

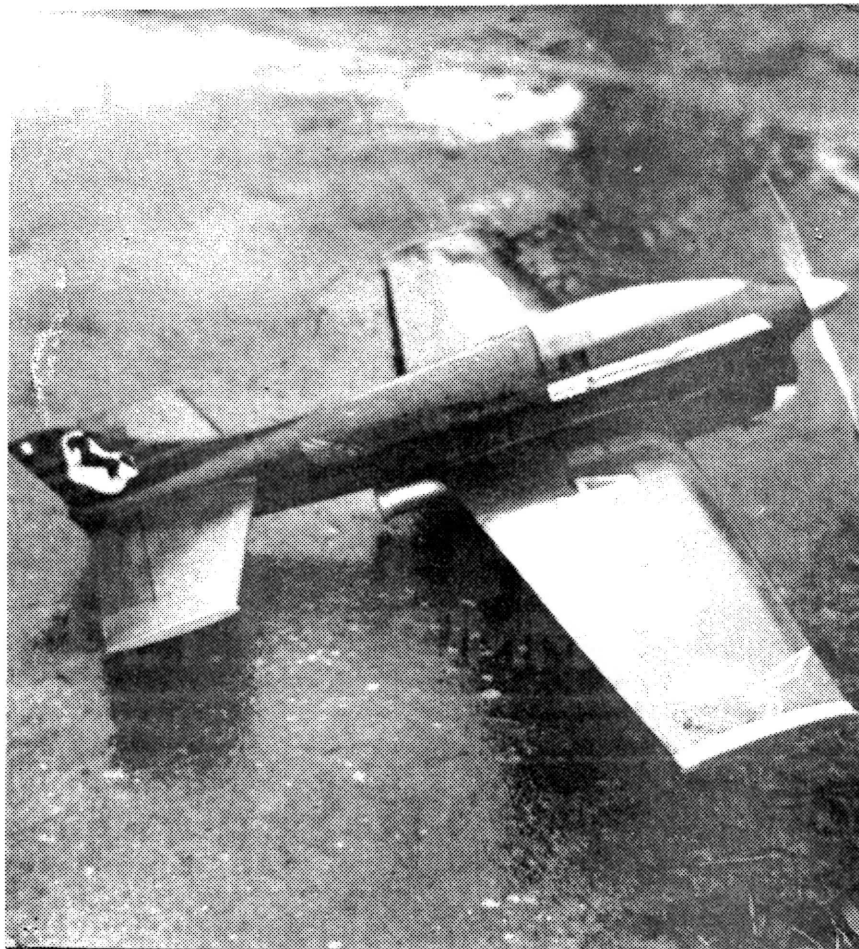
# LINESTYRET



# MODELFLYVENYT

ORGAN FOR LINESTYRINGS-UNIONEN

NOV-71



## ✧ I DETTE NUMMER:

GOOD-YEAR ?      DM-71, KLUB-NYT,  
COMBAT-MODEL, TIPS, og meget andet...

# GODE LÆSER...

Dette blad har desværre haft en lang tilberedelsestid, men omsider er det lykkedes at komme igang. Bladet var lovet til start ved januar 1971, men forskellige omstændigheder har udskudt starten - Nå men nok om det! - Som man ser har bladet fået navnet "Linestyret Modelflyvenyt" Grunden til dette, er at redaktøren er den samme som på det 3-fløjede modelflyveblad der desværre måtte gå ind. Jeg håber at kunne holde en god linie i bladet, der væsentligt har udstyret til forskel for Modelflyvenyt. Tanken med bladet er at lave et godt og billigt linestyrbled til samtlige Unionens medlemmer. Som udstyr er tænkt 4 off-set sider, hvoraf 1,5 er tiltænkt reklame, 1 foto-side og 1 forside. Der vil blive 6 dupligerede sider. Kalkulationerne viser at årsudgifterne vil blive på ca 2300 kr alt iberegnet, hvoraf reklamer skal kunne dække de 900. Bladet er et officielt Unionsblad der skal udkomme hver måned, og det skal derfor erstatte ca. hveranden Bulletin, herved spares yderligere 400 kr så Unionens budget vil ikke blive særligt belastet af bladet. Dette vil yderligere virke som propagande for Unionen og det er også mit håb, at mange hobbyforhandlere vil have bladet stående på deres hylder til løssalg.

Om selve bladets stof, kan siges, at der vil blive en del artikler og tegninger, men jeg håber også at jeg vil modtage en del læserbreve og endvidere er det min hensigt at lave siden med klubnyt, som jeg håber vil blive holdt løbende underrettet fra klubberne rundt i landet. Jeg håber også at kunne få motorprøvekørsler og byggesætsanmeldelser blandt stoffet.

Naturligvis kommer der konkurrenceresultater og nyheder samt oplysninger fra Unionen. Alt i alt håber jeg at læserne vil modtage bladet ligeså godt som det gamle Modelflyvenyt, så er jeg sikker på at det vil blive en virkelig stimulans for Unionen og den linestyrede modelflyvning i Danmark

Hans Geschwendtner.

# TIPS

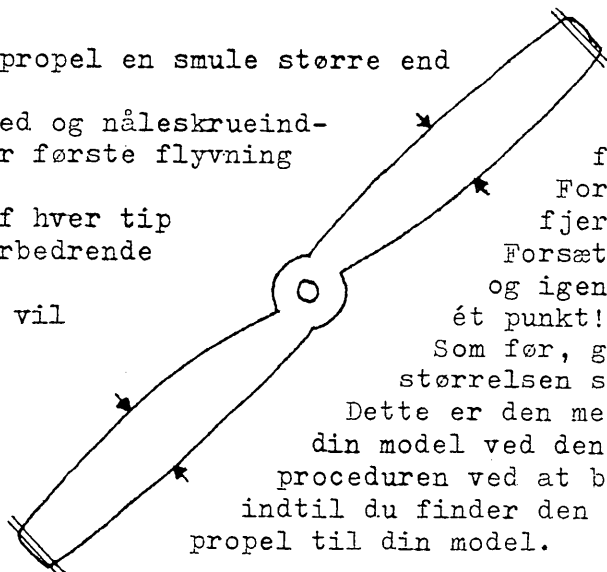
Der er kun een og kun een propel, der vil give dig top-ydelse på din motor-modelkombination. Ikke to hastighedsmodeller vil opnå deres maksimalhastigheder med den samme propel - desværre! Den eneste metode til at finde den rigtige propel er ved "prøve og klippe" metoden.

Start med en propel en smule større end anbefalet.

Notér hastighed og nåleskrueindstilling under første flyvning

Klip 1,5 mm af hver tip efter hver forbedrende flyvning.

Din hastighed vil forbedres for hver flyvning op til et punkt!



Når et tab i hastighed noteres, gå da tilbage til størrelsen i foregående flyvning.

Forsæt derefter med at fjerne 1,5 mm af bladbredden. Forsæt ligesom med diameteren, og igen vil hastigheden stige til ét punkt!

Som før, gå tilbage til propelstørrelsen som i foregående forsøg.

Dette er den mest effektive propel for din model ved den stigning. Gentag proceduren ved at bruge andre stigninger, indtil du finder den eneste og kun eneste propel til din model.

Når du har fundet den rigtige propel, lav da et lager. Overfladebehandel dine propeller ligeså godt som du behandler dine modeller. Gør ikke bladene for tynde, da de da vil ændre stigning under flyvning - Brug aldrig en uafbalanceret propel, du spolerer motoren!

Denne artikel er høfligst lånt fra det amerikanske magasin "Flying Models"

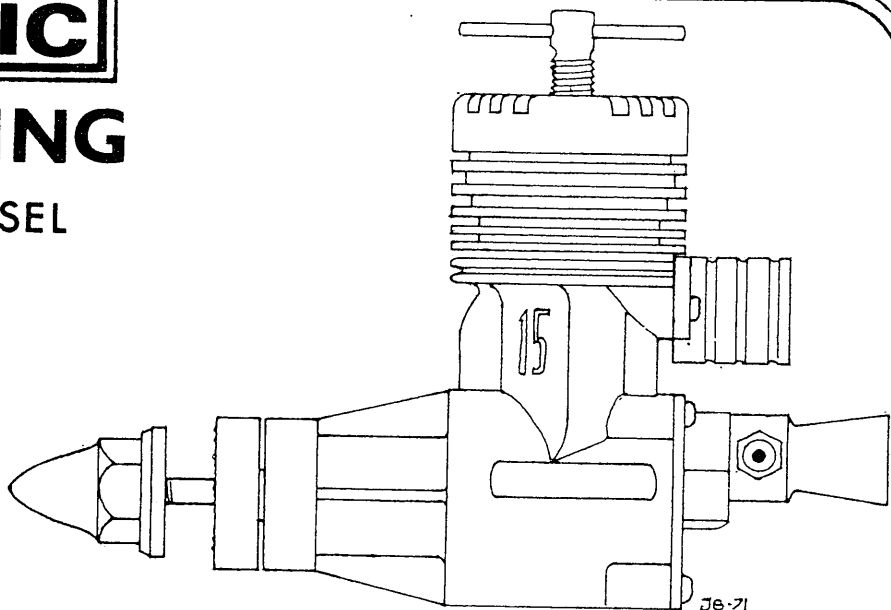
## KOSMIC

### 2.5 RACING

#### GLOW & DIESEL

\* schnuerle skylning

\* kuglelejer

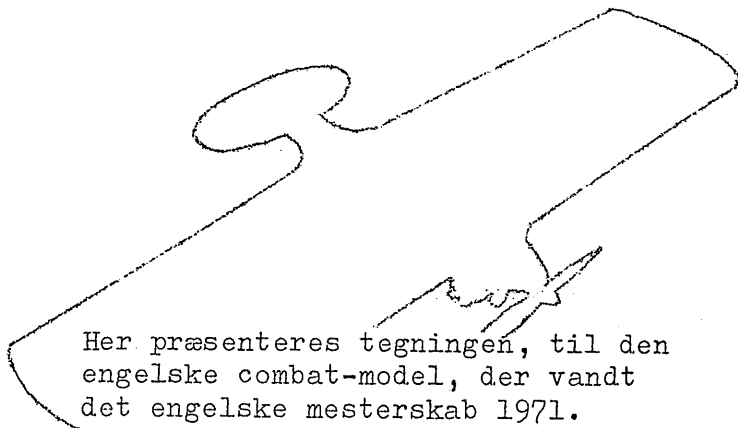


diesel...	220 KR
glow med effektpotte...	235 KR
glow...	220 KR

direkte fra: alle reservedele

JENS GESWENDTNER, CENTERPARKEN 32,

2500 KBHN. VALBY



# ORCRIST

Her præsenteres tegningen, til den engelske combat-model, der vandt det engelske mesterskab 1971.

De eksakte præstationer kender vi ikke, men de må være skrappe, når konstruktøren hævder at "Dominator er en udemærket træningsmodel"

Materialerne skal vælges med omhu; hvis der vælges materialer, svarende til tegningens notitser, vil modellen ende med en vægt på ca 415 gram.

Konstruktionen er af normal combat-type, og vil være velkendt af mange. Der bør anvendes hvid snedkerlim (PVA) til de laminerede for og bagkanter, epoxy til motorfundament og alm celluloselim (Lyma C, Dana el.lign) til selve samlingen.

Start med opbygningen af for og bagkantlisten -tag forholdsregler mod vridning ved at anvende skrue-tvinger (og brug ligeåret træ) under limens hærkning. Ribberne laves på sandwich-metoden, og disse pålimes forkantlisten på et plant bord. Bagefter pålimes bagkanten bagfra -pas på vridning!

Så anbringes tipperne og de små forstærkningstrekanten ved bagkanten og centerribben med styretøjet. Opbyg haleplanssektionen og pålim den til til vingen sammen med sideroret -og sørg for der bliver nøjagtigt ligeudtræk, da modellen ellers kommer til at flyve meget dårligt. Så skal for og bagkanten files i form (husk at efterlade midten på forkanten ubehandlet, til anbringelse af motorfundament) Indlim derefter tanken og påsæt udføringsliner og stødstang og beklæd hele centeret med balsa 1,5 mm. Opbyg motorfundamentet med epoxy-lim helt igennem -for at forøge hastigheden under bygning kan der eventuelt anvendes 5-minutters epoxy. Når det er hærdet, formes det

groft og pålimes, også med epoxy, til vingen - fairingen pålimes og dyvelen gennem trekantsfundamentet gennembøres og ilimes - derefter tilslibes næsen fint, med jævne overgange til vingen.

Slib hele modellen fint, og giv hele træskelettet et lag dope. Slib det hele igen, og beklæd motorfundamentet og halesektionen med nylon eller fin gaze. Påsæt dernæst hornet og sy flapsen fast til haleplanet. Giv derefter modellen voks, hvor beklædningen ikke må hænge fast, på ørerne, forkanten, etc, så opnår man en beklædning uden sunkne ører. Så beklædes hele modellen med god nylon, strammet så meget som muligt, og behandles med 6 lag dope, fortyndet 50 % med acetone. Det at spare på dopen for at spare vægt er en dårlig idé; da bare en smule brændstof, der suges igennem, ødelægger hele arbejdet med en let model. Forøvrigt har en tæt beklædning et gunstigt resultat for modellens ydelser! Dekorér modellen efter dit eget temperement og afslut med et lag brændstofsikker lak.

Monter motoren, og kontroller tyngdepunktets placering. Hvis det ikke passer, må der justeres med ballast. Sidste justering kan kun laves ved hjælp af flyvninger: Tyngdepunktet skal finjusteres og højderorsudslaget skal begrænses, således at modellen ikke kan lave så krappe manøvrer, så den "staller" eller lignende. Hvis det er muligt at over-manøvrere modellen, er du sikker på at gøre dette under en kamp!

Til sidst skal det nævnes, at denne artikel er lånt fra Aeromodeller oktober 1971, hvor der også er nævnt en hel del fif angående selve kampen, udstyret, motorerne etc.

Tegningen til Orcrist, kan købes hos:

Aeromodeller Plans Service  
13-35 Bridge Street, Hemel Hempstead  
Herts, England. Pris 7 kr



# GOOD-YEAR

Er FAI team-race blevet så kompliceret, at der ingen tilgang bliver i fremtiden?

Det er svært at svare på, men én ting er sikkert! Vi mangler en klasse i stil med team-race, knapt så krævende hvad angår modellerne og det tekniske udstyr, hvor alle kan være med!!

Her kan Good-Year, som det kaldes i England, sikkert være løsningen. Modellerne der normalt bruges er på størrelse med FAI team-racere, men det er fladkropsmodeller, og samtidig er tanken lige så stor som man ønsker at lave den; idet reglerne foreskriver to mellemlandinger i ét 100 omganges heat og fem i én 200 omganges finale.

Det at man benytter fladkropsmodeller, gør at selv de allergønneste begyndere kan være med, da modellerne er uhyre simple at bygge og reparere. Faktisk vil man kunne benytte enhver line-styret model med en 2,5 ccm motor, den skal bare have understel. Det med den fri tankstørrelse, gør at indstillingen af motorerne lettes ( de kan indstilles på combatmåner ) og varmkørsler, med ødelagte motorer til følge, undgås. Gløderørsmotorerne vil holde deres indtog, nu da økonomien er af underordnet betydning. I konkurrencer i udlandet er det faktisk gløderørsmotorerne, der er mest benyttede.

Flyvereglerne er nøjagtig de samme som for FAI team-race, så skiften mellem klasserne vil ikke volde vanskeligheder.

Navnet Good-Year, kommer af at klassens modeller, i England, skal ligge max 5% fra skala af de i tredvjerne benyttede pylonplaner. Denne regel syntes jeg ikke vi skal tage op, da den hæmmer fantasiens vingeslag.

Reglerne; her er et forslag:

Min planareal: 12 dm<sup>2</sup>

Max slagvolumen: 2,5 ccm

Linelængde: 15,92 meter

Linediameter: min. 0,30 mm ( 2-line )

Flyveregler: Som FAI T/R.

Fast understel, hjul min. 40 mm

Dette var reglerne i al deres enkelthed - her er der da plads for folk med fantasi og fikse teorier!

Klassen er meget velegnet til flyvning på græsbaner, da modellerne er betydeligt mindre sårbare end en traditionel team-racer. Det er min tro, at den virkelig kan skabe aktivitet rundt i klubberne, da man som sagt kan konkurrere med alskens former for modeller.

"Nuvel" vil mange sige "det er alligevel FAI eksperterne der vinder" - Det har bare vist sig ikke at være tilfældet, sikkert fordi de virkelig komplicerede ting ( bygning af holdbare modeller, placering af tanke, varmkørsler etc. ) er blevet barberet væk.

Jeg synes klassen skal prøves i konkurrencerne til foråret, og opfordrer hermed alle til at gribe høvl og løvsav og gå igang straks!!

Jens Geschwendtner

PS Inæste nummer ( Dec ) vil vi bringe tegninger af Eng. Good-Year modeller.

# KM-71

Der indbydes hermed til Københavns-mesterskab i linestyring. Datoen er blevet flyttet til den 14 November istedet for den 7 som oplyst i en tidligere bulletin.

STED: Amager fælled

DATO: 14.11.1971 Klokken 9<sup>00</sup>

KLASSER: 1,5 ccm T/R, FAI-T/R  
Speed, Combat, Skala, Stunt  
beg. + Ekspert.

GEBYR: 10.- for første klasse, 5.-kr  
for de følgende.

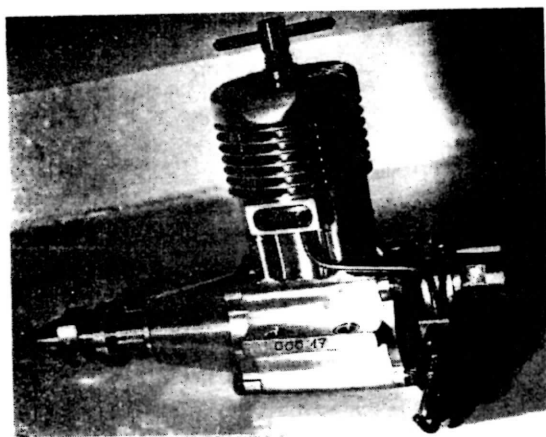
SERVICE: Varm kaffe og kolde drikke

TILMELDNING: Senest 10 november til:  
Unionens adresse.

brug hovedet!

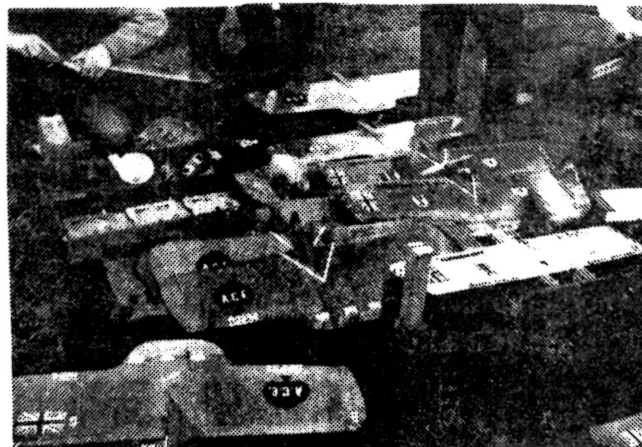
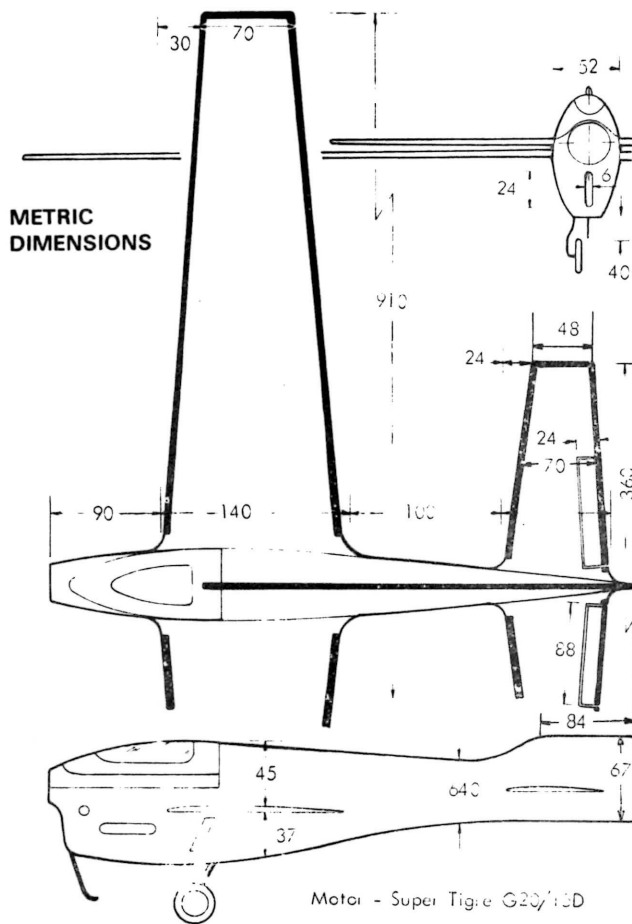
BRUG HJELM !!

Det er godt at være velforberedt i Combat. Billedet viser den engelske lejr ved EM 1969 i Liege i Belgien, hvor englenderne vandt rub og stub. Der er ialt 11 modeller på billedet, der alle var beregnet med Oliver Tiger. Der er i engelske konkurrencer ofte 50 deltagere i combat, så forbruget af modeller kan være ret stort.



nerne Ekholm/Nore der vandt europamesterskabet 1971 i Team-Race. Her bringes en tre-plansskitse af deres model.

**KARBUNKLE** by Nore/Ekholm  
**F.A.I. TEAM RACE WINNER**



Dette er den nye Bugl-motor. Det er efterfølgeren til HP-15 D. Den har ingen krydspind, men har schnuerle-skylning, snapssystem og cut-off indbygget. Det er meningen der skal produceres ca. 200 om året.

# DM - 1971

DM blev afholdt den 29.8 på Amager fælled med gode vejrforhold. Der var jævn god deltagelse.

COMBAT: Her var 5 deltagere. Det blev en triumf for Fredericia-klubben idet Jørgen Nielsen sejrede foran klubkammeraten Henrik Linnet. Finalen var velfløjet og spændende. Leif Mortensen fra Aviator var oversidder i første omgang, men blev i semifinalen slået, men 3. pladsen var sikret ved en god indsats. Det bedes bemærket at Jørgen Nielsen ikke er samme person som er Team-Race pilot.  
Resultat:

1. Jørgen V. Nielsen	Fredericia
2. Henrik Linnet	Fredericia
3. Leif O. Mortensen	Aviator
4. Ole Bisgård	Aviator
5. Kurt Jensen	Fredericia

STUNT BEG: Her var Jørgen Wammen fra Aviator eneste deltager i den genudskrevne klasse, der ikke fik en særlig succesfuld start. Bedre held næste år!

1. Jørgen Wammen	Aviator
------------------	---------

SPEED: I denne klasse deltog 6 mand, og det tegnede til et jævnt og hårdt opgør, men Leif Eskildsen narrede alle, og blev med ny dansk rekord en meget sikker mester med sin Rossi med pipe. Jørgen Bobjerg der havde den gamle rekord kunne ikke følge Eskildsen til dørs, men fik alligevel 2 pladsen med en flyvning på 198,9 km/t. Lars Weilgård fra Aviator blev tredje med 193,9 km/t med en Super-Tigre uden potte.

1. Leif Eskildsen	Fredericia	216,9
2. Jørgen Bobjerg	Windy	198,9
3. Lars Weilgård	Aviator	193,6
4. Flemming Jensen	Windy	185,6
5. Kaj Petersen	Grindsted	180,9

STUNT EKS: Var en kamp mellem de sædvanlige få. Jævnbyrdigheden var større end sædvanlig, og der måtte også de meget små tal frem for at finde vinderen. Det blev ikke særligt overraskende Leif Eskildsen fra Fredericia der fik DM-double ved at sejre foran sin tidligere klubkammerat Emil Madsen

fra Grindsted der var efteranmeldt, der kun var 23 points efter Leif Eskildsen. Robert Petersen der virkelig er ved at få styr over det, blev nr tre foran Leif O. Mortensen som han slog med 48 points på en fin tredjeflyvning. Jørn Ottosen fra Orkan havde vrøvl med motor og tank, og endte langt efter.

1. Leif Eskildsen	Fredericia	6228	pt
2. Emil Madsen	Grindsted	6205	pt
3. Robert Petersen	Windy	5696	pt
4. Leif Mortensen	Aviator	5648	pt
5. Jørn Ottosen	Orkan	2867	pt

TEAM-RACE: Dette var langt den største klasse, idet der deltog 10 hold. I første heat var Jørgen Bobjerg/Werner Siggård bedst med 4:54,8 foran Jørgen Olsen/Palle Rivold der fik 5:09 i en omflyvning på grund af 50 omg. reglen. Begge modeller var 2 stops modeller. Per Hasling/jens Geschwendtner fik 5:10 med en mangestops HP 15. Alf Thomsen/Jørgen Wammen lå fjerde med 5:24,3. I anden runde forbedrede Jørgen Olsen/Palle Rivold til 4:55,3 og Hans Geschwendtner/Ole Hasling kørte med 3 stop på 5:05, hvilket rakte til finalen. John Mau/Jørgen Nielsen forbedrede til 5:49, medens sidste års danske mestre Mogens Uldum/Erik dahl var ude af form og fik 6:04 som bedste resultat.

Til finalen havde Hans Geschwendtner/Ole Hasling fået stillet motoren til 35 omg. så finalen blev kørt på 5 stop til en sikker sejr på 9:59 foran foran klubkammeraterne Jørgen Olsen/Palle Rivold der også med 5 stop kørte de 200 omg. Sidstnævnte kom lidt koldt op fra start, men indhentede og passerede klart Jørgen Bobjerg/Werner Siggård der fik 10:40,5 mod Olsen/Rivolds 10:28,4.

1. H. Geschwendtner/Ole Hasling	Comet	5:05,6	9:59
2. J. Olsen/P. Rivold	Comet	4:55,3	10:28,4
3. J. Bobjerg/W. Siggård	Windy	4:54,8	10:40,5
4. J. Geschwendtner/Per Hasling	Comet	5:10	
5. J. Wammen/A. Thomsen	Aviator	5:24,3	
6. L. Mortensen/O. Bisgård	Aviator	5:40,2	
7. John Mau/J. Nielsen	Fredericia	5:49,5	
8. M. Uldum/Erik Dahl	Århus		



# KLUBB - NYT.

Af gode grunde... er det ikke hårrejsende nyt, vi kan bringe i dette nummer; men vi håber at til næste nummer er det væltet ind ad dørsprækken med nyt fra klubberne.

Modelflyveklubben "ORKAN" har haft et medlem, Jorn Ottosen, til stævne i Bochum, han deltog i Stunt og blev nr 12. Forøvrigt bygger klubbens medlemmer hver tirsdag og torsdag i kælderen, Hoje Gladsaxe opg. 6, fra klokken 7 - 10. Du er velkommen!

"Aviator" har også byggelokaler, det er i Ungdomsgården på Kornblomstvej, Aalborg.

Søndag d 7.11 er der flyveopvisning på Lyngby Stadion i forbindelse med topopgøret mellem Lyngby og Fremad Amager. Den udføres af medlemmer fra de københavnske klubber.

Fra "HOLBÆK" har vi den kedelige meddelelse, at combatfolkene har lagt grejet på hylden.

VM - 72, der er planlagt til Syd-Frankrig, ender muligvis i Rumænien! -på grund af det er for stort et arrangement for de fåtallige franske linestyringsfolk.

Næste nummer af "Linestyret Model-flyvenyt" udkommer først i december. Det vil bl.a. indeholde en JULE - QUIZ !!

HUSK!  
PEDERSEN'S  
BALSA



**MODEL  
&  
HOBBY**

FREDERIKSBORGGADE 23  
KBHN K (01) 143010