

VM i radiokontroll på RAF Kenley, England, 15.—19. august 1962



Poju Stephansen i karakteristisk «Kenley-stil»

Verdensmesterskapet i RC gikk av stabelen på RAF Kenley, syd for London, i dagene 15.—19. august i år. Forrige gang dette stevnet ble arrangert, var i Schweitz i 1960, da amerikaneren Kazmirski vant den individuelle konkurransen, mens lagseieren gikk til England. VM i år ble derfor arrangert av SMAE og AMA i fellesskap, og vi var to nordmenn som, med velvillig hjelp fra NAK, dro over — Poju Stephansen som deltaker og Sigurd Heiret som mekaniker og observatør. Det var et fantastisk stevne, og det tar derfor tid å sortere ut alle inntrykkene, men vi skal forsøke å gi et referat av hvordan begivenhetene utviklet seg.

RAF Kenley er en etter dagens målestokk liten flyplass, berømt fra the Battle of Britain», men som i dag er nedlagt for operativ flyvning. Hangarer og bygninger står der imidlertid, og alle deltakere ble forlagt i brakker med ca. 40 mann på hvert rom. Bispisingen foregikk i mannskapsmessa, og kveldene ble gjerne tilbrakt i «Sergeants Mess». Det var til stede i alt 34 deltakere fra 14 nasjoner, og de mest langveisfarende var vel japanerne, russerne og en enslig deltaker fra Syd-Afrika Unionen.

Stevnet begynte med såkalte offisielle prøveflyvninger den 15. og 16. august, da hver deltaker fikk tildelt et kvarter hver til sjekking av radio, flyvning etc. Været var dårlig, spesielt den første dagen, med sterk vind og regnbyger. Interessen samlet seg selvfølgelig mest om amerikanerne, og etter at Tom Brett og Don Brown hadde fløyet, hadde man en forsmak på hva som ville komme. Den tredje amerikaneren derimot, Willis Robinson som kom i stedet for Doug Spreng, hadde al-

vorlige vanskeligheter med sitt fly, det var tydeligvis CG som lå for langt tilbake. Han måtte fylle inn med 100 gr. bly i nesene, og etter annen dags prøveflyvning, ytterligere en god slump.

La oss imidlertid gå over til våre egne vanskeligheter. Allerede kvelden før første prøvedag viste det seg at en av modulatorene i senderen gikk amok. Det nyttet ikke hva vi gjorde, tonen ville ikke stå stabilt. Hele tonegeneratoren ble så bygget om, og neste dag virket alt upåklagelig, inntil armaturfjæren på høyderorsleet brakk. Nytt rele ble skaffet tilveie og installert. Vi trengte imidlertid da mer tid enn et stakkars kvarter til å få justert opp det hele, og annen prøveflyvningsdag fikk vi derfor velvilligst tillatelse til å fly på en annen flyplass i nærheten, Biggin Hill. Vinden var imidlertid like sterk, og en Enya 29 er ikke sterk nok under slike forhold. Vi fikk likevel foretatt en god del flukter.

Første konkurransedag, fredag, opprant med samme sterke vind, og vårt startnummer var blant de aller første. Det gikk ikke bedre enn at motoren rett og slett «døde», men flyet hadde da allerede vært oppe i over ett minutt, og det ble da regnet som full runde.

Neste dag, lørdag, var det strålende vær, og våre bange anelser slo til. Det viste seg snart at sender og mottaker ikke hadde tålt den sterke oppvarmingen i teltene, og under en slik konkurranse blir det ikke tid til tuning! Det gikk derfor som det måtte gå, radiokontakten sviktet like etter start, og flyet ble en god del ødelagt. Vi valgte derfor å avstå fra videre konkurranse, og kommer igjen bedre rustet en annen gang.



Tom Brett, USA (til v.) og Harry Brooks, England

Etter første dags konkurranseflyvning ledet Don Brown, USA, med 1304 poeng, med Chris Olsen og Harry Brooks, begge England, på de neste plasser. — Brown, med sitt eget Quadruplex proporsjonalsystem, viste nydelig flyvning hvor programmet var presist lagt opp og med virkelig vakre overganger mellom hver øvelse.

Annen dag noterte Brooks seg for 1423,6 poeng, og Tom Brett, USA, for 1396, så Brown som startet sist av amerikanerne denne dag, måtte gjøre det stort for å følge med i galoppen. Han begynte også bra, inntil plutselig — ved inngangen til vertikal stigende roll — at motoren kuttet, og det var bare å gå inn for en nydelig dead stick merkelanding. Han tapte en masse poeng for dette, men noen katastrofe for ham var det jo ikke, da siste runde gjensto, og det er de to beste sammenlagt av 3 runder, som teller i sammendraget. Etter annen dag var stillingen den at Harry Brooks ledet, mens Tom Brett fra USA var kommet opp på annenplassen.

Siste runde gikk på søndag, og dette var altså den avgjørende dagen. Stemningen blant deltakerne var merkbart nervøs, og nesten til å ta og føle på. For å ta de store kanonene først, så gikk det galt for Brown igjen. Hans Merco 49 kuttet nok en gang, og allerede ved tail-slide'n, slik at han var ute av dansen for godt med hensyn til tetplassene. Harry Brooks fløy en nydelig runde til 1507 poeng, og hans to beste runder ble da sammenlagt på 2931,2 poeng. For amerikanerne var da saken klar, og den eneste av dem som kunne ta kampen opp med Brooks var Tom Brett, og han måtte i så tilfelle score konkurransens høyeste runderesultat. La det være sagt med en gang — han greide dette, nemlig 1537 poeng, og kom dermed 1,8 poeng foran Brooks i sammendraget. Ifølge FAI Sporting Code, var



Tom Brett's vakre modell



Overstiktfoto fra Kenley

imidlertid differansen mellom disse to så liten at det skulle betraktes som «dødt løp», men på grunn av kåringen av en verdensmester, måtte det omflyvning til. Brett vant omflyvningen med 1470,6 p. mot Brooks' 1288,3 p.

Saken var dermed klar, og rekkefølgen for de beste ble:

1. Tom Brett, USA.
2. Harry Brooks, England.
3. Chris. Olsen, England.
4. F. Van den Bergh, England.
5. Don Brown, USA.
6. Borsch, Tyskland.

Lagmessig ble resultatet:

1. England.
2. USA.
3. Tyskland.

Hele stevnet var prikkfritt lagt opp, med en streng timeplan, og det var få uhell. Et av de crasj som huskes, var imidlertid Van den Berghs stup i første runde. Han hadde fløyet programmet og var kommet til spinn, da modellen istedenfor å spinne gikk i et loddrett stup, og rett i bakken. Under vanlige forhold ville det ikke vært lønt verd å reparere på restene i det hele tatt, men Van den Bergh hadde ingen reservemodell, og på grunn av lagkonkurransen ble natten tatt til hjelp, og neste dag var modellen igjen i flybar stand og lagseieren kunne sikres.

Svenskene stilte fullt lag — Eliasson, Dilot og Levenstam — og selv om de ikke blandet seg i tetstriden i denne skarpe konkurransen, var de fornøyd med Eliassons 15. plass. Tyskerne fløy jevnt bra, selv om de ikke fikk til det helt store, og det kan nevnes at både Gast og Sämann hadde vanskeligheter med både motor og radioutstyr. Den tredje av amerikanerne, Robinson, var

tydelig nervøs under de to første rundene, og han fløy også en ny og uprøvet modell. Han oppnådde imidlertid hederlige 1243 poeng i siste runde. Russernes deltagelse var imøtesett med stor interesse, men de var sterkt handicaped idet dere fly ikke var beregnet på en slik konkurranse, de hadde også dårlige motorer, og radioutstyret var heller ikke av det beste. Noe alvorlig radiotrobbeil var det bare få som hadde, og det som skapte vanskeligheter for enkelte, var motoren. Motorkutt var det meget av og av forskjellige årsaker. Motoren til Dilot kuttet i to av rundene etter at boltene som holdt topplokket var røket tvers av. Gast, Tyskland, fikk motorkutt på grunn av at propellen skrudde seg løs under flukten. Årsaken til Browns motorkutt i annen runde var at tanken rett og slett var tom. Han hadde skiftet ut propellen med en mindre stigning før denne flukten, og motoren brukte da mer fuel enn han hadde tankkapasitet for.

Nok om dette, vi skal senere komme tilbake til modeller, radioutstyr og motorer, og la oss minne om at det FAI programmet som ble fløyet er som følger: take-off, procedure turn, stall turn, immelmann, tre innvendige lops, tre utvendige loops, split S, roll begge veier, tail slide, horisontal 8, cuban 8, vertikal 8, ryggflyvning, 8 tall på ryggen, stigende roll, spinn, landingsrunde og merkelanding.



Don Brown, USA, flankert av de norske karene

Vi slutter med å si at det hele var en stor opplevelse og takker NAK som gjorde det mulig for oss å komme over.

Abonner på FLY-NYTT