



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 4

december 2011

20. årgang



Inde i bladet:

Fra tegningsarkivet

Ikaros historie

Diogenes med EDF

ME-28 Typhoon

Svenske OT-mesterskaber 2011

Indkaldelse til Landsmøde 2012

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål at
bevare dansk modelflyvehistorie.
20.årgang nr. 4/2011

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

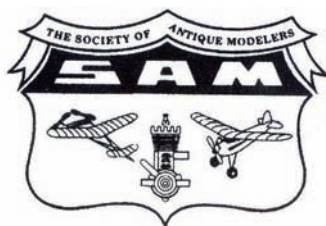
Redaktør
Karl Erik Widell
Granbakken 9
9210 Aalborg SØ
Tlf. 98145492
ke.widell@stofanet.dk

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. marts 2011



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Vinteren nærmer sig, dagens længde er blot ca. 7 timer, og det er allerede mørkt ved 16 tiden. Sommerens mange spændende flyveoplevelser går snart i glemmebogen, selv om det har været en god sæson.



Vi havde nogle gode hyggetræf i foråret på Sjælland, med flere nye ansigter og modeller. Vi klarede os rigtig godt i de svenske konkurrencer, og havde et vellykket Danmarks Mesterskab. Efteråret gav flere gode hyggetræf på Sjælland, og nu nærmer vinterens modelbyggerier og hygge sig. Har du bestemt dig for de næste modeller.? Hvis ikke, så har vi i tegningskartoteket rigtig mange spændende tegninger, som bare venter på at blive brugt. Det behøver jo ikke at være en af de gængse modeller, så hvorfor ikke prøve nogle af de mere specielle, og rigtig gamle.

Første arrangement i det nye år bliver landsmødet i Korsør. Vi mødes lørdag den 24 marts kl.10.30 og slutter ved 16 tiden. Mød nu op rigtig mange, og vær med til at præge klubbens arbejde. Kom og vis og fortæl, hvad det er du går og pusler med.

Til foråret starter vi med hyggetræffene både på Sjælland og i Jylland. Sommeren er perioden med de store stævner. Det svenske Jubilæumsstævne for Wakefield og A-2 modeller, de Svenske og Danske Oldtimer Mesterskaber. Vi har også et 20 års jubilæum som skal fejres, så der er masser af muligheder for at lufte de gamle og flotte modeller.

Til slut vil jeg ønske alle en GLÆDELIG JUL og et lykkebringende NYTÅR.

Kalender 2012

Søndag	d. 1. jan	Årsrekorderne starter i Varighed og Distance.
Lørdag	d. 24. mar	Landsmøde i Korsør fra kl. 11.00 til ca. kl.16.00.
Mandag	d. 30. apr	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (Fritz)
Lør.-Sønd.	d.12.-13. maj	Vårtävling i Rinkaby, Sverige.
Mandag	d. 14. maj	Hyggetræf på Randbøl Hede fra KL. 14.00 (HFN)
Mandag	d. 21. maj	Evt. Jubilæumstræf på Sjælland.
Mandag	d. 4. jun	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra Kl. 13.00 (Fritz)
Mandag	d. 18. jun	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Lør.-Sønd	d.30. jun-01.jul	Jubilæumsstævne i Rinkaby for Wakefield og A-2 klassen.
Fre.-Sønd.	d.10.-12. aug	De Svenske Oldtimer Mesterskaber i Rinkaby.
Lør.-Sønd.	d.25.-26. aug	Jubilæums-og Danske Oldtimer Mesterskaber på Randbøl Hede.

Evt. aflysning af hyggetræf Sjælland hos Fritz Neumann, mandag mellem kl.9.30 og 10.00.

Forsidebilledet:

**Bjarne Jørgensen starter sin Korda på Randbøl Hede
foto: Karl Erik Widell**

Fra Kassereren

2011 er snart en saga blot, men et nyt år 2012 venter lige om hjørnet, så nu er det tid til at forny medlemskontingentet, som er DKK 200 (SEK 250, NOK 230, CAD 40 eller EUR 30 for vore udenlandske medlemmer)

Billigst for vore udenlandske medlemmer er det, at sende det aktuelle beløb i en kuvert direkte til kassereren.

Vore danske medlemmer har følgende muligheder:

- Via vedlagte girokort
- Via netbank til reg.nr. 5953 konto 1104699 Andelskassen, Sønderborg
Husk at skrive dit navn under "Meddelelser til modtager"
- Kontant i en kuvert direkte til kassereren

Kassereren imødeser kontingentet indbetalt inden den 18. januar 2012.

Årsrekorder

Karl Erik Widell vinder i Varighed med beskedne 4.11min. I Distance er der ingen resultater

Byggebrædtet

Der bygges igen Fidusiaer. Af de 5 byggesæt, som er lavet, er der kun et tilbage, og det kan købes for 175.00 kr. plus porto.

Der er solgt en del tegninger i løbet af året, så vinterens byggeplaner er nogle steder startet.

Bladet

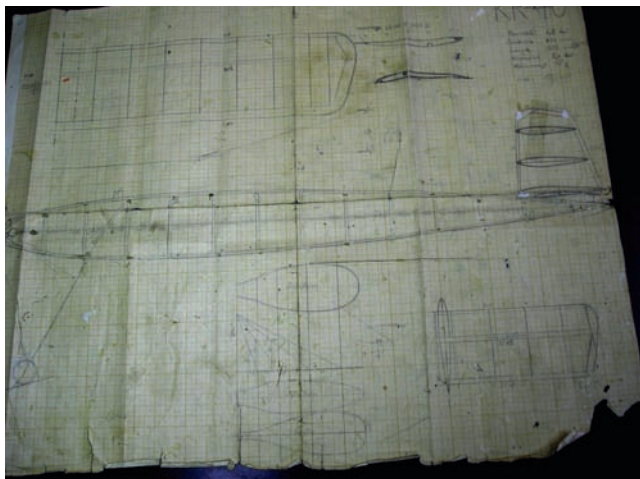
Vi har denne gang det glædelige problem, at vi har fået meget mere stof ind end vi kan rumme i det aktuelle nummer. Bestyrelsen har derfor besluttet, at udgive et ekstra nummer, som udkommer i begyndelsen af det nye år.

Husk også, at du kan få bladet hurtigt og i farver på e-mail. Tilmeld dig ved at sende en mail til Karl Erik Widell, på ke.widell@stofanet.dk

På opdagelse i tegningskartoteket.

Vi har nu ordnet vore ca. 245 tegninger i 12 mapper, fordelt i 14 klasser.



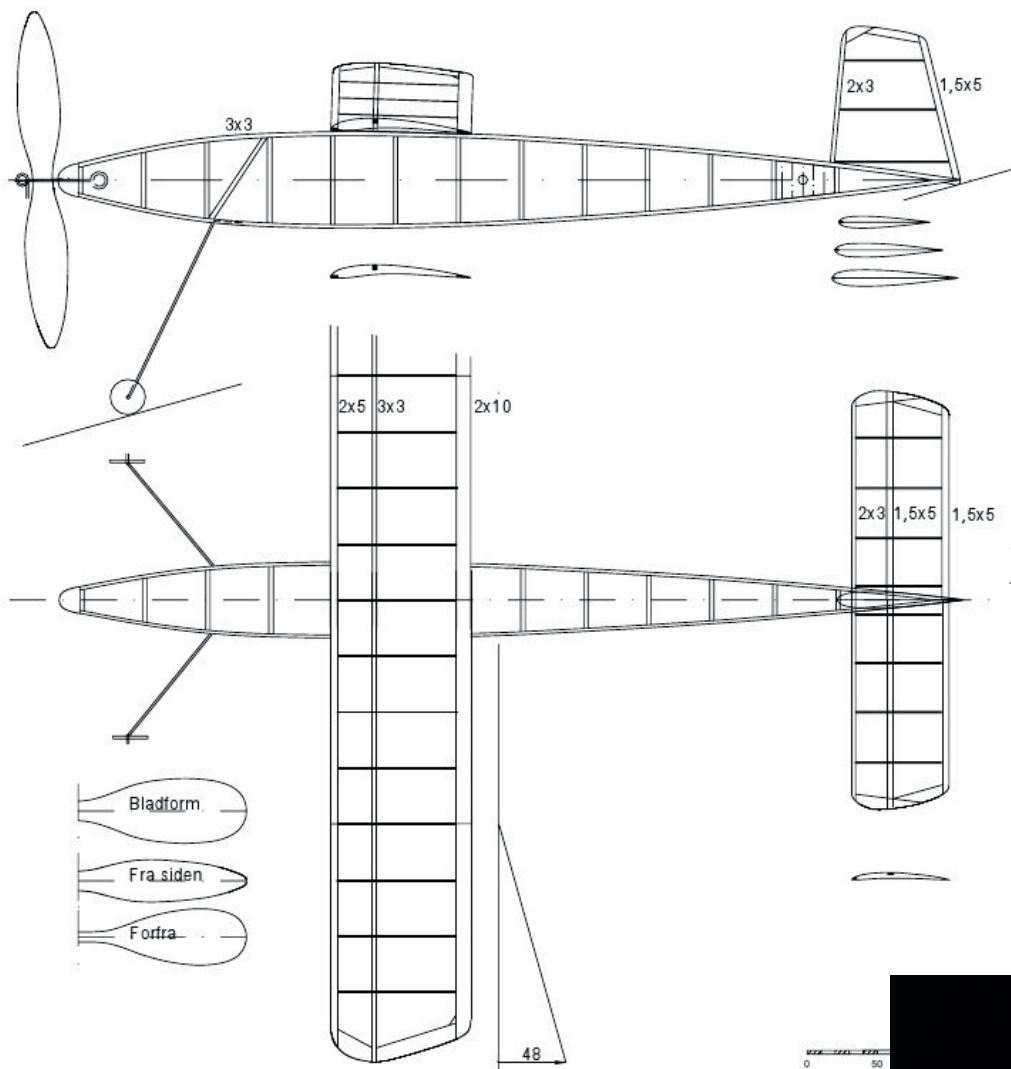


Originaltegningen til KR-40 fra 1947

En dag kikkede jeg nærmere i mappen for små gummimotormodeller, og fandt en rigtig gammel tegning af en C-1 model, konstrueret af Kurt Rechnagel. Konstruktionen var tegnet på millimeterpapir og var godt brugt og slidt i kanterne. Tegningen var i størrelse 1:1, så profiler og propel data var lige til at benytte. Det fristede jo en gammel modellflyver, så der var vel ikke andet at gøre end at se at komme i gang. Jeg startede med at lave en skabelon (bedding) til plan og haleplan, i gang med profil saven, og fik hurtigt samlet og beklædt planerne. Fandt en egnet balsa klods og så i gang med kniv, fil og sandpapir. Halepartiet ændret ad hensyn til termikbremse, fat i pianotråd til propel aggregat og understel, og modellen mangler nu blot lidt beklædning, en motor og så op i luften med KR-40.

Modellen er registreret i IKAROS som nr.71 og 72, og bygget af Kurt Rechnagel og Henning Jørgensen i juni 1947. Min model skal trimmes og flyve i 2012.

Hans



En rentegnet version af den gamle tegning findes nu som pdf-fil, hvis andre skulle have lyst til at give sig i lag med denne lille model

KR-40		Konstruktør	Kurt Rechnagel
Planareal	6,4 dm ²	Registreret Ikaros	15-06-1947
Haleplanareal	2,0 dm ²		
Spændvidde	630 mm		
Længde	682 mm		
Minimumvægt	65 g		
Propeldiameter	240 mm	Rentegnet efter original millimetertegning	af Karl Erik Widell 4-12-2011
Propelstigning	350 mm		



Den nybyggede KR-40



Dansk Modelflyve Veteranklub

Hermed indkaldes til
Landsmøde 2012

Landsmødet afholdes i KORSØR, LØRDAG d. 24 Marts
fra kl.10.30 til ca. 16.00.

Vi mødes i Korsør på et endnu ikke fastlagt sted, **nærmere ved tilmeldingen.**
Vi kan arrangere transport fra banegården.
Vi starter med lidt hyggesnak, og en kop kaffe.

Kl. 11.00 starter selve mødet med **dagsorden efter vedtægterne:**

1. Valg af dirigent og referent.
2. Formandens beretning, herunder oplæg til årets aktiviteter.
3. Klubbens regnskab, økonomi og budget.
4. Indkomne forslag.
5. Valg af formand, sekretær og kasserer, samt en suppleant og en revisor.
6. Eventuelt, herunder tid og sted for næste landsmøde.
7. Beslutningsprotokol.

Frokostpause holder vi fra kl. ca.12.30 til 13.30. Der kan bestilles smøbrød. Øl og vand kan købes på stedet.

Efter mødet er der lejlighed til at se på tegninger, fotos, evt. medbragte modeller, m.m.

Forslag til behandling skal være formanden i hænde senest 2 uger før mødet

Tilmelding kan ske til Hans på Tlf. 86.92.78.76. el
e-mail: hfn@sport.dk, senest mandag d.19 MARTS...

VEL MØDT


Hans Fr. Nielsen

M F Ikaros



Glimt af en modellflyveklubs historie, 2' afsnit.

I forrige nr. af OLDTIMEREN startede Bent Schmidt med at fortælle lidt om starten og de første år af klubbens historie. Her vil jeg så fortsætte!

Bent Schmidt var en af initiativtagerne til oprettelse af klubben, og blev klubbens første sekretær. Han startede flere protokoller, bl.a. referater af bestyrelses møder, indregistrering af modeller, fortegnelse over diplomer, klubrekorder og stævneresultater.

De første forsøg på registrering af modeller skete i 1942 på en simpel blanket. Modellerne var FJ-1 og -1a, FJ-2, SF-25 Pluto, og W-1 (tegning i sidste nr.).

Kikker vi i registreringsprotokollen er model nr.1, en Simplex klasse 7, bygget af Bent og registreret d. 27. oktober 1944. Herefter domineres modellerne af selvkonstruktioner. Børge Borch var en ivrig konstruktør, men det er Kurt Rechnagels konstruktioner der dominerer. Han er allerede nået til KR-8, en klasse 8 model. KR-6, som var på forsiden af Oldtimeren nr.1. 2010, er altså fra før start af protokollen.

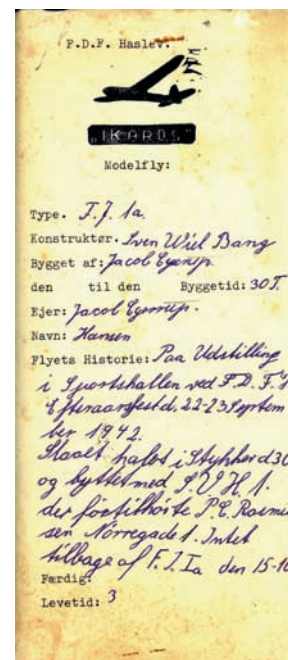
KR-21 Diogenes er vel Kurt Rechnagels bedste svævemodel, indr. i 1944 og bygget af rigtig mange (se bl.a Finn Mortensens artikel andetsteds i bladet). I flere år kaldte man A-3 klassen for Diogenes klassen. Det samme år begyndte Rechnagels interesse for haleløse modeller. Kr-26 var den første, senere kom KR-28 og serien sluttede med KR-31, en haleløs i kl. A-3, med en spændvidde på 267 cm. I 1949 satte han verdensrekord i distance med sin haleløse KR-52.



KR-31

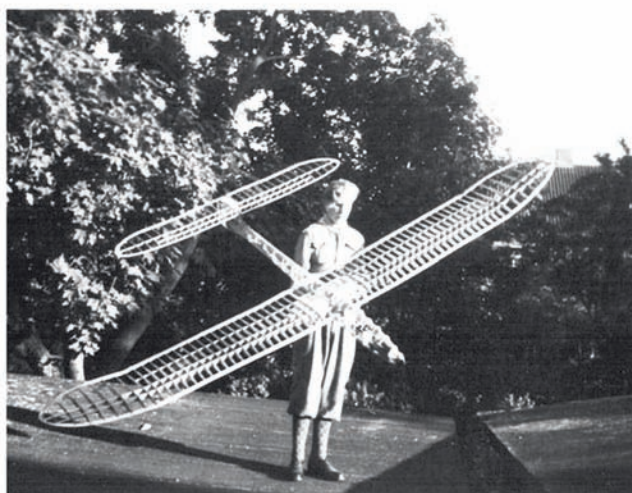
At Rechnagel var en meget alsidig konstruktør ses af, at KR-38 er en raketmodel, KR-45 en indendørs model, og KR-50 en "gasser" i klasse D-1. Den største af hans modeller er KR-37 GOLIAT fra 1947. En model med en spændvidde på 3,5 meter og et haleplan større end hovedplanet på en Diogenes. Modellen blev bygget af klubbens flittigste "bygger" Henning Christiansen, og skulle være en af de første radiostyrede modeller herhjemme. Modellen fløj fremragende, også uden forsøg på styring, Modellen deltog i flere hobby udstillinger, bl.a. i København jan.1948.

I aug. 1947 kom KR-44 GNOM, en A-2 model, som var meget velflyvende og let at bygge. Modellen blev derfor brugt på flere begynder kurser.



Eksempel på registreringsblanket

I 1947 begyndte interessen for gummimotor modeller. Det blev til KR-40, en lille model i klasse C-1. Senere på året kom KR-41, en Wakefield model, reg.nr. 101, som han vandt DM med i Haslev. Modellen blev forbedret og en ny model KR-51, kom i aug. 1948.



GOLIAT



Hans Fr. KR-56 ved Glider 60 stævnet 2011

Den sidste af Rechnagels modeller er KR-56 fra aug.49. Med modellen vandt han KLM pokalen til ejendom for smukkeste byggede model. Det var 3. gang han vandt pokalen, i 1947 var det med SUPER Diogenes.

Af andre Ikaros konstruktører er Børge Borch reg.med BB-2 i okt. 1944, Henning Jørgensen (STRIT) med Strit 3, en stor D-1 model i juni 1948, Bent Schmidt med BS-1 Carl, en A-3 model i jan.1947. Finn Frederiksen og Erik Johansen (Busser) er reg. med begyndermodellen KR-44 Gnom.i aug. -49, Hans i 1951 med Lucky Star, Walter Kuhl med Suomi i -52, og Tom Oxager i febr. 1959 med en "gasser".

I 1947 blev der indregistreret 31 modeller , i 1950, 6 modeller, i 1953, 60 modeller og i 1962, 3 modeller. Tallene fortæller lidt om aktivitet og medlemstal. Der er i alt registreret 381 modeller, den sidste en Unic fra d. 27 okt.1968.

Klubrekorderne er inddelt i 14 klasser og gælder håndstart, højstart, jordstart, vandstart, hastighed og højde. Selvfølgelig er der også ABSOLUTTE rekorder. I varighed f.eks. Kurt Rechnagel med KR-44 i 45.56 min., i distance Hans Fr. med HFN- 4, Sherif med 12,6 km., i hastighed Jørgen Nielsen med 73,8 km/t (Linedtyret),og indendørs Kurt Rechnagel med KR-45 i 1,58 min.



Henning Jørgensen (STRIT)

Diplomer er også registreret med f.eks. 40 A, 25 B, og 15 C, heriblandt flere internationale.

Kikker vi i Bestyrelsesprotokollen er det første referat fra d. 8. dec.1945, så først efter 3 års beståen valgte man en bestyrelse. Referaterne kommer løbende, og i aug. 1952 er klubbens fremtid til diskussion. Det ender dog med en ny bestyrelse. Det sidste referat er fra d. 9. sept. 1965.

Hvad skete der så rent flyvermæssigt i perioden fra 1944 til 1950?

Ikaros deltog i udstillinger og landslejre fra 1944. Ved distrikt konkurrencerne var man dominerende i de store svævemodelklasser, og det første DM vandt Henning Jørgensen i aug. 1946. Samme år vandt man flyvedagskonkurrencen i A-3, både individuelt og for hold. Man afholdt flere distriktskonkurrencer i Haslev, endda et DM for Wakefield modeller i 1947. Deltog i landslejren på Vandel samme år med flotte resultater. I 1948 var man dominerende ved distriktskonkurrencerne i klasserne A-2 og A-3. De næste år var præget af en begyndende interesse for linestyrede modeller, og flere af de "GAMLE" forlod klubben til fordel for studier og soldatertjeneste. Det resulterede i nogle stille år, hvor den nye generation skulle have erfaring og prøve nye modeller. Der var nu kommet gode byggesæt fra DMI, så konkurrence resultaterne kom allerede i begyndelsen af halvtresserne. Men mere om det i en fortsættelse.



Udstilling ved efterårsfest i Sportshallen

Hans.

DIOGENES

Er navnet på en A3 model konstrueret i 1945 af Kurt Rechnagel, en virkelig velflyvende model der var med til at præge udviklingen i efterkrigsårene.

Jeg byggede min første Diogenes i 1950 da jeg var omkring 16 år og medlem af Nykøbing Falster Modelflyveklub, vi deltog flittigt i distrikts-konkurrencerne med svævemodeller og det var ved sådan en konkurrence vi så modellen for første gang, og snart var der hentet tegninger og 6-7 modeller i gang på byggebræderne.

Jeg faldt for modellens moderne kompakte dimensioner og de nye tiltag vi aldrig havde set før, såsom det store bærende haleplan "med øre" anbragt oven på det tykke sideror, men også den korte krop og vingens tynde profil med den helt skarpe forkantliste var nyt for os.

Min seneste Diogenes var ikke som den første bygget med ribber af 1 mm. aeroplan krydsfiner, jeg har brugt 2 mm. balsafiner, men listerne er af fyr som på den første model. Min seneste model er beklædt med farvet Oracover, min første Diogenes var beklædt med noget så fremmedartet som "sigteflor" tydelig mærket "Til teknisk brug" det var beregnet til at sigte mel igennem på en Dampmølle, et af vore medlemmers far var ansat på stedet vor de brugte denne vare, og når de skiftede sigteflor fik vi det gamle til modellerne. Opfindsomheden var stor i en tid hvor man ikke kunne få ordentlig beklædningspapir. I øvrigt var det udmærket til formålet, det var utrolig stærk vi plejede og sige, hvis vi knuste modellen havde vi altid en pose til at bære den hjem i?



Den smukke Diogenes lige efter sin første landing (bemærk at lusen sidder i de to huller i kroppen foran vingen)

Og det bærende haleplan fik nogle knuste modeller på samvittigheden, nå man trimmede modellen i håndstart og måske ikke havde helt styr på haleplanets indstillingsvinkel, kunne det hænde at haleplanet havde fået for stor indfaldsvinkel i forhold til vingens? – og sendte man så modellen i højstart endte det uvægerlig med at modellen styrtede lodret i jorden, ofte med resonans i vingen.

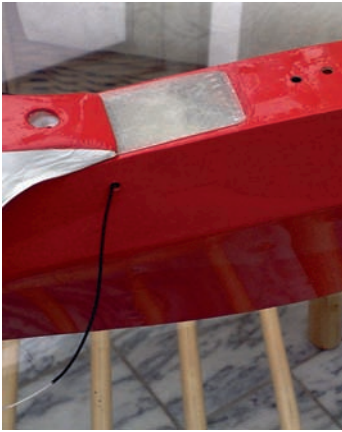
Min seneste Diogenes blev bygget til den nye klasse hvor der tillades radiostyring at højde- og sideror, men efter at modellen var beklædt besluttede jeg at monterer en motor til fremdrift. Tanken om motor var ikke ny, men jeg havde ikke rigtig fundet en motor og en måde at monterer motoren på, den fik jeg en dag jeg besøgte Hong Kong (på computeren) så jeg en EDF El-turbine der vejede 58 gram og kunne præsterede et tryk på 470 gram?



Her ses motorens placering med de tre småkontakt huller.

Jeg monterede EDF oven på midtvingen i 3 stk. 4^o mm. guldstik, med sikring i en lille vinkel foran på konsollen, derved kunne jeg fjerne motoren og bruge den på andre modeller uden at det kunne ses.

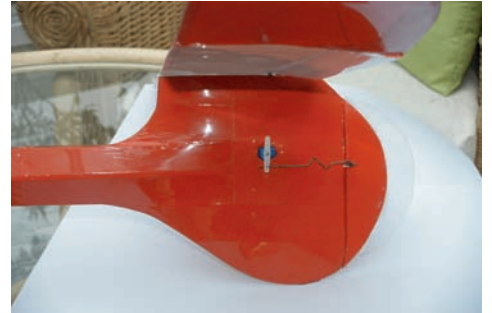
Jeg måtte selvfølgelig udskifte batteriet med et større nu det skal levere til motoren også, valget blev et 3 celled Lithium på 1800 mAh, der fik plads i den rummelige forkrop og der blev også plads til den nødvendige Regulator på 18 A. Dette batteri vil kunne klare en motortid på ca. 15 min. En ledning kan trækkes ud af kroppen når batteriet skal lades, batteriet ligger fast i forkroppen og gør det ud for en del af de 73 gram trimbly der skulle have ligget i blykammeret. Det kan altså ikke lade sig gøre at komme til batteriet uden at fjerne beklædningen fra området, men det er heller ingen problem med Oracover, det lader sig let genetablerer.



Den grå afdækning foran vingen er en tynd glasfiberplade, under den ligger modtageren, så kan man se diodernes lys beskeder i gennem glasfiberen. De to huller foran de grå plader er for kortslutningslusen.

Afbryderen er et sikkerhedsstik (en lus) jeg altid har på mine modeller med EI-motor, det slutter forbindelsen fra batteriet til regulatoren, så når den mangler, er der intet der virker. Hvis motoren ikke er monteret på modellen er der kun de 3 små huller i midtvingen der afslører at der har siddet en motor. Regulatoren kan så slappe af fra arbejdet med at regulere motoren omdrejninger, til kun at skulle omforme de 11,1 volt batteriet leverer, til de 5 volt modtager og servoer kan tåle. Regulatoren er nemlig sådan indrettet at den leverer 11,1 volt til motoren og 5 volt til modtager og servoer, men samtidig så sikrer den, at når motoren stopper på grund af strømmangel, så er det nok strøm tilbage til at styre modellen ned.

Siderors- og højderorsservoer er bygget ind i det tykke sideror og jeg benytter en trimbukning på stødstangen så er det let at ændre på grundindstillingen. Man fornemmer lige omridset af det stykke plexiglas der forøger kurve klappens areal.



Flyvning med modellen er blevet udsat mange gange på grund af vejret, men en skønne dag lykkedes det, jeg havde hjemmefra sikret mig at tyngdepunktet lå som det skulle iflg. tegningen og at modellen var uden skævheder, motoren støjer en del med sine 40.000 omdr/min, men det er ikke let at få fingrende i propellen, så der var ingen undskyldninger for ikke at håndstarte Diogenes ud på sin første flyvetur, den steg jævnt på ca. 75 % ydelse og ved 100 % steg den vel 20 grader i forhold til jorden, ikke nogen særlig præstation men nok til at nå op i en højde hvor der er mulighed for termik tilslutning, og hvis man bare vil nyde modellen i se højde er der nok den dobbelte flyvetid, det er virkelig mulighed for at nyde den, for den er utrolig retningsstabil så den flyver den kurs den er lagt på, men det kan også blive for meget. Med motoren der puster hen på sideroret er det meget passende, men uden motorens hjælp ligger den for stabilt på kursen, - den er næsten ikke til at slæbe rundt? Det var ventet for mine tidligere oldtimer modeller havde den samme mangel, så jeg havde gjort "kurveklappen" noget større en tegningen viser, men altså ikke nok. Jeg var ikke glad for at skulle gøre den større endnu, for det ville jo ændre siderorets facon radikalt, men modellen skal jo kunne dreje, så jeg indgik det kompromis at jeg lavede tilføjelsen af Plexiglas så kan det ikke se nede fra jorden.



Poul Møller som også var pilot på den første tur kaster selv.



Her er modellen kort efter at Poul har kastet.

Konklusionen må foreløbig blive at Diogenes egner sig glimrende til at blive ombygget til radiostyret model, det er en køn model der kan bygges efter den meget detaljerede tegning, men man skal ikke give sig i kast med byggeriet, hvis man ikke har erfaring fra en del andre byggerier.

FMo

Efterårets hyggetræf

I år lykkedes det at gennemføre tre hyggetræf i løbet af efteråret, to i Slaglille den 26. september og den 31 oktober og et på Randbøl Hede den 13. oktober.



Fællesspisning 26. september

Da vi så vejrmeldingerne før det planlagte hyggetræf på Randbøl Hede den 10. oktober, var vi enige om at udsætte træffet fra mandag til torsdag den 13. Det viste sig, at være en klog beslutning. Hans, Poul og undertegnede fra det nordlige Jylland samt Bjarne fra Fyn fik en af disse fine efterårsdage med solskin og svag vind, hvor man virkelig kan flyve for sin fornøjelses skyld.



Bjarne trækker Korda'en op på Randbøl Hede



Ove og Bent studerer Finns Diogenes med EDF

Ved det første træf på Sjælland var jorden ganske svampet og det blæste ganske kraftigt på tværs af pladsen. Det gjorde nu ikke så meget for Poul Christensen, som havde glemt sine kroppe derhjemme. Vi andre fik dog fløjet lidt med kort lunte og snakket godt sammen som sædvanligt. Finn Mortensen havde lige fået den EDF-enhed til Diogenes, som han fortæller om andetsteds i bladet, fra Hongkong.



Ove, Fritz og Hans studerer vejret

I Slaglille den 31. oktober var der godt fremmøde, og Finn kunne nu demonstrere sin Diogenes med EDF hjælpemotor. Det er spændende, at vi nu begynder at se en masse muligheder for at kunne flyve med klassiske modeller på en begrænset plads.

Karl Erik



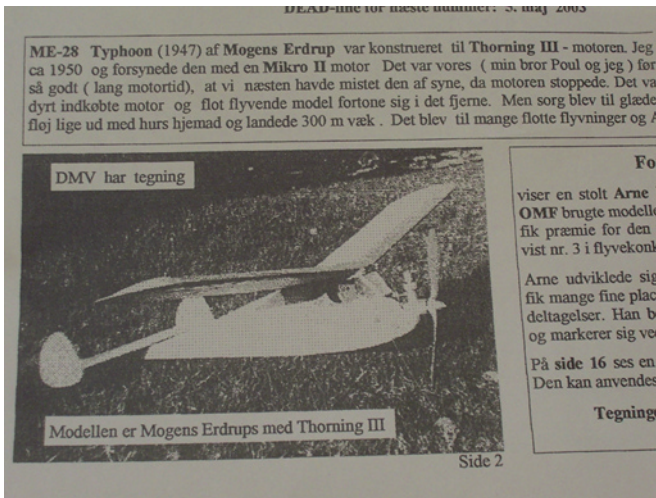
Bent gør sin Diogenes klar til start

Gasmotormodellen Me-28 Typhoon Mogens Erdrup, 1947

Bygning og flyvning

Arne Bøjer Christensen

For nogle år siden bragte vort medlemsblad en kort notits samt billede af Mogens Erdrups gasmotormodel fra 1947.



Modellen så tillidvækkende ud og jeg fik lyst til at prøve kræfter med at bygge den.

Fra vor tegningsansvarlige i foreningen modtog jeg en kopi af DMI tegningen fra 1947 og så var det startet.

De nødvendige materialer blev indkøbt hos Leif O. Mortensen, Klarup.

Det var helt rart, at gøre alt fra bunden. Ikke noget byggesæt, blot en mængde Fyrretræslist, balsaplader, Pianostråd etc.. etc. Skylder nok lige at tilføje, at en Thorning motor havde jeg ikke, men vurderede, at min Viking 2.5 cc måtte kunne gå i stedet.

Notitset fra bladet

Byggeriet.

Byggeriet skred godt frem, skønt arbejdet med kropsspanterne viste sig at være mere tidskrævende end forventet. Tykkelsen var angivet til 4 mm. For at spare vægt valgte jeg at lave dem som en kærne af balsa beklædt med 1mm x-finér på begge sider – og der var mange.

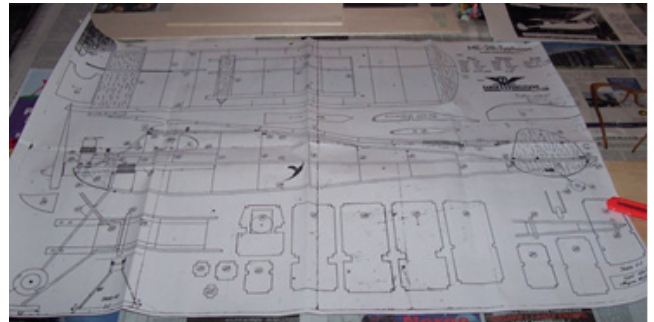


De laminerede kropsspanter på plads

På et tidligt tidspunkt bestemte jeg mig for at give byggeriet mulighed for, på et senere tidspunkt, at kunne forsynes med et simpelt radiostyringsanlæg med blot små rorflader til kurvning og erstatning for termikbremse. Dette skulle under de senere flyvninger vise sig at være en klog beslutning.

Vingen var som den øvrige del af modellen solidt opbygget primært af Fyrretræ og en særdeles fornuftig forkantsliste, godnok af balsa men ca 10 gange 10 mm. Den havde ret meget "V-form" og to knæk på midten for tilpasning til kroppen.

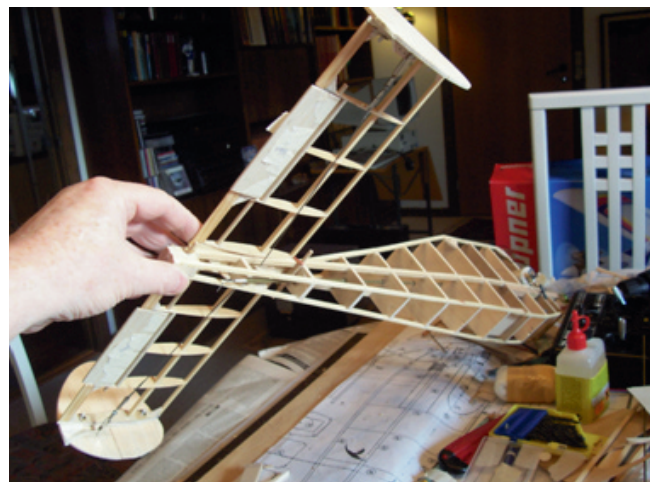
Kurveror og "termikbremse"

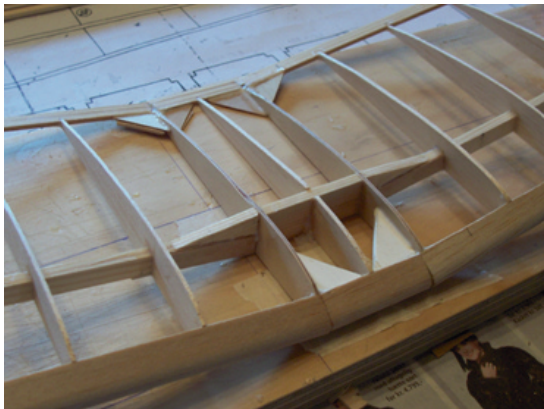


Tegningen i størrelse 1 : 1

Motorfundamentet skulle bestå af 10 gange 10 mm bøg. Dette blev også fremskaffet.

Den resterende del af kroppen var relativ rutinepræget.





Vingekonstruktionen med knæk



Træfærdig med Viking 2.5 cc

Flyvning

Man er vel altid ret spændt på jomfruflyvningen med en nybygget model. Jeg var fuldt opmærksom på, at ME-28 var konstrueret med henblik på at være en fritflyvende gasmotormodel.

Denne grundlæggende idé fra konstruktørens side havde jeg i nogen grad afvejet fra. Jeg havde gjort modellen tungere med RC udstyret, der selv om det var af en simpel konstruktion, dog vejede noget. Til gengæld havde jeg ved overgang til en mindre gløderørsmotor end Vikingen (dieselbrændstof har jeg ikke kunnet opdrive i flere år) - samt udeladelsen af den tunge bliktank til Dieselbrændstoffet, til en hvis grad kompenseret herfor.

Men dagen oprandt hvor jeg med modellen begav mig til den lille modelflyveplads syd øst for Støvring (i Nordjylland).

Med snurrende motor på flyvepladsen



Det er en svag overdrivelse, hvis jeg blot nøjedes med at konstatere og nævne, at Thyphonen vakte opmærksomhed.



Jeg skal skynde mig at sige, at flyvningen forløb over al forventning. Modellen steg hurtigt op til ca. 200 m hvorefter jeg slukkede motoren og kunne nu nyde den smukke kurvedstigning mod jorden, som sluttede med en rimelig landing. Dette forgik i højt græs og modellen faldt til ro med halen pegende mod himlen og uden en skramme.

De efterfølgende flyvninger er ligeledes forløbet tilfredsstillende..

Landing i højt græs

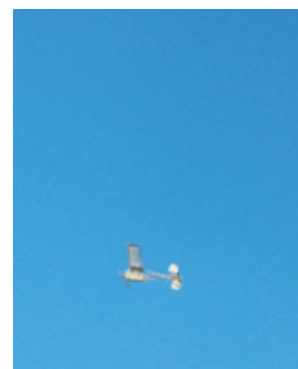
Erfaringer

Følgende erfaringer har jeg hidtil indprentet mig:

Flyvning med ME-28 er et kapitel for sig. Jeg skal ganske ofte minde mig om, at det er en FF gasmotormodel, jeg har ændret.

Efter start vil den bare opad – og det går meget hurtigt. Når tophøjde (eller den ønskede højde) er nået, er det meget vigtigt, at slukke for motoren eller i det mindste justere til tomgang. Undlades dette vil man meget hurtigt komme i vanskeligheder

Under flyvningen tilbage mod jorden er den yderst stabil og jer glæder mig hver gang over dens smukke linier og noget fasinende udseende.



ME-28 i en højrekurve

Svenske Oldtimer Mesterskaber 26 - 28 august 2011

Alle snakker om det, men ingen gør noget ved det. Vejret altså. Og lige meget, hvor meget de kloge/lærde forsøger sig, så gør vejret nu en gang, hvad det vil og altid har gjort. Men som modelflyver på vej til de svenske oldtimer mesterskaber i Rinkaby, så kunne vi "almindelige" jo heller ikke undslå os for at betragte og tale om vejret. Thi træernes blade holdt bestemt ikke hvil, og disen hang lavt og tæt over landskabet, så det kunne knibe med at se, hvad der var op eller ned.

Men herre gud, dagen var jo kun nået til middag, og i Sverige kunne vejret jo måske være ganske anderledes, hvad før oplevet, og ellers var der jo atter en dag i morgen og i morgen igen, så hvorfor bekymre sig.

Fredag

Af de 4 danske deltagere, Fritz Neumann, Karl Erik Widell, Hans Nielsen og undertegnede, var det kun Hans, der havde æren af at repræsentere Danmark i A2 klassen denne fredag eftermiddag. Men der blev nu ikke meget ud af den ære, for som flere andre valgte Hans at afstå fra start, idet vejret var meget diset med ringe sigt såvel opad som hen ad. Modellerne forsvandt ganske enkelt i disen 50 m oppe. Og hvor landede de så? Det var nærmest, som at lede efter en nål i en høstak. Så vi nøjedes med at trimme lidt og se på, hvordan det de andre ville gå.



Frede og Hans studerer vejret fredag em.

Lørdag

Vinden kom som i går fra øst-sydøst og blæste lystigt omkring de 5 sek. eller lidt mere. Startområdet befandt sig derfor atter i det sydøstlige hjørne af feltet, tæt ved skovbrynet. Og disen var os trods alt mere nådig i dag.



Karl Erik slipper Hans' Fox løs

Danske deltagere i dag var Hans og ego i A1 og Fritz i klassisk SL Hans havde en ræv bag øret eller var det hans model HFN 7 Fox. Den luntede sig af sted prisgivet Æolus luner og skræbde beskedne 86 sek. ind på kontoen. Men den holdt sig på niveau med de bedste af konkurrenterne. Fritz med Fidusia klarede 56 sek., idet den ikke fik højde nok og heller ikke blev tilsmilet af bare det mindste af en omstrefjende sød boble.

Men hvad pokker gik der nu af vinden. Ja den forsvandt bare, uden varsel og drog til ukendte egne. Har man dog kendt mage. Og stakkels Fritz stod nu der, og vidste ikke i hvilken retning han skulle løbe modellen op. Nu var gode råd dyre, hvis der i det hele taget var nogen til salg. Så han valgte samme retning som før. Og selv om han løb alt hvad remmer, tøj og line kunne holde til, så var det en håbløs opgave at drive modellen til vejr, og den måtte takke af med 6 sek.. Og så takkede Fritz også af for i dag. Godt fru Neumann var taget turen med over og kunne trøste lidt. Men om det var modellen eller Fritz hun trøstede vides af gode grunde ikke.

Midt i det hele dukkede Birgit og Frank Dahlin uventet og glædeligt op. Han havde for øvrigt taget en radiostyret svævemodel med, som han fik luftet adskillige gange. Godt at se ham aktiv igen.

Efter en god halv times forsvinden rørte vinden så småt på sig igen, men nu fra en mere vestlig retning, hvorfor det blev besluttet at forlægge startområdet til Panservejen. Og med den nu mere moderate vind fulgte også en opklaring. Det bevirkede straks en heftig flyveaktivitet. Hans fortsatte, hvor han slap. Ja det vil sige med færre sek. end i første start. 58 for at være helt nøjagtig. Den har nok ligget for længe i mølposen, og det får uvægerligt konsekvenser. Men håbet er som bekendt lysegrønt, og et blik på resultattavlen lod ane, at en

god placering fortsat var mulig, hvis, såfremt at Og til trods for beskedne 74 sek. i sidste start rakte det til en 2. plads kun overgået af Tycho Andersson. Men der må også være en himmelvid forskel på at flyve med ræv kontra en cikade!

Min egen eller modellens indsats rakte kun til en 5. plads. Den havde fået for vane at trække til siden i højstarten og dermed hverken højde eller sek. nok. Men jeg kunne dog prale af at være den eneste, der opnåede et max. i A1 klassen. Ha!

Søndag

Vejrmæssigt var søndag en lidt blandet affære, idet vinden havde øget sin flugt over plankeværket til omkring 5-9 m/s. Drivende skyer blandet med sol og et stænk vand. En ikke alt for smagfuld cocktail.



Karl Eriks Prometheus 7 på vej op

Karl Erik var nu ikke så forknytt, og vovede pelsen med sin gamle hæderkronede Prometheus 7 i G-int. Garvet som den var blæste den vejret midt imod og klatrede bare opad, opad til den fandt en boble, den så lå og hyggede sig med på dens færd ud over steppen, eller hvad det nu var, der befandt sig under dens vinger. Og den var også klog nok til at grounde lige før granskoven, der ellers lå i betragtelig afstand fra startområdet. Dermed bookede den sin første max. Scenariet gentog sig i de følgende to starter med max i 2. og 104 sek. i 3. Det rakte til en 2. plads, og det var Karl Erik vist nok mere end fornøjet med. Åke Gustavsson gjorde ham kunsten efter og indtog 1. pladsen med 3 maxer.



Hans' majestætiske Holger Danske

Egentlig skulle Karl Erik også have fløjet med sin Sune Stark 51, men valgte at skåne den. Det samme gjorde jeg med Ølhunden i klasse S3 (A3). Hans gik længe uden om den varme grød, inden han tog mod til sig og sendte ingen ringere end Holger Danske i luften. Og når han nølede, var det ikke uden grund, for flere af deltagernes modeller, om end i andre klasser, klappede kage i højstarten, for efterfølgende, at begrave snuderne i undergrunden, som en anden petroleumsborer.



Blæsten krævede sine ofre

Men op kom HOLGER Danske da. Men uden en hjælpende boble og i strid vind, måtte den affinde sig med 49 sek.. De 3 andre deltagere gjorde det imidlertid ikke meget bedre. Bare til trøst. De to sidste starter var en blanding af skidt og kanel, men trods alt samlede den dog sekunder nok til en 3. plads.

Et ret så omskifteligt vejr gjorde sit til at modeller krakelerede. Andre afstod fra at sende deres modeller i luften. Startområdet måtte flyttes som følge af vejrets luner m.v. Men stor ros til dem, der vovede pels og modeller, samt til Anita og Åke Gustavsson samt hjælpere for ledelsen af mesterskaberne.

Og bemærk så, at det ikke i alle klasserne var de vante navne, der stod øverst på resultattavlen.

Frede

Vi har haft pladsmangel i dette nummer, så det er ikke muligt at bringe resultatlisterne fra SM_OT, men se dem på SMOS' hjemmeside: <http://www.smos.info/>