



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1

marts 2011

20. årgang



Inde i bladet:

Finn Olav Buø: Nybygg av PH 11 pinnemodell fra 1935

Erik Knudsen: 64 år med modelflyvning

Min model: Hans Fr. Nielsens Chris

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål at
bevare dansk modelflyvehistorie.
20.årgang nr. 1/2011

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

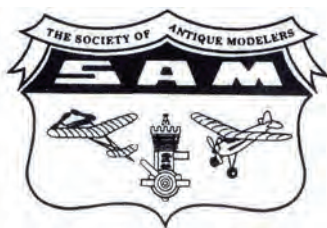
Redaktør
Karl Erik Widell
Granbakken 9
9210 Aalborg SØ
Tlf. 98145492
ke.widell@stofanet.dk

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. juni 2011



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme



Så er det forår, i hvert fald efter kalenderen. Solen står ved syvtiden og forsvinder først ved attentiden. Vi mangler bare at temperaturen stiger nogle grader, så vi atter kan komme ud og lufte vore gamle/nye modeller. Der har været stor byggeaktivitet mange steder, så nu er det med at få trimmet og indfløjet modellerne, så de er klar til nogle af årets mange konkurrencer.

Det er måske på tide at se lidt på konkurrencekalenderen. I sidste nummer af bladet var der invitation til den niende Europæiske SAM konkurrence i SAN MARINO sidst i juni, og SMOS (vore svenske venner) inviterer til 3 store konkurrencer i Rinkaby. Swesish Cup for både Wakefield- og A-2 sævemodeller først i juli, og senere til Svenske Oldtimer Mesterskaber sidst i aug.

Både i Tyskland og i England arrangeres der konkurrencer for OLDTIMER MODELLER. Det er vel på tide, at kaste blikket ud over vore egne grænser, og søge internationale udfordringer. Vi kan nemt hygge os herhjemme og så miste de store oplevelser i udlandet.

Når dette blad udkommer, står vi foran det første arrangement herhjemme. Landsmødet har forhåbentlig været hyggeligt og igangsat flere nye aktiviteter. Hyggetræffene på Sjælland og Jylland kommer i maj og juni, Danmarks Mesterskaberne i sept. og ikke at forglemme, de gode flyvetimer en skøn sommeraften på hjemmebane.

Næste år fylder vi i Dansk Modelflyve Veteranklub 20 år. Det er vel ikke en rigtig rund fødselsdag, men bør vel fejres med maner. En god gang hygge og lidt flyvning el. hvad.?

Kalender 2011

Lørdag d. 1 januar	Årsrekordåret starter
Lørdag d. 19 marts	LANDSMØDET 2011
Mandag d. 2 maj	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00. (FM)
Mandag d. 23 maj	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00. (HFN)
Mandag d. 6 juni	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00. (FM)
Mandag d. 20 juni	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00. (HFN)
Lørd.-Sønd. d. 2-3 juli	Swedish Cup for A-2 -og Wakefield modeller, Rinkaby.
Fred.-Sønd. d. 26-28 aug.	Svenske Oldtimer Mesterskaber, Rinkaby. (ny dato!!!)
Lørd.-Sønd. d. 10-11 sept.	Danske Oldtimer Mesterskaber, Randbøl Hede (ny dato!!!)
Mandag d. 26 sept.	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FM)
Mandag d. 10 okt.	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)

Forsidebilledet: Flemming Gothgen fra Faxe Ladeplads med PLUTO. Modellen er konstrueret i 1939 af K.Fl. Jensen med en spændvidde på 186 cm. Fra hyggetræffet d. 26 april 2010. Foto: Hans Fr. Nielsen

Årsrekorder

Ingen årsrekorder er anmeldt endnu.

Byggebrædtet

Finn Mortensen er næsten færdig med en Victory for RC styring, Hans bygger en ny A-2 model af egen konstruktion, Poul er næsten færdig med sin AH-24, og Kjeld er ved at lægge sidste hånd på sin Fidusia, Ove har igen 2 Pjerri-69 klar.



Materialer

Der er stadig beklædningspapir i forskellige farver og klar polyspan på lager.

Landsmøde

Vi afholder vort LANDSMØDE Lørdag d.19 Marts fra kl. 10.30 på Nyborg Gymnasium, Skolebakken 13
Indkaldelse er udsendt separat.

Bladet

Endnu en gang vil vi tilbyde alle, der ønsker at få bladet hurtigt og i farver på email, at tilmelde jer ved at sende en mail til Karl Erik Widell, på ke.widell@stofanet.dk



Indbydelse

Vore svenske venner i SMOS konkurrencekomité ønsker at fortsætte med konkurrencen **"Swedish Glider Cup 60 år"**.

De har besluttet at gennemføre konkurrencen hvert år. Den kommer nu til at hedde **"GLIDER 60 år"**.

Dette års konkurrence vil gælde A-2 modeller konstrueret senest 31-12-1951, næste års konkurrence vil gælde modeller konstrueret senest 31-12-52 osv. Der er udsat et maleri med Stephan Bernfest's VM model som vandringspræmie.

Sammen med "Glider 60 år" starter de yderligere en konkurrence kaldet **"WAKEFIELD 60 år"**, som også bliver tilbagevendende. Her er også et maleri som vandringspræmie, nemlig Sune Starks VM model.

Datoerne for de svenske konkurrencer:

Lørdag d. 21 maj Vårtävling i Rinkaby. (reservedag søndag)

Lørdag d. 2 juli "WAKEFIELD 60"

Søndag d. 3 juli "GLIDER 60"

Fredag d. 26 til Søndag d.28. august, De Svenske Oldtimer Mesterskaber.

Fra medlemmerne

Hans Rabenhøj fra Jeginø fortæller:

Trods pensionering har jeg lovet Svankær Efterskole at hjælpe med noget undervisning. Jeg skal bl.a. have modelbygning i det sidste valgmodul.

Med hensyn til eget modelbyggeri så er jeg i gang med en "Strega", en linestyrret kunstflyvningsmodel til Rojett 74 motor. Modellen er klar til beklædning. Ligeledes en "Strega" model til en FOX 60. Skal snart samle krop og vinge. På hylden ligger et nykøbt byggesæt til IKARUS, en gammel Tysk svævemodel.



Jeg har en del flyveklare veteranmodeller, de fleste er selvfølgelig linestyrede:

Thunderbird med opretstående Fox 35, se fotografiet,
H-68 Artist (DMI) med en Thorning III motor,
Akrobat (DMI) med Atwood o.o49,
Venus (Bob Palmer model fra ca.1950),
"50 STAR" klubtypisk model fra 1960 med ED Racer,
en egenkonstruktion fra ca.1965 med Taifun Hurricane 1.5 ccm.

Jeg har selvfølgelig også et par 10 ccm kunstflyvningsmodeller, som jeg anvender til konkurrencer, så der er egentlig nok at flyve med.

Jeg har stor glæde af at læse om oldtimeraktiviteterne, og synes det er et kanongodt initiativ I har taget.

*Fra en af vore Norske venner, **Finn Olav Buø**, har vi fået følgende hilsen. Finn har bygget en af de de ældste nordiske modeller der findes, en "pinne", model fra 1935, konstrueret af en Per Hoff som PH 11. Per Hoff er en virkelig modelflyve VETERAN, som runder de NITI år i maj*

***Nybygg av PH 11, pinnemodell fra 1935 i DMV's tegnings-register (der kalt "Pinn").
Og se, nå sirkler den!***

En pinnemodell er lesbar. Ærlig tvers igjennom, hver enkelt del ligger åpent og eksponerer sin funksjon. "Pinne"-betegnelsen signaliserer slankhet, letthet og fravær av designmessig jåleri.

Modellen PH 11 viderefører opplegget. Vingen er smal, allerede (1:11) ved roten, og avsmalner ytterligere utover. Spinkle haleflater med nusselig elliptisk kurvatur, nærmest rokokko. Bekledning kun på én side. Hovedmateriale: Furu.

Utseendet indikerer tysk tradisjon. Men når modellen løfter vakkert på halen og starter sine luftige sirkler, går ikke tankene til flittige og grundige tyskere og deres "Flugapparate". Nei, du dras inn i mykere sfærer og opplever svanen og bare den. Gjendiktet av en den gang 14 år gammel konstruktør, nordmannen Per Hoff!

Men det var en hake her: Konstruksjonsåret 1935 var året da balsaen og kroppsmodellene stormet inn. Pinnemodeller ble ikke lenger aktuelle for konkurranse-flyging i friluft. Dermed gikk PH 11 alt for tidlig inn i Tornerosesøvn.

Men i 1982 bygde Per selv et eksemplar, som ble vist på veteranutstilling og stevner. Er nå plassert på Norsk Luftfartsmuseum, Bodø. Modellen presenteres dessuten øverst i DMV's tegningsregister. Historisk dokumentasjon er således vel ivaretatt.

Jeg kjente trang til å leke med en modell med slike kvaliteter! Og fant leken enda mer meningsfull ved å trekke inn kunnskap som egentlig fantes allerede da den ble konstruert. Men den gang dessverre ikke overført og utnyttet på modellflyområdet.

Min (nedskalerte) modell viser best sin ynde under timid flukt ikke for høyt eller langt borte. Nærmiljøet er arena. Som flyplass: Trang, ujevn, og til dels piggete.



Både med og uten motorkraft trengs det derfor en jevn (høyre-)sirkling, men ikke nødvendigvis helt samme radius i de to fasene. Redusert skala, 2/3, var nødvendig med en original på 1100 mm vingespenn, ikke 600 slik DMV-registret anfører. Praktisk sett trengtes forlenget spore-/gummikrok samt høyere og mer bredbetet understell. Visuell bonus: Trygg, samtidig spenstig.

Fråtsingen i understell og annet vektmessig overforbruk ble innspart ved bruk av peddig (kurvflettingsmateriale). I originalen ble dette brukt kun i vingetuppene. Men jeg brukte det også i understell og haleflater i stedet for originalens pianotråd. Dette ga også større designmessig helhet og varme, samt forsterket tidskoloritt.

Bekledningen, originalt silke, ble erstattet av gulaktig tynn plast (handlepose) som godt illuderer gulning som følge av alder. Heller ikke Pers modell for museet hadde autentisk bekledding, men nylonduk. En viss trøst for meg!

For bedre å beskytte vingelistene mot fuktighetsvariasjon og ukontrollert formendring, ble bekleddingen i strid med vanlig praksis forlenget rundt for- og bakkant og videre 2 - 3 cm på undersiden. Separat sett kan det også ha redusert modellens luftmotstand. Men neppe mer enn som kompensasjon for det større understellet.

For- og bakkantlist er de eneste bjelker i vingen, og har i originalen begge rektangulært tverrsnitt og lik dimensjon. Men belastningsfordelingen under flukt, minst på bakkantlisten, tilsier at den skal være spinklest og mykest. Helst så at ytre vingedel får minsket innfallsvinkel ved høyere hastighet. Derfor: Bakkantlisten beholder forkantlistens nominelle (ytter-)mål, men er nedskåret til trekant-tverrsnitt.

Vinge og haleflater blir derved myke, stram bekleddingen ville gi skjevheter og må unngås. Resultatet? Tja, man får vel søke å definere seg bort med tesen: "slack is beautiful"! – Jeg synes å ha oppfattet at Per, den gamle Mester, ikke er begeistret for slik løsaktighet. Vi treffes stadig, det tar meg bare 10 minutter å spasere dit.

På originalen har pinnen et overliggende, langsgående strekkstag fra for til akter, ført i knekk over en "ledningsmast" ved vingen. Dette avstiver pinnen vertikalt. På 20 -30 tallet rådet frykt for at gummimotortrekket og dets momentarm skulle bøye pinnen og ødelegge innstillingene. Men modellen her er konfigurert med under-liggende gummimotor og derved krumningstendens nedover. Dette gir mulighet for en verdifull automatisk vinkelinnstillingsendring under flukt. Et fortrinn pinne-modellen har framfor den stivere kroppsmodell. Så bort med strekkstaget!

Denne gunstige effekt ble fintrimmet ved å justere (den forlengede) bakre gummi-krok/ spore, som bestemmer gummimotorens bakre momentarm. – Resultat: En svak stall ved høyeste motoreffekt ble eliminert!

Tilsvarende gjelder: Pinnen påtvinges bøyning i sideretningen ved at den forlengede bakre gummikroken bøyes ut til den ene eller andre siden (i mitt tilfelle til babord), ev. også at pinnens dimensjon forsiktig endres. - Slik fintrimmes det horisontale, sirkulære flukt-mønstret under motorkraft-fasen.

Den siste deformasjonsegenskapen angår motortorsjon som via bakre gummikrok påføres pinnen så den vrir seg til fram i vingen. Haleflatene følger med i rotasjonen. For å få stram høyresirkel må finne-/sideror være innstilt med kraft-ig styrbords utslag. Med stor vridning av pinnen ville nevnte innstilte side-utslag medføre en betydelig komponent av høyde-utslag, og vise versa. Disiplinert fly-mønster ville bli skadelidende. Tilstrekkelig vridningsstiv pinne må derfor brukes.

Derimot vil alerte små modeller (de større kan bli direkte farlige!) bli ladet med action og forbløffende manøvereffekter med større pinne-vridning. Mye moro!

Man kastet virkelig barnet ut med badevannet da pinnemodellene ble vraket! Som antydnet inneholder pinnen i all sin enkelhet potensielt både styre- og show-effekter. Men mulighetene har ikke blitt utnyttet.

Pinnen er i originalen massiv. Særlig ut fra kravet om vridningsstivhet ble det gunstigere å bruke en oppbygd "pinne" med rektangulært rørtverrsnitt: Furulist oppe og nede, 1 mm tykt lindetre som omsluttende sideplater. Partivis forsterket ved utfylling til massivtverrsnitt. Ytre tverrsnitt følger en skalamessig reduksjon av originalen påplussset knapt 30 % som kompensasjon for uthuling til rørforn.

I hvert fall innen trang spiral-klattring vant fram, var vedtatt praksis at sirkel-trim-ming av utendørsmodeller besto i sideror-utslag til styrbord og "wash" på en eller begge vingehalvdeler. Kvantitativt består ekspertradene kun av et tommemål på wash-en, i beste fall knyttet til konkurranse-klasse som grovkaraktistikk av modellen. Men om ute-pinnemodeller var innbefattet og hvor vid sirkel man strebet etter, synes ikke å være tema.

Jeg har derfor utviklet en beregningsbasert trimming, som bygges inn i modellen på en robust måte. Enkle kontroll-/justeringsmåter for trimmingen inngår. PH 11 ga jeg en beregningsmessig svingradius = 12 x spennvidden.

Egentlig presentasjon av metoden ville føre for langt i denne sammenheng. Bare helt summarisk:

Det introduseres to nye horisontale vinkler mot lengdeaksen:

- 1) Finnen, altså den faststående del av sideror-komplekset, stilles skrått i forhold til lengdeaksen. Kun trimklaff kommer i tillegg. Skjevstilt finne, men mindre utpreget, har også vært i bruk på "ordentlige" propellfly.
- 2) Vingehalvdelen er hver for seg plane, men de sammenskjæres under skrå vinkel og dette etablerer wash-in/-out for sammensatt vinge.

Tradisjonelt har endring av en modells vinkler nærmest pr definisjon vært ansett som trimming. Så greit nok? Nepp! Erfarne byggere kan bedømme det nye som støtende fremmedelementer. For det er til dels svært så tydelige inngrep. Det finns dempningsmuligheter, men trimmingen blir da mindre robust og renskåret.

Selv mener jeg at en pinnemodell, med lesbarhet som kardinaldyd, tydelig bør eksponere eventuell sirklingsevne! I alle fall sto konstruktør Per fremdeles ved farskapet og satte et foto av den inn i sin unike samling dagbøker fra hele modellflykarrieren. P.t. er det volum XVI som fylles opp! Tidligere volumer er nå utgitt som CD, og til salgs på Luftfartsmuseet.

Under inntrimming ble jeg etter hvert imponert over flytidene, hadde nok forestilt meg at den harde fluktdisiplinen tappet modellen for krefter. Pers originalutgaver har samlet en besteverdi på 48 sek med håndopptrekk. Jeg bad han på samme vilkår sette mål for hva min (mindre) variant burde klare, og fikk som svar: "60 sek – du kan i hvert fall begynne der". Til nå har jeg hatt anledning til varighetstester bare på vinteren. Som best er oppnådd 58 sek, og da med vindavdrift som medførte landing 5 m høyere enn startplass.

Leker du først med naturen leker den med deg!

Erik Knudsen:

64 år med modelflyvning

Redaktøren af "Oldtimer" og DMV's bestyrelse har fået ideen til "Profilet", hvor medlemmer af DMV fortæller om deres liv som modelflyver. Her følger mit bidrag. Jeg kan kun anbefale andre at bidrage også. Der dukker mange minder op undervejs !

Jeg har nu nået en alder på 77 år og har siden 1947 med en pause på 10 år været aktiv modelflyver. Jeg har fløjet med modeller i næsten alle kategorier – men fritflyvende modeller har altid været de foretrukne.

Jeg er nu pensionist. Jeg har arbejdet som landmand, snedker og folkeskolelærer. Altid har jeg været glad for, hvad jeg har arbejdet med. Men som landmand havde man alt for lidt fritid til modelflyvning, så jeg blev udlært snedkersvend i 1953. Medens jeg aftjente min værnepligt – i flyvevåbnet – førte mit ønske om mere uddannelse mig til at vælge en seminarieuddannelse på Gedved seminarium. Fra 1962 til min pensionering har jeg været lærer i Folkeskolen.

Min fritidsinteresse har altid været modelflyvning, men siden jeg blev gift med Anna i 1960 blev fritiden fortrinsvis brugt på min familie, der efterhånden også omfattede pigerne Birthe, Hanne og Mette. Favoritferierne har været ferie med Camplet i Sydfrankrig i en årrække og ferier i forbindelse med modelflyvning.



Cleo 1949

Min første gummimotormodel, der i byggesætudgaven fløj godt 75 sekunder. Senere byggede jeg en lettere model med mere gummi i. Med en speciel SP - propel af piletræ fløj den 135 sekunder uden besvær. Det overbeviste mig om, at gummimotormodeller bød på mange muligheder for udvikling af modellerne.



Fra et SM i Rinkaby

Her ses min klassiske A-2 oldtimermodel AH – 24 konstrueret af Arne Hansen. Han blev nr. 3 med den ved det første VM for A-2 modeller 1950 i Trollhättan. I årene derefter blev det til flere 2. og 3.pladser ved verdensmesterskaber med videreudviklinger af modellen. En fremragende model, som dog driller mig ved at vingerne vrider sig utilsigtet. Jeg flyver nok for sjældent med den.

Den største oplevelse i mit liv har været at stifte familie, få børn og børnebørn og se dem vokse op. Af modelflyveoplevelser er nok min deltagelse i hele 5 verdensmesterskaber med VM i 1956, hvor jeg blev nr. 3 (3 sek. efter vinderen) som den største. Samme år blev jeg nordisk mester i wakefield med skrappe svenskere og finner som konkurrenter. Efter at have vundet DM i 1957 bevirkede uddannelse og arbejde, at modelflyvning blev lagt på hylden indtil 1968. En anden stor modelflyveoplevelse havde jeg i 1977, hvor jeg var tidtagerchef ved VM for fritflyvende modeller, der afholdtes i Danmark.

Min første rigtige model var en Calle 8 Olympia, som min tvillingebror Poul og mig byggede i 1947. Vi var ikke medlem af nogen klub, men fik den til at flyve og den efterfulgtes af Calle 11, Suomi, Calle 10 og AH-20 Cumulus for at nævne nogle af dem. I 1949 byggede jeg SP's begyndermodel Cleo som min første gummimotormodel. KDA udgav tegningen og Dansk Modelflyve Industri solgte den som balsabyggesæt – balsatræ kunne nu gen købes i Danmark efter 2. verdenskrig.

Vi boede dengang nær Dianalund, men jeg fik en læreplads som snedker i Slagelse og blev medlem af klubben "Vingerne" der. Da jeg flyttede til København i 1954, blev jeg medlem af "Sportsflyveklubben" og byggede og fløj sammen med Hans og Børge Hansen, Fritz Neumann og Widell. Vi fløj rigtig meget på Amager Fælled, hvor også Nienstædt fløj jævnligt. En tid byggede jeg sammen med Hans og Børge i Hanses kælder på Amager. Det var lærerigt...

Efter bekendtskabet med "Cleo" var jeg helt "solgt" til flyvning med gummimotormodeller, som bød på flere udfordringer end svævemodellerne. Der skulle bygges let, men stærkt og der kunne eksperimenteres med propellen. Gummimotoren og optræksteknik var også nye udfordringer. Og endelig var der spændingen ved motoroptrækket, som skulle være maksimalt uden katastrofal motorsprængning. Derefter en nervepirrende jordstart med mulighed for fejlstart og en splintret model.

Min første wakefield konstruerede jeg i 1950 og derefter gik det slag i slag med min første VM-deltagelse i 1952 i Norrköping, hvor Bjarne Jørgensen og min bror Poul (proxyflyver for Jørgen Larsens model) også deltog.



Wakefield 1950

Min første wakefield bygget efter svensk forbillede. Den fløj rigtig godt, så jeg fik blod på tanden.

I 1953 deltog jeg som eneste dansker ved VM på Cranfield i England. Det var sidste VM for "rigtige" wakefieldmodeller – dvs. modeller med fri gummivægt. Her gjaldt det om at bygge modellen meget let med en stor del af modelvægten som gummi. Med over 50% af modelvægten som gummi stillede det store krav til konstruktionen af især kroppen, som skulle holde til vridningen af en fuldt optrukket motor. Nogle af verdens bedste wakefield-konstruktører holdt op med at flyve wakefield på grund af afskaffelsen af den frie gummivægt. Wakefieldklassen var nu ødelagt efter deres mening.



DM Beldringe 1951

Her ses resultatet af at give motoren lidt mere optræk end modellen er trimmet til. Et skarpt drej til højre ned i startbanens beton satte modellen og mig ud af spillet. Manden med hatten er vores wakefieldekspert SP, der vurderer skaderne. Læren er : tag ikke til konkurrence med en model, der ikke er trimmet til fuldt optræk.



Cranfield 1953

Min første model med diamondkrop. Til VM 1953 fløj den en god 1. start og i 2. periode en max (6 minutter) , men i tredje start fejlstartede den, så jeg måtte tage reservemodellen. En motor-eksplosion i den stærke varme satte den ud af spillet, men en hurtig reparation gav en rimelig 3. start.



Min gode 56- model, som jeg blev nordisk mester med i Finland, ses her i Höganäs, hvor modellen fløj en sikker max i sidste start - egentlig en vindertid !

Den fløj dog ud af syne for tidtagerne, selv om mange kunne se den i de 180 sekunder. Træls... Modellen i baggrunden er Widells legendariske "Prometheus" med sine smukke former.

Höganäs 1956

Præmieoverrækkelsen

Fra venstre Anders Haakansson, som fløj proxy for nr. 2 Herb Kothe fra USA.

Vinderen Lennart Pettersson fra Sverige med trofæet – den berømte wakefieldpokal.

Traditionen byder, at vinderen ved middagen sender pokalen fyldt med ol/champagne rundt, så alle deltagerne kan nippe til den.

Undertegnede og John O' Donnell fra England måtte dele 3. pladsen.



I 1955 og 1956 deltog jeg i begge VM henholdsvis i Wiesbaden og i Höganäs. Mine placeringer havde hidtil været i bedste halvdel af feltet, men i Höganäs var jeg i god form efter at være nybagt nordisk mester. Jeg endte på en 3.de plads med 3 sek. op til vinderen. Nok min bedste modelflyveoplevelse !

Min bedste model er uden tvivl min model fra 1956, som kan ses på et af billederne. En videreudvikling med diamondkrop vandt DM i 1957.

Herefter fulgte 10 års pause indtil nogle af mine elever på Aabybro Realskole ”lokkede” mig til at starte en modelflyveklub ”Nordenfjords” . Vi brugte Vildmosen som flyveplads i mange år. Klubben levede så videre i nogle år med Jim Prydsø ved roret efter min flytning til Skjern i 1972. Her startede jeg Skjern Modelflyveklub og underviste i en årrække hold i modelflyvning i ungdomsskoler (ca. 200 elever i alt) i Skjern og Ringkøbing.



EZB indendørsmodel

I begyndelsen af 1980'erne fløj jeg en del med indendørsmodeller. Her ses jeg med en EZB-model.



Vandel ca. 1980

En af mine bedste moderne wakefieldmodeller. Desværre fløj den væk på Vandel og blev aldrig fundet.



Livno 1985

I Livno 1985 deltog jeg for sidste gang ved et VM. Modellen er en amerikansk byggesætsmodel ”Wake Up”, som fløj fremragende sikkert og gav en placering i bedste tredjedel af feltet.

Der blev dog også lidt tid til wakefieldmodellerne og jeg deltog i 1985 i Livno ved mit sidste VM . Siden har jeg deltaget i en del World Cup konkurrencer. I en årrække havde jeg fornøjelsen af at være formand for Fritflyvningsunionen, som jeg stadig er medlem af.

I 1992 tog jeg sammen med Poul Rasmussen og Fritz Neumann initiativet til at oprette DMV, hvor jeg var formand i en årrække, indtil først Frede Juhl og dernæst Hans Frederik tog over. Klubben fungerer rigtig godt i øjeblikket med flere stævner årligt både øst og vest for Storebælt. Et initiativ, som har skaffet mange nye medlemmer. Desuden markerer klubben sig stadigvæk godt hvert år ved de svenske oldtimermesterskaber. Lige nu står oprettelsen af et dansk modelflyvemuseum meget højt på min ønskeseddel.

Jeg har bygget en del oldtimermodeller , men endnu ikke en af mine egne gamle konstruktioner. En A -1 model Ek-11 mangler kun lidt beklædning og en wakefield fra 1952 er godt på vej. Jeg flyver for sjældent nu – men det må jeg jo råde bod på !

Erik Knudsen

DVM Bestyrelsesmøde

torsdag d. 20. januar kl. 13.00 hos:

Poul Christensen

Tilstede: Hans Frederik Nielsen, Frede Juhl, Poul Christensen og Karl Erik Widell (Redaktør)

Dagsorden:

- 1 Opfølgning af sidste møde.
- 2 Medlemssituation og – liste !
- 3 Stævnekalender for andet halvår 2011.
- 4 Interessegruppen "Veteranflyverne," hvor er vi nu?
- 5 Vort forhold til Modelflyve Nyt!
- 6 Profilet, hvad er situationen?
- 7 Skal vi afholde et jubilæums stævne i 2012 ?
- 8 Regnskab og budget.
- 9 Forberedelse af landsmødet d.19 marts. Tid og sted.
- 10 Nye initiativer, Fidusia stævne, Tegningsarkivet, Opbevaring af

gamle effekter, Modelflyvemuseum,m.m.

- 11 Eventuelt og næste møde.

Ad. 1) Referat godkendt

Ad. 2) Medlemsliste fra KEW udviser 68 medlemmer pt.

Ad. 3) DM 2011 flyttes til weekenden 10-11 september af hensyn til SM den 28-29 august. Hyggetræf efterår 2011 afholdes på følgende datoer:
Sjælland Slaglille: 26 september og 31 oktober
Jylland Randbøl Hede: 10 oktober og 14 november

Ad. 4) Oldtimergruppen: Der er endnu ikke afholdt generalforsamling. Erik Knudsen kontaktes af HFN

Ad 5) Aftalt, at der fremsendes referater fra DM og SM til modelflyvenyt. De må så selv plukke i materialet, så det bliver spiseligt for deres medlemmer.

Ad. 6) Lever endnu. Vi udvælger 10 emner med mailadresser, så der bliver noget materiale at tage af.

Ad.7) Bestyrelsen summer og orienterer på landsmødet.

Ad.8) Regnskabet udviser et overskud på kr. 3.630 dog uden bidraget til SAM. Det må siges at være særdeles fint.

Ad.9) Mulighed for Nyborg Gymnasium. Afventer besked. Alternativt et andet sted i Nyborg.

Mødereferat fortsat:

Ad.10) Kopi af opdateret tegningsarkiv befinder sig nu hos HFN. Bestyrelsen siger tak til HFN for det store arbejde. De orignale tegninger er stadigvæk hos Erik Knudsen. Forskellige muligheder for opbevaring af gamle effekter er undersøgt med årlige huslejepriser på ca. kr. 3000. For dyrt, så vi lader hermed sagen hvile.

Ad.11) Intet.

Med venlig hilsen
Poul Christensen
Referent

Næste bestyrelsesmøde afholdes torsdag d. 1 september 2011 kl. 13.00 hos Hans

Billeder fra Johannes Thinesen samling

Johannes Thinesen efterlod sig en omfattende samling af flyvbilleder, som er blevet overdraget til Svensk Flyghistorisk Förening, SFF, der har gjort en del af dem tilgængelige på nettet for medlemmerne. Langt de fleste billeder vedrører "rigtige" fly, men vi har dog kunnet fiske ca. 70 billeder med relation til modelflyvning. Desværre har SFF kun kunnet angive meget sporadiske tekster til billederne - mest sted og dato, så hvis I genkender nogle af modellerne eller personerne på nedenstående udpluk af Johannes billeder, må I gerne høre af jer.



Folmer Aas instruerer Svend Wiel Bang i en SG-38. September 1943



Oberst Enell overrækker KSAK:s modeflyverplaket til det danske hold. Fra venstre Flensted Jensen, Börge Hansen, Hans Klöve Lassen, Erik Bergege och Kjeld Ervold Nilsen. Sandsynligvis et nordisk mesterskab. Hvornår?

Vandel
13. august 1949
Sandsynligvis
sommerlejr.

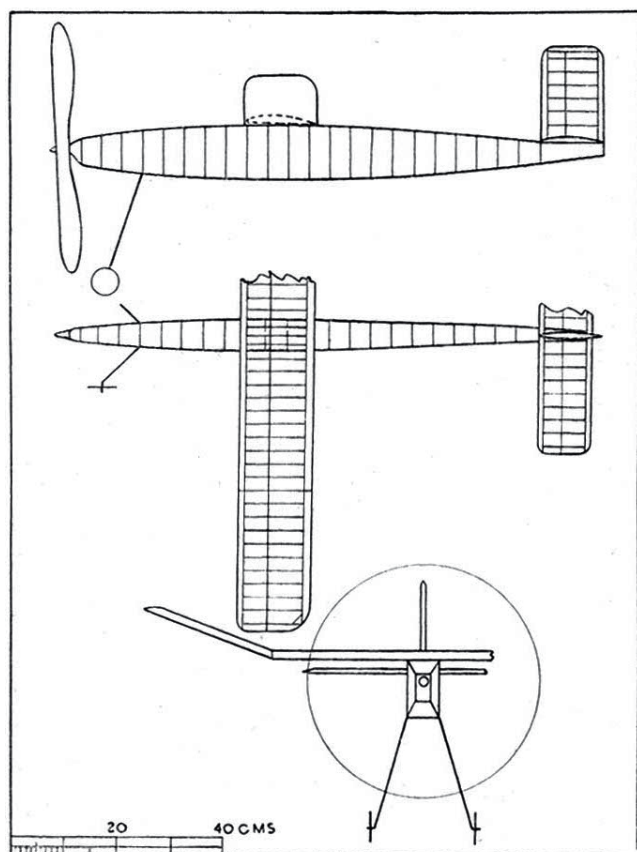
En ung Henry
Ekelund (t.h.)
med to andre
pingviner?



Vandel 13. august 1949

Den smukke model er mærket K-44, hvilket sandsynligvis ikke er modeltypen, men angiver, at den kommer fra Kolding Modelflyveklub, da der er flere billeder i samme serie med forskellige K-mærkede modeller sammen med en modelkasse mærket Kolding Modelflyvekub. Er der nogen, som ved noget om model eller mand?

Sune Starks 1951 Wakefield



Modellens hoveddata er:

	vinge	haleplan	finne
Spændvidde:	1060 mm	483 mm	216 mm
Korde:	143 mm	99 mm	99 mm
Kropslængde:	1041 mm		
Krogafstand:	795 mm		
Propeller:	diameter 489 mm	stigning 660 mm	
Egenvægt:	113 g		
Motorgummi	2x64 g (krax)		

Som det fremgår andetsteds i bladet vil SMOS til sommer arrangere en *Wakefield 60 år* konkurrence i Rinkaby for modeller, som er konstrueret før 1951. En oplagt mulighed ville være Sune Starks vindermodel fra det år. Wakefieldkonkurrencen blev ligesom i 1950 afholdt på Jämijärvi i Finland efter at Arne Ellilä havde vundet pokalen de to foregående år. For at reducere indflydelsen af termik blev der fløjet om natten med start kl. 19:30 og frem til morgenen i den lyse finske sommernat. Vejret var fint i de to første perioder, men det begyndte at blæse ret kraftigt i den sidste, hvilket specielt var besværligt for de langkroppede amerikanske modeller og også medførte, at nogle modeller fløj ud af syne. Makstiden var 5 min. dengang!

Sune Starks flyvninger var imponerende konstante: 1.: 226 sek, 2.: 232 sek 3.: 245 sek. Ret gode tider i død luft, men man skal huske på, at gummimotoren dengang udgjorde mere end 50% af totalvægten.

Sune Stark var 32 år i 1951 og allerede en veteran i svensk modelflyvning ligesom sin far og sin bror, Börje Stark, hvis "Modelflyvehåndbogen" mange ældre medlemmer har haft glæde af.



Modellen er meget enkel og ren i linierne og en typisk representant for de svenske wakefields fra begyndelsen af 1950'erne i stil med Arne Blomgrens vindermodel fra 1952 og Jan Nilborns *Laban*, som har næsten samme hoveddimensioner, dog uden krax.

Den originale model er udstillet på modelflymuseet i Simrishamn, og der er også et foto på SMOS hjemmeside www.smos.info.

Min Model



Her vil vi prøve at starte en ny serie beretninger om en model, der har betydet el. betyder meget for dig. Det kan være en model der ikke er mere, men det kan også være en der er flyveklar. Vi lader formanden starte med sin model.

Min model hedder HFN 24 CHRIS, det er en A-2 model, konstrueret i efteråret 1956. Det er den næstsidste af en lang række A-2 modeller. Modellen bygger på erfaringer fra VM i Italien sommeren 56.

Udviklingen gik dengang på større spændvidde, mindre plankorde, tyndere og lidt mere krumme profiler, mindre haleplan og dermed også større afstand mellem plan og haleplan. Vægten stadig omkring 415 gram. For at opfylde disse krav måtte planopbygningen ændres som f.eks. i stedet for en alm. hovedliste af 4x10 mm., blev dimensionen nu 2 stk. 2x4 mm. med krydsfiner lasker på den ene side, og på begge sider ved midterstykket. Kroppen helt i balsa, forkroppen kortere og bagved planet, rund og aftagende diameter, haleplanet mindre og lettere.

Vægten fordelt således, kroppen 240 gr. planer 160 gr. og haleplan 15 gr., ialt 415 gr.



Modellen i luften inden nytår, trimmet, og klar til konkurrencer i 1957. Her blev det til et DM med 806 sek. i Beldringe, og senere deltagels i VM i Czekoslovakiet med en 24. plads. Før sidste start lå den på en 6. plads.

I 2007 byggede jeg så en ny CHRIS, og den har også vist fine flyveegenskaber. Ved de Svenske Oldtimer Mesterskaber blev den nr 2. i 2008, 9 sek. fra vinderen, nr.3. i 2009 og endelig Svensk Mester i 2010. Modellen er højstartssikker, svæver fint i højrekurver, og fanger let termikken..

Ved de Danske Oldtimer Mesterskaber er det bare blevet til anden pladser efter Pouls Skymaster.

Det var lidt om MIN MODEL, i næste nr. er det DIN tur.

Hans

se tegningen på næste side



