



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 4

december 2015

24. årgang



Inde i bladet:

Lidt modelflyvehistorie

Hyggetræf på Slaglille

Indkaldelse til Landsmøde 2016

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål
at bevare dansk modelflyvehistorie.

24. årgang nr. 4-2015

Formand/ Webmaster

Hans Fr. Nielsen
Klemivej 4
8355 Solbjerg
Tlf. 86927876
Mobil 25137276
hfn@live.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. marts 2016



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Vinteren nærmer sig, og dagene er blevet kortere. Det er nu der skal bygges modeller til næste års konkurrencer. Det kan forhåbentlig blive til mange hyggelige timer ved byggebrættet. Kniber det med materialer kan vi i klubben levere en del lister og finer, samt beklædning og timere.

Vi er på tærskelen til et nyt år, så det er vel naturligt med et lille tilbageblik på årets stævner.



Vore hyggetræf i foråret måtte aflyses. Bedre gik det i efteråret, både på Midsjællands Svæveflyveplads og Randbøl Hede. På Sjælland havde vi et godt træf med stille vejr og gode flyvninger først i sept. Det kneb endda af få modellerne op i tophøjde, så vi bør nok anskaffe os et gummitov. På heden fløj vi onsdag d.9.sept.også i meget stille vejr. Ved vort en dages DM på Heden var vi også heldige med vejret. Letskyet, jævn vind og 8 veloplagte modelflyvere. Vi havde besøg fra bladet Modelflyve Nyt og det blev til en god omtale af stævnet og vor klub.

Vi var kun 3 danskere der deltog i DE SVENSKKE OLDTIMER MESTERSKABER, men klarede os endda.

Foreningen kan stadig notere en lille medlemsfremgang. Men blandt de aktive er vi blevet færre. En stor udfordring i de næste år er, at klubben i 2017 fylder 25 år og det skal selvfølgelig fejres. Men hvad så derefter. Vi er snart ganske få aktive og bestyrelsen er ved at ældes. KAN VI FORTSÆTTE, ELLER SKAL VI STOPPE MENS LEGEN ER GOD. ????

Der bliver noget at tale om på LANDSMØDET den 5. Marts i Odense.

Julen nærmer sig hastigt, så hermed vil jeg ønske alle en glædelig jul og et lykkebringende 2016.

Kalender 2016

Fredag d. 01. jan	Årsrekord året starter for henholdsvis Varighed og Distance.
Lørdag d. 05. mar	Landsmøde i Odense fra kl. 10.30
Mandag d. 25. apr	Hyggetræf på Midsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 09. maj	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 30. maj	Hyggetræf på Midsjællands svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 13. jun	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
??? aug	De Svenske Oldtimer Mesterskaber
Lørdag d. 20. aug	Danmarks Mesterskaber for Oldtimer- og Veteranmodeller på HEDEN
Mandag d. 05. sep	Hyggetræf på Midsjællands Svæveflyveplads fra kl.13.00 (FN)
Mandag d. 19. sep	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 10. okt	Hyggetræf på Midsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 31. okt	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (HFN)
Torsdag d. 31. dec	Årsrekord året slutter.

Forsidebilledet:

I anledning af julen: Ikke Rudolf, men Bjarne Jørgensens flotte Hugin

Foto Bjarne Jørgensen

Fra Kassereren

De mørke timer er blevet længere og snart tager vi afsked med 2015, men et nyt år venter lige om hjørnet.

Så er det tid til at forny dit medlemskab af DMV.

Kontingentet udgør DKK 200 (SEK 220, NOK 200 og CAD 35 for vore udenlandske medlemmer)

Vore danske medlemmer har følgende indbetalingsmuligheder:

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

Kontingentet imødeses indbetalt senest den 20. januar 2016.

Jo før du betaler des bedre sover du!

På gensyn i 2016

Årsrekorder

Ved de Svenske Mesterskaber fløj Hans med KR-21 Diogenes 9,34 min. og en distance på 2,2 km

Byggebrættet

Der er blevet bygget en del i løbet af sommeren, så både Karl Erik, Ove Nesdam, Bjarne Jørgensen, Poul Christensen og Hans er klar med nye modeller.

Ove skriver:

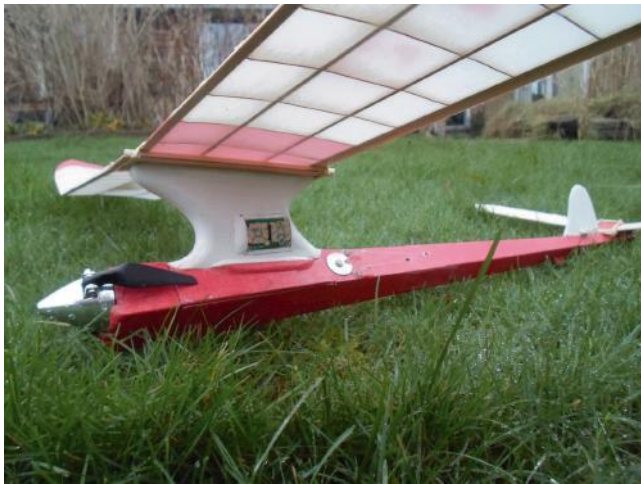
Billederne er af min svenske model, Viking, som har været under bygning i et par år tror jeg, der føles sådan, men nu er klar til prøveflyvning i det nye år.

Den er blevet forsynet med springssender (Henning Nyhegn) og mekanisk timer, lidt klodset, og modellen er også blevet lidt tung. Jeg håber at timeren over tid vil blive erstattet med noget lettere elektronisk.



På billederne ser du også en ubeklædt vinge, det er et forsøg. Jeg har givet ørene positiv pilform, modsat den negative pilform som originalen har. Jeg har en tanke om at det måske er bedre. Inden svæveflyvning har det været normen de sidste 20-30 år. Det må komme an på en prøve.

Jeg har også tanker om at forsyne den nye vinge med de såkaldte vinglets på ørenes tipper.



Hans' nye el-gasser er næsten flyveklar

Fra medlemmerne

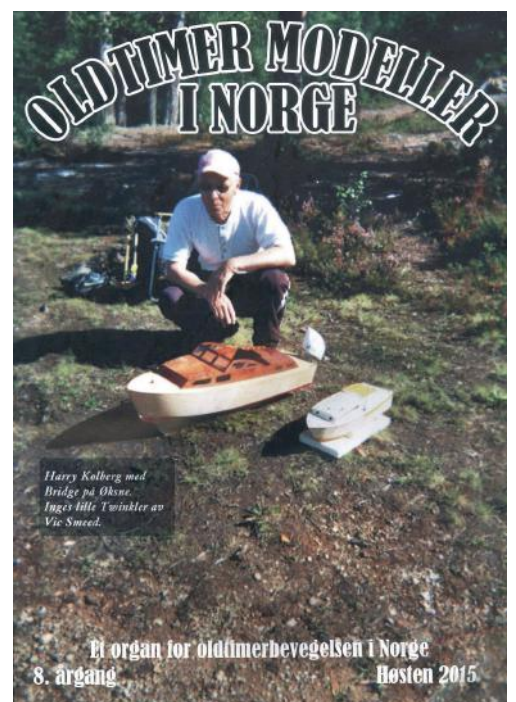
Frede er ved at optegne Michael Væths A-2 model fra midt i treserne. Michael har også deponeret 3 stk. Model Aeronautic Year Book, årgange 1957-58, 1959-61, og 1964-65.

Per Hoff, Nordens ældste modelflyver(94), fortæller at han i løbet af sommeren har haft 55 starter med 2 forskellige RC modeller uden skader, så nu er det bare at rengøre dem og hænge dem op på sædvanlig plads. Han fortæller videre at en af hans RC modeller, Radio Master nu udkommer som byggesæt hos Firmaet Erik Engelhardt-Olsen.

Klubben har tegnet et abonnement på det Norske Oldtimer blad "Oldtimer Modeller i Norge"

Bladet udkommer 2 gange årligt med ca. 50 sider i farver, og fortæller om både modelfly-både og motorer, viser tegninger og billeder af nordiske modeller og gode artikler fra gamle dage.

Man kan tegne et abonnement ved at sende 200 kr. til Inge Kaafjeld Hobbyservice, Hellebrekkeveien 1-N 3675 Notodden. Tlf. 35013516.



Nye medlemmer

Velkommen til:

Anders Pekruhn, Jægerspris
Jørgen Emil Djarnov, Humlebæk,
Ove Simonsen, Rudkøbing,
Ulrich Reichmann, Sønderborg



Husk at møde op til Landsmødet og være med til at bestemme klubbens fremtid.

Alle kan komme med forslag til Landsmødet, men husk at de skal være formanden i hænde senest 14 dage før mødet.

Lidt Modelflyvehistorie

En beretning om, at jeg i år lavede lidt om på mine ferieplaner og i stedet for flyrejsen til Nice i Sydfrankrig tog bilen og kørte derned i den hensigt på vejen at deltage i en moderne modelflyvekonkurrence, en såkaldt World Cup, er næppe hvad Oldtimers læsere forventer at finde i det udmærkede blad.

Jeg skriver den også kun, fordi der helt tilfældigt kom lidt modelflyvehistorie ind i billedet.

Først tilståelsen. Efter stort set ikke at have fløjet med modeller i 40 år er jeg blevet fristet til at anskaffe en moderne Wakefield, som man simpelthen køber hos en Ukrainsk leverandør. I dette tilfælde Stepan Stefanchuk, som selv er blandt de bedste i klassen. Han blev verdensmester i 2003 og nåede ved de seneste mesterskaber i år i Mongoliet op på en 2. plads. Han leverer flot byggede modeller, fuldstændig mage til dem han selv flyver med, og alt det udstyr man har brug for. Modellerne er fulde af elektronik og er stort set flyveklare ved modtagelsen.

Sådan gør næsten alle, der flyver Wakefield i dag. De nye byggeteknikker med kulfiber og Kevlar og næsten intet træ er alt for komplicerede for en almindelig modelflyver.

Jeg har nu fløjet 2 konkurrencer i år med modellen og begge gange er gået hæderligt, men min rutine er meget rusten efter den lange pause. Sidste konkurrence var den 46. Eifelpokal 2015, der som sædvanlig foregik i nærheden af Zülpich syd for Köln. Kort fortalt blev jeg nr. 21 af 44 deltagere fra 11 nationer. Stepan var selv deltager og blev nr. 3 i en 11-mands fly-off.

Det var en ekstra fornøjelse at finde Reiner Hofsäss blandt tilskuerne. Flere vil vide, at Reiner blev Wakefield-verdensmester i 1985. Jeg traf ham første gang til Europa Cup i 1968. Han er meget vidende og interessant at snakke med. Det skal også fortælles, at han var med til at udvikle Wakefield-modellerne i retning af større spændvidde, som det jo er standard i dag med de stive kulfibervinger.

Reiner arbejdede med vinger i massiv balsa og kunne bygge vinger med helt op til 1800 mm spændvidde. Det forbedrer glideegenskaberne meget.

Det hører også med til historien, at Reiner's modeltype, kaldet Espadon, også blev fløjet af hans ven og holdkammerat Lothar Döring, som vandt verdensmesterskabet to gange i træk i 1981 og 1983.

Dagen efter Eifelpokal kørte jeg videre på min



Max Hacklinger's MP-11 fra 1953

ferietur med det formål, at besøge München og især Deutsches Museum, som er et teknisk museum i den helt store klasse. Jeg har aldrig været der før, men det har stået på min ønskeseddel meget længe. Jeg vidste, at der i den aeronautiske afdeling var nogle gamle Messerschmidt-fly og andre sager fra 2. verdenskrig, som jeg gerne ville studere, vel vidende at Deutsches Museum også har et omfattende anneks nord for München fuldt af flyvemaskiner.

Jeg blev virkelig imponeret over omfanget af udstillingerne inden for alle grene af teknologi og ikke mindst fly og aerodynamik. Hele flyvningens historie blev rullet ud.

Og så kom overraskelsen. Oppe på øverste etage hang der en række modelfly. Det havde jeg ingen anelse om. Der var modeller fra mange tidsaldre. De tidligste var tydeligvis replikas, for de var i for fin stand til at man kunne tro, at der var tale om originaler. Men så kom vi til min egen levetid, og jeg blev helt paf.

Her hang Max Hacklinger's epokegørende A2-modeller MP-10 og MP-11 fra 1952 og 1953.

Her hang Rudolf Lindner's Spinne 1954 og 1955, modeller som begge have vundet VM, den ene i Odense 1954, den anden i 1955.

Ved siden af hang Günther Sämans Hornisse, med hvilken han vandt Wakefieldpokalen i 1955. Alt sammen noget jeg som stor dreng læste om i FLYV, Aeromodeller og Frank Zaic's årbøger, dengang det var aktuelt.

Men der var mere. Fra VM 1969 i Wiener-Neustadt, hvor jeg selv var til stede som tilskuer og hjælper, var der to gasmotormodeller af Franz Baumann og K.H. Rieke, som blev henholdsvis nr. 1 og 2 i den fly-off som også havde vor egen Thomas Køster som deltager. Jeg var selv vidne. Sikket gensyn.

Inden jeg kommer til rosinen i pølseenden, skal jeg berette, at der i en montre var vist og forklaret, hvad en gummimotor er og at den kan anvendes som et enkelt bundt af strenge eller deles op i flere, der er forbundet med tandhjul. At opfinderen var Alphonse Penaud i 1871 er naturligvis angivet. Det er en udstilling, som er meget kompetent lavet.

I min nu meget opmuntrede tilstand faldt mit blik på noget skrammel, der lå oven på en montre. Det tog ikke lang tid, at konstatere, at "skramlet" var en Wakefield-model, der var faldet ned og delvis fra hinanden. Halefinnen manglede og vingetipperne var bøjet nedad og i en skæv vinkel. Ikke desto mindre var det tydeligt, at det drejede sig om Reiner Hofsäss' Espadon fra 1985.



Rudolf Lindner's Spinne fra 1954 og 1955



Günther Sämans Hornisse fra 1955

Jeg var ikke længe om, at skrive på Facebook, at jeg havde brug for Reiner's mailadresse og hvad anledningen var. Jeg fik hjælp inden for få timer og har efterfølgende været i kontakt med Reiner. Modellen var, viste det sig ved Reiner's besøg på DM en uge senere, ikke mere medtaget end at den kunne renoveres på stedet. Det er sket og den er ophængt på ny i god form.

Min korrespondance med Reiner har så givet mig de sidste detaljer om modellen. Hans sejr ved VM i 1985 blev sikret ved 7 ordinære flyvninger hver på 180 sekunder, efterfulgt af hele 5 fly-off starter. 24 deltagere fløj fuld tid og blev skilt fra gennem 5 omgange. I alt 4 fløj med i 8 minutters runden. Reiner, hans ven Lothar samt en kineser og en nordkoreaner. Kun Reiner fløj 8 minutter for sejren. De første 10 flyvninger skete med en model, der så gik tabt. Modellen på DM er den der fløj i 7- og 8-minutters runderne og sikrede sejren.

Det fremgår sikkert af ovenstående, at jeg anbefaler Deutsches Museum til alle teknologi- og flyinteresserede. Men de sidste bemærkninger fra Reiner var desværre, at aeronautik-afdelingen lukker om få uger for at gennemgå en sikkerhedsopgradering, der skal vare 4 år. Godt at jeg fik besøgt stedet i tide.

Christian Schwartzbach 2015-09-21



Stor svævemodel fra 1940



Gummimotormodel

INDBYDELSE/ KONKURRENCE

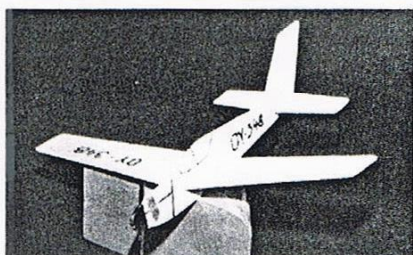
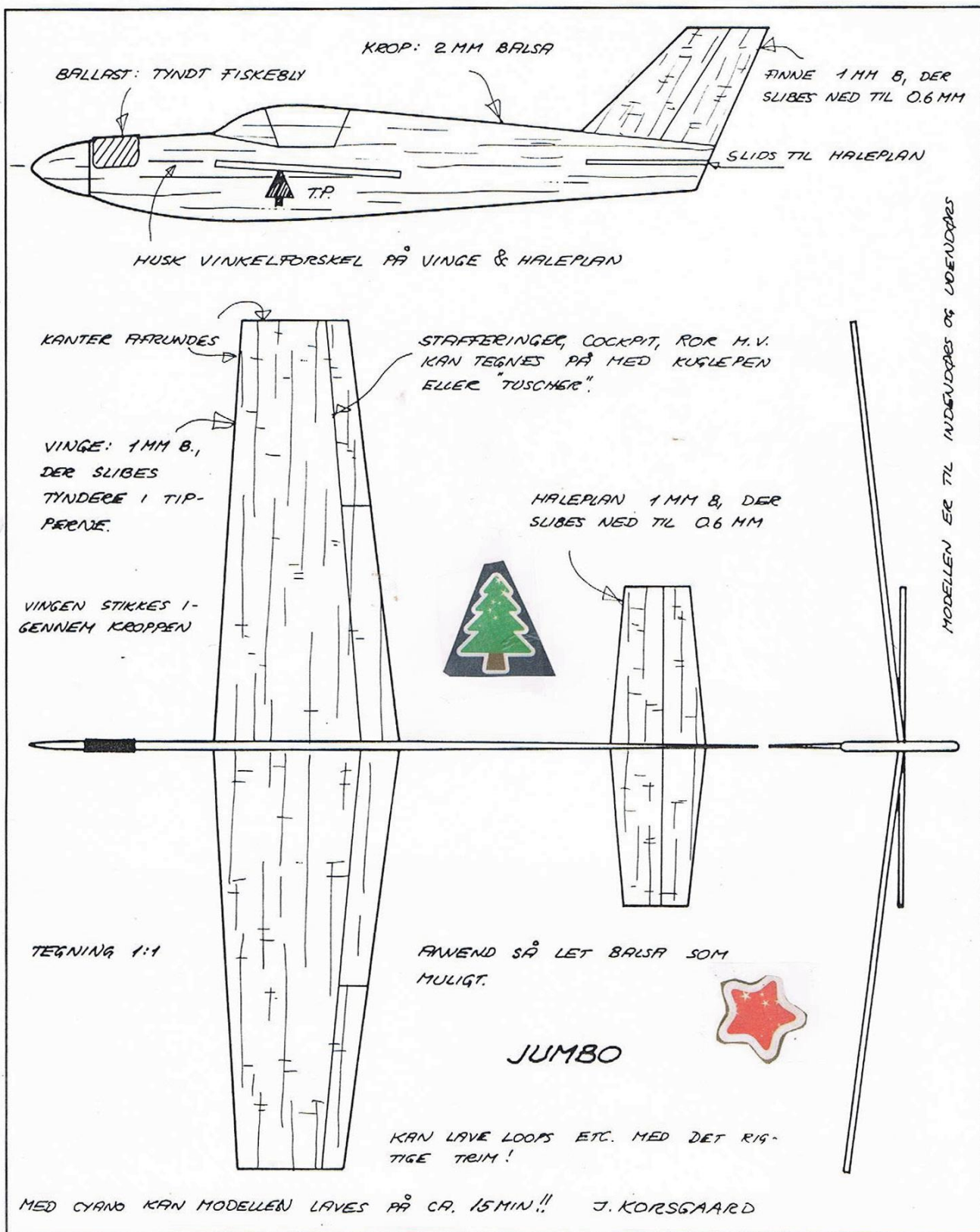
Klubben inviterer hermed til en lille kappestrid mellem drevne og dygtige ældre modelflyvere.

Ved landsmødet d.5. marts i Odense afholder vi en lille konkurrence for CHUCKGLIDERE.

Klubben sætter et par gode flasker rødvin på kant.

Modellen skal have et samlet planareal på max 50 cm²

Så fat en balsaplade, en kniv, lidt lim og lidt finger snilde, og mød op til en spændende konkurrence. Du finder forslag til modeller her i bladet. Flemming D.'s er lidt for stor i fuld skala, men byg den i den størrelse, som tegningen på næste side er, eller prøv en egen konstruktion.



JUMBO

Her er en tegning i FULD STØRRELSE til en lille flyver, der kan flyve uden- og indendørs. Det er en gennemprøvet konstruktion, som har fløjet luften tynd mange steder de sidste 10 år! ... Og guf for familiens yngste, hvis de ellers kan overtale far (eller mor) til at lave et par stykker.
 Jørgen Korsgaard



Slaglille 5.10.2015

Det skulle vise sig at blive årets sidste hyggetræf. Tilmed velsignet af vejr-guderne med svage vinde, lune temperaturer og højt til loftet.



Efter megen velkomst de fremmødte imellem, drog vi alle til hobe, op til den østlige del af flyvepladsen, eftersom vinden smøg sig om vore korpuser fra østlige retninger.

Og vi var Bent Schmidt, Fritz Neumann, Finn Frederiksen, Anders Pekruhn, Hans Fr. Nielsen og ego. Samt det kvindelige islæt, der forskønnede omgivelserne og pludrede, som var vi blandt fugle en forårsdag. Men vi savnede Ove Nesdam, Flemming Gøthgen og Finn Sonne-Jensen.

Det tog ikke lang tid før modellerne var taget ud af bilerne, samlet og klar til at entre luften over os. En efter en lattede de fra grønsværen eller vel rettere fra diverse hænder og begav sig mod højderne, men der jo grænser for hvor højt. Det sørger linelængden på 50 m helt automatisk for. Men ingen regel uden undtagelse, for havner modellen i termik, så er der frit slag.



Men mindre kan jo også gøre det. Og da vinden rent ud sagt var luddoven, skulle der løbes hurtigt, såfremt en model skulle i luften. Det formår vi jo ikke alle med mange år på bagen. Men opkom de da – modellerne altså – og dog. Der var tilsyneladende nogen, der led af højdeskræk. For bedst som de var på vej op, trak de ud og ned igen. Og til tider resulterede det i nogle risikable nødlandinger. Men efter de var blevet kigget lidt efter i sømmene og der var pillet lidt her og der, steg de atter til vejrs og klarede sig hæderligt. Højdeskrækken var tilsyneladende forsvundet og dog. For nu var det åbenbart nogle af piloterne, der led af samme og klogelig stoppede medens legen var god og modellen hel.

Anders Pekruhn, vort senest tilkomne medlem, var en af de første til at sende en model i luften. Men den var motordreven, og havde ingen problemer med at gøre sig bekendt med luftens molekyler. Og den var tilmed radiostyret, så der var ingen slinger i valsen for dens vedkommende.

Anders havde også et gummitov med, og da moder vind i første halvleg ikke gjorde meget væsen af sig, var der flere, der blev fristet til at sende deres modeller i luften ved hjælp af denne katapult. Fungerer udmærket, såfremt modellerne er retningsstabile eller de er radiostyrede. For ellers kan det resultere i, i værste fald brækkede vinger eller kroppe.



Andre holdt sig til den traditionelle metode, hvis ellers de formåede at løbe hurtigt nok. Ellers ydede Hans første hjælp. Senere i anden halvleg vågnede vinden af sin slummer, og det lettede situationen en del.

Fritz havde ved tidligere besøg hos nu afdøde Børge Pjerri Hansen, fået overdraget en radiostyret 2 meter svævemodel. Fritz var ikke interesseret i den, så den skiftede nu atter hænder og landede hos Finn Frederiksen, hvor den nu kan nyde sit otium. Det lod den sig ikke sige to gange og fik straks et par starter med gummitovets hjælp, og svævede pænt over vore hoveder, medens vi lod tankerne gå til Børge i de højere regioner.

Således fik alle medbragte modeller lige fra Fidusia, FN23, Sans-egal, Suomi, Stratos m.fl. nydt en tur i luften eller to i det dejlige flyve vejr.

Klokken var ved at blive gammel og kaffen trak, så kort tid efter blev kursen sat mod klubhuset i den anden ende af flyvepladsen, hvor vi hurtigt blev bænket og nød kaffe og kager, alt medens snakken gik lystigt.

Således endte årets sidste hyggetræf, idet Randbøl-træffet blev aflyst af forskellige årsager.

Tak for i år og på gensyn næste år med frisk halm i træskoene og nybyggede modeller i hænderne.

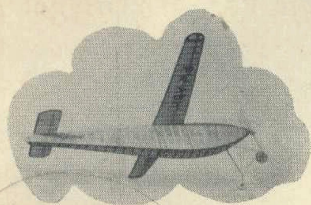
Frede

Vi har tidigare omtalt sidan <http://modellflygnytt.se/gamlax.htm>, hvor Patrik Gertsson gør en stor indsats for at bevare en mængde gammel modellflyvelitteratur. Han har for nyligt fået skannet 33 numre af Flygtidningen fra 1940'erne, som er et blad, der svarer til KDA's Flyv med nogle sider om modellflyvning i hvert nummer, herunder en meget interessant serie om dansk modellflyvning, som hovedsageligt var skrevet af Per Weishaupt og indeholder mange spændende oplysninger. Et eksempel er hans beskrivelse af status for dansk modellflyvning i juni 1942, men der er også en del gode beskrivelser af danske modeller fra den tid, bl.a. PW's Opvind med kurveklap og forløberen for en timeraktiveret termikbremse.

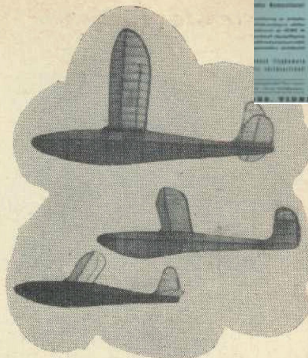


J U N I 1942

Per Weishaupt skriver i serien "Dansk modellflyg"



om
MODELLER
och
PRESTATIONER



Under det modellflygarna i Danmark tidigare huvudsakligen sysslade med motordrivna modeller började de för något år sedan med segelmodeller. Det är ju för övrigt också den vägen nybörjaren nu för tiden får gå. I stället för att experimentera så länge man var oerfaren på området valde man att bygga och flyga de erkänt goda tyska segelkonstruktionerna. Det blev i synnerhet serien "Knirps" — "Baby" — "Strolch" — en utmärkt serie från den enkla nybörjarmodellen till elitmodellen — som kom till användning. Även andra typer flög, t. ex. den tunga och stabila "Stora Winkler" samt den vad prestationerna beträffar nästan lika goda "Gentsch". Av dessa modeller byggdes den nu i Sverige så populära "Strolch" mest, men även flera exemplar av den goda typen "Hast" sågo dagens ljus. De danska modellflygarna ha nu samlad en erfarenhet tillräckligt stor för att sätta dem i stånd att betrakta de tyska segelmodellkonstruktionerna som ett övergångsstadium.

År 1938 började "Illustreret Familie Journal" i samarbete med dåvarande "Dansk Modellflyver Forbund" att publicera ritningar till modeller samt att släppa ut byggsatser i marknaden. Nybörjarmodellen FJ-1 med 99 cms spännvidd byggdes i över 10.000 exemplar och har som nybörjarmodell visat sig de tyska konstruktionerna vida överlägsen. Även den något större FJ-2 och i synnerhet den än större "internationella" FJ-6 med 233 cms spännvidd har haft stora framgångar. Nu ha många av de duktiga modellflygarna själva börjat konstruera sina modeller, och en hel del lyckade typer ha framsprungit ur de skickliga modellbyggarnas konstförfarna händer. Vissa försök att förbättra segelmodellernas prestationer har gjorts — man har använt extremt strömlinjeformade balsamodeller med stort sidoförhållande.

Hitintills ha de emellertid icke visat sig kunna nå upp i konkurrens med de gamla typerna. Tvärtom har man genom förbättrad detaljkonstruktion på och i synnerhet bättre högststartegenskaper med de gamla typerna pressat upp resultaten så mycket att man flera gånger nått 5 minuter — och detta utan någon termik. Materialet och själva byggnads sättet är i stort sett detsamma som på de tyska modellerna.

Vad motormodellerna beträffar förekom en tid modeller byggda efter tyska ritningar och med furu och plywood som material. Man uppnådde dock icke tillnärmelsevis så goda resultat som man borde kunnat nå, och några bättre flygtider blev det icke tal om förrän man började införa svenska modellritningar. Besök i Sverige och läsning av svensk facklitteratur visade att danskarna voro långt framom svenskarna på segelmodellflygning-

ens område men att de danska motormodellerna inte alls kunna mäta sig med de svenska. Flera av de välkända svenska konstruktionerna döko så småningom upp bland de danska modellflygarna, och då började resultaten visa sig. Tiderna förbättrades, och många fina rekordflygningar noterades. De danska rekorden kunna nu mäta sig med de utländska, men erfarenheten i nationella tävlingar är icke stor. Några speciella motortyper ska här icke nämnas, då det till allmänheten icke utsänts några särskilt goda typer. Huvudparten av motormodellerna äro balsamodeller med vanliga fyrkantiga kroppar, ibland ställda på kant (diamond). I vissa fall använder man "krax", i andra tvinnad gummisnodd. För de bästa modellerna är medeltiden utan termik över 2 minuter.

Både bensinmodellflygning och inomhusflygning idkas i Danmark, och dessa intressanta grenar vinna allt större popularitet, men självfallet har man ännu icke hunnit nå samma nivå som utlandet.

Ända från DMUs start ha modellerna varit underkastade vissa regler, och dessa

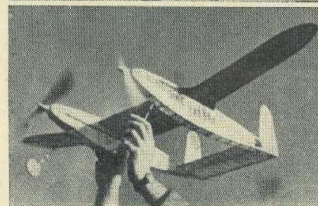
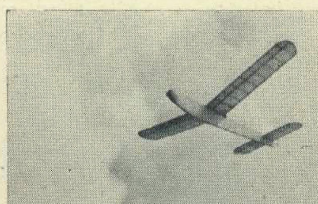
ha efter hand anpassats till de internationella. Sålunda finnes för både motor- och segelmodellerna en minimibelastning av 15 g/kvdm — och detta tycks icke välla några svårigheter. Reglerna om kroppsgeometriseringen [L × L : 100] gäller, med undantag av stavmodellerna, för alla motormodeller (dock icke för de som flygas inomhus). Också för segelmodellerna har den internationella regeln L × L : 200 varit i funktion någon tid till full belägenhet. De tidigare använda flata kroppsmodellerna ha försvunnit och synes icke mer.

För att främja topprestationerna infördes vid DMUs start officiella danska rekord, och tack vare konkurrensen om dem höjdes modellflygningens standard i landet rätt kraftigt. För att ge så många som möjligt tillfälle att bli innehavare av danska rekord och för att främja prestationerna med alla slags modelltyper infördes många klasser; tillsammans kan över ett hundratal olika danska rekord sättas. Senare ha dock flera klasser slagits samman, och enligt de nya reglerna, vilka man nu förhandlar om, blir det för framtiden "endast" 59 klasser. Det skulle bli för vittomfattande att nämna alla danska rekord, varför vi här endast publicera de "absoluta".

- A. Gummimotormodeller, största tid: 18 min 54,1 sek
- B. Gummimotormodeller, största sträcka: 19.250 meter
- C. Gummimotormodeller, största hastighet: 15,4 m/sek
- D. Gummimotormodeller, största höjd: —
- E. Gummimotormodeller, vattenstart: 42,8 sek
- F. Segelmodeller, största tid: 1 timme 16 min 22 sek
- G. Segelmodeller, största sträcka: 32.300 meter
- H. Segelmodeller, största höjd: — — — —

Mot slutet av 1938 införde DMU ett elitprov. För motormodeller krävdes tre flygningar samma dag, vardera på minst 1 ½ min, och sammanlagt finnes det nu 22 Melitflygare. Däremot finns det blott 14 Selitflygare, då kraven här är förhållandevis strängare (tre flygningar samma dag, vardera på minst 4 min). Elitflygarna ha rätt att bära förbundets lilla stiligaste guldmarke, som är deras personliga egendom.

När nu de svenska modellflygarna lärt sig flyga segelmodeller och deras danska kolleger motormodeller få vi hoppas att — när förhållandena tillåta — det skapas en intimare kontakt mellan de svenska och danska modellflygbröderna. P. W.



Bilderna: t. v. om rubriken författarens "Hyänen"; t. h. om rubr. tre elitmodeller i gruppflygning (bilden är verklig!); omedelbart härövan, uppifrån: den vanligaste danska nybörjarmodellen FJ-1; typisk dansk Wakefieldmodell; Weishaupts racermodell, försedd med parollen "Nihil sine labore" (Intet utan arbete).

Vedtægter for Dansk Modelflyve Veteranklub

§ 1. Klubbens formål er at bevare dansk modelflyvehistorie for eftertiden ved blandt andet.:

1. at sikre at modelflyvehistoriske værdier indsamlet og opbevaret på forsvarlig måde.
2. at arrangere udstillinger af modelflyvehistorisk interesse.
3. at organisere bygning af og flyvning med historiske modeller.
4. at søge kontakt med organisationer, museer og enkeltpersoner, der kan fremme klubbens formål.
5. at arrangere møder og sammenkomster af fælles interesse.
6. at oprette en samling af bøger, tidsskrifter, tegninger, fotos mm. til brug for medlemmerne.
7. at erhverve brugsret eller ejerforhold til historisk materiale til udstillingsbrug.

§ 2. DMV tilknyttes Dansk Modelflyveforbund.

§ 3. Som medlemmer kan optages alle personer med interesse for klubbens arbejde.

§ 4. DMV ledes af en bestyrelse bestående af formand, sekretær og kasserer, der vælges på et landsmøde på et år ad gangen. Desuden vælges en suppleant og en revisor.

Bestyrelsen kan nedsætte udvalg til at tage sig af særlige opgaver.

§ 5- Landsmødet er klubbens øverste myndighed og afholdes hvert år inden udgangen af april måned. Det indkaldes med mindst 14 dages varsel.

Mødets dagsorden:

1. Valg af dirigent og referent
2. Formandens beretning
3. Klubbens regnskab, budget og kontingent- Regnskabsåret er kalenderåret.
4. Indkomne forslag.
5. Valg af formand, sekretær og kasserer. Desuden vælges suppleant og revisor.
6. Eventuelt, herunder tid og sted for næste landsmøde
7. Beslutningsprotokol.

Landsmødet er beslutningsdygtigt, når det er lovligt indkaldt. Forslag til behandling skal være formanden i hænde inden 2 uger før landsmødet.

Beslutninger træffes ved almindeligt flertal. Ved stemmelighed er formanden stemme afgørende. Der kan ikke stemmes ved fuldmagt.

Ændringer i vedtægterne kan kun foretages, når et landsmøde vedtager dem med et flertal på. mindst 2/3 af de afgivne stemmer.

Ekstraordinært landsmøde kan kun indkaldes, hvis bestyrelsen. eller ¼ af medlemmerne skriftlig forlanger det
Opløsning af klubben kan kun ske, når mindst ¾ af de afgivne stemmer er for opløsningen på 2 på hinanden følgende landsmøder mod mindst 2 måneders mellemrum. Opløsning kan dog ikke ske, hvis der på et af disse møder har været mindst 5 stemmer mod opløsningen

Hermed indkaldes til

Landsmøde 2016

Landsmødet afholdes i ODENSE, LØRDAG d. 5 Marts fra kl.10.30 til ca. 15.00.

Vi mødes samme sted som sidste år i Senior Huset, Toldbogade 5.

Vi kan arrangere transport fra Banegården.(10 min. gang)

Vi starter med lidt hyggesnak, og en kop kaffe.

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

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

Frokostpause holder vi fra kl. ca.12.30 til 13.30.

Der kan bestilles smørebrød ***ved tilmeldelsen.***

Øl og vand kan købes på stedet.

Efter mødet arrangerer vi en lille konkurrence for chuckglidere. Se Oldtimeren nr. 4. 2015..

Der vil også være lejlighed til at se på tegninger, fotos, evt. medbragte modeller, m.m.

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

Tilmelding kan ske til Hans på Tlf. 86.92.78.76. el

e-mail: hfn@sport.dk, ***senest Fredag d.19. Februar 2016***

VEL MØDT

Bestyrelsen