



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2

juni 2014

23. årgang



Inde i bladet:

*Indbydelse til DM
Hyggetræf
Gasmotormodeller*

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål
at bevare dansk modelflyvehistorie.
23.årgang nr. 2/2014

Formand/ Webmaster
Hans Fr. Nielsen
Klemivej 4
8355 Solbjerg
Tlf. 86927876
Mobil 25137276
hfn@sport.dk

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

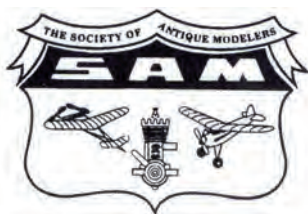
Redaktør & sekretær
Karl Erik Widell
Granbakken 9
9210 Aalborg SØ
Tlf. 98145492
Mobil 21669882
ke.widell@stofanet.dk

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. september 2014



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Vi nærmer os lige så stille årets længste dag. Det er nu de mange timers arbejde ved byggebrættet skal luftes. Det er nu der skal trimmes og flyves. Kom ud en stille, lun sommeraften og få den nye/gamle model i luften. Der er bygget flittigt mange steder, så det er nu den nye sæsons modeller skal trimmes og indflyves, til nogle forhåbentlig herlige stævner.

Konkurrence sæsonen ligger foran os. De 3 første hyggetræf er gennemført i herligt flyvevejr og med god deltagelse. I Jylland måtte vi godt nok aflyse, men fandt så en rigtig god dag senere.

De store konkurrencer bliver De Svenske Oldtimer Mesterskaber i dagene fred.-lørd.- søndag d. 8-10 aug. på Rinkaby Fältet. Sidste år var vi kun 3 danskere der deltog, i år kunne det være dejligt, hvis flere ville være med. Det er årets største modelflyvebegivenhed.

Dernæst følger De Danske Oldtimer Mesterskaber Lørdag d.23.aug. på Randbøl Hede - se indbydelsen p. Husk at der er tilskud på 100,- kr. når Storebælt passeret. Det ville være rart at se flere af de sjællandske modelflyvere herovre. Er der interesse, kan vi afslutte ovre på Kirstines Minde med hygge omkring Grillen.

Vi flyver jo fortrinsvis med svæve-og gummimotor modeller. Er en tredje modeltype ikke ved at gå i glemmebogen? GASMOTORMODELLERNE i den internationale klasse D-1. Når interessen er så ringe kan det vel skyldes, at der er få steder, hvor vi må anvende de støjende motorer og dels at klassen altid har været med få deltagere.

Klassen defineres som en fritflyvende model, hvor motor(ene) har et total slagvolumen på højst 2,5 cm³. Planbelastning 12-50 g./dm². Kroptværsnit mindst F:80, hvor F er planarealet. Vægt i gram mindst 200 gange slagvolumen i cm³. Konkurrence reglerne siger motorløbetid 30 sek. med modeller før 1948, og 20 sek. for modeller efter 1958.

Sidste gang der blev fløjet i klassen var ved DM i 2003, hvor Poul Rasmussen deltog med Tage Hansens model TH-35.

Med nogle få ændringer kan vi ændre definitionen, så de støjsvage el. motorer afløser de meget støjende diesel-/ gløderørs motorer. Konkurrence reglerne kan bibeholdes, og vi kan få en klasse mere, hvor der ikke kræves de store fysiske anstrengelser ved start.

Med denne lille opfordring ønskes alle en rigtig god "flyve" sommer.



Kalender 2014

Fredag d. 8. til d.10.aug De Svenske Mesterskaber i Rinkaby.
Lørdag d. 23. aug Danske Oldtimer Mesterskaber på Randbøl Hede
Søndag d. 7. sep Modelflyvningens Dag
Mandag d. 8. sep Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 29. sep Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 20. okt Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 3. nov Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Onsdag d. 31. dec Årsrekordåret slutter

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

Vi er meget velkomne til at flyve med ved FF Unionens
konkurrencer.

Forsidebilledet: Fra Flymuseet i Stauning. Bliver det regnvejr i sommerferien, så brug en dag på at besøge det (www.flymuseum.dk). Der er udstillet en del af vore klassiske modeller og motorer, men også mange interessant store fly.

Foto: Hans Fr. Nielsen

Nye medlemmer

Ingvar L Nilsson, Källbäckstrydsgatan 11b, S-50731 Bränhult, Sverige.

Årsrekorder

Ved hyggetræffet på Sjælland, d.28 april, fløj Hanses Diogenes 11.5 min. og en distance på 1.7 km. Det var oprindeligt en lille trimstart på 15 m. snor.

Byggebrædtet

Efter en god byggesæson er de fleste modeller kommet i luften, så den store aktivitet ved byggebrættet må vel vente til efteråret.

Medlemmerne skriver

Fra Norge en hilsen fra vort ældste medlem Per Hoff.

Jeg har nu fået orden i mit hobby rum. Der er plads til 16 modeller, 2 gamle udstillingsmodeller, en PH-115, Boing-Fighter, P-12E, bygget i april 1940, mens krigen stod på her, og en PH 153, Spitfire IX fra 1947.

Min søn har sagt de skal være i familien, yderligere 9 skalamodeller og 5 almindelige. Alle er komplette og flyveklare. Det er lidt for mange, så jeg kan vel med god samvittighed sige, der bliver ikke bygget flere. Jeg er lige vendt hjem fra sygehuset og føler mig noget træt efter operationen, men længes efter sommerhytten og Jarlsberg flyveplads. Jeg har ikke bygget noget i vinter, og har ikke fløjet siden august sidste år.

Min sidste model er PH 256 som jeg har vedlagt foto af. Den flyver fantastisk, men nu kniber det at finde flyveplads for modeller med fuel brændstof. Jeg fik en el. motor og udstyr til min fødselsdag i fjor, men den ligger fremdeles ubruddt.

Jeg er nu 93, men kan ikke stoppe med modelflyvning så længe jeg kan se.

Mange hilsener fra Per/Hans.



Fra ELI (vor Lyngby afd.) denne hilsen:

Her kunne det gå bedre, mit understel er en daglig modspiller, som desværre vinder mere og mere terræn, selvom jeg er den sjældne meget stædige type, der stadig håber på et mirakel.

Jeg har lige rundet de 87, og så sidder man fra tid til anden og filosoferer over tidligere tiders ”bedrifter” læs (udskejelser), fx da jeg var et 8 års gammelt legebarn i 1935, fattig og uden en øre på lommen, men svært påvirket af ”flyvebacillen”, da Lundtofte flyveplads, som var vor bedste legeplads, lå bare 500 m. fra hvor vi boede.

Så fandt jeg ud af at lave noget der lignede en model, som vi kunne fornøje os med, som sagt, penge eksisterede ikke i vor verden, så vi måtte tage fantasien til hjælp.

Vor ”model” bestod derfor af en OMA margarine papkasse, den fik vi gratis i Brugsen, et par frasorterede lister fra cigarkasse fabrikken, hvor min bror var arbejdsdreng. Så var det op til fantasien at udforme en ”svævemodel”.

Margarinepapkassens bund og låg blev til ydervingen og en side som mellemstykke, forkanten som afstivede vingen, var en cigarkasseliste og papvingen blev monteret på forkantlisten med små blå stifter. Højderor og sideror klippede vi ud efter øjemål og monterede med små listestykker.

Kroppen bestod af en lang liste med en frontklods, vingen og haleplan blev påsat kroppen med gummibånd. For at finde den rigtige ”balance” kunne vingen skubbes frem og tilbage indtil vi fandt den rigtige placering. Når alt derefter ”fungerede” slog vi et søm gennem kroplisten, bøjede det, og alt var klar til en højstart, som helst skulle foregå i god blæst.



Flyve eller ej—vi havde mange dejlige timer med vore ”papmodeller” og ind imellem havde vi da også nogle ”pæne” flyvninger.

Når jeg fortæller denne lille historie er det fordi jeg ryddede op i garagen, og her fandt en REPLICA af omtalte ”svævemodel”, som jeg engang havde lavet, og som jeg vedlægger et par foto af.

Stor hilsen til dig og alle, og god flyvning i sommer.

Mange hilsener Eli./Hans.

Bladet

En lille opfordring til dem, der modtager bladet via POSTVÆSENET:

Er det ikke besværligt at hente bladet i postkassen???
Er det ikke ærgerligt at billederne kun er sort/hvide???
Ku`du ikke tænke dig at modtage bladet et par dage tidligere ???
Ku`du ikke tænke dig at få bladet sendt pr mail???
Vil du gerne have bladet sendt via MAIL, så giv venligst Karl ERIK besked på ke.widell@stofanet.dk

Efterlysning

Ved nærmere eftersyn af vort tegningsarkiv, viser der sig visse mangler. Kan du hjælpe os med tegninger er det meget velkommen. Vi kopierer din tegning og sender den retur med TAK.

Det drejer sig om følgende:

SVÆVEMODELLER:	Klasse A-1 Myggen-Bee-Prince-Calle 8-Simplex 1-Quickly-og Abdul.
	Klasse A-2 Miss Decoy-Aurikkel-Aquila-Expo 59 og Termic.
	Klasse A-3 Meteor 19 og Armes 42.
GUMMIMOTORMODELLER:	Klasse C-3. Korda 37 og Kalle 18 W.
GASMOTORMODELLER:	Klasse D-1. ME-28 Typhon og Jupiter
LINESTYRET COMBAT:	Klasse Abraxius og Superstar 3.

Hans modtager gerne besked pr. telefon 86.92.7876 el. mail hfn@live.dk

Spændende hjemmeside

I Oldtimer 2013, nr.4 bragte vi nogle små klip fra det nu hedengangne klubblad Hurricane Times, herunder annonceringen i 1968 af et nyt modelflyveblad: Modelflyvenyt, som man kunne abonnere på for 15 kr/år.

Initiativtagerne og redaktørerne var Per Grunnet (fritflyvning), Hans Geschwendtner (linestyling) og Ole Meyer Larsen (radiostyring).

Dette gode initiativ viste sig at være levedygtigt og har været en rød tråd for udviklingen inden for dansk modelflyvning lige siden. For DMVKs medlemmer er det derfor specielt glædeligt, at en gammel modelflyver, Sven Dahl har gjort en enestående indsats ved at opstøve og scanne samtlige numre af Modelflyvenyt og gøre dem tilgængelige på hans hjemmeside: www.svendahl.dk, hvor også det meste af Hobbybladet fra 1959 til 1977 samt RC information fra 1971 til 1980 findes.

Fra DMVK kan vi kun sende en stort tak til Sven Dahl for at give os tilgang til denne guldgrube af information om modelflyvningens historie i Danmark.



Sven Dahl's hjemmeside

FORSIDE



Modelflyvningens historie/blade 1959 til 2013

Mange års arbejde nærmer sig slutningen - du kan hjælpe med de sidste blade.
Har du et af de manglende blade, kan du få det skannet gratis. Send en mail

Hobbybladet 1959 var året hvor nogle hobbyfolk startede et blad kaldet Hobbybladet. Det var en rigtig god ide som mange, især drenge havde meget glæde af. Disse blade blev også starten til industriel udvikling i Danmark, det faglige indhold var meget højt. Men som tiden gik, var der ikke økonomisk grundlag for Hobbybladet og udgivelsen af Hobbybladet stoppede desværre i 1977. Her mangler jeg 23 blade.

Modelflyvenyt og RC-information fortæller om radiostyrede modelfly, 1968 frem til 2013 og er samtidig et tidsbillede af modelflyvningen i Danmark. Bladene er bevaringsværdige, fordi de fortæller om hobbylivet fra 1959 til 2013. Dem der skrev artiklerne i bladene fortjener, at deres værk gemmes til eftertiden. Alle Modelflyvenyt er fundet. Der mangler 24 numre af RC-information.

Nu er det muligt, at downloade og læse de gamle blade.

Opdager du en fejl på hjemmesiden. Send en fejlmelding til mail@svendahl.dk - tak

Tips: start med at hente [index](#). Hvis du vil søge på Modelflyvenyt: [Tast Modelflyvenyt](#)

En stor tak for lån af blade, til:
Hans Dahl Christensen Randers
Tom Pedersen Brande
Henning Nørreis Skive

Rigtig god fornøjelse . *Sven Dahl*

Fotoalbum

2 Fotomapper 1962-65 med foto fra Hans Dahl Christensen's tid som modelflyver.

Tast foto for at downloade



Årgang	1968 til 2007	
1968/69	1990	2004
1977	1991	2005
1978	1992	2006
1979	1993	2007
1980	1994+Jubilæumsnr	2008
1981	1995	2009
1982	1996+folder	2010
1983	1997	2011
1984	1998	2012
1985	1999	2013
1986	2000	2014
1987	2001	
1988	2002	Tegninger
1989	2003	Index



RC information Årgang 1971 til 1980

1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980



Hobbybladet

Årgang

1959 til 1977

Mangler 23 blade

Der er kommet flere blade og dem med mangler er opdateret 7. februar 2014

Forårets hyggetræf

Hurra !

Foråret og forsommeren har atter indfundet sig, og så er det atter tid til at lufte ældre, som nye kreationer.

Slaglille 28.4.

Vi var heldige med vejret. Himlen var blå og vinden moderat, selvom den til tider var lidt impulsiv. Træffet var også pænt besøgt med deltagelse af Fritz Neumann, Bent Schmidt, Flemming Gøthgen, Hans Nielsen, Finn Frederiksen, Jens Ole Petersen og undertegnede. Du godeste, var vi så mange. Ja men dog, hvor herligt!

Der blev fløjet med svævemodeller, radiostyrede ditto og en enkelt drage af moderne tilsnit. Nogle af modellerne var lidt rustne, efter at have ligget i hi vinteren over, nogle fik mindre skader, og andre måtte drage i luften uden termikbremse og slet påsat kurveklap. Det var der så nogle af de berørte, der ville drage hjem og gøre noget ved.

Flemming Gøthgen, Frede Juhl og Bent Smith



At det er vigtigt de tekniske tiltag modellerne er udstyret med eller ikke, illustrerede Hans i en flyvning med sin store Super Diogenes, tilgodeset med nyeste termikbremsesystem, hvor man selv bestemmer, hvornår modellen skal pilles ned. Modellen havnede i en kraftig lavt virkende boble, der hurtigt tog sig af modellen og endte med at forsvinde ud af syne. Og den gode pilot var i vildrede med om han havde aktiveret bremsen eller ej. Men borte var modellen i alt fald.



Finn Fredriksen og Bent Schmidt med Finns model

Finns radiostyrede model var var slet ikke så let at hive i luften, men med tre mands fælles anstrengelser lykkedes det trods alt.

Efter en hel del flyvning med både det ene og det andet, var det efterhånden blevet godt og vel eftermiddag, og der var almindelig opbrudsstemning. Hans og ego var de sidste, der lattede anker og drog mod vest. Hans dog kun til Nyborg, hvor han skulle overnatte. Og ikke at forglemme var vi længe forinden blevet beværtet med hjemmebag uden termikbremse af det kvindelige islæt.

Lykken tilsmiler sommetider de dumdristige, de uforsigtige eller glemsomme, thi samme aften eller var det dagen derpå, blev Hans ringet op af en familie fra Slaglille, der mandag eftermiddag nær havde fået kaffen i den gale hals, medens de sad og nød det gode vejr og kaffen på deres terrasse, idet der ud af det blå og uden varsel pludselig faldt en model

ned lige ved terrassen, hvor de sad. Det er utroligt, hvad han tillader sig at byde folk, den Hans. Nå, men tirsdag drog han atter til Slaglille forsynet med et par flasker rødvin - ren bestikkelse - hvor han fik overdraget en uskyldig model. Hvorfor tegnede han dem ikke som medlemmer?



Hyggeligt samvær på Slaglille

Randbøl 13. maj

Næste træf fandt sted 13. maj efter en dags udskydelse grundet vejrguderne. Det var en god beslutning, for vejret var atter med blå himmel og moderate vindforhold, selv om Æolus var lidt i vildrede med sig selv. Så åndede hun fra nordøst, så fra øst og til tider fra sydøst, for ikke at tale om, når hun fik på nærmeste åndenød eller sporadiske hosteanfald.

Det gav lidt problemer og mindre læsioner på nogle af modellerne, men opgav de ævred, blev der fluks hentet andre og også helt nybyggede modeller fra lageret. Hans havde to nybyggede modeller i luften. Den ene en gammel kending med V-formet haleplan, som jeg mindes at have set flyve betydeligt bedre end hin dag. Lidt venlig omsorg hjælper nok på længere sigt.

Den anden Sans Egal blev trimmet efter noder og fløj rimeligt, men der skal tilsyneladende arbejdes lidt med partituret, før det hele falder i samklang.

Erik Møller havde en nybygget Kadet med, men under første optræk af gummimotoren sprang den. Om modellen led overlast vides ikke. Kjeld O. Petersen luftede sin ældgamle Sct. Louis i mangel af andet. Du ved den uden ordentlig kurveklap og termikbremse.

Karl Erik Widell hyggede sig med sine tro følgesvende Prometheus (Wakefield) og sin radiostyrede Suomi, som efter at haleplanet har fået et mere symmetrisk profil, er blevet væsentligt mere styrbar. Bjarne Jørgensen, der normalt er fast deltager med gummimotormodeller, var forhindret i fremmøde grundet noget familiært flytteri. Vi savnede hans mange forskellige modeller.

Erik Møller forsøgte sig, efter at have måttet opgive Kadetten, med Pjerri 69, til hvilken han havde bygget et nyt plan foruden



Erik Møller og Leif Andersen



Hans samler modeller med Karl Eriks model i baggrunden

et repareret gammelt plan. Den fløj bedst med det gamle. Det nye manglede vist efter sigende wash out i ørerne, ja det nærmede sig vist snarere wash down, så han må have taget både sig selv og modellen i ørerne.

Min lille ven Noah deltog også og medbragte to A-1'ere. Pinocchio og Pjerri 75. Jeg trak førstnævnte op i lufthavet for lige at se, hvordan den artede sig. Og tak hr. lærer den strøg op som skudt ud af en kanon, og udløsningen tenderede nærmest til en katapultstart, der blev efterfulgt af et indvendigt loop, hvorefter den dog faldt til ro og lagde sig pænt til rette i noget halvhøjt græs. Nu skulle

han selv for første gang prøve at højstarte en model. Og dertil valgte vi Pjerri 75. Det gik godt et stykke op ad rebstigen, men så trak den ud og først ca. 30 m over moder jord slap den linen og drøned på hovedet lige ned i et muldvarpeskud. Ingen skader. Tak muldvarp. Efter lidt instruktion forløb næste start bedre og han fik udløst modellen fornuftigt, men fremadrettet skal der øves mange gange, før han til fulde mestrer højstarten.

Jørgen Olsen, Fredericia havde taget turen på motorcykel, idet hans bil var okkuperet af hans viv. Han medbragte selvsagt ingen modeller, men ydede masser af hjælp, når modellerne skulle hjælpes i luften. Næste gang håber vi han møder op med modeller.

En gæsteflyver, Leif Andersen, Åbenrå, der i sin ungdom var en habil A-2 flyver og blandt andet har fløjet sammen med eller mod Steen Agner og Per Grunnet o.a. på Trollesminde, gjorde os selskab. Han flyver nu udelukkende med radiostyrede og eldrevne svævemodeller af egen konstruktion. Men flyver kun for hyggen skyld. Og han hyggeføj med sin svæver op i højder vi andre jo kun når op i, når vi rammer en kraftig boble.

Slaglille 2.6.

Så gik det atter løs i Slaglille. Og vejret tilsmilede atter de fremmødte, nemlig Fritz Neumann, Ove Nesdam, Bent Schmidt og Finn Frederiksen. Hans og ego var fraværende, men de øvrige havde en god dag med blå himmel og svage, lune vinde.

Alt i alt har vi været heldige med vejret, som forhåbentlig fortsat står os bi. Deltagerantallet har også været pænt, men forhåbentlig kan der stadig rystes et par stykker mere ud af ærmet.

Frede

Velkommen til DM for Veteran- og Oldtimer modeller

Lørdag den 23. aug. 2014 på Randbøl Hede

Program:

Lørdag	10.00-10.30	Ankomst på Heden.
	10.30	Briefing og konkurrence start.
	Vi flyver periodefri 3 starter frem til kl.16.00.	
	16.00-16.30	Evt. Fly-Off og præmieuddeling.

Konkurrencen:

Der flyves i følgende Veteran klasser (modeller t.o.m. 1953)
Svævemodeller Klasse A-1, A-2, A-3. (klasse S-1, S-2, S-int., S-3.)
Gummimotormodeller Klasse C-1, C-2, C-3, (klasse.A, B, C, D, G-int.)

I Kl. A-2 flyves der om Per Weishaupt pokalen (A-2 modeller fra 1946 t.o.m.1953.)

Der flyves i følgende Oldtimer klasser (modeller fra 1954 t.o.m.1968)
Svævemodeller: Klasse A-1, A-2, A-3,
Gummimotormodeller Klasse C-3 (Wakefield, 80 gr.motor,1954-56, ell.50 gr.)

Klasse AR. Oldtimer Radiostyrede Svævemodeller:
Der flyves efter de nye konkurrenceregler.

Konkurrence regler:

Der flyves i alt 3 starter. Ved start under 20 sek. tillades en omstart.
Max. tider og linelængde fastsættes under briefing.
Handicapal for veteranklasserne som tidligere.
Er konstruktionsåret ukendt, fastlægger konkurrenceledelsen tallet.

Konkurrenceledelse :

Frede Juhl og Hans Fr. Nielsen

Startgebyr:

100,- kr., uanset antal modeller.

Tilmelding:

Vi glæder os til at se rigtig mange til dette én dags arrangement. Har du ikke modellen(rne) klar, så kom og få en hyggelig modelflyve snak. Husk der er rejsetilskud ved overfart over Storebælt.

Tilmelding omhandlende antal modeller, klasser, sendes til Hans:
Tlf. 86927876
mobil 25137276 eller mail
hfn@live.dk senest mand. d.11.aug.

I tilfælde af dårligt vejr udsættes stævnet til næste lørdag d.30.aug.

Gasmotormodeller

Vi har i de seneste år ikke haft ret meget fokus på gasmotormodeller af den gode grund, at vi mangler pladser, hvor vi kan flyve med de støjende motorer, men som formanden nævner i sin klumme, giver udviklingen på elmotorsiden en interessant mulighed for at kunne komme til at flyve med disse modeller igen. Det vil sikkert kræve en del arbejde at finde at komme frem til brugelige løsninger, men der er megen viden at hente om brug af elmotorer fra radiostyringsiden, ligesom det kan nævnes at *Aeromodeller* i sit seneste nummer har begyndt en artikelserie om elmotorer til linestyring.

Vi vil prøve at følge op på dette emne i kommende numre, men i første omgang viser vi her to ret forskellige gasmotormodeller modeller, som kunne være mulige emner for elmotordrift. Den første er en meget enkel model, som er konstrueret af Flemming D. Kristensen, den anden er Niels Chr. Christensens *Meshack*, som er mere sofistikeret, men dog fra tiden lige inden Thomas Køster startede udviklingen af avancerede byggemetoder med nye materialer.

BYGNING OG TRIMNING

af en godmodig D1-model



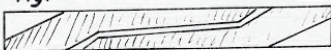
krop

Materialer:

Kropssiderne laves af 1,5 mm halvård balsafiner. Listerne i top og bund er 5-10 mm balsa, og gitterudfyldningen er af 1 mm balsa.

Man skærer først kropssiderne ud. Placerer man dem som vist på figuren, kan de laves af en enkelt plade balsa.

fig.

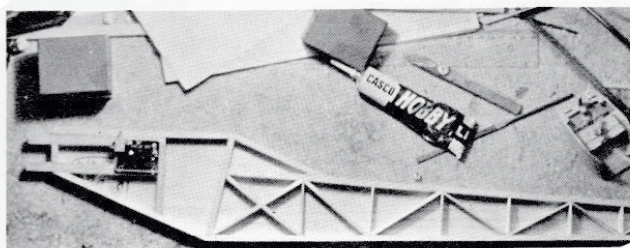
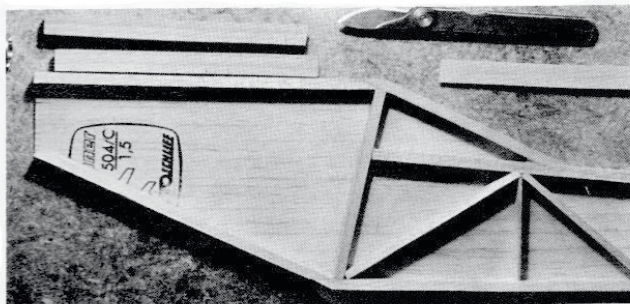


Dernæst limer man top- og bund-liste fast på højre kropsside ved limdrænkning. Det vil sige, at man smører lim på listen, holder den ind mod kropssiden, hvor den skal sidde. Inden limen tørrer, tager man listen af igen, og lader limen på kropssiden og på listen tørre helt. Man pudser lim-fladerne let med fint sandpapir, hvorefter man atter limer listen fast - og denne gang for alvor. Denne limningsmetode - limdrænkning - giver meget stærke limninger, idet det første lag lim trænger ind i træet og danner en slags "lim-net" mellem træets fibre. Den anden limning samler de to net i emnerne, der skal limes sammen.

Næste trin er fastlimning af motorbjælkerne - til denne limning skal man bruge Araldit (to-komponent epoxy-lim). Nu kan man foretage udfyldningen af kroppen - se tegning og foto. I forkroppen fyldes ud med 10-5 mm balsalister, i bagkroppen med lister, der laves af 1 mm balsafiner. Der anvendes så tynde lister i bagkroppen for at få den let.

På venstre kropsside kan limes fast (med limdrænkning), skal man slibe eller høvle udfyldnings-listerne ned, så ingen af dem stikker op over top- og bundliste.

Kroppen forsynes med holdeplader, halefinne osv. og pudses af. Derefter laver man plads til timer og installerer evt. kurveklap og lignende på modellen.



plan

Materialer:

Man skal anvende 1,5 mm hård balsa til ribberne.

Profilerne udskæres og pudses, således at de er så ens som muligt. Derefter saver man med en juniorsav hakker til listerne.

Bagkantslisten gøres klar med hakker, og man kan lime profilerne fast til denne og til forkannten. Hovedbjælken sættes fast til sidst.

De fire plandele sættes sammen - midterstykkerne samles først. Samlingen foretages med lasker og trekantsforstærkninger - disse dele er lavet af halvård 2 mm balsafiner. Ørerne sættes også på med balsalasker og trekanter -

sørg for, at v-formen bliver korrekt efter tegningen. Planet kan nu pudses efter for overflødig lim og er så klar til beklædning. Haleplanet bygges som planet.

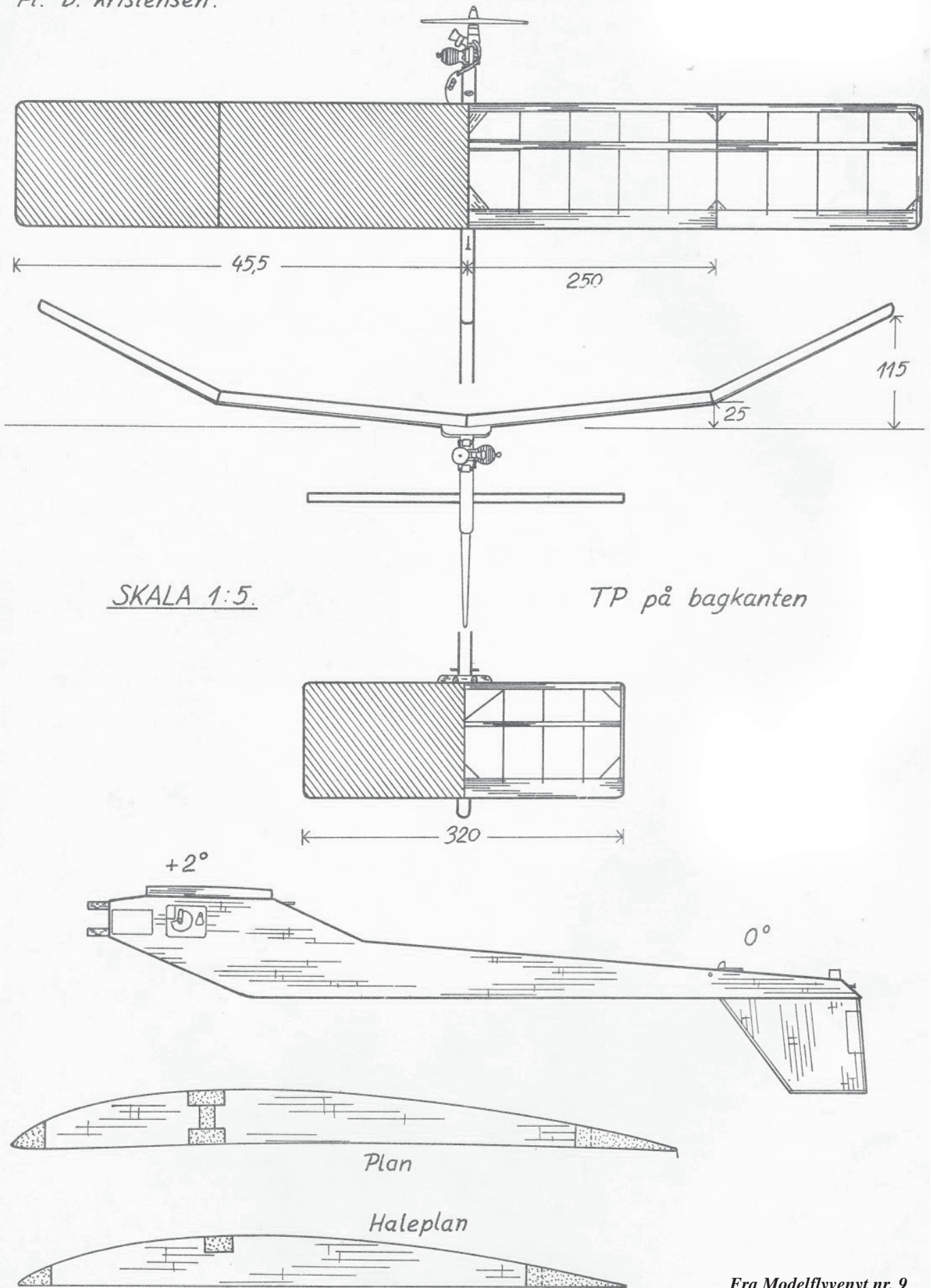
beklædning

Hoved- og haleplan beklædes med svært japanpapir, der gives 3 gange dope samt en gang med brændstofsikker lak eller dope.

Kroppen kan beklædes med tyndt papir eller stå ubeklædt. Den skal dopes noget kraftigere end planet, og det er vigtigt, at den får mindst to gange med brændstofsikker lak eller dope på og omkring motorfundamentet.

Fra Modelflyvenyt nr. 9

D1 - konstrueret af
Fl. D. Kristensen.



Fra Modelflyvenyt nr. 9



MESHACK

Niels Chr. Christensens D2-model

Meshack er tredje led af en udvikling, der er baseret på en serie gasprofiler, som Christian Schwartzbach konstruerede i slutningen af 1967, samt på brugen af tailplane-setting.

Schwartzbach's profilserie bestod af fem profiler med en tykkelse varierende fra 7 til 8%, altså helt ned til 50% tyndere end de profiler der normalt anvendtes til gasmotormodeller. Dette ville give et noget dårligere glid, men til gengæld håbede vi, at udgangshøjden ville blive så meget højere, at resultatet var en forbedring af flyvetiden. Samtidig optog vi brugen af tailplane-setting for at få en mere kompromisløs tyngdepunktsplacering.

Den første variant havde CS 7353 a/l i hovedplanet, som var normalt opbygget med fire lister. Den viste sig at være meget potentiel, men ustabil trods konstant brug af jig. Den var meget afhængig af udkastet, idet den fortsatte i den vinkel, man kastede, og den var påvirkelig af hvirvler. Under en konkurrence tæt på en jernbanelinie blev den flere gange ramt af hvirvler fra forbigående tog, hvilket havde særdeles uheldig indflydelse på stigmenstret. Disse problemer er i nogen grad blevet løst ved indførsel af 4 mm wash-in i højre planhalvdel.

I den her viste version, har jeg benyttet et CS 8353 a/l, uden at det dog ser ud til at have ændret noget. Der er endvidere indført en russisk konstruktionsform med helt lukket torsionsforkant. Dette giver en stivere konstruktion, men eliminerer dog på ingen måde brugen af jig.

Flyvetiden er det meget vanskeligt at udtale sig om. A2-folkene har det meget lettere i den retning. For at måle stillevejrstiden på en gasser, skal man ikke alene have ideelt



1.5	0.2	0.1	0	0	0.1	0.2	0.5	0.5	0.4	0.3	0.3	0.2	0.1	0	0
1.5	4.0	5.1	5.9	6.5	7.3	7.8	8.0	7.8	7.0	6.0	4.9	3.4	2.0	1.2	0.4
0%	2.5	5	7.5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100

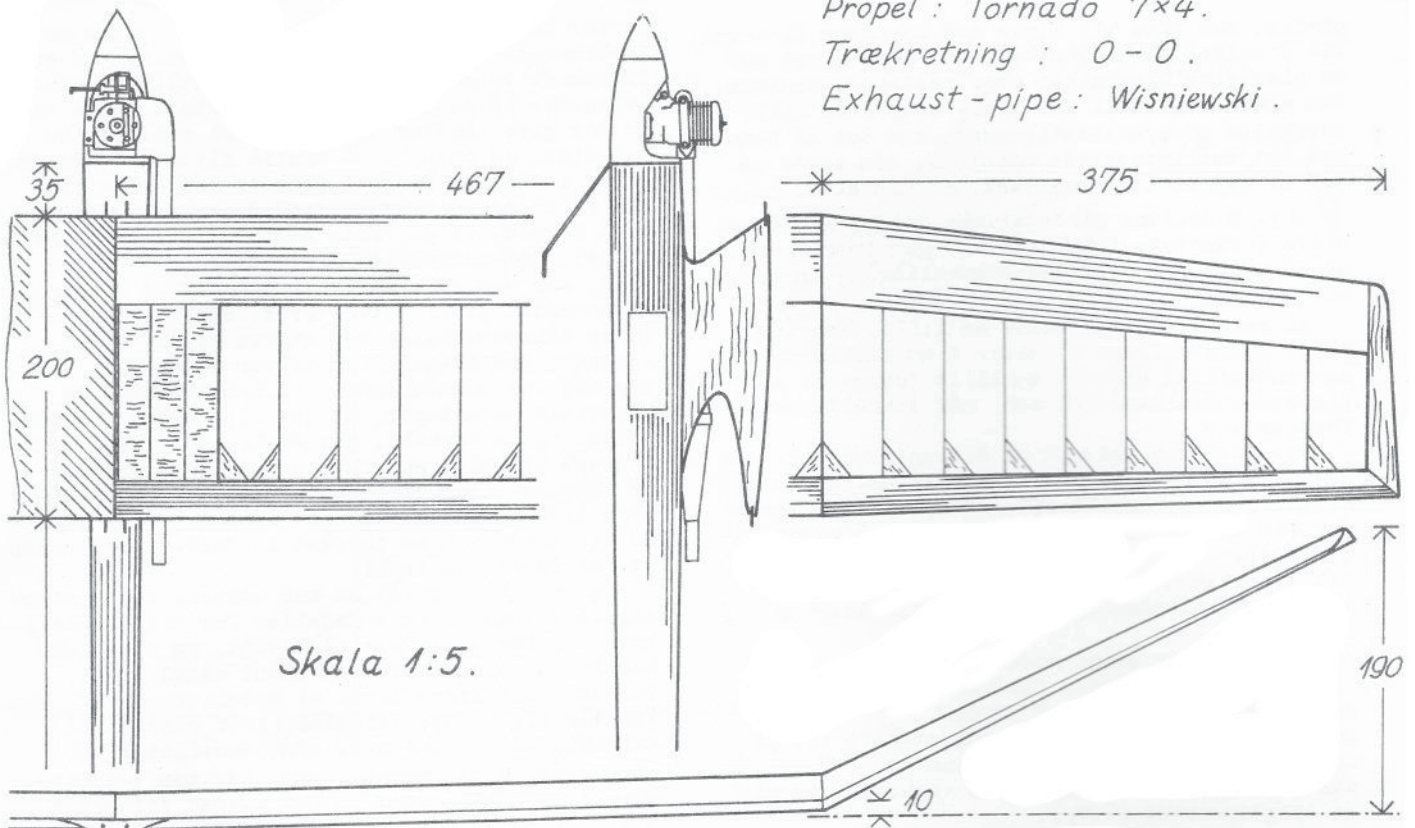
CS 8353 a/l.



vejr, men modellen skal være i toptrim, den bedste motor-propel-exhaustpipe-kombination og en motortid på nøjagtig 10 sekunder. Skal jeg derfor opgive en optimal flyvetid, må det blive noget, jeg regner mig frem til ved at afveje de manglende funktioner med de på det pågældende tidspunkt tilstedeværende. Det bliver da omkring 4.45, uden at jeg behøver at være særlig optimistisk.

Niels Chr. Christensen.

Motor : Super Tigre G15.
 Propel : Tornado 7x4.
 Trækretning : 0-0.
 Exhaust-pipe : Wisniewski.



Skala 1:5.

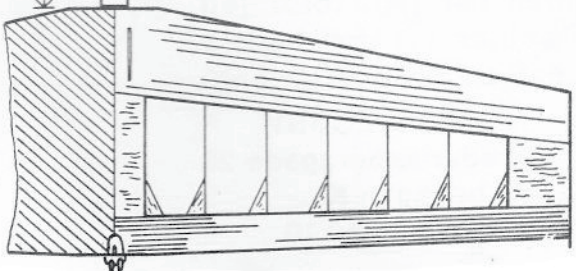
780

MESHACK

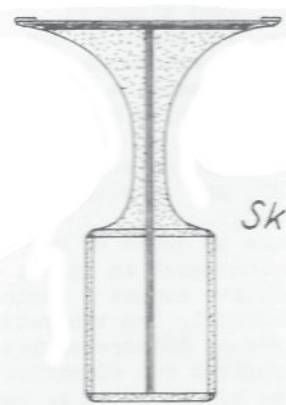
D2 konstrueret af
 Niels Chr. Christensen.
 Planareal : 37,45 dm²
 Vægt : 750 gram.

Indstillingsvinkler :
 - plan : 1,5°
 - haleplan : 0°
 Tyngdepunkt : 65%.

300



60
 57
 90
 160
 102



Skala 1:2.

Typisk snit gennem
 pylon. Kropssiderne er
 2mm balsa, hjørnelis-
 terne 2·2 mm fyr.

Højre inderplan
 har 2-3 mm wash-
 in.
 Begge ører har
 ca. 5mm wash-out.
 I gliddet flyver
 modellen i store
 højrekurv.