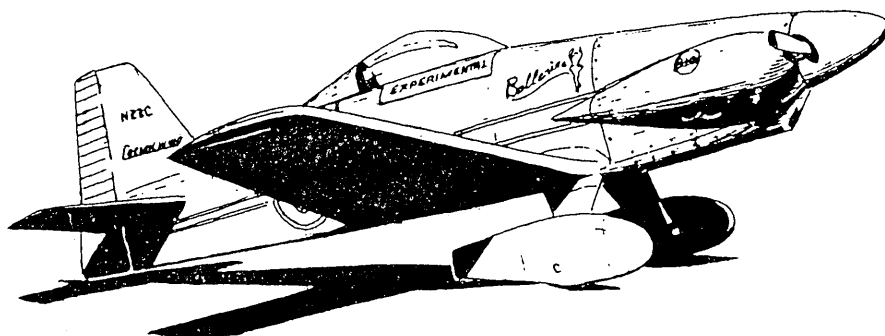


LINESTYRET



MODELFlyVENYT

ORGAN FOR LINESTYRINGS-UNIONEN



GLEN FULKERSON'S COSMIC WIND RACER

September

6.74

LINESTYRET MODELFLYVENYT
udgives af:

LINESTYRINGS-UNIONEN

v/ Niels Lyhne-Hansen

Jomfrustien 10

6100 Haderslev

Postgiro nr. 20 87 69

ANNONCER

Kurt Pedersen

Fælledvej 7

6100 Haderslev

Priser:

1/4 side 15,- kr.

1/2 side 25,- kr.

1 side 50,- kr.

LØSSALGSPRIS 2,- kr.

OPLAG 200 eks.

REDAKTION

Niels Lyhne-Hansen

Bladet udkommer den 1. i
hver måned, og sendes gratis
til alle unionens medlemmer.

Sidste indleveringsdag for
annoncer, artikler m. m., er
den 10. i forudgående måned.

Nu nærmer tiden sig, hvor klub-
bestyrelserne skal til at lægge
program for vintersæsonen. Hvad
skal man lave af arrangementer?
Hvordan kan man "svejs" med-
lemmerne sammen, så det fælles-
skab der ufravigeligt opstår,
når man mødes på flyvepladsen
om sommeren, også består i vin-
ter halvåret?

Det har altid været unionens
svaghed, at den ikke har kunnet
yde hjælp til selve klubarbej-
det med vejledninger om oven-
nævnte og mange andre organi-
satoriske spørgsmål. Det kan
den stadig ikke, men når unio-
nens bestyrelse næste år ud-
vides, skulle det være muligt,
at få en mand til grundigt at
sætte sig ind i disse ting.

Det hjælper os desværre ik-
ke nu. En løsning på problemet
kunne være, at alle klubber rå-
skift skrev om deres erfaringer
og planer. På den måde vil-
le der komme mange gode ideer
frem, som også ville kunne bru-
ges i andre klubber. Vi arbej-
der alle for den samme sag, så
hvorfor skulle vi ikke hjælpes
ad med at gøre det så godt som
muligt?

Jeg vil i første omgang op-
fordre Århus Linestyriingsklub
til at give et bidrag. Derefter
må de selvfølgelig bestemme
hvilken klub, der skal skrive
næste gang.

Niels



Combat International

Spaarndam 1974

Vi måtte til alle de udenbys deltageres glæde konstatere, at de i Fredericia havde fået indført sommertid, så de nu brugte samme tidsregning som det øvrige land. Vi kunne derfor begynde turen til den annoncerede tid kl. 0800.

Jens Viggo var ikke med i år og toldernes kort var opslidte, så vi passerede grænsen på rekordtid og kørte mod Hamburg, som vi på trods af vejarbejde og omkørsel kom ud af uden at skulle bakke. Videre gik det med diverse ophold for blomstervanding og indtagelse af mad, inden den hollandske grænse blev nået. Her ville tolderen meget gerne have indviet et nyt stempel, og "Balsafar" fik foranstaltet en indsamling af passene, så tolderen kunne få sin vilje. Bommen kom op, og da vi ikke havde "Kristian Bak" til at køre bussen i år, kom vi til Spaarndam uden de store sensationer, selvom den udvidede stab af piger - der var 6 med i år - gjorde deres bedste.

I Spaarndam blev vi noget overraskede, da vi midt i losningen af bussen fik at vide, at vi ikke skulle være der, men kun



spise i cafeteriaet. Vi skulle campere på en plads nær byen Halfweg, hvor også selve konkurrencen skulle afvikles.

Vi ankom til pladsen i mørke, men trods dette blev teltene rejst i rekordfart, og snart var alle tørnet ind.

Lørdag morgen gik starten til konkurrencen. Der var 111 deltagere i første runde. Ved hjælp af et par omflyvninger klarede 5 af de 8 danskere sig igennem til 2. runde, der skulle flyves næste dag.

Da vi var blevet aftenfodret, var vi nogle stykker, der tog til Amsterdam. Vi ville se om vi kunne kende den igen og genopfriske minderne, og som sædvanligt var der et par stykker der ville prøve at klare sig på egen hånd, og var ret så uheldig med valg af forlystelsessted. De fik valgt en bøsse bar - Nå, hvor der handles der spildes. Ud på natten søgte vi teltene igen, og var lige ved at slumre ind, da Jørn R. i den sorte hollandske nat råbte på lys. Han ville se lysbille-

der.Han blev lullet i søvn,og der faldt ro over lejren.

Der skete nu det helt uundgæelige -:Vi fik en temmelig fugtig opvågningen.Hvilken start på dagen nu hvor alt stod på spil for det brave og traditi-onsrige danske hold.Det øsregnede og blæsten stod ind,ikke over Limfjordens vande,men fra kanal 2019 eller var det nr. 7 ? De er jo ikke til at kende fra hinanden.Nå,men igang kom vi da.

Efter 2. runde var der 4 tilbage + de to svenske gæster vi medbragte.3. runde løb af stabelen,og selv om der måtte omflyvninger til,var der 3+1 svensker tilbage til 4. runde.

Med lidt hjælp fra en spritpen (som englænderne meget behændigt fik dommerne til at bruge) blev resultatet dette,at de alle var tabere og dermed ude af konkurrencen.Alle protester var resultatløse.Da vi således ikke havde mere at blive der efter,fik vi grejet stuvet i bussen,og enedes om at køre hjem inden den officielle afslutning,dels som en protest mod den dårlige ledelse af konkurrencen og dels for at komme hjem i ordentlig tid,da vi kunne se,at afrejsen ville trække meget ud,hvis vi skulle se finalen.

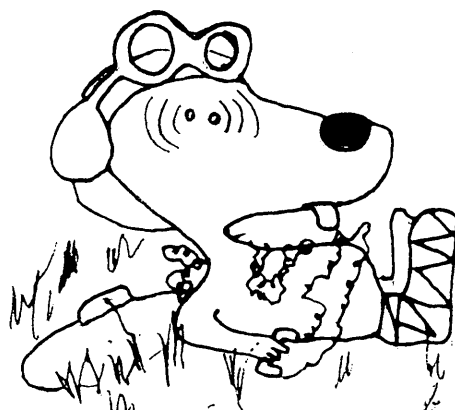
Den endelige placering for de fleste danskeres vedkommende var et sted mellem nr. 41 og nr. 80

Hjemtur i regnvejrr,med et enkelt madstop og flere af de nu helt nødvendige vandstop.I en løftet stemning fejrede Kurt S. fødselsdag med sig selv,og efterhånden blev det nogenlunde roligt i bussen,da de fleste,trods ihærdige forsøg,måtte overgive sig i Morfeus arme.Det varede dog kun indtil Kurt i Hamburg fik alle vækket,for nu skulle der fane-me fotograferes.I første forsøg tabte han både "dupper","lakridser" og glemte blitspæren.Bedre gik det i andet.Da fik han kun trykket på den forkerte knap,så pæren fløj væk.Han fik lige klareret et foto i 3. forsøg,inden han rødøjet sank sammen.

Det sidste nervepirrende på dette års tur var passagen ved Kruså og mange var lettede om hjertet,da tolderen bare ville se passene holdt i vejret.Det gjalt dog ikke den ene af vores to medbragte svenskere.Han sov tungt.

Fredericia banegård blev nået kl. ca. 8 dansk tid,og vi havde kun tilbage,at sige "Balsafar" tak for arrangementet af turen og forhåbentlig mod nok til en tilsvarende tur næste år.

Vel mødt i Spaarndam 1975.





STUNT ekspert

1. Leif Eskildsen 5672
2. Chr. Iversen 4674

•STUNT begynder

- Bjarne Jochumsen 654
- Finn W. Nielsen 369

COMBAT

1. Jørn Rasmussen
2. Niels Lyhne-Hansen
3. Tommy Andersen
4. Kurt Pedersen
5. Jens Geschwendtner
6. Henrik W. Nielsen

GOOD-YEAR

1. J. Geschwendtner/L. Petersen
5.35 13.55
2. K. Pedersen/F. Nielsen
7.26 14.37
3. P. Sauerberg/N. Lyhne-Hansen
5.57 111 omg

Indbydelser

DM REVANCHE

Orkans medlemmer indbyder hermed til DM REVANCHE søndag den 29/9 på Amager Fælled.

Konkurrencen begynder kl. 10⁰⁰.

Der flyves i alle klasser og andre klasser.

Startgebyr 10,-kr. pr. klasse.

Sidste frist for tilmelding mandag den 23/9 til

Ebbe Rasmussen, Pusterholmen 9, 2730 Herlev.

konkurrencekalender

- 7-8/9 Danmarks mesterskab i Aalborg.
- 14-15/9 Bochum, Vesttyskland
- 22/9 Høst Vest, Aalborg
- 29/9 DM REVANCHE, Amager Fælled
- 5-6/10 Utrecht, Holland
- 20/10 Speed+team-race, Aarhus

Indbydelse til konkurrencen i Utrecht kan fås ved henvendelse til sekretariatet.

TOP-TI

Den TOP-TI der blev bragt i sidste nummer, havde visse fejl, fordi resultater opnået i udenlandske konkurrencer ikke var regnet med. Det får dog ingen betydning, da der ikke bliver dansk deltagelse ved NM.

Alle der vil have resultater opnået i udlandet med i TOP-TI, må selv sørge for, at resultaterne sendes til sekretariatet. Kun resultater fra udenlandske konkurrencer, der er optaget i FAI kalenderen tæller med.



ØDELÆG IKKE
DIN DIESEL MOTOR!

BRUG AMYL NITRATE

pris pr. ¼ l 85,-

LEGETØJSBODEN

vendersgade 13
7000 fredericia
tlf 05·920513



HUSK!
PEDERSEN'S
BALSA



**MODEL
&
HOBBY**

FREDERIKSBORGGADE 23
KØBENHAVN K
Tlf (01) 14 30 10

VM



REFERAT TIL
MODELFlyVENYT VED:
PALLE RIVOLD &
LEIF ESKILDSSEN

Verdensmesterskaberne for linestyrede modelfly blev i år arrangeret af Tjekkoslaviet og afholdt i byen Hradec Králove. Konkurrencen var særdeles velarrangeret, bl.a. fik hvert hold tildelt to guides, som var behjælpelig med både det ene og det andet.

Selve åbningshøjtideligheden var en mægtig ceremoni, hvor der først blev lagt blomsterkrans foran en statue af Lenin, og landsholdene derefter vandrede gennem en del af byens store gader og frem til et torv, hvor de obligatoriske taler blev holdt på både tjekkisk, russisk og engelsk. Efter den lange ceremoni var vores holdleder og fanebærer Erik Steensen blevet meget trængende, og løb hurtigt ind på et toilet, Der stod WC. udenpå, men han kom meget hurtigt ud igen, idet det var et dametoilet. Han blev faktisk smidt ud, efter eget udsagn, af en brysk tjekkisk kvinde. Sikken en åbningsceremoni!

Baneanlægget var netop blevet færdigt, og var særdeles lokkende med tre asfaltcirkler placeret på græs med stier af fliser imellem.



Flyvningen begyndte torsdag og lad os se, hvordan det gik i de tre klasser, der blev fløjet i : Stunt, speed og team-race.

STUNT

Danmark var kun repræsenteret af Leif Eskildsen, som ved sidste VM blev nummer 4. Det var derfor spændende, om han kunne opnå en ligeså fin placering i år,

I første flyvning fik U.S.A. deltagerne en bunke point, og førte klart efter første runde. Deres flyvninger var iøvrigt også gode og stabile, men venderadius i kantede manøvre synes at være under al kritik, idet der ikke blev mere end en ganske kort flad side efter hver kant. Leif havde en god flyvning, men blev dog kun placeret som nr. 24.

I anden flyvning var amerikanerne igen helt i top. Ligeledes var alle italienere, tjekkere og russere med fremme mellem de 15 bedste. De tre øvrige finalister kom fra Belgien, Frankrig og Finland. Leif lavede igen en hæderlig

flyvning, men den blev dog dømt dårligere end den første, så den endelige placering blev 29. plads.

Ville det i finalen endelig lykkes Gieske fra USA at vinde? Var han ikke den moralske vinder ved sidste VM, hvor han lavede den bedste flyvning, men fik motorstop i finalen.

Efter første flyvning i finalen førte han med 2 point foran sin landsmand Wervage, den tidligere verdensmester. Sidste flyvning viste dog en klar sejr til Gieske, idet han vandt omgangen med ca. 700 point foran Wervage. Nr. 3 blev igen Jurecha fra Tjekkoslavakiet.

SPEED

På forhånd havde Danmark ikke store chancer i denne klasse, hvor vi også kun havde en repræsentant, igen Leif.

Det hele drejede sig, om italienerne kunne genvinde mesterskabet. Ville USA tage revance for nederlaget ved sidste VM? Kunne Schweiz og/eller Vesttyskland blande sig i toppen?

Allerede i første flyvning viste Italien sin styrke ved at besætte 1. og 2. pladsen ved Ricci og Dusi med 274 og 266 km/t. Schuette fra USA kom på 3. pladsen med 253 km/t. Leif fløj i første flyvning 214 km/t, hvilket gav en 30. plads.

Det lå ligesom i luften, at italienerne kunne forbedre deres ellers fine resultater i næste flyvning. Det viste også

at være tilfældet, idet Ricci og Dusi nu begge fløj 279 km/t, hvilket svarer til en tid på 12,9 sek. Fantastisk!! Nr. 3 var nu Grandesso, ligeledes fra Italien, med 257 km/t. På de næste pladser kom Spahr og Shuette fra USA med 257 km/t og 253 km/t. I denne runde fløj Leif 226 km/t, hvilket er det bedste danske resultat til dato, men ikke nok til at en dansk rekord kan anerkendes. Resultatet rakte til en 21. plads.

Skulle Italien besætte 1., 2. og 3. pladsen, eller ville der ske mere? Ricci og Dusi følte sig så sikre, at de undlod at flyve. Schuette fra USA forbedrede til 266 km/t, og blev nr. 3. Også Frölich fra Vesttyskland forbedrede til 266, og blev nr. 4. Spahr fra USA og Brecht fra Schweiz fløj begge 260 km/t, og blev 5 og 6. Leif fløj kun 206 km/t p.g.a. propelskade, og rykkede ned på en 23. plads.

TEAM-RACE

I team-race blev det så afgjort Poul Bugl og hans motorer, der høstede størst succes, idet han selv samt Fontana/Amodio kom i finalen og begge hold brugte Bugl-motorer. Men lad os se hvad der skete i de indledende heat med de danske hold. De to hold, Werner/Jørgen og Per/Palle, kom derned med materiel, der var så nyt, at lim og maling knapt var tørt. Werner/Jørgen havde haft et par enkelte trimstarter

hjemmefra med deres nye Rossi model, og fortsatte med at trimme dernede. Men trods den var væsentlig hurtigere end deres gamle Rumpel Tigre, foretrak de at bruge den gamle, fordi Rossi modellen endnu ikke var tilstrækkelig sikker. Per/Palle kom med Per's nye model til en Rossi motor, som han havde modtaget ugen før vi skulle afsted. Modellen var ikke prøvefløjet hjemmefra, så vi stod op tre morgener kl. 5 for at trimme den ind i fred og ro sammen med Werner og Jørgen, der for-gæves forsøgte at få 50 omg. med Rumpel tigren.

Tiden for første heat nærmede sig. I Werner/Jørgens første heat kørte de varme på 26. omgang, og tog et pitstop her. Det lykkedes alligevel at komme hjem på to stop og 4.28.6. Per/Palle havde ikke spændt propellen efter morgenstundens træning, så den gik løs ved starten og knækkede efter to omganges flyvning med diskvalifikation som følge. (Klovn Palle)

I andet heat varmede Werner/Jørgen allerede efter 15 omg., og fik derfor et ekstra pitstop, men kom hjem på den ellers fine tid 4.35.9. Per/Palle fløj et jævnt godt andet heat, og rundede de 100 omgange efter 4.29.2. Ingen af de to holds bedste tider rakte til semifinalen, så lad os slutte det danske afsnit af team-race her

I første semifinale heat brækkede Tranka/Drázek deres bagkrop i første stop og Fontana/Amodio fik deres finale-tid 4.12 i løb mod Tinev/Raskov, der måtte have et ekstra stop. De to andre finale hold kom i næste heat. Onufrienko/Sapovalov og Bugl/Straniak fløj rene løb på 4.08 og 4.05. Det tredje hold i heatet, Heaton/Ross, som lavede den hurtigste 100 omg. tid på 4.04, måtte udgå efter første stop med en brækket indervinge.

I tredje semifinale heat fik Nore/Ekholm omflyvning, efter at Gurtler/Baumgartner startede samtidig med, at finnerne landede med kollision som følge. I omflyvningen varmede finnernes motor, de fik et ekstra stop, og kom hjem i 4.31. Plotsin/Maslov fløj et godt løb, men fik kun 4.15, hvilket ikke rakte til finalen.

Hvis man skulle finde en favorit til at vinde finalen, måtte det blive russerne, idet de tre holds flyvefart stort set var ens, men man havde en anelse om, at russerne ville flyve 40 omgange og derved spare et stop. Det blev en spændende og velfløjet finale. Russerne gjorde som ventet, brugte kun 4 stop, og kom hjem på 8.26. Bugl/Straniak fik 8.42 og Fontana/Amodio kom lige efter med 8.44. Pitstop arbejdet var nogenlunde ens hos de tre mekanikere. Stop-pene varierede fra $3\frac{1}{2}$ til 6 sek, men bedst var måske nok Amodio.

Den bedste pilot var Sapovalov, idet han dels fløj pænt, men samtidig forstod at trække godt og diskret. Fontana trak bravt fra starten, og fik hurtigt nogle mislyde ude fra hegnet at høre, hvilket han afværgede på ægte italiensk med en elegant beklagende armbevægelse.

Team-race tiderne er blevet meget forbedret, idet adgangstiden til semifinalen ved sidste VM var 4.41. I år skulle man flyve på 4.16 eller 25 sek. hurtigere.

Til sidst skal siges, at dette VM har været en stor oplevelse. Foruden de nævnte deltagere, var endvidere Leifs hustru, Werners hustru og deres børn samt

Erik Steensen, som var holdleder, med på turen.

Næste VM i 1976 bliver sandsynligvis i Utrecht, Holland.

Palle Rivold
Leif Eskildsen

Næste nummer:

Data og teknik fra VM

rubrikannoncer;

Team-race panne og cockpit til Turtle

sælges for ialt 15,- kr.

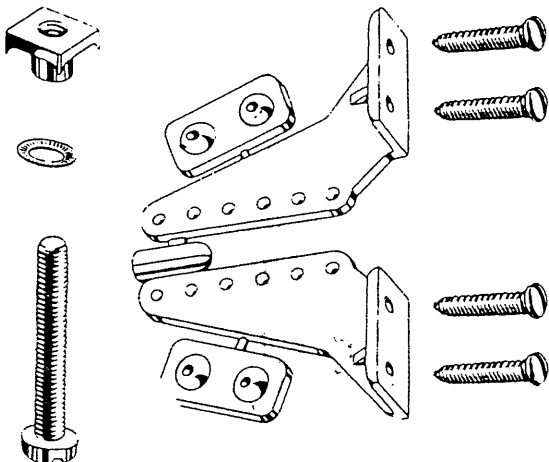
Palle Edslev-Christensen

Hertzvej 61

8230 Åbyhøj. Tlf. (06) 157711

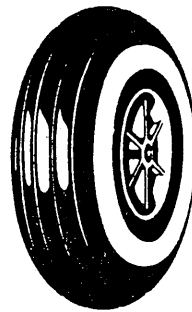
KAVAN

Til linestyling f.eks.

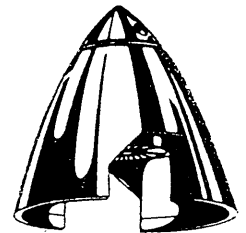


Nylon horn

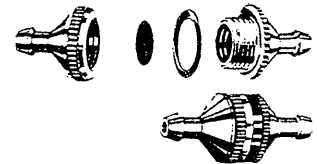
Flinde møtrikker



luftfyldte hjul



Nylon spinner



Brændstoffilter

FF

hobby og legetøj

GRAVENE 11

6100 HADERSLEV

TELF. 04-52 00 44