



# OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3

september 2014

23. årgang



*Inde i bladet:*

*In Memoriam Eli Valdemar Nielsen  
Svenske Oldtimer Mesterskaber  
Hyggetræf  
C2 modeller*

## OLDTIMER

er organ for

Dansk Modellflyve Veteranklub,  
som er stiftet i 1992 med det formål  
at bevare dansk modellflyvehistorie.  
23. årgang nr. 3/2014

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](http://www.dmvk.dk)

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

Deadline for næste nummer:  
1. december 2014



DMV er tilknyttet  
The Society of Antique Modelers

## Formandens klumme

Konkurrencesæsonen er ved at være slut. Vi har haft nogle gode træf med hygge og en del flyvning. Nogle af os deltog i de Svenske Oldtimer Mesterskaber. Dette store og vel arrangeret stævne, må betragtes som Skandinaviens største og bedste modellflyve oplevelse. Resultaterne kan ses på vor hjemmeside.



Vi har endnu nogle hyggetræf tilbage både i Slaglille og på Randbøl Hede. Mød nu **talstærkt** frem og lad os få en masse modeller i luften.

I sidste nummer af Oldtimeren efterlyste vi nogle tegninger til vort tegningsarkiv. Flere medlemmer har været på loftet og støvet modelkassen af og sendt os nogle tegninger. Mange tak for hjælpen. Med dette udvidede tegnings arkiv er det tiden for planlægning af vinterens byggeprogram. Skal jeg vælge modeller som supplement til den nuværende FLÅDE, eller skal jeg prøve modeller i en helt anden klasse. Vort tegn arkiv giver mere end 250 muligheder.

Lørdag d. 23. aug. måtte vi udsætte vort Oldtimer Mesterskab til lørdagen efter, pga. dårligt vejr. Men vejret var om endnu dårligere denne lørdag, så DM 2014 måtte helt aflyses. Ærgerligt, idet alt var ordnet og planlagt til denne vor store flyvedag. Men var det nu blevet det???

Det kan undre, at ud af et medlemstal på over 70, så var der kun tilmeldt 7 deltagere, med i alt 17 modeller, fordelt på 9 klasser. **Kun** deltagere fra Fyn og Jylland.

HVORFOR er det så vanskeligt at lokke Sjællænderne over at flyve på den jyske hede, vi har endda lokket med et lille tilskud? Er interessen for at mødes og konkurrere med disse gamle og velflyvende modeller ved at ebbe ud.???

## Kalender 2014

*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:

Markku Tähhkää's kæmpestore S3-model Long John ved OTSM i Rinkaby

Foto: Patrik Gertsson

## *Nye medlemmer*

Velkommen til Jesper Eli Nielsen, Anholtvej 11, 7000, Fredericia.

## *Årsrekorder*

Hans har stadig rekorden i tid og distance med KR 21 Diogenes, 11,5 min og 1,7 km.

## *Byggebrædtet*

Børge Hansen har skænket klubben en masse fine balsa plader og en del lister i fyr og balsa. Vi er derfor ved at have et helt lille materialelager. Vi har jo i forvejen beklædning og timere.

Der er plader fra 1 til 10 mm, flest fra 2 til 5 mm. Balsa- og fyrrelister i gængse størrelser.

Få alu. og messing rør, samt lidt pianotråd.

Så har du behov for materialer til vinterens bygge program, modtager Hans gerne bestillinger.

## *Fra medlemmerne*

Fritz Neumann har skænket klubben en del af hans modeller bl.a. nogle fine A-1 modeller.

Ejvind Rafn har foræret klubben én tjekisk bog ”MODELY LETADEL” udgivet i 2003 .Bogen er fuld af artikler, diagrammer, oversigts tegninger og flotte fotografier af modeller dækkende alle vore forskellige klasser. Vedlagt i bogen tegninger til 13 modeller i fuld skala, fire C-2 modeller fra omkring 1953 og ni skala modeller med gummimotor i klasse C-1.

Finn Frederiksen har overdraget klubben nogle billeder og avisudklip fra Hans Hansens Verdensmesterskab i kl. A-2, 1953.

## *Bladet*

Opfordringen i sidste nr. om at modtage bladet som MAIL, gav kun en enkelt henvendelse. Er der virkelig ikke flere der vil have billederne i bladet i farver???

## *In memoriam Eli Valdemar Nielsen*

En af vore kære modellflyvepionerer er her ikke mere. Vi modtog det sørgelige budskab her i sommer, Eli døde efter en lang sej kamp med rygproblemer, 87 år gammel, men beholdt sit gode humør til det sidste.

Eli blev meget tidlig grebet af flyvning, måske allerede fra vuggen. I hans drengeår var han tæt på Lundtofte flyveplads og dette inspirerede ham til modellflyvning. Først nogle primitive modeller, men senere byggede han modeller fra Familie Journalens modelsamling. Eli var med til at stifte Lyngby modellflyveklub og var selvfølgelig formand i mange år. Under krigen arrangerede klubben mange konkurrencer og Eli var altid blandt de bedste. Lysten til selv at konstruere modeller var også til stede og en af hans bedste modeller er Anita, en A-1 model, som han har vundet mange konkurrencer med, også som Veteran.

Eli begyndte at svæveflyve lige efter krigen, og modellflyvningen blev lagt lidt på hylden. Dog var der tid til at eksperimentere med radiostyrede modeller, idet Eli altid har været på forkanten af udviklingen.

Han var ligeledes med til at starte vor forening som medlem nr. 19. Første gang jeg mødte Eli var ved det store jubilæums stævne ved Egeskov, i 1995. Jeg husker tydeligt denne lille vævre mand der startede sine modeller i fuld løb for at få modellerne i absolut tophøjde. Han blev nr. 1 med Anita og nr. 2 med Fidusia i klasse A-1. Senere har vi konkurreret i kl. A-2 og hver gang var det Eli der vandt med sin smukt byggede model Aurikel. Han vandt med modellen de Svenske Oldtimer Mesterskaber i 1997, og to år senere det Danske Oldtimer Mesterskab på Vandel flyveplads.

Eli var meget omhyggelig både når han byggede og fløj med sine modeller. Hjemme i hobbyrummet har han tryllet de smukkeste skalamodeller frem. Han sluttede sin modellflyvekarriere med at bygge modellerne Jokum og FJ-1a. Så er ringen sluttet, som han selv sagde.

Han kaldte sig for Lyngby afdelingen af Veteranklubben og meget hjælp har vi haft af hans parathed ved arrangementer i det københavnske område, og ved opbevaring af effekter til et modellflyvemuseum.

Vi vil huske Eli som en glad, omhyggelig og hjælpsom modellflyve kammerat, altid i godt humør og med sin specielle Københavner lune, parat til at hjælpe og videregive sine erfaringer både som modellflyver og menneske.

Ære være hans minde

*Hans*

*Eli og Poul Rasmussen på Vandrehjemet i Hillerød 1996*



*Eli med sin første rigtige model i 1942 - en FJ-1 med Royal Air Force mærker*

# *Svenske Oldtimer Mesterskaber*

## *8-10. august 2014 i Rinkaby*

### *Fredag*

Vejret, det alle steds nærværende skulle iflg. prognoserne byde på sol og meget moderate vindstyrker. Lige et vejr for modellflyvere, uanset om de skulle flyve gassere, gummimotormodeller, svævemodeller eller skalamodeller.

Hans Fr. Nielsen og Karl Erik Widell var ankommet rettidigt til briefing kl. 13.00 modsat Noah og ego, der var 15 minutter forsinkede og pænt måtte lade bilen stå uden for stationsbommen. Stationskommandanten frygtede måske russisk indtrængen? Men vi kunne nu let passere ved siden af bommen og gik så de ca. 100 m hen til messe B, hvor vi hilste på og fik udleveret diverse startkort. Så tilbage til bilen, for lidt efter at bommen var blevet lukket op, at køre ind i lejrområdet og derpå i kolonnekørsel fortsætte ud til flyveområdet, efter behørigt atter at have passeret en bom, der dog var åben, men atter blev lukket, så snart deltagerne var lukket ind.

Bom op, bom ned, foregik udelukkende ved hjælp af koder, som konkurrenceledelsen var udstyret med. Vi andre fik også udleveret en kode til vor barak, så vi kunne lukke os ind og ud efter behov, foruden en personlig nøgle til vort soverum.

Det var ego, der skulle have min Stratos i luften fredag medens Hans fløj med sin Chris. Modeller i A2 klassen bliver traditionen tro altid startet med 50 m line og max tiden var sat til 120 sekunder.

Et par trimstarter forløb ok, og så var der ingen grund til at vente yderligere inden det blev alvor. Vind var der ikke meget, men jeg fik da kalorius i luften og udløste i god højde. Det vil sige, jeg troede den var udløst, men i 25-30 m højde og med kurs nedad hang linen stadig på modellen, inden jeg fik den koblet af og modellen fortsatte kursen nedad og landede uskadt i det høje græs. Til gengæld var tiden miserabel. 33 sek. viste stopuret. Alt for lidt, men alt for meget til en omstart. Det blev heller ikke aktuelt for en lille snor fra højstartsnoren, der korresponderer med kurveklaplinen var pist forsvundet. Dermed var modellen sat ud af spillet.



*Frede starter Pinocchio*



*Briefing ved messe B*

Så blev der til gengæld tid til at teste Noahs Pinocchio og Pjerri 75, der først skulle konkurrere lørdag. Pinocchio er lidt vanskelig i høj start. Dels er den meget penibel, hvad angår kurveklappens rette position, dels har den for vane på det nærmeste at katapultere sig op i højstarten. Det skyldes selvfølgelig, at høj startskrogen sidder for langt tilbage. Det er jo logik for burhøns, men det huskede jeg først på tilbage i Danmark, og det nyttede jo bare ikke, da det blev alvor.

Pjerri havde fået relativ ny krop og skulle også justeres lidt hist og pist, men nu mente vi os klar til lørdag.

Karl Erik hjalp Hans med at starte den ellers pålidelige Chris. Desværre droppede Hans de to første starter med 85 hhv. 96 sek, men fik max i sidste start, hvilket sammenlagt rakte til en 4. plads i A2 klassen.

## Lørdag

I dag skulle Hans flyve AI med HN Fox, Noah, Pinocchio og Pjerri 75 i samme klasse. Og jeg Qivitog. Maxtiden 90 sek. og 100 m line. Vejret ok med svag vind.



*Noah og Frede med Qivitog, som måtte blive på jorden*

ikke holdt øje med modellen, selvom jeg har fortalt ham om vigtigheden heraf. Vi startede så en eftersøgning uden rigtig at vide, hvor vi skulle søge efter modellen og til sidst opgav vi uden resultat. Pokkers også.

Vi traskede så tomhændede tilbage for at tage hånd om Pjerri. Den steg til himmels og fløj ok, men skulle lige have kurveklap stillingen lidt korrigeret. I næste forsøg fik den atter nykker og trak ud og ned og landede lidt uheldigt med det resultat, at det ene øre brækkede af. Umuligt at reparere og dermed var to modeller sat ud af spillet for at komme på resultatavlen. Hertil skal dog anføres, at samtlige starter med de to modeller var trimstarter og med reduceret linelængde.

Hans og Karl Erik lå heller ikke på den lade side. Efter et par trimstarter hev Hans assisteret af Karl Erik, HN Fox i luften. Men åbenbart ikke uden problemer efter resultat tiderne at dømmes. Den plejer ellers nok at kunne gøre sig gældende. Men 61 og 28 sek. i de to første starter indikerer problemer af den ene eller anden art. Trods alt er en 6. plads ud af elleve startende ikke så ringe endda. Andre har åbenbart også haft problemer.

Noah spurgte mig, om jeg vidste hvordan man laver ild ved hjælp af to træstykker. Hvilket jeg bekræftede og fortalte ham, hvorledes man ved at rulle en tør træpind mellem hænderne mod et tørt træunderlag, hvor der lå lidt knastørt let antændeligt materiale, kunne lave ild. Men det kræver megen tålmodighed. Nøjagtig som det kræver tålmodighed at bygge, indflyve og højstarte en svævemodel.

Lørdag aften var der som sædvanligt årsmøde i SMOS på Strandhotellet i Åhus med efterfølgende middag og præmiuddeling for de klasser, der var fløjet fredag og lørdag. Det er utvivlsomt en god idé at afholde årsmødet i forbindelse med SM, så rigtigt mange af medlemmerne kan deltage, og middagen er også en god anledning til at træffes og snakke. Bagdelen er, at lørdagens konkurrencer må afsluttes tidligt, og i år var det nødvendigt at udskyde et fly-off for gasmotormodeller til søndag morgen.



*Der blev også fløjet med skalamodeller lørdag.  
tv. Thomas Johanssons  
smukke Thulin K*

*th. Boris Borotinskij med sin  
model af et finskt fly fra  
vinterkrigen, Brewster  
Buffalo*



## Søndag

En lidt diset morgen, hvor Æolus slumrede i omtåget tilstand. Men lidt efter lidt lattede disen og moder sol gjorde os selskab, hvorimod Æolus ikke rigtig vidste om den skulle stå op eller ej.

Vi skulle flyve klasserne D, G-int, S-int og S3. Maxtid 120 sek. og 100 m line og 120 sek. for gummimotormodellerne.

Op med modellen i tophøjde, fin udløsning og den kurvede det bedste den havde lært i en blid boble, indtil den opnåede de 120 sek., hvorefter jeg aktiverede termikbremsen, der lyste og 15-20 sek. senere befandt modellen sig atter på moder jord.

På vej til næste start mødte vi Hans, der fortalte vi kunne starte på grusvejen, hvor det var lettere at løbe. Og netop den tanke havde jeg også fået, så hen til vejen og gøre Jal klar til næste optur troede vi da. For både Noah og jeg snorksov og overså, at jeg ikke havde sat bremselinen på timeren og følgelig med haleplanet i en position på 45 grader. Starten resulterede selvfølgelig i nogle akavede reaktioner og i sidste ende med et afbrækket øre. Fiaskoen var næsten total.



*Noah med Fredes JAL-52*

Alt i medens havde Karl Erik sendt den ene af sine to gummimotormodeller i luften, og under hjemhentningen fandt han Noahs lørdag bortfløjne model, som jeg efterfølgende tillod mig at hive i luften. Men traditionen tro katapulterede den for fulde gardiner op i lufthavet, for så 30-40 m oppe at brække vingen midt over. Så nu var fiaskoen fuldendt.

Kl. nærmede sig 12.30, hvorfor der ikke var tid til at flyve med Ølhunden for kl. 13.00 skulle Noah og jeg være ved bommen, hvorfor vi pakkede og takkede af. Kl. 13.00 blev vi lukket ud fra flyveområdet og derefter fra stationsområdet. Vi listede dernæst hjemad, for Noah skulle påbegynde et nyt skoleår næste dag.

Trods fiaskoen håber jeg han trods alt fik et indtryk af SM og forhåbentlig lidt blod på tanden.

*Frede*

## Søndag, fortsat

Søndag morgen ved briefing havde stævneledelsen fortalt, at vejret ville blive med svag vind, en del sol og måske lidt opfriskende vind sidst på eftermiddagen. Max. tider 2 min. og 100 m. line for svævemodellerne. Konkurrencen slut kl. 15.30 og evt. fly off fra kl. 16.00.



Så var det med at komme ud på flyvepladsen og få pakket ud.. Karl Erik og Hans kunne tage det med ro til at begynde med og nød stemningen, sådan en stille formiddag, hvor der blev puslet lidt med modellerne og småsnakket rundt omkring, medens vi ventede på at gasserne skulle afvikle det fly-off, som var udsat fra lørdag aften. Termokanderne kom frem og der blev småhygget. Nogle forsøgte sig med trimning og start, men vind var der ikke.

*S3 modellerne er store, men Markku Tähhkää's Long John, som her starter, er noget i særklasse.*

*Bemærk også det smukke vejr!*

Som Frede allerede har fortalt, trimmedede han og Noah med Pjerri 75 og Jal-52, og det lykkedes at højstarte selv med næsten vindstille. Desværre skulle de tidligt hjem ad, så det blev ikke til så megen flyvning.



*Diogenes er ikke lige så stor som Markkus Long John, men flyver utroligt smukt - og længe!*

Det blev Hans der med Diogenes'en vovede den første start. Først i andet forsøg kom modellen næsten i tophøjde, men det var nok til den første af en lang række max. tider på 2 min. Karl Erik gjorde Prometheus den syvende klar. Den fik ca. 600 omdrejninger, og så ud på startstedet, et flot stig og så i termik. Det blev også for ham en af mange max. flyvninger.

Resten af dagen skiftedes vi til at starte og hjælpe hinanden. Hans med Diogenes'en og senere med Sheriffen. Karl Erik med Prometheus og KEW-53. Der er ikke for meget tid, når man kun er to som skal hjælpe hinanden både med start og tidtagning, men den svage vind hjalp på hjemhentningen.

Vi fik dog fløjet to klasser hver med totalt 11 maxer ud af tolv mulige. Karl Erik droppede en start i G-int og endte som nr. 4 i den klasse, medens Hans vandt S3 som den eneste, der havde fuld tid.



*Anita og Åke Gustavsson på vej ud til start med Åkes velflyvende Ostravan. Åke vandt G-int med fuld tid.*



*Karl Eriks selvkonstruktion fra 1953, KEW-53, som skulle have fløjet i siste års Wakefield 60 år, fik sin chance i år*



*I det stille vejr skulle man også passe på landende modeller i startområdet*

Vi var således begge med i et fly-off, men kom kun tilbage med modellerne fra de sidste starter få minutter før fly-off'erne skulle starte og fik travlt med at flytte vores grej ned til startstedet, som var rykket helt frem til pladsens begrænsning for at give maksimal plads til omflyvningerne.

Første omflyvning var i klasse D (de gamle Wakefield modeller). Der var tre med maximum tid og Karl Erik deltog med KEW-53. Der blev givet 10 min. til forberedelse og optræk. Der var ikke tid nok til at skifte motorer (ret omstændigt i en krax-model), så efter fire optræk på samme motorer steg Karl Eriks model ikke helt som tidligere, og han missede de tre minutters max med 15 sekunder. Det blev dog til en andenplads efter Boris Borotinskij, som fuldt fortjent vandt klassen med max tid og som sædvanlig bidrog med festlig operasang ved præmieuddelingen.



*Karl Erik trækker op til fly-off*



*Boris Borotinskij takker for D pokalen med sang*

I S-int (klassen for A-2 modeller) var der fem til omflyvning. Hans deltog med Sheriffen. Til første flyvning blev maxtiden sat til 3 min., og det klarede alle. I næste runde blev linelængden forkortet til 50 m. og fri flyvetid. Desværre kiksede Hans sin højstart og måtte nøjes med en femte plads. I denne omgang fik to deltagere, Lars Larsson og Inge Sundstedt begge nøjagtigt samme tid, 94 sek., så der måtte yderligere en omgang til. Her vandt Lars Larsson med 102 sek. mod Inge Sundstedts 96 sek.

En spændende afslutning på 3 dejlige dage med godt flyvevejr og sammen med gode modelflyvekammerater fra hele Norden.



*Lars Larsson med sin vindende Bernfest model*

Når man kun er to til hjælpes ad med flyvning, tidtagning og hjemhentning, bliver der desværre ikke megen tid til at selv tage billeder, så vi er stor tak skyldig til Mats Strömberg og Patrik Gertsson for de billeder vi har lånt fra deres hjemmesider til denne reportage.

I kan se mange flere af deres fremragende billeder på:

<http://modellflygnytt.se/opublicerat/otsm14/index.htm>

<http://hangflygning.se/>

Endvidere kan resultatlisterne fra OTSM 2014 findes på:  
[http://smos.homeunix.net/dokument/sm14\\_resultat.pdf](http://smos.homeunix.net/dokument/sm14_resultat.pdf)

*Hans og Karl Erik*

## ***DM 2014 på Randbøl Hede***

DM blev aflyst grundet dårligt vejr. Regn og blæst. Tilsvarende gjorde sig gældende på reservedagen. Og tilmeldingen var bestemt heller ikke noget at prale af.

Til gengæld var vi nogle få, der tog lidt revanche søndag den 31. august. Det skulle holde tørvejr fra middagstid og det holdt stik. Til gengæld var vinden nærmest fraværende, hvilket umuliggjorde højstart. Kun Karl Erik kunne ved hjælp af gummitovstart bringe sin Suomi i lufthavet, hvilket han gjorde en del gange og Suomien fløj ganske pænt i den rolige luft.

Og tilsvarende kunne Bjarne takket være gummimotorerne lufte hans diverse udvalg af oldtimere. Derudover fløj han også med det nye tiltag inden for fritflyvernes modeller en E-36 model med el-motor, man er ved at introducere i forskellige lande i forventning om at få klassen anerkendt af FAI.

Det var i øvrigt Hedens Dag, og der var et utal af besøgende i det nye naturcenter. Omkring kl. 15.30 begyndte det så småt at regne og vi pakkede grejerne og drog hjemad til de hjemlige køkkengryder efter en hygsom eftermiddag.

*Frede*

Desværre sluttede stævnet alt for sent søndag eftermiddag. Mange var kørt hjem inden præmieuddelingen Kl. 19:00.

Det er lidt synd at dette sker hvert år, men det er nok den pris man betaler for at have årsmødet lørdag aften - en problematik vi også kender fra DM, men stadigvæk lidt træls når man har mere end 500 km hjem bagefter.



*Hans får overrakt S3 pokalen af Sven Landevik*

## *Hyggetræf den 8. september 2014 i Slaglille*

Vejret så iflg. prognoserne tilforladeligt ud lige bortset fra vindstyrken, der skulle udfolde sig omkring de 5-6 m/s og mere i vindstødende. Det holdt stort set stik, men en enkelt byge drattede trods alt ned, men var heldigvis kortvarig.

Ved 13 tiden dukke de forskellige oldtimere op fra nær og fjern. Og fjern kan man vist roligt sige om vort medlem Henry Ekelund, der kom helt fra verdens næststørste land Canada og benyttede lejligheden til at se og hilse på i forbindelse med besøg i Danmark. 83 år gammel, men rask og rørig. Dejligt at se.

Ove Nesdam havde organiseret noget smørrebrød og i takt med vi konsumerede det gik snakken på livet løs og der blev taget fotos fra højre og venstre. Og senere blev der også tid til at besigtige fotos fra de gode gamle dage, medens kaffe og hjemmebag fremtryllet af fru Neumann gled ned over de respektive ganer.



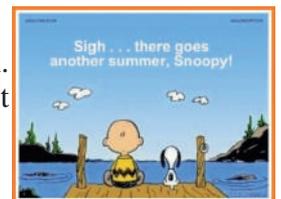
Det var alt i medens blevet tørvejr og trangen til at få nogle modeller i luften gjorde sig gældende.

Følgende blev luftet med held og uheld til følge. Sct. Louis, Jokum, Holger Danske og en unavngiven Al-er. De tre sidstnævnte slap uden skader, hvorimod Sct. Louis fik et øre og noget beklædning læderet.

Modellerne tilhørte Kjeld O. Petersen, Ove Nesdam, Hans F. Nielsen og Noah, der ikke var nærværende grundet skolegang. Fritz nøjedes med at håndstarte sin FN23.

*To gamle pingviner, Henry Ekelund og Poul G. Jørgensen*

En god eftermiddag, desværre ikke tilsmilet af vinden, fandt sin afslutning ved 16 tiden. Længst vej hjem havde Henry Ekelund, der skulle flyve næste dag, men han er kommet godt hjem og har sendt denne lille hilsen.



Og en tak til det kvindelige islæt, der dækkede bord, lavede kaffe og ryddede op.

*Frede*

# C2 Modeller

Har du svært ved at løbe din svævemodel op i stille vejr og er du træt af at snuble over tuer og træde i kokasser medens du prøver at se bagud, hvad din model foretager sig for enden af 100 m fiskesnøre, så skulle du måske overveje at bygge en gummimotormodel. Så kan du stå stille og roligt på startstedet og trække motoren op. Du behøver heller ikke nogen hjælper, men kan selv slippe modellen og nyde, hvordan den stiger. Vi har tidligere vist nogle C1 tegninger, men den mellemste klasse C2 kan på mange måder være en god størrelse at begynde med, så her er nogle muligheder:

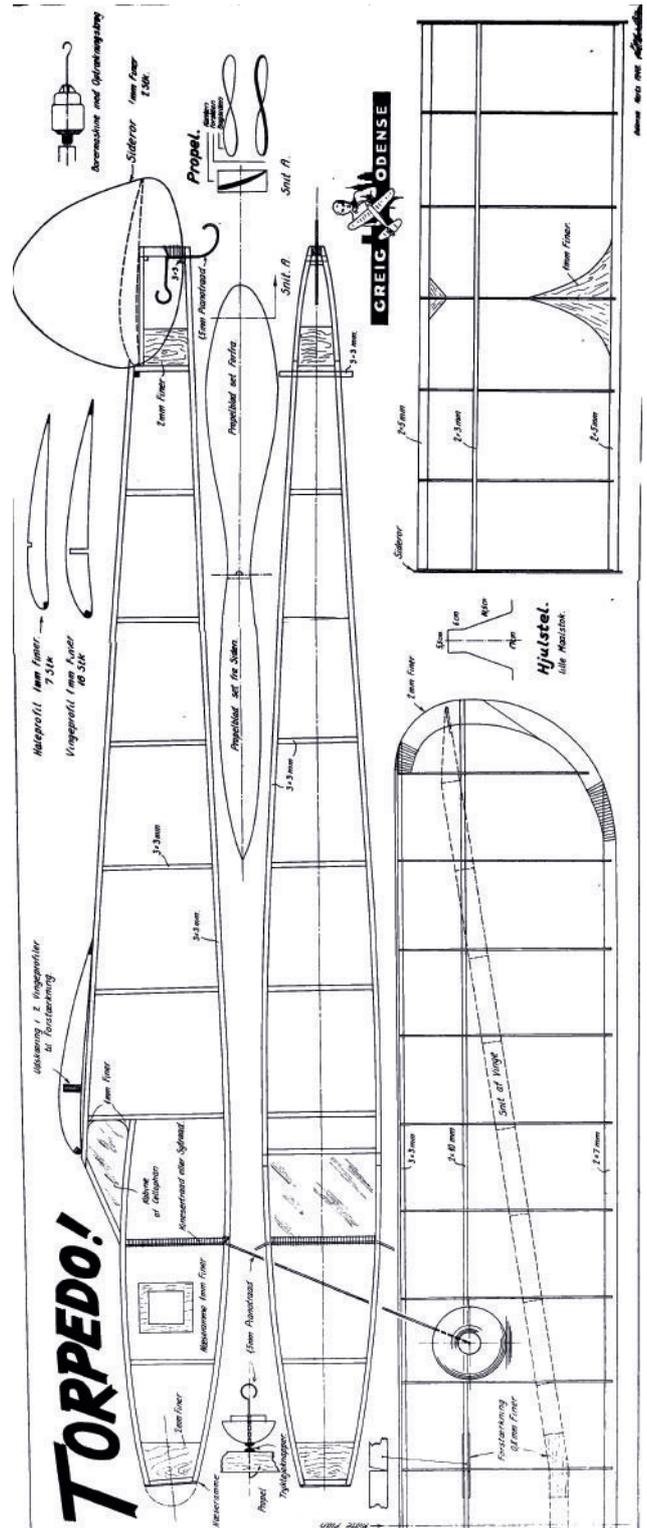
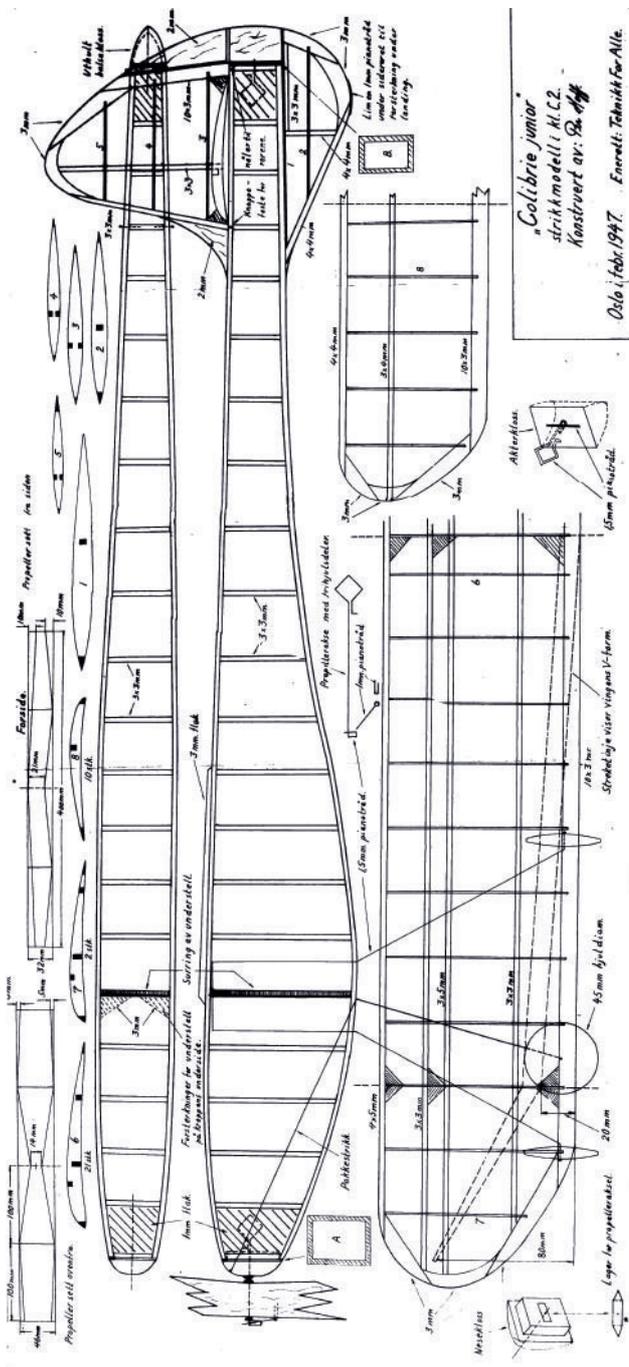
*Colibrie Junior* er konstrueret af vort norske medlem Per Hoff i 1947

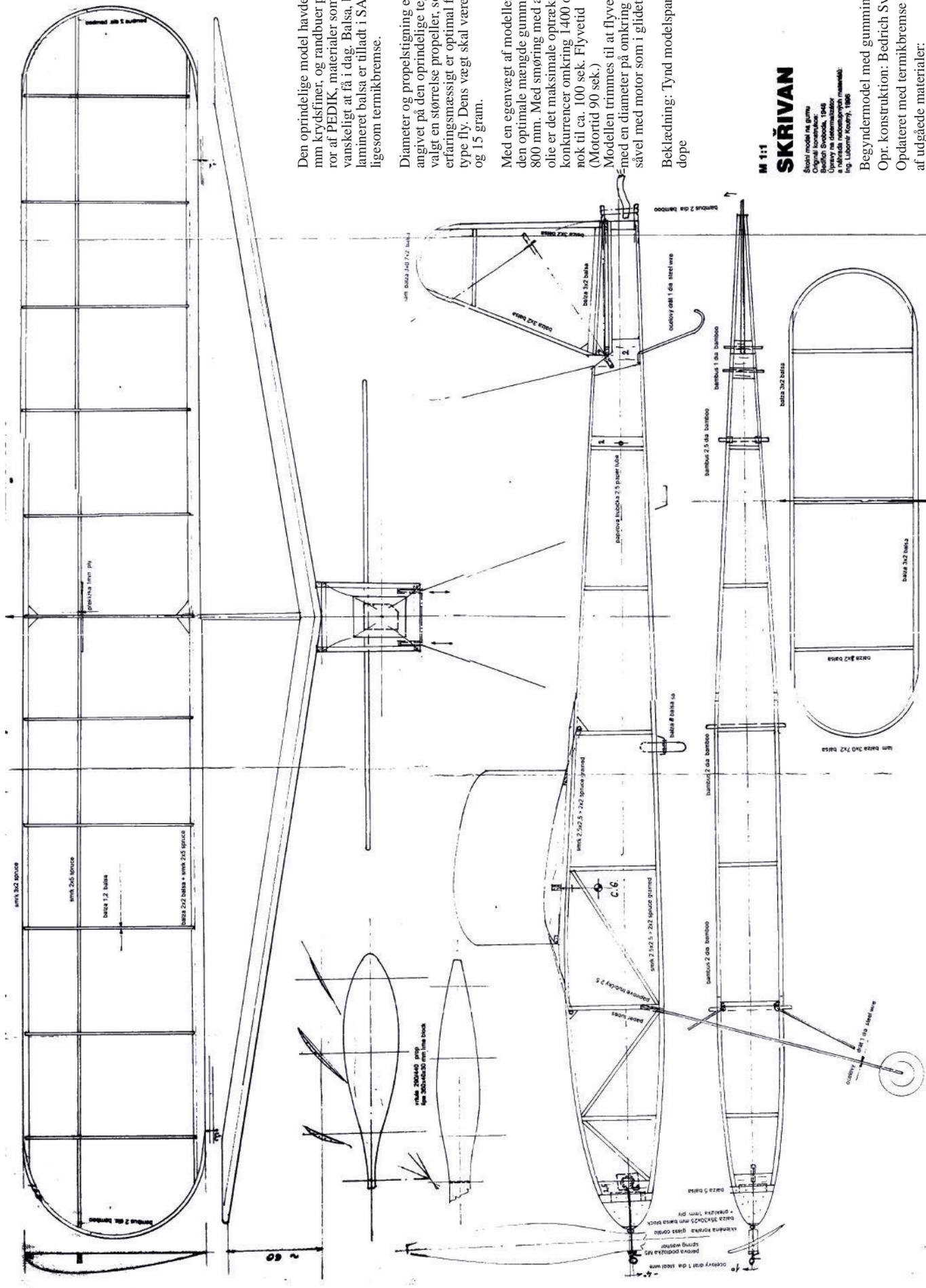
*Tornado* er en byggesætsmodel fra Greig, som er konstrueret af Kurt Nielsen i 1948

*Skrivan* er en tjekkisk model, som er konstrueret af Bedrich Svoboda i 1946

*Le Vibrant* er en smuk fransk Wakefield, konstrueret af René Jossien i 1948

Karl Erik





Den oprindelige model havde ribber af 1 mm krydsfiner, og randbuer på vinger og rør af PEDIK, materialer som er meget vanskeligt at få i dag. Balsaa, bambus og lamineret balsaa er tilladt i SAM reglerne, ligesom termikbremse.

Diameter og propelstigning er ikke angivet på den oprindelige tegning. Der er valgt en størrelse propeller, som erfaringsmæssigt er optimal for denne type fly. Dens vægt skal være mellem 11 og 15 gram.

Med en egenvægt af modellen på 50 g, er den optimale mængde gummi Tan II 5x1 800 mm. Med smøring med amerikansk olie er det maksimale optræk ved konkurrencer omkring 1400 omdrejninger nok til ca. 100 sek. Flyvetid uden termik. (Motortid 90 sek.)

Modellen trimmes til at flyve i cirkler med en diameter på omkring 50 meter, såvel med motor som i glidet.

Bekledning: Tynd modelsipan + 5 x tynd dope

## M 1:1 SKŘIVAN

Special model af stavn  
Original konstruktion:  
Bedřich Svoboda, 1946  
Uprawy na cmentarzach  
i w ogrodach w Lubomirze Koutny, 1996

Begyndermodel med gummi motor

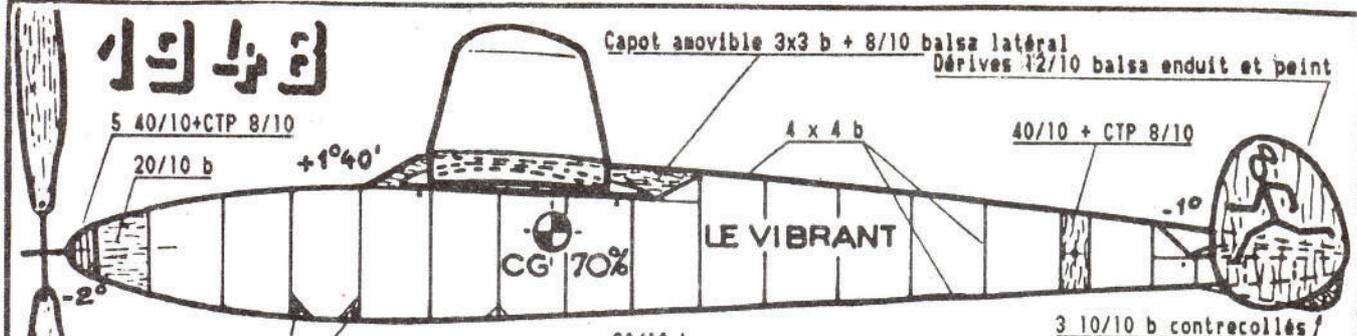
Opr. konstruktion: Bedřich Svoboda 1946

Opdateret med termikbremse og erstatning af udgåede materialer:

Ing. Lubomir Koutný 1996

1343

Capot amovible 3x3 b + 8/10 balsa latéral  
Dérives 12/10 balsa enduit et peint



# LE VIBRANT

## WAKEFIELD ANCIEN

### René JOSSIEN

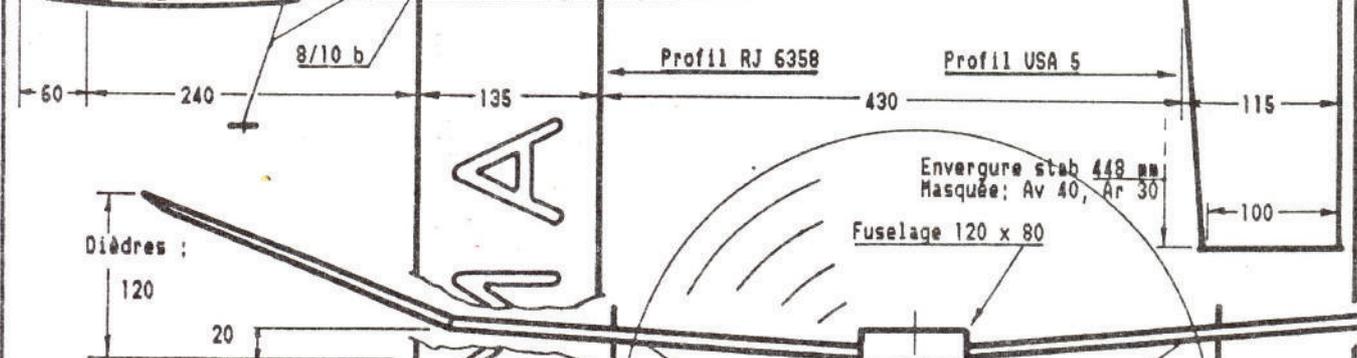
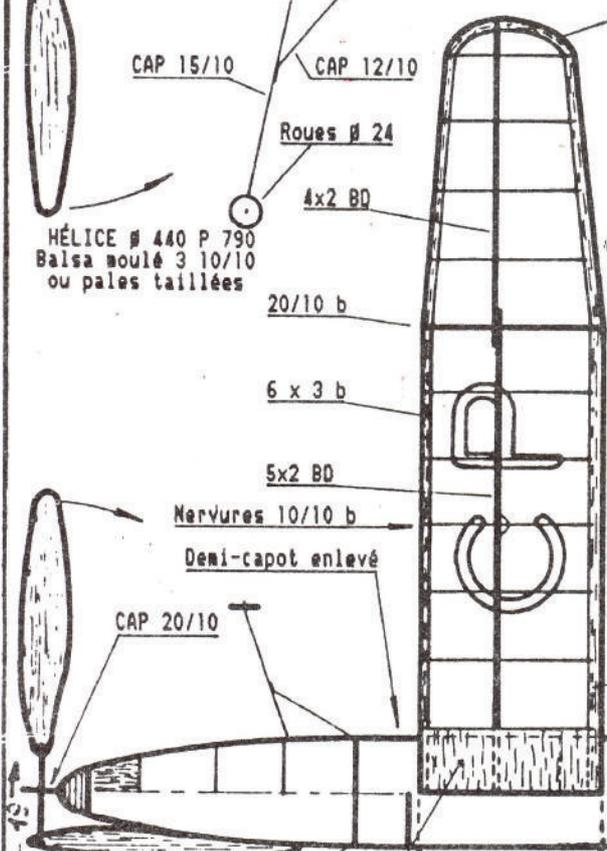
#### CARACTÉRISTIQUES

|   |                       |
|---|-----------------------|
| Envergure   | 1140 mm               |
| Longueur hors tout                                      | 980 mm                |
| Surface des ailes                                       | 13,48 dm <sup>2</sup> |
| Surface du stabilo                                      | 4,44 dm <sup>2</sup>  |
| Masse totale  | 240 g                 |
| Moteur élastique; masse                                 | 95 g                  |
| 16 brins 6,35 x 0,8                                     | L=1100 mm             |
| Hélice bipale repliable ;<br>Diamètre 440 mm Pas 790 mm |                       |

#### ENTOILAGE

Fuso: papier kraft  
Autres: pap. japon  
Enduit nitro-cellu  
losique; 2 couches  
Peinture cellulose.

RÉGLAGE : Droite/Droite



#### PALMARÈS

- 1° Moret sur loing : 2m 36s
- 1° Orléans (?)
- 3° Championnat de France 1948 : un vol de 27m 38s
- 5° Eaton Bray, Août 1948 : Appareil chahuté, entraîné dans un piqué à mort au 2° vol

— COULEURS ORIGINALES —  
Fuselage et dérives noirs  
Ailes et stabilo rouges

# RÉTRO

AILES RJ 6358

Vrillage -2° en bt à G.

R. Jossien

1/10 ÉCHELLE

5dm

10.89