



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2

juni 2011

20. årgang



Inde i bladet:

Fritz Neumann og Christian Schwartzbach fortæller

Glimt fra MF Ikaros

Forårets hyggetræf

Skrivebordstrimming

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål at
bevare dansk modelflyvehistorie.
20.årgang nr. 2/2011

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

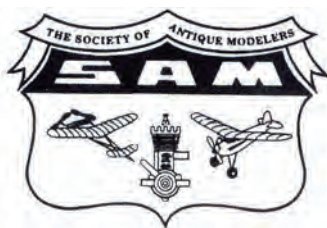
Redaktør
Karl Erik Widell
Granbakken 9
9210 Aalborg SØ
Tlf. 98145492
ke.widell@stofanet.dk

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. sep 2011



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme



Så er vi midt i det. Dagene er blevet lange og det er lyst til sent aften. Det er nu de mange timers arbejde ved byggebrædtet skal afprøves. Det er nu der skal trimmes. Hvad er vel bedre, end at trille ud på en egnet lille flyveplads, samle modellen og sende den i luften en stille, lun sommeraften.

Når så modellen er vel trimmet, er der konkurrencer i massevis. Den første store konkurrence er SWEDISH WAKEFIELD- og GLIDER CUP på Rinkaby Fältet d. 2.-3. JULI. Så følger SVENSKE- og DANSKE OLDTIMER MESTERSKABER d. 26.-28. aug., og 10.-11. sept. Vi fortsætter med vore HYGGETRÆF i sept. og okt.

Jeg har grundet lidt over, om vi UDØVER vor kære hobby på den rigtige måde. Er vi ikke blevet for konkurrence minded.? Er der ikke blevet for megen jagt efter max. tider, og første pladser? Var det meningen med vor lille forening el. HVAD?

Det er vort FORMÅL, at bevare dansk modelflyvehistorie, ved bl.a., at indsamle materiale af historisk værdi, at afholde udstillinger og konkurrencer for veteran-og oldtimer modeller, og at BYGGE og FLYVE med HISTORISKE MODELLER.

ER DET SÅDAN , VI GØR?

Jeg har KIKKET lidt i vort tegningsarkiv, og her fundet en del gamle hæderkronede og meget interessante modeller. De flyver sikkert ikke så godt som vore nuværende modeller, men mange ansporer til nærmere bekendtskab. Hvordan øger vi interessen for disse modeller? Skal vi tage vore HANDYTAL op til overvejelse, og virkelig prioritere disse skønne og sikkert "velflyvende" modeller. De kan sagtens anvendes i vore nuv. klasser. Det er noget vi kan tage op når vinterens byggeprogram fastlægges, men her og nu sendes et ønske om en rigtig god modelflyve sæson. Vel mødt på flyvepladsen.

Kalender 2011

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!!!)
Fredag d. 2. sept	AKM 70 år "Total Wakefield", Rinkaby
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 (FN)
Mandag d. 10 okt.	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 31 okt.	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d.14 nov.	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Lørdag d.31 dec.	Årsrekordåret slutter for Varighed og Distance.

Forsidebilledet: Fra hyggetræffet på Slaglille d. 6 juni 2011. Foto: Finn Frederiksen

Årsrekorder

Trods flere ihærdige forsøg er der ikke opstillet rekorder endnu.

Byggebrædtet

Finn Mortensen er færdig med en RC styret Victory (ARVmodel). Bent Schmidt er flyveklar med en Pjerry 69 (A-2 model), Karl Erik er færdig med en Sune Stark Wakefield model (1951), Flemming er færdig med Stratos, en svensk A-2 model, Dan Kosloff har bygget en linestytet RC model og Hans er flyveklar med en A-2 model af egen konstruktion.

Materialer

Der har igen vist sig interesse for et byggesæt af en velflyvende A-1 model. Hvad er vel mere logisk end at lave en lille serie mere af Fritz Neumanns FIDUSIA. Prisen bliver den samme som sidst, nemlig 165.00 + porto. Er du interesseret så henvend dig til Poul el. Hans.

Hyggetræffene

Der har været lidt usikkerhed med hensyn til evt. aflysning af hyggetræffene på Sjælland. Derfor har Fritz Neumann lovet at sidde ved telefonen om Mandagen mellem kl. 9.30 og 10.00. Fritz har telefon nr. 58372376. Vi er altid velkommen på Svæveflyvepladsen i Slaglille, så er der en dag du har lyst, så tag telefonen og hør om der er andre der vil flyve med. I efteråret 2009 etablerede vi en telefon kæde bestående af: Kaj Jørgensen Svæveklubben, Fritz Neumann 58372376, Bent Schmidt 56311236, Eli Nielsen 45876915, Ove Nesdam 45869770 og Finn Mortensen 55726252, med flere.

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

Indbydelser

Vi har også fået en indbydelse til endnu et stævne i Sverige.

Aeroklubben i Malmö fejrer sit 70 års jubilæum med en konkurrence "**Total Wakefield**" på Rinkabyfältet den 2.sep. 2011, kl.8:30 i forbindelse med NM samme sted 1. - 4. sep. 2011.

Der flyves i tre konkurrenceklasser:

- 1 A. De gyldne år 1930-1957 (altid med jordstart)
- 1 B. Classic Wakefield 1930-1953 (med handicap iflg. AKM's fortegnelse)
2. Moderne 1958-1996 samt 30 g.

Tilmelding senest 24. aug. 2011 til Einar Håkansson, Värplingevägen 24, S-240 36 Stehag, Sverige eller: einar.hakansson@telia.com

Nærmere oplysninger fra Hans Fr., Karl Erik eller Einar på ovenstående mailadresse eller tlf. +46 413 450790

Fra medlemmerne

På besøg i DANMARKS FLYMUSEUM.

Erik Knudsen og undertegnede besøgte i midten af maj Museet. Anledningen var at tilse og forny noget af vor udstilling. Men hvad er det DMV udstiller der;

Vi har på et stykke af endevæggen i den 1. hal ophængt 2 store plancher, der fortæller lidt om gummimotor- og svævemodeliernes udvikling fra 1945 til 1955. Fokus er rettet på klasserne C-3 Wakefield, og A-2 mellemstore svævemodeller. Det er modeller der repræsenterer den danske udvikling i denne periode, der hænger i luften, i alt 12 stk.

Hans Fr. Nielsen



Wakefield modellernes udvikling i denne 10 års periode.

De første modeller herhjemme var udenlandske konstruktioner, men i 1944-45 kom de første danske modeller. Det var **Niels Hassing** med **NH-10**, **Jørgen Larsen** med **VICTORY** og **LIBERTY**, og senere **Knud Hartvig** med **HART 40**, der lagde grunden til danske modelleres udvikling

I **1946** blev der afholdt det første DM for modellerne, og i **1949** sendte Danmark 6 mand til Verdensmesterskaberne (VM) i England bl. a. Carl Johan Petersen, Poul Kuniss, Jørgen Surløkke Petersen og Peter Christiansen. Danskerne var noget handicappet p.g.a. dårligt motorgummi og ingen balsa. Carl Johan Petersen byggede derefter **CALLE 18 W** på erfaringerne, og vandt **DM** med den i **1950**, og modellen flyves i dag af mange veteraner.

I **1951** slutter Erik Knudsen med **EK-5** og Bjarne Jørgensen med **Calle 18 W**, sig til gruppen af fremragende Wakefield flyvere. I **1952** vinder Bjarne Jørgensen DM med **Calle 18**, og han og Erik Knudsen med **EK-9**, deltager i VM i Sverige. Jørgen Larsens model flyves "proxy" af Poul Knudsen. Arne Blomgren, Sverige vinder, danskerne er lidt uheldige og slutter i midterfeltet.

I **1953** vinder Erik Knudsen DM med Bjarne Jørgensen og Karl E Widell og på de næste pladser. Erik deltager i VM i England, som eneste dansker og flyver rimeligt. Amerikaneren Foster vinder og for første gang er der Fly-off med 3 deltagere.



Jørgen Larsens Victory

A-2 modellernes udvikling i denne 10 års periode

I starten af perioden var det Odense Modelflyve Klub (OMF) der var toneangivne. **Mogens Erdrup Carl Johan Petersen, Åge Høst Åris** og **Per Weishaupt**, var konstruktørerne af modeller, med høje og kraftige kroppe, som sikrede stor høj startssikkerhed, anvendelse af nye svenske planprofiler, som gav fine svæveegenskaber, samt i slutningen af perioden modeller udrustet med kurveklap, som forøgede chancerne for termikflyvning. Man talte ligefrem om en "OMF"skole.

Modellerne **CALLE 10** og **SUOMI** repræsenterer denne periode på udstillingen. Mod slutningen af perioden udvikledes modellerne yderligere. Kroppen blev gjort lettere, spændvidden øget, større brug af balsatræ, automatisk kurveklap for bedre termiksøgning, og termikbremse blev indført ved hjælp af bomuldslunte.

Svend Wiel Bang, som er fadder til de fleste FJ modeller, konstruerede **FJ-2a**, og **Svend Greig** udgav modellen **KRØLLE** som byggesæt. Men det var især **Børge og Arne Hansen**, senere også **Hans Hansen** fra Sportsflyveklubben i København, der ved anvendelse af profiler med flaps bragte modellerne til at blive **VERDENS BEDSTE**.

Hans Hansens model **AURIKEL**, som han vandt **VERDENSMESTERSKABET** med i 1953 er med på udstillingen. Modellen blev senere udgivet som byggesæt under navnet **VICTORY** Fra og med 1954 blev kroptværsnitsreglen ophævet, og modellen blev nu omarbejdet til **SKYMASTER**. Svend Petersens model fra VM i 1954 repræsenterer de nye kroptværsnitsregler. Mange unge og nu også lidt ældre, har bygget, fløjet og haft megen fornøjelse med modellerne **SUOMI**, **CUMULUS**, **PJERRI 69** el. **75**, **VICTORY** el. **SKYMASTER**.



Arne Hansens Cumulus

MF Ikaros

Glimt af en modelflyveklubs historie



I Haslev var der i 30erne, 40erne og 50erne mange børn og unge, der ikke havde nær så mange fritidstilbud, som man har i dag. Derfor havde de uniformerede ungdomskorps: spejdere og FDF'ere, rigtig mange medlemmer. I Haslev FDF var der dengang ca. 200 medlemmer, og i efteråret 1941 arrangerede man en dragekonkurrence på en mark uden for byen. Der var mange deltagere, og ikke alle var lige heldige, men på en eller anden måde havde det skærpet lysten til noget med flyvning, og i maj 1942 besluttede man at man ville starte en modelflyveklub for de FDF-drenge der var interesserede.

Der blev holdt møder hver 14. dag, hvor drengene blev undervist både i teori og praksis. Klubben fik navnet Ikaros — ikke en hentydning til hans tragiske endeligt, men i respekt for hans ustyrlige lyst til at flyve.

Det skal indrømmes at vi mange gange vendte hjem fra vores flyveplads med modeller der havde endt deres dage som Ikaros:

I et styrt — eller i mødet med et træ eller et markhegn.

Så var der ikke andet at gøre end at samle og reparere stumperne — eller også at bygge et nyt fly, som man håbede ville flyve bedre.

Efter nogen tid blev vi så dygtige, at vi mente vi kunne konkurrere med folk fra andre modelflyveklubber, og derfor blev vi medlem af Dansk Modelflyve Union, som arrangerede konkurrencer både på landsplan og i forskellige distrikter, og som fastsatte regler for deltagelse, tidsregning o.a.

Ikaros-medlemmerne begyndte at gøre sig gældende med fine placeringer ved konkurrencer rundt om i landet, hvor vi — til forundring for nogle — mødte op i FDF-uniform. Mange af drengene — og unge mænd — opnåede efterhånden stor ekspertise. En medvirkende årsag var at Kurt Rechnagel, der på det tidspunkt gik i gymnasiet, viste sig at være en fremragende konstruktør, som selv byggede mange modeller og inspirerede os andre til selv at konstruere og bygge egne modelfly.



Kurt Rechnagel med KR-28

Det var et problem at finde et værksted hvor vi kunne mødes og bygge sammen, men på et tidspunkt fik vi adgang til Kurts fars orgelværksted, hvor vi rigtig kunne udfolde os og hjælpe hinanden både med det praktiske og det teoretiske.



Efterhånden blev vi så dygtige at vi kunne konkurrere med landets førende klub: Odense Modelflyveklub, og vi deltog også i modelflyve-sommerlejr i Jylland. På et tidspunkt blev Ikaros optaget i Kgl. Dansk Aeroklub, og vi arrangerede selv et stort stævne for hele Sjælland i juleferien 1946. Der kom mange tilmeldinger, men på konkurrencedagen indskrænkedes deltagerantallet p.g.a. stærk tåge. Stævnet blev afviklet, selv om vejret ikke var med os.

Men vi fortsatte ufortrødent. Her er et citat fra et brev fra Kurt Rechnagel til Erik Sørensen den 21.januar 1947:

"Desuden har vi jævnligt været ude at flyve når vejret har tilladt det. En Diogenes (Henning Christiansens) fløj bort dagen før der rigtig kom sne og ser sikkert ikke godt ud efter skiftende tøj og frost. Den er næsten opgivet. Derimod har vi stadig håb om at få en Ølhund tilhørende Bent Schmidt nogenlunde hel igen. I søndags blev den ved en fejltagelse startet med godt 150 meter pianotråd, udløste i tophøjde — og forsvandt efter godt 4 minutter.

Endelig har vi nu af brændselsmæssige hensyn måttet nedskære byggeaftenerne til én om ugen, fredag, men så er der til gengæld også liv på værkstedet. Vi møder mandsstærke og modelstærke op den 16. Febr."

Bent Schmidt



Fritz Neumann: Mine mange år som modelflyver

Til efteråret fylder jeg 80 år og kan se tilbage på mange år som aktiv modelflyver. Interessen til flyvemaskiner begyndte sikkert i krigens sidste år hvor jeg tydeligt husker 2 engelske bombere komme meget lavt hen over hustagene til vort hus på Amager. Jeg så straks at det var Mosquitos og først lidt senere gik luftalarmen. Senere erfarede vi at det var et luftangreb på B&W.

På dette tidspunkt købte jeg et byggesæt til en svævemodel, som jeg byggede, men jeg husker ikke om jeg havde nogen succes med den. I 1946 byggede jeg igen en model og i 1947 blev jeg indmeldt i Sportsflyveklubbens Modelflyvesektion og her begyndte så min aktive modelflyveperiode.



Ved byggebrædtet: FN 23, 1953

Der var kommet mange nye medlemmer i klubben og Henning Jønsson holdt byggekursus, hvor vi byggede hans model Jokum. Det efterfølgende år byggede jeg ikke færre en 3 Jokummer og derefter byggede jeg en Suomi. Disse modeller havde jeg meget stor flyveglæde med ikke mindst fordi der var nogle ældre der viste interesse for os unge og uerfarne. Jeg husker her Henning Jønsson, Jørgen Gamst og Sven Wiel Bang og sikkert mange andre, som jeg har glemt navnene på.



FN 29 fra 1954

I 1948 deltog jeg i sommerlejren på Vandel og det var virkelig en inspirationskilde. Jeg fik mulighed for at købe en motor, Mikro II no. 56 ifølge min dagbog. Jeg skal her indskyde, at mange modelflyveting er bortkommet ved gentagne flytninger til udlandet. Men en ting er jeg nu meget glad for, at jeg ikke har smidt væk: et hæfte hvor jeg har opnoteret alle de modeller, jeg har bygget eller konstrueret.

I 1948 fik jeg af min Far en gammel tysk tegning til en gummitormodel Fokker D 8. Jeg byggede min motor ind i den og ændrede den til "controlliner", som jeg skrev i bogen.



FN 23 ved DM 1953

I disse år byggede jeg mange modeller og vi fløj på Amager Fælled. I 1950 havde jeg den glæde at deltage i en stor modelflyvelejr i Eaton Bray i England. Jeg havde flere modeller med og jeg vandt en 3. pris som var et kontant mindre beløb, men stolt var man. Jeg var der sammen med Peter Christiansen. Det var også i det år jeg konstruerede min A1 model Fidusia. Læs nærmere om dette i artikel bragt i bladet nr 2. 2006. Samtidig blev jeg ansat i SAS som trafikelev og det betød noget mindre tid til modelflyvning. Dog lykkedes det mig med nogle gode A2 konstruktioner at komme med på holdet til VM 1953 i Jugoslavien hvor vi blev verdensmester. Se en særlig artikel om dette i bladets Temanummer 2 2008 om A2 klassen.

I 1955 stoppede jeg som modelflyver, da jeg blev udstationeret, gift og flyttede. Men i 1972 begyndte jeg igen så småt og da Erik Knudsen i 1991 henvendte jeg til mig med ønsket om at starte en veteranklub sagde jeg ja tak og så i 1992 var jeg med til at stifte Dansk Modelflyve Veteranklub.

Siden da har jeg haft mange gode oplevelser med andre modelflyvere både ved vort eget årlige DM samt de svenske OT SM i Rinkaby og ved vore uformelle hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads.

Fritz Neumann



VM-holdet 1953. Fra venstre Fritz Neumann, Hans Hansen, Børge Hansen og Ove Nesdam



Fritz med veteranmodellen FJ 1A i 1996



Fidusia har været en af de mest populære begynder- og veteranmodeller gennem årene. T.v. Fritz med sit eget eksemplar og t.h. beundrer han nogle af de Fidusiaer, som deltog i Jubilæumsstævnet på Erimitagen i 2009.

SÅ LYKKEDES DET!

Grundet vejrgudernes ugunst var de to første hyggetræf i henholdsvis Slaglille og Randbøldal Hede gået i vasken. Men den 6.juni var de samme guder eller var det måske nogle suppleanter, der sørgede for at Slaglille tog sig ud fra sin bedste side med sol fra vi kom til vi takkede af.

Men suppleanterne var dog ikke så garvede, for Æolus var i ret så livligt et humør, og det bekom, hverken modellerne eller deres fædre vel. Men inden skaren — elleve i alt — af modelflyvere og nogle med deres trofaste musere drog i felten, styrkede vi os med kaffe, kager og medbragte madpakker i skyggefulde omgivelser, alt medens snakken gik om dit og dat i det lønlige håb, at vinden ville moderere sig.

Men da den ikke syntes at have til hensigt at imødekomme vore ønsker, var der ikke andet at gøre, end byde vinden trods. Og det gjorde vi så. Om end ikke alle var lige ivrige. Nogle nøjedes med at håndtrimme, medens andre hev et par modeller af mindre kaliber op. Man kom uvægerligt til at tænke på dengang vi var grønne som græsset og distriktskonkurrencerne ofte blev afviklet i regn/blæst og med havarerede modeller til følge. Men dengang inspireredes vi jo af klublivet, og hurtigt blev modellerne reparerede eller en ny blev bygget. Åh hvilke tider!



Flemming Gøthgen håndtrimmede sin SVH 1, og da han efter længere tids overvejelser hev den i luften, skred den ud og endte dagens optræden i græsset med en brækket krop. Ove Nedsams gamle hæderkronede VM-model Pjerri 69 lå stadig på lazarettet til reparation, så i stedet medbragte han en lille letvægter, der godt kunne klare vinden, men brød sig trods alt ikke om at opholde sig mere end nødvendigt i de nedre luftlag, og søgte hurtigt moder jord igen. Til gengæld fik den mange starter.

Fritz Neumanns Jocum, tror jeg det var, brød sig heller ikke rigtigt om blæsten, hvorfor Fritz tog sig kærligt af den efter en brutal nedfart og skånede den for yderligere prøvelser.

Bent Schmidt håndtrimmede længe sin nybyggede Pjerri 69 og den klarede sig tilsyneladende ganske fornuftigt. Og den fortjente egentlig at komme i de højere luftlag, men Bent var stærkt i tvivl om det var tilrådeligt. Men Hans Frederik, den skurk, fik ham imidlertid overtalt, og således fik den sin ørste og sidste luftdåb den dag, idet planet brækkede midt over under høj starten. Men,men. Et nærmere eftersyn, afslørede en alvorlig byggefejl til havariet. Vi lader det forblive i det dunkle. Men intet er så galt, at det ikke er godt for noget. En ændring til delbar vinge og lidt reparation vil hurtigt gøre den som ny og tilmed mere stabil. Så op på hesten Bent!



Finn Mortensen var jo på hjemmebane, for her har han fløjet manganen et svæveplan og gennem ført utallige starter og landinger. Men nu handlede det om hans radiostyrede Diogenes. Teknik kan imidlertid være drilsk, for midt i forberedelserne svigtede strømmen i hans eldrevne kørestol, og at manøvrere med den på en ujævn græsbane er håbløst, så der blev pakket sammen og kursen sat mod Næstved. Men lige så pludseligt strømmen var forsvundet, ligeså pludseligt indfandt den sig igen. Og så blev kursen igen sat mod flyvepladsen. Hvilken geist!



Modellen opførte sig imidlertid ikke som forventet. Et eller andet gik galt under højstarten og modellen ville bare ned, hvad den bestemt også kom med en ublid landing til følge. Det gjorde den ukampdygtig og fornøjelsen var det selvsagt så som så med. Men beundringsværdigt at Finn hans sygdom til trods stadig har viljen til at være med! Og det samme gælder selvsagt hans kone.

Hans Frederik og Frede var efter forlydende de eneste, hvis modeller slap uden skrammer fra mødet med Æolus. Hans med 3-4 starter og Frede med en enkelt.

Glædeligt var det også at se og snakke med et par af vore nye medlemmer i skikkelse af Dan Kosloff, Snekkersten og Finn Sonne-Jensen, Birkerød. Dejligt om de havde modeller med næste gang.

Således sluttede en solrig men lidt forblæst dag i Slaglille. Men er modellerne indfløjne og håndteres de med følelse, KAN der flyves selv om det blæser 5 m/s.

På gensyn næste gang. Også gerne på Heden eller i Rinkaby/Sverige.

Frede Juhl



Skrivebordstrimming af Wakefield-model

Tilbage i 1970, da jeg stadig var aktiv konkurrenceflyver, lavede jeg en del simuleringer af en Wakefieldmodels flyvebane, bl.a. i forbindelse med et symposium, som Anders Håkansson holdt. Dengang var jeg mest interesseret af at optimere samspillet mellem motor, propeller (med variabel stigning) og model.



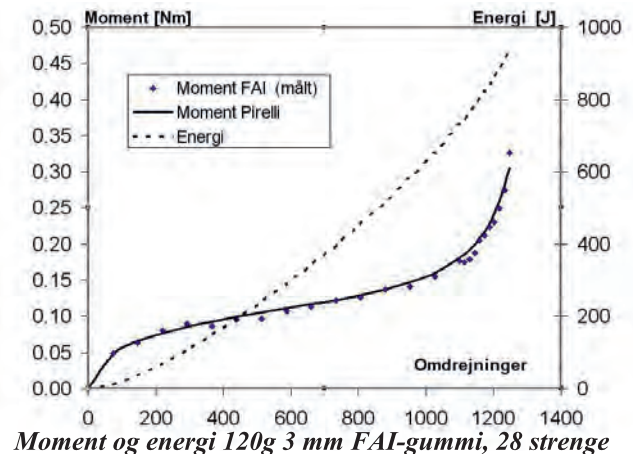
Jeg har i år bygget en klassisk krax-model (Sune Stark 1951) for at kunne deltage i SMOS' Wakefield 60 år stævne i juli. Da jeg indså, at jeg ikke ville få ret mange chancer for at trimme modellen inden stævnet, fandt jeg lidt gamle programstumper frem for at lære lidt om modellens flyveegenskaber på forhånd.

For at beregne en models flyvebane som funktion af tiden har man brug for:

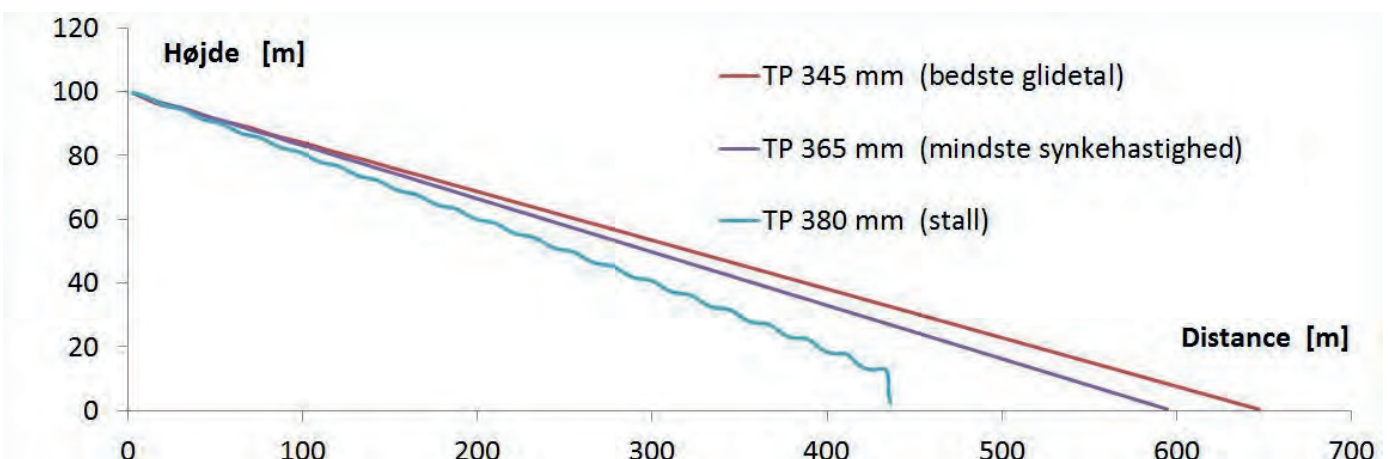
- modellens geometri, vægt og inertimomenter
- vinge- og haleplansprofilernes aerodynamiske karakteristika, modstand for krop mm.
- propellerkarakteristik (moment og trækraft sfa. omdrejningstal og flyvehastighed)
- gummimotorens karakteristika (moment sfa. omdrejninger)

Modellens geometri fremgår af tegningen og profilegenskaberne kan beregnes med programmerne Xfoil eller Profili, som er blev omtalt i Oldtimer 2009-3. Det anvendte Dillner profil kunne trods sine mere end 60 år udmærket bruges i en moderne model. Jeg havde også et gammelt propellerberegningprogram liggende, som jeg i sin tid udviklede netop for Wakefieldpropeller, men som siden er blevet brugt til beregning af store vindmølleblade.

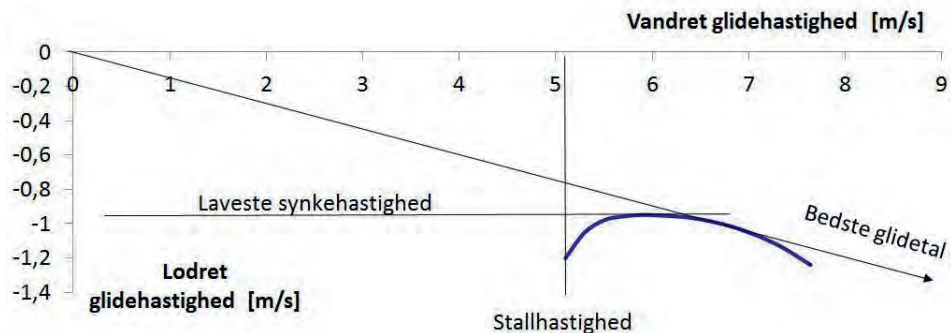
Det var usikkert, hvordan FAI-gummi er i forhold til det gamle Pirelli, men en måling med en enkel momentmåler, baseret på en elektronisk køkkenvægt, viste at der ikke var den store forskel på de to gummytyper. Så var det blot at smide alle ligninger og data ind i computeren og køre. Det ville tage for meget plads at gå nærmere ind på hvordan, men dagens PC'er er langt kraftfuldere end de mainframes, jeg brugte i 1970'erne, og der mange gode numeriske metoder til rådighed, så selve beregningen af en flyvebane tager kun få sekunder, selv om programmeringen tager lidt længere.



Det første, der skulle findes, var modellens glideegenskaber, som man lettest kan beskrive ved hjælp af en sk. hastighedspolar, dvs. modellens synkehastighed sfa. vandret flyvehastighed. Dette er en karakteristik, som er velkendt for de fleste svæveflyvere. Den mest intuitive måde at bestemme denne på, er helt enkelt at slippe modellen fri i 100 m højde i død luft (meget lettere beregningsmæssigt end i virkeligheden) og lade den stabilisere sig på en konstant glidebane. Denne øvelse gentages for et antal forskellige positioner af tyngdepunktet i det interessante område fra stall til bedste glidetale. Det er helt tydeligt at modellen, som ventet, bliver mindre og mindre stabil jo længere tilbage tyngdepunktet kommer, og det ses tydeligt af glidebanerne, at modellen er både dynamisk og statisk instabil med tyngdepunktet 380 mm fra frontpladen.

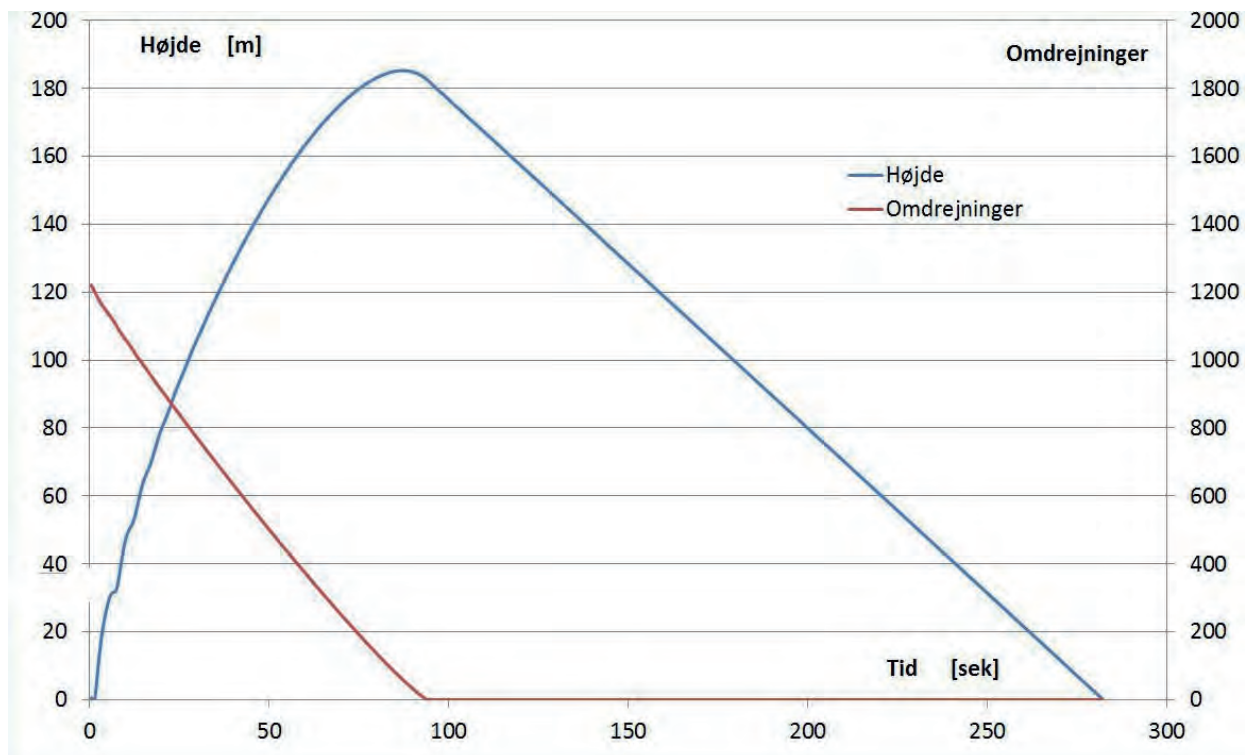


Umiddelbart bliver man lidt forundret, når man ser polaren første gang. En bedste synkehastighed på ca 1 m/s er dobbelt så meget som for et moderne svæveplan og et glidetetal på 6-7 er heller ikke imponerende, men man skal huske på, at der sidder en vindmølle med en diameter på den halve spændevidde oppe foran.



Vi plejer at trimme vore modeller til at flyve så tæt som muligt ved mindste synkehastighed, og det viste sig, at den faktiske tyngdepunktsposition lå meget tæt ved den optimale (365 mm fra frontpladen).

Med glidetrimmet på plads, var det bare at trække motoren op og stille modellen på startbanen (højde 0 m, hastighed 0 m/s, 1230 omdrejninger) og lade den flyve. Den beregnede flyvebane er vist som højde sfa. tid. Trods det dårlige glidetetal, bliver den beregnede flyvetid af størrelsesordenen 4½ minut med en motortid på 1½ min., hvilket stemmer fint overens med Sune Starks resultater ved VM i 1951 og med de flyvetider, som han i et interview i Free Flight Quarterly fortalte at han havde opnået ved trimning forud for VM.



Med denne baggrund, var det naturligvis spændende at se, hvordan modellen ville flyve i virkeligheden. Da der endelig kom en stille aften, viste det sig, at den fløj som en drøm direkte fra byggebrædtet. Det var kun nødvendigt med ½ mm under bagkanten på haleplanet. Der var en svag tendens til at trække til venstre i starten, sandsynligvis pga. motormomentet og rotationen i kølvandet efter propelleren, der giver en sekundær siderorvirkning til venstre, som imidlertid let kan justeres med en anelse højretræk.

Selv om det er svært, at bedømme højde på øjemål, ser det ud til, at det faktiske flyvemønster stemmer meget godt overens med det beregnede og at flyvetiden i stille luft ligger på godt 2 min. på en motor (man kan blokere kraxet, når man trimmer).

Når man gennem årene langsomt er blevet vænnet til stadigt mindre motorer: 80 g, 50g, 40g, 30g, er det utroligt fint at få lov at opleve, hvordan en klassisk Wakefield fra tiden før motorbegrænsningerne flyver.

Karl Erik Widell

Christian Schwartzbach

Fra mit liv som modelflyver

Redaktør KEW har overbevist mig om, at jeg godt kan godkendes som veteran-modelflyver, selv om jeg aldrig har bygget eller fløjet en af de årgangsmønstre, der godkendes som veteran i dag.

Jeg skal da fortælle, at flyvning i min erindring altid har været en væsentlig interesse for mig. Jeg tror det begyndte med at jeg læste hobby-blade, hvor E. Tage Larsens fremragende skalategninger optrådte. Jeg begyndte at snitte modeller ud af træklodser. DMI var leveringsdygtig af udskårne klodser af abachi-træ. De havde også byggesæt til fritflyvende modeller. Fra jeg var 11 år byggede jeg mindst 4 af typen "Baby" og 3 "Pjerri 75". I min hjemby Køge var der en modelflyveklub, som mest dyrkede linestyring. Jeg blev medlem og fik også prøvet den disciplin. Men det var fritflyvningen, der var mest spændende. Beretningerne i "FLYV" om familien Hansen's bedrifter satte gang i drømmene. De første efterkrigsudgaver af Frank Zaic's årbøger blev mine faste ledsagere sammen med den danske "Modelflyvesport".

Motormodeller var det jeg kom til at dyrke. I "Flyv" havde jeg læst om den unge Bjarne Jørgensen's bedrifter med gummimotor. Fra jeg var 13 år byggede jeg en række små modeller fra Aeromodeller eller C1'ere af egen konstruktion. Ikke med nogen prangende resultater. I min linestyringstid havde jeg erhvervet nogle motorer: Viking 2.5, ED 2.46 Racer, Viking Red Helm. Inspireret af engelske modeller i Zaic begyndte jeg at bygge gasmotormodeller af egen konstruktion, og dem kunne jeg få til at flyve. Det udviklede sig til Oliver Tiger 2.5 og rigtige "gassere" og deltagelse i Nordisk Landskamp i 1959 med bortflyvning i 2. periode og en bedrøvelig sidsteplads. Samme år byggede jeg min første "Wakefield", mest inspireret af ungarenen Benedek. Den blev ikke færdiggjort lige med det samme.

Så kom studietiden i København. Uden at det blev til megen flyvning blev jeg medlem af Sportsflyveklubben hos Widell og familien Hansen. Studierne og senere militærtjeneste tog al min tid og først i 1966 blev jeg igen aktiv på flyvepladsen. Da var Thomas Køster med det stærke vinderinstinkt blevet verdensmester og jeg blev nærmest chokeret over at se den udvikling, der var sket med Wakefield-modellerne. Erik Nienstædt var den centrale figur i udviklingen. Han havde ladet sig belære af finnen Reino Hyvariinen om hvordan en moderne Wakefield skulle se ud. Hans Nille-serie er legendarisk og moder til Thomas' VM-vinder. Nu var de to i gang med at forbedre designet. Variabel stigning på propellen og variabelt haleplan var ved at komme på mode, men både Thomas og Erik var skeptiske. Erik opfordrede mig til at studere propel-teori, og det gjorde jeg samtidig med at jeg færdiggjorde den gamle 1959 model og byggede et par nye, der ikke var helt håbløse. Ved at kombinere opmåling af en af Thomas' bedste propeller med en række teoretiske beregninger kom jeg frem til en ny måde at designe og skære propeller på. Tidligt i 1967 prøvede Thomas den først og den virkede godt. Både han og Erik lavede nye propeller til VM i Sazena og kom hjem med fine resultater og fly-off deltagelse.

Med mine enklere modeller havde jeg efterhånden fået skik på alle de mange ting, der indgår i Wakefield-flyvning. Og Erik og Thomas havde nu defineret hvad en Wakefield af den nye danske skole bestod af. Jeg kastede mig ud i at konstruere og bygge mine egne udgaver. En meget positiv erindring fra de sidste år af 60'erne er at jeg sammen med Kjeld Kongsberg og Steen Agner holdt byggeaftener i Kjelds kælderrum. Her blev mine bud på Wakefield-klassen til. Jeg ville gerne have alle detaljerne rigtige og byggede "Little Big Horn" med elliptiske tipper på vinge og haleplan og en krop med elliptisk tværsnit ligesom Thomas Køster's "Lola". Den havde naturligvis min eget propeldesign og et vingeprofil med skarp næse. Desuden en særpræget skævhed i vingen, hvor højre side var 25 mm længere end venstre side. Det var det med skævheden, der inspirerede mig til navnet, som for resten også er navnet på stedet i Montana, hvor Sioux-indianerne slog George Armstrong Custer i 1876. Trods den erklærede hensigt lykkedes det aldrig for mig at slå Køster.

Sideløbende byggede jeg en lidt simplere udgave med symmetrisk konstant-korde vinge og rørkrop, men ellers samme profiler og propel. Den fik navnet "Wounded Knee". Begge modeller opførte sig som ventet meget pænt. Fint stabilt stig til højre og glid til venstre. Min hensigt med den skæve vinge på LBH var at afprøve om det var muligt at få modellen til at glide til højre uden brug af timerstyret sideror, men det måtte jeg opgive. LBH havde dog en fordel frem for WK, idet dens stig var mere harmonisk og altid med næsen opad. Venstregliddet var til at leve med. De to modeller var helt på højde med konkurrenterne, og jeg inkasserede med stor fornøjelse DM i 1969 på Vandel med WK.



Little Big Horn start Säve 1971

En sidehistorie er, at Thomas og Erik ved VM i 1967 var faldet i snak med det amerikanske hold og især George Xenakis, som havde fattet interesse i danskernes propeldesign. Som aktiv i fly- og umfartsbranchen var George en dygtig aerodynamiker og vi indledte en mange år lang korrespondance, som eg har haft megen glæde af. Et af resultaterne var, at eg blev bedt om at redegøre for mit propeldesign i den første NFFS Symposium Report, som kom i 1968. Meget diskussion er blevet affødt af min artikel, som der stadig af og til refereres til.

De næste par år blev der fløjet flittigt og der var stærk konkurrence om pladserne på diverse landshold. Allermest om at komme til at flyve ved VM 1971 på Säve ved Göteborg. Jeg var heldig at kvalificere mig til Wakefieldholdet sammen med Erik Nienstædt og Kjeld Kongsberg. Kort før dette VM blev der hos Anders Håkansson afholdt et dansk-svensk symposium om hvordan fremtidens Wakefield skulle se ud. Historien om dette symposium blev skrevet på engelsk og bragt i NFFS Symposium Report 1971. Selv lod jeg mig påvirke til at bygge en model efter opskriften. Den fik stor spændvidde. Balsabeklædt vinge med skumkærne og timerstyret sideror samt flere andre finesser. Den var med i kassen til Sverige, men det var klart LBH der var mit første valg og den var pålidelig og godt flyvende efter mere end 2 års trimning og flyvning.

Dette VM blev et højdepunkt i mit liv som modelflyver. Vort hold var velforberedt og vor organisation var optimal. Thomas Køster var holdkaptajn og der blev kun fløjet efter hans OK. Per Grunnet og Finn Bjerre dannede termiksøgeteam og kiggede på fugle, sæbebobler og andre modeller før de vendte tommelen op. Steen Agner var fast ankermand når der skulle trækkes op, og det skulle der tit. Jeg selv trak fire motorer op i en periode og kun den 4. kom af sted. En stribe af ivrige hjemhentere stod parat, men da vejret var roligt, var arbejdet begrænset.

Vor indsats blev da også god. Faktisk var det kun Erik's drop i 1. periode, hvor en for kort lunte bragte ham ned fra sikker max-højde til 162 sekunder, som skæmmede en ellers perfekt indsats. Men det kom heldigvis ikke til at koste os holdsejren. Den var vi stolte af.

Både Kjeld og jeg kom i fly-off. Det var hen mod aften og vejret var stille, dog stadig med let termik. Min start med LBH gik fint, gummimotoren var god og udgangshøjden så flot som nogens. Men da var det at venstregliddet svigtede mig. Modellen gled lige så stille ud af den gode boble, som flere af andre 11 deltagere højrekurvede i. Jeg accepterede min skæbne, men kunne dog glæde mig over dagens 8. max, en 10. plads og Kjeld's 7. plads samt den holdsejr, som vi fejrede til sent.

Et canadisk filmhold optog fra VM filmen "180 is MAX". Den ligger nu på YouTube. Vi danske er med i flere klip, ikke mindst slutbilledet hvor det samlede danske kontingent er taget i flot modlys, der får de rød-gule vinger på LBH til at skinne.

Jeg vedlægger den tegning af LBH, som Jørgen Korsgaard har tegnet så smukt for mig, da den blev valgt som Wakefield Model of the Year i NFFS Symposium Report 1972. Nok mest som kvittering for mit arbejde med propel-design.

Jeg deltog i mange konkurrencer i årene 1968-1972. Siden 1975 har jeg ikke fløjet, men modellerne eksisterer stadigvæk og sammen med interessen holder de drømmen ved lige.

Christian Schwartzbach



Bob Hatscheck inspicerer Christians propeller



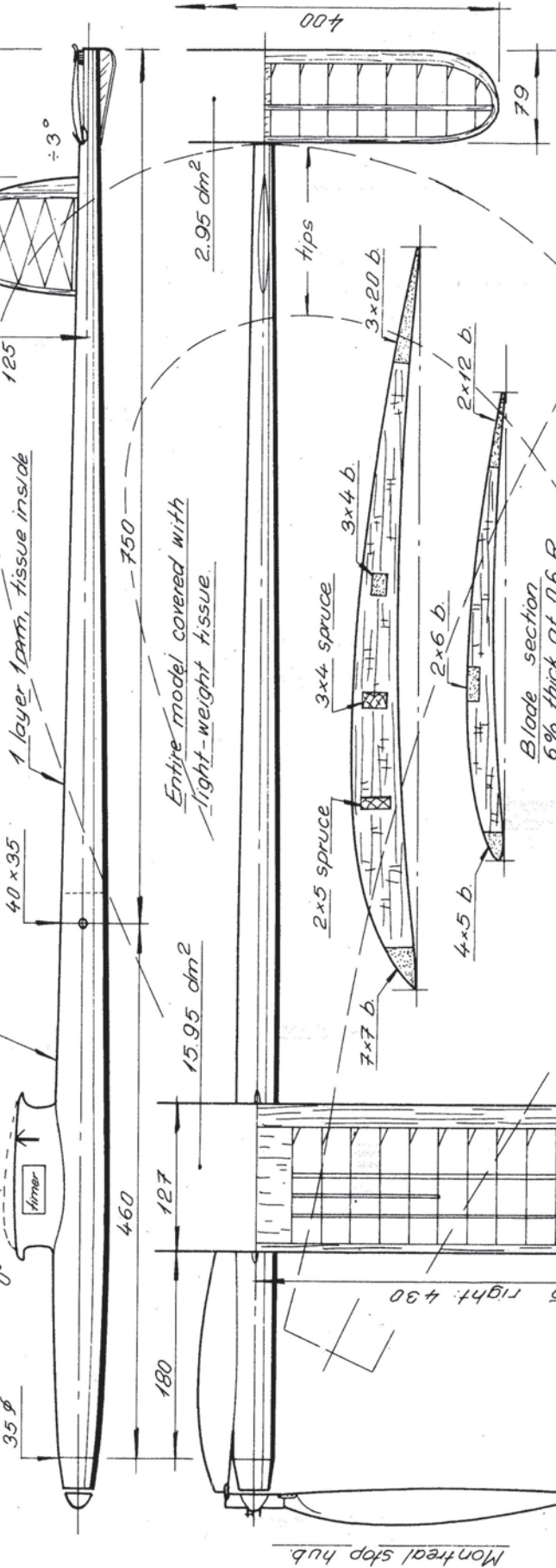
Team 1971. Fra v. Kjeld Kongsberg, Per Grunnet, Erik Nienstædt, Finn Bjerre, Thomas Køster og Christian Schwartzbach

Propeller: dia. 560
 nominal pitch 700
 16 str. Pirelli 1x6
 35 ϕ

All dimensions in mm.

48x35
 CG 67%
 0°
 40x35
 2 layers 1mm, silk inside
 1 layer 1mm, tissue inside

Fin section 10%



Entire model covered with light-weight tissue

2.95 dm²

Montreal stop hub

Stations and prop. angles.

r	θ
60	67.5
90	56.0
120	46.5
150	38.6
180	32.4
210	27.6
240	23.7
270	20.1

true blade shape

Blade section 6% thick at 0.6 R.

Weights:

Wing.	44.5 grams
Tail.	5.5 -
Prop.	59.5 -
Fusel.	90.0 -
Total	199.5 grams

LITTLE BIG HORN '71

Designed by
 Christian Schwartzbach.

JL.72