



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3

september 2016

25. årgang



Inde i bladet:

*Svenske Oldtimermesterskaber 2016
Danske Oldtimermesterskaber 2016
VW 1955*

OLDTIMER

er organ for

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

25. årgang nr. 3-2016

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. december 2016



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Efteråret nærmer sig og de store nationale konkurrencer er vel afsluttet.

De svenske Oldtimer mesterskaber over 3 dage blev en succes, selv om det blæste rigeligt den sidste konkurrencedag.

De danske mesterskaber over 2 dage blev vel gennemført i pænt flyvevejr. Vi fløj på heden som sædvanlig, men var indkvarteret på Vandel Gæstgivergård, næsten som i gamle dage. Kroen var nu bare i en rigtig god forfatning, med fine værelser og et fremragende køkken. Desværre var vi ligesom sidste år for få deltagere.

Ku' vi dog bare blive nogle flere deltagere, bare denne ene gang om året.

Ideen med at flyve over 2 dage og med en god middag og efterfølgende hyggeligt samvær, var en succes.

Det er nu på tide at planlægge vinterens byggeprogram. Vi råder i klubben over et righoldigt tegningsarkiv, med både fritflyvende modeller, men også linestyrede og enkelte radiostyrede modeller. For øjeblikket er der en stor interesse for de gamle DMI linestyrede modeller. Vi har endvidere en del fyrre-og balsa lister, en del balsa-og finer plader, beklædningsmaterialer og mekaniske timere på lager. Sååå, mulighederne for et spændende byggeprojekt er til stede.

Vi har i efteråret endnu nogle hyggetræf, både på Sjælland og på Randbøl Hede. Lad os mødes og få nogle hyggelige timer sammen .

Hans

Kalender 2016

Mandag d. 19. sep	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 10. okt	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 31. okt	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (HFN)
Lørdag d. 31. dec	Årsrekord året slutter.

Forsidebilledet:

Ove Nesdam med sin nybyggede Viking med pilform

Foto: Mats Strömberg
(C)hangflygning.se



Nye medlemmer

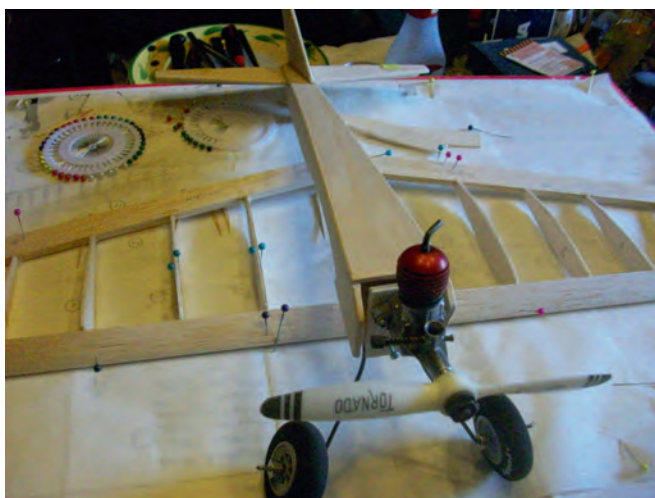
Ingen nye medlemmer er optaget i sommerperioden.

Årsrekorder

Der er ikke opstillet rekorder i varighed eller distance.

Byggebrættet

Arne Christensen i Gistrup har været flittig ved byggebrættet og sendt os billeder af nogle af hans klassiske linestyrede modeller. Fint, også at kunne vise nogle linestyrede modeller for en gangs skyld.



Junior Pilot, en model fra 1950'erne, tager form på byggebrættet



Den færdige Junior Pilot



Arnes Weatherman med den rigtige, høje Viking 2,5 cm2 motor



En flyveklar Akrobat

Svenske Oldtimermesterskaber

Rinkabyfältet den 4-6 august 2016

Så var det atter tid til årets højdepunkt set med en oldtimer modelflyvers øjne. Nemlig de svenske mesterskaber i denne herlige sport.

Og konkurrencestedet var atter henlagt til Rinkabyfältet. Så føler man sig lige som hjemme igen. Til gengæld var det ikke længere muligt at overnatte i de militære lokaliteter, hvorfor der måtte søges overnatning m.m. andre steder, så som Kristiansted og Åhus. Dette medførte selvsagt noget ekstra kørsel hid og did.



Startstedet.

Arrangørerne havde i år t.o.m stillet en toiletvogn (den blå hytte) til rådighed for deltagerne.

Vejret viste sig fra sin pæne og lune side med moderate vindforhold bortset fra lørdag, hvor vinden gjorde væsen af sig og prustede som en galoperende hest med 5 – 8 m/sek.

Under briefing blev max-tiden sat til 120 sek. og linelængden til 100 m med undtagelse af A2 klassen til 50 m.

Som sædvanlig deltog fra dansk side Hans Fr. Nielsen, Karl Erik Widell, Noah MacKay og ego. Uanet dukkede Ove Nesdam også op som trold af æske uden dog at have tilmeldt sig konkurrencen. Men luftede sin medbragte Viking og assisterede os andre, når der var brug for hjælp. En hjælp, som var af uvurderlig betydning for Hans og Karl Erik, fordi det ellers ville have været umuligt for dem at gennemføre de mange flyvninger i flere klasser om fredagen. Stor tak til Ove.

For at begynde lidt bagvendt, så skulle Noah og ego lørdag have sendt Qivitog i A1 og Stratos i A2 i luften, men allerede under et par trimstarter blev modellerne gjort ukampdygtige, idet de begge mistede et øre, dels under landing dels i højstarten i den ruskende vind.

Lidt bedre klarede Hans skærende med sin Mini Ghost, der dog opgav efter 67 sek. Det samme gjorde Hans. Dog ikke helt, for i A2 vovede han vinden til trods, at gå sin H-N 21 Lucky op. Men den havde heller ikke lyst til at sætte korpus på spil, så efter 74 sek. havde den og Hans fået nok.

Noah og ego skulle yderligere have Vaggan S1, Cumulus A2, Jal S-Int samt Ølhunden S3 til start. Ølhunden forblev i bilen og Jal 52 mistede et horn på haleplanet efter en trimstart og dermed var den sat uden for yderligere deltagelse.



Noah slipper Freds Jal, medens den stadig var ok

Vaggan var genstridig under højstart og under en af trimstarterne rev alustødfanget til haleplanet forkant sig løs og det lykkedes trods godt med lim ikke at få det gjort holdbart.

AH Cumulus kunne måske have været undtagelsen fra uheldene, men nej. Også den fik under en trimstart defekt i form af en brækket højstartkrog og dermed var den grounded.



Frede studerer sin Cumulus med bekymret mine

Summa summarum så havde Noah og ego 6 modeller til start, hvoraf 5 fik defekt og en blev i bilen. Det kan da vist kaldes succes med modsat fortegn. Ærgerligt for især Noah, som jeg gerne havde set opført på resultattavlen.

Men bedre gik så for Hans og Karl Erik om fredagen i klasserne S-Int, S3 (Hans) samt D og G-Int (Karl Erik).



Diogenes på vej op

Det var magsvejr og lige noget for den stabile og velflyvende Diogenes, der levede op til sin ejers forventninger og præsterede tre overbevisende flyvninger på hver 120 sek., hvad ingen af de andre deltageres modeller kom i nærheden af. Og han vandt selvsagt S3 klassen.

I S-Int havde Hans sin Sherif til start og den lå lunt i svinget sammen med 3 andre modeller, men om den havnede i nedvind eller fik et ildebefindende er uvist, men den kyssede moder jord efter 74 sek. Det rakte til en 9. plads blandt 12 deltagere. Lidt ærgerligt når vejret sådan driver gæk med en, men det hører nu engang modelflyvningen til uanset modellens fortræffeligheder.

Der var også hård kamp om placeringerne i S-int med tre deltagere med fuld tid i fly-off. Det blev vundet af Ove Roland Svensson med Aurikel (102 s.) foran Lars Larsson med Bernfest(90 s.) og Andrea Hartstein med Viking(79 s.).

Karl Erik deltog med tre Wakefield modeller. to i klasse D, Sune Stark 51 og KEW-53 begge konstrueret før 1954 og Prometheus i klasse G-Int konstrueret efter 1954, for øvrigt hans egne konstruktioner.



Vore finske venner havde som sædvanlig en hel lastvogn med store, smukke modeller med.

Her er veteranen over alle Markku Täykkäpää, t.o.m. med en dansk konstruktion, nemlig SP's andemodell, Anders And. Desværre kom den ikke til start, da den brækkede et øre ved en trimstart.



Hans koncentrerer sig om at få Diogenes godt af krogen



*Bernfest er en populær S-int model.
Her Matti Pyköö og Lars Larsson med hvert sit eksemplar.*

I klasse D, hvor der var 10 deltagere, havde KEW-53 max i første start, men kom senere i tidsnød i de to sidste starter, så Karl Erik kom til at udløse termikbremsen tre sek. for tidligt i anden start for at kunne komme tilbage og tage den sidste start inden perioden blev fløjtet af. Det lykkedes næsten, men der var ikke tid til at trække moteren helt op, hvilket resulterede i at modellen stallede i starten og gik i jorden efter 5 sekunder. Ingen tid til omstart, så det blev kun til en 8. plads og 242 sek.



Karl Eriks KEW-53 i luften

Til gengæld opnåede Sune Stark 51 en andenplads i samme klasse med 354 sek., blot 6 sek. fra max.

I G-Int fik Prometheus fornøjelsen af at tage kampen op med 9 andre modeller. Og den gjorde det strålende. Men, men. Igen et bevis på vor grusom, men også spændende modellflyvning kan være. Blot 1 sølle sekund skilte den fra at komme i fly off, idet den "kun" opnåede 359 sek. og dermed måtte tage til takke med 3. pladsen.

Det kan synes lidt mærkeligt, at være glad for at gå glip af to fly-offs med hhv. 6 og 1 sek., men efter at have fløjet 9 starter, hvoraf de 8 var max eller næsten max, var Karl Erik ret lettet over at han slap for løbe mere, især da fly-off'et mellem Per



*Fra fly-off'et i G-int.
Per Qvarnström (nærmest) og Ole Torgersen trækker op til første start*

Qvarnström og Ole Torgersen fra Norge måtte gå over to omgange, da de begge fik 180 sek. i første flyvning. I anden omgang blev det walk-over for Per Qvarnström med en flyvning på 155 sek., da Ole Torgersen ikke kunne finde sin model i tide.

Vi gjorde det igen, klarede os godt. I hvert fald nogle af os. Resten må rebe sejlene til næste år.

Frede



Selv om Ove ikke deltog i konkurrencerne fik han dog fløjet med sin nybyggede Viking

Det er svært at både flyve og nå at tage billeder under en konkurrence. Vi siger derfor tak til såvel SMOS' hjemmeside som Patrik Gertsson og ikke mindst Mats Strömberg (hangflygning.se) for lån af billederne til denne artikel og kan kun gøre gengæld ved at opfordre alle til at gå ind og se de mange fine fotos fra OT-SM på disse hjemmesider.

Det enkleste er, at gå ind på SMOS' hjemmeside: <http://smos.homeunix.net>, hvor der både er reportager og fotos samt links til Patrick Gertssons site og hangflygning.se

Karl Erik

Danske Mesterskaber

Randbøl Hede 17 - 18 august 2016

Efter de svenske mesterskaber fulgte nu de danske tilsvarende, som fandt sted på Randbøl Hede anførte datoer i pænt vejr med svag til let vind, der desværre kom fra Nord. Det medførte at vi måtte henlægge startområdet 400 – 500 meter ind på heden regnet fra parkeringspladsen. Ikke ideelt, idet vi så at sige måtte slæbe modeller og andet grej en til to gange hen til startområdet. Puh ha! Men når ellers man havde fået etableret sig, var der fin oversigt over heden.



*Startstedet - midt i billedet
i hedens nordlige begrænsning, bag Kirstinelyst*

Linelængde og maxtid var blevet fastsat til henholdsvis 50 meter line og maxtid 90 sek. og uden periodeinddeling.

Som noget nyt, kan vi vist roligt sige, havde vi svensk deltagelse i år, idet formanden, ordförande for de svenske Oldtimere, Bo-Eskild Nilsson ville deltage. Og tak for det. Gid der var flere svenskere der ville følge hans eksempel. Men han havde fra start af sat sig selv skakmat, idet han uheldigvis havde glemt kroppen til sin Cleo. Men hvem har vel ikke på et eller andet tidspunkt glemt en eller anden del til sin model. Krop, haleplan, propel m.m.



To formænd på Heden: Bo-Eskil og Hans

Han fik så trøste sig med at vinde katapult-chuck foran mig med 58 contra 31 sek. Og lad os takke ham for at gøre os selskab begge dage.

Onsdag var vinden svag, men havde tilbøjelighed til at koste lidt rund med aktørerne, eftersom den ofte ændrede retning. Men så var det jo bare at følge trop. Torsdag var vinden mere levende, men uden svinkeærinder.

Hans HFN 7 Fox klarede sig som forventet bedst i veteranklasse 1 med flest point. Men han har jo også en ræv bag øret. Så pas på.



Held i uheld. Selv om Kjeld fløj sin gamle veltjente St. Louis væk, var han ikke helt uden modeller at flyve med, da han netop var blevet færdig med en Fidusia.

Kjeld O. Pedersen havde svært ved at få sin Sct. Louis til at makke ret. Men efter en del trimstarter og en dags pause var den mere medgørlig og steg til vejrs i dens eneste og antagelig sidste flyvning, der indbragte den 90 point og en 2. plads. Modellen har hverken kurveklap, termikbremse eller timer, så



Kleiner Mann - was nun?



Ove Nesdam med fru Anette pakker modeller ud

den flyver på lykke og fromme. Men lykken stod den ikke bi. Den forsvandt nemlig ud over heden, hvor den trods intens eftersøgning af de fleste deltagere forblev som sunket i jorden. Fred være med den.

Grundet skolegang kunne Noah ikke selv deltage, så jeg fløj proxy med hans Vaggan, der var genstridig i højstarten og derfor ikke opnåede mere end 30 point. Den var nødtørftig repareret efter defekten i Sverige og derfor ustabil i højstarten. Og det får konsekvenser.

I veteran A2 var 2 modeller til start, og her klarede Ove Nesdams Pjerri 69 sig bedst foran Hans` Sherif.

A2 oldtimer klassen blev domineret af Hans, eftersom han var ene om at flyve sin HFN 24 Chris til sejr med pæne 234 sek.

I gummimotormodelklasserne var Bjarne Jørgensen og Karl Erik Widell som sædvanlig trofaste deltagere, undgik desværre konkurrence fra Bo-Eskild Nilsson, som følge af den glemte krop til hans Cleo.

Hans og Karl Erik var hver især uden konkurrence i de klasser de fløj.

Veteran C1 vandt Bjarne Jørgensen med Hugin og 37 point, og Wakefield med Korda, denne velflyvende gamle modelkonstruktion, med 270 point.

Oldtimer C3 Wakefield blev lige så klart vundet af Karl Eriks Prometheus og ligeledes med 270 sek. Vel at mærke.

Oldtimer klasse AR-V. RC-svævemodel vandt Karl Erik som eneste deltager med Suomi og 412 point efter pæne flyvninger.

I år var vi vendt tilbage til at afholde DM over to dage og som noget nyt lægge det på hverdage midt i ugen. Endvidere havde vi ligesom i gamle dage Vandel Gæstgiveri som basis. Det fungerede udmærket og værten var meget fleksibel mht. spisetid, så vi både kunne udnytte det gode flyvevejr og siden nyde en velsmagende middag på kroen onsdag aften.



Præmieuddeling på Kirstinelyst Naturrum



To glade medaljevindere. Ove Nesdam med Weishauptpokalen og Hans.

DM blev afsluttet med medalje overrækkelse af formanden til de respektive vindere, hvorefter der blev hygget omkring de kraftige borde i det fri i tilknytning til kulturcentret. Samt i selskab med lidt øl og vand.

Frede

VM 1955

I 1955 blev der for første gang afholdt et samlet VM for såvel A2, som Wakefield og gasmotormodeller. Det blev afholdt på en lille flyveplads ved Finthen nær Wiesbaden og Frankfurt. Det var USA, som var vært, men da det på den tid var vanskeligt og dyrt at rejse til Amerika, havde det amerikanske flyvevåben stillet flytransport til rådighed for deltagere og hjælpere fra den anden side af Atlanten, så stævnet kunne afholdes i Tyskland.

USA, England og Frankrig var dengang stadig besættelsesmagter i Tyskland og flyvepladsen i Finthen var til daglig hjemsted for en fransk artilleriobservationsenhed, som for øvrigt gav en fantastisk flyveopvisning med sine biplan i lav højde ved stævnets afslutning.

Det var første gang Danmark sendte fuldt hold i alle klasser og det var for alle vi, som deltog, en stor oplevelse, hvor vi for første gang mødte modelflyvere fra mere fjerne lande, som f.eks. Australien og Cuba.

I *Flyv* fra oktober 1955 har Børge Hansen givet et referat fra stævnet, og har sammen med Hans Fr. Nielsen og Erik Knudsen bedømt udviklingen indenfor de forskellige klasser - interessant læsning 60 år efter!

Desværre er vort eksemplar af *Flyv* indbundet sammen med den samlede årgang og ret vanskelig at kopiere, så teksten er scannet og digitaliseret for læselighedens skyld. Ligeledes er de fleste billeder erstattet af og kompletteret med originale billeder fra stævnet.

Karl Erik

HIDTIL STØRSTE VM I MODELFLYVNING

SAMMENLÆGNINGEN af hele tre af årets verdensmesterskaber i modelflyvning førte til den hidtil største internationale modelflyvekonkurrence. Den fandt sted ved kombineret tysk og amerikansk arrangement på flyvepladsen Finthen ved Mainz i dagene 3., 4. og 5. september.

Der deltog 24 nationer sammenlagt 260 deltagere. Vejret var gennemgående godt, og præstationerne fine.



Lindner, som også vandt sidste år på Beldringe, bæres i guldstol af sine landsmænd efter sejren i A2

Italien og Lindner vandt A2

Svævemodellerne fløj om lørdagen i perioder på to timer fra kl. 8 til 18. I hver periodes fire halve timer skulle een fra hvert land starte. Vejret bød på vind af vekslende retning og styrke samt regnbyger. Der var seks, som fik maximum 180 sek., deriblandt de to foregående års vindere, *Hans Hansen* og *Rudolf Lindner*. *Svend Pedersen* startede under skiftende vindretning og fik 128, *Børge Hansen* fik modellen våd af regn og fløj 132, mens *Hans Fr. Nielsen* trods sin udløsningshøjde kun fik 80 sek. Holdet blev placeret som nr. 5.

I 2. periode havde næsten halvdelen maximum, deriblandt *Hans Hansen*, *Sv. Pedersen* og *H. Fr. Nielsen*. *Børge* fik 117 i en "død" periode. I spidsen med to maximum lå *Hans*, *Lindner* og *Horyna* fra Tjsekkoslovakiet.

I 3. periode var der "kun" 28 max., deriblandt *Lindner*, der nu var alene i toppen. *Hans* måtte vente et øjeblik med starten, da en anden kom i vejen. Luntten udløste derfor termikbremsen for tidligt, så han kun fik 158. *Gilroy* (Engl.) og *Rolf Hagel* (Sv.) kom foran ham. *Børge* fik max., *Svend* havde vrøvl med skiftende vind og nogle træer og fik 139, *Hans Frederiks* lunte var to sekunder for kort: 178. Holdet lå som nr. 5, kun 47 sek. efter de førende italienere.

I 4. periode mistede danskerne chancen for en fin holdplacering p.gr.a. faldvinde. *Hans* fik 106, *Svend IOI*, *Hans Fr.* 98 og *Børge* 53. Der var 25 max., deriblandt *Lindner*, *Thomann* (Schweiz), *Gilroy* og *Giusti* (It.), der nu udgjorde toppen.

I sidste periode fløj *Lindner* "kun" 166, men holdt stillingen, selv om både *Gilroy*, *Giusti* og 16 andre fik max. Deriblandt var *Hans Hansen*, mens *Svend* manglede 2 sek. *Hans Fr.* fik 88 og *Børge* 64, da hans haleplan må have siddet skævt.

Resultat (21 lande, 79 deltagere) :

1. Italien	2376	4. Czechosl.	2264
2. Sverige	2362	5. Schweiz	2191
3. Frankrig	2301	9. Danmark	2154
1. Lindner (Ty)	886	9. H. Hansen	804
2. Gilroy (Eng)	880	25. Svend P.	726
3. Hagel (Sver)	877	45. Hans Fr. N.	624
4. Giusti (It.)	876	61. Børge H.	546

Sverige og 7 enkelte vandt Wakefield

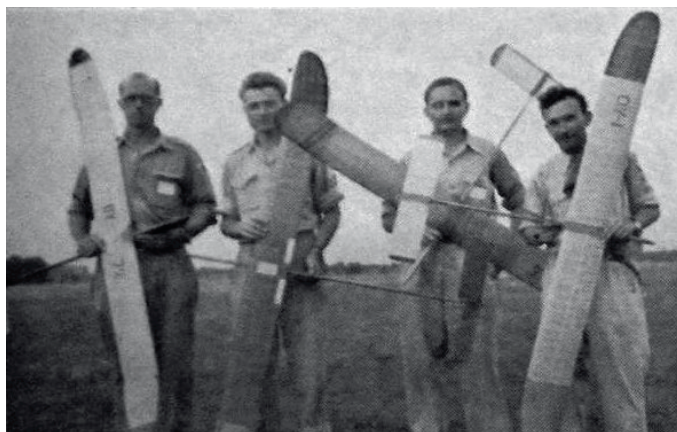
Søndag var vejret bedre, tørt og først hen på dagen nogle skyer, svag skiftende vind, masser af termik, men også faldvinde. I første periode var der ikke mindre end 38 max. af 70 deltagere. Både *Karl Erik Widell*, *Erik Knudsen* og *Erik Nienstædt* var blandt dem, mens *Niels Wagner Sørensen* fik 155. Flere andre lande havde tre, Sverige og Italien fire max.

I anden periode var der 40 max., men kun eet dansk, nemlig *Widell*, der trods stall under glideflyvningen lige klarede det. *Knudsen* fik 174, *Nienstædt* 144 p.gr.a. stall, *Sørensen* 132 (faldvind). 23 havde nu max.

3. periode fortsatte på samme måde. Af danskerne fik kun *Knudsen* p.gr.a. faldvind ikke max, nemlig 136. 18 sluttede perioden med 3. max.

I 4. periode fik 35 max, men af danskerne kun *Widell*. *Knudsen* fik 168, *Nienstædts* gummimotor syntes ikke rigtig at trække, så han fik kun 98 og *Sørensen* trods god højde kun 104. Topgruppen blev indskrænket til 10 med 4 max.

Sidste periode gav 25 max. *Widell* var vort sidste håb om at komme med i den ekstra periode, der blev nødvendig. Vejret var lidt svært at bedømme og så ikke helt godt ud; men *Widell* startede med de



Det danske A2 - hold: *Pedersen*, *Nielsen*, *H.* og *B. Hansen*



Det danske Wakefield - hold:
Knudsen, *Widell*, *Nienstædt* og *Sørensen*



Hugh O'Donnell (Eng.) starter sin Wakefield

andre i toppen. Han fik mindre højde end ellers og trods fin glidning kun 172 sek. — ikke nok. *Nienstædt* og *Knudsen* fik max., *Sørensen* 143.

Topgruppen indskrænkede sig til 7 med fem maximum. Den endelige placering skulle afgøres af en sjette flyvning, hvor den fulde tid blev regnet med.

Det blev noget af en farce, for flyvningen fandt først sted kl. 19, da det var alt for mørkt - det hele afhang af tidtagerne, der syntes at have kunnet se forbavsende godt. Man må som altid se mere på holdresultaterne.

Resultaterne (19 lande, 70 deltagere):

1. Sverige	2682	4. Italien	2634
2. Tyskland	2627	5. England	2590
3. U.S.A.	2446	8. Danmark	2510

1. Gustav Sämman (Tyskland)	900 + 315
2. A. Håkånsson (Sverige)	900 + 289
3. Scardicchio (Italien)	900 + 286
4. J. Altmann (Tyskland)	900 + 284
5. E. Fresl (Jugoslavien)	900 + 270
6. G. Fea (Italien)	900 + 213
7. L. Muzny (Czechoslovakiet)	900 + 169
8. M. Blomquist (Sverige)	892
9. K. E. Widell	890 (892)
27. Erik Knudsen	838
41. Erik Nienstædt	782
54. Niels Wagner Sørensen	713

England med Gaster vandt gas

Mandag var vejret allerbedst, stille med sol. Her var vi klar over, at vi ikke kun være med i vognen, men vi kom for at lære. Modellerne opnåede fantastiske højder, til 125 m var meget almindeligt på 15 s motortid.

Det er dog ikke helt så nemt at få max. her, men tre fik det dog og måtte flyve en sjette start, hvis resultat ikke findes i listerne.

Flemming Kristensen havde ødelagt sin eneste model under trimning dagen før, så vi havde kun to med. *Erik Johansen* klarede sig efter danske forhold fint.

Resultater (21 lande, 74 deltagere):

1. England	2556	4. Tyskland	2394
2. Italien	2498	5. USA	2386
3. Argentina	2422	17. Danmark	1284

1. Gaster (Eng.)	900+ 313	23. E. Johansen	723
2. Stajcer (Arg.)	900+ 175	41. H. Nielsen	531
3. Jones (Cana.)	900+ 0		

Og så sluttede VM med en kæmpebanket, hvor de trætte og sultne deltagere måtte vente længe på maden, og hvor der faktisk var for mange med til, at man kunne få kontakt med hinanden. Det samme gjaldt hele arrangementet, hvis ikke man kendte en del i forvejen. Der var ingen udflugter, for der blev jo fløjet alle tre dage.



Erik Knudsen holder for Niels Wagner Sørensen

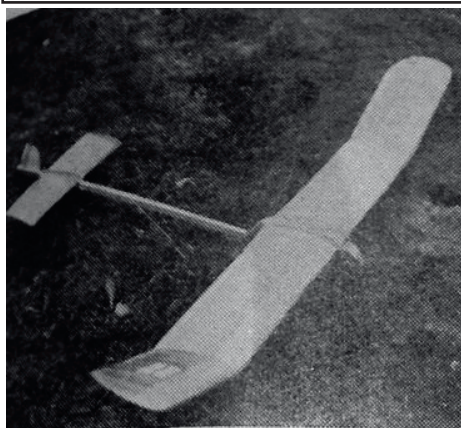


Erik Johansen



Mike Gaster's fly-off start

Erfaringer om modellerne ved VM



Gilroy's kortnæsede svævemodel



Australieren Baker med sin Wakefield



Gaster med sin gasmodel

Svævemodellerne

Det er efter min mening vanskeligt at sige, hvordan den ideelle A2 model skal se ud. Væsentligt forskellige modeller blev placeret med få sekunders forskel. Et godt eksempel er *Lindners* vindermodel i sammenligning med englænderen *Gilroy's* model, der blev nr. 2. Lindner brugte omtrent samme type som sidste år, den eneste forskel var tilsyneladende, at modellen i stedet for en finne foran havde fået en dybere forkrop. *Gilroy's* model var en typisk engelsk blæsevejrmodel og af den type, der ikke kræver meget arbejde.

Kroppen var en kortnæset kassekrop af simpel konstruktion. Planet var rektangulært med delt v-form, korde ca. 17 cm og forsynet med et af mine flapprofiler, let modificeret, omtrent af samme type som i *Hans Hansens* VM-model fra 1953.

I stille vejr er der ingen tvivl om, at *Lindners* model er den bedste; men bare der er nogen vind og termik, bliver den mere stabile engelske model meget lettere at have med at gøre. De lange pinde uden forkrop, som man stadigvæk ser herhjemme, var der ikke mange af i år. Kroppene var dog gennemgående længere, end vi bruger, ca. 130—140 cm, enten opbyggede kassekroppe eller massive eller udhulede balsakroppe. De længere kroppe skyldes sikkert, at hovedparten af de europæiske modeller er bygget til at flyve i bedre vejr, end vi er vant til. Den lange krop giver jo bedre længdestabilitet, når der trimmes omkring stallegrænsen.

Efter at vi er gået over til at flyve med 50 m line, har kravene til modellerne ændret sig noget. Det gælder om at få modellen helt i tophøjde for at få fat i termikken og komme fri af den urolige luft lige over jorden.

Det, der afgører placeringerne ved konkurrencerne i dag, er ikke så meget glideegenskaberne, men snarere om man kommer i opvind eller nedvind. Det gælder derfor om at bygge en model, der er absolut højstartssikker; den må kunne trække linen helt ud og alligevel koble let. Startegenskaberne kan forbedres ved at gøre kroppen noget dybere, ca. 6—7 cm, benytte en krop med 105—120 cm længde og ikke lave finnen større, end det er nødvendigt for stabiliteten.

Nye lande var i år Argentina, Mexico, Irland samt Tjekkioslovakiet, som vel nok var det land, som havde gjort mest ud af forberedelserne. De tjekkiske deltagere fortalte, at de havde været igennem mange udtagelseskonkurrencer, og før VM havde de været i træningslejr.

At gøre ligeså meget ud af forberedelserne til VM, som tjekkerne havde gjort, behøver vi måske ikke; men det bliver dog nødvendigt for os at bygge flere modeller og få dem bedre gennemprøvet. Vore modeller er som regel for nye og tåler ikke den lange transport. Vi må gå over til at bygge planer, der kan skilles ad, og det er ikke kun modellerne man skal tænke på. For at klare en konkurrence, der varer 10 timer, er det nødvendigt at bringe sig selv i tip-top fysisk træning!

Børge Hansen

Gasmotormodellerne

At lande som USA og England havde folk, som kunne flyve godt med gasmotormodeller, var vi klar over; men at de var så skrappe, det overraskede. Bl.a. havde alle 4 englændere efter 2. periode 360 sek., og efter 4. periode havde to af dem 4 max. Kun ved et uheld fik England ikke to mand med ved omflyvningen. Dog, den ene var nok til at vinde også individuelt. *Michael Gaster* vandt med 5 max. og en omflyvning på godt 5 min. Hans model var virkelig lavet færdig. En ikke alt for stor maskine, men med et stig så fantastisk. Den nåede vel ca. 150 m på sine 14 sek. motorløbetid. Og svæve kunne den også. Motoren var en Oliver Tiger med kuglelejer; men en ED racer kan udmærket være med, det viste *Pete Buskell*.

Hvad motoren angår, kan det være lige meget, om man bruger diesel- eller gløderørmotor. Der kan med begge typer nåes en højde på ca. 125—150 m.

Ud af erfaringerne ved VM kan vi danne os en fin lille ønske-model:

Motoren en 2.5 cm³ (blot udenlandsk), f.eks. ED. Webra eller Oliver Tiger. Timer - en mekanisk - vacuum eller slangetimer duer ikke (ikke sikker i længden). Selve modellen på ca. 30—35 dm². Planet skal have delt v-form, ikke for stor spændvidde, men en god stor korde. Haleplanet skal være ca. en trediedel af planarealet. Kroppen solidt bygget i balsa, højeste vægt ca. 250 gram.

Man skal bygge både let og stærkt. Planets profil ikke for tykt, men heller ikke for hvælvet. Haleplanprofil alm. overside og flad underside. Modellen skal stige lodret hele tiden og i ret små spiraler, så den hurtigt retter ud af stiget. Den skal svæve som den bedste A2, og man er sikker på 4—5 minutters flyvetid.

Hans Fr. Nielsen

Gummimodellerne

Vinderen, tyskeren *Sämann*, anvendte en ret normal model med ca. 130 cm lang, balsabeklædt krop. Planet var trapezformet med enkel v-form, motoren 12 strenge 1 X 6 mm Dunlop, trækkende en 50 cm fældbar propel.

Nr. 2, svenskeren *Håkånssons*, var lidt mere usædvanlig, idet han brugte to motorer, forbundet med krax (tandhjul). Hver motor bestod af et antal tynde Dunlop-strenge, svarende til 11 str. 1 X 6 mm. Propellen var en ca. 45 cm friløbspropel med ret stor stigning (60—65 cm). Selve modellen var ret almindelig, 120 cm beklædt krop, rektangulært plan med enkel, ikke særlig stor v-form.

De øvrige på det vindende svenske hold brugte også motorer svarende til 11 X 1 X 6 mm, men uden krax og med fældbare propeller og meget tynde 130—140 cm lange balsabeklædte kroppe. Det skal nævnes, at af holdets tilsammen 20 starter var de 17 max.-starter, så det var ikke ufortjent de vandt.

Det tyske hold, der blev nr. 2, brugte alle alle modeller meget lig *Sämanns*.

Amerikanerne brugte, med undtagelse af een, langkroppede modeller (140—130 cm), mens italienerne og englænderne gennemgående brugte »gammeldags« kortkroppede modeller (100—105 cm).

Australieren *Baker* havde en ret interessant model med længseløbende motor: 13 strenge Pirelli og propel ca. 65 cm, enbladet, fældbar. Modellen "luskede" opad i ca. 100 sek., mens de fleste nu bruger 60 sek. motortid. Den havde lidt besvær med jordstarten; men i helt stille vejr er den ganske givet effektiv.

Vore modeller var ikke meget ringere end de fleste andre dernede, derimod manglede vi måske lidt m.h.t. udnyttelsen af motorerne.

Widell, der placerede sig fint som nr. 8-9, var kun 8 sek. fra at komme med i omflyvningen. Hans model er med balsabeklædt, 115 cm lang krop, lige plan med ellipseører, 113 cm spv., areal 14.3 dm², profil NACA 6409. Haleplanet ellipseformet med 50 cm SPV., 4,5 dm: areal, profil ?% tykt med let hvælvet underside. Motoren er 12 str. Pirelli på en 52 X 65 cm fældbar propel.

Fældbar propel blev anvendt af de fleste, der var kun ganske få med friløbs-og kantstillede propeller.

Vi blev nr. 8 i hold af 19 lande, hvilket vi vist godt kan være tilfredse med i betragtning af, at det er første gang, vi har stillet med et fuldt hold.

Erik Knudsen

Efterårets hyggetræf

Slaglille 30. maj 2016

Skuepladsen Sydvestsjællands Svæveflyveplads i Slaglille. Vejret solrigt og lunt, men vinden i overkanten af det ønskværdige, hvilket bevirkede en vis tilbageholdenhed hos de fremmødte piloter, der var Fritz Neumann, Finn Frederiksen, Finn Sonne-Jensen, Hans Nielsen og undertegnede samt det kvindelige islæt ikke at forglemme.

Da Hans og ego ankom var de øvrige på nær Finn Sonne, der kom lidt senere, allerede bænket og varmede sig på hed kaffe og dejlige friskbagte boller, medbragt og frembragt af Doris Neumann.

Efter optankning og megen snak begav folket sig i biler med modeller og andet grej sig op i den østlige ende af pladsen, der her er bredere, hvilket var en fordel al den stund, at vinden blafrede frisk og turbulent syd-nord på tværs af startbanen.

Alle fik deres modeller - Fidusia, Mini Ghost, Lucky, Stratos og afdøde Børge Hansens 2m RC svæver i luften. En skøn blanding af modeller, men også en noget blandet fornøjelse at sende dem til vejr, grundet den turbulente vind, der hostede og stønnede vel rigeligt. Men pyt. Så slap vi for at skulle hente modellerne på den anden side af afvandingskanalen. Og dog. Hans slap ikke, i det hans Lucky forelskede sig i en forbi drivende slank boble og blev forført til følgeskab hen over kanalen, inden timeren gjorde sin pligt. En skilsmisse var uundgåelig. Men det skete dog i al fordragelighed.

Først sidst på eftermiddagen modererede vinden sig, men kun en smule og de resterende 3 udholdende piloter blev også så småt møre, og omkring 17-tiden opgav vi ævred, pakkede grejet og begav os mod de hjemlige egne. Vi fik dog lige hilst på Kaj Hansen, der var aktiv ved sin hytte. Godt at se ham i vigør.

Frede

Fritz Neumann og Bent Schmidt med Suomi



Tage Hansens Ditti og Vaggan

