



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Temanummer 2: A-2 klassen 1950 -1955 2008 17. årgang



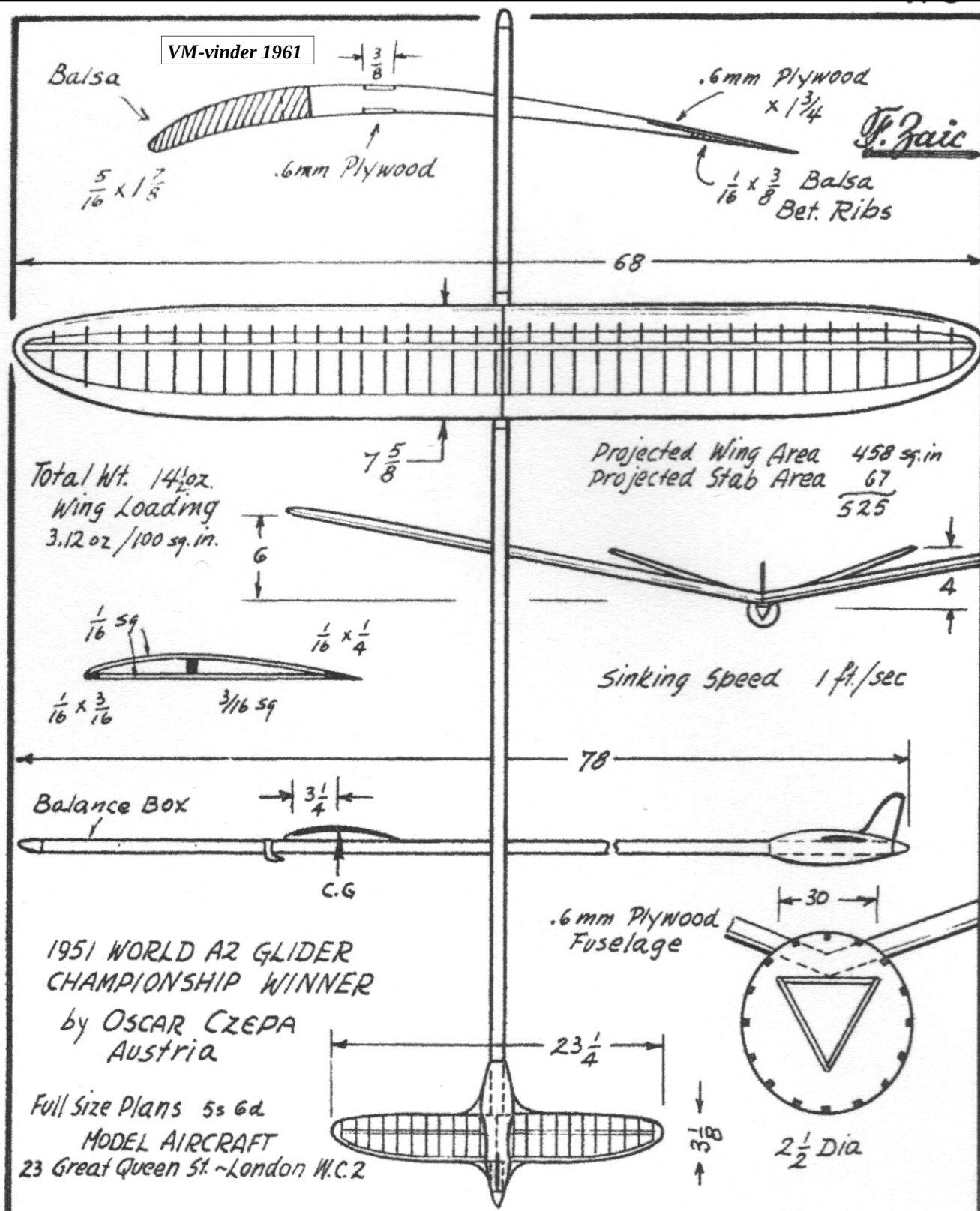
*Det sejrige danske A-2 hold ved VM 1953 til reception i KDA.
Fra venstre Fritz Neumann, Hans Hansen, Børge Hansen og Ove Nesdam.*

En historie om de 5 første verdensmesterskaber i A-2 klassen og modellernes udvikling i perioden.

Temahæftets grundlag er en artikel, som jeg har skrevet til det australske fritflyvningsblad "Free Flight Quarterly", som bragte den i april 2008. Den 5-siders artikel er her suppleret med flere tegninger og fotos og mere stof omkring danskernes indsats, så hæftet er på 14 sider. Her findes også Fritz Neumanns personlige fortælling om VM-53 samt uddrag af resultatlister, hvor de øvrige skandinaviske resultater så vidt muligt er med.

Det fremgår tydeligt, at danske A-2 modeller i den periode har været af høj international standard og at de danske VM-deltagere var dygtige og målbevidste konkurrenceflyvere. Andre af deltagerne kan sikkert fortælle om deres personlige oplevelser endnu... kontakt mig, hvis du gerne vil delagtiggøre læserne af DMV's blad i dine oplevelser. Næste temahæfte vil dække perioden 1956 til 1962. Har du billeder eller tidsskrifter fra perioden til at låne ud eller personlige beretninger, vil det være en god hjælp for mig.

Kontakt: Erik Knudsen, Amagervej 66, 6900 Skjern. Tlf. 97351767. Mail: erik.kn@skjern-net.dk



The Nordic Glider Class

1950—1955

Et skridt på vejen fra A-2 klassen
til den moderne F1A model

Verdensmesteren i 1953 Hans Hansen (til venstre) lykønsker **verdensmesteren i 1954 Rudi Lindner** med sejren i Odense. De fik begge to meget stor indflydelse på A-2 modellernes videre udvikling.



Første VM i A-2 i Jugoslavien 1951

Efter den første internationale konkurrence for A-2 modeller ved Trollhättan i 1950 vedtog FAI at arrangere **årlige verdensmesterskaber for flyvemodeller**. A-2 klassen blev standardklasse for svævemodeller og wakefieldklassen for gummimotormodeller. Dette skabte meget stor international interesse for at udvikle A-2 modellerne og for at deltage i internationale konkurrencer.

Lesce-Bled var stedet for det allerførste officielle Verdensmesterskab for svævemodeller. Jugoslaverne sørgede for en meget fornem indkvartering og gennemførte konkurrencen på en velorganiseret og effektiv måde. 42 deltagere fra 12 lande deltog sammenlignet med 28 deltagere fra 7 lande i 1950 i Trollhättan. Flyvepladsen var en flad slette omgivet af bjerge. Det betød skiftende vejr med både vindstille og skiftende vindstyrke og både solrigt og overskyet vejr.

Modellerne

Modellerne var genstand for meget stor interesse. A-2 klassen var ny for de fleste, så det var interessant at se, hvordan modellflyverne fra de forskellige lande forestillede sig, at den bedste A-2 model skulle se ud.

Østrigernes modeller så meget aparte ud. De var helt anderledes end tidligere kendte svævemodelkonstruktioner.

De gav anledning til mange diskussioner før konkurrencen. Da Czepa så rent faktisk vandt med en sådan "stokmodel", blev interessen for dem enorm.

Der lå i virkeligheden seriøse studier i aerodynamik ved lave hastigheder bag ved konstruktionen af disse modeller, som viste sig fremragende i helt stille vejr.

Den lange stive kropsstok var bygget op af 0,6 mm krydsfiner. En tynd kraftigt hvælvet vinge med bagkant af tynd krydsfiner kunne genfindes på alle de østrigske modeller.

Disse modeller havde et fantastisk glid - særligt i stille vejr, men de var vanskelige at få helt i tophøjde både i

stille vejr og i særdeleshed i vind.

Jugoslaven Petkowsky anvendte en model med lang ryg- og underfinne men uden en normal finne. Under glidet synes modellen at "vandre" og have let ved at circle i alle retninger. Mødte den termik snævrede kurven ind så den kunne udnytte termikboblen effektivt. Modellen var særdeles stabil under højstart.



De nordiske landes hold anvendte stort set samme modeller som i 1950 og englænderne brugte balsamodeller med firkantede kroppe.

Konkurrencen

Konkurrencen blev fløjet i 3 perioder med 5 minutters max og en linelængde på 100 m.

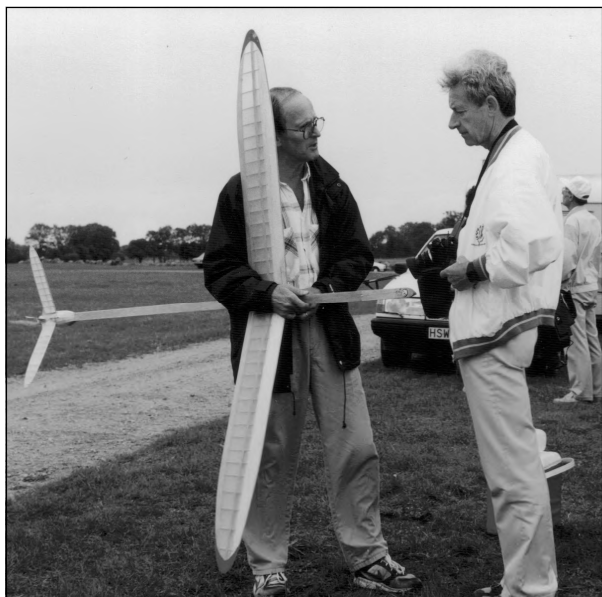
Den første periode fra kl. 10 til 12 om formiddagen blev fløjet i næsten perfekt vejr og resulterede i 12 maxflyvninger.

I anden periode fra kl. 15 til 17 var der mere vind og lunefuld termik, så efter denne periode havde kun englænderen **Ray Monks** 2 maxer. Tæt efter ham lå i nævnte rækkefølge **Petkowsky** (Ju), **Arne Hansen** (Danm.) og **Czepa** (Østrig).

Czepa fløj sidst i tredje runde. Han havde problemer med at få modellen i tophøjde, men efter kort tid fandt modellen en termikboble, og den sikrede ham sejren med en maxflyvning.

Petkowsky blev nr. 2. Tredjepladsen gik til Arne og Monks blev nr. 4.

Standarden af konkurrencens flyvninger var helt i top. Gennemsnitstiden for **alle flyvninger** var næsten 3 minutter. For de fire første var gennemsnitstiden tæt



45 år efter: Kurt Sandberg (S) and Arne Hansen (DK) diskuterer Kurts replika af Czepas model ved et Oldtimer SM. Arne blev nr. 3 and Kurt nr. 16 i Lesce-Bled 1951. Foto Erik Knudsen

på 4 ½ minut.

I modsætning til 1950 brugte de fleste deltagere nu termikbremse med lunte. Nylon liner var det almindelige i stedet for stålliner.

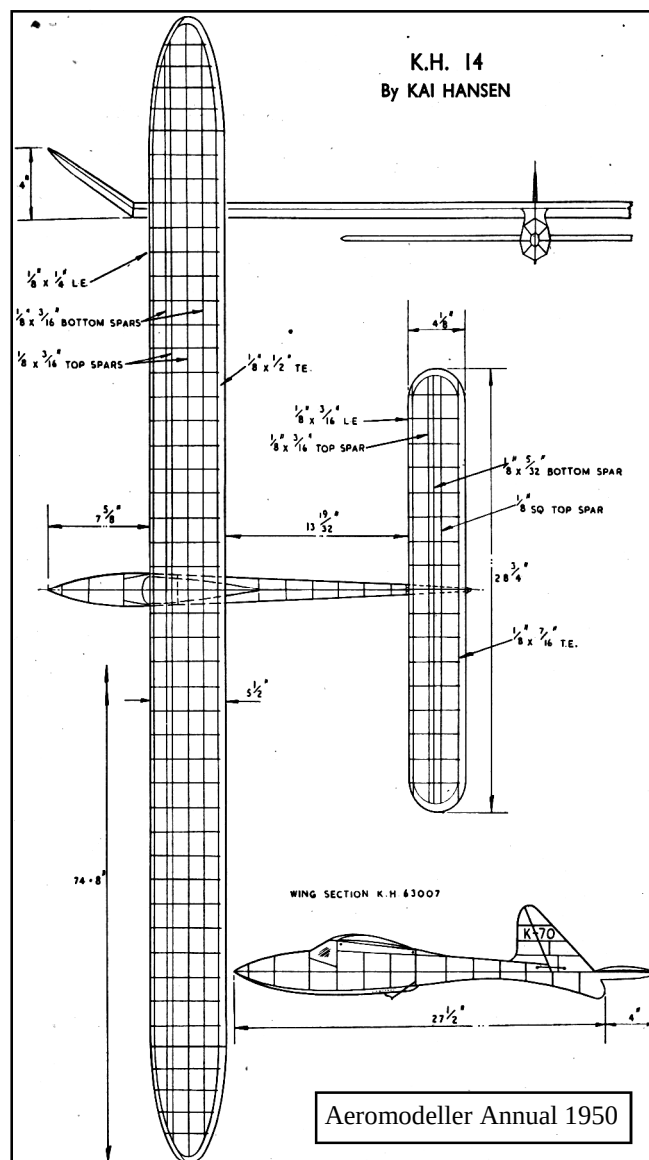
Vindtunnelforsøg og undersøgelser for at få mere effektive profiler var nu sat i gang sammen med studier omkring termikboblere og den bedste måde at lokalisere dem på og udnytte dem. Alt sammen forstærket for at konstruere og flyve med A-2 modeller i den nye VM-klasse.



Herover de 3 "Hansens" fra Danmark med deres typiske modeller i Lesce-Bled. Fra venstre **Børge Hansen** med **Pjerri 69**, **Kaj Hansen** med **KH-14** og **Arne Hansen** med **AH-24**.

Henry Ekelund fra Sportsflyveklubben var den 4. danske deltager.

Har nogen oplysninger om ham og hans model?



Aeromodellers reporter Harry Hundleby skriver i Aeromodeller: "Det var interessant at iagttage de svenske eksperter i funktion. De gjorde meget ud af at "vente på termikken" med linen rullet ud parat til start, når man mente, at der var termik.

Præcis hvordan de med en vis grad af nøjagtighed kunne opdage, at en termikboble ankom, er et åbent spørgsmål for os. Måske ved at "føle" luften, mærke skiftende vindretninger og -styrke samt observere andre modeller i luften".

For englænderne var dette åbenbart noget nyt.

Konkurrencens fremragende organisation, det gode vejr og de meget fine resultater gjorde dette første verdensmesterskab for svævemodeller til en meget stor succes.

Resultater

1. Oscar Czepa, Østrig 871 s. 2. Ljube Petkowski, Jugo. 800 s.
3. Arne Hansen, Danm. 797 s. 4. R.C. Monks, G.B. 754 s.
5. Pierre Serres, Frank. 725 s. 8. Rune Andersson, Sv. 655 s.
9. Kaj Hansen, Danm. 642 s. 12. Børge Hansen, Danm. 635 s.
40. Henry Ekelund, Danm. 273 s.
16. Kurt Sandberg, Sv. 596 s. 21. Helge Spring, Fin. 527 s.
24. Teuro Santala, Fin. 457 s. 25. Ragnar Odenman, S. 434 s.

Hold (bedste 3): 1. Danmark 2072 s. 2. Jugoslavien 2011 s.
3. England 1780 s. 4. Holland 1744 s.

VM i A-2 i Østrig 1952

Thalerhof flyveplads tæt ved **Graz** i Østrig var stedet for VM dette år. 12 lande med 42 deltagere deltog. For første gang deltog der lande uden for Europa. **New Zealand** sendte et fuldt hold - dog kun modellerne, som blev proxyfløjet af engelske A-2 flyvere. **Israel** var repræsenteret med en enkelt deltager.

Da perioderne lå tidligt om morgenen med næsten ingen termisk aktivitet, blev det en meget retfærdig konkurrence, hvor det var modellernes konstruktion og "piloternes" dygtighed, der afgjorde konkurrencen.

Modellerne

Bora Gunic fra Jugoslavien blev verdensmester i 1952 med en meget kortnæset allround konstruktion med rene linier. Den fløj fremragende både i stille vejr og i mere vind. Med en lang bagkrop kunne haleplanet reduceres til 18 % af planarealet. Profilet var et MVA 301 med 20 % mere hvælning på undersiden af profilet, mens haleplanet havde et 80 % Clark Y profil. En typisk jugoslavisk konstruktion.

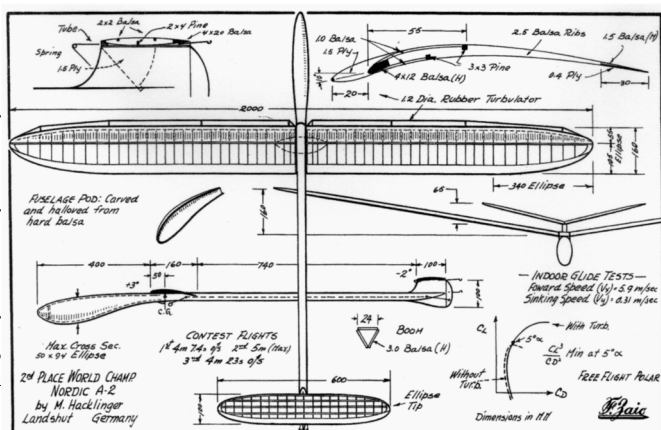


Østrigerne anvendte deres **Bora Gunic** "Toothpick" modeller ligesom året før, hvor de vakte stor opsigt.

De havde særdeles gode flyveegenskaber, men var vanskelige at flyve. Højstarten gav problemer, så de var vanskelige at få i tophøjde både i roligt vejr og i vind.

De havde også vanskeligheder med dette års ret fugtige luft, som let skabte skævheder i både de lange halebomme og de tynde vinger.

De tyske modeller så ud til at være en krydsning mellem de skandinaviske og østrigske konstruktioner, og havde tynde hvælvede vinger med krumme profiler, men havde bedre udformede kroppe for at sikre en god højstart.



Stor interesse var der omkring deltagernes profilvalg. Dette illustreres af **Max Hacklingers** model herover, som besatte 2. pladsen.

Han anvendte et tyndt kraftigt hvælvet profil med en turbulator af tynd elastik placeret godt 20 mm foran vingen. Hensigten var at sikre en stabil turbulens om vingen indenfor et stort område af forskellige indfaldsvinkler. Vi ved alle nu, at turbulatorer kan øge profilens effektivitet og give bedre stabilitet til mange modeller. Ellila anvendte allerede i 1950 turbulator på sin vindende 1950 wakefield, hvilket var med til at skabe interesse for turbulatorerne.

Mange af modellerne fra England, New Zealand, Italien, Frankrig og Schweiz lignede hinanden meget med kasseformede kroppe, kraftig v-form og tykke gammeldags profiler.

På det danske hold brugte Børge Hansen sin Pjerri 70, Ove Nesdam Pjerri 69 og Arne Hansen AH-24.

Uffe Wöldiche brugte en elegant velbygget model, der desværre blev skadet under togtransporten sammen



med hans andre modeller.

Foto E. K.

Her følger **historien bag tilblivelsen af et profil**, der skulle komme til at danne skole:

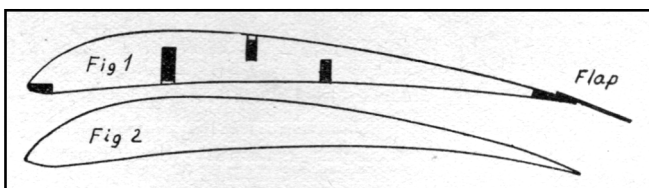
Under forberedelserne til VM-52 byggede **Ove Nesdam** en Pjerri 69, som Børge ikke var helt tilfreds med. Under bygningen var bagkanten kommet til at "hænge" for meget. Da Nesdam trimmede modellen i stille vejr viste den sig at glide meget bedre end Børges korrekt byggede Pjerri 69! Flyvninger over 5 minutter var almindelige for den.

Da holdet vendte tilbage fra Graz startede Børge eksperimenter med indstillelige flaps for at finde den optimale flapvinkel. Ud fra dette forsøg konstrueredes et profil med fast indbygget flap, som anvendtes af det danske hold til VM-53. Da danskerne vandt både individuelt og med hold, vakte dette Hansen-profil stor opsigt og anvendtes på mange senere A-2 modeller.



Billedet th. viser Nesdam med sin "uheldige" model og Børge med sin eksperimentelle flapmodel.

Herunder ses en tegning af det eksperimentelle flap-profil og under det det meget anvendte Hansen-profil.



Konkurrencen

Første og anden periode blev fløjet fra kl. 5 til 7 i den tidlige morgen. Stille og meget fugtig luft uden termikaktivitet viste, hvad modellerne virkelig formåede.

Ove Nesdam fløj den eneste max (5min.) i første periode fulgt tæt af **Arne Hansen** med 4 min 31 sek. og **Bora Gunic** fra Jugoslavien med 4 min. 24 sek.

8 andre deltagere fløj over 4 min. i første periode.

I anden periode prøvede Nesdam at forbedre sin models trim, hvilket resulterede i en række stall. **Hacklinger** fløj den eneste max i denne runde, men Gunic lå i spidsen med Hacklinger nr. 2, Arne Hansen nr. 3 og tyskeren **Sämann** på 4. pladsen.

Næste dags morgen blev sidste runde fløjet fra kl. 5 til 6 i svag vind. Gunic sikrede sin sejr ved at flyve en max og Hacklinger fløj sig med 4 min. 23 sek. ind på 2. pladsen. Sämann blev med en max nr. 3 med Børge som bedste dansker på 4. pladsen.

VM-52 var en mindeværdig og velorganiseret konkurrence med perfekt vejr, tæt konkurrence med fremragende modeller fløjet af dygtige eksperter.

Herunder starter holdlederen Hans Hansen Arne Hansens berømte AH-24 ved VM 1952.

Foto : Fritz Neumann.



Resultater

1. Bora Gunic, Jugo. 849 s.
2. M. Hacklinger, Tyskl. 810 s.
3. Sämann, Tyskl. 803 s.
4. Børge Hansen, Danm. 767 s.
12. Arne Hansen, Danm. 620 s.
14. Ove Nesdam, Danm. 605 s.
33. Uffe Wöldike, Danm. 327 s.
8. Ragnar Odenman, Sv. 663 s.
17. Kurt Sandberg, Sv. 569 s.
26. Rune Andersson, S. 447 s.
37. Eigil Haug, Norge 235 s. (proxyfløjet af Fritz Neumann, Danm.).

Hold : 1. Tyskland 2. Jugoslavien 3. Danmark .

VM i A-2 i Jugoslavien 1953

Endnu en gang blev VM for A-2 modeller afholdt i Lesce-Bled. I 1951 blev konkurrencen fløjet i dagtimerne, men denne gang valgte man de tidlige morgentimer for at flyve i roligt vejr. Virkeligheden blev et vejr, der bød på både stille vejr, vind og regn - godt for all-round modeller.

16 lande deltog med i alt 55 deltagere. To af de nye lande med deltagere var USA og Grækenland

Modellerne

Vinder blev for første gang en deltager fra de skandinaviske lande, hvor A-2 klassen blev "opfundet" i 1946.

Hans Hansen vandt med 3 sikre maxflyvninger med en enkel godt udseende model af skandinavisk type.



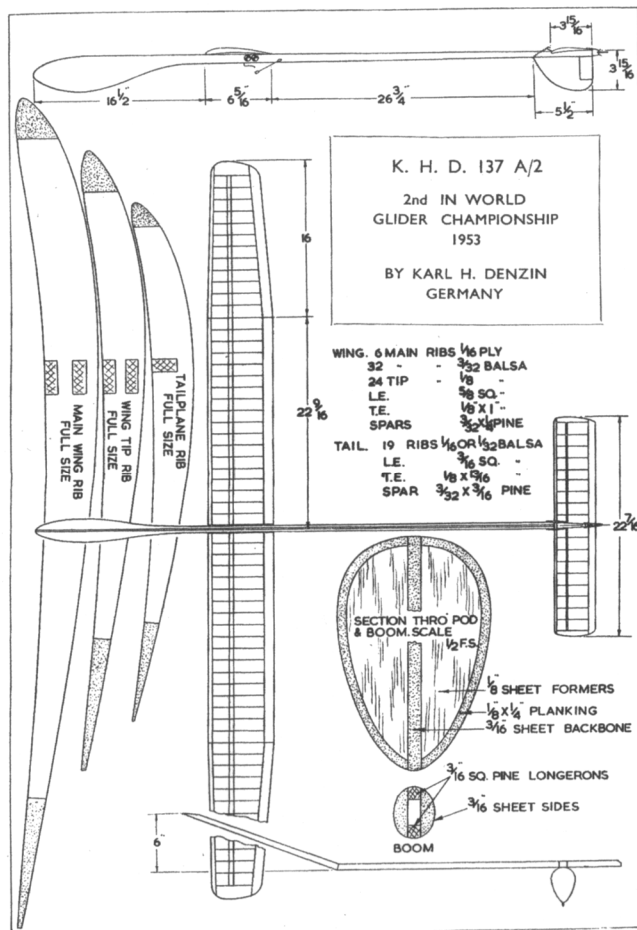
Modellen var udviklet i et flerårigt samarbejde mellem Børge og Hans Hansen, hvor Børge Hansens Pjerri-69 blev videreudviklet. Den anvendte det nye flappede planprofil og fløj over 5 minutter i stille vejr, men var også let at trimme til sikker flyvning i mere blæsende dansk vejr. De øvrige danske deltagere fløj med modeller efter samme koncept.

Da man havde forventet stille vejr, var mange deltageres modeller konstrueret til dette. A-2 modellerne havde efterhånden nået en meget høj standard, hvor mange modeller i stille morgenvejr kunne flyve over 5 minutter.

Hvis vejret var blevet, som man havde forventet, var der uden tvivl blevet en del med 3 max-flyvninger

Blandt modellerne sås der nogle udviklingstendenser: længere kroppe, mindre haleplaner og finner, vinger med større sideforhold og stærkt hvælvede profiler og i mange tilfælde turbulator på både plan og haleplan. Der var meget stor interesse for nye teorier og forsøg med profiler.

A-2 modellerne havde nu nået et ret højt udviklingsstade også sammenlignet med den veletablerede wakefieldklasse.



Heinz Denzins model på 2. pladsen anvendte en trådturbulator foran haleplanen for at forbedre stabiliteten. Det ses dog ikke på tegningen herover fra Aeromodeler Annual 1953.

Konkurrencen

Den første periode blev fløjet fra kl. 5.30 tidligt om morgenen. Der blev fløjet 8 max-flyvninger og mellem disse var Oscar Czepa, Bora Gunic og Hans Hansen.

På grund af dårligt vejr med kraftig regn udsatte man næste periode til tidligt næste dag. På førstedagens sociale samvær om aftenen inviterede Hans for sjov alle deltagerne til Danmark næste år til VM.

Alle morede sig naturligvis på dette tidspunkt, men Hanses spøg blev til virkelighed, da han vandt konkurrencen næste dag...

Efter anden periode var Hans Hansen den eneste med 2 maxer, men tæt fulgt af Denzin fra Tyskland, Bora Gunic fra Jugoslavien og Bausch fra Holland.

Tidligt i tredje periode sikrede **Hans Hansen** sig sejren med en perfekt højstart fulgt af en sikker max. **Heinz Denzin** blev nr. 2, **Pierre Templier** fra Frankrig nr. 3, og vinderen fra året før **Bora Gunic** nr. 4.

Resultater

1. **Hans Hansen**, Danm. 900 s.
2. **Heinz Denzin**, Tyskl. 843 s.
3. **Templier**, Fr. 835 s.
4. **Bora Gunic**, Jug. 824 s.
5. **Bausch**, Holl. 816 s.
6. **Gerald Skalla**, Østrig 800 s.

10. **Børge Hansen**, Danm. 729 s.
22. **Fritz Neumann**, Danm. 582 s.
47. **Ove Nesdam**, Danm. 344 s.

9. **Lennart Persson**, Sv. 732 s.
24. **Kurt Persson**, Sv. 566 s.
40. **Kurt Sandberg**, Sv. 409 s.

Der blev for første gang fløjet officielt VM i hold:

1. **Danmark** 2211 s.
2. **Tyskland** 2148 s.
3. **Schweitz** 2065 s.

Nye konkurrenceregler.

Da FAI i 1951 indførte VM for svævemodeller, gummitormodeller og forbrændingsmotormodeller, skabte det en meget stor interesse for modelflyvning over hele Verden.

Modellerne blev udviklet til et meget højt stade og flyvetiderne meget forbedret. Alle 3 VM i 1953 blev vundet med 3 maxer og i wakefield med 3 deltagere med fuld tid. Regler om fly-off med forhøjet max fandtes ikke. Gode flyvepladser med plads til flyvninger på over 5 minutter i al slags vejr var meget vanskelige at finde.

FAI var nødt til at gøre noget. Fra 1954 indførte man konkurrencer med **5 perioder og 180 sekunders max**. Linelængden for svævemodeller blev sat ned til **50 meter**, gummivægten for wakefieldmodeller reduceret til **80 gram** og motorløbetiden for gasmotormodeller til **15 sekunder** i den hensigt at reducere flyvetiderne.

Endelig fjernede man de upopulære regler om kropstværnsnit.

VM i Danmark i 1954

Beldringe flyveplads ved Odense blev valgt til sted for Danmarks første VM indenfor flyvesport på grund af dens centrale beliggenhed og som centrum for dansk modellflyvning.

De nye konkurrenceregler skulle prøves for første gang og de nu 5 perioder blev fløjet fra kl. 5 morgen til kl. 12.

Hele 18 lande med 71 deltagere mødte op. Både **USA** og **Canada** sendte deres modeller, så de kunne blive fløjet af danske proxyflyvere. **George Perryman** fra USA mødte dog selv op.

Vejrudsigten var meget dårlig - koldt med kraftig vind og regnbyger. Vejret blev nøjagtigt lige så slemt som vejrudsigten. Kraftig vind med stærke vindstød og ind imellem regn gav deltagerne og deres modeller en virkelig hård dag med mange ødelagte modeller og reparationer.

Modellerne

Et sammendrag af Børge Hansens rapport i Flyv:

Lindners vindermodel var meget tiltalende og gennemført med tysk grundighed. Planet havde enkel v-form og var til at samle på midten. Spændvidden var 192 cm og længden 135 cm. Hans ene model havde et planprofil meget lig SI 63008, mens den andens profil var tyndere og mere hvælvet. Den tynde krop (intet tværskningskrav længere) var en stok bygget af 4 længdelister af fyr beklædt med balsa og pudset til et cirkelformet tværsknit. Modellen lavede to fejlstarter, hvilket kunne tyde på, at den ikke var særligt højstart-sikker - måske p. gr. af det lille sideareal i næsen.

Max Hacklinger havde modeller i samme stil, dog havde den ene en spændvidde på 225 cm. Også Ingo Rechenbergs model på andenpladsen var noget i samme stil. Ingen af de tyske modeller var i år forsynet med turbulatorer.



De østrigske modeller var igen med tynde lange vinger (240-260 cm), hvoraf nogle bestod af en balsaplade med enkelte støtteprofiler (Jedelski-vinger).

De svejtsiske modeller var alle udrustet med turbulenstråd.

De nordiske modeller var der ikke sket de store ændringer med. Kroppene var selvfølgelig ændret til enten slanke spantopbyggede kroppe eller massive kroppe af fyrretræ og balsa. De norske og finske modeller var noget præget af, at man ikke havde deltaget i internationale konkurrencer de seneste 3 år.



Det viste sig, at de danske modeller manglede længdestabilitet i det hårde vejr - det varede for længe, inden de kom i ro efter udløsningen i den hårde vind. Årsagen var sikkert flapprofilet, som i den hårde vind var for ustabil. Under trimningen aftenen før - i stille vejr - fløj de fremragende.

Konkurrencen

Konkurrenceleder var **Per Weishaupt**. Deltagerne blev vækket allerede kl. 3 tidlig morgen, så kl. 5 præcis kunne konkurrencen gå i gang.

Første periodes gennemsnit for alle flyvninger på **66** sekunder fortæller alt om den udfordring, som verdens bedste svævemodelersperter her blev budt på.

Anden periode blev endnu værre med en gennemsnitlig flyvetid på blot **58** sekunder. I løbet af tredje og fjerde periode vænnede de våde og trætte deltagere med våde, havarede og hastigt reparerede modeller sig dog til betingelserne.

Placeringerne ændrede sig hurtigt i hver periode og konkurrencen var helt åben i det barske vejr. Efter 4. periode var **Thomann** fra Schweiz i spidsen med tyskeren **Hacklinger** på 2. pladsen, **Knoll** fra Saar på 3. pladsen fulgt af **Svend Pedersen**, Danmark på 4. pladsen.

I sidste runde blev der fløjet 5 maxer. Blandt dem var **Lindner** (Ty), som vandt med 566 sek. **Rechenberg** (Ty) kom på 2. pladsen med 544 sek. og **Luthersson** fra Sverige endte på 3. pladsen med 527 sek.

Det danske håb, Svend Pedersen, fløj kun 47 sekunder og måtte som bedste dansker nøjes med en placering som nr. 16.



Det vindende tyske hold.

Fra venstre: W. Reimer, R. Lindner, holdleder C. Denzin, I. Rechenberg og Max Hacklinger.

Resultater

1 Rudi Lindner, Ty. 566 s. 2. I. Rechenberg, Ty. 544 s.
3. N. Luthersson, Sv. 527 s. 4. P. Nironi, It. 515 s.

16. Sv. Pedersen Danm. 446 s. 22. Børge Hansen, Danm. 423 s.
34. Hans Nielsen, Danm. 348 s. 42. Hans Hansen Danm. 308 s.

6. S. Niemala, Fin. 498 s. 14. Thor. Mølbach, Norge. 453 s.
21. L. Persson, Sv. 425 s. 27. K. Ericsson, Sv. 395 s.
32. J. Järvi, Fin. 367 s. 39. E. Haug, Norge. 312 s.
45. P. F. Nilsson, Sv. 296 s. 55. U. Tonnesen Norge. 242 s.
65. U. Rantala, Fin. 110 s.

Hold:

1. Tyskland 1584 s. 2. Schweiz 1374 s. 3. Saar 1363 s.
4. Sverige 1347 s. 6. Danmark 1217 s. 10. Finland 1120 s.
13. Norge 1007 s.

VM i A-2 i Wiesbaden 1955

For første gang blev alle 3 verdensmesterskaber for fritflyvende modeller afholdt samtidigt.

Det store arrangement blev klaret ved et samarbejde mellem Tyskland og USA, hvor USA stillede indkvartering og forplejning til rådighed på USAF's flyveplads ved **Wiesbaden**, medens tyskerne organiserede afviklingen af konkurrencerne på flyvepladsen **Finthen** i den franske zone nær ved Mainz.

De tre VM for henholdsvis svævemodeller, wakefieldmodeller og gasmotormodeller blev holdt på hver sin dag.

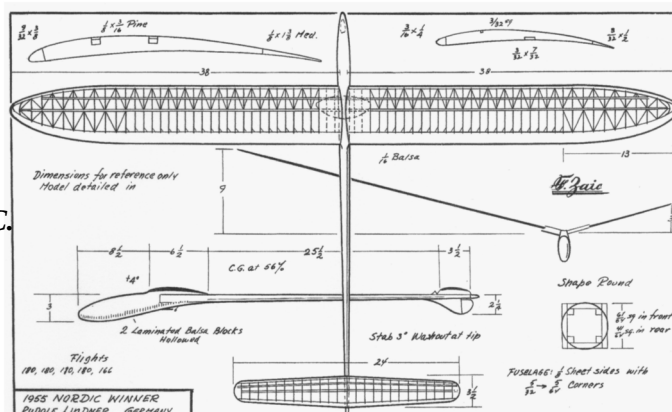
På VM-dagen for svævemodeller deltog 21 nationer med 79 deltagere. Der blev fløjet 5 perioder á 2 timer fra kl. 8 morgen til kl. 6 aften.

Den første periode var meget vigtig, da den bød på helt dødt termikfrit vejr, og man kunne forvente termikvejr i de øvrige 4 perioder. Vejret varierede temmelig meget i både vindstyrke og termik. Selv et par mindre regnbyger dukkede op.

Modellerne

Verdensmesteren Lindner vandt også dette år.

Hans model var magen til 1954-modellen bortset fra kroppen, der ikke længere var en tynd stok, men havde en "drypnæse" med tværsnit for at forbedre højstart-sikkerheden. Modellen havde indbygget "**Lindner-trim**" for at forbedre evnen til at finde og udnytte termikken.



Hans model fløj i store højrecirkler for afsøge luften for termikbobl. Når den mødte en boble, sørgede et let **washout** i indervingen for, at modellen kurvede i mindre cirkler, så den kunne blive i termikbobl (et sådant trim virker også nu ca. 50 år efter, men med for meget washout i indervingen bliver resultatet et imponerende spiraldyk).

Gilroy fra England anvendte en typisk engelsk model, men med en meget kort næse. Thomann på 6. pladsen brugte en interessant model med stort sideforhold på planet (215 cm). Hele oversiden var balsabeklædt og forsynet med en 0,8 mm nylonturbulator foran planet.

Australien deltog for første gang ved et VM for svævemodeller.



Allan King (wakefieldvinder 1954) fløj med denne smukke model, men mistede en start. Allan fløj også VM både i Gas og Wakefield.

Konkurrencen

I første periode var der 6 maxflyvninger. Mellem dem var **Hans Hansen, Lindner og Gilroy** fra England. Kun Hans Hansen og Rudi Lindner havde 2 max'er efter 2. periode.

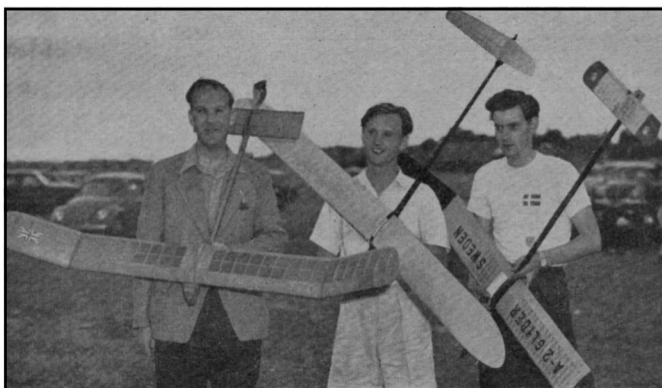


Herover ses Hans Hansen med Børges 1955-model.

I 4. periode blev der fløjet 18 maxflyvninger, men kun Lindner havde nu 4 maxer. I femte og afgørende runde holdt alle naturligvis øje med Lindner. Medlemmer af det tyske hold trak nu modeller i luften mange steder på pladsen for at vise Lindner den bedste luft... Denne form for termiksøgning gav senere anledning til megen debat.

Endelig startede **Lindner** sin model og fløj 166 sekunder – hvilket var nok til at sikre ham sejren, og dermed vinde pokalen for anden gang med i alt 866 sekunder. **Gilroy** besatte anden pladsen kun 6 sekunder efter.. På tredjepladsen kom svenskeren **Rolf Hagel** med 877 sekunder.

Fra venstre : Gilroy (England) Lindner (Tyskland)



og Rolf Hagel (Sverige).

Foto: Aeromodeller Annual 1955.

Resultater

1 Rudi Lindner, Ty. 886 s. 2. R. Gilroy, G.B. 880s.
3. Rolf Hagel, Sv. 877 s. 4. E. Giusti, It. 976 s.

9, Hans Hansen, Danm. 804 s. 25. Sv. Pedersen, Danm. 726 s.
45. Hans Nielsen, Danm. 624 s. 61. Børge Hansen, Danm. 546 s.

18. L. Gustafsson, Sv. 759 s. 25. L. Olsson, Sv. 726 s.
65. Gunnar Kalen, Sv. 516 s.

Hold.: 1. Italien 2376 s. 2. Sverige 2362 s. 3. Frankrig 2301 s.
9. Danmark 2154 s.

30 % af alle flyvninger var maximumflyvninger, hvilket viser den høje standard af datidens A-2 modeller.

Da vejret var næsten perfekt og organisation og indkvartering var i topklasse, blev det en uforglemmelig oplevelse for alle deltagerne i denne "Olympiade".

De kommende år koncentrerede udviklingen i klassen sig meget omkring termiksøgning og modellernes termikegenskaber. Men det er en anden historie.

Erik Knudsen

Fritz Neumann fortæller:

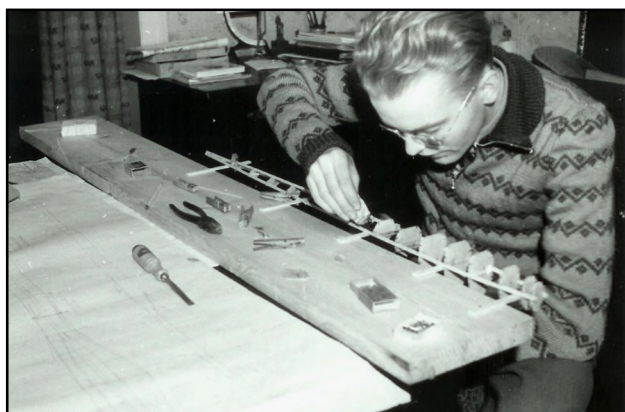
Mine oplevelser i forbindelse med VM 1953 i Jugoslavien:

Det er faktisk 55 år siden --- som tiden dog går, men--- Det begyndte allerede i 1950, hvor jeg blev flyveleder i vor ret store modelflyveklub: **Sportsflyveklubbens Modelflyvesektion** i København.

Jeg blev meget interesseret i A-2 modeller, og byggede dette år en Suomi, en FJ 2a samt min første selvkonstruktion. Vi var ret så mange aktive i klubben, som fløj på **Amager Fælled** både hverdags aftener og om søndagen når vejret tillod det. Her må jeg nok sige at vi havde nogle helt afgørende fordele, som vi den gang tog som en selvfølgelighed:

1. Vi havde en velegnet flyveplads kun 3 km fra Københavns centrum.
2. De fleste aktive boede højst 2 km fra flyvepladsen.
3. Der var et godt fællesskab. Vi var altid flere samtidig på flyvepladsen selv uden aftaler.

Blandt os der altid fløj der kan nævnes **Børge Hansen, Hans Hansen, Ove Nesdam**, mig selv samt en del andre.



Efter hjemkomsten fra VM i 1952 i Østrig begyndte vi virkelig at forberede det kommende års VM.

Vi byggede, trimmede og udviklede vore modeller. Jeg bygger min selvkonstruktion til VM i 1953.

Jeg husker specielt en aften hvor **Ove Nesdam** kom med en nybygget model, hvor planets bagkant ved et uheld var blevet bøjet meget ned næsten som flaps. De ældre, det var Børge og Hans, smilede lidt af dette og sagde at Ove måtte gå hjem og lave planet om.

Men Ove startede sin model, og så viste det sig at den fløj fantastisk .Derefter fik alle vore modeller noget mere nedbøjet bagkant end tidligere. Dette forbedrede flyveegenskaberne væsentlig særlig i stille vejr. Også vinteren blev taget i brug til trimning.



Vi havde planlagt vor rejse på den måde, at vi tog toget til München og der havde vi lejet en Volkswagen transporter -såkaldt Rugbrød. Det viste sig at være en god løsning. Jugoslavien var et meget nyt og uprøvet land og lige åbnet for turister. Efter at have lastet vore modelkasser i bilen kørte vi gennem Sydtyskland og Østrig og skulle så over det stejle Loiblpass til Bled i Jugoslavien.

Undervejs op i gennem passet stoppede vi for at fotografere, men så kom problemet. Vi kunne ikke få bilen i gang igen. Vægten var for stor , motoren for svag og vejen for stejl. Alle uden chaufføren steg ud og så kunne vi komme i gang og så måtte vi andre springe på i farten.

Ved toldstedet noterede tolderne alle vore modeller for at være sikker på, at vi også havde dem med tilbage. I min ungdommelige naivitet sagde jeg til tolderne, at det kunne være at nogle af modellerne fløj væk og hvad så. Tolderne grinede og sagde at sådan nogle ikke kunne flyve væk - det skulle vi ikke bilde dem ind !

Også bilen motornummer skulle de checke og da vi åbnede bag, sagde de at motoren i en bil altid sad foran. Stor var deres forbløffelse da de der ikke kunne finde nogen motor.

Vi kom godt til Bled og blev indkvarteret på et hotel. Allerede dagen før konkurrencen var vore modeller klar til flyvning. Se foto på side 14.

Den første dag var der modelkontrol og om aftenen den officielle åbning.

De 2 første runder blev fløjet næste morgen mellem kl. 04.30 og 06.45, så vi skulle jo op tidlig. Vinden vendte 180° hele tiden, det var fugtigt i græsset og tidvis termik. En mængde liner (100m) lå udrullet i græsset for linekontrol og pludselig blev vi alle gennemblødte af

et kraftigt skybrud. Jeg mener at kunne huske, at jeg i første start blev ramt af en krydsende line og fik omstart, men den kunne ikke gennemføres på grund af vejret inden periodens slutning. Hvor længe den fløj ved jeg ikke, men på resultattavlen stod der 0 sek. Modellen landede i højt græs og efter en regnfuld nat fandt jeg den først næste morgen. 2. start måtte jeg bruge min reservemodel og fik her en max 300 sek.

Senere på dagen var der udflugt og reception med højtstående uniformerede personer. Her fik vi bl.a. overrakt en nål med Titostjernen.

Den sidste flyvning fandt sted den følgende morgen kl. 05.15 og her fik jeg noteret 282 sek.

Derefter var der en dejlig udflugt til bjerge og søer. Om aftenen stor præmieoverrækkelse og fest. Hans Hansen blev individuel verdensmester og ses herunder efter sejren.

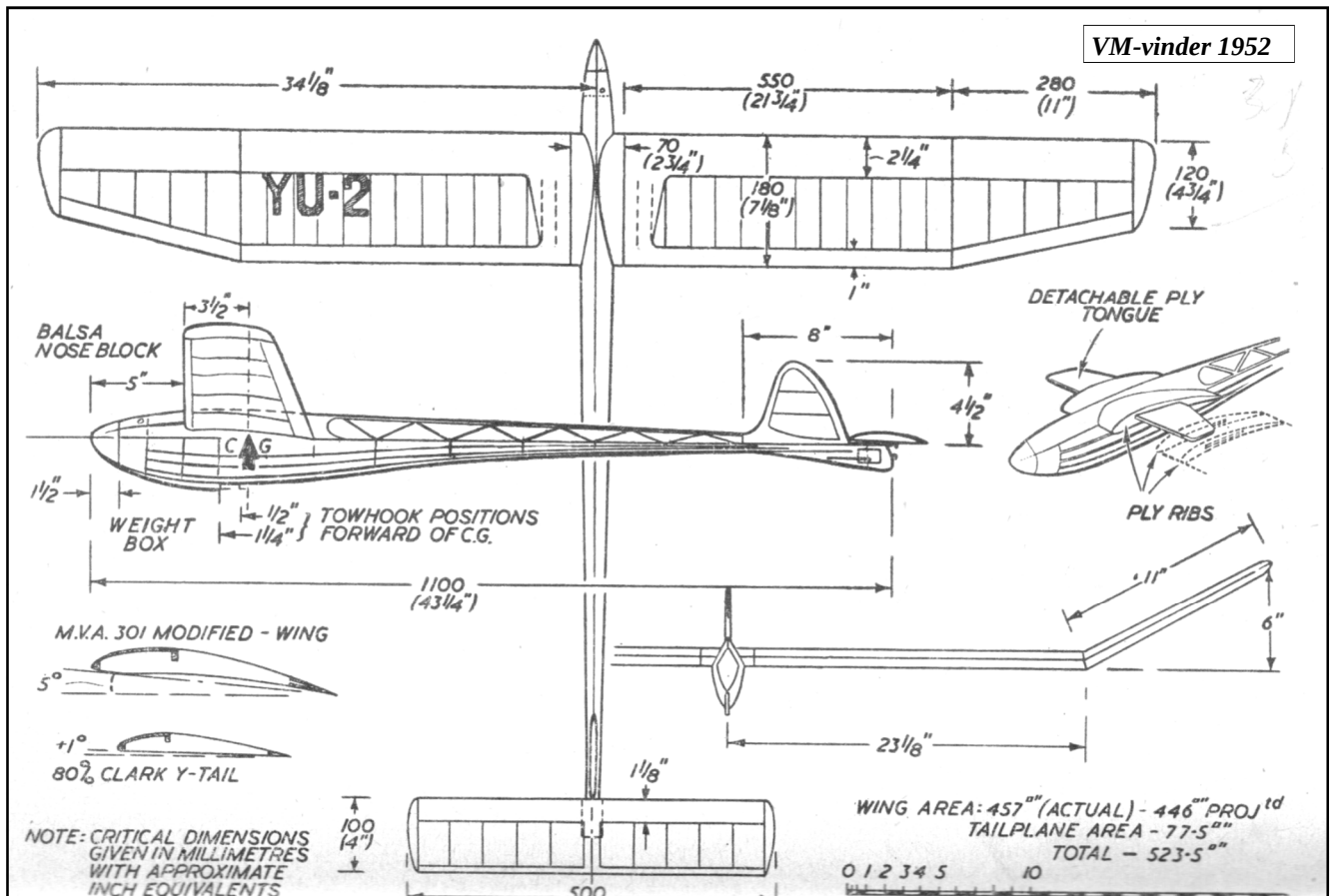


Det danske hold Børge Hansen, Hans Hansen, Fritz Neumann og Ove Nesdam vandt holdmesterskabet. Nr.2 blev Tyskland og nr.3 Schweiz. Som eneste deltager ud af 55 fik Hans 3 max flyvninger i alt 900 sek. Børge blev nr. 10 med 242 sek, 292 sek og 195 sek. Jeg selv nr 22. med kun 2 flyvninger 300 sek. og 282 sek i alt 582 sek. Ove Nesdam nr. 47 med 135 sek, 86 sek og 123 sek i alt 344 sek .

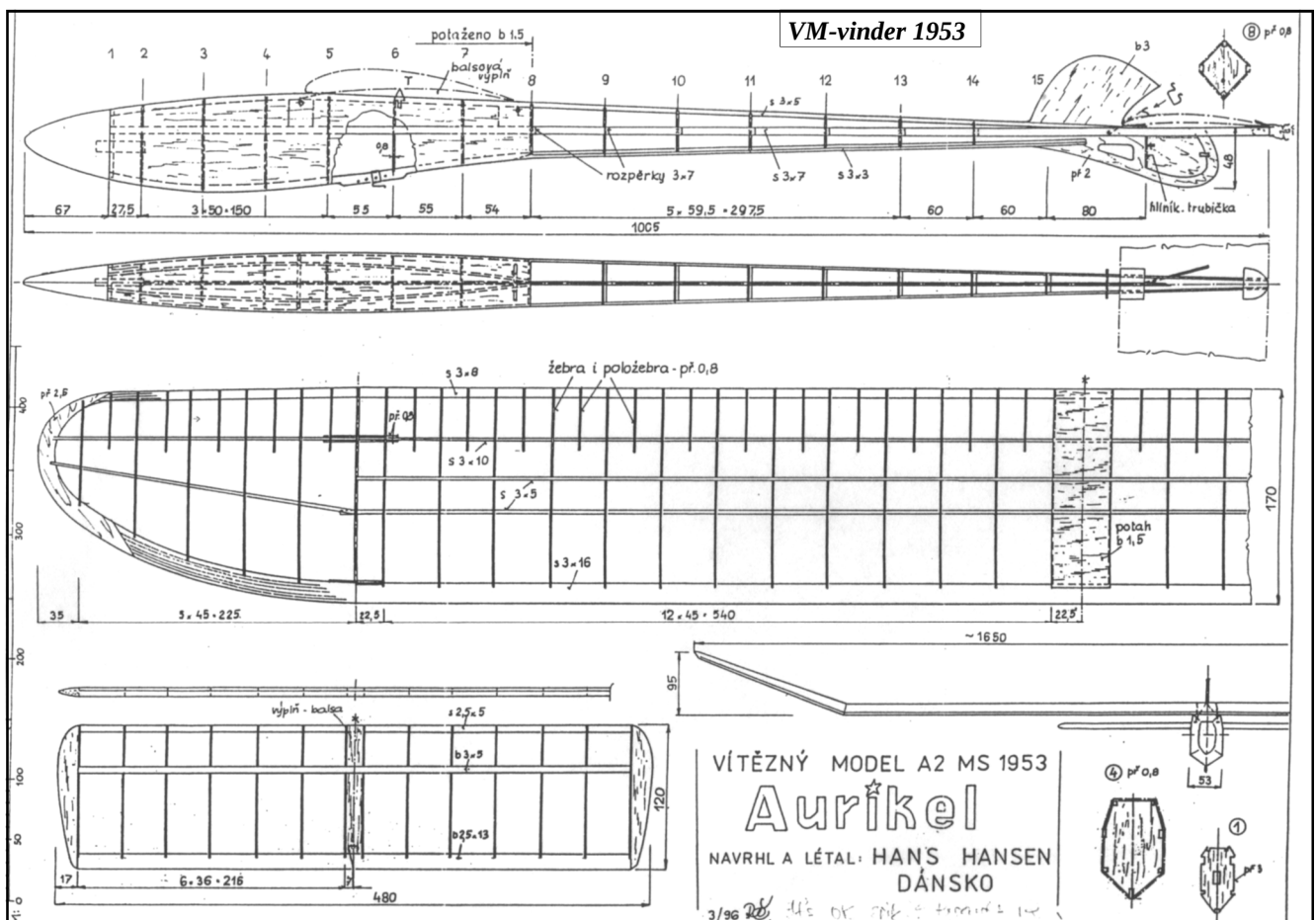
Efter disse spændende oplevelser holdt vi ferie og kørte gennem Italien, Østrig og tilbage til München, hvor vi afleverede bilen. Vi var alle en stor oplevelse rigere.

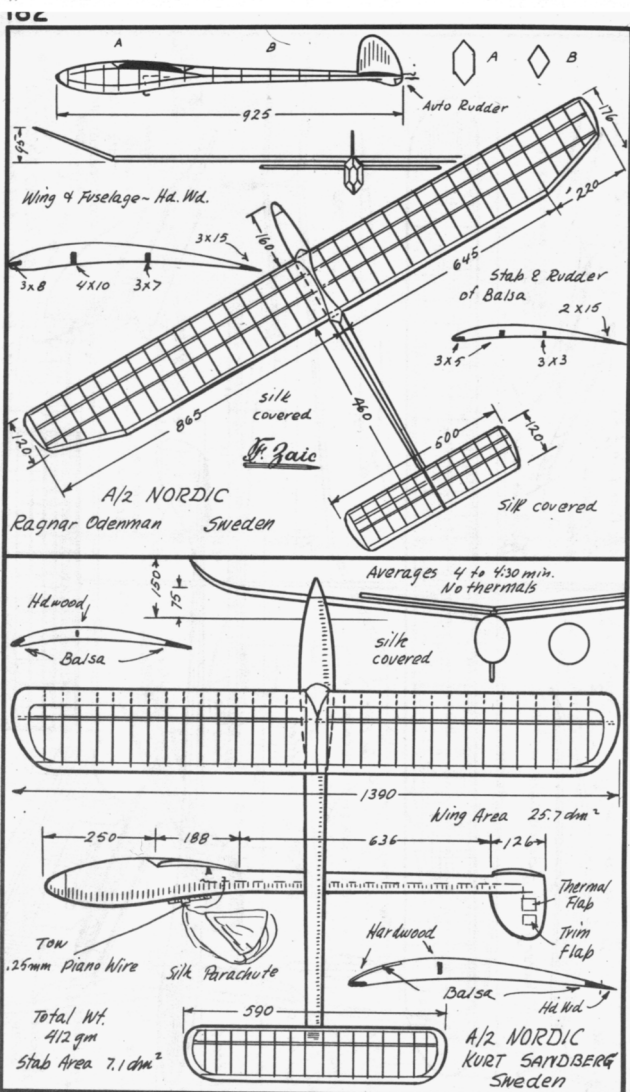
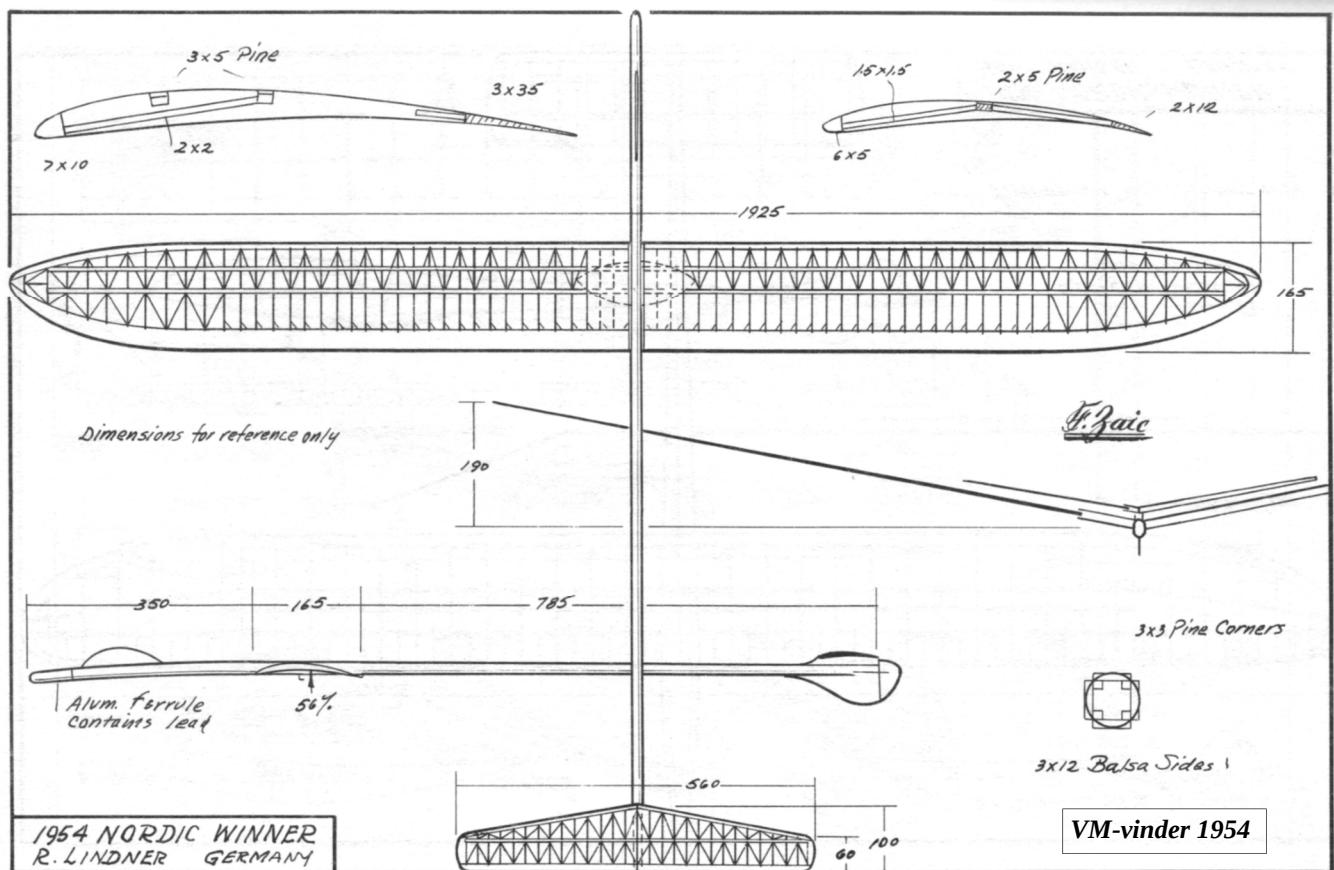
Efter hjemkomsten til Danmark blev vi inviteret til en festsaften i KDA , hvor vi fik overrakt KDA's æresplakette, som billedet på forsiden viser.

Fritz Neumann



Tegningen herover er fra Model Aircraft oktober 1952.
 Tegningen af Aurikel er tegnet af Rado Cizék til det tjekiske oldtimerblad SAM 95 BOHEMIA, hvor han var redaktør.





Svenskerne **Kurt Sandberg, Ragnar Odenman og Rune Andersson (Bananen)** var fremragende A-2 eksperter og deltog i en del af de første verdensmesterskaber med mange topplaceringer. Billedet herunder viser Kurt Sandberg med en af sine modeller i Trollhättan 1950. Tegningerne tv. fra Zaics årbog 1951-52 viser typiske Sandberg og Odenman modeller.





VM 1952

Det danske hold

Fra venstre :

Holdleder **Hans Hansen**,
Børge Hansen med Pjerri
70, **Ove Nesdam** med Pjerri
69, **Arne Hansen** med
AH-24 og **Uffe Wöldiche**
med sin elegante velbyggede
model.

Den blev desværre skadet
under togtransporten sam-
men med hans andre mo-
deller.

VM 1953

De danske ver- densmestre.

Fra venstre :

Ove Nesdam

Børge Hansen

Fritz Neumann

Hans Hansen



VM 1955

Det danske hold

Fra venstre :

Svend Pedersen

Hans F. Nielsen

Hans Hansen

Børge Hansen



Samlet, skrevet og redigeret
for DMV af

Erik Knudsen