



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1

marts 2016

25. årgang



Inde i bladet:

*Profilen
To Wakefieldmodeller
Landsmøde 2016*

OLDTIMER

er organ for

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

25. årgang nr. 1-2016

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. juni 2016



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Så er foråret på vej. Dagene er forlænget med næsten 6 timer, og dagstemperaturen har en enkel dag sneget sig over 10 grader. Mange af os er ved at lægge sidste hånd på vinterens byggerier. Klubben har anskaffet sig et moderne gummitov, så selv om vi bliver dårligere til bens, så skal vore modeller nok komme i luften. Sidst i april har vi det første HYGGETRÆF på Midtsjællands Svæveflyveplads, og 3 uger senere flyver vi på Randbøl Hede.



Årets første arrangement var vort landsmøde i Odense. Deltagene var næsten de samme som sidste år og som sædvanlig havde vi et godt møde med hygge og en del diskussion om klubbens fremtid. Der ligger et større arbejde for bestyrelsen om at gennemtænke og tilrettelægge klubbens fremtidige gøremål. Kan der stadig være interesse for en form for Veteran Modelflyvning her i landet eller skal det stoppe ved udgangen af 2017. Referatet af mødet finder du inde i bladet.

Ser vi tilbage på året 2015 har det været et år som de sidste. Medlemstallet er stabilt omkring de 75, men vi er færre der hygger os med bygning og flyvning med de gamle, smukke modeller.

Vi forsøger som foreslået på landsmødet, at afholde vort DM som et 2 dages arrangement som tidligere. Vi håber at kunne benytte Vandel kro og så flyve på Heden som sædvanlig.

Vore hyggetræf starter på Sjælland som sædvanlig på Midtsjællands Svæveflyveplads Mandag d. 25. april og på Heden d. 9. maj.

De Svenske Oldtimer Mesterskaber afholdes igen på Rinkaby Fältet og i dagene Torsdag - Fredag og Lørdag d. 15-16-17. september.

Jeg håber meget vi kan blive mange der vil slutte op om vore Hyggetræf. Find nu modellerne frem og lad os få luftet disse skønne gamle modeller og nyde nogle timer i hyggeligt samvær.

Kalender 2016

| | |
|-------------------------------|--|
| <i>Fredag d. 01. jan</i> | <i>Årsrekord året starter for henholdsvis Varighed og Distance.</i> |
| <i>Lørdag d. 05. mar</i> | <i>Landsmøde i Odense fra kl. 10.30</i> |
| <i>Mandag d. 25. apr</i> | <i>Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)</i> |
| <i>Mandag d. 09. maj</i> | <i>Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)</i> |
| <i>Mandag d. 30. maj</i> | <i>Hyggetræf på Midtsjællands svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)</i> |
| <i>Mandag d. 13. jun</i> | <i>Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)</i> |
| <i>Torsdag d. 04. aug til</i> | <i>De Svenske Oldtimer Mesterskaber</i> |
| <i>Lørdag d. 06 aug</i> | <i>på Rinkaby</i> |
| <i>Onsdag d. 17. aug til</i> | <i>Danmarks Mesterskaber for Oldtimer- og Veteranmodeller</i> |
| <i>Torsdag d. 18. aug</i> | <i>på HEDEN</i> |
| <i>Mandag d. 05. sep</i> | <i>Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)</i> |
| <i>Mandag d. 19. sep</i> | <i>Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)</i> |
| <i>Mandag d. 10. okt</i> | <i>Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)</i> |
| <i>Mandag d. 31. okt</i> | <i>Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (HFN)</i> |
| <i>Lørdag d. 31. dec</i> | <i>Årsrekord året slutter.</i> |

Forsidebilledet:

Frede starter Hans Fr.s Calle på Randbøl Hede

Foto: Karl Erik Widell

Nye medlemmer

Velkommen til: Bo-Eskil Nilsson, Löderup, Sverige
Tommy Persson, Hillerød

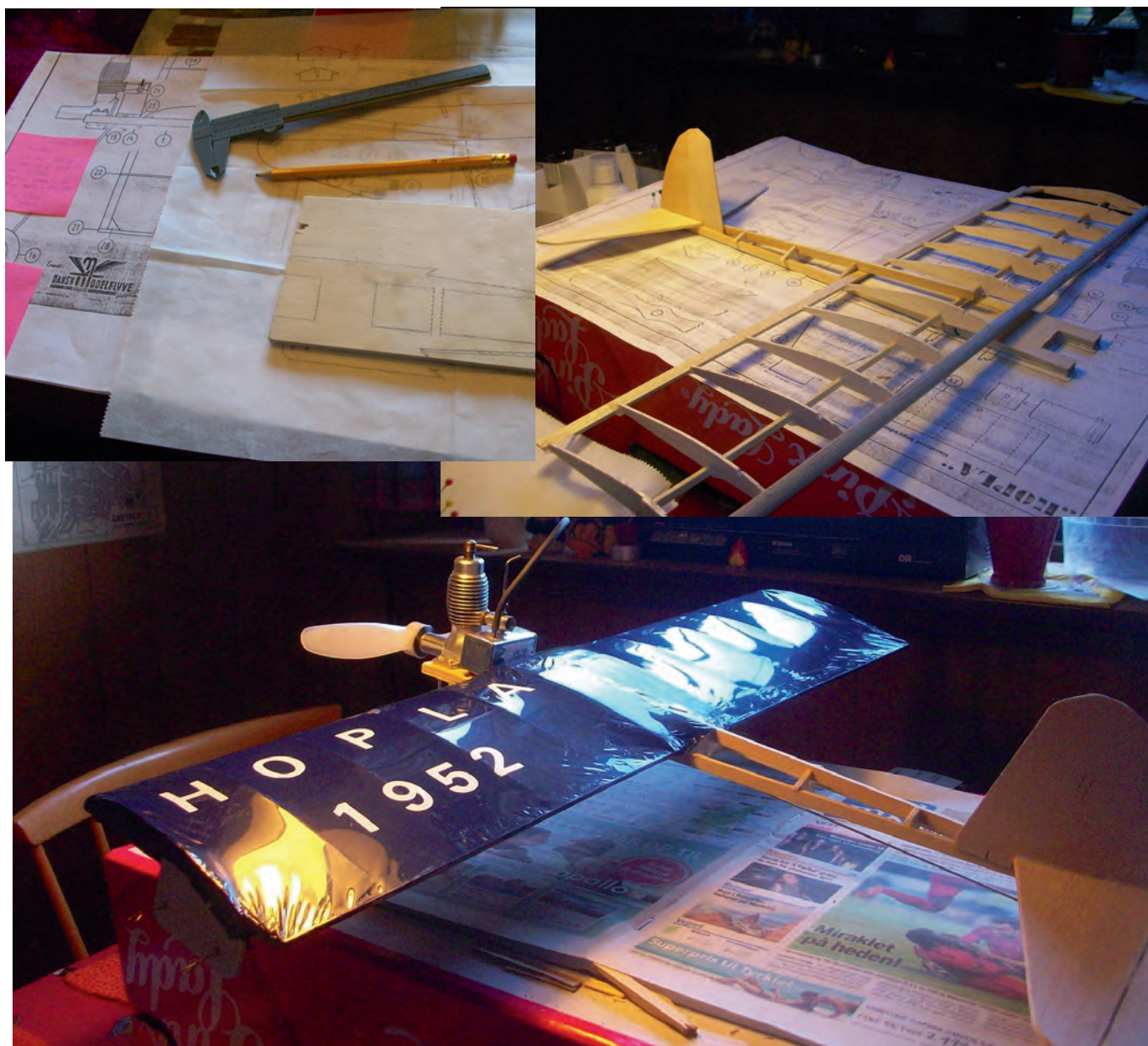
Årsrekorder

Der er ikke opstillet rekorder i varighed eller distance.

Byggebrættet

Der er blevet brugt nogle timer ved byggebrættet som forberedelse til vor lille konkurrence ved landsmødet. Ikke alle fik modeller i luften, men Bjarne demonstrerede en lille gummimotormodel. Poul er godt i gang med en svensk A-2 model MUSTAFA, og Hans er næsten færdig med Mini Ghost, en A-1 model af Per Grunnet.

Fra Arne Kristensen disse herlige billeder af den gamle linestyrede model HOPLA. Arne vil i første omgang udstyre den med den gamle Viking 2,5, men senere med elmotor.



Fra medlemmerne

Fra vort medlem i Canada Henry Ekelund, denne lille hilsen og kommentar til klubbens nuværende situation:

Hej, jeg har netop læst din klumme om fremtiden for vor klub. Ja, vi bliver gamle og måske klubben er vort forsøg på at genleve ungdommen?

Ganske klart kan vi ikke løbe hurtigt nok for en højstart mere, min reaktion er at bruge motorer og radiostyring - jeg kan nu nyde at styre mine svævere rundt, som det passer mig, og lande dem tæt ved hvor jeg står. Det er fantastisk at kunne flyve 20 -30 minutter uden at lande, så alt man gør er at lede efter termik og spare lidt på batteriet.

Andre synes at alt må være som dengang - omend de sikkert ikke har problemer med kunstige tænder eller høreapparater?

Hvordan vi så end flyver må vi alle se i øjnene at det vil komme til en ende, og ligesom med ens eget liv er det tide at skrive et testamente.

Kan vi måske her i klubben lave noget i retning af et elektronisk museum, hvor vi udstiller, hvad der var og hvad der skete, såvel som billeder og detaljer af forskellige modeller? - er det ikke et af klubbens mål at fortolke hvad der skete og præservere det for fremtiden.

Måske se om andre udenlandske klubber har noget lignende på tapetet og samarbejde - Internettet er jo ikke begrænset af nationalitet.

Hvad vor personlige fremtid angår kan vi vel sammenlignes med dem, som restaurerer gamle biler og nyder det som en hobby? Alt om at fastholde, hvad vi husker som vor bedste tid og interesse.

Som en artikel siger i Oldtimers, kan man nu købe færdiglavede modeller som er bedre end hvad vi selv kan fuske os til ved at bygge, så det er igen om hvad ens virkelige hobby er.

Personligt har det altid været om at konstruere noget særligt, (usædvanligt?) og så se hvordan det så flyver, så for mig var det vist aldrig om sekunder i luften, eller som i dag om hvilke kunstmanøvre man kan udføre med radiostyrede specialfly.

Jeg vil gætte at vi individuelt vil finde noget i vor hobby som holder interessen indtil vi selv flyver væk en dag.

Når vi betaler kontingentet i Oldtimers er det vel bare vor måde at holde fingeren på pulsen, se hvad der sker genkende navne og steder og måske ønske at kunne deltage mere.

På den måde udfylder Oldtimers et godt formål og jeg håber at der stadig vil være frivillige som vil holde det i live; fra her i Canada kan jeg vist kun takke Jer alle for indsatsen og drømme om endnu engang at deltage i et hyggetræf.

Henry

Profilen

Karl Erik Widell - Glimt fra mit modelflyveliv

Det er svært at huske, hvornår min interesse for modelflyvning begyndte, men nogle af mine første erindringer er fra et stævne, som må have været på enten Eremitagen eller Lundtoftesletten omkring 1943 under en af de mange cykelture i Nordsjælland, som min familie dengang tog på om søndagen.

For os, der var børn under krigen, var det også svært at lade være med at interessere os for flyvning, når vi så kondensstriberne på himlen og ikke mindst de mange udstillinger og opvisninger lige efter krigen.

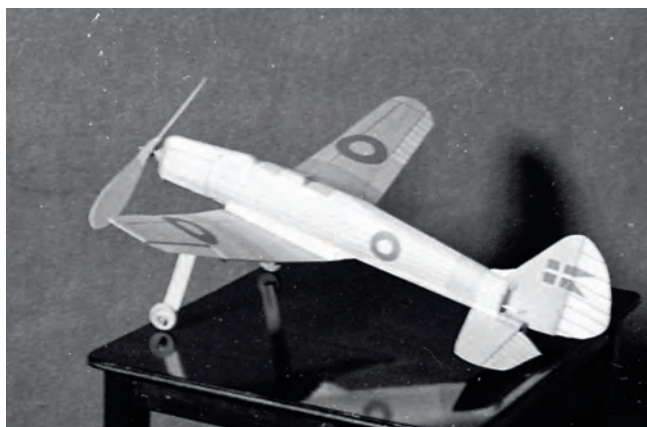


Min første model, Utterslev Mose, 1943

Som mange andre nye modelflyvere på den tid gnavede jeg mig systematisk gennem DMI's katalog fra *Baby* til *Segel Scout*, og tilbragte mange timer nede i Model & Hobby's kælderbutik i Gunløsgade. Jeg havde også stor glæde af Börje Stark og Lennart Sundström's *Modelflyve HAANDBOGEN* fra 1946, som stadig i dag er meget læseværdig



I de første efterkrigsår var det ikke bare "En båd med bananer", man ventede på. Balsa var også umuligt at opdrive, så de fleste byggesæt var baseret på indenlandske materialer og papir eller karton.



KZ 2 skalamodel, primært bygget af pap og karton.

I 1948 hørte jeg et foredrag af Thor Heyerdahl om Kon-Tiki ekspeditionen i den gamle Scala Bio. Det var meget spændende at høre om deres eventyrlige færd, men det gjorde ikke mindre indtryk på mig, at høre hvor mange hele balsatræer, de havde brugt til deres flåde på et tidspunkt, hvor man ikke kunne få så meget som et enkelt stykke balsafiner i København.

Det, som gjorde at jeg rigtigt kom i gang med modelflyvning, var at jeg fik en Thorning III motor af min far. Da jeg havde læst i *Min Hobby Bog*, at man kun måtte flyve med motormodeller, hvis man var medlem af en modelflyveklub, meldte jeg mig omgående ind i Sportsflyveklubbens Modelflyvesektion. Dengang kunne man rumme både motorflyvere, svæveflyvere og modelflyvere i samme klub!

Klubben havde til huse på 1. sal i et skummelt baghus i Mysundegade, der er en sidegade til Istedgade, og viste sig at have mange jævnaldrene medlemmer, bl.a. Steen Agner, Kjeld Kongsberg, William Friis Møller, Niels Harboesgaard, Ove Nesdam, Torben Stripp og Kjeld O. Pedersen samt nogle lidt ældre herrer som Fritz Neumann, Børge og Hans Hansen.

Fritz Neumann var den, som tog sig mest af os unge og hjalp med at ordne transport til stævner og at købe motorer og andre materialer hjem fra England, men set i bakspejlet må Fritz' største bidrag til modelflyvningen nok være A1-modellen *Fidusia*, der har givet så meget flyveglæde til så mange.

Jeg fik hen ad vejen bygget en Samba til min Thorning og lærte at holde en linestyret model i luften, men min interesse for linestyring blev ret kortvarig til fordel for fritflyvning.

Hvor jeg tidligere havde haft god plads til at flyve med små skalamodeler og lignende på plænerne i Fælledparken eller i Utterslev mose, blev Amager Fælled fremover den foretrukne flyveplads. Vi var mange, der fløj dér, og der var altid nogle at flyve sammen med i weekenderne og de stille sommeraftener. I det hele taget var der dengang masser af aktivitet i Københavnsområdet og på Sjælland med flyvedags- og distriktskonkurrencer, Sydsjællands Cup og en årlig bykamp mellem Malmö og København.



Distriktsstævne på Amager Fælled september 1951

*Stående fra venstre:
Børge Hansen, Ove Nesdam,
Steen Agner, Fritz Neuman,
Karl Erik Widell, William Friis Møller og Sørensen
(Sven E Truedsson's repræsentant i Kbh.)*

*Siddende fra venstre:
Poul G. Jørgensen, Henry Ekelund, Torben Stripp,
Verner Buch Andersen og Niels Harboesgaard*

Fra Ove Nesdams fotoalbum

Amager Fælled blev derfor ikke blot en flyveplads, men også et sted hvor man traf modellflyvere fra andre klubber, som Pingvinerne Henry Ekelund, Poul Jørgensen og Verner Buch Andersen og Erik Nienstædt, Niels Christensen og Flemming D. Kristensen samt svenske modellflyvere som Anders Håkansson, Stellan Knöös og Lennart Hansson.

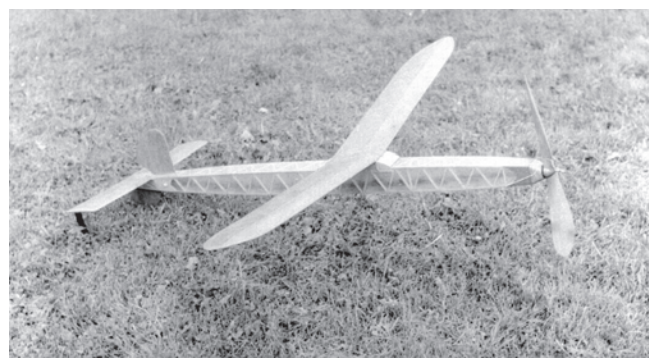
Det blev primært gummimotormodellerne, som jeg kastede min kærlighed på, selv om det også blev til nogle gasmotormodeller. Efter at have bygget nogle C1 modeller: *Tern*, *Cleo* og endelig *Kadet*, som jeg tog A-diplom med i 1951, begyndte jeg at flyve med Wakefield-modeller. Den første var en svensk model, *Laban*, men derefter blev det egne konstruktioner. Min første selvkonstruerede Wakefield-model blev opkaldt efter *Prometheus*, som stjal ilden fra guderne, og jeg holdt siden fast i navnet og satte blot et versionsnummer for de efterfølgende konstruktioner.



Ove Nesdam og jeg med min Laban på Amager Fælled april 1952.

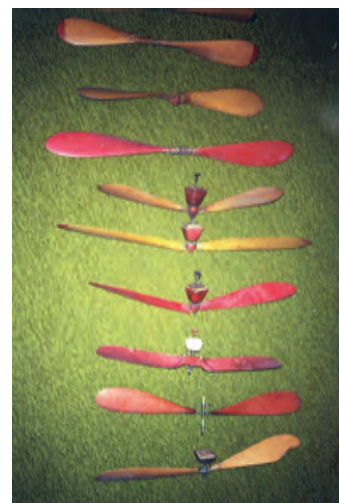
I baggrunden det faste landmærke "Langbakken"

Fra Ove Nesdams album



Den første Prometheus

De følgende år blev meget aktive. Jeg vidste ikke så meget om den teoretiske side af modellflyvning, men eksperimenterede til gengæld friskt - især med propeller. Tog bl.a. C-diplom med en kantstillet propel.



Jeg var på sommerlejr på Vandel for første gang i 1952 med Per Weishaupt som lejrchef. William Friis Møller, Niels Harboesgaard, Torben Stripp og jeg cyklede frem og tilbage til Vandel fra København. Vore modeller sendte vi som rejsegods i en stor klubkasse, som vi fire bar gennem hele Istedgade op til Hovedbanegården. Jeg kommer sent til at glemme de bemærkninger vi fik på vejen.

På lejren gav en termikflyvning med min gasmotormodel (uden lunte) så mange point, at jeg vandt min første svæveflyvetur i en Gö-4 - et side-by-side tosædet skolefly. En stor oplevelse.



Min gasmotormodel med Elfin 1,5 cm³

Jeg nåede også at konstruere en krax-model – stærkt inspireret af Arne Ellilä – til DM i 1953, lige inden den frie gummivægt blev begrænset til 80 g.

Efter, at Hans Hansen var blevet verdensmester i 1953, blev VM for svævemodeller i 1954 for første gang afholdt på dansk grund på Beldringe flyveplads.

Kjeld Kongsberg og jeg cyklede derover og oplevede som tidtagere for første gang et VM, hvor Rudolf Lindner vandt med Spinne i typisk dansk vejr.



DM 1953 på Beldringe. Erik Knudsen holder min krax-model medens jeg trækker den sidste motor op.

I 1955 kunne Danmark for første gang stille et fuldt Wakefield-hold til VM i Tyskland. Erik Knudsen, som var flyttet til København, og jeg tilbragte mange aftener på Amager Fælled den sommer med at forberede os til dette. Det gav næsten fuld uddeling for mit vedkommende, selv om jeg missede fly-off'et med 10 s i min sidste start.



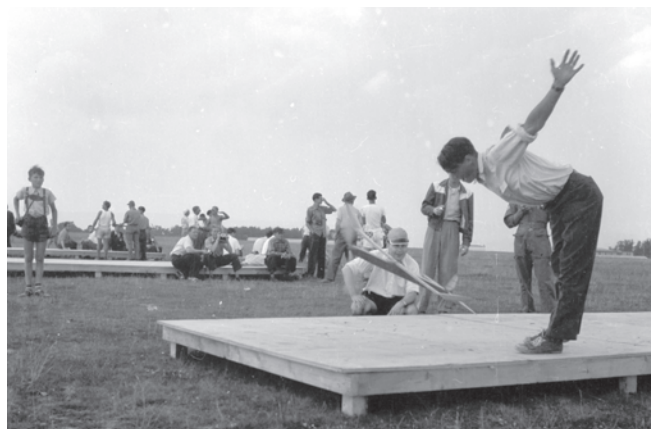
Det danske Wakefieldhold til VM i 1955 og 1956. Erik Knudsen, Karl Erik Widell, Erik Nienstædt og Niels Wagner Sørensen



Afrejse til VM i 1955. Erik Nienstædts modelkasse bliver læsset ind gennem togvinduet på Kbh H.

Det var lidt andre forhold end i dag. Startgebyret var på 5\$ og KDA's rejsetilskud på 200 kr. rakte til en returbillet til Frankfurt am Main.

Yderst tv. Flemming D. Kristensen



Der var stadig krav om jordstart i 1955. Bemærk take-off dommeren, som sidder på hug og kontrollerer, at modellen rører ved startbanen på tre punkter og at man ikke skubber.

Vi stillede med samme hold året efter i Höganäs. Vejret var elendigt med regn og blæst, men Erik Knudsen klarede sig fint og fik en 3. plads, som var den hidtil bedste danske placering i Wakefield VM. Jeg fløj min bedste model i jorden i første start og havnede langt nede på resultatlisten.



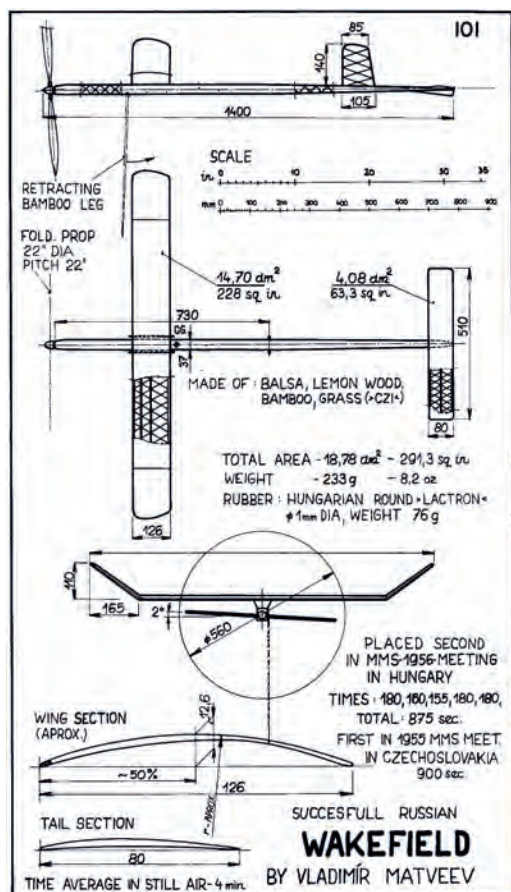
VM 1956 i Höganäs. Noget af det mest spændende var, at russerne for første gang stillede op. Her er Vladimir Matveev med sin model, som delvis var bygget af steppegæs.

I de følgende år begyndte studierne at gøre indhug i flyveaktiviteterne for flere af os. Erik Knudsen startede på sin læreruddannelse, og jeg var begyndt på maskiningeniørstudiet på DTH i 1955, hvor jeg havde stor nytte af gode råd fra Erik Nienstædt, der var begyndt samme sted et år tidligere.

Derfor blev det kun Erik Nienstædt og jeg, der hoppede på et studenterfly til London og deltog i Wakefieldklassen ved VM 1958 i Cranfield, hvor vi klarede os hæderligt med en 11. hhv. 13. plads. medens konkurrencen blev vundet af den farverige australier Bond Baker, som også havde været med i 1955 og 1956.



Prometheus 8 blev bygget i 1957 -stærkt inspireret af de russiske modeller, vi så ved VM i Höganäs, samt læsning af F.W. Schmitz' bog "Aerodynamik des Flugmodells". Flyveegenskaberne var dog ikke imponerende.



Prometheus 7 er nok den mest harmoniske Wakefield-model, jeg har konstrueret. Den var den første af mange med sekskantet krop, og blev bygget til Jyllandsslaget 1956, hvor jeg for første gang fløj fem max i en konkurrence.

Ved en tilfældighed blev den gemt på et loft i mange år indtil jeg gravede den frem og restaurerede den i 2009 - nye vinger og haleplan, men krop og propeller er originale. Den har siden da opnået 2 førstepladser og 4 andenpladser i G-int klassen ved de svenske Oldtimer mesterskaber.

Selv om den nu er blevet 60 år gammel og er 30 g overvægtig, er den stadig en fornøjelse at flyve med - både til konkurrencer og hyggetræf.

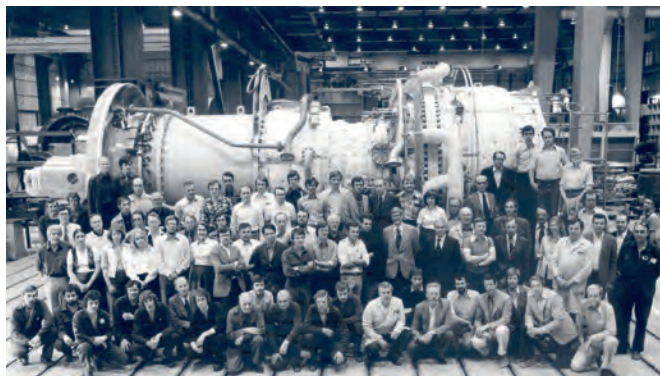
I de følgende år havde jeg travlt med mit afgangprojekt og aftjente derefter min værnepligt i Forsvarets Forskningsråd, hvor jeg også blev hængende et stykke tid bagefter som civil ansat. Det var en spændende tid, midt under den kolde krig, og jeg lærte en masse om trykbølger, måleteknik og elektronik samt at skrive programmer til Danmarks første computer, DASK.

Modelflyvningen lå lidt brak i den tid, men i 1963 deltog jeg igen i VM i Wiener Neustadt sammen med Erik Nienstædt og Kjeld Kongsberg. De to næste år gik sommerturen til Kauhava i Finland, i 1954 til Nordisk Landskamp og året efter til VM. Wakefieldholdet bestod denne gang af Erik Nienstædt, Thomas Køster og jeg. Som de fleste ved, vandt Thomas sit første VM efter et utroligt spændende fly-off.



VM 1965 Hjemhentning efter fly-off'et.

Det blev mit sidste VM som deltager. På vejen hjem fra Finland var jeg til ansættelsessamtale på STAL-LAVAL TURBIN AB i Finspång uden for Norrköping og i november 1965 flyttede vi så til Sverige og kom først tilbage til Danmark 18 år og to børn senere. Det blev en meget spændende tid for mig, hvor jeg arbejdede med forskning og udvikling af store damp- og gasturbiner, herunder en del aerodynamik, selv om det var ved højere hastigheder og machtal end i modelfly.



100 MW stationær gasturbine, udviklet i samarbejde med Pratt & Whitney på basis af "core engine" i JT9D fan jet (motoren i Boeing 747, A310 og DC-10)

På modelflyvefronten blev jeg medlem af Gamen i Norrköping, hvor nogle af de svenske veteraner som Gunnar Kalén, Ragnar Åman og Rune Johansson (Termik Johan) stadig var aktive. Jeg fik også tilladelse til at komme ind på nogle af de svenske flyvestationer, så jeg kunne deltage i de svenske stævner, hvor der var bred konkurrence af gode Wakefield-flyvere. Om vinteren kunne vi også flyve på søer med god is.



Kontakten med dansk modelflyvning fortsatte gennem deltagelse i sommerlejre og DM samt det årlige franske *Pierre Trebod* stævne, hvor mange andre danske modelflyvere deltog. Jeg nåede også at deltage i fire nordiske landskampe under min tid i Sverige.



Wakefield ca. 1975

Der blev også tid til at videreudvikle mine Wakefield-modeller, bl.a. med større sideforhold, tailplane setting, variabel propelstigning.

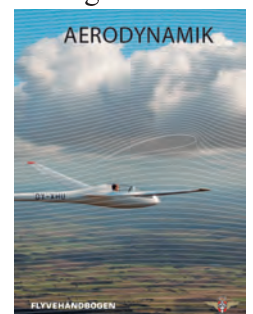
På hjemmebane blev jeg medlem af den lokale Finspångs RC-klubb, som havde en lille flyveplads kun fem minutters kørsel fra mit hjem, og begyndte at flyve med radiostyrede svævemodeller, som kom til at give mig rigtig megen flyvetid, fordi det var så let at smutte ud til flyvepladsen, når man havde tid og vejret var godt.



Drana RC-model på Axvalla hed 1977

Vi havde også stor fornøjelse af at deltage i Ållebergstävlingen, som hvert år blev afholdt på Axvalla hed ved Skara mellem Vänern og Vättern. En ren termikkonkurrence med 100 m line og idealtid på 6 min. samt point for landing.

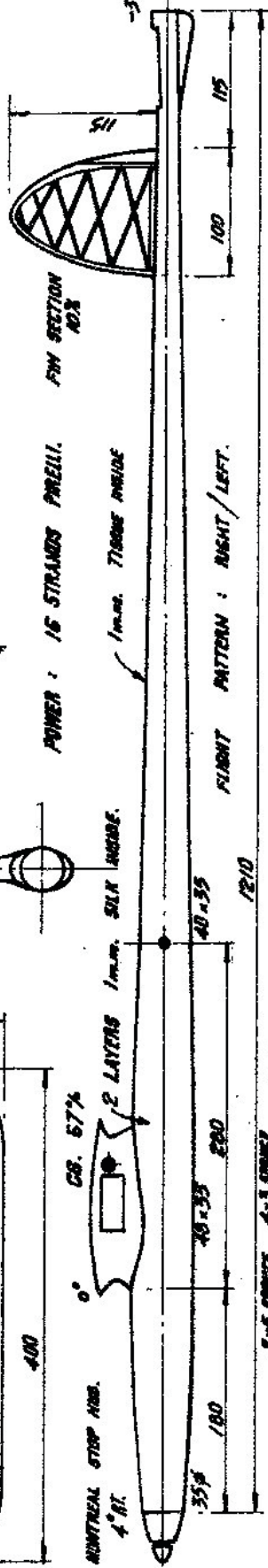
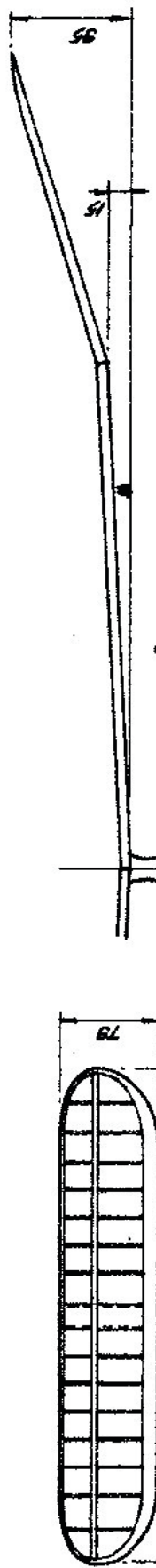
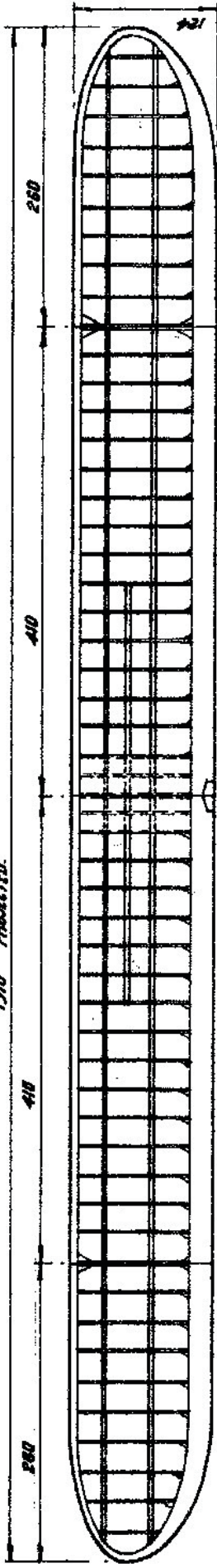
Vi flyttede til Aalborg i 1983 og samme år deltog jeg i sommerlejren i Holstebro. Fin lejr, men de omgivende plantager spiste desværre alle mine nyere modeller, og da jeg fik meget at gøre arbejdsmæssigt, kom jeg aldrig i gang med modelflyvning igen, men begyndte i stedet efter nogle år at svæveflyve i Aalborg Svæveflyveklub, som holdt til i Aars. Det gav også en masse spændende oplevelser gennem årene. Jeg blev hurtigt inddraget i klubbens teoriundervisning på aerodynamikområdet, og da KDA nogle år senere skulle udarbejde nye versioner af Motorflyve- og Svæveflyvehåndbogen kom jeg med i redaktionsudvalget. Man endte med at slå begge områder sammen til en Flyvehåndbog som består af syv hæfter, hvoraf jeg skrev det om aerodynamik.



Med alderen blev det vanskeligt at afse tid nok til at holde mig i flyveform, så jeg deponerede mit certifikat og vendte tilbage til modelflyvningen og mine gode ungdomsvener i DVM. Det har så i de senere år givet mange gode oplevelser, som jeg som redaktør for Oldtimer siden 2008 har haft rigelig anledning til at skildre og derfor ikke behøver at komme ind på her.

Karl Erik

1310 PROPOSED.



WING AREA 1975
 TAIL AREA 295
 TOTAL 1070 CM²

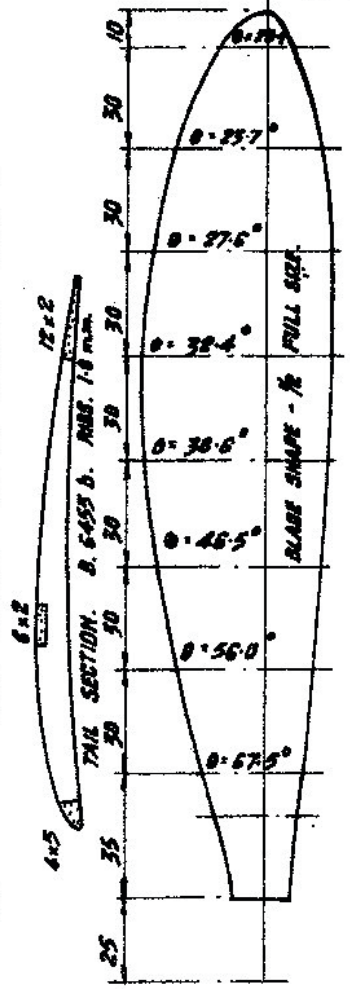
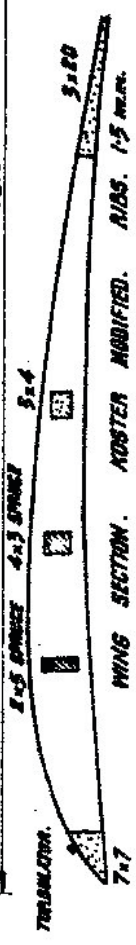
PROPELLER.
 500 DIA. PITCH VARYING
 ALONG BLADE.
 NOMINAL PITCH . 700.
 MAX BLADE WIDTH . 54.

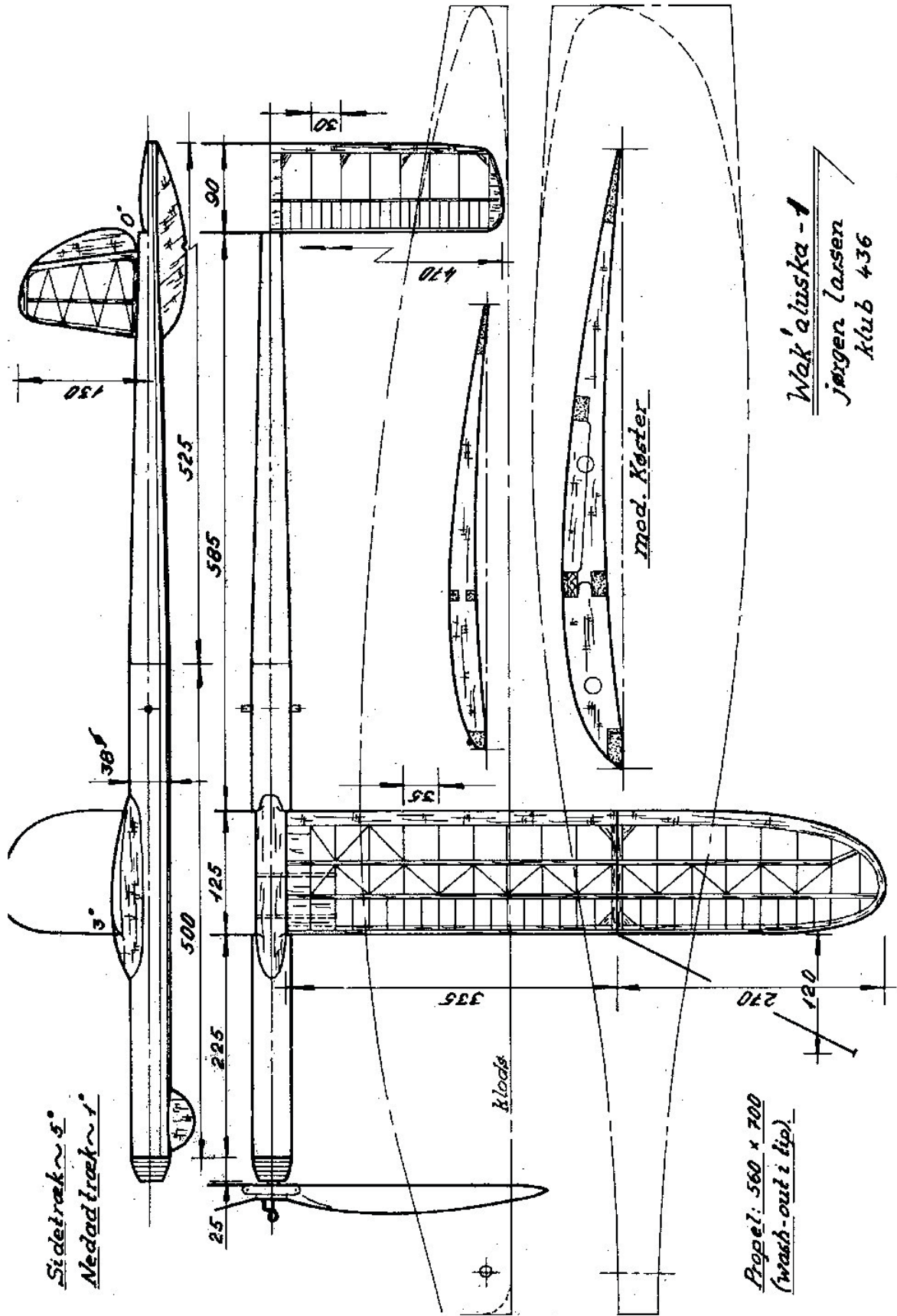
EMERGENCY.
 WINGS 44-5
 TAIL 5-5
 FUSELAGE 90-0
 PROP. 50-5
 MOTOR 40-0
 TOTAL 239-5 GRAMMES.

SCALE: 1 TO 5.

LITTLE BIG HORN.
 by Christian Schwartzbach.

BLADE SECTION 6% THICK.
 AT 0-6 RADII. FLAT
 INSIDE. SHARP T.E.
 AND T.E. BLADE ANGLE 0°





Wak'aluska - 1
 Jørgen Larsen
 Klub 436

Propel: 560 x 700
 (wash-out i tip)

Referat fra Landsmødet 2016

Dansk Modelflyve Veteranklub



Landsmøde d. 5.marts 2016

Seniorhuset Odense, Toldbodgade 5, 5000 Odense

Af personlige årsager var formanden ikke tilstede ved landsmødet, hvorfor Karl Erik Widell overtog ledelsen og bød de 11 fremmødte deltagere velkommen.

Dagsorden:

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, kasserer, samt suppleant og revisor
6. Eventuelt, herunder tid og sted for næste landsmøde
7. Beslutningsprotokol

AD 1: Christian Schwartzbach valgtes til dirigent. Finn Sonne-Jensen til referent.
Dirigenten konstaterede at landsmødet var rettidigt indkaldt, hvorefter man gik over til formandens beretning.

AD 2: Karl Erik Widell oplæste formandens beretning – vedhæftet som bilag.
Vedrørende klubbens fremtid og jubilæum, blev man enige om, at drøfte dette under punkt 4.
Formandens beretning blev enstemmigt godkendt.

AD 3: Klubbens regnskab blev omdelt.
Årsregnskabet viste et mindre underskud; 1095,30 kr.
Efter diverse forespørgsler blev regnskabet for 2015 og budgettet for 2016 godkendt.

AD 4: Der var indkommet 2 forslag fra Ove Nesdam:

Forslag 1: "Jeg foreslår at vores fremtidige Danmarksmesterskaber, som tidligere, bliver afholdt over 2 dage"

Begrundelse: Det vil give os dobbelt chance for at få bare en dag med tåleligt vejr.

Forslag 2: "Jeg foreslår at vores fremtidige Danmarksmesterskaber bliver afholdt som et midtugearrangement.

Begrundelse: vi er næsten alle pensionister, som har ugen fri, men derimod ofte er "fanget" af familie/venne-/bekendte arrangementer i weekenderne.

Ang. Forslag 1: Bestyrelsen bedes undersøge muligheden for 2 dage.

Dette vil også give chance for socialt samvær.

Ang. Forslag 2: Bestyrelsen bedes også tage stilling ang. midtuge arrangement, da det nok vil være lettere at finde overnatningsmuligheder i hverdagene.

I forbindelse med disse forslag talte man om, at svenskerne holder landsmøde i forbindelse med deres mesterskaber.

Vedrørende klubbens 25 års jubilæum var man enige om at dette skulle fejres men lagde sig ikke fast på hvordan.

Vedrørende klubbens fremtid var man enige om, at der ikke var mange chancer for at kunne fortsætte. Der kommer ingen nye medlemmer og da for eksempel næsten alle fremmødte var over 80 år, må man se i øjnene at klubben ikke har mange muligheder for videreførsel. Hvorfor en opløsning efter 25 års jubilæet må forudses.

Opløsning af klubben skal ske ifølge klubbens vedtægter og vedtages på to efterfølgende landsmøder.

Første afstemning blev foretaget og vedtaget enstemmigt på dagens landsmøde således at bestyrelsen har mulighed for at planlægge klubbens eventuelle opløsning. Deltagerne drøftede hvor og hvordan klubbens effekter skulle bevares efter eventuel opløsning af klubben.

AD 5: Der var genvalg til alle bestyrelsesposter.

AD 6: Der var ingen punkter under eventuelt udover at bestyrelsen skulle træffe afgørelse om dato for næste landsmøde.

Bilag Bestyrelsens beretning for året 2015

Det har været et år som tidligere. Vi kan notere en lille medlemsfremgang, men vi er ikke blevet flere aktive. Der er opnået gode resultater ved årets konkurrencer, og der er blevet bakket godt op om vore hyggetræf.

Flyvemæssigt har det været på det jævne. Forårets vejr har ikke været det bedste, kun et enkelt hyggetræf er gennemført.

Vejret var bedre i efteråret med vellykkede træf både på Sjælland og på Heden. Især havde vi alle tiders vejr på Sjælland d.10 oktober. Vi var en gruppe ældre piger og drenge, som både fik fløjet og hygget sig. Vind var der ikke meget af, så vi benyttede en start metode som måske skal kendetegne os ældre herrer fremover. Klubben har derfor anskaffet et professionelt udstyr.

Vort DM, som første gang blev gennemført som et lørdags arrangement, blev en lille succes med knap 10 deltagere og et rimeligt vejr.

Vi var kun 3 danskere der deltog i de Svenske Oldtimer Mesterskaber, men hævdede de danske farver rimeligt. Gid flere ville tage med til Sverige og opleve et virkeligt stort modelflyvestævne. Vi har afholdt 2 bestyrelsesmøder, med deltagelse af 1” suppleant. Her er der blevet fulgt op på det igangsatte, nye initiativer diskuteret, og flere igangsat.

Vort blad OLDTIMER MODELFLYVERNE er udkommet 4 gange til det lovede tidspunkt, og med et godt indhold, så STOR TAK til redaktøren. Det er glædeligt at så mange bidrager med gode artikler, og derved er med til at gøre bladet interessant, også uden for vor egen kreds. Man kan hente bladet på vor hjemmeside under NYHEDER. Mere end halvdelen af vore medlemmerne benytter sig nu af muligheden, men vi ønsker at flere vil følge trop.

Vor udstilling på Danmarks Flymuseum i Stauning er blevet tilset og fundet ok. Vi har udnyttet vor lagerplads fuldt ud, så en sortering /kassation af materialet er nødvendig.

Tegningsarkivet er udvidet og indeholder nu godt 320 tegninger, foldet i A-4 format og opbevares i 12 mapper. Vi har også et plukke-arkiv med ca.100 tegninger.

Vor hjemmeside besøges stadig ofte, hvilket har betydet nye medlemmer. Ved årsskiftet var medlemstallet 71.

Med hensyn til økonomien, så kan vor kasserer i år præsentere et lille underskud, men alligevel så tak til ham også.

Det var beretningen for 2015, her er så en lille orientering om aktiviteterne for dette år.

Vi modtager stadig en del tegninger, byggesæt og materialer fra flere medlemmer. De indgår i vort materialelager og er til fælles brug. Foruden dette har vi Polyspan til beklædning og mekaniske timere.

Vi har en stor samling af modeller, motorer, bøger, tidsskrifter og blade. Og samlingen vokser stadig. Det meste opbevares på flymuseet i Stauning, men også noget privat. Om vi fortsat kan opbevare vore effekter der, er uafklaret.

Vort DM på Randbøl Hede afholder vi lørdag d. 20. august, som et endags stævne. Vi flyver så hele dagen, efter samme regler som tidligere, og med evt. udsættelse til næste lørdag.

Vort rejsetilskud er fortsat 250,00 kr.

Vi starter flyvesæsonen med hyggetræffene på Sjælland og Randbøl Hede i april, maj og juni og fortsætter med 4 i efteråret.

De store modelflyvebegivenheder bliver de danske og svenske oldtimer mesterskaber i august. En anden stor udfordring bliver foreningens fremtid. Næste år fylder vi 25 år og det skal selvfølgelig fejres, men hvad så med fremtiden. Det er en af de ting vi skal diskutere senere i dag.

Det er dejligt, der er så mange der møder op til vore hyggetræf og få trimmet de flotte, velbyggede modeller, men bestyrelsen ønske for det nye år er igen, at vi må blive flere "aktive" medlemmer.

Solbjerg d.27.02.2016.



*Afstemning om bestyrelsens forslag til opløsning af klubben.
Fra venstre: Steen Agner, Henning Nyhegn, Christian Schwartzbach og Ove Nesdam*



Bjarne Jørgensen gør reklame for indendørs. Siddende Kjeld O. Petersen og Erik Møller