



# OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2

juni 2010

19. årgang



*Inde i bladet:*

*Kurt Rechnagel in memoriam*

*Forårets hyggetræf*

*Radiostyrede modeller*

*Line- og radiostyringshistorie*

## OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,  
som er stiftet i 1992 med det formål at  
bevare dansk modelflyvehistorie.  
19.årgang nr. 2/2010

Formand/ Webmaster  
Hans Fr. Nielsen  
Klemivej 4  
8355 Solbjerg  
Tlf. 86927876  
hfn@sport.dk

Sekretær  
Poul Christensen  
Mallinggårdsvej 65  
8340 Malling  
Tlf. 86933101  
hennyogpoul@mallinghuse.dk

Kasserer  
Frede Juhl  
Gl. Færgevej 22  
6300 Gråsten  
Tlf. 74651457  
sylesen@gmail.com

Redaktør  
Karl Erik Widell  
Granbakken 9  
9210 Aalborg SØ  
Tlf. 98145492  
ke.widell@stofanet.dk

Vil du være medlem eller blot vide mere,  
kan du besøge vor hjemmeside:

[www.dmvk.dk](http://www.dmvk.dk)

Du er naturligvis også velkommen til at  
ringe til en af personerne ovenfor

Deadline for næste nummer:  
1. september 2010

## Formandens klumme



Så gode venner, flyvesæsonen er begyndt. Skoven er grøn, markerne gule og hjemme blomstrer mælkebøtterne. Temperaturen er steget og det er lyst mere end 17 timer. Så det er ud i det fri, og få trimmet vinterens byggeprojekter, el. måske lufte de gamle modeller.

Vi har allerede afholdt to gode hyggetræf med god deltagelse og en del flyvning. Der var også tid til lidt hyggesnak, da flere havde overtalt damerne til at deltage. Vor sæson kulminerer med det Svenske Oldtimer Selskabs Jubilæums stævne d. 2 juli i Rinkaby, De Svenske Oldtimer Mesterskaber 13-15 aug., og De Danske Oldtimer Mesterskaber 28-29 aug. på Randbøl Hede.

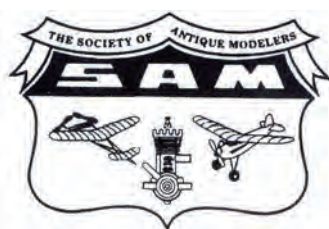
Vi er kommet lidt længere med RC flyvningen. Den første A-2 model med 2 kanaler har været i luften og flere er på vej. Selv er jeg ved at ombygge en Calle Klasse 9 model fra 1944. Vi håber at kunne afholde det første DM for RC svævemodeller til august.

Der har været nogle misforståelser med hensyn til kontingentindbetalingerne, men kasserer er nu ved at have medlemssituationen under kontrol. (du har vel betalt ?)

Jeg håber vi kan stille et fuldt A-2 hold til 60 års jubilæumsstævnet i Sverige, og at vi kan blive mange til de Svenske Mesterskaber, og måske nogle svenske venner til vort DM.

Udstillingen på Flymuseet i Stauning har fået et lille lift, som gør vor udstilling mere interessant. Vi får stadig effekter til vor samling, sidst fra Per Weishaupts slægtninge. Det kniber med et egnet lokale til opbevaring af vore mange modeller, blade og tidsskrifter, så er der nogen som kan hjælpe med et egnet lokale, så sig endelig til.???

Det er jo planen senere at etablere et egentlig Modelflyve Museum.



DMV er tilknyttet  
The Society of Antique Modelers

## Kalender 2010

- Mandag d. 21 juni** Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00.  
**Fredag d. 2 juli** Svenske Oldtimer Jubilæumsstævne for A-2 modeller, Rinkaby.  
**Fred.-Sønd. d. 13-15 aug.** De Svenske Old Timer Mesterskaber, Rinkaby.  
**Lörd.-Sønd. d. 28-29 aug.** De Danske Old Timer Mesterskaber, Randbøl Hede.  
**Mandag d. 20.sept.** Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00  
**Mandag d. 11.okt.** Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00  
**Mandag d. 8. nov.** Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00  
**Mandag d. 22. nov.** Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00  
**Fredag d. 31 dec.** Årsrekordåret slutter.

Forsidebilledet: Modelflyveklubben Pingvinen drager af sted til stævne i Holbæk med Henry Ekelund i spidsen



## Byggebrædtet

Modellerne fra sidste nr. er blevet beklædt og har været i luften. Det tegner godt for en god sæson. Flemming Gøtgen er godt på vej med Plutoen, og Eli er færdig med sin Skymaster, Fritz har haft sin sidste nye Fidusia i luften, Kjeld er også klar med sin og der er flere Fidusiaer under vejs.

Måske skal vi afholde et FIDUSIA STÆVNE i nær fremtid.?

## Materialer

Vi kan hjælpe med fyrrelist, krydsfiner, lidt beklædningspapir og polyspan, samt dope el. zaponlak. Hans kan overtales til at udsave profiler og lave enkle byggesæt. Endvidere kan det anbefales at handle hos en af vore medlemmer nemlig Sussie- Inger og Leif's "Model og Hobby." Forretningen nærmest bugner af lækre ting for os VETERANER.

Velkommen i Model & Hobby - Danmarks ældste hobbyforretning.

Her finder du mange af de materialer, der kan anvendes til modelbygning.

kig og klik på hjemmesiden [www.model-hobby.dk](http://www.model-hobby.dk)  
for at få en rundtur i butikken og dermed et  
indtryk af de mange muligheder.

men besøg os - det er bedst.

Sussie - Inger - Leif

**MODEL & HOBBY aps**  
Frederiksborggade 23  
1360 København K  
telf./fax 33 14 30 10  
åbent ma,ti,to,tre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET  
[www.model-hobby.dk](http://www.model-hobby.dk)



## Køb og Salg

Sten Persson (redaktør af det svenske blad) har nogle årgange af det danske MODELFLYVE NYT til salg for den beskedne pris af 50,00 svenske kroner pr. årgang.

Årgang 1981 til 1989 er komplette, desuden enkelte nr. fra 1968 -69 og -70.

Hans modtager bestilling.

## Bladet

Christian Schwartzbach har en lille korrektion til *Wakefield - Statistisk set*

Det siges, at statistik er den groveste form for løgn. I min artikel i sidste nummer af "Oldtimer" havde jeg da også begået den fejl at tro, at individuel sejr var den eneste måde at komme på "Top 20" listen. Men et nærmere eftersyn viste, at vore svenske venner, Bror Eimar og Anders Håkansson begge, i kraft af dobbelte andenpladser og dobbelte holdsejre, placerer sig højt på listen som nr. 8 og 11. Jeg beklager fejlen og skynder mig at levere en korrektur. Læsere som gerne vil have hele artiklen i korrigeret form kan sende en mail til [christianschwartzbach@mail.dk](mailto:christianschwartzbach@mail.dk)

Rang	Navn	Land	#1	#2	#3	#4	#5	Hold	Andet	Total
8	Bror Eimar	SWE		100			5	33	3	143
11	Anders Håkansson	SWE		100				33	2	135

Hvis du vil have bladet i en mere farvestrålende form som pdf-fil pr. e-mail fremover, skal du bare sende en mail til [ke.widell@stofanet.dk](mailto:ke.widell@stofanet.dk) og melde dig til.

# Medlemsprofiler

Et af foreningens vigtigste formål er, at bevare og dokumentere dansk modellflyvnings historie. Desværre sker denne historieskrivning for mange medlemmers vedkommende ofte i form af mindeartikler efter, at de er gået bort. Det ville derfor være rigtigt spændende, at kunne bringe nogle personprofiler her i bladet fra medlemmerne selv.

De fleste af foreningens medlemmer har været med i mange år og har uden tvivl mange oplevelser, billeder og erfaringer fra deres modellflyveliv, som de kunne dele med os andre. Bestyrelsen og redaktøren er naturligvis godt klar over, at det kan være svært at komme igang med at skrive, og derfor har Poul Christensen på baggrund af erfaringer fra en anden forening udarbejdet den lille checkliste, som er vist nedenfor, med henblik på, at vi fremover skulle kunne bringe en personprofil i hvert nummer.

Listen er kun ment som en slags inspiration og skal ikke nødvendigvis følges slavisk, men vi ville være meget glade for at få bidrag fra så mange af jer som muligt.

Hvem kommer først ?

## Dansk Modellflyve Veteranklub

### PROFILET

- 1: Alder:
- 2: Civil status:
- 3: Uddannelse, job:
- 4: Fritidsinteresser:
- 5: Favoritferie:
- 6: Største oplevelse i livet:
- 7: Hvornår begyndte du at flyve:
- 8: Bedste model:
- 9: Indmeldt i DMV / år:
- 10: Hvor tit flyver du:
- 11: Bedste modellflyveroplevelse:
12. Hvad er årsagen til, at du er medlem af DMV:
13. Kan DMV gøre noget for at blive bedre.
- 14: Et godt bygge/flyveråd:

Du behøver ikke at svare på alle spørgsmål, men overhold venligst rækkefølgen.  
Rigtig god fornøjelse, det kan jo være, at der opstår kraftig termik undevejs.

Med venlig hilsen  
Redaktør og bestyrelse

## *Fra medlemmerne*

**Hans** skriver:

I november sidste år fik jeg en interessant mail. Den var fra Canada og afsendt af **Henry Ekelund**. Hvem var denne modellflyver, for sådan én måtte det være. Jeg gennemså nogle gl. Oldtimer blade og fandt et billede af det danske A-2 hold ved VM i 1951 med bl.a Henry som 4`mand. De øvrige var Børge, Arne og Kaj Hansen. Jeg sendte Henry billedet og siden har vi udvekslet mange billeder og mails.

Henry fortæller at han var medlem af "Sportsflyveklubben" (101) i København og senere Pingvinen.(113) og meget aktiv A-2 flyver fra 1947 til 1952, og sluttede som distriktleder.Hans første model var Jønsøns JUMBO en model i klasse A-1. Senere byggede han HOLGER DANSKE, en A-3 model som for øvrigt fløj over Øresund. Han fortæller videre at det bedste var dog at bygge og flyve med egne konstruerede modeller. "Desværre har jeg ikke nogle modeller ej heller billeder af dem fra dengang. Mine fotoalbum er blevet stjålet." Henry rejste først i halvtredserne til Canada og mistede forbindelsen til Danmark.



De sidste 5-6 år er han så begyndt at flyve med RC el.motor modeller, men kunne godt tænke sig at bygge en af Børge Hansens Pjerri modeller med el. motor i snuden. Ideen er at genopfriske en gammel A-2er, med de gamle profiler og se hvordan den vil opføre sig med en el. motor. Det med højstart er ikke nemt derovre, idet ingen der, kender til det. Det de derovre kalder GLIDERS, flyver med 100 km. fart, og det interesserer ham ikke særligt. Henry bor på Vancouver Island, så langt vest som man kan komme i Canada. Der har de en god klub, men han ønsker at blive medlem af vort samfund.(veteranklub)



Henry er nu medlem og jeg har sendt ham tegningerne til Arnes AH-20 CUMULUS og Børges PJERRI 69. Billederne viser hvordan danske A-2 modeller, samt egne ideer kan tilpasses Canadiske RC forhold. Materialevalg og beklædning er også anderledes, men elegant ikke.

Henry fortæller videre, at han nyder at læse Oldtimeren, og følger med i hvad der foregår hos os, og at han ind imellem kunne tænke sig at vende tilbage til DK. Men meget har jo forandret sig siden halvtresserne, mener han.

Omkring flyvning med den el. drevne A-2 model, har der været problemer med at fastlægge tyngdepunktes placering, og få modellen blidt ud af termik med det bærende hl. plansprofil. Modellen er nu velflyvende og termikbremsen virker som på en alm. svævemodel.



## *Kurt Rechnagel in memoriam*

Så har dansk modellflyvning igen mistet en af sine fremmeste repræsentanter:

Kurt Rechnagel er død, 83 år gammel.

Kurt stammer fra Haslev, hvor han som ung gymnasiast begyndte et målbevidst arbejde med at udtænke og konstruere nye svævemodeller. Listen over Kurts konstruktioner er lang, og flere af os gamle modellflyvere både i Danmark og Sverige bygger stadig hans modeller og glæder os både over deres fine flyveegenskaber og deres meget smukke udseende.

Særlig på ét område gjorde Kurt et stort pionerarbejde: Udviklingen af haleløse modeller. Jeg husker hvordan jeg som ung gymnasieelev fulgte med i hans eksperimenter. Før han lavede en egentlig tegning, skar han små modeller ud i millimeterpapir og sendte dem ud af vinduet fra sit værelse på første sal, og derved gjorde han nogle grundliggende erfaringer som siden førte til en lang række fine konstruktioner. Den største var hans KR-31.

Når Kurt deltog i konkurrencer sammen med os andre i modellflyveklubben Ikaros, var han næsten altid en vinder, og han delte gerne sine erfaringer med os andre. Hans far, der var orgelfabrikant, havde et værksted hvor vi fik en hel etage til rådighed, og her blev der bygget på livet løs. Når vi skulle på sommerlejr på Vandel flyveplads, sendte vi modellerne med toget og cyklede derover. Det var festlige sommerdage, og med Kurt som ekspert var vi altid i gode hænder.

Kurts særlige evner blev snart opdaget af toppen i dansk modellflyvning, og i 1948 blev han valgt ind i Dansk Modellflyver Unions bestyrelse, og han var stadig bestyrelsesmedlem, da DMU blev opløst i 1950 og modellflyverne blev organiseret i KDA. Modellflyverne fik to repræsentanter i KDA's hovedbestyrelse. Det blev Kurt og Johannes Thinesen, og Kurt fik også sæde i modellflyverrådet, der dannedes under KDA til at varetage modellflyvernes interesser. Her var han med til slutningen af 50'erne. Senere lagde hans arbejde som kirurg på Hillerød sygehus så meget beslag på hans arbejdskraft at han måtte lægge modellflyvningen på hylden. Desværre svigtede hans syn ham i en relativt ung alder, og i hans sidste år var han tynget af svær sygdom. Men han efterlader hos mange af os gamle modellflyvere en række gode minder, som vi er taknemmelige for og som vi vil huske ham for.

Æret være Kurts minde.

Bent Schmidt



KR-56 fra sommerlejr 1949



Flyvende vinge KR-26



# Årets første hyggetræffer

26.4. og 10.5. 2010

## Slaglille 26. april

Vi modelflyvere er som bekendt ret så afhængige af vejrforholdene, men vi var heldige, thi i Jylland regnede det, men i Slaglille, hvor vi som sædvanligt blev vel modtaget af svæveflyveklubben, skinnede solen og vinden var acceptabel og blev venligere stemt som eftermiddagen skred frem.



*Finn Mortensens Unic og Bent Schmidts KR-6 beundres*

Uden mad og drikke dur helten som bekendt ikke, så hvad var mere naturligt end at indlede med kaffe, the og lækkert wienerbrød, garneret med masser af snak om nu og især gamle dage, krydret med fotoalbum fra datiden og dens helte. Men tiden iler hastigt i godt selskab, så vi måtte jo rive os løs og begive os op i den østlige ende af pladsen, hvor vinden primært kom fra syd/sydpøst med tendens til lidt pendling af og til.

Og her befandt vi os nu, Finn Mortensen og hustru, Finn Frederiksen og hustru, Bent Schmidt og hustru, Fritz Neumann, Eli Nielsen, Hans Fr. Nielsen og ego. Og selvfølgelig vort vært fra svæveflyveklubben. Og en, to, tre blev modellerne hevet frem, samlet og gjort klar til deres entre i lufthavet, som forhåbentlig ville tage godt i mod dem, efter at have ligget i hi vinteren over bortset fra eventuelt nybyggede konstruktioner. Og en efter en steg de til vejrs og nød tilsyneladende at se det hele lidt fra oven. Og på landjorden gik snakken skam lystigt videre om både dit og dat.

Finn Mortensen, der har udarbejdet regler for vort nye tiltag med radiostyrede svævemodeller, og som antagelig bliver præsenteret i vort næste tidsskrift, fremviste en model beklædt med smukt, farverigt materiale a la det rene glanspapir. Forhåbentlig er der nogen, der bakker op om tiltaget, for her kræves der stort set ingen større fysiske kræfter for at deltage.

Bent Schmidt forsøgte sig med en gummitovshøjstart eller var det to. Og lykkeligvis gik det godt, men



*Bent Schmidt prøver gummitovsstart*



*Finn Frederiksen med en A2'er af nyere dato*



modellen skal være meget retningsstabil, ellers kan det gå gruelig galt. I kombination med radiostyring er situationen en anden, men som traditionel fritflyvning udelukker metoden sig selv i konkurrenceøjemed.



*Finn Fredriksen gør klar til start omgivet af eksperter*

Som eftermiddagen skred frem takkede de fremmødte af lidt efter lidt, forhåbentlig en eftermiddag rigere. Til sidst var der kun Hans og ego tilbage. Vi benyttede det nu fremragende vejr, hvor vinden, der nu var droslet yderligere ned og gået i vest, til at ekselere i flere trimflyvninger indtil vi fornemmede de første så sagte faldende regndråber. Men klokken var nu også blevet 19, så det var vel på tide at vende næsen hjemover, efter en eftermiddag med masser af hygge, snak og flyvning.

## **Randbøl Hede 10. maj**

Årets andet hyggetræf på Randbøldal Hede blev aflyst, idet vi fandt blæsten for meget af det gode. Men en standhaftig modelflyver fra København Ove Nesdam og hans hustru ville det anderledes og var draget til Jylland dagen før for at komme ud og flyve på heden. Han havde forsøgt at ringe til både Hans og ego, men uden at få kontakt.

Til alt held kunne jeg se han havde ringet, hvorfor jeg forsøgte at ringe til ham og heldigvis var der bid. De befandt sig i Billund. Jeg fortalte ham at vi havde aflyst grundet den livlige vind. Det tog han forbavsende afslappet på og jeg syntes ikke de skulle være kørt helt her over uden at have gjort forsøget på at få en model i luften, så vi aftalte at mødes ved heden omkring kl.13.

Noget forsinket ankom jeg kl. 14 og fandt dem hurtigt, hvorefter vi begav os op til skovbrynet, fandt et startsted en god bid inde på heden, grundet vindretningen og snart havde Ove sin gamle renoverede Pjerri 69 samlet og sendt i luften.

Med kort line strøg den lige op i en boble, hvor pokker tog ved den og dernæst Ove. For den klatrede højere og højere op ad himlens rebstige og Ove gik/løb ihærdigt i dens usynlige fodspor. Men endelig, endelig gik termikbremsen og den spandt hurtigt ned til Ove og de efterlattes store glæde. Den var oven i købet landet på en godt og vel nysået mark og var derfor let at finde. Den lå vel godt og vel 1000 m fra startstedet, men da der er lige så langt tilbage fik Ove i tilgift styrket kondien.



Jeg afstod fra at flyve og da klokken nærmede sig sytten kørte vi til Egtved og nød en kop kaffe/the og jordbærssnitter, som Ove gavmildt spenderede i Superbrugsens cafeteria oven på en spændende, blæsende og hundekold forårsdag.

Hvo intet vover intet vinder!

Frede Juhl

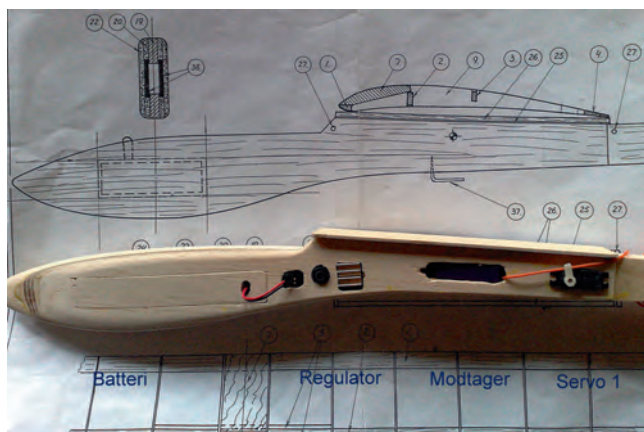


## Hvorfor ikke bruge de muligheder, der ligger lige for - 2

I årets første nummer af OLDTIMER beskrev jeg de tanker der lå bag mit forslag til at oprette en ny klasse for oldtimer/veteran modeller forsynet med en simpel radiostyring og i det følgende vil jeg så gå videre med de erfaringer jeg har gjort siden.

Sideløbende med udarbejdelse af forslag til regler har jeg nemlig bygget en UNIC A2 tegnet af Poul Lauritzen i 1963, ikke fordi denne model er særlig egnet til radiostyring men alene fordi jeg havde en tegning liggende i skuffen.

Modellen har en lille massiv balsakrop der kun lige kan rumme det anlæg jeg havde afset til formålet – men det kunne lige lade sig gøre.



Modellen er bygget lige efter tegningen af de materialer jeg havde på lager, og der er kun foretaget ændringer af div. listedimensioner. Samt beklædningen hvor der er brugt Oracover transparent.

Jeg havde på forhånd valgt styring på højde- og sideror som jeg opfatter som det optimale når man kun har to servoer til rådighed. Denne ændring giver ingen problemer idet haleplanets bagkantliste blot erstattes af en 5 x 35 mm. trekantet balsaliste



hvor de bagerste 25 mm skæres fri og udgør højderoret. Siderorets trimklap er for lille men den kan let erstattes af en større og dermed skulle dette problem være løst – troede jeg! Men det skulle vise sig ikke at holde ved første prøveflyvning.

Indbygning af radio anlæg og servoer skal forberedes særlig godt i en så slank krop som der her er tale om ellers får man problemer – eller mange synlige ledninger? I en kassekrop er der god plads men det er en god ide at bygge små kasser af f.eks. 2 mm balsa med åben låge ud til overfladen, så man kan komme til at servicere hvis der er behov for det.



Med hensyn til hvilket r/c-anlæg man skal vælge er der stort set frit valg på alle hylder, forstået på den måde at alle på markedet værende mærker er brugbare – når man lige ser bort fra de mere legetøjsprægede anlæg som sælges af Bilka og lig. steder.

Skulle jeg investere i et nyt anlæg til formålet ville jeg vælge et 2,4 GHz SPEKTRUM med sender DX-6i og modtager AR 6200 som i dag kan købes for ca. 1300,- her får man et anlæg med 6 kanaler og fuld rækkevidde på modtageren – vær opmærksom på modtagere med (begrænset rækkevidde 500meter) som efter min smag giver for lidt sikkerhed! – modtagere uden den påskrift har normalt længere rækkevidde " i luften" end du kan se.



Det her foreslåede anlæg kan huske 10 forskellige modeller og når man tænder for sender og modtager finder de selv 2 ledige kanaler at arbejde på, derved undgår man at "skyde" nogen ned hvis man tænder for sit anlæg uden først at checke om kanalen er i brug.

Inden man investerer i anlæg må man gøre op med sig selv om man er tilfreds med "kun" 6 kanaler?

Hvad har man tænkt sig at drive det til ! vil man bygge en svæve model med styring på krængesor, højde- og sideror samt bremses og flaps så rækker 6 kanaler lige til, men vil man have motor på også skal man undvære én af de andre funktioner eller vælge et anlæg med flere kanaler.

Ud over sender og modtager skal man investerer i 2 servoer og her er der et stort udbud af størrelser og kvaliteter, til modeller i de formater vi tænker i klasse A2 og A3 er det passende at vælge servoer der vejer fra 10 til 20 gram de vil kunne klare de påvirkninger de kommer ud for, det er typisk transport skader der ødelægger servoerne.

Strøm skal der til og her må man vælge mellem Nikkel Metal og Lithium hvor NiMh er nemmest og mest robust – og tungest, LiPo skal behandles med omtanke men er så bedre på alle andre områder, men her skal vi kun bruge 4,8 volt til modtager og servoer så vi vælger NiMh. En lader kommer ligeledes til og her er det vigtigt at den kan lade de typer batterier man har valgt.

Ladere arbejder typisk på 12 eller 230 volt og enkelte på begge strømstyrker. Her vil man møde et nyt ord der hedder afbalancering af LIPO-batterier! Enkelte ladere kan også det, der går ud på at holde de enkelte celler i batteripakken på samme niveau, men det ser vi bort fra her. Vi vælger en pakke med 4 celler SANYO HR 800 AAA eller tilsvarende den vejer 56 gram og rækker til en del flyveture, den kan hurtig lades op igen eller udskiftes med én man har ladet hjemmefra.

I den UNIC jeg viser billeder af er der ikke plads til før nævnte NiMh batteripakke og jeg har i stedet anvendt LiPo batterier ligeledes på 800 m.Ah.



Det giver et problem fordi én LiPo celle er på 3,7 volt og da jeg benytter en pakke med 2 celler leverer den 7,4 volt ! det er et problem når de fleste servoer ikke kan tåle mere end 6 volt. Det klares ved at skyde en regulator ind mellem batteri og modtager en detalje man undgår ved at benytte NiMh celler  $4 \times 1,2 \text{ volt} = 4,8 \text{ volt}$ . ( 2 LiPo celler=7,4 volt)

Alle batterier kan købes færdig samlet med ledning og stik der passer i modtageren. Medens vi er ved batterier leveres de fleste sendere uden strøm så det må man huske at få med i købet.

### Flyvning med modellen.

Endelig viste vejret sig fra den bedste side og UNIC'en blev ladet op til sin første start!



Alt var på plads og tyngdepunktet lå hvor det skulle efter tegningen – et enkelt blylod måtte placeres uden på kroppen – der var ikke plads i blykammeret. Efter nogle håndstarter var alt i trim så modellen fløj helt ligeud uden rorudslag og drejede når jeg bad den om det. Højderoret var behageligt at styre medens sideroret var noget sløvt?

En meget vigtig ting må man huske inden første højstart? det er at lave et distance check ! Det foregår ganske enkelt ved at checke hvor lang rækkevidde man har, hvordan denne vigtige øvelse skal foregå er beskrevet i anlæggets manual – den afviger lidt fra anlæg til anlæg så det må man læse sig til.





Gummitovet blev lagt ud og modellen hængt på ringen og trukket tilbage med et par kilo og sluppet! – starten forløb uden problemer pænt lige og den slap krogen helt perfekt, flyvningen var præget af det sløve sideror der ikke rigtig indbød til andet end at få den hel ned på jorden hvilket også lykkedes.

Vel hjemme i hobbyrummet blev sideroret fjernet og et højere monteret således at arealet var det samme men selve roret var længere og dermed afbøjede et større areal når roret blev påvirket? Et par dage efter blev ændringen afprøvet uden nævneværdig forskel.



Hjem igen og en større del af sideroret blev indraget til ror hvilket gav den ønskede virkning, modellen flyver nu pænt efter min vilje og kan styres hele vejen op i gummitovet.

Jeg havde i øvrigt helt glemt hvor smuk en gummitovstart i virkeligheden er og hvor blidt udkoblingen foregår – men det er også 35 år siden jeg sidst prøvede det!

Finn Mortensen.



## *Glimt fra linestyringens og radiostyringens pionertid*

I Modelflyvenyt december 2009 kunne man på side 15 læse om en ny interessegruppe "Oldtimergruppen" og formålet med den. Det handler om at sikre den viden om modelflyvningens pionerer og deres modeller, som findes blandt mange af Modelflyvning Danmarks medlemmer. En hel del medlemmer må formodes at ligge inde med personlige oplevelser, fotos, bøger, blade mm., som kan bidrage til at bevare denne spændende tid uden TV og Internet for eftertiden. Denne tid er jo en vigtig del af dansk kultur. Måske kender du også nogen, som ikke er medlem af MD, som kan hjælpe med at belyse, hvad der skete dengang. Spørg dem, om de kan hjælpe os med deres viden. Fritflyvningens historie indtil 1970 har Dansk Modelflyve Veteranklub samlet meget dokumentation

Denne artikel er også bragt i Modelflyvenyt, men er sikkert også af interesse for DMVs medlemmer.

om. Men der mangler rigtig meget viden mm. om linestyringens og radiostyringens første år. Der kan du måske hjælpe.

Vi, der begyndte modelflyvning før "opfindelsen" af linestyring og radiostyring, havde et stærkt ønske om at kunne styre vore modeller, og vi havde også lyst til modeller, som kunne anvende de nye dieselmotorer, som dukkede op i årene fra 1940 og frem. I november 1943 blev den første (fritflyvende) model prøvefløjet med en danskbygget "Diesella" dieselmotor. Derefter dukkede andre motorer hurtigt op – Monsun, Mikrodiesel, Greig, Thorning og Viking som den mest kendte. Med disse relativt billige motorer kunne man hurtigt tage linestyret modelflyvning op både som hastighedsflyvning og kunstflyvning.

## Linestyringens første år

Jeg vil her give en kort beskrivelse af hvordan linestyringen begyndte i Danmark og hvem pionererne var. Den første hastighedsrekord – 55,8 km/timen - blev sat i 1948 af J. Holm Jørgensen med en strømnet model med Mikro 2 motor. Allerede året efter satte han rekorden op til 120 km/timen med en engelsk Elfin på 1,8 kubikcentimeter. Kunstflyvning kunne nu også udføres på – for det meste – kontrolleret vis. Den kunstflyvning, som fritflyvende motormodeller af og til viste, var utilsigtet og uønsket. Første danmarksmester i linestyret kunstflyvning var Jan Hacke i 1950 tæt fulgt af Henning Jønsson med en ”Artist”.



*Peter Christiansen fra Helsingør satte 16. oktober 1949 danmarksk rekord med denne kunstflyvningsmodel i klasse F2. Hastigheden var 87 km/t og modellen var udstyret med en ny engelsk dieselmotor Amco på 3,5 kubikcentimeter.*

I FLYV nr. 12 1949 findes en artikel om linestyrede modeller af Børge Jørgensen, som var konstruktøren til DMU 's første udsendte tegning til en linestyret model ”Samba”. Den er absolut værd at læse...



*På sommerlejren i 1949 vandt Holm Jørgensen hastighed og Henning Jønsson kunstflyvning med disse typiske modeller. Holm Jørgensen satte ny danmarksk rekord i F 1 med 120 km/timen.*

Linestyriingsfolkene optrådte første gang internationalt ved VM i 1962, hvor Albert Sørensen fornemt blev nr. 2 i hastighed med 155 km/t og med Albert Sørensen nr. 6 og Jan Hacke nr. 7 i kunstflyvning.

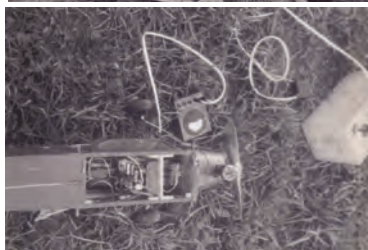
Linestyriingsens historie fortjener at blive fortalt mere udførligt af dem, som var med. Oldtimergruppen kunne bidrage til dette ved at bringe disse ”gamle” linestyriingsfolk sammen.

## Radiostyriingsens første år

I FLYV februar 1952 introducerer Per Weishaupt i en læseværdig artikel danske modellflyvere til radiostyrede modeller og man begyndte at eksperimentere med disse modeller i Danmark. Niels Hassing havde allerede i 1939 før krigen et projekt i gang med en RC-svævemodel, men først i begyndelsen af 50'erne begyndte man i Danmark igen på RC-flyvning. Brødrene Bendt og Erik Schmidt fra Haslev var de første(?) og midt i 50'erne begyndte man at flyve konkurrencer med RC-modeller, hvor linestyriingspionererne Holm Jørgensen og Jan Hacke var nogle af de førende. Det første danmarksmesterskab med RC-modeller blev afholdt i 1956 med Jan Hacke som den første danske mester med en RC-model.



*Jan Hacke blev 6. maj 1956 på Beldringe den første danmarksmester i radiostyriing*



*Et kig ned på radioudstyret i en af Holm Jørgensens modeller fra omkring 1954.*

RC- modellernes fulde historie skal naturligvis også skrives – helst af de mange i Modellflyvning Danmark, som selv er en del af den og husker, hvad der skete dengang. Også her kan ”Oldtimergruppen” være med til at samle interesserede RC-folk om opgaven.

Jeg har her med meget korte glimt fra tekst og fotos givet en introduktion til den store udfordring, som ligger i at skrive historien om linestyriingsens og radiostyriingsens barndom. Alle er velkomne til at deltage !

Men måske kan vi også i forening ad åre skabe et fælles dansk modellflyvemuseum ved et godt samarbejde i Oldtimergruppen? Både Tyskland og Sverige har sådanne museer...

Er du interesseret i et sådant arbejde, så kan du nu mødes med ligesindede i Modellflyvning Danmarks nye interessegruppe ”Oldtimergruppen”, som meget gerne vil fungere som koordinator i arbejdet.

Gode råd og forslag til Oldtimergruppens arbejde efterlyses og modtages meget gerne.

Nærmere oplysninger fås ved at kontakte undertegnede på tlf.: 97 35 17 67 eller på E-mail: erik.kn@skjern-net.dk. Erik Knudsen



# *Velkommen til Danmarksmesterskab for Veteran-og Oldtimer modeller d. 28 – 29 aug. 2010 på Randbøl Hede*

## **Program:**

### **Lørdag**

13.30 - 14.00 Velkomst og briefing på Egtved Hotel, Dalgade 16.

14.00 - 18.00 Kørsel til flyvepladsen og periodefri flyvning.

19.30 Middag og hyggeligt samvær på Egtved Hotel.

Pris for en 2 retters middag ca.110,00 kr. excl.drikkevarer

### **Søndag**

09.30 Briefing på flyvepladsen

09.30-14.30 Periodefri flyvning.

15.00 Præmieuddeling og afslutning på flyvepladsen

Vejret kan medføre ændringer i programmet, så medbring gerne modeller, tegninger, billeder, film m.m. til hyggeligt samvær.

## **Konkurrencen:**

Der flyves i følgende **Veteran** klasser (modeller t.o.m. 1953)

Svævemodeller Klasse A-1, A-2, A-3. (klasse S-1, S-2, S-int., S-3.)

Gummimotormodeller Klasse C-0, C-1, C-2, C-3, (klasse.A, B, C, D, G-int.)

Motormodeller Klasse D-1 (motortid 30 sek.) (F klassisk) t.o.m. 1948)

I Kl. A-2 flyves der også om Per Weishaupt pokalen (A-2 modeller fra 1946 t.o.m.1953.)

Der flyves i følgende **Oldtimer** klasser (modeller f.o.m.1954, t.o.m. 1968)

Svævemodeller: Klasse A-1, A-2, A-3,

Gummimotormodeller Klasse C-3 ( wakefield, 80 gr.motor, 1954 til 56, ell. 50 gr)

Motormodeller: Klasse D-1 ( F-nostalgie)f.o.m. 1949 t.o.m.1958, 20 sek. motortid.

Motorerne i Kl. D-1 skal være originaler el. replica og max. 2.5 cm.

### **Klasse AR. Oldtimer Svævemodeller:**

**Der flyves for første gang og efter de nye konkurrenceregler.**

## Konkurrence regler:

Der flyves ialt 3 starter i løbet af week-enden, ved start under 20 sek. Der tillades en omstart. Maximum tider, linelængde og motorløbetid fastsættes under briefing.

## Handicaptal for Veteranklasserne:

<i>Svævemodeller</i>	<i>h.tal</i>	<i>Gummimotormodeller</i>	<i>h.tal</i>
Før 1938	3.5		1.6
1939-40	2.0	1939-44	1.4
1941-44	1.5		
1945-47	1.25	1945-50	1.1
1948-50	1.1		

Handicaptal for motormodeller aftales ved briefing

Er modellens konstruktionsår ukendt, fastlægger konkurrenceledelsen handicaptallet.

## Konkurrenceledelsen :

Frede Juhl og Hans Fr. Nielsen

Startgebyret er fastsat til 100,- kr., uanset antal modeller.

## Overnatning:

Vi tilbyder følgende muligheder:

- 1 . Vingstedcentret. Hytter fra 2-4 pers. til 500,00 kr. Tlf. 75865533.  
www.vingstedcentret.
2. Vejle vandrehjem :Værelse til 550,00kr.(1-4 per.) Tlf. 75.825.188  
www.vejle-danhostel
3. Egtved Hotel .Værelser m.toilet og bad på gang 300-400.-kr.Tlf. 45755584.  
Værelser m.bad og toilet. 450.-500,-kr. (excl.morgenmad)  
www.egtved hotel

## Tilmelding:

Vi glæder os til at se mange. Har du ikke modellen(rne) flyveklar, så kom og få en hyggelig modelflyvesnak.Vi mangler hjælpere til tidtagning mm.

Tilmelding omhandlende antal modeller og klasser, og middag, sendes til:

**Hans, Klemivej 4, 8355, Solbjerg,**  
**Tlf. 86927876, mobil 25137276**  
**el. e-mail hfn@sport.dk**  
**senest mandag d.23 august.**

## Evt aflysning:

I tilfælde af dårligt vejr, udsættes stævnet til week-enden 11-12 september på Skjern Enge.

Er du i tvivl, ring til Frede på tlf. 74651457 eller til Hans, Fredag d. 27 aug. mellem kl. 20.00 og kl. 22.00