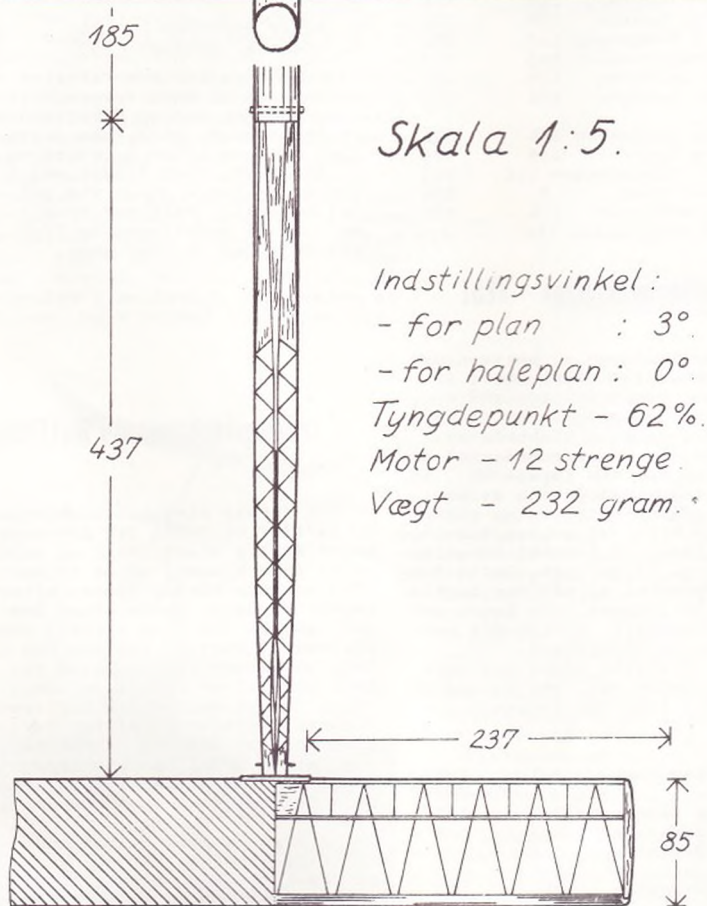
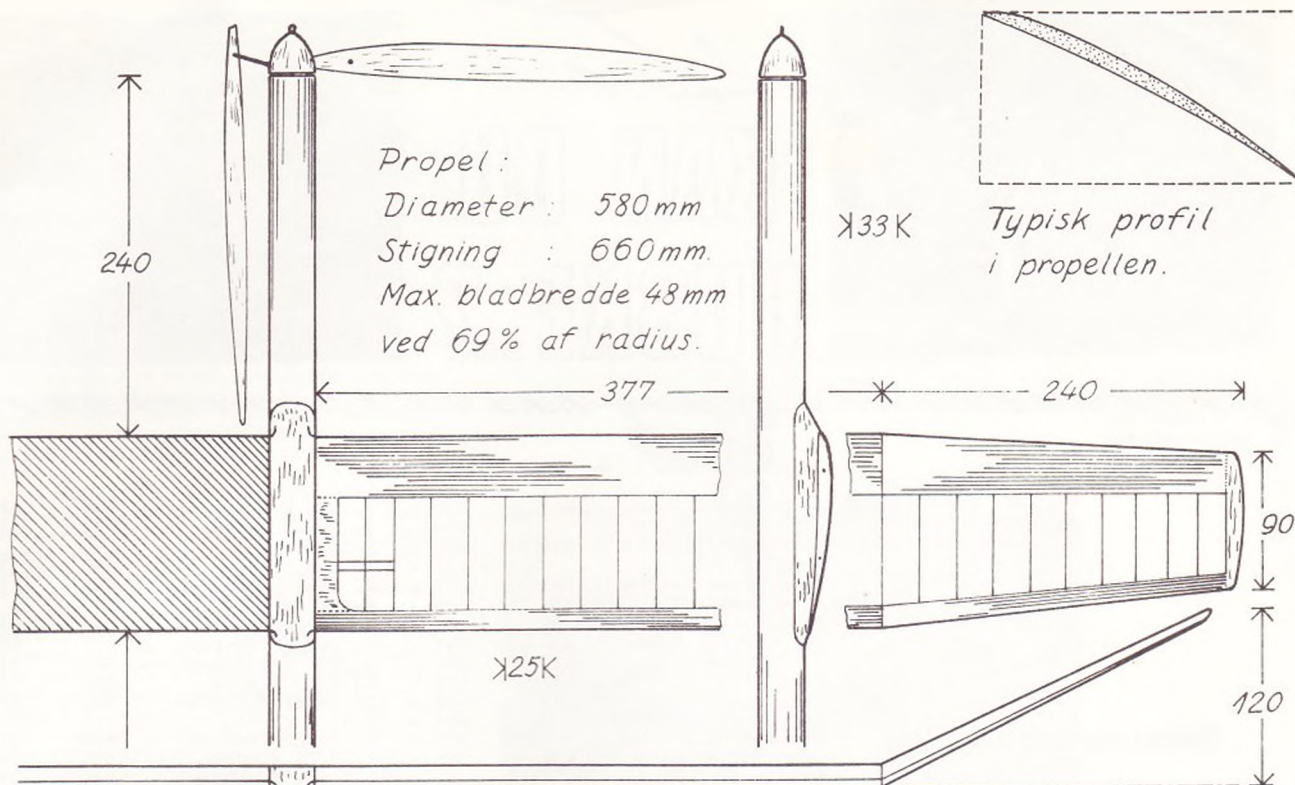
UHU hart lynhurtig  
stenhård forbindelse

Den ideelle hobbylim fås bl. a. hos Deres hobbyforhandler, som også fører de øvrige UHU lim

**comé**

Hovedgaden 40 · Kgs. Lyngby · 875700









## Høstkonkurrencerne — SJÆLLAND

Begge høstkonk var i år henlagt til Hillerød, af den simple grund, at ingen andre havde meldt sig. Det ville snart være rart at komme andre steder hen at flyve - det næste halve år skal der som bekendt flyves distriktskonkurrence i Hillerød. Hvad med Kalundborg, Ringsted og Dianalund?

Søndag d. 13-10 bød på usædvanlig hårdt vejr. Kraftig blæst blandede med småbyger fik folk til at blive i bilerne og betragte de få der vovede sig ud, eller at køre hjem. I A-2 var der hele 5 der prøvede lykken. Finn Frederiksen var den eneste der gennemførte på trods af en brækket vinge. Grunnet og Hanne Hansen fik ødelagt deres modeller i landingen, og bedre gik det ikke for en af Ringsted-folkene, der fik spist en af sine modeller af en ko. Det dårlige vejr gav atter anledning til at spørgsmålet om aflysning blev taget op - det blev således foreslået at lade aflysningen bringe i pressens radioavis morgenudsendelse. Er der nogen der har et bedre forslag?

Vejret søndag d. 27-10 var derimod perfekt. Mange af deltagerne var desværre blevet afskrækket af vejret ved 1. Høstkonk., hvorfor deltagerantallet ikke var så stort - især savnede vi Ringsted og Kalundborg. Efter to første perioder med svag vind og tåge lagde vinden sig helt, og da termikken var yderst svag, kom det ikke som nogen overraskelse, at Arne Hansen havde fløjet fuld tid på nær 3 sek. Det kom imidlertid som en stor overraskelse at Gunnar Nielsen formåede at følge Arne til dørs med samme score - 897 sek. En omflyvning måtte altså til for at finde vinderen og her trak Arne det længste strå - 170 mod Gunnars 131. Gunnars dårlige tid skyldtes, at haleplanet ikke var sat ordentligt på.

I gas sloges Palle Jørgensen, Agner og Niels Chr. om 1. pladsen. Palle løb af med sejren efter 5 sikre flyvninger.

I Wakefield viste Kongsberg flaget efter en længere nedgangsperiode. Fint stig og glid lover godt for vinter sæsonen.

### Resultater fra 2. Høst Øst.

A-2.			
1.	Arne Hansen	105	897 s.
			+ 170 -
2.	Gunnar Nielsen	116	897 -
			+ 131 -
3.	Børge Hansen	105	841 -
4.	Thomas Væth	131	808 -
5.	F. Frederiksen	105	767 -
6.	T. Kongsted	134	745 -
7.	Peter Otte	131	727 -
8.	Anita Dehlbæk	134	667 -
9.	Harald Andersen	229	665 -
10.	Kurt Andersen	229	614 -
11.	Hanne Hansen	116	569 -
12.	Per Grunnet	131	565 -
C-2.			
1.	Erik Nienstødt	116	876 -
2.	Thomas Køster	134	831 -
3.	Kjeld Kongsberg	105	780 -
4.	C. Schwartzbach	105	777 -
5.	Erik Jacobsen	134	690 -
6.	Niels Roskjær	131	528 -
D-2.			
1.	Palle Jørgensen	134	820 -
2.	Steen Agner	105	729 -
3.	N. C. Christensen	116	723 -
4.	Mogens Them	?	635 -
5.	Thomas Køster	134	185 -
6.	F. D. Kristensen	116	123 -

A-1.			
1.	Sv. Åge Rasmussen	301	283 s.
2.	Frank Dalin	537	133 -
A-2. Beg.			
1.	Jim Prydsø	338	338 -
2.	Jens Rasmussen	301	210 -
A-2 Eks.			
1.	Børge Brønserud	301	558 -
2.	Peter Stengade	301	440 -
3.	Sv. Åge Rasmussen	301	389 -
4.	Finn Bjerre	301	352 -
5.	Peter Birchlöv	301	99 -
C-2.			
1.	Jørgen Larsen	436	540 -
2.	Erik Knudsen	436	508 -
3.	Tage B. Hansen	301	253 -
D-2.			
1.	Peter Birchlöv	301	306 -
2.	Niels E. Schiødt	537	277 -

Konkurrencens overraskelse må vist siges at være Jørgen Larsen, som medte op med en Wakefield med et imponerende stig, men desværre fløj den væk efter 3. start og max. Begge kl. blev fløjet med 5 perioder og begge gange var der en del haverier, folk der trak vingerne over på modellerne og lign., men det sker der jo hver gang.

## Høstkonkurrencerne — VEST

Det var meningen, at høstkonkurrencerne vest for storebælt i Århus skulle have været afholdt i Århus, men på grund af en del uro og vanskeligheder omkring klubbens nye flyveplads, så man sig nødsaget til, blot 3 uger for den første HK., at meddele distriktslederen, at han måtte se sig om efter en ny plads. Imidlertid blev det gennem Sehested ordnet således at Århusklubben lånte Højnsvigs flyveplads. Dette fungerede udmærket og når der bortses fra, at flyvelederen ikke havde serget for brændstof, forløb det hele nogenlunde gnidningsløst.

Vejret drillede noget ved både første og anden del, men søndag d. 29/9-68 kl. 1530 var følgende opnået:

A-2 Beg.			
1.	Jens Rasmussen	301	209 s.
A-2 Eks.			
1.	Sv. Åge Rasmussen	301	622 -
2.	Børge Brønserud	301	522 -
3.	Peter Birchlöv	301	368 -
4.	Finn Bjerre	301	297 -
5.	Klaus Mogensen	540	172 -
C-2.			
1.	Erik Knudsen	436	734 -
2.	Erik G. Nielsen	436	456 -
3.	Tage B. Hansen	301	421 -
D-2.			
1.	Peter Birchlöv	301	385 -
2.	Niels E. Schiødt	537	311 -
3.	Poul Schiødt	537	14 -

Anden del blev fløjet søndag d. 20/10-68 samme sted, og på trods af at vejret var nogenlunde det samme som første gang, var der flere der havde vovet sig ud af busken:

## 1. træningskonkurrence i HILLERØD

Den første distriktskonkurrence d. 10/11 i Hillerød fik desværre en meget dårlig start. Regn og kulde holdt folk hjemme, og de få, der fløj, mistede hurtigt lysten, efter at første flyvning havde bragt dem et godt stykke ind i en pløret, tung pløjemark. Faktisk var det kun Ole Stig Rasmussen fra Ringsted der var hård nok til at tage mere end 1 flyvning. Et nyt medlem fra Hillerød - Michael Schrøder - var for første gang ude med sin Nille-wakefield - den første model han overhovedet har bygget. Han slap forbløffende godt fra det hvad også resultatet viser. Vi håber, at vejret bliver bedre næste gang, samt at der vil komme mange deltagere - og minder i samme stund om, at fra og med 1/12 tæller distriktskonkurrencerne med til udtagelsen af V.M.-holdet 1969.

Resultater: A-2: 1. Finn Frederiksen 172, 2. Ole Stig Rasmussen, 3. Michael Væth 124, 4. Anita Dehlbæk 84, 5. Thomas Køster 83.

Resultater: A-2: 1. Finn Frederiksen 172, 2. Ole Stig Rasmussen 139, 3. Michael Væth 124, 4. Anita Dehlbæk 84, 5. Thomas Køster 83. C-2: 1. Michael Schrøder 157.



Søndag d. 29-9 deltog 13 danskere i en svensk konkurrence på Eslöv flyveplads nær Malmø. Vejret var for en enkelt gang skyld godt, svag vind, overskyet og kun svag termik. Da konkurrencen for svenskerne talte med til udtagelsen til V.M., var mange af deres bedste mødt op og det tegnede således godt.

For en gang skyld klarede vi os bedst i A-2. Grunnet sørgede i fin stil for første-pladsen, men den bedste og mest overraskende insats blev ydet af Anita Dehlbæk, som efter 4. periode lå efter Grunnet på anden pladsen. På trods af en halv-dårlig 5. flyvning, formåede hun dog at bjærge bronze, idet de andre i toppen også havde vrøvl med nerverne, og derfor heller ikke var istand til at lave helt gode flyvninger til sidst.

I Wakefield gik det ikke så godt som det plejer. Erik Jacobsen brækkede vingen på sin første model, og måtte derfor fuldføre med sin 3 år gamle Nille. Det samme skete for Schwartzbach, som tillige fik sit hovedplan gennemtrykget af en ko-for hvilken gang? og Kongsberg manglede øjensynlig en hel del træning. Køster lavede et perfekt spiraldyk fra fuld højde med sin nye model allerede i 1. start- 38 sek. - og så var det løb kørt. "Flodda" Lennart Flodstrøm nybagt svensk mester levede op til forventningerne og på anden pladsen kom hans klubkammerat Ove Petterson. De burde begge være kendte af alle, der var til indendørs DM. for to år siden.

I gas-klassen, nu svensk klasse C-2, var der nogen mere spænding. Jan-Olle Åkesson vandt med kun en nedvindsstart, og på andenpladsen kom Rolf Hagel i bedre form, end vi længe har set ham. Kun et 6. sek. motorløb i tredje start forhindrede ham i at lave 5 max, og det samme gælder Thomas Køster, der i 3. start ramte haleplanet med vindjakken i kastet, med det resultat, at modellen linestyrede hele vejen op til ca. halv normal udgangshøjde.



Anita Dehlbæks Stratos.

Da svenskerne ikke som lovet har sendt resultatlisten, kan vi kun opgive de første placeringer pr. klasse:

A-2 : 1. Per Grunnet, 2. En svensker, 3. Anita Dehlbæk.  
C-2 : 1. Lennart Flodstrøm, 2. Ove Petterson, 3. ? , 4. Thomas Køster.  
D-2 : 1. Jan-Olle Åkesson, 2. Rolf Hagel, 3. Thomas Køster.



Per Grunnet, 131, der vandt i Eslöv, ses her under en selvstart.

## DANALIMKONKURRENCEN

Den 6/10 blev der fløjet Danalim i Odense. OM-F ser med glæde, at der er mange ansigter, der kommer år efter år til denne specialkonkurrence for gasmotormodeller.

Vi lagde ud i regn og regnen fortsatte med afbrydelser hele dagen. Der sporedes en traghed i lysten til at starte hos de 11 deltagere, men da Palle Jørgensen fløj dagens første max, gik der hul på bylden. Køster og Niels Chr. Christensen fulgte efter. Under de næste starter måtte man bedømme vejret og vælge sit starttidspunkt nøje. Deltagerne, der kunne starte deres motorer kom afsted - andre forspildte tilsyneladende mange chancer. Efter 4. periode var Køster og Niels Chr. Christensen så klart i spidsen, at de ikke kunne røres, idet de begge afsluttede med max. Der var dog spænding om 3. og 4. pladsen, efter at Brønserud kom ned på 2.31. Steen Agner havde mulighed for at presse sig ind foran Brønserud, hvis han, som han lagde op til, afsluttede med en max - men sådan skulle det ikke gå. Steen Startede vanligt, men modellen beskrev en fornuftig kurve og landede 23 sek. senere i en roemark. Hvorfor var der ingen der kunne forklare, mindst Steen selv. Herefter blev resultaterne:

1. Thomas Køster	134	881 sek.	1. Peter Birchlöv	741 sek.
2. N. C. Christensen	116	861 -	2. Finn Djerre	706 -
3. Børge Brønserud	301	730 -	3. Børge Brønserud	663 -
4. Steen Agner	105	676 -	4. Sv. Å. Rasmussen	660 -
5. Bernt Jensen	632	598 -	5. Mogens Birchlöv	591 -
6. Palle Jørgensen	134	595 -	6. Bent Sehested	552 -
7. Niels E. Schiødt	537	452 -	7. Tage B. Hansen	492 -
8. F. D. Kristensen	116	419 -	8. Peter Skou	484 -
9. Peter Birchlöv	301	315 -	9. Jens Rasmussen	356 -
10. Poul Schiødt	537	246 -	10. Niels Hansen	182 -

Skal man sammenligne de første Danalimkonkurrencer jeg har overværet, med den sidste, må det første træk være, at der nu er ved at være bredde i vore gas-entusiaster. En mislykket start hører til sjældenhederne nu, men det har også kostet haverier at komme så langt. En anden side af sagen er så at gas-klassen er på vej til at blive en dyr udstyrsklasse.

Sehested.



Thomas Køster, 134, vandt Danalim-konkurrencen.

## OM-F klubmesterskab

Søndag d. 27/10 fløj OM-F klubmesterskab på Store Højstrup i klasse A-2. Vejret var ikke det bedste. Regn og ingen termik. Resultater:



# RC NYT

ved Ole Meyer Larsen



## Repræsentantskabsmødet

Det er vel nu snart en halv snes år siden, at Kongelig Dansk Aeroklubs modelflyverråd blev udvidet fra 5 til 7 medlemmer. Når man udvidede, var det dels fordi rådets arbejdsbyrde i disse år voksede stærkt, så man fandt det nok så rart at være et par mere om slæbet. Men et nok så væsentligt argument var det, at man derved opnåede at give plads for mindst to repræsentanter for hver gren af vor sport i rådet. At fordelingen skulle være således, står ingen steder skrevet. Men det var i hvert fald tanken med udvidelsen, og i de forløbne år har systemet også virket tilfredsstillende, idet man pænt og nydeligt ved nyvalg har taget hensyn til de nye uskrevne aftale.

Vi har ved vore repræsentantskabsmøder en lignende gentlemanaftale på et andet område, nemlig valg af sted for næste års møde. Her gør man det, at man skiftevis vælger en by øst og vest for storebælt. Og det gør man, uanset at man f.eks. under et møde i Jylland rent stemmemæssigt meget let atter kunne vælge en jydsk by til næste års mødested. Øboerne kunne på deres side også gøre tilsvarende. Man gør det blot ikke - man er vel gentlemen.

Ved repræsentantskabsmødet den 3. november i år holdt den første af disse uskrevne love imidlertid ikke desværre - for radiostyringsfolkene. Der skulle vælges 4 mand til modelflyverrådet denne gang, heriblandt to radiostyringsfolk, idet både Ole Christiansen og Frits Nielsen var på valg. Ole var villig til at modtage genvalg - Frits ikke. I stedet foreslog vi H. J. Kristensen fra Haderslev, en aktiv konkurrenceflyver, som ville kunne gøre god gavn i rådet.

Da radiostyringsfolkene imidlertid - hvad der er ganske normalt - var i betydeligt mindretal, appellerede vi til repræsentantskabet om at medvirke til at få disse to indvalgt, men desværre forgæves. Ole blev valgt, H. J. Kristensen ikke. Vi bebrejder ikke repræsentanterne, at de i stedet øgede fritflyvningsrepræsentationen til hele 4 mand, for naturligvis må man da bruge sine stemmer, som man vil. Men vi er meget ked af, at modelflyverrådet ikke med et eneste ord støttede vor anbefaling af at søge radiostyringsrepræsentationen bevaret.

Da valgets resultat var en kendsgerning, erklærede Ole Christiansen, at hans forudsætninger for at modtage genvalg måtte anses for bristet og var tilbøjelig til at træde ud af rådet med det samme. Han lod sig dog overtale til at blive, men foreløbig kun for eet år, selv om man vælges for en to-årig periode.

## Nordisk landskamp

På Nordisk Flyveforbunds møde i Oslo den 1. og 2. november blev det vedtaget fremtidig kun at afholde Nordisk landskamp hvert andet år, og rækkefølgen blev lagt sådan, at den Nordiske landskamp udelades i de år, hvor der er verdensmesterskaber.

Det vil altså for radiostyringsens vedkommende sige, at næste Nordiske landskamp finder sted i 1970.

Hvis denne ordning medfører, at de nordiske aeroklubber derved bliver i stand til at gøre tilsvarende mere ud af disse arrangementer - hvad der nok kan tiltrænges - må det siges, at det er en fornuftig ordning.

## Udtagelse af landshold

På repræsentantskabsmødet blev behandlet et udførligt forslag om udtagelsesregler for fremtidige landshold. Forslaget gik ud på, at man decentraliseret skulle flyve et stort antal udtagelseskonkurrencer - 12 blev nævnt - i årets løb.

På grundlag af disse mange konkurrencer kunne opstilles en rangliste, som skulle danne grundlag for udtagelsen. Radiostyringsrepræsentanterne fandt imidlertid, at det måtte være afgørende, at deres udtagelse fandt sted på grundlag af en konkurrence, hvor samtlige aspiranter bedømmes af de samme dommere. Desuden har problemet for radiostyringsgruppen hidtil været at finde tilstrækkeligt med deltagere til landsholdet, så man foretrak indtil videre at udtage holdet på sædvanlig måde, nemlig at nr. 1 og 2 fra DM er selvskrevne på holdet, mens tredjemanden udtages af modelflyverrådet.

Når man, forhåbentlig snart, når der til, at der bliver rift om at komme med på landsholdet, er man indstillet på at udvide til 2 udtagelseskonkurrencer, som man kender det fra en række andre lande.



## U. S. A. - mesterskaber 1968

Phil Kraft har atter vundet det amerikanske mesterskab i multiklassen med sin unik Flt. Jim Kirkland, tilbage fra Vietnam, blev nr. 2 med sin nye Triant, og Jim Whitley med El Gringo besatte tredieklassen.

## Ny radiostyringsklub

Radiostyringsfolkene i modelflyveklubben Termik i Hillerød har i efteråret skilt sig ud af klubben og har dannet en ren radiostyringsklub under navnet NORDSJÆLLANDS FJERNSTYRINGSKLUB. Klubben har flyveplads ved Trafikhistorisk Museum i Helsingør, hvor der foreløbig er klargjort et område på 50 x 100 meter. Til foråret vil dette areal blive udvidet til 100 x 100 meter. Der flyves normalt hver søndag fra kl. 9 - 13. Interesserede radiostyringsfolk er velkomne til at kontakte Poul Jensen, Glævej 8, Tulstrup, telef. (43) 26 52 87.

## Ny distriktsleder

Efter at jobbet som distriktsleder for radiostyring i distrikt øst, der omfatter den del af landet, der ligger øst for storebælt, gennem en meget lang periode har været ubesat, har Ole Meyer Larsen, Paludansvænge 4, 4000 Hestved nu overtaget hvervet. Når disse linier læses, skulle distriktets første arrangement være gennemført. Det var et kursus med Erik Andersen, Københavns Fjernstyringsklub som instruktør. Kurset fandt sted lørdag den 30. november i K.O.A.s lokaler.

## Schweiziske mesterskaber:

1. B. Giezendanner, Schweiz	14.294
2. W. Matt, Liechtenstein	14.195
3. F. Giezendanner, Schweiz	11.163

Brødrene Giezendanner fløj begge med deres MARABU, mens Matt brugte en BABY DELPHIN, som er en formindsket udgave af Super-Delphinen. Konkurrencen blev afviklet på en græsbane i Frauenfeld.

## International konkurrence i Liechtenstein:

1. B. Giezendanner, Schweiz	
2. W. Matt, Liechtenstein	
3. W. Schmitz, Tyskland	

## Dolomitterpokalen i Lienz:

1. W. Schmitz, Tyskland	9.118
2. B. Giezendanner, Schweiz	9.062
3. K. Bauerheim, Tyskland	8.767



## — OG ENDNU FLERE —

F.A.I. dommerkursus  
i Frankfurt.

Som bekendt har Erik Andersen, København's Fjernstyringsklub, deltaget i F.A.I.'s dommerkursus for internationale radiostyringsdommere i Frankfurt. Kurset fandt sted i dagene 12-15 april, og vi bringer her Erik Andersens kommentarer til arrangementet:

"Dommerkursen er det første kursus af sin art, der er afholdt til dato, og det fortjener at blive fremhævet som en stor succes.

Hvor man tidligere tvivlende gav sine points i "hemmelighed", kunne man efter dette kursus åbent sammenligne de nu meget ensartede karakterer. Formålet var jo netop at opnå en ensartet linie i bedømmelsen af manøvrerne verden over, og det lykkedes fuldt ud.

Der deltog 35 R/C-dommere fra 18 nationer; der kunne højest deltage 2 fra hvert land samt F.A.I.-kommissionen incl. præsidenten - dr. R. Bech, Budapest. Kurset afholdtes i et svæve- og motorflyvescenter med tilhørende R/C-flyveplads af asfalt. Deltagerne var på skolebænken fra kl. 0800 til 1800 de første 2 dage, og her blev samtlige manøvrer analyseret til mindste detalje. Det var morsomt at høre, hvor mange forskellige meninger, der kom til udtryk i begyndelsen. I de sidste 2 dage var der overvejende praktik på programmet. Vi havde 3 tyske piloter til rådighed: W. Schmitz, Gast og Zörgel. For såvel den praktiske som den teoretiske side af kurset stod Manyard Hill, Washington.

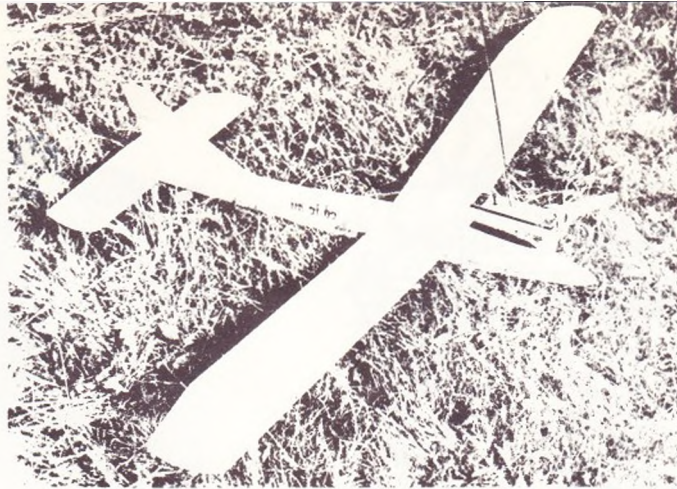
Efter at have bedømt en serie flyvninger, blev de 35 dommers gennemsnitlige points omhyggeligt regnet ud for hver enkelt manøvre. Herefter kunne man sammenligne sine egne points med disse og således konstatere, om man var enig med gennemsnittet.

Endvidere havde Manyard Hill under program-flyvningen indtalt alle manøvrete flyveplaner på en medbragt batteridrevet båndoptager. Gengivelsen af dette var til stor nytte ved senere diskussioner. Denne praktik gentog sig, og inden afslutningen af kurset lå pointsgivningen utroligt ensartet dommerne imellem.

Det var i det hele taget et meget lærerigt kursus. Man fik diskuteret manøvrerne til bunds, og sidst men ikke mindst justeret pointsniveauet.

Nu mangler vi blot at få denne lærdom og justering bragt videre til vore egne R/C-dommere, så de kender grundlaget for bedømmelsen af de udførte manøvrer, og det sker forhåbentlig inden længe."

Erik Andersen



### Tjekkosllovakisk verdensrekord

Ifølge R/C-modeller har Ladislav Stefan fra Vrchlaby, Tjekkosllovakiet den 6. juli foretaget verdensrekorden i varighed for radiostyrede svævemodeller til 15 timer, 02 minutter og 25 sekunder. Flyvningen fandt sted fra det 4.200 fod høje Gold Hill i den tjekkiske nationalpark og begyndte kl. 0508 og sluttede kl. 2010. Der oplyses intet om radioudstyret, men ifølge billeder ser det ud til at være Graupner's Grundig Variophon. Sænderen fik udskiftet batterierne en gang under flyvningen. Modellen, FAKIR 5, er Stefan's egen konstruktion. Spændvidden er 206 cm, arealet 51,6 dm<sup>2</sup> og vægten opgives til 1.870 gram.

### Micro-Avionics

Firmaet Brand-Elektronik i 4923 Büdingfeld, Südr. 6, Vesttyskland er autoriseret som europæisk reparations- og servicecenter for alle Micro-Avionics systemer.



VERDENSMESTERANLÆGGET -

TIL VERDENS LÆGSTE PRIS.

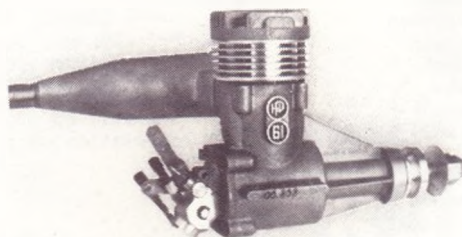
KRAFT KP-6B kompl. m. 4 servoer .....	incl.m. kr.2600.00
KRAFT KP-4B kompl. m. 4 servoer .....	incl.m. kr.2225.00
Ekstra servoer, KPS 9, KPS 10 stk. ....	incl.m. kr. 200.00

### MOTORER

Havan, Dubro, Simprop, KDH,  
Mono-Kote, Micro-Mold, oma.  
POSI-TRACT optr. understel,  
MINI-VOX effekt lyddæmpere.

### MOTORER

HP-61 RC, K&B, Super Tigre,  
Enya og andre.



HIRTENBERGER HP-61 RC  
-- igen på lager.

**PK** model service

tlf. 06 145412 Marselisvej 15 · 8000 Aarhus C





## stop press

Vi har netop modtaget resultatlisten fra fritflyvningskonkurrencen i Eslev (se under "Kan du huske").

A1.

- |                           |         |
|---------------------------|---------|
| 1. Claes Mårtensson, AKM  | - 515 s |
| 2. Per Grunnet, 131       | - 497 s |
| 3. Ulf Marksten, Fl.musen | - 338 s |

A2.

- |                          |         |
|--------------------------|---------|
| 1. Per Grunnet, 131      | - 850 s |
| 2. Lars Larsson, AKG     | - 800 s |
| 3. Anita Dehlbæk, 134    | - 778 s |
| 4. Robert Nordborg, AKM  | - 771 s |
| 5. Claes Mårtensson, AKM | - 761 s |
| 6. Henry Åkermark, Kfkt. | - 740 s |
| 7. Finn Frederiksen, 105 | - 737 s |
| 8. Arne Hansen, 105      | - 735 s |
| 9. Thomas Kongsted, 134  | - 702 s |
| 9. Tommy Håkansson, AKM  | - 702 s |
| 11 Peter Otte, 131       | - 701 s |
| 11 Hans Hansen, 105      | - 701 s |

G2.

- |                            |         |
|----------------------------|---------|
| 1. Lemart Flodström, AKG   | - 840 s |
| 2. Ove Pettersson, AKG     | - 838 s |
| 3. Tomas Johansson, Snaph. | - 776 s |
| 4. Thomas Køster, 134      | - 745 s |
| 5. Christian Schwartzbach  | - 743 s |

D2.

- |                          |         |
|--------------------------|---------|
| 1. Jan-Ölle Åkesson, AKM | - 877 s |
| 2. Rolf Hagel, AKM       | - 868 s |
| 3. Thomas Køster, 134    | - 863 s |
| 4. Yngvar Wallengren     | - 752 s |
| 5. Palle Jørgensen, 134  | - 630 s |

6-mands holdkonkurrence - Norrköping.

Søndag d. 17/11 deltog nogle sjællandske modellflyvere i en konkurrence på flyvestationen ved Norrköping. Vi har fået resultaterne telefonisk fra konkurrencelederen, Gunnar Kalén - resultaterne er ikke kontrollerede, så de kan være behæftede med fejl.

A2.

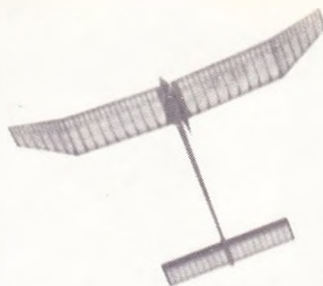
- |                     |          |
|---------------------|----------|
| 1. Rune Olsson      | - 879 s. |
| 2. Knut Andersson   | - 819 s. |
| 3. Claes Mårtensson | - 778 s. |
| 4. Jan Pettersson   | - 746 s. |
| 5. Leif Persson     | - 717 s. |
| 7. Per Grunnet      | - 715 s. |
| 12 Hanne Hansen     | - 634 s. |
| 16 Anita Dehlbæk    | - 550 s. |

G2.

- |                     |          |
|---------------------|----------|
| 1. Uno Axelsson     | - 882 s. |
| 2. Rune Johansson   | - 873 s. |
| 3. Karl-Erik Widell | - 801 s. |

D2.

- |                           |          |
|---------------------------|----------|
| 1. Niels Chr. Christensen | - 900    |
|                           | + 240 s. |
| 2. Jan-Ölle Åkesson       | - 900    |
|                           | + 162 s. |
| 3. Hans Friis             | - 900    |
|                           | + 12 s.  |
| 4. Lars Carlsson          | - 900    |
|                           | + 10 s.  |
| 5. Rolf Hagel             | - 894 s. |
| 9. Thomas Køster          | - 865 s. |



Billedet viser Flemming D. Kristensen, der vandt øblebet om at blive første abonnent til Modelflyvenyt.



Niels Chr. Christensen



### COMET INDBYDER:

Flyvedagekonkurrencen foregår d. 2/2. Vi har derfor tænkt os, at det kunne være en smagsprøve på næste sæson, hvis den blev fløjet som en rigtig konkurrence. Vi indbyder alle interesserede til at deltage.-Konkurrencen vil blive kort som en almindelig konkurrence.-Dog flyves alle heat over 200 omg., da det jo er det der gælder til flyvedageresultatet.-Finalen går ligeledes over 200 omg.-I speed vil det hele gå lige som ved en almindelig konkurrence.-Der flyves evt. med mere end 2 heat og tre starter i speed, men det beror på den forhåndenværende tid!

STED: Amager Fælled

DATO: 2/2 1969 Kl. 10<sup>00</sup>

KLASSER: Speed og Team-Race

Hver deltagende klub, bedes om muligt stille med en official.- Der vil endvidere blive salg af varme pølser og kaffe i klubhuset.



Under "Køb & Salg" optages rubrikannoncer af ikke-erhvervsæssig karakter. Prisen er 1 krone pr. linie samt 2 kr. i grundtakst.

KRAFT CUSTOM 12 kanals radio i fin stand + 5 transmitters, power pack og ladeapp. kr. 1000.- Finn Mortensen Banevenget, Rønnebæk, 4700 Næstved, tlf. (03) 72 62 52.



VETERAN MOTORER købes, alle motorer fra før 1950 købes kontant. Henv. Peter Nørrelykke, Amagerbrogade 408 2300 S.



### Næste nummer -

vil forhåbentlig indeholde:  
En artikel om tail-plane-setting på moderne gasmotormodeller,  
Tegning til Leif Eskildsens stunt-model,  
Tegning til Meshack - D2,  
- samt en bunke indlæg fra vore læsere.  
Redaktionen slutter omkring d. 10 januar.





## Da de flyttede

### RAMSES d. II ---

Redningen og flytningen af det berømte Abu-Simpel tempel i Sydøgypten er en triumf for vor tids arkæologer, ingeniører og kemikere - og ikke mindst for Unesco, som samlede "trådene". Redningsaktionen startede i 1964 og er fornylig endelig afsluttet. Nilen er blevet "højere" og det skønne, gamle tempel - en af verdens fornemste turistattraktioner - er blevet hævet tilsvarende.

I årene siden 1964 er hele templet og alle kolossalstatuerne blevet savet ud i blokke, men forinden er hele overfladen gået efter af museums-konservatorer, der har udbedret og penslet alle overflader med en Araldit-masse for at forebygge at den mange tusind år gamle sandstensmasse skulle smuldre under flytningen.

I det hele taget kunne dette arbejde næppe være gennemført uden det moderne kunstharpiksstof - Araldit, som kemikerne skabte for ca. 20 år

siden. Som nævnt blev overfladen først behandlet med Araldit, dernæst forsynedes blokkene foroven med borehuller og de stålwirer, der skulle bære de tunge blokke under hævingen, limes fast i borehullerne ved hjælp af Araldit.

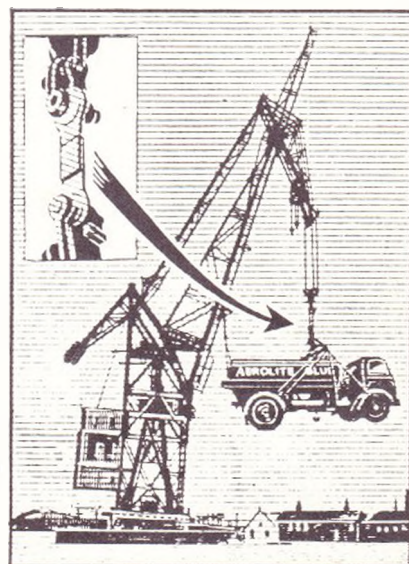
Fotografiet viser en af disse blokke på vej op til den ny tempelplads. Det er selve Ramses den Andens hoved, der er på vej op. Personerne i hjørnet giver indtryk af blokkens kolossale dimensioner, og vægten er lige så imponerende - ikke mindre end 13 tons, men Aralditten holdt både i dette tilfælde og i alle de mange andre blokke.

Det er almindeligt kendt, at industrien idag bruger Araldit og at man betragter en Araldit-limning som stærkere end f.eks. svejsning. Som bekendt er Araldit tillige en skattet medarbejder i mange hobbyværksteder, idet den nu fremstilles i små forbrugerpakninger på licensbasis af Sie Lak- og Farvefabriker.

--- anvendte de  
naturligvis:

## Så godt limer man idag i industrien

Illustrationen viser, hvor fantastisk stærk en ARALDIT-klæbning er. I hjørnet ses to små metalplader, der er klæbet sammen med ARALDIT. Disse har man indsat som bindeled i kranens bærekæde - det er altså disse små ARALDIT-klæbede plader, der holder den 3,4 tons tunge lastbil.



- og De kan  
gøre  
det samme

nu fås ARALDIT nemlig i små pakninger til private forbrugere.

Alt bindes  
ubrydeligt

Metaller, porcelæn, glas, læder, gummi, træ etc.

I licens for  
Ciba A/G - Basel

Fås hos Deres farvehandler

SIE LAK- OG  
FARVEFABRIKER



**ARALDIT®**  
KLÆBER

® Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke

**ARALDIT**





Brik Nienstædt  
- fra VM i Sa-  
zena.

## **SIMPROP-ELECTRONIC**

DIGITAL

ANLÄGGNINGARNA =  
SOM VINNER



**SIMPROP** är något extra i proportional — toppkvalitet till bottenpris.

Digi 2+1	Funktionsfärdig anläggning (inkl. kristaller) med sändare, mottagare, batterisats och 1 servo	kr. 985:—
	varje ytterligare servo	„ 175:—
	tillägg för större batteribestückning i sändaren (DEAC 500DKZ)	„ 25:—
Digi 5	Funktionsfärdig anläggning (inkl. kristaller) med sändare, mottagare, powerpack och 1 servo	kr. 1.295:—
	varje ytterligare servo	„ 175:—
	tillägg för större batteribestückning i sändaren (DEAC 500DKZ)	„ 25:—

### SPECIALERBJUDANDE AV R/C-ANLÄGGNINGAR

SIMPROP Digi 7+1	= komplett med 4 servos	kr. 2.670:—
	komplett med 8 servos	kr. 3.475:—
SIMPROP Digi 4	= komplett med 4 servos och specialväska	kr. 1.630:—
GRUNDIG DIGITAL 14	= komplett med sändare mottagare och 7 servos (exkl. DEAC)	kr. 2.975:—

Rekvirera omgående eller kontakta oss för upplysningar!

**SVEN E TRUEDSSON**

Modellflygindustri AB

Storgatan 25 211 41 Malmö C

**SVERIGE**

tel. 040/708 15