

**LINESTYRET**

K109V

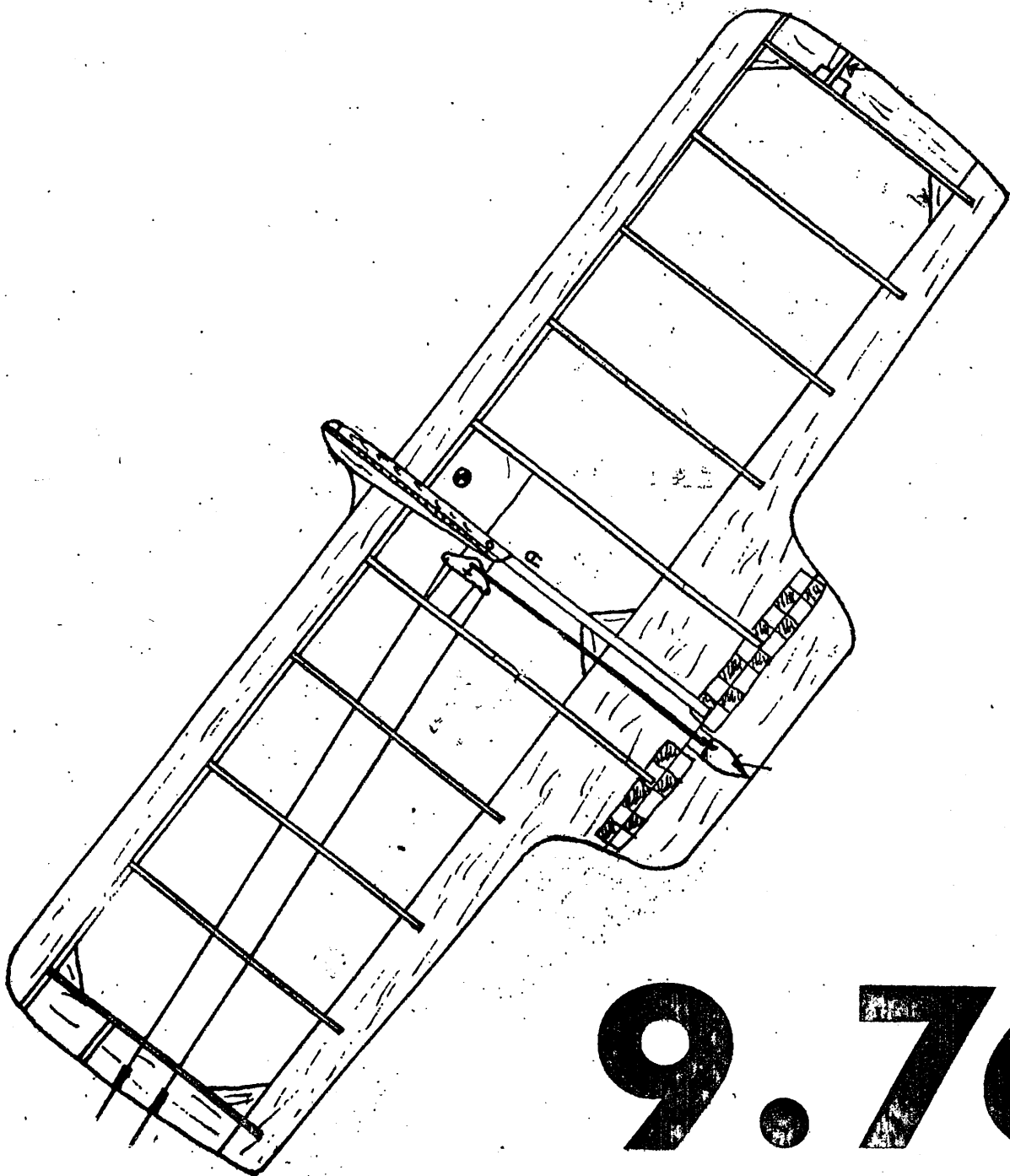


**MODELFLYVENYT**

---

ORGAN FOR LINESTYRINGS-UNIONEN

---



**9.76**

## LINESTYRET MODELFLYVENYT

udgives af:

### LINESTYRINGS-UNIONEN

v/ Niels Lyhne-Hansen

Gormsvej 14

7080 Børkop

(tlf -under flytning)

Postgiro nr. 5 20 87 69

### ANNONCER

Kurt Pedersen

Fælledvej 7

6100 Haderslev

### Priser:

1/4 side 25,- kr.

1/2 side 40,- kr.

1 side 80,- kr.

LØSSALGSPRIS 3,- kr.

OPLAG 200 eks.

### REDAKTION

HANS GESCHWENDTNER

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

Sidste indleveringsdag for annoncer, artikler m. m., er den 20. i forudgående måned.

### LEDER

Så er Nordisk Mesterskab 1976 afgjort. Som facit fik Danmark 2 Nordiske Mestre, 2 holdmesterskaber samt den samlede holdtitel. Det var sandsynligvis blevet til endnu en individuel titel, hvis ikke den svenske holdleder var kommet med en horribel kontrahering i Combat. At det svenske combathold dér er så rutineret, også internationalt, kan støtte en protest der strider klart mod reglerne er simpelt hen ufatteligt, for ikke at sige usandsynligt ringe. Det lugter af brødnid efter devisen- er det gået os dårligt, skal vi også have de andre ned med nakken, koste hvad det vil- så det lader til at man sælger både renommé og ære. I denne forbindelse kan det nævnes, at da Danmark sidste år indgav en protest efter combatfinalen, blev den først behandlet efter banket og præmieuddeling. Så hårdt kæmper man åbenbart for nationers ære, at man glemmer menneskelige hensyn, og brutalt "sparker" til en modelflyver, der har ofret hundredevis af fritimer på sin hobby, i det mindste i troen på at det dog var samme regler man flyver efter. Det er synd at sige det, men hvor må den finske "vinder" have lidt at glæde sig over ved det mesterskab. Nu er der kun 3 rigtig vigtige konkurrencer tilbage i år- Nemlig først og fremmest Danmarksmesterskabet, hvor der sikkert skal flyttes nogle titler, i den efterhånden udmærkede bredde der findes.-Derefter er der Tyske mesterskaber i Bochum, og sidst men ikke mindst Criterium i Utrecht.-God flyvelyst.

# N M 76

Nordisk mesterskab 1976 blev afholdt i Aalborg den 21 og 22 august i et fantastisk fint vejr.

Programmet startede med modelkontrol om lørdagen, og det var ret spændende om finnerne kom eller ej, selv om de ved VM havde lovet at komme med fuldt hold i alle klasser.

Det lykkedes næsten, idet de kun manglede to hold i team-Race, men arrangørerne, havde sørget for at holde holdledermøde i forlængelse af kontrollen, så der blev blot foretaget ny lodtrækning i team-race.

Efter dagens konkurrencer, var der banket på Park Hotel i centrum af byen. det gik udmærket, og arrangørerne Aviator, kunne runde det på alle måder meget vellykkede og veltilrettelagte stævne af med kaffebord, smørrebrød og præmier søndag eftermiddag. Hvis, og det tyder alt på, Danmarks mesterskaberne bliver lige så godt og gnidningsløst afholdt, venter der deltagerne og tilskuerne en dejlig oplevelse den 4-5 september på samme bane.

Lørdag eftermiddag startede Stunt, og det bedste ved det, var at Norge for første gang i mange år deltog. Der var ikke den store afstand mellem Finland, Danmark og Sverige, hvorimod de norske deltagere nok har endnu en del at lære-hvilket de med garanti også har gjort.

Efter første runde førte ikke overraskende Leif Eskildsen, men han var tæt fulgt af Ove Andersson, Sverige og Mayer fra Finland.

Leif Mortensen og Jørn Ottosen lå ret isoleret på 8 og 9 pladsen, med kun nordmændene bag sig.

I anden runde om søndagen skete der det sjældne at Leif Eskildsen fik motorstop, hvilket kostede ca 200 pt og føringen, og i denne flyvning endte han som nr 4. I tredje flyvning kom han helt igennem programmet, og fik konkurrencens højeste score, hvilket var rigeligt til mesterskabstitlen. Ove Andersson blev en klar nr 2, og finnerne Aaltio og Mayer nr. 3 og 4. De finske deltagere fløj med nogle meget smukt byggede modeller. Leif O. og Jørn Ottosen blev 8 og 9.

I team-race stillede både Sverige og Danmark med 3 hold, hvorimod Finland stillede med 1 hold. Det lå derfor helt klart fra starten, at der ville blive hård kamp mellem Sverige og Danmark om det samlede holdmesterskab. Første heat havde 3 hold. Aarnipala/Fagerström F, Jens G. /Luis P. og Hans G./John Mau. Da John Mau først kunne nå frem til konkurrencen sent lørdag aften, havde man på holdledermødet givet tilladelse til en stedfortræder, således at Ole Poulsen var mekaniker istedet for Mau, hvilket han klarede meget fint. Jens /Luis fik noteret 4:06,5 Hans/ Ole 4:30,2 og Aarnipala/Fagerström 5:32,6  
Andet heat havde to hold, Pontan/Winkler og Peter/Palle, der fik tiden 4:45. Svenskerne blev disket, da piloten generede voldsomt og uregelmønterret Palle Edslev.  
Tredje heat havde også 2 hold, der begge var svenske. Bengtsar/Böhlin vandt med 4:07 foran Larsson/Rylin der fik 4:14,5 med et ekstra cut.

Søndag startede man igen med et 3 mandsheat. Finnerne nåede kun 32 omg, idet vingetippen knækkede i stoppet. Bengtsar/Böhlin udgik ved 69 omg, så Larsson/Rylin, kunne i ensom majestæt køre hjem i 4:07, hvilket gav en plads i finalen.

Andet heat havde 2 danske hold. Jens/Luis lagde hårdt ud med en advarsel inden 5 omgange, så det så ud til at de satsede på en supertid, hvilket de også fik med 3:55,4-Det hurtigste set på dansk jord, men det var et 2-mandsheat, så Deres egen rekord holdt. Peter Sejersen og Palle Edslev viste, at man også i "det mørke jylland" kan flyve stærkt, på trods af overvarm motor og et ekstra stop, fløj de 4:20, hvilket var personlig rekord.

Tredje heat. Her skulle John Mau/Hans G. så for første gang i ilden, men overvarmning gav 3 ekstra stop og tiden 4:45,4 efter Pontan/Winkler der fik 4:17,4  
Finalen kom herefter til at bestå af to svenske og et dansk hold. Larsson/Rylin kom bedst fra start, og da alle tre hold fløj med næsten samme hastighed, stod det klart at det var på jordtiden der skulle vindes.

Bengtsar/Böhlén blev dog disket, da de efter sidste stop, og hvor de var uden chance i løbet, startede lige op i den danske model, der var under landing.

Jens fik hurtigt fat i sin model, men linerne hængte sammen, så modellen havarerede brutalt ved 177 omg. Ærgerligt da der ellers var meget stor jævnbyrdighed. Larsson/Rylin kom derefter alene i mål med den fine tid 8:08.

Alf Thomsen

I speed havde alle tre lande hold med, men Sverige havde kun to deltagere. Første periode var præget af omflyvninger, hele 4. Leif Eskildsen lagde ud med 223,7, men Ole Poulsen fik 226,8, medens Leif O. fik 196,7. Matialainen fra Finland, viste finernes farlighed ved at flyve 215,3.

Dansk på 1, 2 og 4 pladsen, det er aldrig set før ved NM efter 1 runde. I anden runde fik Rolf Hagel noteret 220,1, og mumlede noget om for lang potte. Fagerström fra Finland fik 220,9, og holdresultatet var spændende, for den tredje finne Kuusholma fik 195,3. I tredje runde øgede Fagerström til 223,6, medens Kuusholma øgede til 207,3, så nu førte finnerne hold. Leif Eskildsen fik dårligere tid end før, og da Rolf Hagel havde ændret potten fik han noteret 226,9, og lagde sig dermed på 1 pladsen med 0,1 km/t, men så vågnede Holger Danske alias Ole Poulsen op til dåd, greb sin ABC model og i en nervepirrende flyvning fik han meget fornemme 236,2, hvilket gav et klart nordisk mesterskab - Det første i den klasse til en dansker. Leif O. fik o i sidste flyvning pga. løs propel. Holdsejren bjærgede vi - også den første vi har fået i den klasse.

#### COMBAT:

Indledende heat: samtlige kampe forløb ganske glat, sejrene særdeles klare. Finnen Niskanen var oversidder til anden heat.

Opsamlingsrunde: Kampen mellem Ingemar Larsson og Toni Schmidinger begge Sverige gik til Toni på 33 sek forskel som Ingemar brugte til at samle solbriller op i. Andet heat: Frisk start mellem Niskanen F og Toni Schmidinger S - det blev et gigantisk balsa og polystyren gilde. Finnen vandt, og nr. 2 svensker var ude af konkurrencen. I kamp nr. 2 slog Jørn Rasmussen DK Erik Huss S. med 61 sek. og dermed gled den sidste svensker ud.

I tredje kamp blev Kai Karma Finland disket mod Niels Lyhne, da han ikke hjælper med at rede liner ud inden han selv gik i luften med sin reservemodel. Henrik Linnet blev oversidder.

I første semifinale er Niels Lyhne for grådig mod Niskanen, der i ro og mag kan klippe med en tom model. Sejr til finnen.

I anden semifinale sejrer Jørn Rasmussen over Henrik Linnet, hvis reservemodel blev ved med at gå i jorden.

Kampen om 3 og 4 pladsen: Her sejrer Henrik Linnet i en særdeles god og underholdende kamp over Niels Lyhne.

Finalen - Dagens fiasko:

De første par minutter af kampen gik virkeligt fint. Pludselig sker der følgende: Medens Jørn er på jorden, falder resten (Ca. 75 cm) af Finnens serpentine, således at kun snoren og tapen sidder tilbage på modellen. Konkurrencelederen (undertegnede) skønner at der skal flyves omkamp. Resultat: Prompte protest fra Finland. Argument: Der var blevet klippet en gang i serpentinforinden, og den kunne derfor ikke være så stærk som en ny.

Modargument: FAI Combat regler Dommerskøn omkamp. Derefter vild panik. Holdledermøde, og endelig den meget usportslige afgørelse: finnen som vinder og Danskeren som taber.

STUNT F 2 B Carsten Ullerup

1. Leif Eskildsen	Danmark	
2977 2846 3095		<u>6072</u>
2. Ove Andersson	Sverige	
2963 2997 2988		<u>5985</u>
3. Lasse Aaltio	Finland	
2835 2905 2905		<u>5810</u>
4. Elias Mayer	Finland	
2871 2899 2853		<u>5770</u>
5. Alf Eskilsson	Sverige	
2646 2715 2767		<u>5482</u>
6. Erik Huss	Sverige	
2686 2808 2638		<u>5446</u>
7. Henrik Meder	Finland	
2630 2626 2726		<u>5356</u>
8. Leif O. Mortensen	Danmark	
2306 2341 2234		<u>4647</u>
9. Jørn Ottosen	Danmark	
2250 2251 2210		<u>4501</u>
10. Bjørn Baltzersen	Norge	
465 68 515		<u>980</u>
11. Morten Andersen	Norge	
102 431 78		<u>533</u>

HOLD:	1. Finland	16.936
	2. Sverige	16.913
	3. Danmark	15.220
	4. Norge	1.513

## SPEED: F 2 A

1. Ole Poulsen	Danmark	226,8	0	236,2	<u>236,2</u>
2. Rolf Hagel	Sverige	0	220,1	226,9	<u>226,9</u>
3. Leif Eskildsen	Danmark	223,7	222,6	221,9	<u>223,7</u>
4. Veiko Fagerström	Finland	0	220,9	223,6	<u>223,6</u>
5. Vesa Matilainen	Finland	215,3	208,2	192,2	<u>215,3</u>
6. Ove Kjellberg	Sverige	191,0	208,9	211,8	<u>211,8</u>
7. Olavi Kuusholma	Finland	0	195,3	207,3	<u>207,3</u>
8. Leif O. Mortensen	Danmark	196,7	193,5	0	<u>196,7</u>

Hold: 1. Danmark	656,6
2. Finland	646,2
3. Sverige	438,7

## TEAM-RACE F 2 C.:

1. Larsson/ Rylin	Sverige	4:14,5	4:09	8:08
2. J. Geschwendtner/L. Petersen	DK	4:06,5	3:55,4	177 omg.
3. Bengtsar/ Böhlin	Sverige	4:07	69 omg.	disk.
4. Pontan/Winkler	Sverige	disk	4:17,4	
5. Sejersen/Edslev	Danmark	4:45,0	4:20,7	
6. H. Geschwendtner/Mau	Danmark	4:30,2	4:46,7	
7. Aarnipalo/Fagerström	Finland	5:32,6	32 omg.	

HOLD: 1. Sverige	16:33
2. Danmark	16:45
3. Finland	25:32

## COMBAT F 2 D:

1. Esa Niskanen	Finland
2. Jørn Rasmussen	Danmark
3. Henrik Linnet	Danmark
4. Niels Lyhne-H.	Danmark
5. Erik Huss	Sverige
6. Toni Schmidinger	Sverige
7. Kai Karma	Finland
8. Ingemar Larsson	Sverige
9. Pennti Salerma	Finland

Hold: 1. Danmark	9
2. Finland	16,5
3. Sverige	19,5

## Sammenlagt Nordisk holdmesterskab:

1. Danmark	12+18+13+9 = 52
2. Sverige	17+13+8+19,5 = 57,5
3. Finland	16+14+23+16,5 = 70,5
4. Norge	27+33+24+30 = 104

## SOMMERLEJR

På grund af kneben plads, må vi desværre udelade et egentligt referat fra sommerlejren på Vandel, men blot nævne at vejret var strålende, alle overlevede, og vi bringer resultatavlen:

## Stunt Ekspert:

1. Jørn Rasmussen	635	3140 pt
2. Per Sauerberg	Hadersl.	2344 pt
3. Niels Lyhne	Hadersl.	2191 pt
4. Henry Hviid	635	1576 pt
5. John Mau	635	1268 pt

## Stunt begynder:

1. Martin Colsrup	Hadersl.	1152 pt.
2. Kurt Siig Jensen	635	370 pt.

## Team-Race:

1. Peter S/Palle E. ALK	4:34	8:46
2. John Mau/Jørn R	635	5:31 10:55
3. Niels L./Kurt P. Hdl.	5:36	-
4. Ib R./Per Sau.	Hdl	7:13

## Good-Year:

1. Finn/Henrik Nielsen	635	9:36	16:46
2. Ib R / Per Sauerb.	Hdl	7:03	19:59
3. Niels L/Kurt P.	Hdl	0	0

## Speed:

1. Niels Lyhne-Hansen	hdl.	190,5
2. John Mau	635	148,1
3. Kurt Petersen	hdl.	147,5
4. Peter Sejersen	ALK	146,9
5. Henrik Nielsen	hdl.	138,4
6. Jørn Rasmussen	635	134,3
7. Ib Rasmussen	ALK	128,6
8. Kurt Siig	635	102,3

## Combat Ekspert:

1. Jørn Rasmussen	635
2. Niels Lyhne-Hansen	hdl
3. John Mau	635
4. Kurt Petersen	hdl
5. Uffe Edslev	ALK
6. Kurt Siig	635
7. Asger Bruun-Andersen	Svendborg

## Combat begynder:

1. Jens Karlsen
2. Tommy Persson
3. Christian Maarup
4. Benny Furbo
5. Per Friman Jensen
6. Henrik Nielsen
7. Ole Nielsen

## OBS OBS OBS OBS OBS

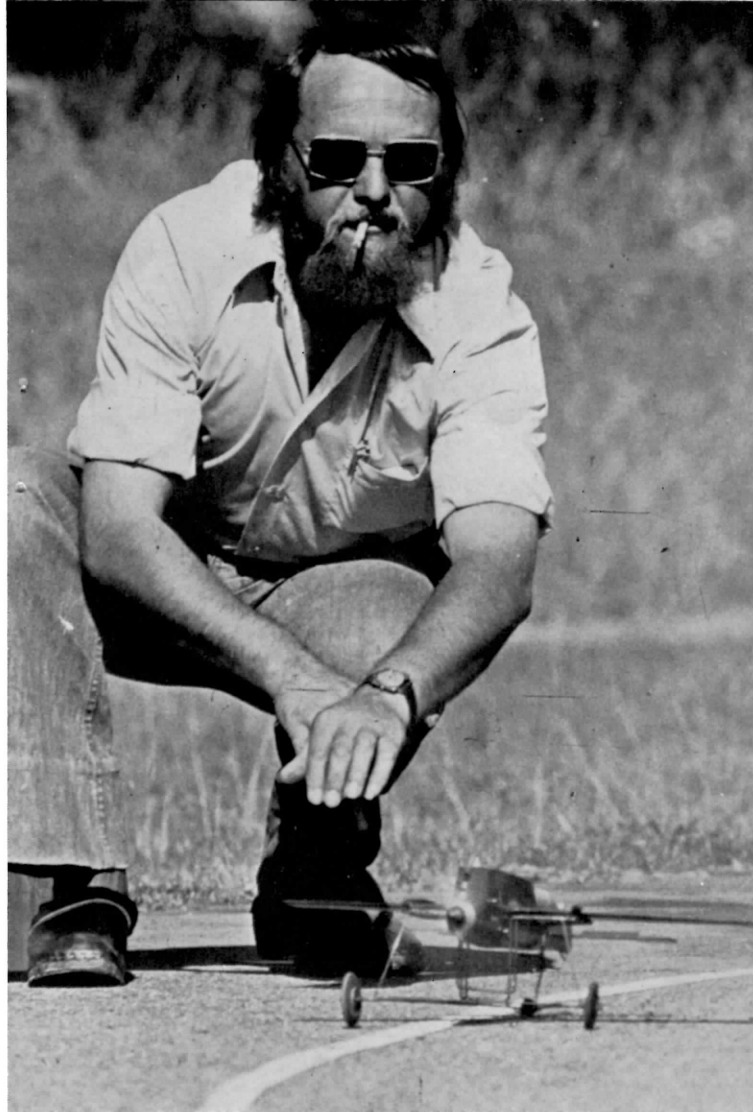
Sekretærens telefon er nu ankommet. Nummeret er

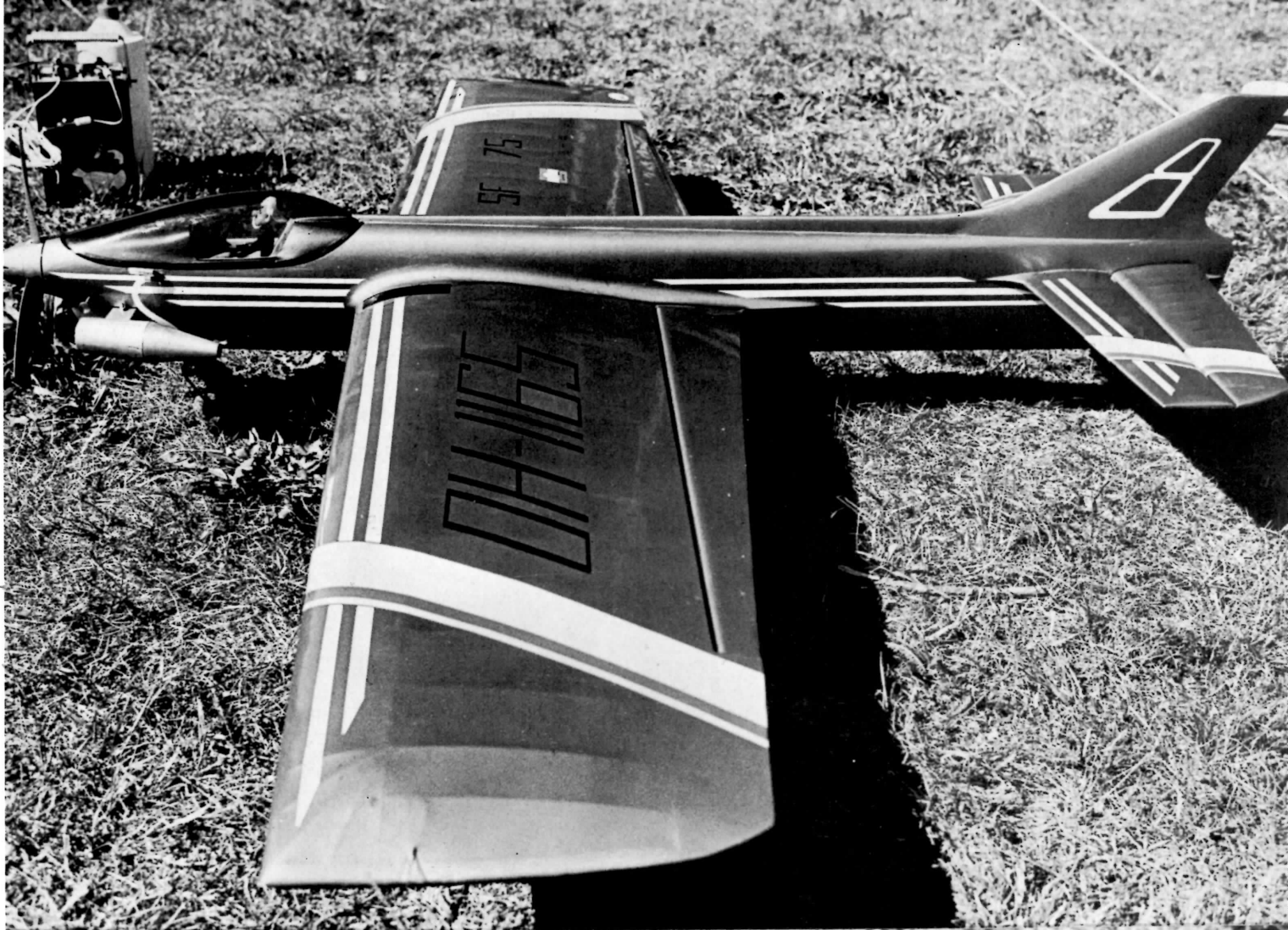
(05) 86 62 19.

Den skæggede herre på billedet brugte  
3,55 min.



Vi håber du bruger noget længere tid  
på Troels Burmanns store billedrepor-  
tage fra NM 76 i Aalborg









FORKLARENDE TEKST TIL BILLEDSIDERNE:

1. Side Luis Petersen under start på heetat, hvor han og hans makker, Jens Geschwendtner, satte uofficiel rekord.
2. side Ø. tv, Finnen Aarnipalo under forberedelse i T/R  
Ø. th, Svensk stuntmodel, Alf Eskildssons  
Mf. tv, Svensk stuntmodel, Ove Anderssons  
Mf. th, De fire flag - mod en skyfri himmel  
N. tv, Arne Bach slipper Leif. Os model  
N. th, Team-Racefinalen, fra venstre Ryllin S, Bøhlin S og Luis Petersen O.
3. side Øverst, Finsk stuntmodel  
Nederst, Finsk speedmodel, med Rossi 15
4. side Ø. tv, Der var mange tilskuerere, i det gode vejr.  
Ø. th, Et blik ud i det lækre klubhus.  
Nø. tv, Leif O Mortensen på speedbanen  
Nø. th, Combatmatch mellem Henrik Linnet og Jørn Rasmussen.  
Nn. tv, De to nordmænd, der givetvis fik mange impulser.  
Nn. th, Finsk speedmodel trækprøves, bemærk en lidt "gammeldags propel.  
N. tv, Jens Geschwendtner varmer T/R motor, Bugl 15  
N. th, Hjælper holder Rolf Hagels speedmodel, billedet er ikke spejlvendt - han flyver "den anden vej"



## T-SHIRTS

Unionen har fået lavet T - Shirts, i hvide, korte ærmer og med unionsmærket i rødt/hvidt på både front og ryg. Nedenunder er skrevet Danmark med rødt skrift. Der findes 2 kvaliteter, en luxus og en mindre luxus (Pakistansk! )

- \* Pris LUXUS 40,00 Kr incl porto
- \* Pris Alm 30,00 Kr incl porto

Bestil Medium eller Large.

P.S. I første omgang vil bestillinger fra Landsholdsdeltagere blive ekspederet.

EKSPEDITION: Jens Geschwendtner, Spidslodden 6, 2770 Kastrup 01 517447.

# SUPER ,AND'

Denne model har jeg lavet for at prøve noget andre ikke har, dvs en helt anden planform, i planareal ligger den lidt over TITANS og vægtmæssigt er den nemmere at få ned på de godt 400 gr.

Det er min erfaring at for at få en velflyvende combatmodel, er der flere forskellige ting som spiller ind, og ikke bare en enkelt del.

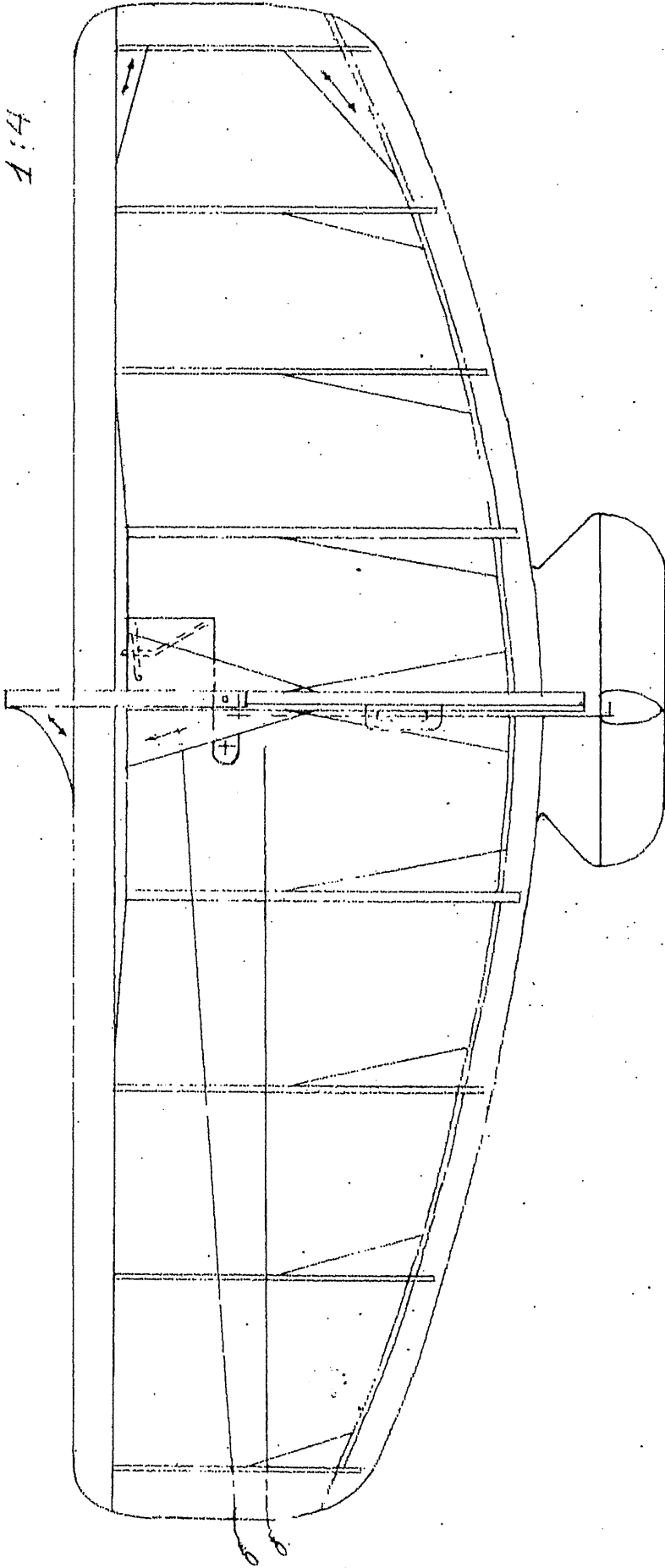
Jeg skal her nævne, og senere uddybe de ting som jeg mener er vigtigst. Planarealet skal helst være ca. 20 dm<sup>2</sup> ell. derover, profilet 25 mm ell. derover, dernæst skal vægten være rimelig dvs liggende omkring 410-440 gram og modellen må absolut ikke være skæv. Derefter gælder det om at få tyngdepunktet og rorudslag justeret, men en forudsætning for at få alle disse ting til at virke, er jo at man har en mototr som kører ordentligt, men her er der sikkert delte meninger om hvad der skal benyttes.

Angående planareal, 20 dm<sup>2</sup> er ikke et magisk tal, men det har bare vist sig at modeller omkring og over denne størrelse flyver væsentligt bedre end de små man brugte førhen-Det hænger naturligvis sammen med at planbelastningen bliver meget mindre, hvis man kan holde vægten nede under 450 gr. Nogle har eksperimenteret med endnu større modeller, bl.a Vernon Hunt, men der blev problemer i skiftende vejr, bl.a. i vindstille hvor man ikke havde vinden til at forøge farten, så der er altså også en grænse opefter, det er muligt at det kun er et spørgsmål om motorkraft.

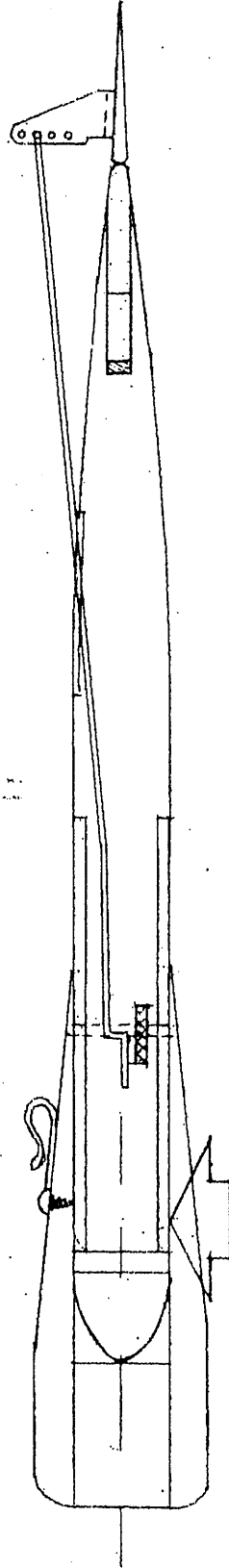
Profilet har også en stor betydning, de fleste ligger på 25-30 mm i tykkelsen, jo mere fladt det er, jo nemmere er modellen at trimme og flyve-et stærkt hvælvet profil bagtil giver en model som er meget kritisk med tyngdepunktet, rorudslag, men som er særdeles hurtig på roret dvs. små manøvrer, men temmelig svær at sture, da den ikke er særlig stabil. Det flade profil derimod giver en meget stabil model, og kan til tider virke sløv indtil man giver ror-herefter kan et sådant profil lave lige så fine manøvrer som et hvælvet.

En vægt på 410-420 gr. må siges at være meget fint, da det er svært at komme meget længere ned uden at det går væsentligt ud over styrken, ganske vist er modellerne kun beregnet til at flyve med, og ikke til at falde ned med, men det sker jo at modstanderen filtrer liner eller laver andre ulykker, for det er jo for det meste ham der er skyld i at man falder ned - ikke?. For at have kontrol over vægten medens man bygger er det en god ide at have en brev vægt som man vejer de enkelte dele på inden de limes sammen, lav evt. et skema over det Du vejer f.eks. SuperAnd nr. 1: Forkant x gr, Bagkant x gr, tank x gr, når man så bygger de næste modeller har man noget at sammenligne med og på den måde holde en rimelig vægt. Hvis man bygger efter en tegning, er tyngdepunkt og rorudslag næsten altid vist, men derfor er det ikke givet at det passer på netop den man bygger. man kan godt lave to ens modeller som flyver vidt forskelligt. Når man starter med at trimme sin model, kontrollerer man at den er fuldstændig lige, dernæst lægges t.p. som vist på tegningen, rorudslaget justeres så det er lige meget til hver side ca 25-30<sup>o</sup> -Nu prøver man at flyve med den: Hvis den endog med alm. vind flyver ligeud som på skinner ligger t.p.naturligvis for langt fremme og det flyttes gradvist bagud 1-2 mm ad gangen, indtil modellen begynder at blive vanskelig at styre, derefter lidt frem så den netop er stabil. Rorudslaget er bedst at afprøve ved at lade modellen loope f.eks 10-15 stk den ene vej, og dernæst den anden vej, de skal for det første altid være lige store ell. små om man vil, dernæst skal de være så små som muligt, det gøres f.eks. ved at flytte stødstangen et hul ned i hornet, dette fortsætter man med indtil der sker underlige ting når man looper. Der vil ske det at modellen staller. Det kan foregå på to måder, enten ved at den pludselig "taber" den enevinge, som man siger dvs. at modellen flyver med den ene vinge længere nede ned den anden og danner en vinkel med linerne på 15-20, den anden måde vil ske ved at modellen hakker sig gennem loopene. Når man er nået til dette punkt flyttes stødstangen op så man lige netop undgår dette fænomen.

1:4



1:2



Super And.  
John Rasmussen  
Veget: max. 440gr.

Nu skulle modellen være trimmet til maximum ydelse, men alligevel viser det sig ofte at citronen godt kan presses lidt mere hen ad vejen f.eks. kan man i blæsevejr godt flyve med et større rorudslag end i stille vejr. Endelig er der jo også motor, propel og brændstof. Jeg skal ikke her undlade at reklamere for Oliver Tiger ( jeg får ingen provision ) da det nok er den motor som er nemmest at håndtere, men den er jo desværre lidt vanskelig at skaffe, så jeg vil lige nævne fremgangsmåden. Man skriver et brev til John Oliver, Four Acres, Ringwood Road, Ferndown Dorset, England. Det behøver ikke at være et fint forretningsbrev, men blot et par linier som gør det forståeligt hvad man vil, derfæret modtager man en prisliste og en besked om at der er 4-5 mdr. leveringstid ( pr. 15 maj, det er sikkert mindre nu ), og at der skal betales 2 Pund i depositum. I banken får man lavet checks som man derefter sender over til Oliver. Når motoren så er klar får man besked om at man bedes betale restbeløbet. Der skulle ikke blive problemer med toldvæsenet. Jeg har kun hørt om et enkelt tilfælde, hvor de krævede told, men efter nogle protester hjalp det. Man kan da også anvende andet end Oliver bl.a. Super Tigre og Webra. Propellen der anvendes på en diesel er mest 8 x 6 og 7x6 7x5 og 7x4. På gløderørs skæres 8x6 ned med ca 6-7 mm i hver tip. Motoren skal helst holde omdrejningerne i manøvrerne. Hvis det kniber skæres propellen lidt ned, men har motoren en masse omdrejninger uden at modellen kommer nogen vegne, kan man prøve med en større prop, og omvendt hvis det kniber med omdr. og trækraft, men her kan brændstoffet have noget af skylden. Er det for varm en blanding dvs. for lidt køle eller smøremiddel vil motoren hurtigt køre varm. Til en Oliver er en blanding af 25 % olie, 3 % Amylnitrat, 36 % petroleum og 36 % æther særdeles velegnet, og man kan med fordel putte 2-3% mere petroleum i hvis motoren er godt tilkørt. Tilbage til Super Anden. Dens opbygning er så at sige den samme som jeg har brugt de sidste 3 år, og som beskrevet under Titan i LMF-2-76, dog er der selve bagkanten. Den kan måske se vanskelig ud, men i grunden er det såre simpelt. Man måler de forskellige ribbers længde-ud på byggebrættet, og sætter et lille søm i hvert punkt, holder deref-

ter en fyrretræsliste 3 x 6 mm op til sømmene, og slår en streg langs med. Dernæst slås små søm i på stregen med ca 10 mm mellemrum. Bagkanten skal være 6 x 21 mm færdig, så der skæres 3 stk balsalister på 6 x 7,1, den sidste millimeter er til afpudsninger af små skævheder. Hvid lim smøres på dem og fyrrelisten, og det hele klaskes sammen.

Det læses imod sømmene, samtidigt med at der slås søm i bagved for at holde den på plads, brug evt. en anden fyrreliste mellem balsaen og sømmene for ikke at lave mærker, og husk endelig at lægge smørrebrødspapir el. plastik under inden der limes! Klar til brug skulle vægten ligge på 20-22 gram. Resten af modellen tror jeg ikke der skulle være problemer med, men ellers er det blot at gribe LMF 2-76

Jørn Rasmussen 635

## UTRECHT

Vi har modtaget indbydelse til den store konkurrence " Criterium Voor Midden Nederland", som danske modelflyvere de sidste par år har deltaget i. Det er en konkurrence hvor det meste af den europæiske verdenselite deltager, så det er virkeligt et sted hvor man kan lære noget.

Tid: 2 og 3. Oktober 1976 Start kl. 12.

Sted: Floridareef 17 - Den samme bane som der blev fløjet VM på.  
En virkelig dejlig bane.

Klasser: Speed-Team-Race og Stunt.-Alt FAI

Startgebyr: 5. Gylden pr. mand ( ca. 12 kr.  
Tilmeldning: skal ske hos

Utrecht Aviation Society " De Kemphanen"  
p/a Victor Hugoplatsoen 6 -III  
Utrecht - Holand

inden den 25 september.

Dette år kan ledelsen ikke reservere hotelværelse, men man kan selv gøre det direkte til: Utrecht Tourist Office Smakkelaarsveld 3, Utrecht. Prisen vil være ca 40-60 krpr.md. i privat indkvartering. Men man kan også sikkert sove i sin bil ved flyvepladsen, men der er også rigtig campingplads i byen.

Vedrørende nærmere oplysninger kan man også kontakte Jens Geschwendtner.

## LÆSERBREV

### NORDISK SAMARBEJDE?

Igen engang oplevede vi et NM, hvor kampen om medaljerne var vigtigere end at vise fair play.

I team-race, hvor det ene svenske hold startede op i en landende model, kom der ikke så meget som et skuldertræk til undskyldning.

Det værste var dog den protest finnerne indgav mod en dommerafgørelse i combat. Dommeren afbrød kampen, fordi halvdelen af den ene serpentin smuldrede væk i luften. En efter de flestes mening helt korrekt afgørelse som er omtalt i Sporting Code, paragraf 4.4.13.a. Ved de fleste stævner, for ikke at sige alle stævner, hvor der havde været en kompetent jury, ville en sådan protest være blevet afvist med det samme. Det skete ikke ved NM. Hvorfor?

Sagen er nok den, at holdlederne ikke udgør en kompetent jury. Enten kender de ikke reglerne, eller også lægger de personlige motiver ind i afgørelsen. Begge dele var såvel i år som sidste år skyld i, at en dansker ikke fik fair play, og derved mistede chancen for at kæmpe sig til et NM.

Denne gang gik det også ud over en efter min mening udmærket dommer. Det må ikke være rart for en dommer, at få underkendt en afgørelse. Jeg håber, at dette brev kan få humøret til at stige et par grader hos såvel dommer som deltager.

Det er let nok at "øffe" over et eller andet, sværere er det at gøre noget konkret. For mig at se er der to alternativer.

1. Vi trækker os helt ud af NM og nordisk samarbejde.
2. Vi ændrer reglerne således, at juryen kommer til at bestå af folk fra et ikke-nordisk land.

Selvfølgelig kan vi også helt lade være med at gøre noget ved det, men i så fald bør deltagerne grundig informeres om, hvad de kan komme ud for.

Problemet kan næsten ikke undgås at blive diskuteret på et bestyrelsesmøde, så hvis du har en ide eller mening, så kom frem med den.

Niels Lyhne-Hansen

## PLUK

Vi har i den senere tid været udsat for en del "gamle" konkurrenceresultater. Hvis du har været, eller skal være konkurrenceleder, så sørg for omgående at få lavet et referat og få det og resultaterne sendt til unionen.

### PR-blad

Desværre har kun ganske få klubber bestilt PR hæfter hos unionen. Lad ikke chancen gå fra jer, men sørg for at få nogen bestilt omgående. 100 hæfter koster 25,-kr. + porto 6,-kr., ialt 31,-kr. Man kan også ringe, og få en aftale med sekretæren om, at han tager hæfterne med til en konkurrence.

### Hertug Hans Stævne

Vores leder i sidste nummer gav straks bonus idet en flov mand har sendt dette. Der blev ved det årligt tilbagevendende Hertug Hans stævne vist overmåde pæn flyvning, gode kampe, og mange modeller blev undervejs vist frem på vrangen.

- |                     |           |
|---------------------|-----------|
| 1. Jørn Rasmussen   | Mfk 635   |
| 2. Lars Henriksen   | Mfk 635   |
| 3. Gert Jensen      | Mfk 635   |
| 4. Niels Lyhne      | Haderslev |
| 5. Kurt Siig Jensen | Mfk 635   |
| 6. Uffe Edslev      | Aarhus    |
| 7. Karl M. Nielsen  | Aarhus    |
| 8. Ib Hinrich       | Haderslev |
| 9. Ib Rasmussen     | Aarhus    |

INDBYDELSE TIL

# HADERSLEV

Vi blev jo desværre nød til at aflyse Haderslev Cup den 8. august, da indbydelsen ikke kom ud i tide. Vi prøver igen, en sæson uden Haderslev Cup må ikke forekomme.

## CUP

**DATO:** Søndag den 3. oktober kl. 9.00  
**STED:** Vor flyveplads, se kortudsnit.  
**KLASSER:** STUNT beg./øks. - COMBAT - GOOD-YEAR (på græs)  
**STARTGEBYR:** 10 kr.pr.mand pr.klasse, dog max.20.- kr.  
**PRÆMIER:** Vore flotte vandrepokaler, som herved indkaldes, samt andre ting og sager.  
**KAFFESLAPPERAS:** Efter konkurrencen hygger vi os i vore klublokaler som sædvanlig, medens vinderne får deres præmier.  
**TILMELDING:** Inden torsdag den 30. september, til

Kurt Pedersen  
Fælledvej 7  
6100 Haderslev

Tlf.i arb.tid (04) 52 51 01

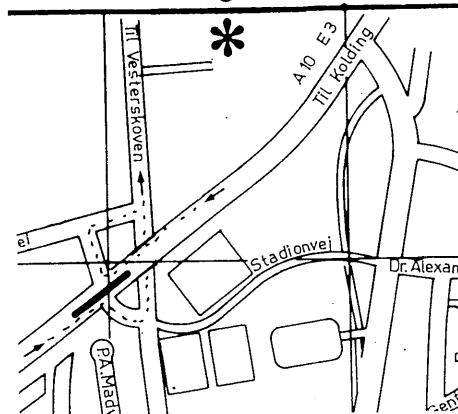


- OG DET ER ET FEJLTRIN HVIS DU IKKE KOMMER !



WE NEED YOU!!!

v  
e  
l  
m  
ø  
d  
t



DE SKAL ALDRIG FLYVE TIL DET NÅR DE SKAL KØBE MØBLER,  
.....MEN FØRST LANDE I VORES 4000 KVADRATMETER STORE MØBELFORRETNING .



## DAMGAARDENS MØBLER

Ås P. Brodersen . Reg. nr. 44.405 . Skibet pr. 7100 Vejle . Telefon (05) 88 14 22



# MACH II

250,-

# SOLARFILM

15,-/m

blå, rød, orange

LEGETØJSBODEN

vendersgade 13

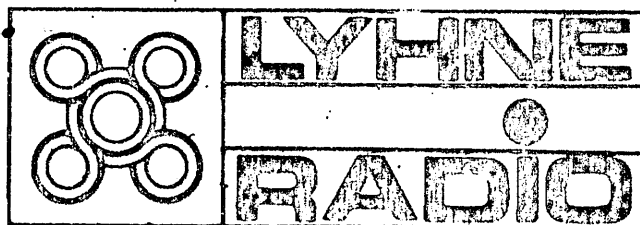
7000 fredericia

tlf 05·920513



VI ER OGSÅ LIDT FORFLØJNE..... men

VI GIVER OS ALTID TID TIL AT VEJLEDE DIG.....



VEDELSGADE 50

7100 VEJLE

TLF (05) 822844