



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3

september 2012

21. årgang



Inde i bladet:

*Wakefield og Glider 60 år
Svenske Oltimermesterskaber
Danske Oltimermesterskaber
Jens Arne Lauridsen in Memoriam
Om modelflyvning i FamilieJournalen 1937*

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål at
bevare dansk modelflyvehistorie.
21.årgang nr. 3/2012

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

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

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

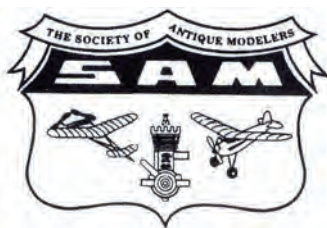
Redaktør
Karl Erik Widell
Granbakken 9
9210 Aalborg SØ
Tlf. 98145492
ke.widell@stofanet.dk

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

www.dmvk.dk

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

Deadline for næste nummer:
1. december 2012



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Efteråret er så småt startet og vi nærmer os en ny byggesæson. Det er nu vinterens byggeprogram skal planlægges, tegninger bestilles og materialer indkøbes. Så er spørgsmålet, skal jeg vælge en nyere model som virkelig flyver godt, el. skal jeg vælge en noget ældre model, men med et stort handicap tal. Valget kan også være, skal det være en svævemodel el. en model med motor. Skal den være fritflyvende el. skal den være RC styret. Valget kan være svært, men i klubbens tegn. arkiv er der over 200 muligheder, så fat telefonen og få bestilt tegningen til din næste model.

Vi har fejret klubbens 20 års fødselsdag. Det skete sammen med afholdelse af vort Oldtimer DM. Vi havde en hyggelig aften på Egtved Hotel med spisning, oplæsning af lykønskings hilsener, lidt underholdning og kaffe. Ærgerligt at ikke flere så sig istand til at deltage og fejre dette jubilæum.

Flyvning blev der også tid til, både lørdag og søndag. Igen denne gang blev de gode tider præsteret af modeller med motor. Når svævemodellerne ikke kan være med, kan det skyldes, at der trænes for lidt. Modellerne er gode nok, der skal bare flyves noget oftere.

Det må blive en stor fest når klubben fylder de 25 år. Måske skal vi fejre det på selve stiftelsesdagen, og måske et sted hvor vi har afholdt de første stævner? Mit ønske må være, at der vil møde rigtig mange op for at flyve med de gamle ærværdige og velflyvende modeller.



Kalender 2012

Mandag	d. 17. sept.	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (Fritz)
Mandag	d. 8. okt.	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (Hans)
Mandag.	d. 29. okt.	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (Fritz)
Mandag	d. 12. nov.	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (Hans)
Mandag	d. 31. dec.	Årsrekorderne slutter

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

Forsidebilledet:

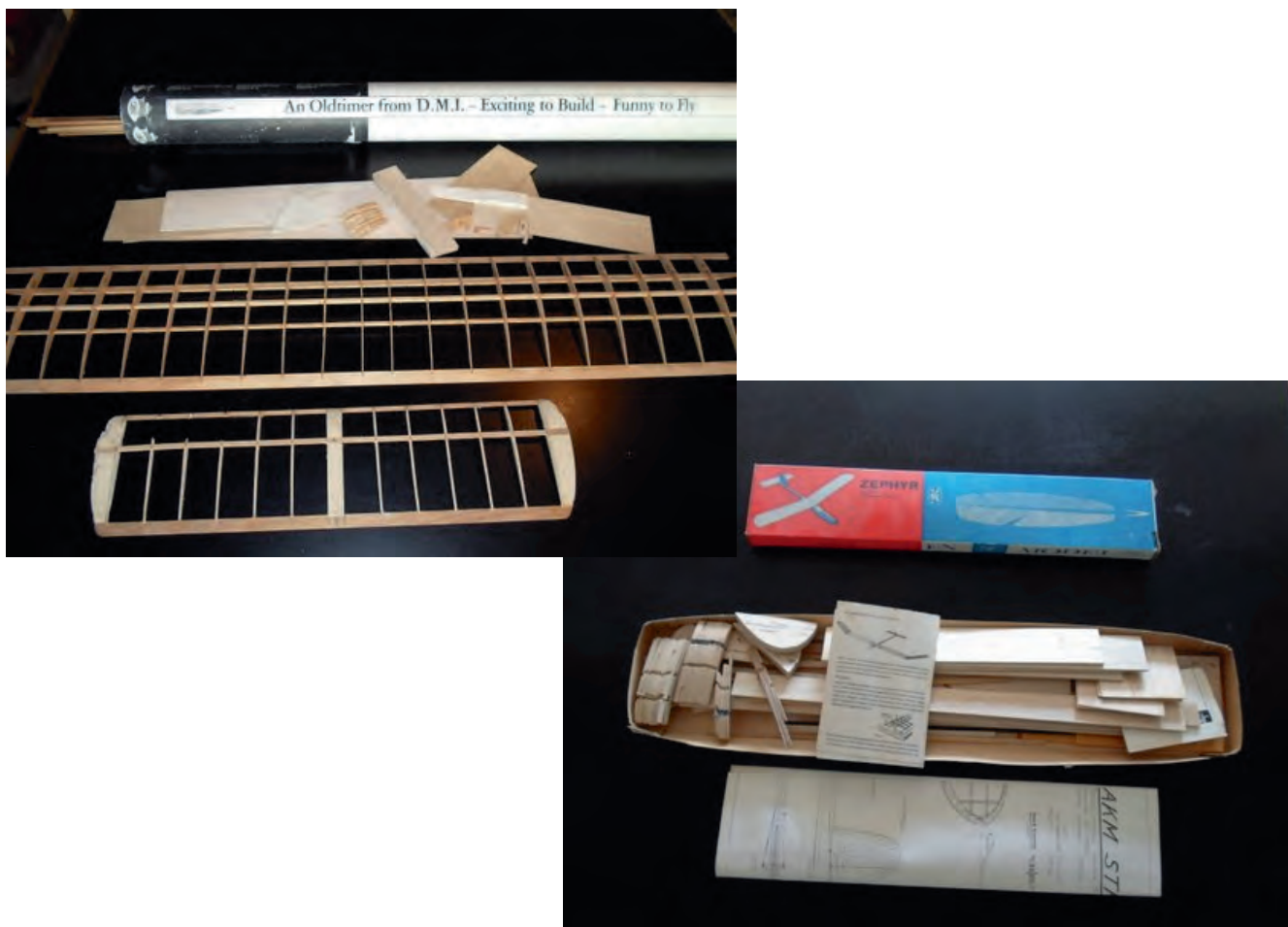
En festlig afslutning på DM 2012

Foto: Anette Nesdam

Byggebrædtet

Klubben har fået nogle modeller fra Jens Arne Lauritsens hobby værksted. Det drejer sig bl.a. om et komplet byggesæt til A1 modellen Zephyr , et byggesæt til den svenske A2 model STRATOS, og et byggesæt til A2 modellen Victory, hvor en del af planet er samlet. Yderligere har vi et komplet byggesæt mere til Victory. Du bestemmer selv prisen. Interesserede kan henvende sig til Hans på Tlf 86927876. Se billederne nedenfor.

I modelkassen var der også rester af en A1 og en A3 model, begge af egen konstruktion. Det meget glædelige var, at 4 af hans A2 modeller var iblandt, delvis hele. Hans har restaureret den ene, en JAL-52, som kan indgå i vor modelsamling til et evt. Modelflyve Museum.



Tegnings Arkivet

Vi har i juni modtaget en stor kasse tegninger fra Egon Briks Madsen. Egon var i mange år formand for modelflyveklubben AGATON i Århus og modelflyveredaktør på HOBBY BLADET,(1959 til 1969), samt en af de bedste med linestyrede modeller. De fleste tegninger var til engelske RC styrede modeller, men der var heldigvis også tegninger af egne konstruktioner, bl.a. flere svævemodeller og en del linestyrede modeller. Stor tak til Egon Briks Madsen.

Vi vil i et kommende nummer bringe en tegning af en af Egons linestyrede modeller - et område, som vi hidtil ikke har haft så meget fokus på.

Årsrekorder

I Varighed har Hans'ses Diogenes fløjet 9.47 min. ved de Svenske Oldtimer Mesterskaber.

I Distance har Bjarne fløjet 1500 meter med sin Cl model Kadet, ved de Danske Oldtimer Mesterskaber.

Wakefield 60 år og Glider 60 år

Rinkabyfältet 30. juni – 1. juli 2012

Vår svenske søsterforening, SMOS afholdt i 2010 et stævne for at fejre den første konkurrence om Swedish Glider Cup i A2-klassen, der blev afholdt i Trollhättan 60 år tidligere. Dette initiativ er blevet fortsat som et årligt tilbagevendende stævne for A2-modeller, som er konstruerede for mindst 60 år siden. Sidste år kom stævnet også til at omfatte Wakefieldmodeller til minde om den første svenske sejr i denne klasse ved VM i Jämijärvi 1951.

Vinderen, Sune Stark, som dengang var 32 år gammel, var stadig i fin form og overværede stævnet.

Både i 2010 og sidste år klarede de danske deltagere sig rigtigt godt. I 2010 vandt Hans Fr. Nielsen foran Steen Agner efter fly-off, og sidste år fik Steen revanche og vandt foran Ove Nesdam i A2, medens Karl Erik Widell vandt Wakefield – meget passende med Sune Starks vindermodel fra 1951.

Vi havde derfor meget at leve op til, men desværre var både Hans Fr. og Steen forhindrede i at deltage i år, så der var kun Ove og Karl Erik til at forsvare de danske farver, men med Christian Schwartzbach som hjælper om lørdagen.

Lørdag: Wakefield 60 år

Wakefield konkurrencen blev fløjet lørdag eftermiddag i fint vejr med en svag til jævn vestlig vind, der var lige tilpas for jordstarterne og en helt ideal retning i forhold til flyvepladsen. Der blev fløjet med 2 minutters maks. så modellerne kom sjældent mere end 500 m væk, og der var derfor god tid til både at flyve og at nyde de øvrige deltageres flyvninger.



Martti Bogdanoff starter sin Nilborn-51

Resultater WAKEFIELD 60 år

Plac.	Tävlande	Modell	1:a	2:a	3:e	Totalt
1	Karl Erik Widell	Sune Stark-51	120	120	120	360
2	Martti Bogdanoff	Nilborn-5	120	115	120	355
3	Åke Gustavsson	Blomgren-52	120	120	113	353
4	Martti Bogdanoff	Tusse -50	120	115	105	340
5	Lars Larsson	All American-52	120	120	80	320
6	Kurt Strömdahl	Lanzo Duplex	84	120	112	316
7	Åke Gustavsson	Landegren Wake	109	104	-	213

Medens der i fjor var deltagelse af et par italienere, var jeg i år den eneste udenlandske deltager. Der var imidlertid tilmeldt mange af de gode svenske Wakefieldflyvere, så med det gode vejr og 2 min. maks. så jeg frem til et fly-off, hvor man virkelig ville kunne se disse klassiske modeller med ubegrænset gummivægt folde sig ud.

Det mest besværlige ved min Sune Stark krax-model er at skifte gummimotorer, men med god tid til rådighed og hjælp fra Christian gik det uden problemer, og modellen fløj pligtskyldigt sine tre makser. Med en stillevejrstid på godt fire minutter, burde det heller ikke være et problem, men man kan altid være uheldig at få synk, og man er under alle omstændigheder nødt til at trække motorerne næsten helt op for at være sikker på, at modellen kommer godt af sted i jordstarten, som altid er et risikoelement.



En af mine starter, foreviget af Mats Strömberg

Da vi nærmede os konkurrencetidens udløb, viste det sig, at både Martti Bogdanoff og Åke Gustavson havde droppet nogle få sekunder, så jeg var den eneste med fuld tid og kunne glæde mig over at få lov at beholde Åke Gustavssons vandringsmaleri af Sune Starks model endnu et år.

Som sædvanligt havde Anita og Åke stået for et vellykket arrangement. De fleste af deltagerne afsluttede en fin flyvedag med fællesspisning på en restaurant i Åhus om aftenen.

Karl Erik Widell

Søndag: Glider 60 år

Nu var det min tur til at flyve A-2 klassen. Det gik ikke så godt, jeg havde medbragt 2 stk. Pjerri 69, den ene var blevet skæv og jeg brugte for megen tid på at trimme, inden jeg opgav den.

Pga. skiftende vindretning blev der også brugt tid på at flytte startstedet 3 gange. Så jeg var lidt i tidnød da jeg havde fået justeret den anden Pjerri til komme i tophøjde. Efter 1. start (100 m. line) var jeg lidt ukoncentreret så jeg ikke helt præcist så hvor modellen landede. Det kostede en lille time inden jeg havde modellen tilbage.



Freddy Dahlstrand starter Pjerri 69.

foto: Mats Strömberg

Nu var vinden drejet endnu mere mod vest og styrken øget, måske til 10 m/sek. Så selvom max. tid var sat så lavt som 2 min. ville modellerne drive længere end græsarealet rakte og bag dem var der dyrkede marker. En svensk deltager, Martin, med en "Viking" lavede en perfekt start og fik vha. RC. modellen ned efter 2min.og 4-5sek. men den var alligevel ubekvemt langt væk. Den næste var Freddy Dahlstrand Sverige da hans model var oppe i ca. 40 grader knækkede vingen. Så var det min tur Pjerrien kørte perfekt mod tophøjde, men ved ca. 60-70 grader knækkede snoren, wirebrud helt nede ved tromlen. Urværket fik den ned efter 2 min.og 20. Denne gang havde jeg en ret præcis retning at gå i, men efter 2-300m gennem 1 m. høj havre og videre 100-200m i ca. 1m.højt frøgræs over en dyb grøft og her udsigt til en kæmpe kartoffelmark, så havde jeg opgivet at se min Pjerri

Resultater GLIDER 60 år

Plac.	Tävlande	Modell	1:a	2:a	3:e	Totalt
1	Sten Persson	Mjölner	120	120	120	360+300=660
2	Lars Larsson	Bernfest 51	120	120	120	360+251=611
3	Kurt Strömdahl	Viking	120	120	120	360+172=532
4	Sven Landervik	Master	120	120	120	360+169=529
5	Martin Larsson	Viking	120	120	120	360
6	Göran Larsson	AH-24	116	120	120	356
7	Per Nilsson	AH-20 Cumulus	100	120	120	340
8	Thycho Andersson	Viking	120	120	35	275
9	Ove Nesdam	Pjerri 1	120	120	-	240
10	Henry Bjönness	Superb	94	120	-	214
11	Freddy Dahlstrand	Cariocca	120	-	-	120
12	Freddy Dahlstrand	Viking	120	-	-	120
13	Göran Larsson	MP-5 Hacklinger	63	-	-	63

igen. Martin som var ude i samme område råbte pludselig på mig han har fundet min mode, den lå i frøgræsset.

Hans "Viking" var udstyret med sender, men han kunne ikke noget få signal. Ved at gå tilbage mod startstedet lykkes det at få signal, hans model lå i havremarken. Freddy Dahlstrand kører mig tilbage til startstedet, jeg får tilbudt starte en gang mere, hvis jeg så ville få min 3. max-tid så kunne jeg komme den følgende weekend og flyve om den endelige afgørelse, men jeg takker nej. Jeg betragter fundet af min model som et rent lykketræf og vil ikke risikere en bortflyvning.

Erfaring: Få fløjet starterne ret hurtigt, vinden vil normalt blive kraftigere i løbet af dagen.

Trods den stærke vind fik 5 deltagere fuld tid, men fly-offet blev først fløjet i forbindelse med OT-SM, hvor Sten Persson vandt med en 5 minutters flyvning.

Konkurrencen blev dækket af en meget flittig fotograf, Mats Strömberg, hvis mange billeder er rigtig gode find dem på: www.hangflygning.se.

Jeg fik adressen på "Hobbyträ" et firma som cnc-skærer i træ. Jeg har fået leveret et sæt ribber og spanter til den svenske A-2 "Viking" en Ragner Odenmann konstruktion fra 1950. Den virker meget startsikker og stabil i sine præstationer.

Ove Nesdam



De fire fly-off deltagere.

Fra venstre: Lars Larsson, Sven Landervik, Kurt Strömdahl og Vinderen Sten Persson

foto: KEW

Svenske Oldtimer Mesterskaber

10.- 12. august 2012 på Rinkabyfältet

Fredag

Det var næsten for godt til at være sandt, men vejrguderne holdt, hvad de havde lovet, nemlig godt vejr i ordets egentlige betydning. Godt nok var det lidt diset fredag, men ingen modeller forsvandt i disen, og tilmed rørte Æolus næsten ikke på sig. Til gengæld skulle piloterne spæne alt hvad de kunne, for at hive modellerne mod himlen op.

Hans Frederik Nielsen (Hans) var eneste danske deltager i klasse A2 med sin egen konstruktion HFN Lucky. Navnet alene var imidlertid ikke nok, til at bringe den på sejrsskamlen, og pæne 299 sek. af 360 mulige rakte (kun) til en 7. plads i et felt på 14 deltagere, hvor resultaterne gnubbede sig op ad hinanden. For de øvrige danskere Steen Agner(Steen), Karl Erik Widell(Karl Erik) og undertegnede var der rig lejlighed til at trimme i det dertil velegnede vejr.

Lørdag

Dagen bød på endnu bedre vejr med skønne partier blå himmel og omkring 3 sekundmeters vind. Det rene guf for de små A1 modeller, i hvilken klasse vi var repræsenteret af Steen og Hans med hver sin Fidusia og Hans endvidere med HFN 7 Fox samt undertegnede med Qivitog.

Ingen af de 12 deltagere i klassen opnåede max-tider Steen hev en 3. plads i land og Hans fulgte lige efter på 4. pladsen med sin Fidusia og 5. pladsen med Fox-en. Min Qivitog var allerede syg hjemmefra og var mere eller mindre umulig at få til at makke ret i højstart, så den blev opgivet og gemt væk til bedre tider. Og det var måske meget godt, for ellers var Steen og Hans bare blevet grønne af misundelse, hvis den var kommet på vingerne og havde indtaget 1. pladsen.

Søndag

Vejret var stort set som om lørdagen, men med en let brise fra de østlige egne og tilmed krydret med termik ad hoc den ganske dag. Men tag ikke fejl. Hvor der var opvinde, var der også nedvinde. Og brise vekslede med næsten vindstille, så det kunne godt drille under højstarterne.

Alle 4 danskere skulle i ilden. Steen i S-int med Pjerri 69, Hans i S2 med TH 25 Gitti og endvidere med Diogenes i S3. Og undertegnede i S-int med Jal 52 og Ølhunden i S3. Endelig skulle Karl Erik forsøge lykken i G-int (nyere Wakefield og i klasse D (gamle Wakefield)).

I al beskedenhed lægger jeg ud med mig selv. En trimstart med Jal 52 lykkedes ikke, idet jeg simpelthen ikke kunne løbe den op og den landede straks efter start. Og som om det ikke var nok pådrog jeg mig noget der mindede om en lettere fibersprængning i højre baglår. Og det hængte mig hele dagen og den følgende uge, og oven i disse tildragelser tabte jeg min tracker under højstarten, hvilket jeg først opdagede noget senere og væk var den. Men fundet blev den heldigvis af en svensk deltager, der havde overladt den til Steen, der senere kunne overgive den til mig. Senere på dagen forsøgte jeg en trimstart til, og fik den også i luften med Andreas hjælp, men den skabte sig, og min kondi rakte ikke til at hive den op, så den blev frigjort og fik ikke flere forsøg.



Frede er i gang med limtuben

Tilbage havde jeg nu kun Ølhunden, der plejer at stige til vejrs som efter en lineal. Håbet var endnu lysegrønt og Andrea, denne unge og dygtige modelflyver, hjalp mig med at starte modellen. Men trimstarten forløb nu ikke helt efter drejebogen, men den fløj godt nok og landede 500 m væk. Andrea tilbød beredvilligt at hente modellen og snart var vi klar til en gældende start. Det forløb rimeligt, selv om den trak til venstre set fra min position, men jeg havde trods alt styr på den og den kravlede derop ad. Men så skete katastrofen. Lige pludselig opførte den sig helt abnormt. Hvirvlede rundt, slog kolbøtter, og opførte sig som det den var, en Ølhund, der havde taget kraftigt til sig af de våde varer. Jeg var totalt uforstående over dens opførsel og frygtede for modellens ve og vel, men i 0 m over jorden kom den så nogenlunde til sig selv igen og landede om ikke elegant så dog uskadt. Årsagen til dens underlige

akrobatik viste sig at være et linekryds med en svensk model under højstart. Puh ha! Men vi slap trods alt alle med skrækken, og jeg stoppede videre deltagelse.



Markku Tähküpää, som blev nr. 2 i A2 efter fly-off, med en af sine smukke modeller. Markku er nylig blevet 80 år.

Steens Pjerri 69 i S-int fløj, som sædvanlig kunne man fristes til at sige, nogle flotte flyvninger og var med 3 maxer selvskreven til fly-off, hvor modellen placerede sig på en flot 4. plads.

Hans skulle have 2 modeller til start. Dels i klasse S2 (A2) med debut til Tage Hansens konstruktion Gitti, dels i klasse S3 (A3) med Diogenes. Gitien skulle for første gang deltage i en konkurrence og Hans havde klogelig testet modellen dagen før, hvor det viste sig, den havde en ubændig trang til at trække og kurve til venstre, så Hans valgte at ommøblere linen til kurveklappen og dermed fik modellen sin vilje. Det viste sig at være en klog disposition, for modellen gik pænt op i højstarten og kurvede til sin selvvalgte side. Den fløj fremragende, godt hjulpet af termikken, og havde Hans ikke stillet timeren en smule forkert i den ene start, havde han fået et max og var havnet i fly-off, men måtte nu tage til takke med en 3. plads.

Diogenes er jo en fremragende flyver, og den gjorde også alt for at leve op til sit ry, men havnede desværre i en nedvind, der kostede et max. Det ville den råde bod på i 3. start, og det skal indrømmes, det lykkedes til fulde, idet den fløj godt 9 min., for at forsvinde i det fjerne, takket være et timersvigt. I skrivende stund har den ikke givet lyd fra sig, men vugger måske blidt i toppen af et fyrretræ. Takket være omtalte nedvind måtte Hans tage til takke med en 4. plads.

Karl Erik holdt sig til gummimotorklasserne. Dels med Sune Stark 51 i klasse D (gammel Wakefieldklasse) dels med Prometheus 7 i klasse G-int (nyere Wakefieldklasse). Prometheus 7 klarede sig flot og kom i fly-off, hvor den indtog 2. pladsen. Sune Stark 51 derimod levede ikke op til dens formåen, men skyldtes, at Karl Erik undlod at skifte gummimotor og så går det, som når vi andre bliver trætte, ud over præstationen. Desuden gjorde nogle tekniske problemer med hjulene sig gældende. Det fik så den konsekvens, at den måtte nøjes med en 7. plads.

Men alt i alt klarede vi os atter hæderligt med gode resultater til følge, når lige ses bort fra undertegnede. Men vi kan uden tvivl gøre det endnu bedre. Og vi kunne være endnu flere der deltog. Ufatteligt at ikke flere vil opleve en så stor konkurrence, med så mange deltagere og et utal af alle mulige modeller i forskellige klasser. I aner ikke, hvad I går glip af, alle I udeblevne.

Se nu at få bygget en model i vinter, få den indfløjet, og meld jer så under fanerne næste år. Der er både Glider Cup, SM og DM, så hvis ikke den ene mulighed, så den anden.

Fra os danskere, der har deltaget i SM de senere år skal lyde en tak til Åge og Anita for altid venlig modtagelse, behandling og ledelse af konkurrencerne. Vi glæder os til at dyste med om placeringerne de kommende år.

Endelig skal nævnes, at Birgit og Frank Dahlin atter i år aflagde besøg. Og jeg er sikker på Frank fik snakket med mange gamle kendinge om både dit og dat.



Frank Dahlin gør sin moderne wakefield klar

Frede

Fuldstændige resultaterlister og masser af billeder fra OT-SM kan ses på www.smos.homeunix.net

Jubilæum og DM for Veteran og Oldtimermodeller

25. - 26. 8. 2012 på Randbøl Hede

Det var ikke de mest lovende udsigter for vejret DM1 havde bebudet for anførte weekend, hvor 20 året for vor klubs beståen og DM skulle markeres/afholdes.

Hovedkvarteret var atter Egtved Hotel og slagmarken Randbøl Hede.

8 deltagere var tilmeldt med 24 modeller. Heraf deltog 7 piloter og nogle af modellerne kom ikke til start, hvilket må tilskrives det ustabile vejr. Men hvorfor var der kun 2 deltagere fra Sjælland, hvoraf den ene undlod at konkurrere, når der er flere aktive derovre, som åbenbart ikke finder det ulejligheden værd at drage til Jylland. Det er for dårligt!

Nå, men fløjet blev der. Om lørdagen fra kl. 16.00 til kl. 18.30 i en let vind fra syd sydvest, krydret med adskillige byger. Så er det godt at have bilerne lige ved hånden, hvad der heldigvis var tilfældet.



Det var rart at kunne krybe i ly i bilen under byerne

Vi kunne nemlig starte modellerne fra landevejen, og de fløj derfor væk fra Heden og ind over en afhøstet kornmark, der var afgrænset af et læbælte af graner, bag hvilke der strakte sig en 'stor majsmark, der glædeligt tog sig af nogle af modellerne. De blev



Poul og Frede forbereder sig

fundet igen, men det var absolut ingen fornøjelse at begive sig ind i junglen af meter høje og dyngvåde majsplanter. Men det hører jo med til modelflyverens lod. Spørg bare Karl Erik, der besøgte junglen 3 gange.

Hans gik mere radikalt til værks eller vel retteligen modellen AH Cumulus, idet den blev gode venner med en boble, og de blev så forgabte i hinanden, at de forsvandt over mark, majs og skov, uden senere at lade høre fra sig. Det var åbenbart sand kærlighed ved første blik.



Bjarne fik luftet sin nybyggede Sune Stark 51

Bjarne boltrede sig med sine diverse gummimotormodeller, a la Karl Erik, og også han måtte en tur i majsmarken. Både han og Karl Erik fik pæne tider, vejret til trods. Det er som om gummimotormodellerne mestrer vinden bedre end svævemodellerne.



Bjarne var den eneste deltager i klassisk Wakefield. Her trække han sin trofaste Korda op.



En skål for Dansk Modelflyve Veteranklubs første 20 år

Efter en broget eftermiddag stundede aftenen til, og deltagerne satte kursen mod hotellet, hvor klubben var vært ved aftenens festmiddag, der forløb i god og munter stemning.

Formand Hans oplæste hilsener fra Erik Knudsen, der var forhindret grundet sygdom, men atter har det bedre, og fra vore svenske venner, der af forskellige årsager ikke kunne deltage, men forventede at komme i 2013.

Ligeledes roste Keld O. bestyrelse og redaktør for deres arbejde for klubbens ve og vel.

Erik Knudsen, som mere end nogen anden har været initiativtager til DMV, sendte nedenstående hilsen til jubilæumsdeltagerne:

Jeg kan desværre ikke være med til mødet. Jeg håber, at vejret er med jer og at I får nogle gode dage med flyvning, en god middag og en masse modelflyvesnak om "gamle dage".

Jeg vil gerne bede dig hilse alle de fremmødte. Mit bidrag til snakken lørdag aften ville have handlet om begivenheder i de 20 år DMV nu har eksisteret.

Det er glædeligt, at DMV eksisterer endnu med mange nye/ynge medlemmer, som har glæde af årets mange arrangementer i øst og vest. Noget som Hans F. har sat i gang og som bidrager til at fastholde og forøge medlemstallet. En kort status over foreningens arbejde i de 20 år vil være, at de fleste af de opstillede mål i formålsparagrafferne er nået. Vi har samlet en stor samling af de gamle modeltegninger, en del gammel modelflyvelitteratur, mange gamle modeller til et evt. kommende museum samt fået nybygget og fløjet med mange af de gamle veteranmodeller. Vort handicapsystem har fået mange helt gamle modeller i luften, så de kan klare sig i konkurrencer med de mere moderne. På Veteranflymuseet i Stauning har vi en permanent udstilling af gamle modeller og lidt for lidt depotplads.

I alle årene har vi deltaget i de svenske oldtimerflyveres konkurrencer med gode resultater — blandt andet nogle svenske mesterskaber. I mange tilfælde har svenskerne vundet med danske modelkonstruktioner...

Sørgeligt er det, at vi på det seneste har mistet en del af de medlemmer, som har været med til at stifte DMV. Jeg kan nævne Niels Wagner Sørensen, Erik Nienstædt, Poul Rasmussen og senest Jens Arne Lauridsen. Alle har de været fremtrædende personer i dansk modelflyvnings historie. De er gået til "de evige modelflyvemarker", hvis nogle sådanne findes.

Æret være mindet om dem.

Et ønske for fremtiden: at få etableret et dansk modelflyvemuseum og i første omgang et depotrum for vore samlinger og gamle modeller. Derefter finde en person, som vil gå helhjertet ind i arbejdet som koordinator for dem, der gerne vil hjælpe til med mindre opgaver for at få museet på skinner. Jeg har prøvet at kontakte personer blandt gamle "linebisser" og RC-folk. De har meget sympati for sagen — men ikke meget at have den i... Senest har jeg haft kontakt med Arild Larsen- tidl. Formand for RC-unionen og redaktør af Modelflyvenyt. Tanken om at være koordinater tiltalte ham — men manglende tid...

Jeg håber, at I har lavet nogle gode flyvninger i dag — er i gang med en bedre middag - får en masse god oldtimersnak og får godt vejr til søndagens flyvninger.

*Mange hilsener
Erik*

Efter middagen blev der vist film fra forskellige VM m.m. fra den gang vi alle var grønne som våren. Grønne er vi just ikke mere, men lad os glædes over, vi stadig kan være med og fornøjes over denne dejlige sport.

Søndagen bød på svag vind fra samme retning som lørdag, men svingede senere, efter nogle heftige byger til nordvest med delvis opklarende vejr og lidt mere vind.

Hvor det før var majsmarken, der var ude med fangarmene, var det nu en granskov for enden af stubmarken, der lurede på bytte.

Og den var også lige ved at omfavne Kjelds Sct. Louis (Al), men måtte give slip og lade modellen kure ned ad de glatte grene.

Det udviklede sig for øvrigt til en tæt dyst i Al veteranklassen, Hvor Kjeld 0., Hans og Ove Nesdam ikke gav ved dørene, hvilket pointene tydeligt indikerer. Oves model Jokum var udstyret med lunte, og det fik den fatale konsekvens, at modellen i sin sidste start, af ukendte årsager søgte tilflugt i en energisk boble, der så at sige bar den over granskoven(ene) for til sidst at forsvinde bag samme. Lunten har tilsyneladende svigtet i de højere luftlag, og det ville være halsløs gerning, at søge efter modellen, der ikke syner mere end tobak for en skilling.

Kjeld 0. kan være glad for hans model ikke havnede i en boble, for den er ikke udstyret med termikbremse af nogen art, og ville i så fald have fulgt Oves Jokum. Men heldet står somme tider den kække bi. Men hvor længe?

Til orientering skal meddeles at der begge dage blev fløjet med 50 m line og max 1 min.



*Præmieoverrækkelse i regnvejr.
En Berlingo er ikke så ringe endda!*

Göteborg 25 augusti 2012

Kära danska vänner av Oldtimer-modellflyg!

Jag och flera med mig hade så gärna velat komma till er jubileumstävling 25-26 augusti 2012, men dessvärre låter det sig icke göras denna gång.

Vi alla önskar er en hyggelig samvaer i afton och en fin konkurrense samt **gratulerar er till de första 20 åren** med Dansk Modellflyve Veteranklub.

Vi vill också tacka för ert trogna deltagande i våra svenska oldtimertävlingar, liksom vi tackar för förmånen att få läsa ert goda Medlemsblad!

Till lykke med kommande år!

För SMDS – Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap


Per Nilsson, ordförande

Hilsen fra vore svenske venner, hvor Per Nilsson netop er tiltrådt som ny formand

Trods de vekslende vejrforhold lykkedes det at afvikle DM-et, selv om der var et par klasser, hvor der ikke blev fløjet.

DM blev afrundet med overrækkelse af præmier på en nærliggende parkeringsplads, suppleret med fortæring af medbragte madpakker og en øl til at skylle det hele ned med, nu da regnen havde opgivet ævred.

Frede



Ove viser sin nybyggede Jokum frem lige inden den besluttede sig til at udelande

Resultater fra JUBILÆUMS-og DM for Veteran-og Oldtimermodeller den 25-26 aug. 2012

Veteran klasse A 1(4 modeller tilmeldt)

1 Kjeld O Pedersen med Sct. Louis	167 point
2 Hans Fr. Nielsen med HFN-7 Fox	166 point
3 Ove Nesdam med Jokum	162 point

Veteran klasse A 2 (5 modeller tilmeldt)

1 Poul Christensen med Aurikkel	162 point
2 Hans Fr. Nielsen med Cumulus	120 point

Veteran klasse A-3 (3 modeller tilmeldt)

Ingen modeller i luften

Oldtimer klasse A-1(1 model tilmeldt)

1 Frede Juhl med Qivitog	44 point
--------------------------	----------

Oldtimer klasse A-2 (2 modeller tilmeldt)

Ingen modeller i luften

Veteran klasse C-1 og C-2 (4 modeller tilmeldt)

1 Karl E Widell med KR-40	180 point
2 Bjarne Jørgensen med AH-19 Kadet	180 point

Bjarne Jørgensen,C-2 med Torpedo 60 point

Veteran klasse C-3,Wakefield (3 modeller tilmeldt)

1 Bjarne Jørgensen med Korda-37	180 point
2 Bjarne Jørgensen med Sune Stark	110 point

Oldtimer klasse C-3,Wakefield(2 modeller tilmeldt)

1 Karl E Widell med Prometheus 8	180 sek.
----------------------------------	----------

Oldtimer klasse AR-O. RC-svævem.(1 model tilmeldt)

Ingen modeller i luften

In Memoriam

Et af DMV's trofaste medlemmer Jens Arne Lauridsen døde her i foråret på et plejehjem i nærheden af Vejle, hvor han opholdt sig de sidste par år. Han var med til at stifte DMV og var – så længe helbredet tillod det – altid med til vore arrangementer. Han fløj ikke selv med i vore konkurrencer, men hjalp til med at starte modellerne, tage tid og hente modeller hjem. Han havde en god hukommelse og kunne lokkes til at fortælle om gamle dages stævner og modelflyvere. Ved flere af vore møder underholdt han med sit harmonikaspil og var jævnligt med til harmonikatræf rundt i landet.

Han havde en del af sine gamle modeller endnu, som desværre var mere eller mindre skadede. Frank Dahlin fik dog lov til at låne den model, som han blev nordisk mester med i 1949. Han målte den op og fremstillede en tegning i fuld størrelse, og flere af DMV's medlemmer har bygget den, så den nu kan ses flyve til vore stævner. Modellen var stærkt finskinspireret med hensyn til formen, profilerne og byggemåden og adskilte sig fra andre danske modeller. Den var meget velflyvende og vandt ofte. Jens Arne var meget dygtig til at aflæse termikmuligheder ved at se på skyerne og kunne næsten altid vælge et starttidspunkt, så modellen endte i en termikboble. Han har prøvet både gummi-motormodeller og dieselmotormodeller, men det var svævemodellerne, han foretrak og var ekspert i.

Han var til det sidste medlem af Vejle Fritflyvningsklub, hvis formand, Ole Vestergaard, havde jævnlig kontakt med ham. Jens Arnes familie overdrog hans gamle modeller mm. til Ole, som videregav dem til DMV. Modellerne havde Jens Arne naturligvis med på plejehjemmet...

Han begyndte med modelflyvning omkring 1945 og sluttede med modelflyvning i 1953/54, hvor han fik andre interesser. Da DMV blev dannet fik han lejlighed til at stifte bekendtskab med modelflyvning igen og møde gamle venner.

Hans modelflyveaktiviteter beskrives i den svenske "Hobbyboken 1953" af Johannes Thinesen:

"Jens Arne Lauridsen er en flyvende bonde, som håndterer sine modeller med samme dygtighed, som han pløjer sine marker. Jens Arne, som er 24 år, regnes for en af de virkelige eliteflyvere i Danmark. I 1948 deltog han i 37 konkurrencer og vandt de 35 !!! Han er Danmarks flittigste modelflyver, og hans eneste fritidsinteresse er modelflyvning og intet andet. Hans beskedenhed er næsten legendarisk, men når han hærger i resultatlisterne, er han alt andet end beskeden. Hans klub hedder Vejle MF og han bor 12 km fra Vejle i Stubdrup."

I Stubdrup har Jens Arne boet hele sit liv på sin fødegaard, som han ejede og drev, så længe længe helbredet tillod. I 1954 droppede han modelflyvningen og engagerede sig i idrætslivet i de danske Gymnastik- og Idrætsforeninger, som han var med i ledelsen af i mange år. Det kendte Vingstedcenter er et af resultaterne af hans arbejde.

Af os i DMV, som kendte ham, vil han blive husket for sin store interesse for modelflyvning – også moderne modelflyvning – og for sin store hjælpsomhed ved vore arrangementer.

Æret være Jens Arnes minde !

Erik Knudsen



Jens Arne med modellen, som han blev nordisk mester med i Norge 1949.

Foto af Per Weishaupt.



Klar til start i 1950 i Trollhättan i Sverige ved den første internationale konkurrence med A-2 modeller.

Foto af Per Weishaupt.



Hans F. har fotograferet en af Jens Arnes efterladte modeller, som han overvejer vil sætte i stand.

På Egeskov er Hans klar til at starte Tage Hansens Ølhunden – Jens Arne kikker efter termikken.



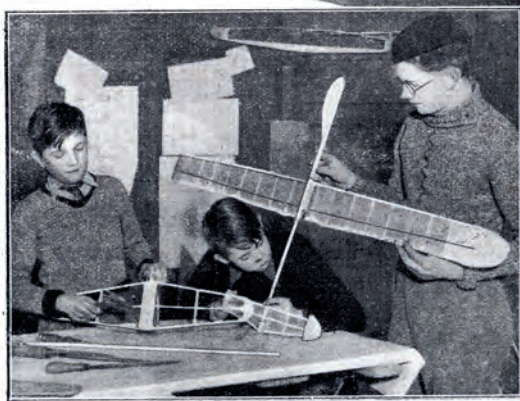


UGENS SPIDSARTIKEL: DEN LILLE ENTENTE

Leif Pedersen fra Model & Hobby har sendt os en kopi af denne artikel, som de har fundet i deres gemmer. Den giver et spændende indblik i modelflyvningens tidlige år i Danmark samt nogle glimt af forholdene i vor sydlige naboland på den tid.

Dette Foraar markerer Gennembruddet

Af Ronald



Gerhardt Jensen under visen de smaa „Ørnevinger“ i Dansk Luftsports Forbund i Modelarbejde.

Verdens fineste Motor-Modelflyvemaskine, bygget af en 19-aarig Amerikaner. Maskinen, der har kostet over tusind Timers Arbejde, er en nøjagtig Model i 1/8 Størrelse af en af den amerikanske Flaades nyeste Amphibie-Fartøjer, med komplet Instrumentbord, Hjul til at trække op, Maskingevær o. s. v. Vurderet til 8000 Kr.

DER arbejdes flittigt for Tiden omkring i de danske Modelflyveklubber. Det er ikke mere end godt et halvt Aar siden, at der kun var en Modelflyveklub i Danmark, nemlig Odense Modelflyveklub. I Dag er der en Stues Stykker, saa man har Lov at tro og haabe, at den tilstundende Sommersæson vil blive det store Gennembrudsaar for den danske Modelflyvning. Man maa ønske, at der maa blive sat nogle ordentlige Rekorder ved Foraarets Stævner; at den store Sommerlejr for alle Modelflyveinteresserede, der er planlagt, maa blive til Virkelighed; og at Dansk Modelflyver-Union, der foreløbig kun bestaar som en Rubrik i Aeronautisk Selskabs officielle Organ „Flyv“, maa blive en haandgribelig Virkelighed.

Og nu kan De jo godt sige, at Modelflyvning er Legetøj — og som saadant muligvis meget udviklende — men med Sport har det i alt Fald ikke det mindste at gøre! Vi svarer bare, at det sikkert ogsaa kun var Leg, en særdeles udviklende Leg, da en Mand førte Gang fandt paa at løbe et Hundrede Meter, skønt han slet ikke behøvede at skynde sig... For hvornaar bliver noget Sport? Mon ikke i det Øjeblik, da en Leg bliver taget op med Mands Vilje og Alvor? Vel — saa er Modelflyvning for længst blevet en Sport!

Modelflyvning i alle tyske Skoler

Der blev jo fløjet med Modelflyvemaskiner, for man fløj med rigtige Flyvemaskiner. Alle rigtige Flyvemaskiner er først fremstillet som Modeller. Familieskabet mellem den „rigtige“ Flyvning og Modelflyvningen er altsaa meget

nært. Men saa er Modelflyvningen gaaet hen og er blevet en Sport for sig — ligesom Modelsejladens er blevet det. Man har hidtil ikke set meget til Modelflyvningen herhjemme — men saa meget mere har vi hørt om dens Trivsel og Fremgang hos vore sydlige Naboer, hvis Luftfartsminister som bekendt har udtalt: „Det tyske Folk skal blive et Folk af Flyvere!“ For at give Flyveinteressen det bedst mulige Grundlag har man indført Modelflyvningen som obligatorisk Fag i Skolerne, og det baade teoretisk og praktisk. Ogsaa „Hitler-Jugend“ har hele Riget over specielle Modelflyver-Afdelinger. Naar de unge Modelflyvere har naaet en vis Alder, bliver de indmeldt i „Deutscher Luftsportverband“, og her paabegyndes saa Uddannelsen til Svæveflyver. De dygtigste blandt Svæveflyverne bliver senere Motorflyvere, og de bedste af disse igen Militær- eller Trafikflyvere.

Der afholdes aarlig store Stævner rundt om i Tyskland, hvor de bedste Modeller udtages, og disse mødes saa til det største aarlige Stævne, der finder Sted i Rhönbjergene, de tyske Svæveflyveres Paradis. De smaa Modeller præsterer fantastiske Ting under disse gode Forhold; ved det sidste Stævne holdt en Model sig saaledes svævende i ikke mindre end syv og tredive Minutter. Det er imidlertid kun Modelsvæveplanerne, der mødes i Rhön; Modelmotorsporten har sine egne Stævner, som afholdes senere paa Aaret.

Svæve modeller har ingen Kraft til at drive sig frem. De kan startes fra en Bakke mod Vinden, der ved Bakkens Skraaning presses opad og saaledes kan bære Modellen. Men man kan ogsaa starte dem ved Højstart: Mo-

dellen trækkes opad ved Hjælp af en ca. 60 m lang Snor, som løser sig fra Modellen, naar denne passerer fremover.

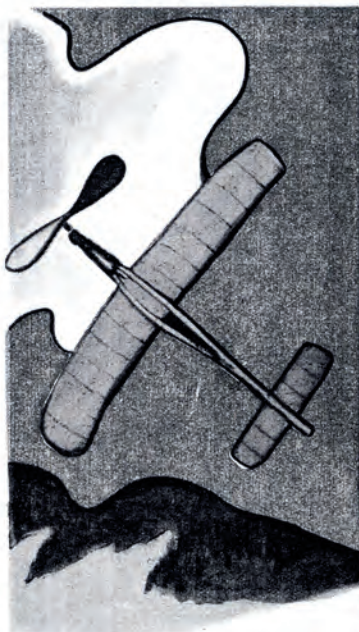
De dygtigste Svæveflyvere kan som bekendt holde sig svævende, praktisk talt saa længe de vil, ved stadig at styre hen til Steder, hvor der er „Termik“, d. v. s. opadgaende Luftstrømme, fremkaldt af Solvarme. Meteorologien, Fysikken og praktisk Erfaring har lært Svæveflyverne, hvor der kan forventes saadanne termiske Vinde, men de ubemandede Modelsvæveplaner er jo, naar de en Gang er sat op, helt afhængig af Tilfældigheder m. H. t. hvorhen Kursen rettes, selv om Modelflyverne ogsaa til en vis Grad lærer at tage Termikken i Agt. Der er en Mængde Held med i Spillet. Derfor ser man sjældent de fineste Modelsvævepræstationer ved de store Stævner, for hvorfor skulde de meteorologiske Forhold være særlig gunstige netop paa de Dage — og hvorfor skulde Modellerne være heldige til at udnytte dem?

Den uofficielle Danmarksrekord: 10 Minutter i Luften!

Der er da ogsaa himmelraabende Forskel paa de officielle Rekorder, der paa Grund af de strenge Kontrolkrav næsten altid kun sættes under Stævner, og uofficielle, der sættes, naar man mindst aner det. Almindeligt regner man med Tidrekorderne. Tysklands Rekord for Svæve modeller er som nævnt 37 Minutter, men uofficielt har man været oppe paa over tre Timer. Danmarksrekorden indhaves p. t. af Haslev Modelflyveklubs „Strolch“ (bygget efter tysk Tegning), som engang i Januar fløj 6 Minutter 2 Sekunder. Men denne Model skal officielt have holdt sig over ti Minutter i Luften. Saadan som der arbejdes i vore Modelflyveklubber nu, skal det imidlertid ikke være længe, for vor Tidrekord sættes godt i Vejret!

Med Motormodeller opnaar man naturligvis sjældent saa lange Flyvetider, fordi Drivkraft-

for Dansk Modelflyvning



Der startes til en af de mange Modelflyvekonkurrencer i Tyskland. Her har de unge Modelbyggere hævet deres Svæveplaner til Haandstart . . .

ten, som Regel Gummisnor, jo hurtigt er opbrugt. Den uofficielle Verdensrekord er sat af en svensk Model, Kungsörnen, og er paa ikke mindre end 42 Minutter, men dette skyldes udelukkende, at Modellen er kommet ind i særlig gunstige termiske Opvinde, der har faaet den til at agere Svæveflyver, efter at Drivkraften var opbrugt. For øvrigt forsvandt Modellen i 900 Meters Højde i en Sky efter de 42 Minutters Forløb og er aldrig senere blevet fundet.

Ellers maa man som sagt holde sig til mere beskedne Tider. Ved det i Juli i Fjor afholdte internationale Stævne ved Detroit i U. S. A. om den af Sir Charles Wakefield udsatte Modelflyvnings-Vandrepokal, hvor Deltagere fra fem Nationer — U. S. A., England, Frankrig, New Zealand og Australien — kæmpede for Øjnene af 2500 Tilskuere, hjemførte Englenderne saaledes Pokalen med en Gennemsnitstid for 3 Flyvninger paa ca. tre Minutter. Den længste Flyvetid var 8 Min. 17 Sek.

Til dette Aars Wakefield-Konkurrence, der skal finde Sted i England, venter man ikke blot Tyskland med, men ogsaa Sverige, hvor Modellsporten har faaet mægtig Vind under Planerne. Hvornaar Danmark kommer med — ak, vi har hidtil været lige saa langt bagude paa Modelflyvnings som paa den rigtige Flyvnings Omraade. Maaske bliver det Modelflyverne, der først hæver Danmarks Flyvezere til presentabel international Standard. Alene det, at vi for et halvt Aar siden kun havde een Klub, og nu tyve, er et godt Varsel. Klubbernes Medlemstal er dog ikke særlig imponerende; det svinger fra ca. 12 aktive for de mindre Klubbers Vedkommende til ca. 30—50 for de større. Tog Skolerne fat paa Sagen, kom det naturligvis snart til at se anderledes ud — men

NR. 16

(Fortsat fra Side 21)

I Øjeblikket er kun een Gruppe Modelflyvere tilsluttet KDAS, nemlig Modelafdelingen under Aarhus Flyveklub, der staar under Dansk Svæveflyver-Union, der er tilsluttet KDAS.

foreløbig er der vist kun een Skole, der har taget Modelflyvningen paa Programmet, det er Dyssegaard-Skolen ved København. Og det har sin Forklaring i, at det er den kendte Svæveflyver Flensted-Jensen, der er Sløjdlærer ved Skolen!

Med Benzinmotor og Højde- maaler!

Svævemodeller ser man betydeligt mere til end Motormodeller — og det kommer sikkert af, at de sidste er baade sværere at bygge og sværere at flyve med. Motoren bestaar som nævnt i de fleste Tilfælde af en stramt op-rullet Gummisnor, der driver een eller flere Propeller. Motormodellerne startes ved, at man sætter Motoren i Gang og giver Modellen et let Skub, idet man lader den starte fra Haanden i Skulderhøjde, men man kan ogsaa lade Motormodellerne starte fra Jorden som en rigtig Maskine. Terrænet maa naturligvis være meget jævnt — helst en glat Vej eller lignende. Man ser ogsaa — men her hjemme er de ikke bygget endnu — Motormodeller, der er udstyret med en rigtig lille Benzin- eller Trykluftmotor...

Og der findes allerede nu Miniatur-Barografer, Vægt ca. 150 g, til Installering i Modelflyvemaskiner; dog er der endnu ikke sat Højderekorder, som er værd at omtale. Vanskeligere er det med Distancerekorderne. For naar man ikke ved, hvilken Kurs Maskinen tager, og Hastigheden er stor (man har her i Landet set Svæveplaner ryge af Sted med en Fart, saa selv en Motorcyklist ikke kunde følge Trop!), saa vil der uægtelig opstaa en stor Fare for at miste sin dyrebare Maskine, naar man engang naar op paa de virkelig store Distancer... Den tyske Distancerekord er paa 8850 m... Men ogsaa dette Problem finder vel sin Løsning...

Foreløbig gælder det for os herhjemme om at komme med. Naar Fédération Internationale Aeronautique har taget Modelflyvningen under sine Vinger, forstaar man, at KDAS ogsaa vil gøre det, saa snart en Dansk Modelflyver-Union melder sig og beder om Optagelse.

(Fortsættes Side 46)

„Det er vel nok ærgert!“ Modellen, der repræsenterer mange Afteners Slid, er gaaet i Jorden. Mon det lønner sig at forsøge en Rekonstruktion?



21

Modelflyveklubber findes allerede i: København (Svalen, Markmandsgade 10, Kbhvn. S), Gentofte (tre Klubber sluttet sammen i Gentofte Modelflyveklubbens Sammenslutning, Sofievej 1, Hellerup), Haslev (Haslev Modelflyveklub, Vestergade 4), Kolding (Kolding Modelflyveklub, Mindevej 2), Helsingør (Modelflyveklubben Condor, Sabroesvej 10), Nørre Sundby (Modelflyveklubben Dana, Anedamsgade), Haderslev (Modelflyveklubben Glenten, Simmerstedvej 18), Silkeborg (med tre Klubber: Silkeborg Modelflyveklub, Solystvej 45, Silkeborg II, Hostrupsgade 48 og Modelflyveklubben Glenten, Borgergade 10), Aarhus (Modelflyveklubben „Høgen“, Carl Bertelsensgade 10), Holstebro (Modellklubben St. Jørgen, St. Jørgensgade 18), Odense (Odense Modelflyveklub, Amtssygehuset), Ringkøbing (Ringkøbing Modelflyveklub, Herningvej 18), Ringsted (Ringsted Modelflyveklub, Sjællandsgade 19), Skjern (Skjern Modelflyveklub, Kærallé 14) og Esbjerg (Modelflyveklubben: Stormsvalen, Norgesgade 19).

Unge Mennesker, der har hjemme i disse Byer, har let ved at blive Modelflyvere. Bor man ikke i en By, hvor der er en Klub, hvorfor saa ikke starte en selv? Det har alle de andre maattet gøre. Ved Henvendelse til en af de bestaaende Foreninger kan man faa tilsendt Udkast til Love for en Modelflyveklub, ligesom de sikkert vil yde al anden Hjælp beredvilligt. Tag fat med det samme — saa kan I maaske naa at komme med til Sommerens store Landstævne for Modelflyvere!