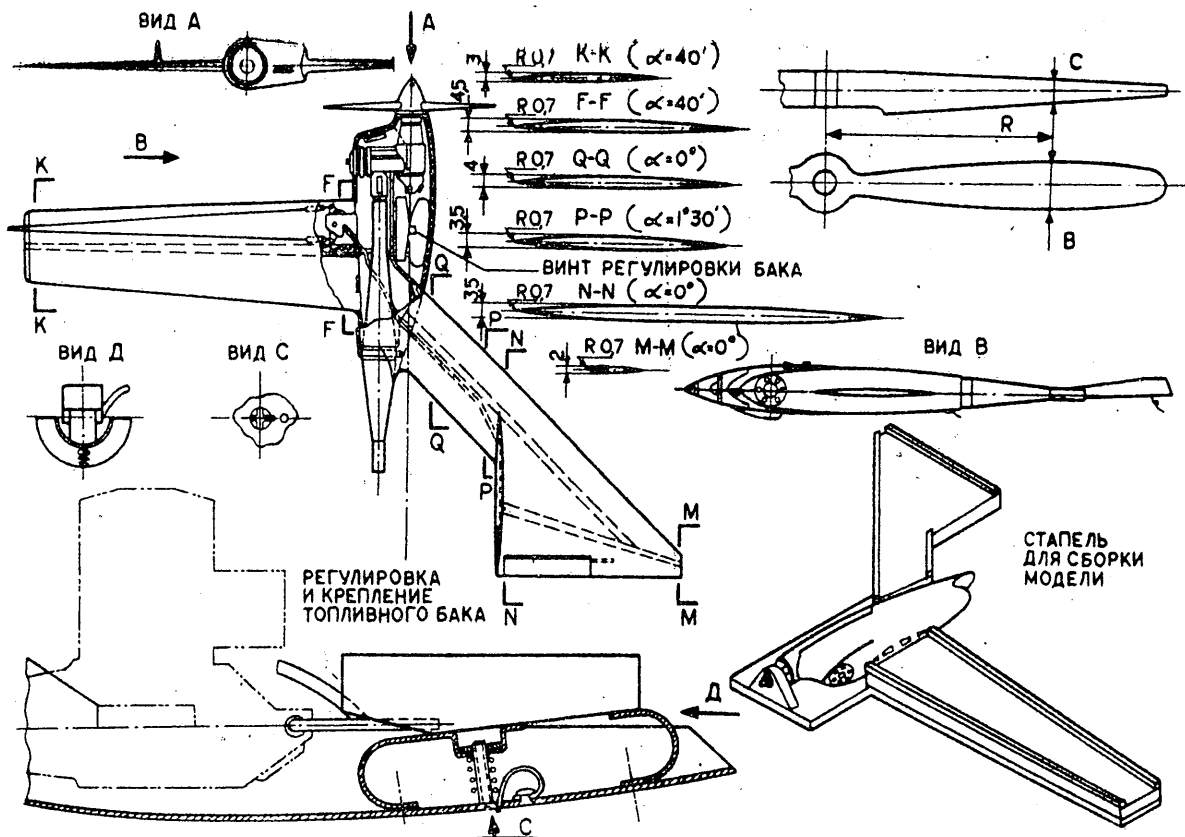


LINESTYRET



MODELFLYVENYT

ORGAN FOR LINESTYRINGS-UNIONEN



Marts

3.75

LINESTYRET MODELELYVENYT

udgives af:

LINESTYRINGS-UNIONEN

v/ Niels Lyhne-Hansen

Jomfrustien 10

6100 Haderslev

Telf. (04) 52 70 36

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

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.

Linestydings-Unionens nye bestyrelse har afholdt sit første møde, jeg synes, i en god og fremadstræbende atmosfære.

Under mødet blev der drøftet en lang række punkter, og en lang række ting blev vedtaget etc. En del af de foreliggende opgaver blev delegeret ud til de forskellige bestyrelsesmedlemmer for at aflaste sekretæren lidt.

Alt synes således at gå godt, - men er det nu rigtigt?

Vi har i øjeblikket et stagnerende medlemstal. Dette tror jeg bl.a. skyldes, at vi har få klubber. Hvis vi ser på danmarkskortet, er store dele af landet over hovedet ikke dækket.

Løsningen af dette problem tror jeg skal løses af unionens medlemmer i højere grad end af bestyrelsens medlemmer. Derfor, hvis du kender nogen, som har interesse for linestyding (der er mange), bør du fortælle om unionens eksistens og evt. være behjælpelig med at kontakte unionen.

Kun ved en indsats af alle unionens mand, tror jeg vi kan løse problemet nogenlunde tilfredsstillende.

Leif Eskildsen

FORSIDEN

Tegningen viser en russisk speed model. Skrivemaskinen er desværre ikke i stand til at skrive navnet.



PILOTENS PLIGTER

Hidtil har jeg givet detaljer om mekanikerens arbejde hvad angår omsorg for motoren, og mange hold tror, at kun han er ansvarlig for motoren. Imidlertid er piloten også for en stor del ansvarlig for motor/model kombinationen og hans måde at træne på, skal indrettes derefter. Det er meget vigtigt, at han opnår den nødvendige konkurrence erfaring, og lærer en økonomisk måde at flyve på. Jeg mener, han må ikke lade sig bremse af modstanderne. Kun ved at flyve i mange konkurrencer, vil man lære dette. Når man træner må piloten virkelig koncentrere sig. Lige som mekanikeren skal han lytte efter motoren og gå i aktion, hvis noget er forkert. Han skal f.eks. bremse modellen hvis motoren er for kold og trække (helst før) hvis motoren varmer. Hvis modellen er forsynet med cut off, kan han forhindre, at stemplet sætter sig, hvis han er hurtig. En pilot som foretager sig noget i tide under træningen, vil også afpasse sin flyvning efter motorens gang i en konkurrence, og kan redde flyvningen på denne måde. Selvfølgelig skal mekanikeren være opmærksom på pilotens ændrede flyvestil - hvis han har forhindret en overkomprimering på bekostning af en

advarsel for at trække, skal mekanikeren ændre indstillingen ved næste mellemlanding, ellers vil en diskvalifikation blive resultatet.

Piloten skal også undersøge motorens anvendelighed under træningen, og så skal han lære, hvordan man simulerer konkurrenceforhold. Træningen er nytteløs, når piloten giver mekanikeren det indtryk, at alt virker fint, når han står stille med hånden på brystet og trækker en smule. Konkurrence forhold er for det meste meget vanskeligere. Piloten vil gå i (til tider store) cirkler, særlig når modstanderne er besværlige at flyve med. Hvis en af modstanderne flyver med en hastighed, der er mindre end 5 km/t langsommere end end ens egen, så er det umuligt at overhale uden at trække eller krydse liner. Dette kan medføre en overkomprimering, hvis man ikke har prøvet det under træningen. En af de bedste måder at simulere konkurrence forhold på er at gå med strakte arme, medens man går i en cirkel på 1 meter i diameter. På denne måde kan man bremse eller trække modellen, som man har lyst til. Fordele ved denne form for træning er:

1. Flyvecirklen bliver kunstigt

forøget, så man i konkurrencer altid vil opnå ligeså mange, måske flere omgange pr. tank.

2. Man kan studere motoren under forskellige arbejdsbelastninger. En motor der varmer efter at være blevet holdt tilbage i over 5 omgange, er enten indstillet forkert eller ubrugelig til team-race. Når en motor er blevet meget varm efter at være blevet holdt tilbage i over 10 omgange, skal den være i stand til at køre normalt igen efter 2 omganges normal flyvning. Hvis motoren bliver ved med at varme, vil den også gøre det i en konkurrence efter at være blevet "generet" i 10 omgange. Sådan en motor er ikke god til team-race. Generelt sagt vil en god brugbar motor (med den rigtige propel) blive ved med at køre godt uanset pilotens måde at flyve på. En dygtig pilot skulle være i stand til efter få flyvninger, at afgøre om en motor vil blive ved med at køre godt eller give problemer i et race. Dette kræver en meget kritisk holdning og en god del opmærksomhed af piloten under træning og konkurrencer.

PROPELLEN

Når jeg taler om at bedømme motoren, men jeg i virkeligheden sammensætningen af motor, model og propel. Tavle 3 giver nogle få retningslinier for, hvordan man bedømmer, om propellen passer rigtigt til motor og model. Lad os antage

at motoren er blevet sat til at yde sit bedste under normal flyvning (uden at trække eller holde igen, armene lige ud) så ser vi hvad der sker, når vi trækker el-

Tavle 3. - VALG AF PROPEL

Piloten bremses: Farten aftager meget, uden motoren går meget ned i omdrejninger.

Piloten trækker: Farten tiltager meget. Motorens omdrejninger stiger lidt.

Kommentar: Propellens diameter er for lille.

Piloten bremses: Farten aftager meget, og motorens omdrejninger går betydeligt ned. Motoren lyder varm.

Piloten trækker: Fart og omdrejninger stiger betydeligt. Motoren lyder kold.

Kommentar: Propellen har for stor stigning.

Piloten bremses: Lille ændring i fart og omdrejningstal.

Piloten trækker: Lille ændring i fart og omdrejningstal.

Kommentar: Dette synes at være en god propel, men sandsynligvis med for stor diameter og/eller for lille stigning. Ved at ændre dette kan farten forøges.

ler holder igen, og vi kan derved finde ud af, om det er den rigtige propel vi bruger. Normalt er det nødvendigt med mere "træk" i en konkurrence, så det er nødvendigt at bruge en propel med større diameter og mindre stigning. Ved valg af propel til konkurrencer er det også nødvendigt at tage hensyn til modstandernes flyvefart. Hvis de begge er hurtigere, kan man bruge en propel med lidt større stigning, da man ikke har brug for så meget "træk", da man ikke skal overhale. Hvis én af modstanderne flyver lidt langsommere (en forskel på mindre end 2 sec. for 10 omgange), har man brug for en "lav gear" propel med mindre stigning for at få mere træk, så motoren ikke varmer p.g.a. overhalinger. Det er derfor nyttigt at holde øje med modstanderne under træningen.

BRUG GREJET EFFEKTIVT

For at opnå gode resultater gennem hele sæsonen er en god model og motor plus en middelmådig reserve model ikke tilstrækkelig. For at være sikker på altid at have nok modeller og motorer at vælge imellem så husk på følgende punkter:

a) Selv om det er meget sjovt at flyve med sin superhurtige model så gør det ikke for ofte. Hurtige motorer bliver også hurtigt slidt. Træn ikke oftere med denne end

hvad der er nødvendigt for ikke at miste følingen med den.

b) Bliv ved med at reparere gamle modeller. De kan stadig bruges til at teste og tilkøre motorer. Slid ikke på en ny model med dette.

c) Flyv til stadighed og find på nye ting eller prøv gamle igen. Det er en god ide, at bruge mindre vigtige konkurrencer til at afprøve nyt eller reservemateriel, for så vil man snart have to eller flere lige gode kombinationer (model + motor) til rådighed. Hvis man har et valg, vil de alle have deres fordele og ulemper. F.eks. hurtig men kun 25 omgange pr. tank eller langsommere men 34 omg./tank. Hvis modstandernes formåen ikke er for stor, er det bedst at flyve med den lidt langsommere men mere stabile model. Mod meget hurtige modstandere skal man bruge den hurtige 25 omg./tank model og prøve at holde trit og om muligt at bremse dem. Med en langsommere model ville man være for nemt et offer at overhale. Hvis dommerne er meget strenge med hensyn til overhalinger så tag en langsommere to-stops model, som betyder færre overhalinger.

KONKLUSION

Sagt under et vil det være helt klart, at med vores T/R stil er det vigtigste at være kendt med

model og motor. Maximal hastighed er ikke så vigtig, og kommer meget an på pilotens flyvestil. Det er hastigheden i konkurrencer der tæller. Hvis man begynder at træne på denne måde, opdager man, at ens konkurrence tider er lige så gode, måske bedre, som trænings tiderne, selv om disse vil være langsommere end før eller rettere mere realistiske. Hvis nogen spørger en, hvordan det går, kommer man aldrig mere til at svare, at det går stadig ikke helt godt i konkurrencer, men træningstiderne er næsten alle under 4 minutter!

Oversættelse: Kurt Pedersen

HUSK

Hvis du flytter, eller ikke modtager et nummer af Linestyret Modelflyvenyt, skal du straks give besked til dit lokale posthus og ikke til sekretæren. Men undersøg lige først om kasseren i din klub har betalt kontingent!

VITS

- Ved du hvorfor de ikke tør flyve i Århus ? ? ?
- De er bange for de Vilde Engle!

▶ **DEVCON**

kr. 19.85

▶ **"5 MINUTE"**

EPOXY

▶ **UHU - HART**

▶ **1 KG DÅSE** kr. 29.75 **TUBE**

{ kr. 4.25

{ kr. 10.75

▶ **SOLARFILM**

pr. m kr. 15.-

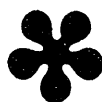
blå, rød, orange

LEGETØJSBODEN

vendersgade 13

7000 fredericia

†lf 05·920513



KONKURRENCER

På det ordinære bestyrelsesmøde blev det vedtaget, at unionen skal udsende en endelig konkurrencekalender i blad nr. 4. Hvis der derfor stadig er nogle klubber, der vil afholde konkurrencer, skal sekretæren have det at vide senest den 10/3. Konkurrence indbydelser der indsendes efter denne dato vil blive sat i bladet, men tæller ikke med til klubpointturnering og udtagelse til landshold!

Til orientering er den foreløbige kalender angivet herunder.

- 9/3 1. Vår-Øst , Amager
- 23/3 1. Vår-Vest , Ålborg
- 6/4 Windy Pokalen, Amager
- 20/4 Århus stævne (T/R, G/Y, Speed)
- 17-18/5 Limfjordsstævne, Ålborg
- 25/5 Århus stævne (Combat, Stunt)
- 1/6 Comet Cup, Amager
- 15/6 Hertug Hans Stævne, (Combat) Haderslev
- 22/6 Midsommerstævne, Ålborg
- 5-13/7 Sommerlejr, Vandel
- 6/7 Fredericia Slaget, Vandel
- 8-13/7 EM , Belgien
- 3/8 Haderslev Cup, (Combat, Stunt, G/Y)
- 10/8 1. Høst-Øst, Amager
- 15-17/8 NM , Stockholm
- 24/8 2. Høst-Øst; Amager
- 30-31/8 DM , Ålborg
- 28/9 1. Høst-Vest, Ålborg
- 12/10 2. Høst-Vest, Århus
- 2/11 KM , Amager
- 9/11 Århus stævne

Nyt fra



REGELMAPPER

Sidste år måtte unionen kæmpe med et stort problem, nemlig at skaffe regelmapper. Vi havde besluttet ikke at lave nogle nye, fordi FAI ville udsende en ny Sporting Code (regelmappe) i begyndelsen af 1975.

Ebbe Rasmussen fra Orkan ville imidlertid ikke lade sig nøje med den forklaring, og begyndte at lede efter nogle. På Sherlock Holmes lignende måde fandt han frem til 50 usamlede regelmapper i en kælder i Valby, og ikke nok med det - han samlede dem også.

Vi har nu fået mapperne og sat dem i plastik omslag. De kan her efter købes for 10,- kr. pr. stk. Indsæt beløbet på postgiro nr. 5 20 87 69 under angivelse af Linestydings-Unionen, Fælledvej 7, 6100 Haderslev.

Så snart vi modtager den nye Sporting Code, vil rettelsesblade blive udsendt.

BEGYNDER KUNSTFLYVNING

Endelige regler for begynder kunstflyvning blev fastlagt på det ordinære bestyrelsesmøde. Et regelblad kommer hurtigst muligt.

FAI MØDE

På FAI mødet den 4-5/12 1974 blev følgende regel vedtaget:

"De to liner må ikke forsætligt snoes og/eller sammenlægges mellem det punkt hvorfra linerne udgår fra modellen til et punkt 300 mm fra håndtaget".

Ovenstående indsættes sidst i 4.1.7 og 4.3.5.b. i regelmappen, og er gældende pr. 1/1 - 75.

Desuden blev der vedtaget en række regler, som ikke er af konstruktions mæssig art. Disse regler vil først blive indført, når et rettellesblad udsendes. Det er nemlig sådan, at de faktiske ændringer i reglerne næsten ikke er til at få øje på, men til gengæld skal ordlyden i en lang række paragraffer ændres. Det gælder især combat reglerne, som nu er officielle. Helt nye combat regler kommer i næste nr. af Linestyret Modelflyvenyt.

Der blev også vedtaget en række regler som ikke vil være gældende for konkurrencer i Danmark.

Det drejer sig om følgende:

Speed resultater angives i nærmest laveste $\frac{1}{10}$ km/t, idet tiden skal måles med ure med $\frac{1}{100}$ sec. inddeling.

Stunt finalister klassificeres efter pointene opnået i finalerunden + pointene fra bedste kvalifikations flyvning.

I team-race afvikles 2 semifinaler runder. Den bedste tid i de to runder ligger til grund for udvælgelsen af finalisterne

PR - BLAD

Unionen vil lave et PR blad, der også skal kunne anvendes af klubberne. Bladet bliver i størrelse og omfang lig med det Aviator anvender. Vi vil selvfølgelig lave en fortegnelse over hvilke klubber, der findes i Danmark. Klubberne bedes derfor indsende oplysninger om:

Klubnavn

Klublokaler, adresse og åbningstid.

Flyveplads, adresse og træningstid.

Formandens navn, adresse og evt. telf. nr.

GOOD-YEAR REGLER

Good-year reglerne er nu endeligt fastlagte. De nye regler adskiller sig ikke meget fra de oprindelige. Man skal dog bemærke, at flyvereglerne nu er identiske med de i FAI T/R anvendte, altså også opvarmningsperioden. Sæt reglerne, der findes bagerst i bladet, ind i din regelmappe.

EM

Det Belgiske Modelflyveforbund har bedt om at få at vide, hvor mange deltagere der ca. kommer fra Danmark til EM.

Hvis du derfor er interesseret i at deltage, skal du give sekretæren besked snarest. Du vil så automatisk få tilsendt den endelige indbydelse.

Klub meddelelser

Hidtil har klubberne ikke vist større lyst til at bruge Linestyret Modelflyvenyt til interne meddelelser til deres medlemmer.

På det ordinære bestyrelsesmøde blev der spurgt, om man måtte bringe sådanne meddelelser i bladet. Sekretæren har hele tiden taget det som en selvfølge, men nu er der forhåbentlig ikke tvivl hos nogen længere.

Som første klub har Haderslev Modelflyveklub gjort brug af denne spalte.

HADERSLEV MODELFLYVEKLUB

HSI (Haderslev Samvirkende Idrætsforeninger) afholder et halstævne den 8-9/3.

Klubben har tilmeldt 2 fodboldthold samt et svømmehold 10x50 m. Fodboldtholdene er fuldttegnet, men vi mangler stadig to mand til svømmeholdet. Meld dig ved månedsmødet den 7/3.

Selv om du ikke deltager på nogen af holdene, bør du komme til stævnet, selvfølgelig iført klubtrøje og med et passende udvalg af heppe-udstyr.

På månedsmødet i marts vises der lysbilleder. Hvis du har nogen, bør du tage dem med.

Byggekonkurrence afholdes d. 22/3.

Udstillingen vi skal arrangere i samarbejde med RC folkene afholdes den 5. og 6. april.

Udstillingsudvalget tager stadig imod gode ideer!

INDBYDELSER

1. Vår - Vest

Aviators modelflyvere indbyder hermed til vår konkurrence d. 23/3 kl. 9.30 på Hesteskoen ved Rørdal. Der flyves speed, stunt eks. + beg., team-race, combat og good-year. Startgebyr 10,- kr. pr. klasse, der sendes sammen med tilmeldingen til Alf Thomsen
Kærvangen 17, Nørholme
9430 Vadum
Tilmelding efter den 15/3 modtages ikke.

1. Vår - Øst

Unionen har endnu ikke modtaget indbydelse til denne konkurrence. Kontakt Jens Geschwendtner, Spidslodden 6, Kastrup for nærmere oplysninger.

resultater

2. Høst - øst

Her bringes, måske lidt sent, resultaterne fra 2. Høst-Øst.

Team-Race

1. Per. Hasling/Ole Hasling Comet
4:38 9:55

2. J. Geschwendtner/L. Petersen Comet
4:50 10:02

Bevar fatningen !

Brug DYVLER i motorfundamenter

FAI

KONKURRENCE

- 29-31/3 Hradec Kralove, Tjekkoslaviet, Intr. Konk., F2A, F2B, F2C, F2D
1-8/4 Utrecht, Holland, "Intr. U.K.H.-Lystrumman Estatie", F2A, B, C
8-11/5 Breitenbach, Schweiz, "Jura CUP", F2A, F2B, F2C
24-26/5 Engelske Mesterskaber. (Ikke optaget i FAI kalenderen)
30-31/5 Lissabon, Portugal, "Latin Cup", F2A, F2B, F2C.
7-8/6 Namur, Belgien, "Intr. Combat Konkurrence", F2C
3-11/7 Pecs, Ungarn, "Mecsek Cup", F2A, F2C.
8-13/7 Verviers, Belgien, "EM & Criterium des As", F2A, F2B, F2C, F2D.
9-10/8 Terlet n/Arnhem, Holland, "Dutch Intr. Combat Championships"; F2D
30-31/8 Cascais, Portugal, "Combat Int. Estoril 75", F2D
9/9 Lugo di-Romagna, Italien, "Coppa d'Oro F.A.", F2C
12-14/9 Constanta, Rumænien, "Interaero 75", F2A, F2B, F2C, F2D.
13-14/9 Bochum, Vesttyskland, "Int. Fesselflugwettbewerb Bochum", F2A, B, C
3-5/10 Nyiregyhaza, Ungarn, "Nyirseg Cup", F2A, F2C.
4-5/10 Utrecht, Holland, "Criterium Midden-Nederland V11", F2A, F2B, F2C.

TIPS

I handelen findes en hel række holde-instrumenter, der alle går under betegnelsen "den tredje hånd".

Verner Jochumsen har fundet ud af, at en lille kasse med strandsand gør samme gavn, og er langt billigere.

Den er især god, når man skal lodde rør og skvulpskjold i brændstoftanke.

rubrikannoncer.

Sælges:

- 1 stk. TATONE speedpan 10 ccm
(ny).....80,-kr.
1 stk. FAI speedpan(ny).12,-kr.
1.stk. MVS speedmotor 2,5 ccm
(ny, tunet af Slatsky)
200,-kr.

Vil blive sendt mod postopkrævning.

Kjeld Frimand Jensen,
Rosenhøj 29-2
2650 Hvidovre

GOOD-YEAR REGLER

Målsætning:

At danne en simpel form for team-race ved at konkurrere med simple modeller i heats mod uret.

Specifikationer:

- (a) Modellen skal være en eksisterende eller forhenværende Good-year racer i skala 1:8 af det virkelige fly.
- (b) Hovedplanets yderkanter, samt sidebilledet må højst afvige plus eller minus 5 %.
- (c) Haleplanets areal må forøges indtil 25% af det totale planareal.
- (d) Cowling af tank og motor er ikke tilladt.
- (e) Kroppen skal være en fladkrop.
- (f) Et- eller tohjuls understel skal benyttes.
- (g) Hvis næseslæber benyttes, må den på intet sted være længere fremme end det punkt, hvor den udgår fra kroppen.
- (h) Modellen skal dekoreres på en skala lignende måde.
- (i) Motorens slagvolumen må ikke overstige 2,50 ccm.
- (j) Der er ingen tankrestriktioner.
- (k) Linelængde 15,92 mtr. Diameter 0,30 mm. Monoline forbudt.
- (l) De to liner må ikke forsætligt snoes og/eller sammenlægges mellem det punkt, hvorfra linerne udgår fra modellen til et punkt 300 mm fra håndtaget.

Konkurrencens afvikling:

Alle modeller, komplette med liner og håndtag, er forpligtiget til at blive kontrolleret for regler og sikkerhed før, under og efter et løb, hvis konkurrenceledelsen ønsker det.

Alle mekanikere skal bære sikkerhedshjelm

Følgende omgange skal gennemflyves:

Heat - 100 omgange Minimum 2 mellemlandinger.
Finale - 200 omgange Minimum 5 mellemlandinger.

Modellen skal have gennemfløjet minimum én omgang mellem to på hinanden følgende mellemlandinger.

Løb, fra start til slutning, foregår som beskrevet i 4.3.7 under T/R.

Der gives advarsler i lighed med FAI T/R.

Cirkelopmærkning er identisk med den i FAI T/R anvendte.

Der bruges sektorer ligesom i FAI T/R.

Udgivet marts 1975