

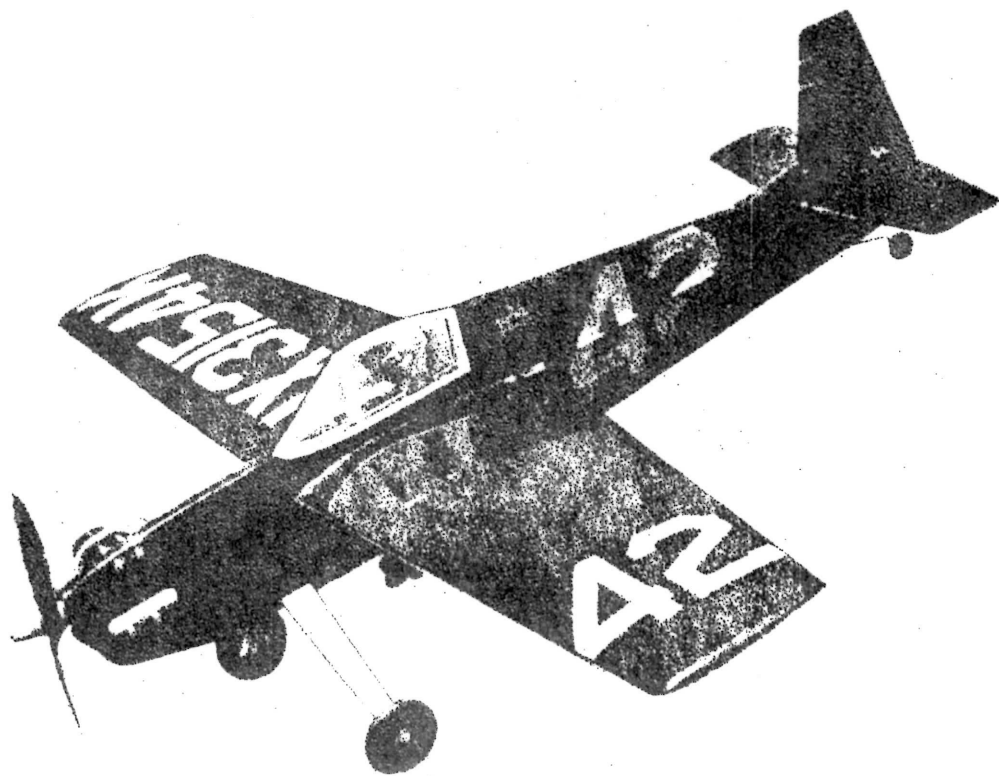
LINESTYRET



MODELFLYVENYT

ORGAN FOR LINESTYRINGS-UNIONEN

SEPT. - 72



★ I DETTE NUMMER:

COMBAT-RAPPORT, FABR. BESØG,
UNIONS-NYT, TIPS, og meget andet...

LINESTYRET MODELFLYVENYT

udgives af:

LINESTYRINGS - UNIONEN

v/ Jens Geschwendtner

Centerparken 32, 2 th

2500 Kbh Valby

Postgiro nr 208769

REDAKTØR:

Hans Geschwendtner

Bladet sendes gratis til
alle Unionens medlemmer.

ANNONCER:

Minimum annonce i bladet
er 1/4 side

Priser:

1/4 side	15 - Kr
1/2 side	25 - Kr
1/1 side	50 - Kr

Detailhandlere der ønsker
at forhandle LMF bedes
henvende sig til Unionen
for særpris etc.

LØSSALGSPRIS 2 - Kr

OPLAG 200 Eks.

FORSIDEBILLEDET:

Forsiden viser en Good -
Year racer "Leighnor Special"
Se iøvrigt på siden
"Unions - nyt"

Nu er der kun få dage til Nordisk Mesterskab,
der skal foregå i København.

Indbydelsen har været ude i lang tid;
svenskerne har tilmeldt sig korrekt, vores
landshold er rede og nu venter vi igen på
finnerne.

De sendte nådigst et telegram, fem dage
over tilmeldingsfristen, hvori de bad om
reduceret startgebyr da de kun skulle
overnatte én gang. Efter vores svar, pr
telegram, har vi ikke hørt en lyd. Sidste
år fik vi indbydelsen til NM, fra Finland,
pr telegram kun tre dage før konkurrencen,
for to måneder siden blev der ringet til
KDA fra finnerne: "Hvor bliver indbydelsen
til NM af?"

Nu er det vores tur til at stille et spørgs-
mål: Er det ligegyldighed eller uforskammethed?
Vi får måske svaret pr telegram!



Stencilbrønderen har været på fabrikken
til reparation, så dette septembernummer
er næsten blevet et oktobernummer. Men
bare rolig, der vil også udkomme et
rigtigt oktober-nummer. Vi vil i det
nummer bringe et udførligt referat fra
Danmarksmesterskabet og konkurrencen i
Bochum, men ellers vil bladet stå i
Good - Year. Vi vil bringe en del teg-
ninger i lille størrelse, en artikel om
tanke, lidt snak om klassen i andre
lande samt en liste over hvor man kan
få oplysninger og købe tegninger.
Combat artiklen fra Spaarndam vil blive
rundet af, med en teknisk beskrivelse.



Efter at tilmeldningsfristen er udløbet for tilmeldelse til NM, er holdet blevet udtaget i henhold til Top-ti efter den i reglerne fastsatte dato for skæringspunkt.
Holdet har følgende udseende.

F 2 A Speed:

Leif Eskildsen	Fredericia
Jørgen Bobjerg	Windy
Alf Thomsen	Aviator

F 2 B Stunt:

Leif Eskildsen	Fredericia
Leif O. Mortensen	Aviator
Robert Petersen	Windy

F 2 C Team-Race:

J. Geschwendtner/Per Hasling Comet
Ole Hasling/H. Geschwendtner Comet
Werner Siggård/Jørgen Bobjerg Windy

Combat:

Jørn Vejen Nielsen	Fredericia
Leif O. Mortensen	Aviator
John Mau	Fredericia

Combat - Regler

Der er fra FAI kommet et nyt ændringsforslag til Combat-reglerne. Det er udgivet under skarp protest fra England, og på mødet i november i Paris, vil der nok blive talt alvorligt om sagen. Vi har valgt at afvente resultatet, da vores sæson lakker mod enden. Det vil være for omstændigt og kostbart at udgive et sæt regler, der måske kun kommer til at gælde få måneder.

3 "SIKRE" FIDUSER:

TREKPRØV FØR HVER FLYVNING !

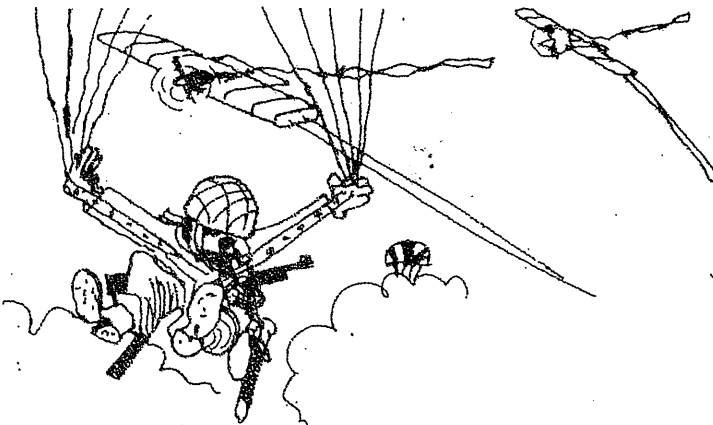
BENYT HJELM I T/R OG COMBAT !

FLYT HOVEDET FRA PROPELBANEN !

konkurrence

Den 7-8 Oktober afholdes der i Holland et meget stort linestyringsstævne i Utrecht. Der flyves i alle klasser, og i følge brødrene Metkemeyer er det et godt stævne som vil være et besøg værd.

Desværre ligger dette stævne klods op ad NM, og vi har ingen officiel indbydelse fået, men hvis man bliver sulten ved NM skal man kontakte unionen umiddelbart, da redaktionen sikkert vil få indbydelse i hænde ved stævnet i Bochum week-enden før NM.



DU KAN VENTE DIG !!

Tegninger

Det har knebet med at finde tegninger til de seneste numre af bladet. Det russiske blad har vist sig at koncentrere sig mest om fritflyvning, men der kommer forhåbentligt noget stof fra VM i deres næste nummer. Ellers bedes alle der ser eller har skitser eller tegninger af interesse sende redaktøren en notits.



Den på forsiden viste Good-Year model, LEIGHNOR SPECIAL, vil om kort tid fremkomme som unionstegning. Den er efter vores opfattelse langt bedre end Long Midget, da planet er placeret højere, udføringslinerne ligger rigtigt, samt andre konstruktionsting af vital betydning. Long Midget vil dog stadig findes i Unionens tegningsservice.

COMET-CUP

Blev afholdt på Amager Fælled den 27.8 i et perfekt vejr.

Der var desværre ikke kommet nogle svanskere, da de foretrak at flyve Filbyterstævne hjemme i Linköping. Konkurrencen var kun udskrevet i de "hurtige" klasser, hvor der var normal deltagelse.

TEAM-RACE:

NM deltagerne viste fin form, idet Hans Geschwendtner/Ole Hasling i første heat fik 4:36 mod Bobjerg/Siggårds 5:08, og allerede i næste heat kom det tredje NM hold hjem med 4:45,9 med et ekstra stop. John Mau/Jørgen Nielsen, der har lovet at satse hårdt i år fik 5:00,8 I næste runde fik Hans G./Ole H. 4:56 med et ekstra stop, medens Bobjerg/Siggård forbedrede til 5:04 med deres PB, og til slut var Jens G/Per Hasling helt usyrlige med 4:31 i et godt løb I finalen skiftede Jens G./Per Hasling til Kosmic istedet for HP, og den hjembragte sejren med 9:41 foran Hans G./Ole Hasling der fik 10:08,5 efter landingsbesværligheder i et stop, og sidst kom Mau/Stoffer med 10:12,4 - En god finale

1. J. Geschwendtner/Per Hasling
4:45 4:31 9:41 Comet
2. Ole Hasling/H. Geschwendtner
4:36 4:56 10:08 Comet
3. John Mau/Jørgen Nielsen
5:00 5:13 10:12 Fredericia
4. Jørgen Bobjerg/Werner Siggård
5:08 5:04 Windy
5. Kjeld Frimand/Flemming Jensen
5:13 5:55 Windy
6. Luis Petersen/Bent Madsen
5:23 - Comet
7. Jørgen Olsen/Palle Rivold
- - Comet

COMBAT:

Her fløj man to semifinaler og en finale, da der kun var 4 deltagere. I den første semifinal gennembankede Jørn Rasmussen Leif O. Mortensen medens John Mau gentog det i den anden semifinal mod Jens Geschwendtner. I finalen var det en meget lige kamp der desværre sluttede med en smadret model til Jørn Rasmusen.

1. John Mau Fredericia
2. Jørn Rasmussen Holbæk
3. Leif O. Mortensen Aviator
4. Jens Geschwendtner Comet

SPEED:

Kjeld Frimand havde Come-Back, der desværre ikke rakte til i selskabet. Det var en kamp mellem Jørgen Bobjerg og Leif Eskildsen, der begge fløj 204 km/t i sidste forsøg, så andenflyvningen afgjorde sagen i Eskildsens favør. Flemming Jensen og Jens Geschwendtner fik begge ingen tid.

1. Leif Eskildsen Fredericia
196,7 201,1 204,6
2. Jørgen Bobjerg Windy
200,0 165,9 204,6
3. Kjeld Frimand Windy
- 180,0 181,8
4. Jens Geschwendtner Comet
Flemming Jensen Windy

I. HØST

Konkurrencen blev afholdt den 3.9.72 på Amager Fælled i et underligt turbulent vejr, og som et særsyn blev der smadret en model i hver klasse.

STUNT EKS:

Her var der besøg af Jens Viggo Fjord fra Nr. Nebel, men desværre allerede midt i første flyvning havarerede han sin eneste model, så det blev et lokalt opgør mellem Robert Petersen og Jørn Ottosen med førstnævnte som vinder foran en overraskende god Jørn Ottosen som er blevet sit motorbæsvær kvit.

1. Robert Petersen Windy 4612
2. Jørn Ottosen Orkan 3977
3. Jens Viggo Fjord Nr.Nebel 1509

SPEED:

Tre tilmeldte-én fuldførte-ingen nyhed. Jørgen Bobjerg er meget konstant omkring de 200 km/t

1. Jørgen Bobjerg Windy
139,7 203,3 196,7
2. Kjeld Frimand Windy
Flemming Jensen Windy

COMBAT:

Med kun to deltagere blev det en kort affære som Jens Viggo Fjord vandt med 1 klip og bedre jordtid.

1. Jens Viggo Fjord Nr. Nebel
2. Jens Geschwendtner Comet

TEAM-RACE:

Der var kun 5 deltagere, så det svarede til 2 heat i hver runde. I første heat fik Hans G./Ole Hasling 4:45 mod Luis Petersen/Bent Madsen der fik 5:49, medens Jørgen Olsen/Palle Rivold kørte ind i første stop. I andet heat var der knas med HPen der dog kom hjem med 4:56 til Jens G./Per Hasling foran Bobjerg/Siggårds PB der fik 5:21 med 6 stop og en knækket karburator.

I anden runde droppede HPen til 5:12 mod Petersens/Madsens meget underkomprimerede 6:26.

I andet heat fik Hans G./Ole Hasling fine 4:27 mod Bobjerg/Siggård der desværre smadrede deres model på 82 omg, da de ellers lå til omkring 4:50 som sluttid.

I finalen stillede kun to hold til start og Hans G./Ole Hasling sejrede med 9:34 med Super Tigre RV og et ekstra stop foran JensG/Per Hasling der fik 9:53 med Kosmic og et stop hvor motoren stoppede i accelerationen efter at begge lå lige ved 162 omg. 100 omganges tiderne for begge modeller lå omkring 4:40.

1. Hans Geschwendtner/Ole Hasling
4:45 4:27 9:34 Comet
2. Jens Geschwendtner/Per Hasling
4:56 5:12 9:53 Comet
3. Jørgen Bobjerg/Werner Siggård
5:21 - - Windy
4. Luis Petersen/Bent Madsen
5:49 6:26 Comet
5. Palle Rivold/Jørgen Olsen
- - Comet



brug hovedet!.

BRUG HJELM !!

KOSMIC

DIESEL 220-

GLOW M/ POTTE 235-

STUNT 140-

DATA FOR KOSMIC K 23 STUNT:

Ydelse: 0,36 HK v 12600

Vægt: 175 gram

Fuel: FAI 75 / 25

Volumen: 3,75 ccm

Div: Kugleleje + foring

JENS GESCHWENDTNER
CENTERPARKEN 32
2500 KBHN. VALBY

TIPS,

Vi noterede os ved DM, at der var en del Good-Year piloter, der brugte for højtgearede styrehåndtag. Her bringer vi et uhyre godt og billigt der kan laves på få minutter.

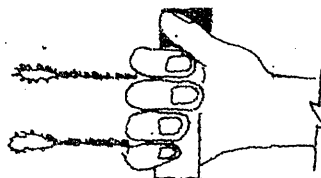
ALUMINIUMS
RØR 20 MM

EL - SAMLE
MUFFE

GEARKABEL

MESSINGRØR,
KLEMMES OG LODDES

Husk at bemale, eller sæt farvet tape, ved opadrorslinen. Det er ret så ærgeligt at tage fejl i farten!



BESØG HOS:

KOSMIC ROSSI



Da jeg stod foran en Italiensrejse, fandt jeg på at ville besøge de tre store modelmotorproducenter, Super - Tigre, Kosmic og Rossi. Jeg sørgede for en rigtig indbydelse til Kosmic (gæt hvordan) og talte med Mr. Rossi ved VM.

Det første sted vi arriverede var hos Super Tigre. Firmaet hedder Micro-meccanica Saturno, og ligger i en lille by udenfor Bologna. Vi blev noget forundrede, da fabrikken kun var på ca 100 kvadratmeter, og endnu mere da vi kikkede gennem vinduerne; alt var lukket, der var ingen maskiner men en enorm mængde krumtaphuse i store kasser. Gennem telefonbogen fandt vi ud af at firmaet var flyttet, og straks kørte vi derud, ca 15 km syd for byen. Det var en helt ny fabrik, et grimt bygværk, der var ca 60 x 60 meter. Der var lukket og slukket, grundet fabriksferie, så det var med tung mine vi kørte de 125 km tilbage til vores bopæl.

Næste morgen drog vi frejdige ud på turen til Milano (Kosmic) og Brescia (Rossi) Vi havde regnet ud, at hele turen ville være på ca 800 kilometer, i Niels-Eriks Morris 1000.

Da vejene er fantastiske var vi i Milano på klokkeslet, og blev modtaget af motorkonstruktøren Mr. Magrotti. Fabrikken ligger ikke i selve Milano, men i en by, Pavia, ca 30 km sydpå. Vi blev vist rundt på fabrikken, der også fremstiller "acme" motor-cross maskiner. Kosmic-motorerne bliver fremstillet på en lang række specialmaskiner. Det var virkelig interessant at se de opstillinger og specialværktøjet til fabrikationen. For eksempel bliver plejlstangerne lavet på en maskine, der med to parallelstillede rivaler, borer hullerne ud samtidigt. Desværre så vi ikke hvorledes man fabrikerer potterne, men fabrikken havde eget støberi, hærdeovn m.m. Vi så også præverummet, der var udstyret med dynamometer, og alskens andre apparaturer.

Fabrikken var noget mindre end Super - Tigre, men betydelig kønnere at skue. En ting vi også noterede os, var den pinlige renhed der var overalt.

Mr Magrotti talte kun italiensk, men det lykkedes os trods alt at få svar på nogle spørgsmål.

Grunden til at man ikke bruger et indsugningssystem ala G 15 RV, er udelukkende et spørgsmål om omkostninger. Yderligere fortalte Magrotti, at man havde haft et enormt test-program med den nye K 23, som vi så for første gang. Såsnart R/C udgaven af K 23 var færdigudviklet ville 2,5 ccm blive taget op til videreudvikling. Det gik op for os, at man overhovedet ingen T/R erfaring havde med motoren, ejheller særlig meget i speed, så vi tilbød os straks som "prøveklude" med hensyn til eksperimenter. Vi så endvidere modellen til en ny 5 ccm speedmotor. Efter at vi havde spist frokost hos Magrotti, fik Niels-Erik en tur på hans 750 ccm Laverda motorcykel, det skete kun med sølle 160 km/t på en villavej, så det var en rystet chockeret N-E vi fik stoppet ind i vognen, der fik snuden vendt mod Brescia, en tur på ca 80 km.

Efter lang tids søgen, fandt vi Rossi-brødrernes fabrik, der er beliggende i forstaden Cellatica. Den lå skønt for foden af alperne, og det første vi så var en linestyringsbane i haven, de behøvede kun at gå tre meter fra huset, det var fantastisk ! vi var dybt misundelige ! Det er ikke underligt at de stiller skrappe hold, med de muligheder. Vi blev modtaget af Mr Rossi himself, og fik købt det grej vi ønskede til rene foræringspriser. N-E gav 50 kr for et nyt cylindersæt med plejlstang. Et gløderør kostede knapt fire kroner. Bagefter fik vi et kik på fabrikshallen, der havde endnu flere specialmaskiner end Kosmic. Der laves 10 ccm motorer, 2,5 ccm motorer og Vulcan-jets samt gløderør. Han viste os sin egen speedmodel, der var mage til Dusi's, hans VM-model fra 60 samt hans jet-modeller. Endvidere så vi krumtaphuset til den nye gløderørsmotor med bagindsugning.

På vores spørgsmål efter diesel - motoren, svarede Rossi, at den ville komme på markedet i slutningen af marts 73.

Så sagde vi pænt farvel, og startede turen sydpå mod en lækker varm pizza.

Jens Geschwendtner
Niels-Erik Hansen
Jørgen Olsen

SPAARNDAM - 72

Vi var fire mand, der besluttede at ville anmeldes til de uofficielle europamesterskaber i Combat, i Holland.

Vi kørte fra Fredericia kl 21 om aftenen, og nåede Spaarndam efter en lang nats kørsel kl 6 om morgenen. Spaarndam er beliggende 15 km nord for Amsterdam.

En dommer fra konkurrenceledelsen anviste os vores kvarter, et omklædningsrum, som vi kunne være i de to dage.

Dernæst kikkede vi lidt på omgivelserne. Det viste sig at være en stor fodboldklubs anlæg, med en slags cafeteria-opholdsstue og med nogle meget fine baner der allerede var kridtet til konkurrencen.

Den ellers så tætte tåge var ved at lette, og da solen brød igennem, højste man nationalflagene. Solen skinnede så fra en skyfri himmel og der var ikke en vind der rørte sig.

Da vi havde spist lidt morgenmad, gik vi ud for at trimme vores motorer. Der kom snart flere til, og kl 11 blev der trænet i 7 cirkler.

Klokken 13 startede så det hele... Borgmesteren holdt åbningstale og derefter fløj to hollandske brødre en prøvekamp. Derefter skulle i. runde og opsamlingsheat flyves, ialt 41 kampe. Det skal lige nævnes at der var 53 deltagere; 17 englændere, 11 tyskere, 14 hollændere, 4 danske og 7 fra Belgien.

Nå men John Mau skulle flyve kamp nr 1, han valgte at flyve sin hurtige Super-Tigre Dominator, da han om formiddagen ikke rigtig havde fået stillet Oliverne. Det blev en meget spændende kamp, det kneb gevaldigt for englænderen at komme efter strimmelen på grund af Johns hastighed, så efter 4 forrygende min. vandt John med 304 mod 127 pts. Kurt Siig Jensen skulle flyve kamp nr 9 mod englænderen Lewis; det var mere end Kurt kunne klare, han tabte med 329 mod 439 npts. Kamp nr 16 var mellem undertegnede og Cox fra England. Efter en hård kamp, vandt englænderen med 316 pts mod mine 236 pts. Jørn Vejen fløj som nr 23, også mod en englænder, og blev desværre disket, da snoren faldt af modellen.

I opsamlingsheatet vandt Kurt og jeg, mens Jørn Vejen desværre tabte.

Lige over kl 19 var de sidste kampe fløjet. Aftensmaden var just ikke flæskesteg med rødkål, men rædelsfuld hollandsk mad. Senere viste tyskerne film fra VM, combat fra de tyske mesterskaber samt lidt radiostyring. Søndag morgen var vejret dårligt, lavt-hængende skyer, støvregn og blæst.

Vi var tre mand i anden runde; Kurt fløj første kamp mod en tysker. Kurt vandt med 436 mod 176 pts. Jeg fløj anden kamp mod Lukins fra England. Det endte med omflyvning, snoren tabte serpentinaen på grund af væde, som jeg vandt med 440 pts mod 332 pts. John fløj fjerde kamp mod englænderen Smart. Det kunne John ikke kaldes, da han havde for lille tank, og tabte derfor med 27 sek. Den første kamp i tredje runde blev vundet af Kurt med 361 mod englænderen Cox's 316 pts. Forinden havde Kurt, sammen med otte andre, måttet flyve en ekstra kamp for at man kunne komme ned på et lige antal, i dette tilfælde 16. Kurt vandt klart over Lesser fra England; Kurt var kun i jorden én gang, og efter 30 sek. var han i luften igen, Lesser derimod i jorden 5 gange, men tidtagerne kludrede så meget i det, så Kurt tabte med 2 pts. Efter en protest fra det danske hold, indså konkurrenceledelsen at der var noget galt, og Kurt blev vinder.

Jeg skulle flyve tredje runde som nr 8 - og det blev en meget hård kamp. Lewis og jeg kom i luften samtidig, og kampen rasede i tre og et halvt minut, uden klip, men netop da hans motor satte ud fik han et klip, sort uheld!

I kvartfinalen vandt Kurt klart over en tysker.

I semi-finalen blev brødet alligevel for stort for Kurt. Han tabte til englænderen Ewans, der blev nr 1. et kvarter senere. De to sidste kampe lignede det øvrige vi havde set fra Engelsk side, altså lav hastighed, 110 - 115 km/t, manøvreedygtige men alligevel stabile modeller, konstante omdrejninger på motoren og ottetaller i medvindssiden.

Præmieoverrækkelsen skete kl 19¹⁵ og der var præmier til alle 53 deltagere. De tre første fik en Lenco 55 grammofon, nr 4 (Kurt) fik også en Lenco grammofon, men med indbygget forstærker og højttalere. Der var også pokaler til de fem første.

Vi kørte derfra kl 20 og var i Fredericia kl 6 om morgenen.

Ser man bort fra, at mad og logi, var langt fra luksus, var det virkelig en fantastisk oplevelse. Erfaringerne vi har med os hjem er utallige. Jeg vil anbefale andre også at tage derned næste år; startgebyret var 8 DM incl 2 x kost.

LIDT TEKNISK:

Men for at vende tilbage til det tekniske vil jeg i dette nummer kun beskrive hvordan de enkelte hold fungerede, og i næste, modeller, fiduser, kasser m., Englænderne er vel som de fleste ved, de dominerende. Motorerne de anvender er alle Oliver Tiger, der kører med konstant omdrejningstal, uanset manøvrerne. De er ikke så hurtige som Super Tigre'ne, men de kører, og så kan de starte, uanset om de bliver gravet op af banen.

Modellerne er af Liquidator-Warlord typen, ja sågar den gamle Dominator var der nogle stykker der listede rundt med. Der anvendtes også nogle skrup skørt konstruerede modeller og nogle meget sindrigt konstruerede, de fleste havde dårlige flyveegenskaber.

I det store hele, tager de forskellige piloter det ikke så højtideligt om de falde ned eller støder sammen. Her vil jeg gerne understrege et par ting, ret så kraftigt.

HOLD FAST PÅ HÅNDTAGET, uanset om der er sammenstød eller linerne bliver viklet sammen. Hold fast til modellen ligger på jorden, uanset hvad der sker. Sørg endvidere for at styretøj og befæstigelser på linerne er i orden, trækprøv ofte systemet. Vi så 7-8 modeller flyve vildt og ukontrolleret 50 meter med vinden. Det blev til en dyb flænge i hånden, ca 7 sting, og en meget øm skulder, vedkommende frue havde heldigvis en tyk frakke på, en øm ankel og fire modbydelige forskrækkelser.

Hvad angår mekanikere og hjælpere var det danske hold det bedst fungerende. Hvis en engelsk, tysk eller hollandsk model faldt ned, løb begge mekanikere derhen, viste det sig så at reserve-modellen skulle i brug, løb de begge to tilbage med serpentinen og skulle derefter først til at starte motoren.

Vi havde hele tiden reservemodellens motor igang, så faldt han ned, hentede den ene serpentinen, hvorefter de løb hinanden imøde, på med strimmelen og i luften. Alle deltagere brugte en smart fidus til fastgørelse af serpentinen.

Startproceduren var også en anden; de sidste fem sekunder blev talt ned til opvarmningens begyndelse, ét minut til opvarmning og klargørelse, mekanikerne står med modellen i hånden og motoren kørende, efter nedtælling kaster han blot modellen - O jordtid.

Der blev fløjet i to cirkler, og hvergang vi skulle flyve, var det os der ventede.

Der var også et hold, der var helt til grin, på grund af klodsethed, skrupskøre modeller, der sommetider var så spinkle at de splintredes når de ramte jorden. Der var et par stykker der anvendte G 20 Glow, men det gik simpelthen for hurtigt. De fleste englændere havde omkring 10 ens modeller, til hvilke de havde nogle smarte kasser og stativer at transportere dem i. Alt ialt, var der mange små og store fiduser der er værd at prøve, men mere om dem i næste nummer

JØRN RASMUSSEN

**SLÅ PÅ
TRÅDEN!**

LEGETØJSBODEN

vendersgade 13
7000 fredericia

tlf 05·920513

