



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3

september 2010

19. årgang



Inde i bladet:

*Swedish Glider cup 1950-2010
Svenske Oldtimer Mesterskaber
Radiostyret Suomi
AR reglerne*

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål at
bevare dansk modelflyvehistorie.
19.årgang nr. 3/2010

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

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

Deadline for næste nummer:
1. december 2010

Formandens klumme



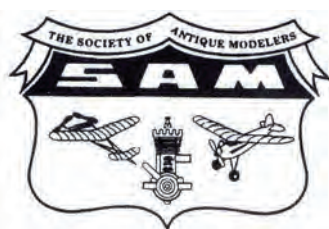
Kalenderen viser, at nu er det EFTERÅR. Men der kan stadig flyves, ikke så meget om aftenen, men masser af herlige eftermiddage med sol og en let brise venter os.

Flyvesæsonen kulminerede i Juli –Aug. med flotte danske placeringer i både Det Svenske Odtimer Selskabs Jubilæums Stævne, og De Svenske Oldtimer Mesterskaber. Yderligere havde vi et dejligt Danmarks Mesterskab, med herligt vejr og mange flotte flyvninger. En ny modelflyve klasse havde sin debut, nemlig RC for gamle svævemodeller (RA- Veteran.)

Det er nu tiden for planlægning af vinterens byggeprogram. Kik vort tegningsarkiv igennem og find lige din el. dine kommende modeller. Find f. eks. een af de gamle modeller der kan give et højt handykaptal. Svævemodeller fra 1941- 44 giver et tal på 1.5. Det betyder, at hvis max. tiden er fastsat til 120 sek., opnåes dette med en flyvning på 1 min. og 20 sek.. Vælger man en model fra 1939-40 med et h.tal på 2.0, skal man blot flyve en ½ max.. Vil man bygge en gummimotormodel med handikaptal f.eks.1.4, skal modellen være fra 1939-44.

Reglerne for Radiostyrede svævemodeller KLASSE AR er nu fastlagt. Der gives point (+/-) for FLYVNING (varighed) og LANDING. Der anvendes enten 100 m. snor el. et tilsvarende gummitov. Vi så en enkelt model i klassen ved DM, men flere er under vejs.

Men flyvesæsonen er ikke forbi. Vi har flere hyggetræf endnu, både på Sjælland og på Randbøl Hede. Her en OPFORDRING til at møde frem. Har du ikke lige en model ved hånden så kom alligevel. Du kan altid få en hyggelig snak, se nogle smukke gamle modeller, og blive inspireret til selv at komme igang igen.



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Kalender 2010

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. 14.00
Fredag d.31 dec. Årsrekordåret slutter.

Forsidebilledet: De topplacerede deltagere i Swedish Glider Cup 2010

Byggebrædtet

Poul er færdig med sin DIOGENES, Flemming har haft PLUTOEN i luften og Hans har fløjet med sin AH-20 CUMULUS. Ove har restaureret sine 2 PJERRIER 69 ere. Kjeld er næsten færdig med FIDUSIAEN, Finn M er igang med en DIOGENES for RC flyvning, og Michael er begyndt på en UNIC, A-2 model. Steen er mere end halvejs med sin "gasser" og Hans er ved at ombygge sin Calle klasse 9 model til RC.



Eli blevet færdig med sin SKYMASTER i juni og er også flyveklar med sin FIDUSIA.



Endelig nåede Karl Erik at få sin AR-SUOMI klar til DM. Mere om denne sidst i bladet.

Materialer

Der er stadig lidt beklædningspapir og polyspan tilbage. Fine fyrrelister og andet godt kan købes hos S.W.Hobby, tlf. 40372773 el. www.swhobby.dk. Vi har nogle fyrrelister på 1,2 m længde og lidt gammelt balsafiner til rådighed.

Årsrekorder

Bjarne Jørgensen har opstillet en rekord på 4 min. 43 sek. i VARIGHED. Det er den lille KADET der fløj så fremragende ved DM. Der er ingen rekord i DISTANCE endnu.

Køb og Salg

Fra foreningens værksted tilbydes byggesæt til A-2 modellen SKYMASTER. Modellen er konstrueret af Børge og Hans Hansen i 1954 og udgivet som byggesæt af DMI samme år. Byggesættet indeholder tegning, udsavede profiler, lister og finer, samt polyspan for beklædning. Prisen er kun 545,00 kr. excl. forsendelse. Bestilling til Poul el. Hans.



Bladet

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 og melde dig til.

Swedish Glider Cup 2010

I år for 60 år siden blev den første Swedish Glider Cup afholdt i Trollhättan. Anledningen var KSAK's 50 års jubilæum. Som led i festlighederne inviterede svenskerne til en international konkurrence sideløbende med nordisk landskamp i A2 klassen, som der siden 1946 havde været dystet i. Der deltog modelflyvere fra Jugoslavien, Schweiz og England foruden de nordiske lande. Vinder af konkurrencen blev jugoslaven Stepan Bernfest.

A2 klassen blev, ikke at forglemme, i 1951 accepteret af FAI, som samme år arrangerede VM i klassen i Jugoslavien. Siden dengang afholdes der hvert år VM i A2 klassen, og reglerne er stort set de samme i dag som dengang, hvad modellens basisdata angår. Det er stort set primært højstarten, der har undergået en udvikling basalt og teknisk set, hvilket der var rig lejlighed til at studere den følgende dag, hvor der blev afholdt Swedish Cup for de moderne friflyvere. Men modsat de moderne A2 modeller, der stort set alle er skåret over samme skabelon, så sprudler oldtimermodellernes design af skøn fantasi og kreativitet! Modelbetegnelsen har som tiden er gået ændret navn fra A2 til Nordic Glider Cup til i dag F1A. I oldtimerregi er det dog fortsat A2 eller i Sverige S2 der betegner klassen.

Nu den 2. juli 2010 flokkedes 30 sultne og mere eller mindre aldersstegne modelflyvere om den "varme grød" i længsel efter at få modeller i luften og selvfølgelig fejre 60 års jubilæet for denne første internationale A2 konkurrence. Denne dag dog ikke i Trollhättan, men i Rinkaby. Beklageligvis var kun nordiske modelflyvere repræsenteret og selvfølgelig med svenskerne i overtal.

Men alle de fraværende nationer, der kunne have sendt deltagere, men glimrede ved deres fravær, gik virkelig glip af en pragtfuld flyvedag i det skønneste



Det norske hold
foto: hangflyvning.se

vejr og med tilpas vind til at få modellerne op i 100 m højde, hvor de lurede på boblerne, der var rimeligt gavmilde. Men hvor der er opvind kan nedvinden også ligge på lur og gøre livet surt for model, men nok især for piloten, der fortvivlet måtte rive sig i håret, hvis der ellers var noget at rive i.

Modellerne i form af 20 forskellige konstruktioner boltrede sig i bobler, nedvinde og hvad vejret ellers kan byde på i disse klimatiske tider.



Den ældste (84 år) og meget aktive svenske deltager Kurt Sandberg gør klar

Foto: hangflyvning.se

Det danske islæt personificerede sig i form af Steen Agner, Hans Fr. Nielsen og undertegnede. Men vi var nu ikke ene, thi vi havde behageligt selskab af Henning Nyhegn, Thomas Køster, Thomas Røjgaard, Tom Oxager og Peter Buchwald. De to sidstnævnte fortabte sig dog i skyggen fra nogle bygninger i nærheden, hvorimod Nyhegn og Røjgaard assisterede os flittigt med tidtagning og kikkert.

Perioder var der 3 af og hver på 11/2 time.

1. periode bød på 12 maxer stigende til 14 i 2. periode, hvorimod 3. periode kun havde 7 at gøre godt med. Det var næppe vejrets skyld alene. Snarere hang nerverne i laser eller modellerne var gået egne veje, for ikke at vise sig igen. Skammede de sig? Næppe, men det var nu heller ikke altid lige let at genfinde modellerne i det knæhøje græs og så var det træls gang på græs. Puh ha!

Det spændende var nu, om alle ni med max fra 1. og 2. periode kunne præstere maxtid igen, eller der ville ske mandefald. Vejret var fortsat af første sortering, selv om vinden havde oppet sig en anelse. Men det bevirkede blot, at vi aldrende seniorer ikke skulle løbe så stærkt for at få modellerne i tophøjde, om muligt.

Til gengæld skulle modellerne så hentes hjem igen fra fjernere egne, hvis ellers de opførte sig som håbet. Men man kan jo ikke både få i pose og sæk. Og de vise ord var der flere, der måtte tage til indtægt. Bl.a. undertegnede, der før 3. start overså at kurveklappen ikke stod i neutral position, men i kurveposition. Det resulterede selvsagt i at modellen kom mindst lige så hurtigt ned som op. Det samme gjorde sig gældende i den følgende omstart, hvor min hjælper overså samme fejl. Resultat, 15 sek. og finito amigo. Tænk at man kan sove så grusomt en højlys sommerdag. Og dog. Vi havde været på benene siden kl. 4 morgen, kørt 500 km og trasket rundt i højt græs på feltet. Så!



Hans Fr. Nielsen og Steen Agner

Anderledes "heldige" var Steen Agner og Hans Fr. Nielsen, idet deres modeller hver indkasserede et

max i 3. periode. Men de havde jo også nogle dygtige hjælpere! Og ikke nok med det. De var også så heldige/dygtige at være de eneste der havde max i 3. periode. Og så var fly off en kendsgerning. Den vandt Hans med Steen som anden violin, og nr. 3 blev Lars Olofsson, Sverige.

Herefter var der præmieoverrækkelse til de bedst placerede efterfulgt af et løfte om, at et lignende arrangement var i støbeskeen til næste år.

En herlig, et herligt vejr, et godt arrangement og med en fornem dansk præstation var til ende.

Eneste uheldige hændelse var, at Ove Nesdam også skulle have deltaget, men af misforståelse omkring stævnedatoen først ankom lørdag og dermed gik glip af deltagelsen. Heldigvis fik han luftet modellen lørdag i et fortsat godt vejr, hvor den viste sine fornemme evner. Desværre forgæves.



Stævneledelsen, Anita og Åke Gustavsson deler præmie ud til Steen Agner

Frede Juhl

Swedish Glider Cup 1950 – 2010

1. Hans Nielsen, DK	A.C.Comulus-46
2. Steen Agner, DK	Pjerri-69
3. Lars Olofsson	Viking
4. Mikael Holmbom	Egil Haug 1950
5. Freddy Dahlstrand	Viking
6. Tycho Andersson	Viking
7. Lasse Larsson	Bernfest 50
8. Kurt Strömdahl	Viking
9. Göran Larsson	A.H.24
10. Ronald Borg	Uppåt
11. Ola Torgersen,N	Blue Gull-49
12. Gunnar Ågren	Viking
13. Kjell Lindqvist	Carioca
14. Bo Modéer	Viking
15. Frede Juhl, DK	Jal-52 1948
16. Inge Sundstedt	Viking
17. Sven Landervik	Master
18. Inge Ahlin	Satu
19. Henry Bjönnes,N	Albatross
20. Paul Ivar Paulsen,N	Albatross
21. Kurt Sandberg	KS-46
22. Hans Nielsen,DK	KR-56 -43
23. Sofia Holmbom	Egil Haug 1950
24. Tor Bortne,N	Albatross
25. Stig Sjöstedt	A.H.-24
26. Stig Sjöstedt	Peking-43
27. Bo Eriksson	Bernfest 50
28. Sven Rågvall	Meteor 20
29. Per Nilsson	A.H.20
30. Sven Rågvall	KS-46

Resultat från Rinkaby 2 juli 2010

150	150	150	=	450+215	=	665
150	150	150	=	450+110	=	560
150	144	145	=			439
150	134	137	=			421
130	131	150	=			411
150	150	98	=			398
150	150	93	=			398
150	150	92	=			392
92	150	150	=			392
150	150	59	=			359
59	150	150	=			359
150	150	45	=			345
112	150	77	=			339
113	59	146	=			318
150	150	15	=			315
150	150	-	=			300
103	143	52	=			298
57	150	82	=			289
110	68	69	=			247
41	56	150	=			247
48	85	111	=			244
92	-	150	=			242
-	150	78	=			228
67	32	84	=			183
78	82	-	=			160
150	-	-	=			150
28	48	60	=			136
122	-	-	=			122
88	-	-	=			88
58	-	-	=			58

Svenske Oldtimer Mesterskaber 2010, Rinkaby 13-15 aug.

Som tiden dog løber. Denne underlige størrelse, som til trods for, at den uophørligt strømmer os i møde og lige så hastigt ligger bag os, som datid og fortid og, og Et begreb, som ingen endnu har formået at definere. Men hvorom alting er, så var det nu tid til de svenske oldtimer mesterskaber. Traditionen tro på det militære område i Rinkaby den 13.-15. august.

Fredag

Og lad det være sagt med det samme, at selv om himlen så lidt mørk ud, jo nærmere vi kom Sverige, så var himlen så godt som afklaret, da vi ankom fredag eftermiddag. Og himlen forblev, bortset fra en enkelt "vasker" lørdag eftermiddag tra la la. Selv Æolus var moderat til i perioder næsten doven i sin omgang med molekylerne. Blot var den tilsyneladende lidt i tvivl om fra hvilket hjørne, den skulle sende sine blide, lune vinde. Men for ikke at skabe splid valgte den tre forskellige retninger de tre dage, og det var jo i grunden fair nok, når nu den var gerådet i tvivl. Linelængden 100 m, med udtagelse af S2(A2) 50 m, maxtiden 150 sek. og ingen periodeinddeling. Mesterskaberne var som sidste år henlagt til det gamle flyvepladsområde, hvilket gør livet lidt lettere for os aldersstegne modellflyvere, grundet kortere græs og et mere jævnt underlag at færdes på.

Fra DMV deltog i år Hans Fr. Nielsen, Karl Erik Widell og undertegnede. Herudover var der deltagere fra Norge, Finland og selvfølgelig i rigt mål fra Sverige. Mesterskaberne blev ledet af Åke og Anita Gustavsson på elskværdig og kompetent måde.

Men måske en stor flok køer, der græssede på feltet fredag, ikke var enige heri, idet de blev fordrevet af et firehjulet terrængående motordrevet køretøj. De forstod åbenbart henvisningen, thi vi så dem ikke siden hen. Men en modellflyvekonkurrence uden køer er jo næsten som en ørken uden sand.



Hans var den eneste, der skulle konkurrere fredag i klasse S2 mod 10 andre konkurrenter. Karl Erik og ego havde så god tid til at trimme, men bistod selvfølgelig som hjælpere når Hans skulle højstarte sin HFN-24 Chris. Dette teamwork foruden modellens evner resulterede i en 1. plads med 386 sek. En vellykket dansk optakt til de 2 følgende dage.

Lørdag

Efter en nats hvile var vi atter klar til den gryende dags gerninger. Det gjaldt nu primært Hans, der skulle forsøge at gøre sin Fidusia gældende i dagens konkurrence i S1, hvor yderligere 7 deltagere, havde de samme intentioner. Æolus forholdt sig atter skikkelig lige bortset fra, den ændrede retning på åndedraget, så startstedet måtte henlægges til den diagonalt modsatte ende af feltet i forhold til i går. Men bortset fra det fru kammerherreinde så -----

Karl Erik og ego havde atter en fridag bortset fra lidt trimmeri, omsorg for Hans og hans gøren og laden samt snak med forskellige af de andre stævnedeltagere. Altid rart med en god gang modellflyvesnak. Jeg testede for øvrigt min and Wrap. Bare i 30 m snor, så den ikke drog på langfart. Efter forlydende var der nogen der mente, der måtte være noget galt med modellen, for den startede og fløj jo baglæns. Ak ja, det er ikke småting en and må affinde sig med!



Fredes baglængesflyver SP Wrap

Vi danskere havde til nære naboer et par svenske gasmotormodellflyvere og du store kineser -jo der findes altså også store kinesere - hvor kan de larme. Motorerne altså. Forståeligt, piloterne har høreværn på, når motorerne kværner. Men flot ser det ud når de piler derop ad - modellerne forstås, og efter kort motorassistance bliver overladt til egen formåen. Og det kan i værste fald føre til hakflyvning eller skrappe kurver, der selvsagt påvirker flyveegenskaberne og dermed resultatet i negativ retning. Men er der i grunden noget at sige til det, efter den har fået en ordentlig snaps lige før start!



Motormodeller larmer

Nå, men efter Hans havde absolvert et par trimstarter, mente han sig rustet til at lade det blive alvor. Gad vide om han havde taget modellen i ed? Det er trods alt en fidus han har med at gøre. Men uden tillid går det jo ikke, så modellen blev serviceret, linen rullet ud, og tilbage var blot at vente på det rette startøjeblik. Og nu skete det. Hans spændte det bedste han havde lært - hvor han har lært det vides ikke - , men op kom modellen, hvorefter den blev frigivet omkring de 100 m oppe. Det så helt fornuftigt ud. Men pludselig blev den påvirket af et eller andet. Mon det var dunst fra en gasmotormodel? Nej, nej. Den var havnet i nedvind, og så hober sekunderne sig ikke just op på stopuret. 43 sek. Vær så god. Det var desværre ikke opløftende, men the show must go on, så efter en kort hjemhentning blev modellen set efter i sømmene, inden den atter fik starttilladelse. Men nu var den blevet sur, ja den var. Var det modellen, snoren, timeren, piloten eller Æolus? Ja spørgsmålene var mange, men uanset hvad, gad den ikke flyve mere end sølle 50 sek. Inden den atter fik lov at indtage luftrummet, tog Hans den med hen i strandteltet, hvor der udspandt sig en samtale mand og model imellem. Men det er bedst det forbliver inden for teltets sider. Det skal dog pointeres, at samtalen havde en eller anden gunstig indvirkning, men om det var på model eller pilot svæver med vinden. Modellen svævede i alt fald 109 sek. Og selv om den havde forbedret sig start for start, var det for sent til at blande sig i topstriden, og måtte tage til takke med en 5. plads.

Godt Hans var færdig med dagens flyvning, for vi nåede ikke at pakke grejerne sammen inden en ordentlig vasker overfaldt hver og en, og at søge ly i strandteltet var ingen løsning, thi det blev gennemblødt i løbet af nul komma fem. Over i bilerne med hele baduljen, hvorefter vi kørte ned til Østersøen for at se om vandstanden var steget. Vi kan jo ikke føle os sikre i disse klimatider. Men her, lige ved vandet, og en lystbådehavn, var det

knastørt. Vi fik os en is, tog plads på en bænk og nød udsigten over Østersøen, hvor et par vandskiløbere boltrede sig. Herefter var det til lejren.



Hans og Frede nyder udsigten over Skånes eneste skærgård

Søndag

Gårdagens plasker var som antaget et lokalt fænomen, for til morgen var vejret atter tilforladeligt om end lidt diset. Og Æolus lod nu sine ånde sive ned mod lejrområdet, hvorfor startstedet blev henlagt i stik modsat retning. Men vi havde efterhånden vænnet os til dens luner. I dag bestod menuen for vort vedkommende af S:int, S3 og klassisk G:int.

Jeg tror Karl Erik var den første til at fa en model i luften. Nemlig hans klassiske Wakefield Prometheus-7, der skaffede ham et svensk mesterskab i 2009. Så der var noget at leve op til. Og det agtede den åbenbart at gøre, for den kom fint fra rampen og steg stille og roligt opad, hvor den lagde sig pænt til rette og nød udsigten i 150 sek. God begyndelse.



Karl Eriks Prometheus 7

Om termikken lod ham i stikken i 2. og 3.start, eller han genbrugte gummimotoren, henstår i det uvisse for omverdenen. Men hvad der var ganske vist var, at sekunderne krympede til henholdsvis 137 og 102 sek.



Åke Gustavsson havde ligesom Boris og Karl Erik en indtegnning i G:int pokalen fra tidligere år. Her starter han i fin stil fra startbordet. Desværre havarede modellen i anden start.

Hans eneste trussel kom fra Boris Borotinskij med modellen Ranger. Efter 2. start lå han faktisk 3 sek. bedre end Karl Erik, men som i al sport spiller heldet ofte ind. Og det var netop hvad der skete. For godt nok fik Boris et max i 2. start, men den fløj langt og landede vist nok i de høje graner, der omkranser lejrområdet. Her mødte jeg på en af mine udflugter Boris og Andrea Hartstein, der forgæves havde søgt efter modellen. I øvrigt første gang han havde mistet en bortfløjen model. Den enes uheld den andens held, thi nu kunne selvsagt ikke flyve 3. start, og dermed var Karl Erik sikker på mesterskabet for andet år i træk.



Boris Borotinskij deltog i mange klasser. Her er han ved at få tændt lunten på sin Wakefield Colibri

I klassisk S:int deltog ego med min Jal 52, som jeg knyttede visse forhåbninger til, idet modellen er meget velflyvende, men termikken svigtede mig og modellen, bortset fra 2. start, hvor den opnåede et max. Af 20 startende opnåede den blot en syttende plads med 344 sek.

I S3 deltog både Hans og ego. Så der var stadig håb om noget bedre, men min and Wrap trak skævt i højstarten, og selv om jeg korrigerede for det før 2. start, lavede den stadig, og jeg opgav videre deltagelse med anden.



Nej, det er ikke et Stuka-angreb, men Hans Fr., som lige har sluppet Fredes Wrap

Hans trak nu sin Diogenes til fadet, og den var i langt bedre humør, idet den lagde ud med 2 gange max. Men måske havde det taget på kræfterne, for i 3. start virkede den lidt doven og landede med 102 sek. i bagagen. Blot 7 sek. mere og han var blevet nr. 2, men sådan kan skæbnen være så grusom. Det er i modelflyvning, som i Tour de France, ofte få sekunder, der afgør placeringerne.

Klokken var nu 15,00 og der resterende 1 time til periodens udløb. Min Ølhund skulle nu i luften og 1 time til afvikling af 3 starter burde række om alt forløb planmæssigt. Men det var præcis, hvad det ikke gjorde. Højstarten som altid snorlige op i 100 m, hvor den lagde sig tilrette i en kraftig boble, der trak som bare pokker. Men jeg kunne ikke få udløst hunden uanset hvor mange gange jeg hev i linen. Midt i min fortvivlelse lavede en svensker linekryds, men jeg ænsede det knap nok, for jeg havde rigeligt at se til med at holde hunden i snor. Nu kom Hans til og jeg bad ham om at hale ind på linen, så jeg kunne spole ind med henblik på en omstart til følge. Han mistede imidlertid hurtigt tålmodigheden og rykkede brutalt i snoren, hvorefter køteren slap fri. Den boltrede sig i termikken og fløj ind over grantræerne ved lejren. Jeg kunne ikke se den mere, men Karl Erik havde den i fokus via kikkert, og så da bremsen gik. Efter alt at dømme bag granerne. Jeg begav mig straks på vej hen over steppen, men indså snart at konkurrencen var ovre for mit vedkommende. Nu var det mere et spørgsmål om at finde Ølhunden.

Ankommen til udkanten af granbevoksningen mødte jeg Boris og Andrea, der forgæves havde ledt efter hans gummimotormodel. Forespurgt om

de havde set noget til en Ølhund fortalte de, at der lå haleplan længere inde (mellem granerne) troede jeg, men hvis det var, var dem ubekendt. Jeg traskede på kryds og tværs i en svært tilgængelig skovbund, men opgav hurtigt missionen og drog tilbage over sletten til startområdet. Her kontaktede jeg Andrea, for at få lidt nærmere information om hvor haleplanet lå. Hun fortalte mig så, at det lå ved foden af en værkstedsbygning og modellen, befandt sig på taget af samme, hvis ellers det var Ølhunden. Hun tilbød så at køre med ned og vise mig hvor det var. Og jo det var hundens haleplan og kroppen kunne anes oppe på taget. Jeg kunne ikke umiddelbart komme derop, men nu var den i al fald lokaliseret. Tilbage resterede at få den ned og se om den havde lidt skade. Retur til startområdet igen. Andrea skulle med toget fra Rinkaby til Stockholm, og da jeg så alle de pakkenelliker hun havde liggende i græsset og som hun havde tænkt at belæsse sig med og gå halvanden km ned til stationen, tilbød jeg selvfølgelig at køre hende derned, når nu hun havde hjulpet mig. Som sagt så gjort, hvorpå vi sagde farvel til hinanden og jeg ønskede hende god rejse hjem.

Nu retur til bygningen, hvor hunden skulle befinde sig, men pinte død, den var pist væk. Men i det samme kom Karl Erik kørende og kunne fortælle at Hans via en stor beholder, som han besteg, samt ved hjælp af en teleskopstang udlånt af Ålce Gustavsson havde fået modellen bragt i sikkerhed, og nu befandt sig ved trappen til barak C. Jeg gik glip af præmieuddelingen og kåringen af de for skellige mestre heriblandt Karl Erik og Hans, men kunne til gengæld glæde mig over Ølhundens genkomst i ubeskadiget stand.



Hans får igen medaljer af Anita og Åke

Karl Erik havde sat kursen mod Danmark og Hans og ego fulgte trop så snart vi havde pakket bilen.

Tre herlige dage med godt vejr og masser af modellflyvning med mange forskellige modeller var til ende. Men hvor ærgerligt, at der ikke er flere af de mobile danske modellflyvere, der har lyst til at deltage. Bevares, der kan altid være årsager til, en eller anden bliver forhindret, men tag nu og hiv jer selv op ved hårrødderne og deltag næste år.



Kjeld får gode råd af Frede

Ikke at forglemme kiggede Kjeld O. Petersen og kone over lørdag for at opleve lidt af en konkurrencedag og Kjeld fik endda luftet Sct. Louis et par gange. Og om aftenen blev det også til en enkelt øl på en bistro i Åhus i selskab med Tordenskjolds soldater!

På gensyn næste år.
Frede

Foto: Hans Fr. Nielsen, Karl Erik Widell



Redaktøren kan ikke lade være med at bringe dette billede af Åke Gustavssons smukke Aristocrat til glæde for andre gummimotorentusiaster.

SMOT 2010 Resultater fra klasser med dansk deltagelse

KLASS G:int

Karl Erik Widell	Prometheus-7	150	137	102	389
Boris Borotinskij	The Ranger	140	150		290
Ingvar L Nilsson	Tempo	130			130
Åke Gustavsson	Blomgren-54	127			127
Boris Borotinskij	G.Reich-53				

KLASS S:1

Kurt Sandberg	HW-44	124	150	101	375
Göran Larsson	Stormfågel	150	137	73	360
Tycho Andersson	Laruska	74	150	84	308
Kurt Sandberg	HW-43	92	75	150	317
Hans Fr.Nielsen	Fidusia	43	50	109	202
Nils Persson	Stisse	85	54	26	165
Rune Tedenryd	Fidusia	48	57		105
Per Bendelin	Sunnanvind				
Per Bendelin	Scrappy				
Andrea Hartstein	Doofa				
Pär Lundqvist	Älgen				

KLASS S3

Freddy Dahlstrand	Carioca	150	131	150	431
Göran Larsson	Meteor-20	150	150	109	409
Hans Fr.Nielsen	Diogenes	150	150	102	402
Rune Tedenryd	Meteor-20	150	150	56	356
Frede Juhl	Wrap	111	93		204
Frede Juhl	Ölhunden	150			150

KLASS S:int

Inge Sundstedt	Viking	150	150	150	450+112=562
Lars Larsson	Aurikel	150	150	150	450+ 80=530
Ronald Borg	Bora Gunic	144	150	150	444
Lars Larsson	Benfest-51	150	150	149	449
Göran Larsson	Urubu	135	150	150	435
Tycho Andersson	Viking	150	150	122	422
Kurt Strömdahl	Viking	132	150	140	422
Bo Modeér	Viking	129	138	150	417
Tycho Andersson	Victory	150	139	126	415
Sten Persson	Mjölner	140	150	105	405
Pär Lundqvist	Odenman	150	119	135	404
Freddy Dahlstrand	Viking	114	107	150	371
Svein Oluf Olstad	Bernfest-50	150	61	150	361
Sven Landervik	Stratos III	150	132	71	353
Owe Carlsson	Last Straw	94	150	106	350
Gunnar Ågren	Viking	103	116	130	349
Frede Juhl	Jal-52	90	150	104	344
Sven Landervik	Master	21	139	150	310
Tor Bortne	Albatross	131	83	83	297
Sven Rågvall	Aurikel	122	110	10	242
Andrea Hartstein					

KLASS A2

Hans Fr.Nielsen	HN.24 Chris	150	86	150	386
Lars Larsson	Falken	79	123	126	328
Sven Landervik	Stratos	73	150	98	321
Inge Sundstedt	Ester W	63	61	143	267
Sven Landervik	Skymaster	150	38	61	249
Tycho Andersson	Stratos	33	68	120	221
Bo Modeér	Agathe	72	70	76	218
Svein Oluf Olstad	Andreas Hirschele-67	150	67		217
Göran Larsson	Miss Max	150			150
Rune Tedenryd	Talon	47	25	58	130
Rune Tedenryd	Spinne				

Suomi med radiostyring

Karl Erik Widell



I årets to første numre af Oldtimer har Finn Mortensen givet en masse inspiration og gode råd til den nye klasse AR - svævemodeller med radiostyring. Jeg blev meget fristet af denne klasse og har i sommer bygget en Suomi med radiostyring, som jeg fløj for første gang ved DM på Randbøl Hede i august. I denne artikel, vil jeg fortælle lidt om, hvordan jeg har grebet modificeringen af den gamle A2'er an, og hvilke erfaringer med flyvningen, som jeg har gjort.

Baggrund

Der var mange grunde til at jeg valgte at bygge en Suomi som AR-model. ME 26 Suomi blev konstrueret af Mogens Erdrup, Odense Model-Flyveklub, til brug ved den nordiske landskamp i Finland i 1946. Den blev til på baggrund af ME 14, hvormed Erdrup i 1945 satte officiel verdensrekord i distanceflyvning med svævemodel på 85,436 km.

Suomi vandt førstepræmie i en konstruktions-konkurrence, udskrevet af den daværende Dansk Modelflyver Union, og blev midt i 1947 udsendt af Dansk Modelflyve Industri som unionens standardmodel i klasse A2. Siden er Suomi bygget i flere tusinde eksemplarer og var i mange år den ubestridt førende danske model såvel til diplomtagning som konkurrencer. I 1947 nåede den allerede op på samme antal diplomer, som den ellers populæreste model. I 1948 blev der taget 47 diplomer med Suomi mod 14 med den næstpopulæreste model. 36% af de anvendte byggeplansmodeller af alle klasser var Suomi. I 1949 steg tallet endda til 51%. I 1950 udgav Kongelig Dansk Aeroklub (som havde overtaget DMUs arbejde) en forbedret version med kurveklap og termikbremse, tegnet af Per Weishaupt. Denne tegning sammen med en udførlig bygge- og flyvevejledning kan købes fra DMVs tegningsarkiv.

Jeg så Suomi første gang ved et hvervningsstævne i Fælledparken i slutningen af 1940'erne og blev meget imponeret af dens flyveegenskaber, men nåede imidlertid aldrig at bygge en selv, før jeg blev angrebet af Wakefield-virussen, så nu var det på tide.

Som radiostyret veteranmodel har Suomi også nogle rent praktiske fordele, bl.a. den meget robuste krop med god plads til installation af radioudstyret.

Mit udgangspunkt ved modificeringen af modellen har været, at bevare så meget af den oprindelige

konstruktion som muligt, således at modellen med slukket radio i princip vil kunne bruges som en normal veteran A2.

De nye regler for AR-klassen tillader 2 kanaler til styring af flyet. Jeg har her valgt at benytte højde og sideror, da dette kan implementeres helt uden ændringer af vingen og med meget små ændringer af haleplan og finne. Endvidere har jeg brugt to af min modtagers resterende kanaler til at kunne aktivere termikbremse og udløse højstartkrog. Det er muligt, at disse funktioner formelt strider mod konkurrencereglerne. I så tilfælde kan man bare trække servostikkene ud af modtageren, men til dagligt bidrager disse to funktioner væsentligt til det overordnede mål at reducere hjemhenningsafstanden til et minimum. Jeg har ingen planer om at sætte ny distancerekord. De vigtigste ændringer på den radiostyrede version i forhold til en normal fritflyvende Suomi er beskrevet i det følgende.

Højderor

Som højderor har jeg valgt, at benytte det oprindelige haleplan som pendelror. Haleplanet, som er bærende med et tyndt, hvælvet Sigurd Isacson profil, er ganske stort (25% af det samlede planareal). Der er derfor kun brug for et ret begrænset udslag til hver side for at få den nødvendige effekt. Ved at montere holdepladerne for haleplanet på en vugge, som drejer om en akse ca 30% af korden fra forkanten, kan hele højderorsstyringen monteres fast i kroppen, medens haleplanet blot sættes fast på den bevægelige holdeplade på sædvanlig vis.



Den eneste væsentlige ændring i forhold til den oprindelige konstruktion er at haleplanet er hævet ca. 5 mm for at give frigang ved forkant og bagkant. Højderoret aktiveres af en 20 mm stødstang af kulfiber, som løber gennem huller i kroppens krydsfinerspanter. Til såvel højde- som sideror er der brugt 16g servoer, som er anbragt i kroppen midt under vingen, hvor der er god adgang

til dem, når vingen er taget af. Ved at placere omdrejningspunktet tæt ved haleplanets trykcentrum, reduceres det aerodynamiske moment på servoet, og der er endvidere en mekanisk udveksling på ca. 1:5 mellem haleplanets vinkeldrejning og servoets, så styringen er meget stabil og robust.

Termikbremse

Suomi er en typisk A2 med en normal flyvehastighed omkring de 5 m/s, hvilket betyder, at det kan være svært at holde den op mod vinden, hvis det blot blæser en frisk vind, og hvis man lader den kurve i en termikboble er der en ikke uvæsentlig risiko for at den kan stikke af. Som fritflyver er det derfor naturligt, at bruge termikbremse og anvende en ledig kanal til at udløse bremsen på samme måde som de moderne fritflyvere i dag bruger RDT med en lille dedikeret modtager.

Bremsen er udført på helt normal måde med en elastik, som trækker haleplanet op og en line til timeren, som holder bagkanten nede.



Alt er monteret på den vippende holdeplade og påvirker ikke højderorsstyringen. Timerlinen går ind i holdepladen tæt ved omdrejningsaksen, så spændingen i linen ikke giver noget moment af betydning på højderoret.

Der er brugt et 5 grams servo til termikbremsen. Dette er monteret på en 1 mm krydsfinerplade af samme størrelse som en gammeldags Graupner timer og skruet fast på siden af kroppen med fire skruer. Dette giver god adgang til servoet og mulighed for udskiftning med en almindelig mekanisk timer, hvis det skulle blive aktuelt.

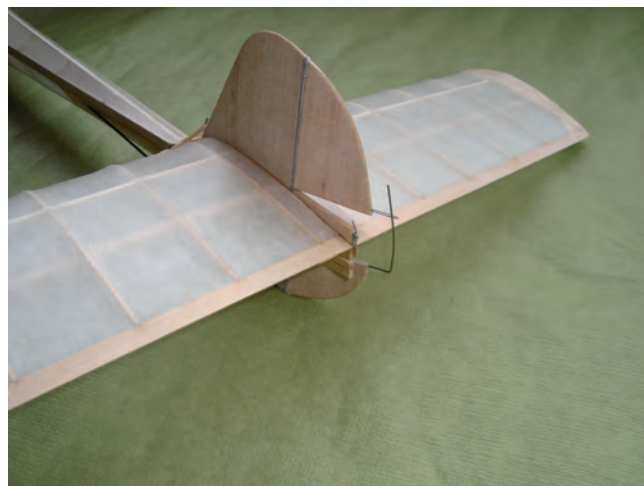


Det største problem viste sig at være, at jeg havde glemt hvor bredt haleplanet på en Suomi er.

Det viste sig, at der var for lidt afstand mellem timerarm og indgangshullet for bremselinen i kroppen. Dette blev løst ved at sætte en lille tab på siden af kroppen, som linen kan gå rundt om. Dette har også den fordel, at servoet aflastes og trækket på timerarmen får en bedre retning. Servoet er koblet til understelskanalen på modtageren, så bremsen kan aktiveres med en vippekontakt på senderen.

Sideror

Til siderorstyring har jeg som basis valgt at bruge den normale kurveklap på underfinnen. Denne aktiveres ligesom højderoret af et 16 g servo, som sidder i kroppen under vingen, gennem en kulfiberstødstang. Efter Finn Mortensens erfaringer var jeg opmærksom på, at dette nok ville være utilstrækkeligt, så jeg har også ladet den bagerste del af finnen på oversiden af haleroret fungere som siderorsklap.



En medbringer af 1,5 mm pianotråd på kurveklappen griber ind i en hårnål af 0.5 mm wire på siderorsklappen. Dette arrangement sikrer at denne følger kurveklappens udslag uden at påvirkes af højderorets bevægelser, og glider enkelt ud af indgreb, når termikbremsen udløses.

Det er praktisk, at have sideroret koblet til krængorrskanalen i modtageren, således at de to primære styrefunktioner sidder i højre styrepind på senderen. Det er fremfor alt en stor fordel, når man selv starter med gummitov, hvor man har modellen i den ene hånd og senderen i den anden og hurtigt skal have fat i styrepinden, så snart man har sluppet modellen. For at få et bedre greb om kroppen ved gummitovsstart er der limet et par smalle strimler groft vandslibepapir på kropssiderne under vingen.

Højstartskrog

Jeg har tidligere haft gode erfaringer med lukkede højstartkroge, som man selv kan udløse over radioen. Med en almindelig åben krog er det ved start med gummitov let at komme til at trække lidt for hårdt i pinden med det resultat, at modellen hopper af krogen og befinder sig i rygflyvning og medvind. Med den begrænsede manøvrerbarhed, som en gammel A2 model har, er det ikke let at redde sådan en start. Endvidere er det også en fordel at man ikke taber linen i svag vind, hvis man har nogen til at løbe modellen op, men har mulighed for at stramme den op ved at trække ud til siden.



Der findes kommercielle højstartkroge af denne type, men de er ret klodsede og egner sig bedre til indbygning i en rund glasfiberkrop end i Suomis smalle og skarpe undekrop. Jeg har derfor selv lavet en udløsbare krog i 1 mm duraluminium, som kan bygges diskret ind i kroppen. Krogen udløses også af et 5 g servo, som er forbundet til modtagerens gaskanal, således, at man udløser krogen ved at trække i gaspinden på senderen. I overensstemmelse med svæveflyver-praksis kan man evt. male denne gul og bremsekontakten blå, så man ved, hvilken man skal bruge. Til at lukke krogen bagtil er der limet en lille pianotrådsbøjle på bundlisten, som let kan fældes ind, hvis man vil flyve med åben krog.

Radioinstallation



Der er god plads til servoer og modtager (Spektrum AR 6200) i den rummelige krop og god adgang til installationen gennem oversiden af kroppen. Batteripakken på 4 Ni-MH celler erstatter delvis bly

i næsen og en vippeafbryder til modtageren er placeret i venstre side af kroppen, hvor den er let at se ved start. Flyveklar vejer modellen 440 g.

Flyveegenskaber

Modellen blev først færdig dagen før DM på Randbøl Hede, så det blev en hård jomfruflyvning i den relativt friske vind om lørdagen. Da jeg var den eneste deltager i den nye klasse, fløj jeg primært med for at afprøve konceptet. Jeg brugte mit 30 år gamle gummitov (ca. 30 m 3/8" latexslange + ca. 80 m nylonline). Efter et par trimstarter gik det udmærket at få modellen op, men i den ret hårde vind om lørdagen var der ikke meget andet at gøre end at holde modellen op mod vinden og trykke højderoret godt, så tiderne blev kun omkring et minut. Der blev dog også mulighed for nogle starter i mere stille vejr næste dag, så man kunne få et billede af hvordan en Suomi opfører sig som radiostyret model.



De vigtigste erfaringer var:

- Højstart med gummitov er en fornøjelse. Modellen går fint op og der rigeligt højderor til at lave en kavalerstart og strække gummitovet under den første del af stigningen, så man kan få fuld højde på. I hård vind er der dog stor risiko for at den hopper af krogen, hvis man trækker for hårdt, så den udløsbare krog er en stor fordel under disse forhold. Der er tilstrækkelig siderorsvirkning til at styre modellen under starten.

- Trimmet ud og overladt til sig selv flyver modellen helt som en normal Suomi. De tynde, hvælvede profiler i både vinge og haleror, lavt sideforhold og planbelastning betyder imidlertid, at den ikke er nogen hurtigløber og ikke kan trykkes til at flyve ret stærkt. Man skal derfor ikke lade den drive ret meget med vind og termik, hvis man vil have den tilbage til startstedet igen.

- Sideroret er et kapitel for sig selv. For fritflyvere, som ved, at nogle få mm kurveklapudslag kan give

en stor forskel, er det lidt overraskende, hvor sløvt modellen reagerer på store siderorsudslag. Det er imidlertid ret naturligt. Der skal bruges en sidekraft for tvinge modellen ind i en kurve og det er meget begrænset hvor stor en sidekraft, man kan få fra kroppen. Et siderorsudslag alene får bare modellen til at flyve urent og kure sidelæns fremad. Derfor har man siden brødrene Wright's tid udnyttet vingens opdrift til at dreje ved at krænge flyet. Dette gøres mest effektivt med krængror nær vingetipperne. Uden V-form ville det være næsten umuligt at styre et fly med sideror alene, men med V-form får man en sekundær sideror-effekt, fordi den ydre vingehalvdel vil få en større indfaldsvinkel end den indre, når flyet flyver urent. Dette vil give en krængning, som får flyet til at dreje, men effekten er langt svagere end med krængningsror. Det tager derfor relativt lang tid at få modellen ind og ud af en kurve med sideror alene, så det er ikke muligt at

lave hurtige stejle sving. Man skal derfor have god fremforholdning og passe på, at man ikke taber modellen på et medvindsbæn, hvor det kan være meget svært at få den tilbage mod vinden, så eneste mulighed er at trække i termikbremsen.

Sammenfattende er det en rigtig fin oplevelse at flyve en A2-model med "støttepædagog", hvor modellen forbliver inden for synshold, så man rigtigt kan nyde synet af en klassisk A2-model uden at skulle løbe flere kilometer efter den. Fornøjelsen er nok størst i relativt stille vejr, men det kan lade sig gøre at flyve i vindstyrker op til 6-8 m/s.

Til konkurrencebrug efter de nye AR-regler er en større model som Diogenes sikkert mere egnet end Suomi.

REGLER FOR RADIOSTYREDE SVÆVEMODELLER KLASSE AR. (svævemodeller, radiostyret)

§ 1 MODELLEN

Modellen skal overholde regler for klasse:

A-1 el. gammel klasse 7.

A-2 el. " " 8.

A-3 el. " " 9.

Ande-og haleløse modeller.

Radio installation:

Det benyttede anlæg skal benytte en af de i Danmark godkendte frekvenser, 35 MHz, 40 MHz, el 2,4GHz.

Der skal for de 2 førstnævnte frekvenser føres vimpel på senderantennen, der viser hvilken frekvens der er i brug.

I modellen må max. monteres 2 styringer, der styrer 2 ror efter eget valg.

Klasse inddeling:

ARV: Veteran modeller der er konstrueret til og med 1953.

ARO: Oldtimer modeller der er konstrueret fra 1954 t.o.m. 1968

Handikaptal kan indføres efter behov.

§ 2 START

Der kan vælges mellem 2 startmetoder:

Højstart med egen line, max. 100 meter.

Gummitov bestående af 120 m. line og 30 m. gummi, + skærm og 30 cm. forfang.

Det max. træk i starttorvet må ikke overstige 6 kg.

Konkurrenceledelsen kan ændre tovlængder, hvis vejrforholdene kræver det.

§ 3 FLYVNING

Der flyves efter samme regler som alm. svævemodeller, dvs. 3 starter og evt. en omstart.

Der gives point for fløjne sekunder, således 1 point pr. sek.

Max. tid fastsættes af konkurrenceledelsen.

Flyves der mere end max. tid fratrækkes 1 point pr. sek.

Flyves der mere end 30 sek. over max., mister man retten til landingspoint.

§ 4 LANDING

Landing foregår på en 25 m. lang strip, og der gives point efter følgende skema:

0 til 2 meters afvigelse 150 point.

2 til 5 meters " 100 " .

5 til 10 meter " 50 " .

Over 10 meters " 0 " .

Der måles fra strippen til modellens næse. Flere modeller kan lande samtidig.

Landingen kendes ugyldig og tillægges værdien 0 point hvis:

* Modellen lander på ryggen,

* Der frigives dele af modellen fra start til landing,

* Modellen berører personer el. genstande, som kan have indflydelse på landingsforløbet.

Juli 2010

Finn Mortensen /hfn.