



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2 - 1998

SAM - 1935

7. Årgang



Nordisk Landskamp 1949.
Jens Arne Lauridsen ses hermed sin smukke
finsk - inspirerede vindermodel JAL - 52.

Dansk Modelflyve Veteranklub

SAM 35

stiftet den 6. Oktober 1991

Formand:

Erik Knudsen
Amagervej 66
DK-6900 Skjern
Tlf.: 97 35 17 67

Sekretær:

Poul Rasmussen
Nyvangsvej 25, 2. th.
DK-4400 Kalundborg
(nyt) Tlf.: 59 51 62 11

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvvej 73
DK-4220 Korsør
(nyt) Tlf.: 53 57 23 76
Giro 081-5381

Æresmedlemmer: Per Weishaupt og Sven Wiel Bang

Kontingent: 150 kr. årligt

Medlemsbladet **Oldtimer Modelflyverne** udkommer 3 gange årligt.

Redaktør: Erik Knudsen.

Greig - udstilling

På Veteranflymuseet i Stauning har der i sommer været en udstilling af bygesæt og modeller fra den første Dansk Modelflyve-industri og Greig Hobby.

Læs mere på side 3.



Næste nummer af bladet (3/98) vil udkomme sidste halvdel af februar 1999.

Det er planlagt til at indeholde stof om blandt andet:

1. Trimning af gummimotormodeller
2. Wakefieldmodeller
3. Norsk modelflyvehistorie
4. De nordiske landskampe

Samt stof fra vore læsere...

DEAD-line: 1. februar.

Til de næste blade er der planlagt stof om:

FJ - modellerne (evt. temanummer),
linestyling, dieselmodeller, King Peters Cup
1939, vindermodeller fra wakefieldkon-
kurrencerne, VM i 1955 og 1956,
eliteflyverprøverne ...

Hvis nogen af læserne kan hjælpe med stof,
fotos, tegninger mm. vedrørende disse emner,
så vil det være en god **hjælp**, og vi vil få
nogen bedre artikler...

Ønskes - stof fra de nordiske landskampe !!!

Forslag til artikler modtages meget gerne!

E.K.

Til medlemmerne

Vinteren er over os - det er tid til vinterens byggeaktiviteter. Hvis du ikke er i gang, så er det klogt at begynde nu, så modellen/modellerne er klar til sommerens flyvning.

Måske mangler du en tegning - og materialer til en oldtimermodel kan ikke købes i enhver hobbyforretning.

Både med hensyn til tegninger og materialer kan du få rådgivning fra de mere aktive medlemmer.

Byggeaftener i vinter - medlemmerne i et område kan aftale fælles bygge- eller byggeaftener en gang eller 2 om måneden, hvor man kunne få en oldtimersnak og måske bygge lidt. 2-3-4 personer er nok passende.

Oldtimer - DM 1999

holdes den 4.-5. september. Eli Nielsen undersøger i øjeblikket, om flyvestation Vandel er en mulighed som flyveplads. Ellers bruges pladsen på Skjern enge igen i 1999. Pladsen er god - men den må desværre ikke bruges til RC-motormodeller, mens RC-svævemodeller kan tillades.

RC-udvalget arbejder formodentlig stadig på at finde en god plads på Sjælland til DM for RC-oldtimermodeller.

Skulle den også være egnet til fritflyvning og med gode indkvarteringsmuligheder, vil et samlet DM være en mulighed.

På landsmødet træffes beslutning om stedet. Forsikringspørgsmålet vedr. RC - flyverne bør RC-udvalget nok også drøfte nærmere.

Indkaldelse til Landsmøde 1999.

Der indkaldes hermed til landsmøde den 21. marts som vedtaget på landsmøde-98. De reviderede vedtægter siger blandt andet, at forslag skal være formanden i hænde inden udgangen af januar.

Mødet bliver i Nyborg.

Indbydelsen med dagsorden vil blive udsendt sammen med næste blad.

Artik-len om **Peanutmodeller** er medtaget, fordi disse modeller kan flyves indendørs i en gymnastiksal.

Selv om ens fysik ikke rækker til udendørs-flyvning, kan man med peanutmodeller dyrke modelflyvning alligevel. Det er altid fint flyvevejr!!!

Greig - udstillingen

På side 2 ses et billede af vores udstilling. Veteranflymuseet har åbent fra maj til november og besøges af rigtig mange mennesker.

DMV og personalet på museet har haft mange henvendelser fra gæster, som har guset de modeller, som man fløj med i sin fagre ungdom. Af de ting, som vi fik overladt af Svend Greigs børn, var også en del tegninger. Vi har derfor også kunnet sælge af dem til interesserede, som ville bygge modeller igen...

Hans F. Nielsen har bygget de modeller, som ses på udstillingen. Øverst på montren en A-2 model "**Krølle**" fra omkring 1950. Ved siden af den ses modellen, som i sin gav succes til Dansk Modelflyveindustri, Skjern - **SV-H1**. Det er den første udgave af modellen med buet v-form og pil-form på planet.

I bunden af montren skimtes en "**Greigs dieselmotormodel**" og en A-1 model "**Olympia**" Begge bygget af Hans. Stort arbejde - **Tak**.

Navneskiltet er det originale skilt, som sad på bygningen i Skjern, der husede den første forretning. Desuden er der tegninger og en del af de gamle byggesæt. Vi har haft henvendelser fra interesserede samlere om køb, men har sagt nej, når vi kun har få af dem.

Hvad er der i den udstillede flaske? Alle kender et flaskeskib - dette er et "**flaskefly**" - et sæt til fremstilling af en lille flymodel samlet i flasken!

Hans og undertegnede regner også med at lave udstillingen i 1999 - desværre skal den ned om vinteren.

GOD JUL og GODT NYTÅR

Erik Knudsen

Jens Arne Lauridsen 70 år!

Her i løbet af efteråret 1998 har Jens Arne i al ubemærkethed passeret de 70 år. Han er en trofast deltager i klubbens arrangementer - dog uden modeller. Han begyndte med modellflyvning, da han var 12 år - i 1940. Den mest aktive periode som modellflyver var i årene 1946 -1952, hvor han har vundet utallige konkurrencer og deltaget i mange landskampe. Han vandt Nordisk landskamp i 1949 med en meget moderne og særdeles velflyvende model. Tegningen af den kan ses på bagsiden - men Jens Arnes model har aldrig været bygget i balsa. Bl. a. brugte han 0,4 mm krydsfiner til torsionsbeklædning på oversiden af planets forkant.

Jens Arne har modellen endnu, og han havde den med til et af vore landsmøder..Vi har i flere år talt om at lave en tegning af den, så en de bedste danske A-2 modeller bevares for interesserede...

Jeg har fundet en side fra FLYV marts 1948, hvor den flittigste modellflyver i 1947 omtales. Her kan vi læse lidt om hans meriter.

Hjertelig til lykke, Jens Arne!

Flittigste Modellflyver i 1947



Jens Arne (til højre) sammen med Aage Høst-Aaris, vor midste aktive Modellflyver, som blev Nr. 3.

Den flittigste og resultatrigeste Modellflyver i 1947 var Vejle Modellflyveklubs Flyveleder, Jens Arne Lauridsen, som vandt DMU's all-round Pointskonkurrence med 398 Points. Jens Arne er ikke kommet sovende til sin velfortjente Præmie, en 3 Timers Flyvetur med Dansk Lufttaxa. Hele hans Friid er gaaet med Modellflyvning.

Jens Arne er fra Landet, bor i Stubdrup, 12 km fra Vejle. Han er en beskeden 19-aarig Landmand, som taler et bramfrit rav-jysk. Han har fløjet med Modeller fra sit 12. Aar, kom ind i »Progress» og derfra snart videre til Vejleklubben i Slutningen af 1945.

Han skyr ingen Vanskeligheder, naar det gælder Modellflyvning. Da DMU's Instruktør for et Aar siden kom til Vejle for at holde Foredrag, rasede en Snestorm, saa man næppe kunde gaa i Byens Gader. Men Jens Arne kom igennem paa sin Cykle fra Stubdrup! I Aar ventede man ikke at se ham. Han var syg af Influenza. Men hvem kom cyklende ad de islagte Veje? Jens Arne! — Hans Beskedenhed er legendarisk — først i den seneste Tid lykkes det af og til hans Kammerater at faa ham med ind til en Kop Kaffe.

I 1947 opnaaede han meget fine Resultater i Sommerlejren, var bedste Dansker paa

Landsholdet og vandt alle tre Klasser ved Jyllandsslaget. Ialt naaede han 15 Førstepladser, 3 Andenpladser og 3 Trediepladser i 1947. Han tog C-Diplom, byggede 8 Svævemodeller og 3 Gummimotormodeller.

I Sommerlejren vandt han sin første Flyvetur — i Helikopteren, da den besøgte Vejle. Dernæst fik han en Tur ved Landskampen.

Som Flyveleder er han diplomatisk. Naar et Medlem dukker op med en ny Model, siger han: »Jov, den er fin» — men derpaa kommer saa langsomt lidt Kritik: det kunde være bedre bygget — og det vilde han have lavet anderledes o. s. v. — Jens Arne er af sejt, jysk Stof, en lignende Type som i sin Tid Boy Konstmann (»Ghandi») eller »S.P.», Folk af den Slags, som bærer Modellflyvningen fremad. Virkelig Modellflyvesport stiller store Krav til sine Udøvere. Det er rart at se, at vi stadig har Folk af den rigtige Slags.

Aarets første C-Diplom

Aarets første C-Diplom kom fra Jørgen Liljelund, »Star» i Nykøbing Mors, som med sin »Super II» (A2) bestod Prøven den 24. Januar. Alle Flyvninger var over 3½ Minut.

Landskamp i Norge i Marts

Den nordiske Landskamp i Modellflyvning afholdes i Aar for fjerde Gang, denne Gang i Norge. Af Hensyn til Flyvepladsvanskelighederne finder den Sted allerede den 20.—21. Marts i Hamar og udkæmpes paa Mjøsa-Søens Is.

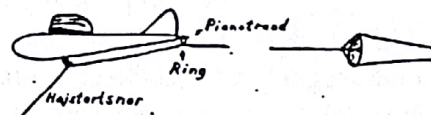
Hjælp at starte nye Klubber

Der er for nylig startet nye Modellflyveklubber i Assens, Præstbro, Sunds, Villestofte samt i Sundby (en Spejderpatrolje). Klubber forbedres oprettet i Kolding, paa Samsø, i Ugerløse og i Nykøbing Falster samt paa Bornholm. Interesserede de paagældende Steder bedes henvende sig til Unionen, saaledes at vi kan sætte dem i Forbindelse med de Modellflyvere, der søger Klubberne oprettet.

Det indendørs DM

Vi erindrere om, at Anmeldelsesfristen til Danmarksmesterskabet for Indendørs Gummimotormodeller den 4. April udløber den 8. Marts.

VINDPOSE- HØJSTART



NOGLE jyske Klubber har i den sidste Tid optaget Højstart med en stabiliserende Vindpose. Vindposen, der f. Eks. er halvt saa lang som Modellen, anbringes et Par Meter bagude. Den fæstes med en Ring til et Stykke Pianotraad bag i Modellen og holdes paa Plads der under Starten af en Snor, der gaar hen til Højstartsnorens Ring.

Naar Modellen udløses, falder samtidig Vindposen af. Den hjælper faktisk til ved Udløsningen.

Vindposen er en god Hjælp til at faa en daarlig Model op, men vi har dog set saa ejendommelige Modeller, at selv ikke Vindposens stabiliserende Virkning hjalp dem op. Vindposen kan lette Begynderens første vanskelige Højstarter, men bør ikke udarte til en Vane, da det ikke kan betegnes som en »fin» Metode til at faa en Model op paa.

Posen medfører en betydeligt forøget Luftmodstand, og dette hindrer i nogle Tilfælde Modellen i at naa Tophøjde, men i andre Tilfælde synes den kun at genere lidt.

Vindpose ikke tilladt.

Det har været diskuteret, om Vindposen er tilladt, eftersom »ingen Del af Modellen maa frigøres under Flyvningen fra det Øjeblik, Modellen overlades til sig selv.» Efter den sidste Tilføjelse kunde det antages tilladt, men for en Sikkerheds Skyld har vi spurgt Modellflyvekommissionens Præsident, Mr. Houlberg.

Ved Redaktionens Slutning meddeler Mr. Houlberg, at hverken midlerudige Finner eller Vindpose er tilladt, da de for en Tid maa regnes som Dele af Modellen. Præsidenten tilføjer tørrt: »Brug af Vindpose er kun en Metode til at faa en daarlig Konstruktion op, og det skulde ikke være nødvendigt paa en stabil Model.»

DM for Oldtimermodeller 1998



De to fly-off deltagere i wakefieldklassen efter dysten: Til venstre vinderen **Ingvar Persson** med sin flotte "streamliner" **Copland Crusader** fra 1939. Til højre **Poul Rasmussen** med sin klassiske "slabsider" **Korda** 1937. Det store diskussionsemne dengang var, om strømliniemodeller fløj bedre end de mere klodsede kassekropmodeller, som var hurtigere at bygge - og reparere.

Lørdag den 5. september oprandt med en kraftig vind, som gjorde det vanskeligt at bevare optimismen - dvs troen på en alletiders modellflyveweekend med roligt vejr og afslappet flyvning.

Amagerskolen i Skjern var hovedkvarteret. Her overnattede nogle af deltagerne, medens andre foretrak mere komfortable hoteller i omegnen. Ved briefing på skolen kl. 14 var ca 20 svenske og danske entusiaster mødt op klar til at luften deres oldtimermodeller. Man lunede sig ved en optimistisk vejrudsigt, men lysten til at udsætte modellerne for vindens luner var ikke stor.

Vel ankommet til flyvepladsen på Skjern enge besluttedes det at starte konkurrencen. Kun de små gummimotormodeller i klasse C-0 gennemførte en del starter, medens andre gemte modellerne til søndagen i håb om bedre vejr.

Lørdag aften var der fælles spisning på hotel "Vestjyden", hvor man tog revanche for de manglende flyvninger ved hyggeligt samvær. Det bestod bl. a. i afsyngelsen af "Modellflyvernes slagsang" på melodien: Slå rommen i glasset...

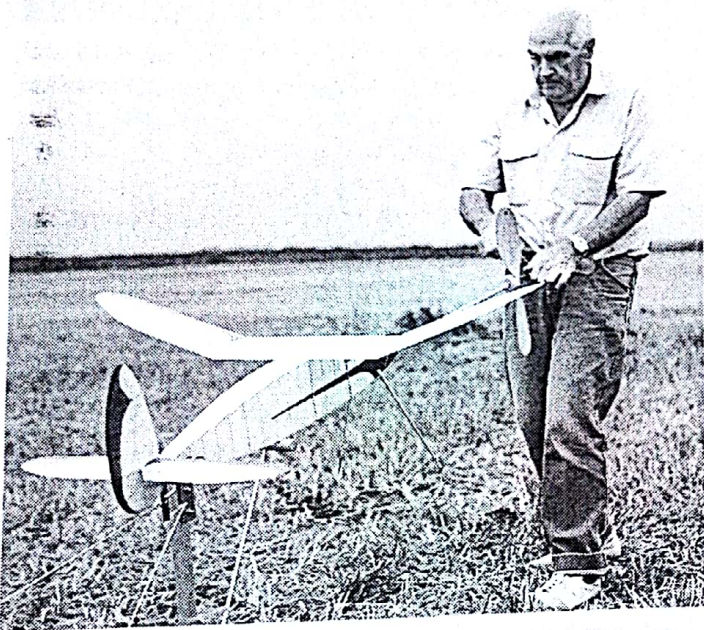
Aftenens højdepunkt stod Hartvig Jensen for, da han fortalte om svæveflyvning i Sverige efter anden verdenskrig, hvor han fløj mange og langvarige termikflyvninger i en tosædet Kranich. Den svenske instruktør lærte Hartvig en svensk "folkevise" på 20 vers, som de hyggede sig med at synge, medens de nød termikken. Hartvig sang den for os - alle tyve vers på svensk. Han kunne den stadig udenad... Imponerende.

Søndagen oprandt med - tro det eller ej - alle tiders flyvevejr: svag til let vind med skydække og beskeden termikforekomst. Mange fløj i flere klasser, så der blev travlhed med at nå de mange starter. Så travlt, at konkurrencelederen ikke selv nåede at få luftet sine modeller.

Flyver den endnu ?

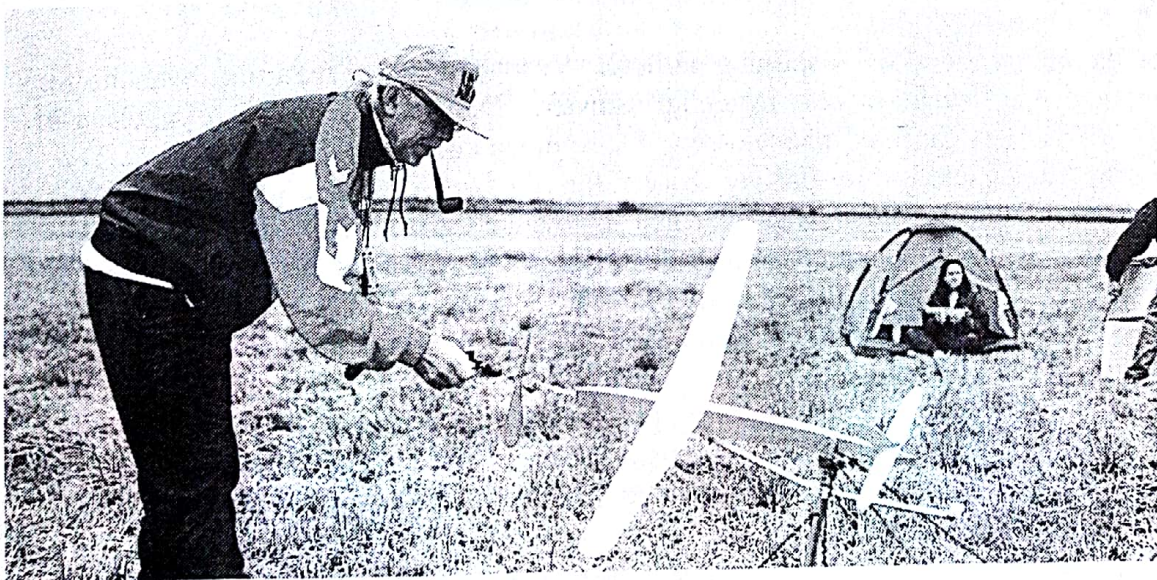


Hartvig Jensen - Erik Knudsen - Fru Wivardsson - Fritz Neumann - Gunnar Wivardsson



Poul Rasmussen fløj i hele 3 klasser. Til højre er han i færd med at trække motoren på sin **Korda 37** op. I fly-off starten havde Poul givet motoren lidt ekstra omdrejninger. Desværre gav det et powerstall, som kostede mange sekunders flyvetid. **Klassisk hændelse!**

Herunder ses vinderen i klasse C-1, **Bjarne Jørgensen**, ved afslutningen af et koncentreret optræk af motoren på sin **BJ-13** fra 1950. Det er en selvkonstruktion, som Bjarne vandt DM-50 med i en alder af 13 år.

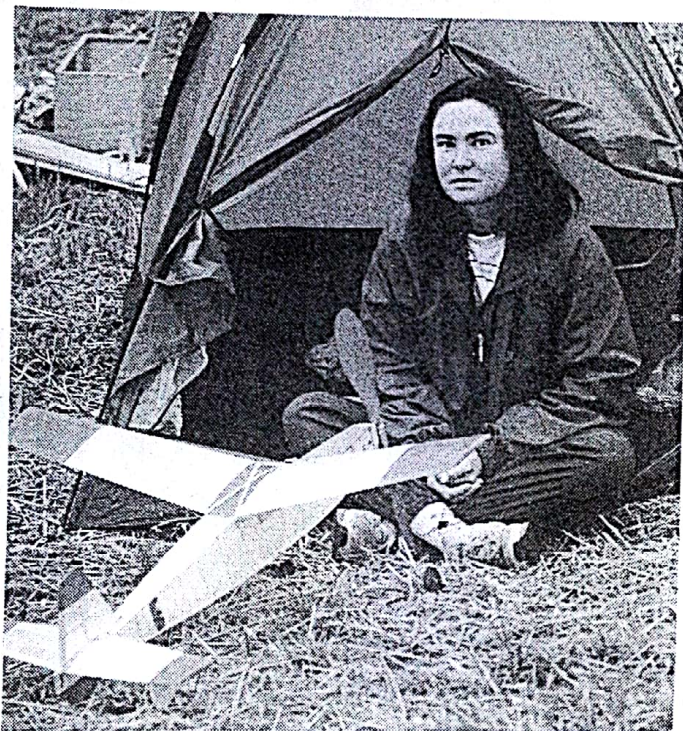


Adskillige svenskere deltager trofast i vore stævner og er med til at sætte deltagertallet op. Fra Göteborg kom i år familien Wivardsson med en hel del modeller. Gunnar og Sofia flyver begge med moderne fritflyvningsmodeller på konkurrenceplan, men altså også Oldtimer.

Gunnar flyver i klasse FIB - dvs. moderne high-tech wakefieldmodeller bygget af kulfiber, kevlar og andre nymodens materialer.

Til højre trækker Gunnar motoren på sin **Baby fra 1939** op. Da han var den eneste med modeller i klasse C-2, var han nødt til at flyve med to modeller selv for at få en konkurrence ud af det... Babyen blev nr. 2.

Han vandt klasse C-0 med **Volo Duplex** fra 1940 - en geared model med utrolig lang motortid!



Sofia flyver FIA - moderne modeller i A-2 klassen. Selvfølgelig bygget i moderne materialer og med moderne teknik som cirkelkrog og buntmekanisme. Hun bygger og flyver også oldtimermodeller og er sekretær i den svenske oldtimerforening .

Her til venstre tager hun det afslappede foran sit telt mellem 2 wakefieldstarter. Modellen er en **Gypsy fra 1948** - en meget enkel og i alt fald i Sofias hænder meget velflyvende model. Modellen er bygget af et byggesæt. De fås desværre ikke mere.

I klasse C-1 fløj hun med en mindre udgave af **Baby 1940**, som hun fløj til en sikker 3. Plads. Sofia er "bidt" af modellflyvning, men får alligevel tid til at uddanne sig til lærer i den svenske "folkeskole".

Vi er naturligvis glade for de svenske deltagere i vore stævner - nogle anvender også danske modeller! Her ses fru Wivardsson med en **Balbo**, som Gunnar anvendte i klasse C-1. I sin tid var det den første model, som Gunnar byggede og fik til at flyve. Modellen er konstrueret af **Poul Kuniss** omkring 1950 og udgivet af **Sven Truedsson** som byggesæt.

Den gamle redaktør har selv bygget et eksemplar, men jeg har ikke (endnu) fået den til at flyve tilnærmelsesvis så godt som Gunnars model.

M.h.t. andre "danske" modeller i svenske hænder kan nævnes, at Tycho Andersson fløj med **Laruska** i A-1 (svensk udgave af Fidusia) og med **Victory** i A-2, medens Rune Tedenryd fløj i A-2 med sin **Aurikel**.



Resultatliste for DM med Oldtimermodeller 1998.

Klasse A-1

1. Rune Tedenryd,	HW-44 (1,5)	: 218 s. = 327 points
2. Fritz Neumann,	FJ-1a (2)	: 117 s. = 234 "
3. Tycho Andersson	Laruska (1)	: 224 s. = 224 "
4. Tycho Andersson	Flygfisken (1,25)	: 102 s. = 128 "

Klasse A-2

1. Rune Tedenryd	Peking-43 (1,25)	: 301 s. = 360 points
2. Hans F. Nielsen	Sherif (1)	: 360 s. = 360 "
3. Tycho Andersson	Victory (1)	: 330 s. = 330 "
4. Rune Tedenryd	Aurikel (1)	: 258 s. = 258 "
5. Fritz Neumann	FN-23 (1)	: 221 s. = 221 "
6. Hans F. Nielsen	SF-19 (3,5)	: 35 s. = 88 "

PER WEISHAAPT - pokalen ("rigtige" A-2 modeller fra 1946 - 1953) :

1. Hans F. Nielsen, 2. Tycho Andersson, 3. Rune Tedenryd, 4. Fritz Neumann

Klasse C-0

1. Gunnar Wivardsson	Volo Duplex (1,5)	: 262 s. = 360 points
2. Bjarne Jørgensen	FJ-5 (1,5)	: 215 s. = 323 "
3. Thomas Johansson	Trumf (2)	: 125 s. = 250 "
4. Poul Rasmussen	Sportster (1,1)	: 204 s. = 224 "
5. Gunnar Wivardsson	Whipit Quick (1,1)	: 113 s. = 124 "

Klasse C-1

1. Bjarne Jørgensen	BJ-13 (1,1)	: 360 s. = 360 points
2. Thomas Johansson	High Climber (2)	: 140 s. = 280 "
3. Sofia Wivardsson	Baby (1,5)	: 181 s. = 272 "
4. Poul Rasmussen	Kadet (1,1)	: 168 s. = 185 "
5. Gunnar Wivardsson	Balbo (1,1)	: 130 s. = 143 "
6. Ingvar Persson	Flygfisken (1,5)	: 50 s. = 75 "

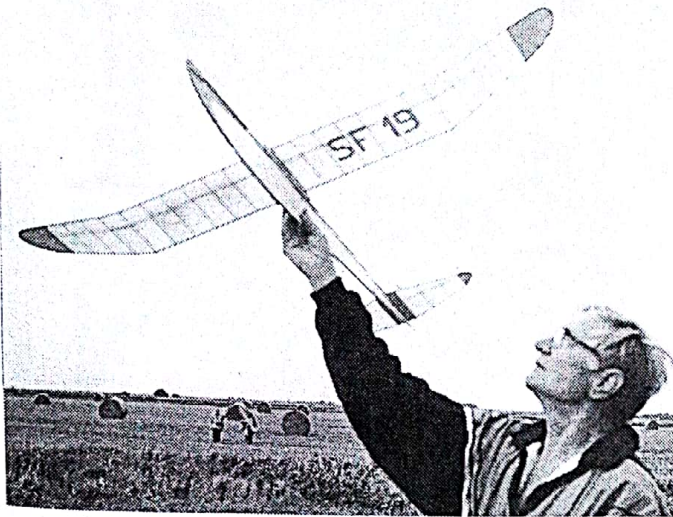
Klasse C-2

1. Gunnar Wivardsson	Korda C (1,5)	: 109 s. = 164 points
2. Gunnar Wivardsson	Baby (1,5)	: 1 s. = 2 "

Klasse C-3 (Wakefield)

1. Ingvar Persson	Krusader (1,5)	: 360 s. = 360 points	+ 180 s.
2. Poul Rasmussen	Korda 37 (2)	: 267 s. = 360 "	+ 133 s.
3. Bjarne Jørgensen	Calle 18W (1)	: 353 s. = 353 "	
4. Sofia Wivardsson	Gypsy (1,1)	: 277 s. = 305 "	
5. Hartvig Jensen	Hart 40 (!,5)	: 67 s. = 101 "	

Tallet i parentes efter modelnavnet er handicaptallet.



Herover: **Hans Frederik Nielsen** med sin model **SF-19** fra 1937. Den er konstrueret af **Knud Flensted -Jensen**.

Herunder **Fritz Neumann** med sin **FJ-1a** fra 1940. En af Familie-Journalens modeller af **Sv. Wiel Bang**.



Herover ses **Erik Knudsen** klar til at slippe "**Opvind**" - en af **Per Weishaupts** konstruktioner fra 1940. Den er bygget af **Hans F. Nielsen**, som lige nåede et par trimstarter, men ikke fløj konkurrence med den. Den er forsynet den originale termikbremse - store **bremseklapper** på forkroppen, som foldes ud.

Modellen flyver meget roligt og sikkert - den vil med et handicaptal på 2 være en alvorlig trussel mod nyere deltagere i klasse A-2. Den er oprindeligt en klasse 8 model.

Herunder ses **Bjarne Jørgensen** med sin **Calle 18 W** fra 1951. Modellen er konstrueret i 1950, hvor den var forsynet med en finne over planet for at holde kropstværsnittet. Nye regler i 1951 krævede mindre tværsnit, så finnen kunne fjernes...



Vi har nu anvendt **handicaptallene** så meget, at en vurdering af deres virkning vil være på sin plads. Tallene er "venlige" over for de rigtig gamle modeller, som nu har en chance mod de nyeste fra 1953. Det er faktisk sådan, at en meget velflyvende ældre model har større vinderchancer end mange nyere modeller. Wakefieldmodellen **Korda-37**, svævemodellerne **SF-19** og **FJ-1a** er gode eksempler. Måske **uretfærdigt** - men resultatet er, at mange nu søger efter en rigtig gammel og god model at bygge, selv om man gerne vil vinde konkurrencer. Det var netop det, vi ville opnå med tallene!

De nuværende handicaptal vil jeg gerne foreslå anvendt i et par stævner mere. Derefter skal de nok op til vurdering igen. Gummimotormodellerne er sværest at give de rigtige handicap. Det nye motorgummi anvendes jo af alle, og det er det bedste, der hidtil har været anvendt. Som regel meget bedre end det bedste **Pirelli-gummi**, som vi har kunnet købe. Det nye **Tan 2-rubber** kan virkelig give nyt liv til de gamle modeller, men udjævner i nogen grad den oprindelige forskel mellem nye og gamle modeller.



Herover ses **Fritz Neumann** med sin A-2 model **FN-23** - en selvkonstruktion fra 1953.
Til venstre **Rune Tedenryd** med Hans Hansens VM-vinder **Aurikel** fra 1953. Den er blevet meget populær i A-2 oldtimer- konkurrencer - også i Sverige.

Begge modeller deltog i kampen om **Per Weishaupt-pokalen** for bedste tid med en "rigtig" A-2 model, dvs. modeller fra 1946 til og med 1953. I 1996 blev pokalen vundet af **Rune Tedenryd**, i 1997 var vejret for dårligt til konkurrencen og i år vandt **Hans F. Nielsen** så pokalen med sin "**Sherif**" fra 1953. Lidt forvirrende er det, at i vor oldtimerklasse A-2 flyves der også med de gamle klasse 8 modeller og de svenske S-2 modeller samt gamle danske modeller i samme størrelse, som f. eks. SF-19. Hans F. Nielsen fløj med en sådan, men nåede desværre kun 1 start. Rune Tedenryd vandt den samlede klasse med en svensk S-2 model **Peking-43** fra 1943
7 modeller var tilmeldt i klassen - lad os få endnu flere med næste år...
Også klasse A-1 vandtes af Rune.- vi danskere må til at tage os lidt sammen... og flyve noget oftere.

Resultatlisten fortæller ikke alt om søndagens aktiviteter. **Oscar Vang** mødte med sin RC-svævemodel - en lidt moderniseret udgave af hans A-2 andemodell fra 1946. Vi nåede at se nogle rigtig flotte starter. Næste gang får klassen forhåbentlig flere deltagere, så **brødrene Holtens fine pokal** kan uddeles.

Resultatlisten viser heller ikke det rigtige antal tilmeldte - mange havde tilmeldt sig til at flyve i flere klasser i løbet af de to dage. Nu havde man kun 1 dag til rådighed, så de fik travlt og nåede ikke at flyve i alle klasserne. I klasse C-1 var der således 8 tilmeldte, og i wakefield 7 tilmeldinger.

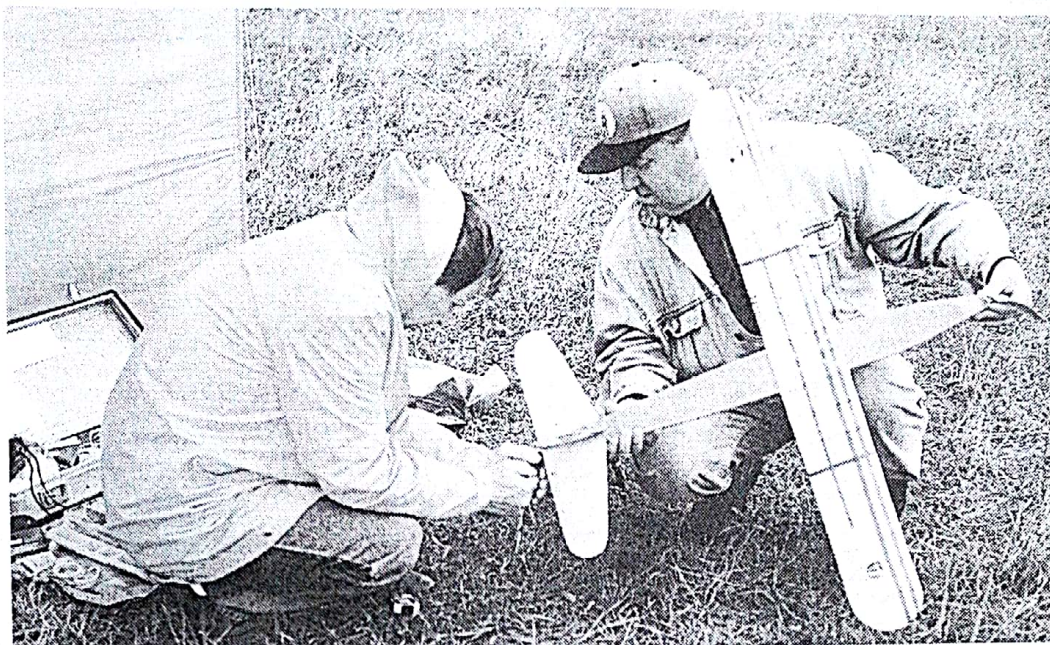
Efterhånden er der udsat vandrepokaler i klasserne C-1, A-2 og wakefield. Næste år vil der også være pokaler til klasserne A-1 og C-0. Klasse C-0 med modeller under 50 cm spændvidde er meget populær og faktisk var det disse modeller, som man valgte at flyve med om lørdagen. I den kraftige vind blæste modellerne rundt efter landingen - det kunne de små lette modeller bedst holde til...
Som præmier havde vi i år indkøbt nogle **årbøger af Frank Zaic og fra SAM-35**. De indeholder et væld af tegninger af oldtimermodeller, hvoraf mange er detaljerede nok til at bygge efter.

Det dårlige vejr om lørdagen skabte hektisk travlhed om søndagen, men den svage vind og en bilvej i flyveretningen gjorde hjemhentningen lettere. Til næste år vil vi arrangere hjælp til at hente modellerne for de af os, som ikke længere løber så stærkt. Landsmødets stadfæstelse af **proxifyvning** - dvs. selve flyvningen af modellen kan overlades til en anden end ejeren- vil også blive en hjælp til de af os, som udmærket kan bygge modellerne, men ikke kan klare flyvning og hjemhentning. Flyvepladsen viste sig særdeles velegnet - det er en af Nordens bedste pladser.

I dette blad er der en del fotos fra stævnet - skulle nogen have gode fotos at låne ud til redaktøren, vil han sikkert bringe dem i næste blad.
Tak til alle deltagere for et godt stævne - vi ses vel næste år?

Erik Knudsen.

Martti Bogdanoff med sin "Laban" en svensk byggesætsmodel fra Truedsson. Martti var i sin tid beskæftiget med fremstilling af byggesæt hos Truedsson...



Klass F Klassisk. 6 anmeldte.

1. Sören Edström	HU-10C	120	88	120	328
2. Gunnar Ågren	HU-10C	75	120	52	247
3. Sören Edström	Brooklyn Dodger	53	60	107	220

Klass F Nostalgi. 6 anmeldte.

1. Sten Persson	Hi-Fli	104	74	0	178
2. Sven-Olov Borg	Kapten Krok	120	0	0	120
3. Thomas Johansson	Half Wild Goose	37	26	24	87

Klass S2. 27 anmeldte.

1. Lars Larsson	Bernfest	120	120	120	360
2. Sven Rågwall	Meteor 21	120	105	120	345
3. Sven Landervik	Taifun	120	59	120	299
3. Bengt Åhman	Kondor	120	120	59	299
5. Urban Lindström	Cirrus	120	115	52	287
6. Erik Knudsen	AH-24	57	120	106	283
7. Markku Tähtkäpää	Moazagot	120	78	75	273
8. Markku Tähtkäpää	Kuha 15	64	85	104	253
9. Markku Tähtkäpää	Pluto III	120	120	0	240
10. Kurt Sandberg	Moazagot	120	61	0	181
11. Helge Wannberg	Peking	77	80	0	157
12. Arne Berglin	Skyway	118	8	0	126
12. Helge Wannberg	Master	76	50	0	126

Sven-Olov Borg med "Kapten Krok" i klasse F Nostalgi.



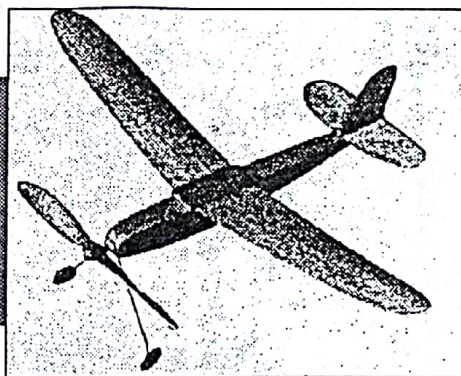
Man kan ikke længere stole på noget i vore dage. Jeg har deltaget mange gange i det svenske SM for oldtimermodeller. Det har altid været godt flyvevejr, og jeg var sikker på, at de svenske arrangører havde en fast aftale med vejrguderne. Et eller andet må være gået galt den gang. Vejrudsigten for weekenden var slem - så slem, at en del tilmeldte danskere valgte at blive hjemme. Konkurrencerne startede lørdag med nogen vind, som hurtig tiltog i styrke. Der blev fløjet meget alligevel, men de sidste starter var vinden så stærk, at den medførte mange planbrud under højstart.

Jeg fløj i klasse S-2 med AH-24 i landskampen og følte mig "tvunget" til at flyve sidste start i stormvejret. Højstarten med 100 m line gik godt til ca 50 m højde. Her blev vinden så kraftig, at linen knækkede, modellen loopede en gang, drejede rundt i en kurve og fløj tæt på en max. AH-24 er meget stabil, når den er trimmet. Jeg endte på en 6. plads med den svenske landskampdeltager Arne Berglin på en 12. Plads med kun 2 starter.

Søndag blev konkurrencen sat i gang. Det var meget få, som vovede at starte - et par planbrud under højstart var en effektiv advarsel, så konkurrencen blev afbrudt. En af de få, som fik en rimelig start om søndagen, var Fritz Neumann med sin FJ-1a. Vejret blev ikke bedre, så for middag aflystes det hele. Et forsøg på af flyve SM færdig den 3. oktober slog også fejl. Det var ærgerligt, at søndagens vejr forhindrede landskampen i klasse S-1 og S-int at blive gennemført - jeg havde jo gjort min pligt i S-2.

Som altid var stævnet perfekt arrangeret - det kan meget anbefales andre at deltage - og næste år kan vi forhåbentlig gennemføre landskampen.

REGLER FÖR FRIFLYGANDE OLDTIMERMODELLER



I. KLASSINDELNING.

Modellerna indelas i följande tävlingsklasser:

Gummimotormodeller:

Kroppsmodell A2: Spännvidd max. 50 cm. *Stavmodell*

klass A1 får ingå. Konstruktionsår före 1951.

Kroppsmodell B2: Spännvidd 50-75 cm. *Stavmodell klass*

B1 och 30"-modeller får ingå. Konstruktionsår före 1951

Kroppsmodell C2: Spännvidd 75-100 cm. *Även 40"-*

modeller får ingå. Konstruktionsår före 1951.

Kroppsmodell

D: Spännvidd över 100 cm och *Wakefieldmodeller.*

Konstruktionsår före 1951.

"Twin pusher": Stavmodeller av äldre typ.

Konstruktionsår före 1951.

Segelmodeller:

S1: spännvidd max. 100 cm. Konstruktionsår före 1951.

S2: spännvidd över 100 cm. Konstruktionsår före 1951.

Modeller över 150 cm spännvidd kan betecknas som S3.

Konstruktionsår före 1951.

Sint: max bäryta 32-34 dm². Konstruktionsår 1951-

1955.

Förbränningsmotormodeller:

E: Tändstiftsmotorer max 10 cm³. Konstruktionsår före 1951. Motortid max. 30 sek.

F-Klassisk: Modeller med konstruktionsår före 1949.

Motorstorlek max 2,5 cm³. Motortid max. 30 sek.

Motortyp: originalmotor konstruerad före 1950 eller modern replik därav. Modellen försedd med av konstruk-tören föreslagen motorstorlek.

F-Nostalgi: Modeller med konstruktionsår före 1959.

Motorstorlek max. 2,5 cm³. Motortid max. 15 sek.

(handstart). Motortyp: originalmotor konstruerad före

1959 eller modern replik därav. Bärytebelastning enl.

för modellens konstruktionsår gällande regler.

2. KONSTRUKTION.

Modellerna skall vara konstruerade senast det år som

angivits ovan enligt de regler, som gällde t.o.m. detta år. Dokumentation i detta avseende om sin modell skall varje tävlande vara beredd att uppvisa på tävling för styrelsen eller tävlingsjuryn. Sådan dokumentation bör främst utgöras av ritning från någon känd publikation. Modellen skall förutom att följa ritningen även vara tidstypiskt utförd. (Avser materialval, klädsel och propellerval.) Endast termikbroms, kurvroder på S-modeller och erfarenhetsmässiga förstärkningar får införas utöver ritningen.

Vingbelastningen skall i de olika klasserna vara:

Klasserna A, B, C och S1: min 10 g/dm.

Klasserna S2 och F-Klassisk: min. 15 g/dm.

Klass D: min 15 g/dm eller gällande vikt i Wakefield-klassen.

Övriga under 1940-50-talen gällande bestämmelser för minsta kroppssektion, max.vikt, max. kroppslängd och max.stabilisatoryta förutsättes vara uppfyllda av alla oldtimerkonstruktioner.

3. TÄVLINGAR.

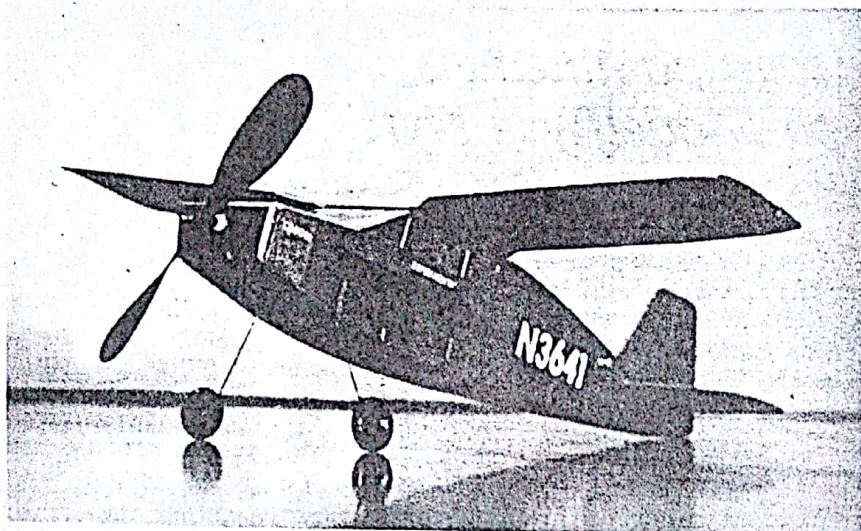
Tävlande får starta med mer än en modell i varje klass förutsatt att de är av olika typ och konstruktion. Alla slag av reparationer är tillåtna, men reservmodell får ej sättas in i stället för skadad eller bortflugen modell. varje modell får göra tre flygningar och max.tiden är 3 minuter om ej annat överenskommes före tävlingens början. Omstart får ske en gång vidd tid under 20 sek. och ytterligare en gång om hinder utanför den tävlandes kontroll uppkommer under start.

I klasserna E och F får omstart ske en gång vid för lång motortid. S-modellerna startas med löp- eller vinschlinja högst 100 m lång. I linans fria ände skall en väl synlig flagga eller fallskärm om minst 15 x 15 cm vara fästad.

Tidtagaren får följa modellen med kikare. Markstart får tillämpas i klass D.

Vid Oldtimermästerskapen måste minst tre tävlande starta i respektive klasser för att mästerskapsplaketter skall utdelas.

(Januari 1998)



Erik Knudsens udgave af »Nesmith Cougar« har indtil videre kun fløjet ca. 30 sek. Men i USA har denne konstruktion fløjet over 9 minutter — i termik.

Prøv en peanut

- Gummimotordrevne, fritflyvende skalafly

I denne artikel fortæller Erik Knudsen grundigt om de fritflyvende Peanut-modeller, der for tiden nyder stor popularitet i adskillige lande. Med tilladelse fra firmaet Peck-Polymers bringer vi i tilknytning til artiklen tegning i fuld størrelse til modellen »Nesmith Cougar« konstrueret af Clarence Mather. Denne model har verdensrekord i klassen med en flyvning på 9 min. og 29 sek. — så kom ikke og sig, at jordnødder ikke kan flyve i termik!

De fleste modellflyvere har sikkert — som jeg selv — begyndt modellflyvningen med et ønske om at fremstille skalamodeller —

helst flyvende. Måske har du også gjort den erfaring, at de er svære at bygge og ikke mindst at flyve, og at man for at få høje flyvetider må konstruere modeller, der afviger stærkt fra rigtige fly — tænk bare på vore fritflyvende konkurrencemodeller, som jo ikke rigtig ligner rigtige fly.

En meget speciel type fritflyvende skalamodeller har i de sidste 15 år opnået stor popularitet blandt modellflyvere i andre lande — særligt i USA, hvor klassen blev skabt omkring 1967. På grund af modellerens lave vægt blev de døbt peanuts (jordnødder), og reglerne siger, at de skal være skalamodeller med største spændvidde 13 tommer (ca. 33 cm) og med gummimotor som drivkraft.

Hvorfor netop 13 tommer? Skalamodeller plejer jo at blive bygget i én bestemt skala? Det har sin oprindelse i en amerikansk førkrigs tradition med at fremstille byggesæt i grupper med forskellig spændvidde —

eks. 12, 16, 24 og 36 tommer. Da man i 1967 skabte peanutklassen, baserede man den på modellerne i den mindste gruppe, idet man her havde en hel del tegninger fra før 1940, hvor de mindste modeller var de populæreste.

Siden 1967 er klassen blevet meget populær — i mange lande flyves regelmæssige konkurrencer, og flere store internationale postkonkurrencer er blevet afholdt. Normalt indebærer en postkonkurrence, at man sender sine flyveresultater til andre lande — her sendes hele modellen — godt emballeret — og den proxyflyves så af den peanut-pilot i konkurrencelandet.

Danske modellflyvere har kunnet læse om peanuts i Aeromodeller siden 1969, men da Per Grunnet i Modellflyve Nyt 5/78 fortalte om klassen, endte han med at konstatere, at den var totalt ukendt i Danmark.

Siden da er der bygget en del peanuts herhjemme — det første uofficielle DM er fløjet, og en voksende interesse for klassen tyder på, at de også vil blive populære her i landet.

Mange gode egenskaber

Hvad er nu grunden til deres popularitet? For mig at se har de mange gode sider — de ligner rigtige fly, de har rimelige flyveegenskaber både udendørs og indendørs, er billige, lette at transportere, renlige, lydløse, havarerer på grund af deres lave vægt sjældent alvorligt — de kræver meget lidt værktøj og udstyr, de kan bygges i enhver stue og kræver kun en lille flyveplads. Endelig byder klassen også på udfordringer mht. typevalg, konstruktion, bygge- og trimmeteknik, hvis man ønsker at konstruere sine egne modeller.

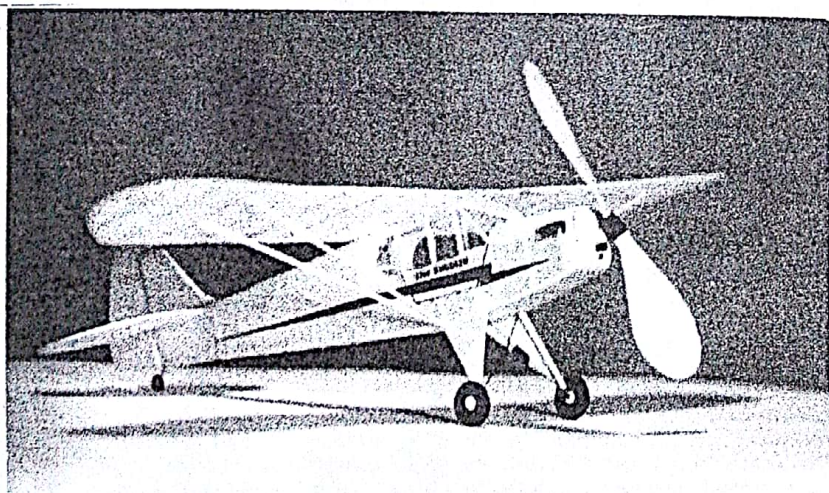
Jeg må indrømme, at man skal vænne sig lidt til at arbejde med de små dimensioner på materialerne (det kan så forbedre ens sædvanlige byggestandard) og at nogle typer er svære at overtale til at flyve rimeligt. Den største ulempe ved dem er dog, at de er vanedannende

Start med et byggesæt

Det er nok klogt, at den første peanut er en byggesætsmodel. Det er som regel all-round modeller, der kan bruges både udendørs og indendørs. De vejer 10-15 g, er forsynet med en plastikpropel og en motor, der er kraftig nok til flyvninger i svag vind.

Indendørs specialmodeller vejer fra 3-10 gram, er forsynet med balsapropel, har en længere og tyndere motor og deraf følgende længere motorløbetid. Idealet her er en model, som lander med nogle få omdrejninger tilbage på motoren.

Udendørs peanuts trimmes som almindelige gummimotormodeller med et nogenlunde hurtigt stig efterfulgt af et glid, der er ret stejlt. Friløbspropel er nødvendig for et



Min letteste Peanut Piper J 3 på 4,5 g flyvevægt m. motor. Flyver op til 60 sek. i en gymnastiksal - mere i en stor hal.

blot nogenlunde rimeligt glid, da en stor stillestående propel er en meget kraftigt virkende luftbremse. Termikflyvninger forekommer — rekorden er 9 min. 29 sek. fløjet i USA med en Nesmith Cougar.

Flyvepladsen er ikke noget problem. En sportsplads udendørs og en gymnastiksal indendørs kan bruges. Selvfølgelig er en stor hal allertiders til indendørs brug, men mindre kan gøre det. Peanuts kan altså flyves på alle tider af året. Tiltalende

Materialer og værktøj

Også med hensyn til materialer og byggeplads er de små modeller nøjsomme. En plade 30×40 cm abachi- eller krydsfinerplade (helst blødt, så nåle let kan gå i) kan bruges som byggebrædt. Materialer og værktøj rummes let i en skotøjsæske. Værktøjet kan indskrænke sig til et barberblad, nogle nipsenåle, små pudseklodser, en pincet, en tang med smalle kæber samt nogle små file. De kan dog erstattes af tynde fyrrelister med slibepapir på, så man kan komme til vanskeligt tilgængelige steder.

Balsalister fremstilles med listeskærer (eller barberblad) af 0,8-1,5 mm balsafiner. Til udendørs modeller bruges 1,5×1,5 mm lister meget — til indendørs må man ned på 0,8×0,8 mm for at få den lave vægt frem.

Sørg for — i hvert fald til udendørs brug — at bruge ret hårdt balsa, hvor styrke er nødvendig — forkanter, længdelister i krop, osv. Basswood — en slags piletræ — der er stærkere end balsa, bruges tit til laminerede buer, eller hvør man gerne af skalahensyn vil have en tynd liste med stor styrke. Bambus i tynde lister bruges også.

Til limninger anvendes almindelig hvid lim eller balsalim. Epoxy og cyano kan selvfølgelig bruges, hvor der kræves stor styrke — f.eks. til understel. Spar på limen — den vejer mere end du tror. Som hvid lim har jeg anvendt Titebond, der er ret hurtigt tørrende. Min sidste model blev bygget med Ambroidglue — en balsalim, der tørrer hurtigt og ikke trækker sig sammen under tørring, så de spinkle balsakonstruktioner vrides ikke skæve af limen.

Til beklædning bruges ofte Peck Polymers ret tykke farvede papir, der så giver modellen de rette farver. Det er ret tæt og giver god skalavirkning, medens det tynde, meget lette japanpapir er mere gennemsigtigt og ikke så naturtro. Man kan også beklæde med hvidt japanpapir, der efter dopening males/sprøjtes med en tynd farveopløsning (evt. Humbrols, som kan anvendes over dope, men ikke under). Men det er tungere end det tykke farvede papir. Man er her i et dilemma — en tung model giver mindre flyvetid — en gennemsigtig model giver færre skalapoints. Ved specielle indendørsmodeller anvendes det tynde farvede japanpapir, sommetider farvet kondensatorpapir (svært at beklæde med) eller endog mikrofilm. Små detaljer males med Humbrols maling til plastikmodeller.



Denne Druine Turbulent er bygget af Jørgen Korsgaard.

Forslag til peanutregler

Modeltype: en skalamodel af et menneskebærende fly tungere end luften. Største spændvidde 33 cm. Drivkraften skal bestå af gummistreng.

Dokumentation af skalalighed:

Enten: En tegning i mindst skala 1:144 og et foto grafi af originalflyet,

Eller: En 3-plans tegning i farver og mindst skala 1:144,

Eller: (tegning af anerkendt byggesætsmodel med farveangivelser).

Flyvning: Hver deltager får 3 flyvninger med 2 startforsøg pr. flyvning. Som startforsøg regnes flyvninger under 5 sek. Summen af de to bedste flyvetider i sekunder udgør deltagerens flyvepoints. Ved pointslighed afgøres placeringen af omflyvninger.

Skalabedømmelse: Følgende ting bedømmes og gives points:

- Håndværksmæssig udførelse:
 - Særdeles god 3,5 points
 - God 2,0 points
 - Mindre god 1,0 points
- Lighed i farve og mærkning:
 - Særdeles god 3,0 points
 - God 2,0 points
 - Mindre god 1,0 points
- Antal skaladetaljer:
 - Mange 3,0 points
 - Nogle 2,0 points
 - Påtegnede 1,0 points
 - Ingen 0 points
- Beklædningsmåde:
 - Bæreflader beklædt på begge sider 3,0 points
 - Vinge to-sidig, haleplan ensidig 2,0 points
 - Hel balsa 1,0 points
 - Bæreflader beklædt på en side (hvis originalens beklædning er ensidig) (3) points
- Beklædningsmateriale:
 - Malet papir 6,0 points
 - Farvet papir m. klar lak 5,0 points
 - Japanpapir 4,0 points
 - Helbalsa 3,0 points
 - Farvet kondensatorpapir 2,0 points
 - Ufarvet kondensatorpapir 1,0 points
 - Mikrofilm +2,0 points
- Minuspoints gives for afvigelse fra skala

for at forbedre flyveegenskaberne — eks. længere næse eller krop, flytning af vinge, større finne el. haleplan, enklere kropstværnsnit.

Hver ændring giver +2,0 points

- Understel:
 - Nøjagtig skalalængde 3,0 points
 - Noget længere 2,0 points
 - Meget forlænget 1,0 points
 - Intet el. udokumenteret 0 points
- V-form:
 - Skala 3,0 points
 - Op til 6 grader forøgelse 1,0 points
 - Mere end 6 grader forøgelse eller udokumenteret 0 points
- Haleplan:
 - Skala 3,0 points
 - Forstørret 1,0 points
 - Meget forstørret eller udokumenteret 0 points
- Pluspoints gives for:
 - Lavvinget 1,0 points
 - Biplan 3,0 points
 - Triplan 5,0 points
 - Autogyro 7,0 points
 - Helikopter 9,0 points
 - Flyvebåd eller vandfly 3,0 points
 - Rigtigt antal profiler i vinge 2,0 points
 - Rigtigt antal profiler i haleplan 1,0 points
 - Bevægelige krængror 1,0 points
 - Bevægelige højde- og sideror .. 1,0 points
 - Rigtigt antal profiler i finne 1,0 points
 - Oval eller rund krop 1,0 points
 - Hjulkapper 1,0 points
 - 3-dimensional pilot 1,0 points
 - Fritliggende stjernemotor 1,0 points

Deltagerens placering:

Flyvekurrencen placerer deltagerne efter deres flyvepoints (summen af de to bedste flyvninger i sek.).

Skalabedømmelsen placerer deltagerne efter deres skalapoints.

Hver deltagers placeringspoints lægges sammen. Deltageren med lavest placeringssum er vinder.

Ved ens placeringssum afgør omflyvning resultatet.

Reglerne her er et forslag bygget på en svensk oversættelse af de amerikanske Miami-regler, der tilgodeser flyveevnskaber og skalalighed ens i konkurrencen.

Ved dokumentationskravene er det sidste punkt med anerkendt byggesætstegning min egen tilføjelse for at forenkle dokumentationen.

Erik Knudsen

11 18 point
60 42 s+k
74 60 point

Jeg foretrækker at beklæde ved at dope træværket først alle steder, hvor papiret skal limes — pudse let — lægge papiret mod den flade, der skal beklædes — cellulosefortynder stryges så med en fin pensel *uden på papiret* — fortynderen trænger igennem papiret og opløser dopen på træet, så papiret limes fast. Tynd tapetlim og fortyndet hvid lim kan bruges — det sidste giver let pletter på papiret. Ved rundede kroppe med mange længdelister skal man beklæde med smalle strimler — ikke brede stykker, der uvægerligt vil give rynker i papiret.

Sædvanligvis samles modellen først efter at beklædning og overfladebehandling er klar — det er det nemmeste. Detaljer gøres også færdige inden samling.

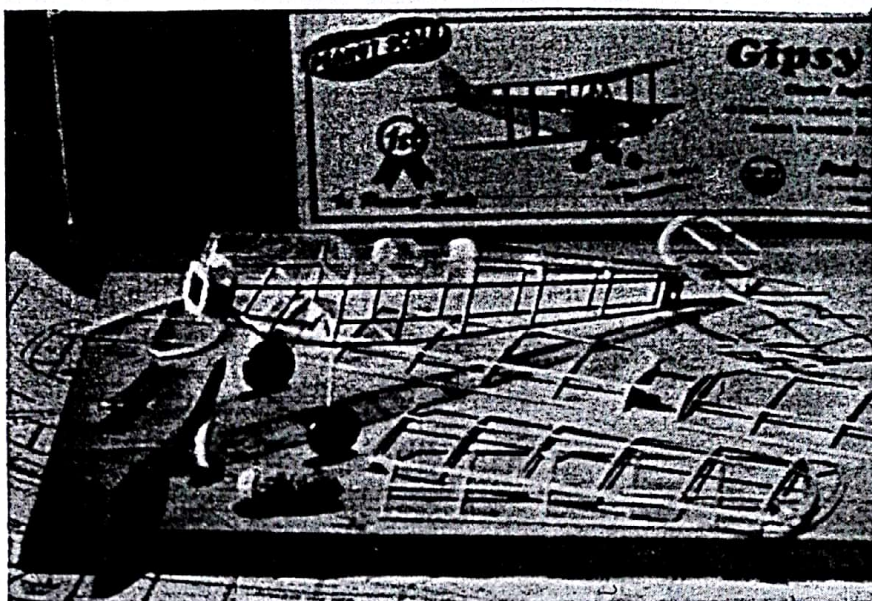
Ved overfladebehandlingen fugtes beklædningen *let* med vand — sæt delene fast under tørringen. Det samme gøres efter dopningen, hvor der skal anvendes en meget tynd dope — fortyndet zaponlak er bedst, da det ikke trækker så meget under tørringen. Almindelig dope vil ofte vride de spinkle flader skæve. Selv har jeg prøvet at anvende SIG's »Lite Coat« dope med godt resultat. Som regel er én gang dope tilstrækkeligt — i alt fald til indendørs brug.

Propel og motor

Propellen er i byggesættene en plastikpropel — som regel en af Peck Polymers specialpropeller i aluminiumsfarvet plast med hak for friløb. De bliver pæneste, når de pudses med fineste sandpapir. Mange af de plastikpropeller, som findes i de små gummimotormodeller med skumvinger, der fås i næsten alle legetøjsforretninger, kan udmærket skæres til i længde og form, så de kan anvendes. Propelleje og aksel herfra er dog som regel for tunge. Man kan udmærket selv fremstille balsa-propeller, der er lettere og bedre end plastikpropellerne, men det er en anden historie.

Motorgummiet man anvender kan være

Mette Knudsen med den færdige Gipsy Moth. Den er ikke stor



Erik Knudsens halv-færdige Gipsy Moth på byggebrædtet.

fra 2 strenge 1×3 mm til 2 strenge 1×1 mm, alt efter hvor let modellen er. De fleste byggesæt indeholder 1×2,4 mm motorgummi, der i 2 strenge giver en god all-round motor.

Motoren er gerne længere end krogafstanden for at få flere omdrejninger. Hvis du snor gummistrengen lidt, *inden* du binder den sammen til en ring, så vil du se, at når knuden er bundet og motoren slippes, så snor den sig selv til en kortere længde, der dog alligevel kan tage mange omdrejninger.

Motoren fastholdes bag i kroppen bedst af et lille 1,5 mm alu-rør, så du kan hægte modellen i et stativ under optræk. Det er ærgerligt både for ejeren og holderen af modellen, hvis den knuses i hænderne på holderen.

På nogle tegninger vises, at motoren fastholdes af en knappenål. Det er let, men kan ikke anbefales. Så hellere end tynd, afrundet fyrreliste (1,5 mm).

Krav om skalalighed

Da det er en skalamodel, vil et vist omfang af dekoration og detaljer høre til. Men — detaljer vejer næsten altid, og igen må man vælge mellem en let model eller mange skalapoints. Her er der frit spillerum for ens opfindsomhed, hvad enten det er en 6-cylindret stjernemotor, et maskingevær eller et udstødningsrør, der skal kopieres. Mange detaljer — bogstaver, nationalitetsmærker og markering af rør — kan udmærket tegnes på eller dopes på af tynde japanpapirstrimler.

Hjulene er oftest af plastik, eller man kan selv lave dem af balsa med forstærkning. Fine skalahjul med eger af silketråd kan købes — de flotteste laves af Fulton Hungerford — et par koster 7,50 US dollars

En pilot i en skalamodel vil nok gøre sig — enten man lader sin fantasi udfolde sig på en todimensional tegning på papir, der

males, eller ved at udskære en tredimensionel balsapilot.

Et optrækkerapparat med en udveksling på fra 1:5 til 1:10 vil være en behagelighed at have — man kan købe en udmærket 1:5 winder fra Peck-Polymers.

Trimning af peanuts

En model flyver næsten aldrig af sig selv — den skal trimmes. Nogle typer — højvingede med stort planareal, v-form og stort haleplan — er relativt lette at trimme. Andre — lavvingede med lille planareal, ingen v-form og lille haleplan — kan godt kræve megen omtanke og eksperimenteren.

Det er meget vigtigt, at tyngdepunktet passer efter tegningen — blyballast kan være nødvendig. Det er selvfølgelig ærgerligt at komme 2 gram bly i en model, som man har anstrengt sig for at bygge på 10 gram — det måtte jeg på en Gipsy Moth — men tyngdepunktet *skal* passe. Ved udendørs modeller trimmes over højt græs til et pænt glid — vent dig ikke for meget. Både højderør og siderør kan stilles ved at ånde på fladen og vride — forsigtigt — den vej man har brug for. Man kan lave dem stilbare, men det koster vægt.

Modellen skal kurve under stiget, der som regel foregår til venstre. For at hindre, at modellen »taber« venstre vinge ved snævre kurver — nødvendige i en gymnastiksal — gives venstre vinge ca. 1-2 mm wash-in ved monteringen. Kurvens størrelse trimmes med både siderør og sidetræk på propellen. Sidetræk alene kan resultere i, at modellen på de sidste omdrejninger retter kurven ud — lige ind i gymnastiksalens væg.

Ved indendørs trimning foretrækker jeg at lade modellen jordstarte. Man kan så øge omdrejningstallet på motoren i takt med, at man får trimmet modellen. Ved konkurrencer kan man ofte vælge mellem jordstart og håndstart. De jordstartende får så tillagt 8-10 sek. ekstra flyvetid.

Flyvetiderne afhænger selvfølgelig af modeltype og trimning — den uofficielle danmarkrekord indendørs er på 30 sek. med en Nesmith Couger på 12-13 g med plastikpropel — den kan let slås. En Lacey M-10 på 10 g i et stort lokale kan bringes til at flyve ca. 60 sek. De superlette indendørs-modeller kan flyve over 1 minut ret let. Nogle typer — eksempelvis en lavvinget jager — vil ikke give så høje flyvetider, men flyvetider er heller ikke alt. Tilfredsstillelsen ved at få en besværlig type til at flyve kan være lige så stor som ved at flyve flest sekunder.

Konkurrencerne er delt op i en skalabedømmelse og en flyvekonkurrence. De her aftrykte regler er efterhånden de mest almindelige, idet de tilgodeser skalalighed og flyveegenskaber ens. Studer reglerne nøje, og du vil kunne se, hvilke ting der lægges vægt på, og hvilke ændringer som længere understel, større haleplan og længere næse man bruger for at få rimelige flyveegenskaber ud af vanskelige typer.



Den første peanut

Vælg en type, der er nem at bygge og som har gode flyveegenskaber, som er lette at løkke frem. Mit bud her er Nesmith Couger, som minder noget om vore wakefield-modeller fra 40'erne. Den er robust og kan holde til en del. Min vejer 12-13 g og flyver med 2 strenge 1 x 2,4 mm motorgummi i 25 cm-længde. Vil man absolut have et biplan, så vælg Andreason BA-4B. Lavvinget — så Turbulent.

Selv har jeg bygget Nesmith Couger, Lacey M-10 og Gipsy Moth — alle fra Peck-Polymers byggesæt. De er specialister på feltet.

Et sådant byggesæt indeholder alt undtagen lim og dope. Der er lister, balsafiner m. påtrykte profiler og spanter, bекlædningspapir i de rigtige farver, bogstaver og mærker på transfers, plastikpropel, propelaksel med nylonleje, hjul, motorgummi, tegning i fuld størrelse og en lidt sparsom bygge- og flyvevejledning.

Materialerne er alle i en fin kvalitet, og i nogle byggesæt er vanskelige detaljer — motorkappe i Gipsy Moth, cockpit til Zero og Mustang, propelspinnere og hjulskærme støbt i tyndt plastic, der så kan males i de rette farver. En treplanstegning i skala og nogle fotos af det oprindelige fly findes også. Peck-Polymers modeller er all-round modeller og kan bruges både udendørs og indendørs.

Der findes specielle byggesæt for indendørs peanuts fra Mikro-X. Jeg har et enkelt til en Piper Cub — mit næste projekt. Indendørs balsa og supertyndt japanpapir vil sikkert give en let model.

Lee Hobbies har en serie på 10 byggesæt — alle til jagere fra 1. verdenskrig. Her er

spanter og profiler trykt på papir, der så er limet på balsafineren. Også her er alle materialer med.

Selvkonstruerede modeller

Er man over byggesætsstadiet, vil næste trin være at finde frem til egnede typer, konstruere modellens opbygning selv, få den til at flyve — et projekt, som kan tage mange timer — ikke mindst under jagten på skalategninger og dokumentation.

KDA's bibliotek vil nok være et godt sted at gå på jagt, hvis man er medlem. Typer som vore KZ-fly må være oplagte — hvad med en Ellehammer? Den er forøvrigt blevet »peanutte« af en amerikaner.

Hvad kan disse peanuts så bruges til? Ja, du kan flyve konkurrence med dem, du kan flyve med dem »bare« for sjov, du kan hænge modellen til pynt — lave din egen historiske udstilling — en ting er sikker, din tid ved byggebrættet vil kunne give dig mange glæder.

Næste gang, du skal til at slå græsplæne, så lad den være og gå ind og byg dig en peanut — når den er færdig, har græsset en passende højde til at trimme på

Adresser:

I Danmark fås Peck-Polymers byggesæt hos Leif O. Mortensen, Herningvej 94, 9220 Aalborg Øst (pris 60-70 kr. pr. sæt).

Hos Peck-Polymers, P. O. Box 2498, La Mesa, Calif. 92041, USA fås foruden byggesættene masser af tegninger, propeller, hjul, lister, papir, CO₂-motorer (en på 7 gram til peanuts). Også bogen Peanut Power af Bill Hannan — uundværlig, hvis man vil over byggesætsstadiet — fås her.

Lee's Hobbies (byggesæt), 11902 La Bella Ave., Sunnyvale, Calif. 94087, USA.

Mikro-X (byggesæt, tegninger), P. O. Box 1063, Lorain, Ohio 44055, USA.

Skalategninger fås hos Model & Hobby, Frederiksborggade 23, 1360 København K (har katalog).

Aeromodeller har bragt en del peanuttegninger, bl.a.:

November 69: Andreasson BA-4B

Maj 75: Aero 534 C Racing Baby

Oktober 75: BAT Baboon

Marts 76: Miles M5 Sparrowhawk

December 76: Lacey M-10 og Wittman Tailwind

November 79: Bristol MIC

Februar 80: Bellanca Aries

Februar 81: Chuparosa

Efterskrift

I midten af firserne fløj mange af Fritflyvnings-unionens medlemmer med indendørsmodeller.

"Peanuts" var meget populære, og der kunne være mere end 20 modeller tilmeldt stævnerne.

Det må være en modeltype, som vi kan få meget ud af at flyve med om vinteren, når de udendørs aktiviteter holder. Det kræver ikke de store fysiske udfoldelser af os - vi kan holde os indendøre og og være sikker på at få fløjet.

En gymnastiksal kan bruges - en boldspilhal eller større hal er bedre og en luftskibshal er bare toppen. I England har luftskibshallerne i Cardington været meget anvendt. Modeller kan også sendes over længere afstande til proxyflyvning.

Hvis vi gerne vil have det i "oldtimestil", kan vi forlange, at modellerne skal være af typer før 1953 ?

Skulle vi prøve, om vi kunne låne en gymnastiksal i forbindelse med næste landsmøde, og på den måde få lidt flyvning ud af det?

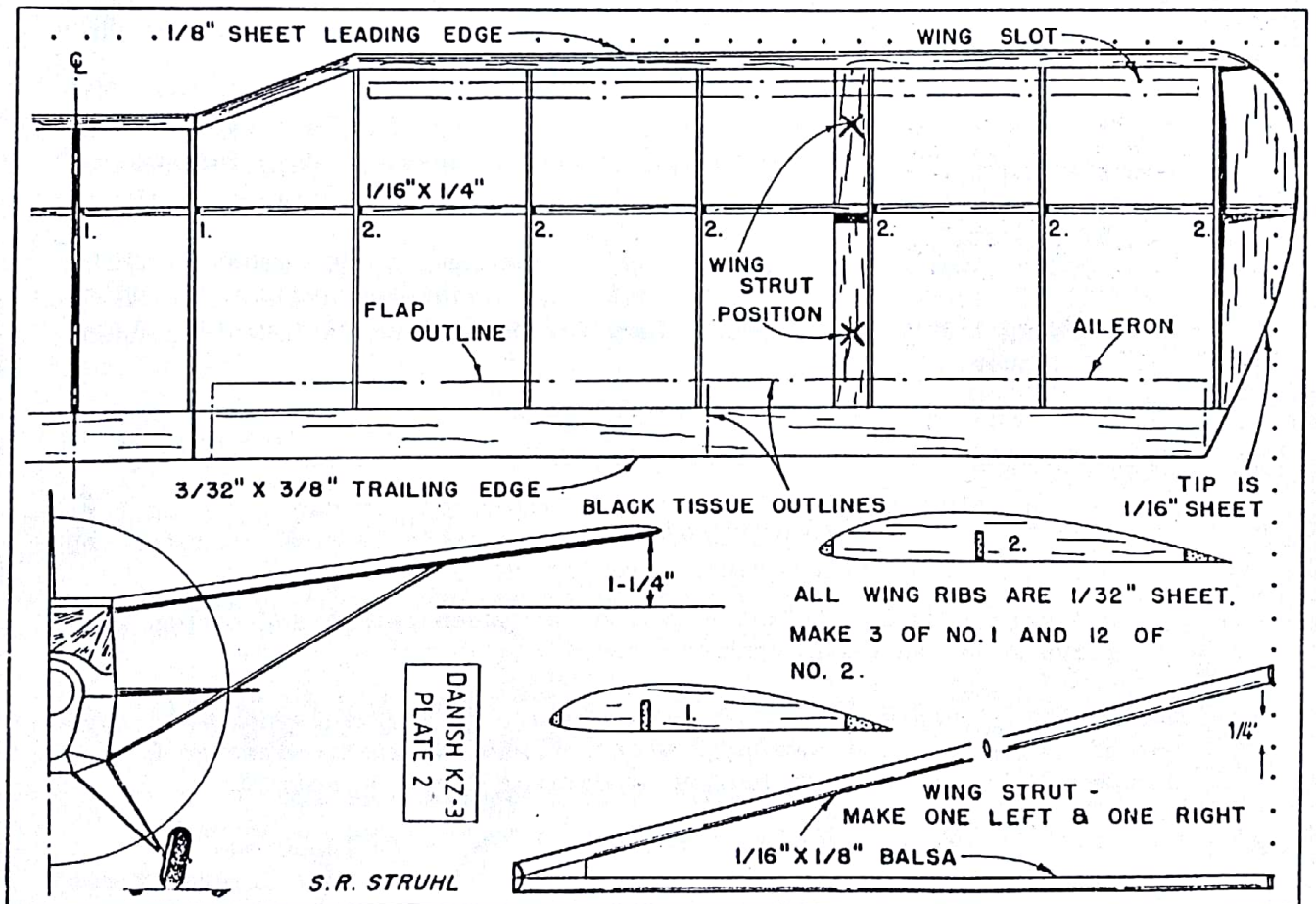
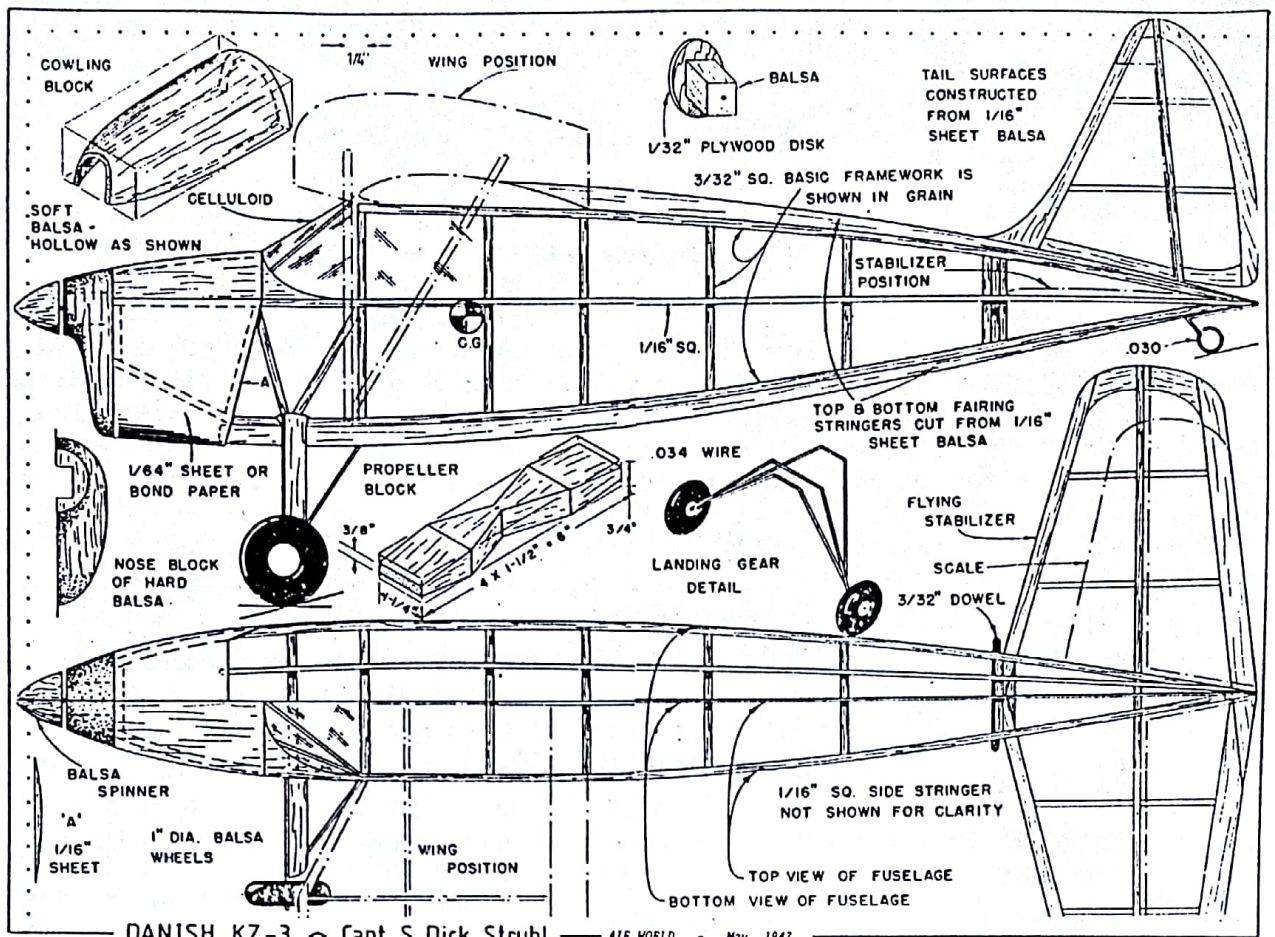
EK

Svenska Modellflygares Oldtimersällskap

Også danskere kan være medlem og få tilsendt det svenske oldtimer blad 3 gange årligt. Det er fyldt med god og spændende læsning for alle oldtimerinteresserede. Svenskerne har også en "ritningsbank", hvor man har mulighed for at købe tegninger til et utal af modeller.

Hvis du vil være medlem koster det 140 sv. kr., som kan sendes til kassereren:

Arne Andersson, Bagaregatan 24 B, 611 31 Nyköping, Sverige.
Postgiro 88 66 95 - 6



Bemærk : de to tegninger er ikke i samme skala. Afstanden mellem to prikker i kanten skal være 1/4 eng. tomme for fuld størrelse. Tegningen af planet svarer til en peanut-model, men tegningen af kroppen skal forstørres lidt.

LANDSMØDET 1998.

Søndag den 25. oktober samledes 14 medlemmer til landsmødet i Korsør, hvor Fritz Neumann havde skaffet lokale og sørget for frokost m.v.

- 1) Til dirigent valgtes - som sædvanlig - Fritz. Referent Poul Rasmussen.
- 2) Formanden Erik Knudsen nævnte i sin beretning det netop afholdte DM for oldtimermodeller, der blev en succes både hvad angår deltagerantal og vejr, de svenske oldtimer-mesterskaber, der nu har dansk deltagelse hvert år, og andre svenske oldtimer-konkurrencer, hvor der ofte er dansk deltagelse. Og noget andet, der også er blevet en succes, udstillingen af FJ-modellerne i Stauning. Endvidere omtalte Erik klasseinddeling, A-2 modellerne fra 1946-1953, nye DM-pokaler i klasserne Wakefield og C-1, klubbladet, flyvepladsproblemer og Hartvig Jensens videofilm. Beretningen godkendt/taget til efterretning.

- 3) Kassereren Fritz Neumann fremlagde klubbens regnskab, revideret af Børge Hansen. Det viste et overskud i det forløbne år på kr. 1242,84 og en beholdning på kr. 15.422,22. Klubben har p.t. 67 medlemmer. Kontingentet forbliver uændret kr. 150,00. Regnskabet godkendt.

- 4) Følgende tre forslag fra bestyrelsen om ændringer i vedtægten blev vedtaget!

I vedtægtens punkt E ændres følgende:

- a) "Landsmødet er klubbens øverste myndighed og afholdes hvert år i september eller oktober. Det indkaldes med mindst 4 ugers varsel."

til:

"Landsmødet er klubbens øverste myndighed og afholdes hvert år i marts. Dagsorden med indkomne forslag udsendes senest 14 dage før mødet."

- b) "Forslag til behandling skal være formanden i hænde inden udgangen af august."

til:

"Forslag til behandling skal være formanden i hænde inden udgangen af januar."

- c) Teksten: "Der kan stemmes ved fuldmagt." - udgår.

Efter forslag fra Hartvig Jensen blev følgende vedtaget:

"Ved tilmelding til konkurrencer meddeler man, om man har brug for hjælp ved start og hjemhentning. - Konkurrencelederen meddeler ved briefingen, hvordan hjælpen organiseres."

"Proxyflyvning er tilladt - dvs. at en anden person end ejeren kan flyve modellen under konkurrencen."

- 5) Bestyrelsen, suppleant og revisor genvalgt, og bestyrelsen består fortsat af formand: Erik Knudsen, kasserer: Fritz Neumann, sekretær Poul Rasmussen, suppleant Tage Hansen og revisor Børge Hansen.
- 6) Under eventuelt blev det foreslået at afholde næste landsmøde den 21. marts 1999 i Nyborg. Næste regnskab vil af praktiske årsager først blive forelagt år 2000. Dog vil der blive en økonomisk orientering ved næste landsmøde i marts.



Man blev enige om et forslag, der gik ud på at satse på afholdelse af DM i Skjern Enge i dagene 4. og 5. sept. 1999. Eli Nielsen vil forsøge endnu engang at få tilladelse til at benytte Vandel til afholdelse af DM - om sommeren. Eli Nielsen har frist med sit forsøg til næste landsmøde.

Med hensyn til handicaptal i de forskellige klasser blev man enige om fastholde handicaptallene ved næste DM.

Der var enighed om, at der skal udfærdiges en folder om klubben. Forslag ønskes udfærdiget til næste landsmøde.

Formanden kunne som redaktør af klubbladet godt tænke sig at se nogle indlæg fra medlemmerne.

Hartvig Jensen går i gang med at lave et nyt oplag af sin videofilm om mange af klubbens medlemmer og andre i tidsrummet omkring klubbens stiftelse. - Filmen, der var 60 minutter, koster omkring kr. 100.00.


Poul Rasmussen.

En forretning, hvor du kan købe de fleste af de materialer, som du har brug for.

MODEL og HOBBY har også et stort udvalg i byggesæt og tegninger.

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23 - 1360 København K

(få minutters gang fra Nørreport station - efter grønttorvet v/Israels Plads)

telf./fax: 33 14 30 10 - giro 307 3521

forretningstid: Dagligt 11 - 17. Lørdag 10 - 13.

ONSDAG LUKKET!

