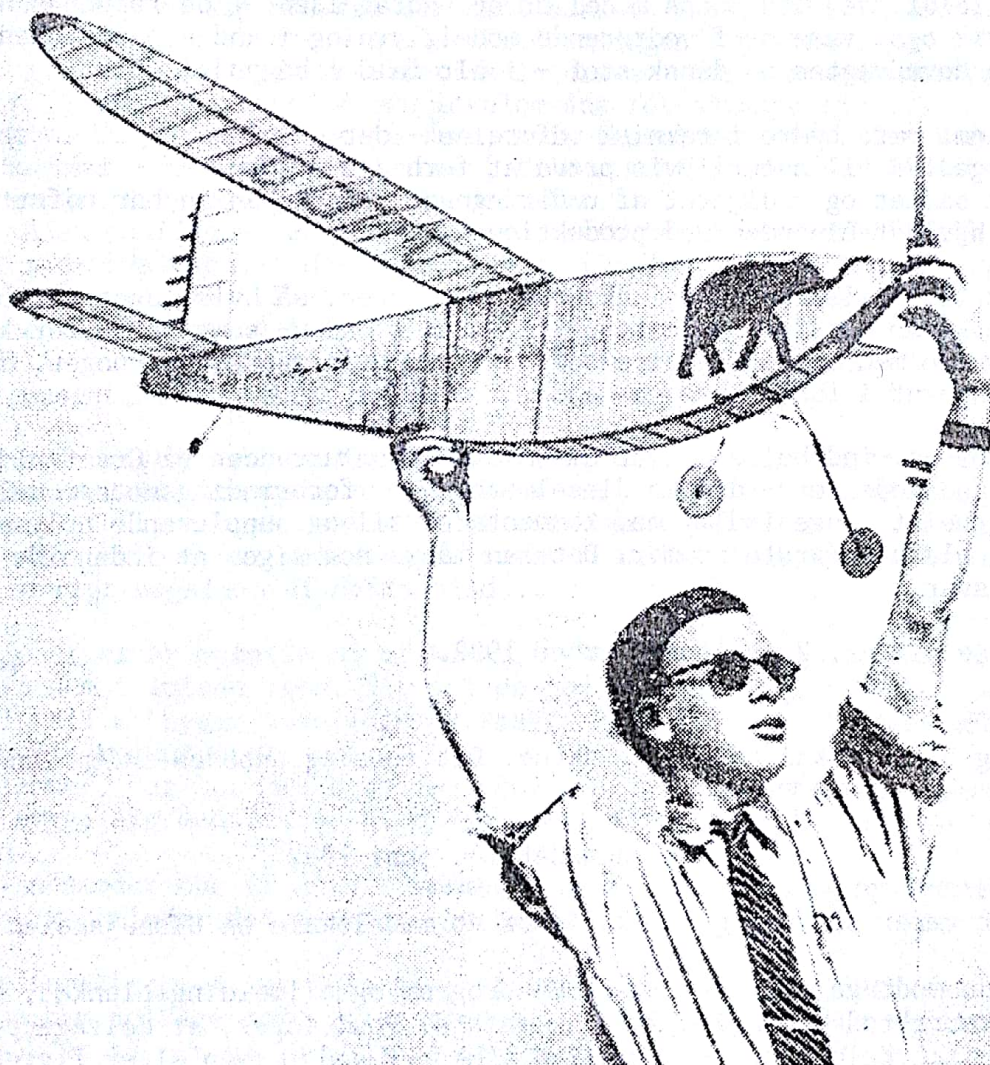


OLDTIMER MODELFLYVERNE DANMARK

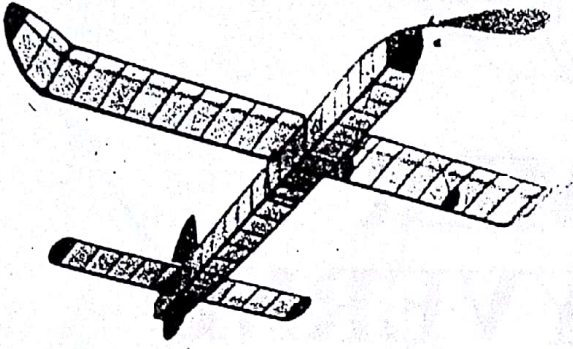
Nr. 1

1992



Per Weishaupt med sin Motormodel »Jumbo«. Weishaupt er den eneste herhjemme, der har opnaaet gode Resultater med de store Motormodeller.

Forsiden.



Min første gummimotormodel af balsa.

Forsiden viser Per Weishaupt med sin flotte gummimotormodel "Jumbo". Uden at forklejne nogen er Per Weishaupt den enkeltperson, der har betydet mest for dansk modelflyvning.

Modellen til venstre er en "Cleo" - KDA's begyndermodel i klasse C-1. Den er konstrueret af SP - Jørgen Surlykke Petersen. Byggesættet - det første af balsa efter krigen, fremstilledes af DMI -Dansk Modelflyveindustri.

Medlemsbladet.

Først - undskyld forsinkelsen, som jeg er ked af og beklager. Næste nummer er planlagt til sidst i september, og nr.3 kan så passende blive et julenummer.

Det første nummer er, som det vil bemærkes, helliget dansk modelflyvning. Siden med den berømte wakefieldflyver Ted Ewans modeller er undtagelsen. I de følgende numre vil der naturligvis også være stof vedrørende modelflyvning i andre lande, men bladet vil nok lægge hovedvægten på dansk stof - i alt fald i begyndelsen.

Bladet kunne bestemt være bedre i teknisk udførelse - det er bl. a. også et spørgsmål om tid og penge. Vi vil naturligvis prøve at forbedre udførelsen - især billederne. Stoffet er samlet og redigeret af undertegnede, Frank Dahlin har udført forsiden, og vi har hjulpet hinanden med produktionen.

Det første nummer fremstilles i en del ekstra eksemplarer, så hvis nogen har brug for flere, kan de købes for fremstillingsprisen-ukendt endnu- samt porto. Det kunne måske være en god ide med at forære et eksemplar væk, hvis man kender nogen, der kunne være interesseret i foreningens arbejde...

Næste nummer vil bl. a. indeholde: noget om wakefieldkonkurrencen på Cranfield i England i 1949 - andemodeller - danske dieselmotorer - forbrændingsmotormodeller - A-1 modeller og helst mange indlæg med kommentarer til og supplerende oplysninger om indholdet i bladets første nummer. Det kan måske nok siges at indeholde flere spørgsmål end svar...

Deadline for bidrag til nr. 2 er 1. september 1992.

EK.

Hvad skal børnene hedde?

Både foreningen og bladet skal have gode navne. Dit forslag udbedes inden landsmødet, hvor dåben skal finde sted.

Landsmødet 14. juni 1992.

Poul Rasmussen har været så venlig at skaffe os et mødelokale på Ulshøjskolen i Kalundborg.

Først i juni vil du modtage en indbydelse med program og tilmeldingsblanket, hvor du kan bestille smørrebrød og angive din ankomsttid. Poul lover, at deltagere, der kommer med færgen - til Kalundborg - vil blive afhentet ved færgen eller flyvebåden. Vi håber, at rigtig mange kan deltage.

Bertel Kring har foreslået, at nogle af de næste møder kunne holdes på vore flymuseer i Stauning eller Billund, hvor der findes mødelokaler. Kunne der arrangeres noget med en bus for fynboer og sjællændere? Et 2-dages møde med modelflyvning?

Kære modelflyver...

For et års tid siden prøvede jeg at realisere en tanke, som egentlig længe havde ulmet hos mig - nemlig at samle modelflyvere med interesse for historiske modeller i en forening. Der har været mange interesserede, og af dem har over 30 meldt sig ind i foreningen og betalt kontingent for 1992.

Det har været en meget glædelig overraskelse for mig, at så mange aktivt har villet være med, og at så mange fra modelflyvningens barndom har meldt sig.

På landsmødet den 14. juni vil foreningen få et mere officielt præg med navn, vedtægter og bestyrelse.

Hvem er så medlemmer, og hvad har vi til fælles?

Medlemmernes navne fremgår af medlemsfortegnelsen andetsteds. Det vi er fælles om kan nok bedst udtrykkes ved en let omskrivning af en sætning i begyndelsen af Hartvig Jensens bidrag til medlemsbladet - "vi har været tryllebundet af modelflyvning hele vores liv." Vi kan have haft passive perioder - men har altid interesseret os for modelflyvning og har ikke kunnet slippe interessen.

Hvorfor har modelflyvningen kunnet fascinere os sådan? Hvad er det, der gør den tillokkende og spændende? Det har vi sikkert alle et bud på - og de næste medlemsblade bør indeholde nogle af jeres bidrag til svaret.

Hvad kan vi så bruge foreningen til - og hvad kan vi selv gøre for den?

Vore interesseområder kan være forskellige, men da der er så mange ting, foreningen kan beskæftige sig med, vil der helt sikkert blive aktiviteter for enhver smag.

I første omgang er det vigtigste indsamlingen/registreringen af alt, hvad der endnu kan findes af modelflyvehistorisk interesse. Her kan medlemmerne gøre en stor indsats ved at "støvsuge" deres lokalområde for sådanne ting...

Ideelt vil det selvfølgelig være, hvis foreningen med tiden kan oprette en samling af bøger, tidsskrifter, tegninger, film m.m. til brug for medlemmerne. Kopier af de originale ting vil gøre god fyldest her.

En sådan samling er en nødvendighed, hvis tanken om modelflyvehistoriske udstillinger skal realiseres. Nogle medlemmer vil uden tvivl finde det spændende at istandsætte gamle modeller eller bygge nye efter de gamle tegninger. Disse modeller kan så sammen med tekst og fotos vise nutiden noget om tidligere tiders modelflyvning. Udstillingerne skulle så forblive foreningens/medlemmernes ejendom, og kunne udlånes til museer, biblioteker og andre interesserede.

En meget vigtig opgave for os bliver at bidrage til, at museer og andre får øjnene op for modelflyvningens historiske værdi - både som en kulturel faktor-jo- og som en del af flyvningens samlede historie. For rigtig mange, der har flyvning som arbejde eller hobby, har rækkefølgen været modelflyvning, svæveflyvning og motorflyvning. Se iøvrigt bagsiden af dette blad...

Mange af os er opsatte på at komme i gang med at bygge nogle af de gamle modeller og få dem i luften igen. Her vil en god samling af litteratur og tegninger blive en hjælp til at bygge modellerne korrekt, og til at vi så vidt muligt kan flyve efter de gamle konkurrenceregler.

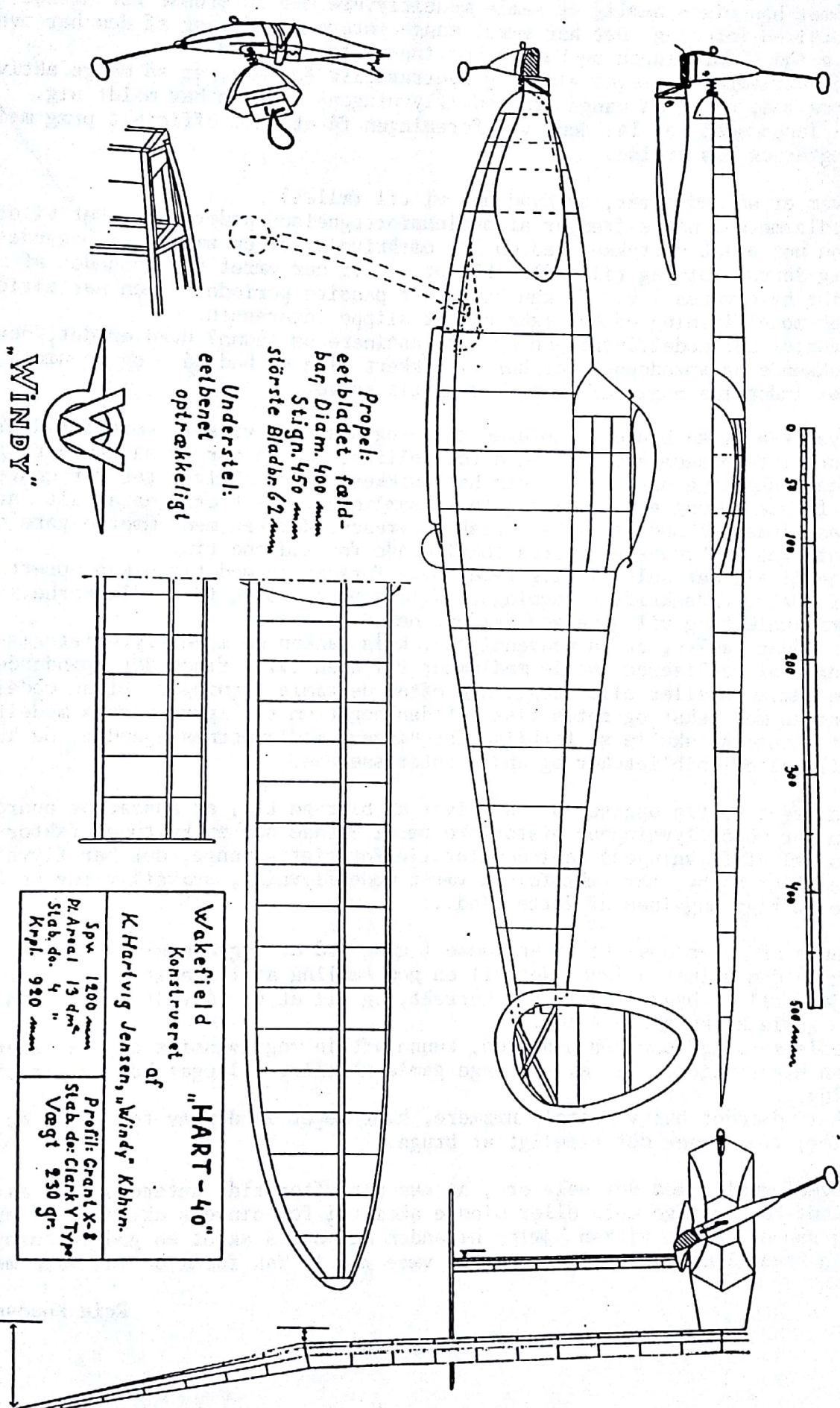
Medlemmer, der bor nær hinanden, kunne aftale regelmæssige byggeaftener, hvor man kan hygge sig med bl. a. at bygge gamle modeller til eget brug eller til udstilling...

På landsmødet bør vi aftale nærmere, hvor meget af den ny teknik og de nye materialer, vi finder det rimeligt at bruge.

Hovedformålet med det hele er, at man alt efter tid, interesser og aktivitetstrang kan deltage mere eller mindre aktivt i foreningens aktiviteter. Mit ønske og håb er så, at vi kan hjælpe hinanden med at få skabt en god forening, som vi kan have glæde og fornøjelse af at være med i. Tak fordi du vil være med.

Erik Knudsen

DANSK WAKEFIELD



Wakefield "HART-40" Konstrueret af K. Hartvig Jensen, "Windy" Kbhvn.	
Spv. 1200 mm Pl. Areal 13 dm ² Stab. de. 4 " Krpl. 920 mm	Profil: Grant X-8 Stab. de: Clark Y Typ Vægt 230 gr.

Konstr. av Knud Hartvig Jensen.

Dejligt ville det være, hvis vi i hvert blad kunne bringe en modelflyvers beretning om sine oplevelser med modelflyvning. Mange må her kunne yde et bidrag - gerne med tegninger og fotos. I Modelflyve Nyt 6/91 fortæller Jørgen Larsen - og her følger en spændende beretning, som Hartvig Jensen har skrevet:



Her er jeg fotograferet ved modelflyveopvisningen august 1941 på Lundtofte, med min Wakefieldmodel "Hart 40" der var forsynet med nogle særlige 'luftpude' pontoner, som jeg havde fået idéen til fra en racerbåd, som en bekendt havde beskrevet for mig. Jeg startede modellen fra et lille lærredsbassin. Zoneredningskorpset havde opstillet til formålet. Flyvningen var særdeles vellykket, da den - uofficielt - tredoblede den bestående rekordtid for vandstart i Danmark. Det blev iøvrigt den eneste flyvning med pontoner jeg foretog.

← Tegning fra den svenske "Hobby Boken 1944" af min wakefieldmodel "Hart 40", som jeg satte danmarkrekord med i maj 1941, ved et stævne på Lundtofte flyveplads. På den sidste af de tre obligatoriske flyvninger 'gik den i termik' og forsvandt i en cumulusky. Den landede senere i Vedbæk. Rekorden fik lov at stå urørt i en del år.

På en mærkelig måde har flyvning tryllebundet mig fra jeg var lille dreng. Til jeg var 5-6 år gammel boede jeg på Østerbro lige ved den såkaldte Ingeniørmark, hvor flyvertropperne af og til øvede sig i de gamle fly af bambus. Jeg har en dunkel erindring om disse fly der strøg lavt henover vores legeplads.

Vi flyttede så til Amager, ikke så langt fra Kløvermarken og Kastrup Lufthavn, der blev yndede mål for mine køreture da jeg begyndte at cykle. Jeg var i den heldige situation, at min far havde snedker-værksted - og det var en af hans svende der fik mig igang med at lave flyvemodeller - som han selv havde syslet lidt med.

Jeg har ialtfald ikke været mere end en halv snes år da jeg fik et bundt tynde fyrretræslister, som jeg med de meget tynde finérstif-sømmede en lang kassekrop sammen af. Vinger og ror var helt flade, også sømmede sammen med stifter - og beklædt med smørrebrødspapir. Der var skam også propel med blade af finér limet med i snit på et nav - hvori der også var iskruet en tynd messingkrog. Som trykleje blev brugt et par små tynde polsterrosetter med en perle imellem. Drivkraften i vidunderet var tre-fire meter ventilgummi - som cykelhandleren, med store spørgsmålstejn i øjnene, solgte mig.

Finurligheder som tyngdepunkt og infaldsvinkel eksisterede ikke på det tidspunkt. Vinge og ror blev anbragt så det så pænt og rigtigt ud. Propellen blev så drejet op med fingeren, og luften i ventilgummi samlede sig i blærer efterhånden som det blev strammet til - og nogle af dem sprang med små smæld. Men vidunderet blev sat på jorden - propellen sluppet, og minsandten om ikke den røg ivejret - næsten lodret. Lavde nogle besynderlige manøvrer og endte sikkert med et brag.

Tegninger var der ikke noget der hed på det stude. Man prøvede sig sig frem efter listernes længde og krydsfinerens bredde. Jeg prøvede mig også med et fjederværk fra et gammelt vækkeur hvor alt overflødigt blev barberet væk, således at det store fjedertandhjul trak direkte på propelakslen. Det gav et kort og hurtigt træk til en ganske kort og tumultagtig lufttur. Jeg har et billede af vidunderet, som må være fra 1931-32 da jeg var 11-12 år. Om muligt skal jeg finde det og tage det med til mødet.

I 1935, da jeg var kommet i snedkerlære, begyndte jeg at gå lidt

mere seriøst tilværks - uden nogensinde at have mødt andre modelflyvere endsige have læst om det, set tegninger eller beskrivelser af nogen art. Jeg cyklede til Kastrup eller Kløvermarken og kiggede på flyvemaskiner, og tog så hjem og lavede tegninger efter hukommelse og billeder i aviserne. For en flyvemodel skulle da ligne en rigtig flyvemaskine. Bl.a. byggede jeg en model af en Junkers Ju 52, som luftfartselskabet netop havde anskaffet sig et eksemplar af - kaldet "Selandia". Også et biplan, en Gloster Gauntlet-Jager, som flyvertropperne netop havde anskaffet.

Det store vendepunkt i min modelflyver tilværelse kom i midten af trediverne, hvor Knud Flensted Jensen udgav sin bog om modelflyvning med tegning til det der vist hed en stokmodel. D.v.s. at kroppen bestod af en stok på et tværsnit af 8-10mm i kvadrat. Foran havde den et lejebeslag til propel og et par fjedertrådsben med knapper som hjul. Bagerst på stokken sad en haleslæber, også af fjedertråd, der fungerede som krog for motorgummiet. Vingen bestod af fyrretræslister i for- og bagkant som bærende, med buede, flade og tynde ribber - der vist skulle dampes i facon. Vingen og rorene var kun beklædt på oversiden. Det var den første og eneste model jeg nogensinde byggede efter andre tegninger end mine egne. Men det vigtigste var bogen, hvor jeg for første gang læste ^{om} aerodynamik, og begyndte at forstå principperne bag konstruktionen af et fly. Bogen havde også et afsnit om propeller og hvorledes de kunne konstrueres og laves.

Fra det tidspunkt blev jeg virkelig grebet af modelflyvningen og kastede mig ud i nogle ambitiøse projekter, hvor jeg ikke rigtig kunne frigøre mig fra det skalamodelagtige, indtil jeg i 1938 byggede min første rigtige modelflyvekonstruktion. Det var en gummimotormodel på ca. 1½ meters spænnvidde, som virkelig fløj pragtfuldt i sommeraftenerne på Kløvermarken.

Min barndomsven og nær-nabo, Henning Jönsson begyndte også, for en kort bemærkning da, at bygge modelfly og vi havde meget gavn og glæde af samværet omkring modelflyvningen, som han derefter tog nogle års pause fra, men andre modelflyvere kom ind i billedet via Amager Modelflyveklub - og i efteråret 1939 startede vi modelflyveklubben "Windy",

som også blev indledningen til et bredere samarbejde med andre danske modelflyvere - deltagelse i konkurrancer og arrangementer. Fx modelflyve sommerlejren på Mols i 1941.

Det var mest gummimotormodeller jeg kastede mig over, men eksperimenterede en del med raketmodeller - med rigtige store fyrværkeriraketter, som jeg selv fremstillede. De fleste af dem sprang under afprøvningen på Amagers mørklagte strand - og satte alskens rygter om skyderi igang, (det var jo under den tyske besættelse). Til sidst fik jeg Tivoli's fyrværker til at lave nogle til mig - trods forbud mod sligt dengang. Da Berlingske Tidende arrangerede en modelflyveopvisning i august 1941 besluttede jeg mig i sidste øjeblik - dvs en lille ugestid før (typisk for mig) at bygge en raketmodel, som et festligt indslag i opvisningen. Baseret på hidtil opnåede erfaringer - alle dårlige - konstruerede jeg en ny udgave, en stærkt pilformet s.k. flyvende vinge til en raket på ca 25cm længde. Jeg anser denne model for at være min mest gennemtænkte modelflyvekonstruktion af de halvhundrede jeg nåede at lave. Længdestabiliteten i en haleløs model er altid det kritiske - og jeg udnyttede følsomheden for tyngdepunktets beliggenhed ved dets vandring, når krudtet brændte op bagfra, til at gøre modellen næsetung - så den 'fladede ud' til vandret flyvning under den sidste del af rakettenes trækperiode. At der også var en masse held med, er der ingen tvivl om, for den fungerede under opvisningen som var den radiostyret. Desværre blev den knækket midt over, efter en perfekt landing, af nogle drenge der brød gennem afspærringen. Det var trist, thi filmfotografen fra Dansk Filmjournal havde ikke nået at filme dens flyvning, og bad mig prøve at flikke den sammen til en ny start. Det gjorde jeg - trods dårlige odds - og tændte lunten på en ny raket til fotografens ære. Modellen nåede kun nogle få meter op før den friske blimning af vingen brød sammen. Med fuldt tryk på raketten og ild i vingen endte den i et dramatisk styrt. Det hele gentaget på biograflærredet de næste uger, til irritation for mig - thi mine venner og bekendte, der havde læst i Berlingeren om den vellykkede raketflyvning troede det var løgn.

Til den samme modelflyveopvisning havde jeg også glæden ved, at en 'vandstart' med en af mine Wakefield modeller med pontoner klarede starten fra et lille presenningsbassin til 'UG'. Glæden var dobbelt stor ved, at det var nogle pontoner jeg havde konstrueret efter en idé om et luftpudeprincip jeg havde fået, så de slap vandoverfladen lettere.



Pressebillede fra de første prøveflyvninger på Amager faldet med begynder-svævemodellen, konstrueret til modelflyvekurset på Wittenbergsgade skole, i 1942.

Adgangskort til

Modelflyveteori-Aften

Onsdag 26. April Kl. 19¹⁵ pr.

Teknologisk Institut
Hagemannsgade 2

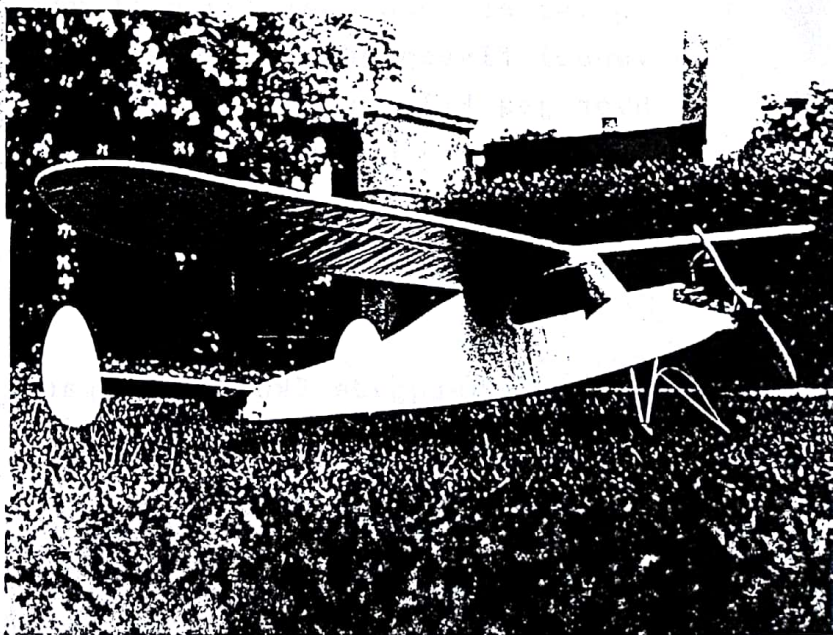
75 Øre

Modelflyveklubben „Windy“

Fra den sidste teori-aften, i 1944. Man skulle starte tidligt, for den sidste sporvogn hjem kørte fra Rådhuspladsen, vistnok kl. 21.30 - eller også var der s.k. spærretid

"Hart 60"

Fritflyvende benzinmotormodel, med tændrør, -spole og hele pibetøjet, fra 1944. Jeg nænnede ikke rigtigt at flyve med den, men solgte den til legetøjsforretningen "Thorn-gren" på strøget, hvor den var hovedattraktionen i vinduesudstillingen, i krigens sidste varefattige tid. Spændvidden var 2 meter.



I 1941 begyndte jeg at svæveflyve og svigtede tildels modelflyvningen, da tiden gik med at bygge og reparere klubbens skoleglider og Grunau Baby. Men da jeg i 1942 blev stationeret på en skole^{x/} som CB'er, 'Føl' som det hed, benyttede jeg afterne og skolens sløjdsal til at bygge modelfly - mens de andre 'tævede i kortspil'. Det vakte sløjdlærerens interesse, og vi besluttede at arrangere et kursus i modelflyveteori og -praksis for nogle elever fra 3. og 4. Mellem. Flere af lærerne deltog også med stor interesse, da flyvning ikke var med på nogen led i datidens skoleundervisning. Jeg gjorde en hel del ud af teoriundervisningen og konstruerede en nem begynder svævemodel, som blev bygget i sløjdsalen om om afterne.

Det blev meget vellykket, med prøveflyvninger og massestarter fra 'langbakken' på Amager Fælled. Da deltagerne havde lyst at gå videre i en klub, genoplivede vi "Windy", hvis hidtidige medlemmer havde meldt sig ind i Københavns Modelflyveklub. Min gamle ven, Henning Jönsson, meldte sig igen under fanerne og kastede sig med stor energi ud i arbejdet med både at bygge modeller og være 'primus motor' i klubarbejdet.

Mens svæveflyvningen^{ly} meget at min fritid svigtede jeg dog ikke helt modelflyvningen, men støttede klubarbejdet i Windy og arrangerede nogle flyveteoriaftener på Teknologisk Institut for københavnske modelflyvere, som var godt besøgt - og et lyspunkt i krigens mørke år. I efterkrigsårene fulgte jeg interesseret med Windy's engagement med de linestyrede modeller, og assisterede lidt på forskellige måder og var et enkelt år lejrchef ved en af modelflyvesommerlejrene på Vandel flyveplads. Kort efter sendte skæbnen mig til Australien, hvor jeg tilbragte en snes spændende år, uden større kontakt med flyvningen - bortset fra en kort bemærkning.

Knud Hartvig Jensen

^{x/} Wittenberggade Skole, på Amager,

Angaaende Modelflyvere.

JEG gik i Sommeren en Tur i Københavns Periferi og kiggede paa Drengene, der sendte Deres Drager tilvejs. Mange Steder saa jeg voksne Mænd med deres Sonner, som de gav gode Raad, som de selv havde erhvervet i deres egen Drengetid, andre Steder stod de fædrende Ophav paa Afstand og betragtede deres Sonner med et vist Mishag, og jeg kunde se paa dem, at det var dem, der havde »smedet« Dragen sammen, men af Hensyn til det eventuelle Grin de kunne udsætte sig for, hvis Dragen ikke opførte sig som en ordentlig Drage, holdt de sig tilbage. Jeg tror ikke, at vi voksne Mænd behøver at skamme os, fordi vi endnu har noget af Drengegesindet i os, det er jo nemlig netop det, vore Koner og Kærester godt kan lide os for, og vi behøver vel heller ikke at skamme os for at have glemt een eller anden Erfaring om Dragerne fra vor Drengetid, naar vi beskæftiger os et Øjeblik, kommer Erfaringerne hurtigt tilbage, og de Grin, der vil komme fra andres Side, kan vi vel hurtigt overse, for jeg gad nok vide, om der findes nogen voksen Mand, der inderst inde ikke gerne vilde have en Drage, naar han ser Drengene lege med en saadan. Det har jo engang været vort fælles Maal at faa en Drage, der kunde gaa rigtig højt tilvejs, ligesom det nu er vore Sonners Ønske, d. v. s. nogle af dem, for Tiden har jo ændret sig lidt, nu er det jo Modelflyvere, der staar øverst paa enhver Drengs Ønskeseddel.

Nu da Sommeren staar for Døren, og de voksne ved Søerne begynder at konkurrere med Modelskibene, skal alle vi voksne Mandfolk ogsaa troppe op og vise vore Drengene, hvad vi kan præstere med vore Modelflyvere.

Jeg har Indtrykket af, at der findes ligesaa mange Voksne her i Danmark, der interesserer sig for Modelflyvere, som der findes Drengene. Jeg ved, at der findes Mandfolk, der i Smug dyrker denne Passion med en Iver, der i andres Øjne menes at være en bedre

Sag værdig. Der er mange Mænd, der bygger Modeller hjemme om Aftenen, og naar det er blevet halvmørkt, gaar de ud paa et øde Sted og prøver forsigtigt, om nu Modellen kan flyve. De generer sig, og dem er der flest af, og til dem vil jeg sige, gaa kun roligt ud i Dagslyset med Modellen, der er saamænd ikke andre end dem, der ikke tør lave Modeller, fordi Konen ikke vil have det Griseri hjemme paa Gulvtæppet, der griner fjollet, for ethvert ordentligt Mandfolk griner ikke, han ønsker bare, det var ham, der havde en saadan flyvende Model, ligesom det kribler ham i Fingrene for at atter faa den Glæde at holde i en Dragesnor.

Modelflyvesporten er moderne ude i den store Verden, og det er paa Tide, at ogsaa vi kommer med. Desværre findes der ikke nogen Litteratur om Modeller paa dansk, men det kan vel komme, hvis vi voksne slaar os sammen og danner en Forening til Fremme af Modelflyvesporten i Danmark. Skriv til mig alle I Voksne, der interesserer jer for Modelbygning om ikke I er interesseret i en saadan Forening, hvor man kan faa udvekslet Erfaringer og Meninger om Tingene og foranstaltede Konkurrencer o. l.

Læg et Frimærke i Kuverten til Svarporto, og jeg skal foretage det nødvendige, til at vi kan begynde.

Med sportslig Hilsen

Alf. Dochedahl,
Vester Fælledvej 41,
København, V.

FRA MODELKLUBBERNE

Generalforsamling i O. M. F.

O. M. F. afholdt d. 27. Marts 1937 Generalforsamling paa Bristol. Formanden Per

K. Flensted Jensens nye Modeller:

Svæveplan, Tegning med trykt Byggevejledning og Materialeliste... Kr. 2,25
Byggesæt, fineste Materialer. - 5,00

Motormodel, Tegning m. trykt Byggevejledning og Materialeliste... Kr. 1,75
Byggesæt, fineste Materialer. - 7,00

Eneforhandler:

RASTED'S BOGHANDEL, Hellerup

Franco Forsendelse mod Forudbetaling.
Postkonto 1519. Frimærker modt. som Betaling.

Weishaupt bud velkommen, og til Dirigent blev valgt Boghandler J. Weishaupt.

Formanden aflagde Beretning over Tidsrummet d. 18. 10 1936--27. 3 1937, som i alle Maader har været en Succes. Der har været afholdt fire Moder, hvor Medlemmer har holdt Foredrag om deres Oplevelser i Sommerferien og andet. Den 22. November afholdt man et Stævne paa Landkildedaard, hvor man især dyrkede Højstart. Den 29. November skulde der have været en stor Konkurrence i Tommerup, der var mødt Medlemmer baade fra Faaborg og Skjern. Vejret umuliggjorde Flyvning med Motormodeller, og kort efter satte et osende Regnvejr en Stopper for al videre Flyvning. Fra 26. Februar- 4. Marts afholdt Klubben sin anden Udstilling, der gav et stort Overskud.

Fra November til Februar, begge Maaneder incl., havde Klubben for første Gang i sin Historie et Værksted, nemlig paa K. F. U. M., men da K. F. U. M. selv skulde bruge Lokalet kunde Lejemaalet desværre ikke forlænges.

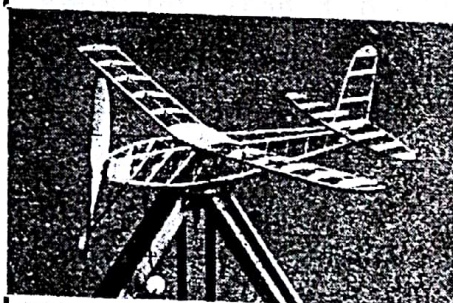
I Anledning af at Per Weishaupt nu trak sig tilbage fra Formandsposten i O. M. F. holdt han en Afskedstale. Han opfriskede i korte Træk Klubbens Historie, og udtalte at det havde været

Svævemodellen »Hangvind«

Med forbedret Plan, fløj i Skjern i 7 Minutter og ca. 9 Kilometer.
Faas i Byggesæt - Pris Kr. 4.75

Model Materiale • Tarm, Jylland

En ny Sejrsmodel



Motormodellen »GLORIA«

Spændvidde..... 99 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 6,50

Samme Model som »BABY«:

Spændvidde..... 49 cm
Byggesæt..... Pris Kr. 4,50

Ny illustreret Prislister.
Sendes mod 15 Øre til Porto.

Model Materiale • Tarm

Motormodellen H.N. 12 Kr. 5.75
do. do. Byggesæt » 3.25

Modeltegninger (ny Prislister).
Alt i Modelmaterialer.
Prislister sendes mod Porto.

Helge Nielsen,

Guldbergsgade 724, Kbhvn N.

Tak til Tage Hansen, Nyborg, som har sendt tegninger og byggevejledninger til nogle modeller fra Model Materiale, Tarm.

Her følger den første: Svævemodellen : Hangvind:

De 19 Profiler a klippes ud af Xfiner, hvorefter de sømmes sammentil en Blok, som derefter files nøjagtigt af, og de viste Hakker til Plan og Hovedlister files ud. Vingen tegnes nu op paa et Brædt (alle Maal paa Tejnningen skal Ganges med 3) undtagen de to Profiler A og B. I Bagkantslisten skal files 18 hakker 3 mm. Dybe og med 63 mm. afstand, Bagkantslisten er 6x3 mm. Forkantslisten 4x4 mm. og Bagkantslisten lægges nu op paa Brædtet i den rette Pilform, og Profilerne Limes nu i, samtidig Limes For og Bagkantslisterne sammen. Naar Limen er tøs bukkes Vingen op i V form = 150 mm. og den øverste Planliste Limes nu i. Derefter Limes den underste Planliste fast. Midterklodsen II Limes fast under den midterste Profil og understøttes af et Par smaa Trælister paa hver Side, det hele maa Limes extra godt fast. Ørcne (eller Randbuerne) bestaar af 3 mm. Bambus som bindes og Limes fast.

Højderoret laves paa samme Maade som Vingen, der er her kun en Planliste og den sidder som vist midt i Planet, Randbuerne laves paa samme Maade Som ved Vingen.

Sidderoret bestaar af 3 mm. Bambus, og er forsynet med en Profil, se Tejnningen.

Kroppen bestaar af Xfineren Nr. 12 som udskæres efter Afmærkningen. Paa hver side af Kroppen Limes et Stykke Xfiner over der hver udskæringen til Blykamret er. List Nr. 8 Sømmes og Limes nu fast, naar den er tør sættes List Nr. 9 paa og Tværlisterne 10 kan derefter Limes i.

Sørg at Kroppen bliver lige, og at den er Limet godt. Pladen Nr. 7 Sømmes og Limes godt fast, de fire Hakker er til at sætte Gummibaandene fast i som holder Vingen.

Det hele Beklædes nu med Japanpapir, som Limes fast paa Listerne, sørg for det sidder pænt og glat, dog uden at stramme for meget, pas særligt paa Randbuerne. Det hele Dopes nu 2 Gange med en ikke for tyk Dope.

Det er klogt at lægge Vingen op paa et Brædt ved den sidste Dopning, da den ellers let vil blive skæv og ødelægge det hele.

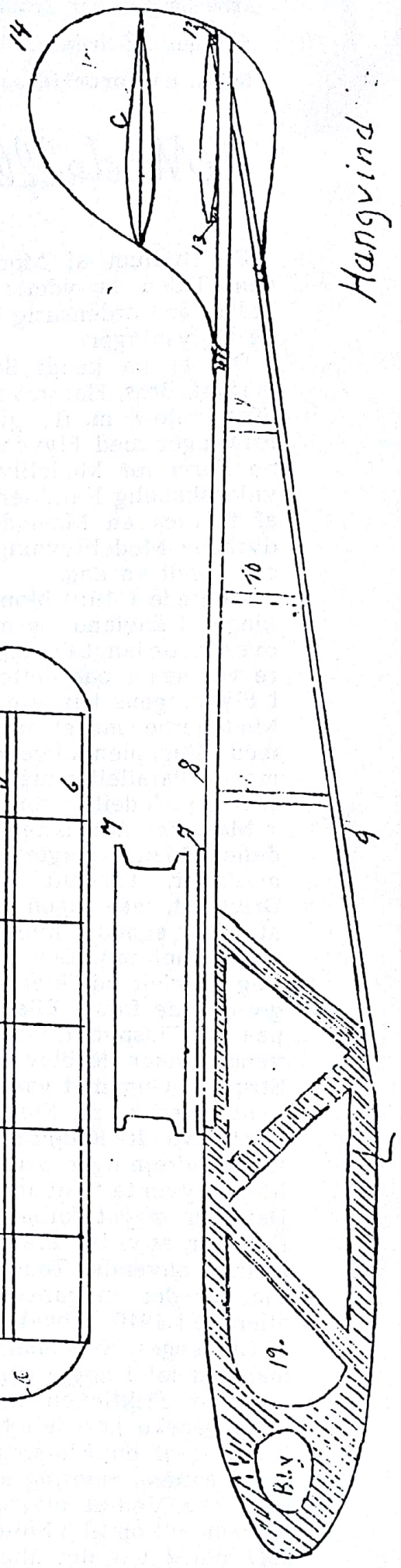
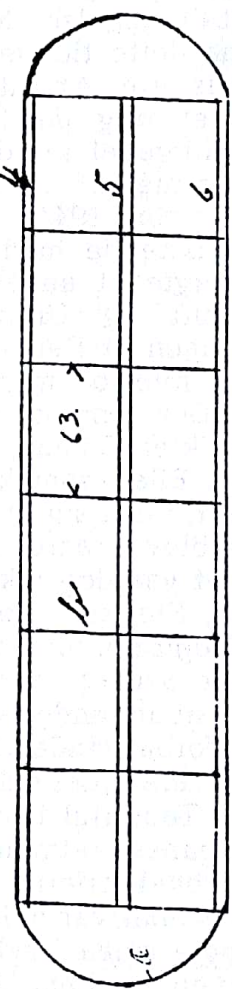
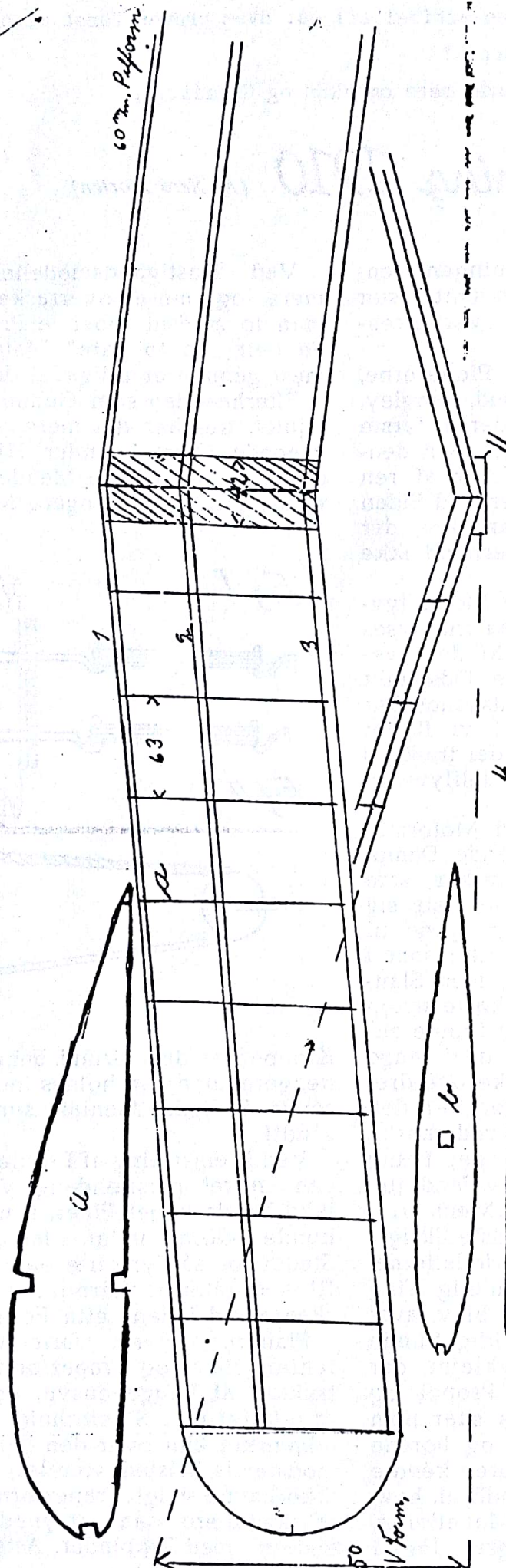
Det er altid godt at have Planerne paa et Brædt under Dopning.

Som Lim er det bedst at bruge Danalim eller lignende Lim (Cellulosclim) den tørrer hurtigt og har en stor Bindeevne.

Med Haab om et godt Resultat

Model Materiale Tarm

En Skræntflyvningsmodel - men højstartskrogen er nok ikke bare til pynt?



Denne tegning er nedfotograferet til $\frac{1}{50}$ form.

85% af normalstørrelsen!

Arne Hansen har fundet denne artikel til os. Hvem prøver først metoden i figur 2? Hvem er Nero Morten?

LUFTSPORT

Nogen må fortælle os uvidende mere om FREM og Ghandi.....

Modelflyvning 1910 (Af Nero Morten)

Et Studium af Modelflyvningen gennem Tiden er yderst interessant. Især Tiden før Verdenskrig I giver overraskende Oplysninger.

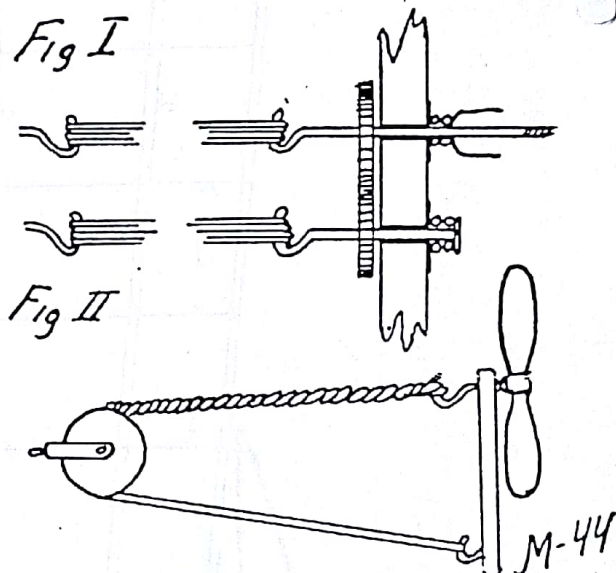
Det er en kendt Sag, at Pionererne, Wright, Bros, Hargrave, Penoud, Langley, Stringfellow m. fl., gjorde deres første Erfaringer med Flyvemodeller, men denne Form for Modelflyvning var af ren videnskabelig Karakter, at der ved Siden af fandtes en Mængde Mennesker, der dyrkede Modelflyvning, er derimod ikke saa kendt en Sag.

Allerede i 1910 blomstrede Modelflyvningen i England, og man maa forbavses over, hvor langt de engelske Modelflyvere var naaet paa dette tidlige Tidspunkt i Flyvningens Historie. Af Udseende var Modellerne meget ulig dem, vi flyver med i Dag, men alligevel kan der trækkes mange Paralleller mellem Modelflyvning 1910 og Modelflyvning 1944.

Man fløj udelukkende med Motormodeller. Man forsøgte at anvende Dampmaskiner, Trykluft og Urværker som Drivkraft, men ingen af Delene viste sig at være egnede, hvorfor man tyede til Gummimotoren. Der fandtes ikke som i Dag specielt udviklet Gummi, men Slangerne i de første Biler, som kørte netop paa det Tidspunkt, viste sig at kunne anvendes, naar de blev skaaret ud i lange Strimler. Gummiet var dog ikke overdrevent elastisk, og Stokken, der var den mest anvendte Kropform, blev ved ganske faa Omdrejninger vredet, og det tvang Modelflyverne til at anvende — Tandhjul. Dette er meget forbavsende. Mens vi i Dag tror, at vi lancerer „det sidste Skrig“, naar vi anvender Tandhjul i Modellerne, saa var det en ganske almindelig Ting allerede i 1910. Propelakserne blev lavet af Cykleeger. Hvis man var heldig, kunde man faa fat i nogle smaa Tryklejer, der nedsatte Friktionen mellem Propel og Krop ganske betydeligt, ellers skar man Hovedet af en Messingskrue og borede Hul igennem. Smøring af Motoren kendte man ikke. Ved at anvende Tandhjul, havde man helt op til 6 Motorer i Modellerne, selv om 2 var det almindeligste. Fig. I viser Tandhjulsarrangementet.

Ved Hastighedsmodeller (vi bliver mere og mere overraskede) anvendte man to modsat løbende Propeller, altsaa en helt „up to date“ Metode. Men den mest geniale er alligevel denne Fig. II.

Efterhaanden som Gummiet snoes over Hjulet, trækker det mere og mere af det usnoede Gummi under Hjulet op over dette, og paa denne Maade kan man anvende en meget længere Motor, uden at



Kroppen af den Grund behøver at gøres længere, men kan holdes indenfor en passende Længde. Genialt simpelt — ikke sandt!

Ved Fremstilling af Profiler maatte man gaa en ret omstændelig Vej, idet man ikke havde noget Finer, som Profilet lige kunde skæres ud af. Man lavede dem i Stedet for af Fyrretræ og i to Dele. Fig. III, som efter at være limet sammen blev skaaret ud i den rette Form.

Planernes Form varierede, men det rektangulære og Trapezformen blev foretrukket af Byggehensyn, og man valgte et relativt lille Sideforhold, 6:1. Man var udmærket klar over den inducerede Luftmodstands Tilstedeværelse, og hvis man ikke havde valgt Trapezformen, men de rektangulære, saa forsynede man Planenderne med Tipplader. Atter en gammel Nyhed.

Propellerne var næsten altid anbragt bag i Modellerne, saaledes at de skubbede den fremad, og derfor egentlig ikke kan kaldes Propeller, idet Ordet er udledt af det latinske propello = trække frem.

Stigningen var meget stor, nemlig tre Gange Diameteren, og Bladenes Vridning 45°. Propellerne blev enten skaaret ud i et Stykke eller fremstillet af Lameller, eller ogsaa beklædte man et Staaltraads-skelet med Lærred.

Paa Fig. 3 ses en hyppig forekommende Modeltype. Sideroret er erstattet af Balanceklapper. Modellen er nærmest en Andemodell, og den skulde være i Stand til at udføre virkelig fine Flyvninger paa mellem 50 til 200 m. Paa andre Modeller var Propellerne anbragt som paa Fig. VII i en lukket Kasse mellem Plan og Ror. Man var ikke bange for at eksperimenter, og baade Biplaner og Triplaner saa Dagens Lys, uden dog at have overvældende Flyveegenskaber.

Paa Fig. 4 ses endnu en Genialitet, nemlig en let Maade at trække Gummiets op paa. Haandtaget kan kun drejes den Vej, Pilen viser, mens det den anden Vej af

Modellerne var altid beklædt med Klæde, som helst skulde være vandskyende, da man ikke kendte til Brugen af Dope. Af samme Grund anvendte man ikke Papir, og ansaa at det ikke havde nogen

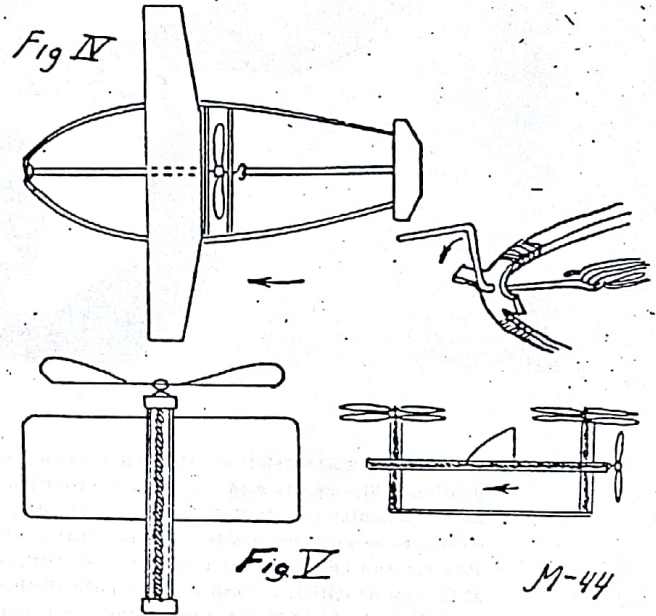
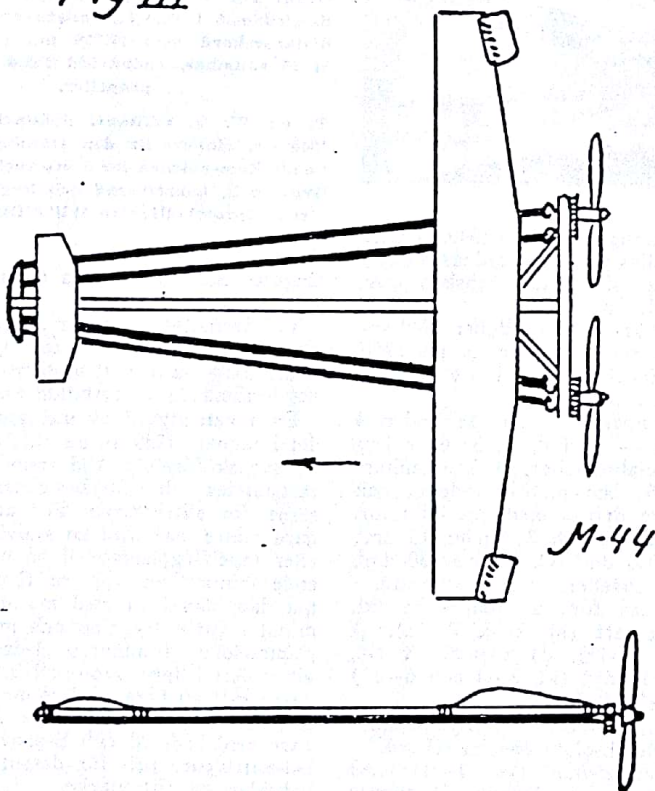


Fig III



Gummiets Kraft bliver trukket ind og gaar imod en af de skraatstillede Vinger paa Metalbøsningen. Systemet kendes igen fra Friløb paa Propeller.

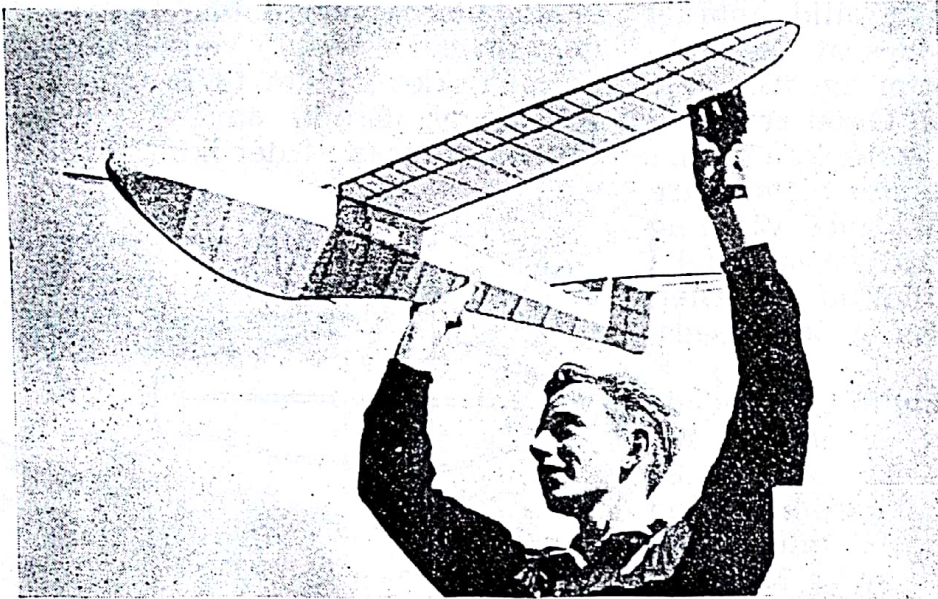
Fremtid for sig som Beklædningsmiddel, da det var for skørt.

Man byggede ogsaa Helikoptere, af hvilke to Eksemplarer ses paa Fig. 5. Ja, endog Vingskalgmodeller forsøgte man sig med, saa man kan vist roligt sige, at Modelflyverne i 1910 ikke „var tabt bag en Vogn“.

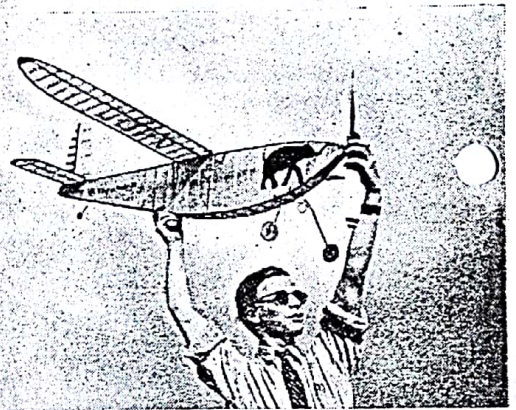
»Frem« fylder fem

Den 25. Februar kunde M.F. „Frem“ se tilbage paa 5 Aars mere eller mindre aktiv Virksomhed. Som Helhed kan man dog sige, at Klubben har klaret sig helt godt paa de forskellige Omraader. Medlemstallet har været ret konstant og er nu paa 7 Mand, hvad der i Sammenligning med andre Klubber er fantastisk stort — naar man altsaa tager Hjembyernes Størrelse i Betragtning. Det første Par Aar viste Klubben sig ikke offentligt, men derefter har Ghandi sjældent manglet ved noget større Arrangement, enten det saa var i den ene eller den anden Kant af Landet. Det er iøvrigt noget af et Særsyn, at en Klub holder samme Formand i saa lang Tid.

DANSKT MODELL- FLYG



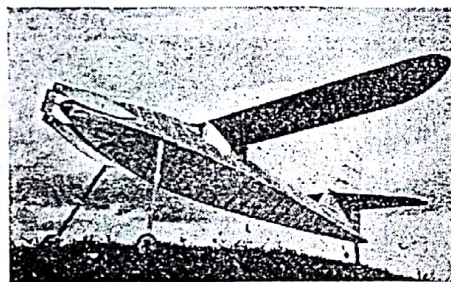
JOHANNES THINESEN är ett välkänt namn inom danskt modellflyg. Tillsammans med Per Welshaupt stiftade han med fem andra kamrater i april 1935 Odense Model-Flyveklub — O.M.F. — som blev den ledande modellflygklubben. I augusti 1937 var han en av stiftarna av Dansk Modellflyver Forbund — M.F. Han är elitflygare och framgångsrik tävlingsflygare inom modellflyget. Hr Thinesen, som sålunda är i eminent grad sakkunnig, har haft vänligheten sända oss nedanstående artikel.



Överst: Svend Skou, elitflygare (S 3), flygledare i O.M.F., 6-dubbel dansk rekordhållare med segelflygplanmodeller, med sin elitmodell S.S. 29 »Welhe», spännvidd 149 cm.

Ovan: Per Welshaupt, elitflygare (M 4), hedersledamot i O.M.F., innehavare av danskt distansrekord med 19.250 m., med sin Per W-26 »Jumbo», spännvidd 152,6 cm., fällbar propeller.

T. v.: W. O. »Elitan». Spännvidd 155 cm., 1940 års vinnare av den ständigt vandrande Bendt Rom-pokalen för årets vackrast utförda flygmodell, konstruerad och byggd av M.F:s rekordprotokollförare Willy Olsen, O.



enda gång, nämligen under 1940. Under dessa aftnar hållas föredrag, ordnas diskussioner, utföras skriftliga kunskapsprov, uppvisas modeller o. s. v.

Enligt de vid årsmötet i oktober 1940 antagna reglerna, som gälla fr. o. m. 1941, ändrades klassindelningen till att omfatta 11 klasser. De äro följande.

Gummimotormodeller: Kl. 1: under 4 dm², kl. 2: 4 ¼ — 12 dm², kl. 3: över 12,3 dm², kl. 4: specialmodeller, kl. 5: inomhusmodeller, kl. 6: bensinmotormodeller och andra som icke drivas med gummimotor.

Segelflygmodeller: kl. 7: under 13 dm², kl. 8: 13½—29½ dm², kl. 9: över 30 dm², kl. 10: specialmodeller, kl. 11: styrbara.

Rekord noteras för: a) markstart (kl. 1—6), b) handstart (kl. 1—5, 7—11), c) höjdstart (kl. 7—11), d) vattenstart (kl. 1—4 och 6), f) höjd (kl. 3—4 och 6—11) samt g) Wakefieldrekord.

För gummimotor- och segelflygmodeller noteras följande absoluta danska rekord.

Gummimotormodeller (kl. 1—4): A) längsta tid, B) längsta distans, C) största hastighet, D) största höjd samt E) längsta tid efter vattenstart.

Segelflygplanmodeller (kl. 7—11): F)

längsta tid, G) längsta distans samt H) största höjd.

Vid årsmötet i oktober antogos för första gången fasta regler för byggtävlingar, så att domarna har ett bestämt underlag för sitt bedömande av utställda modellflygplan.

En annan åtgärd av intresse är införandet i januari 1939 av en elitflygarklass efter svensk förebild. Vid årsmötet i oktober fastställdes och fullständigades bestämmelserna för elitflygarna. För att bli elitflygare måste man med en självbyggd motor- eller segelflygplanmodell ha nått nedanstående minimitider vid tre flygningar samma dag, nämligen med motormodeller 1½ minut i varje flygning och med segelflygplanmodeller 4 minuter. Sedan provet blivit vederbörligen protokollfört har elitflygaren rätt att bära M. F:s märke i guld, på baksidan märkt med M resp. S. En elitflygare med både M och S-prov kallas »dubbel-elitflygare» och får dessutom ett D på baksidan av sitt märke.

Den 1 november 1940 funnos en Γ 5 S och 15 M elitflygare.

(Forts. på sid. 22.)

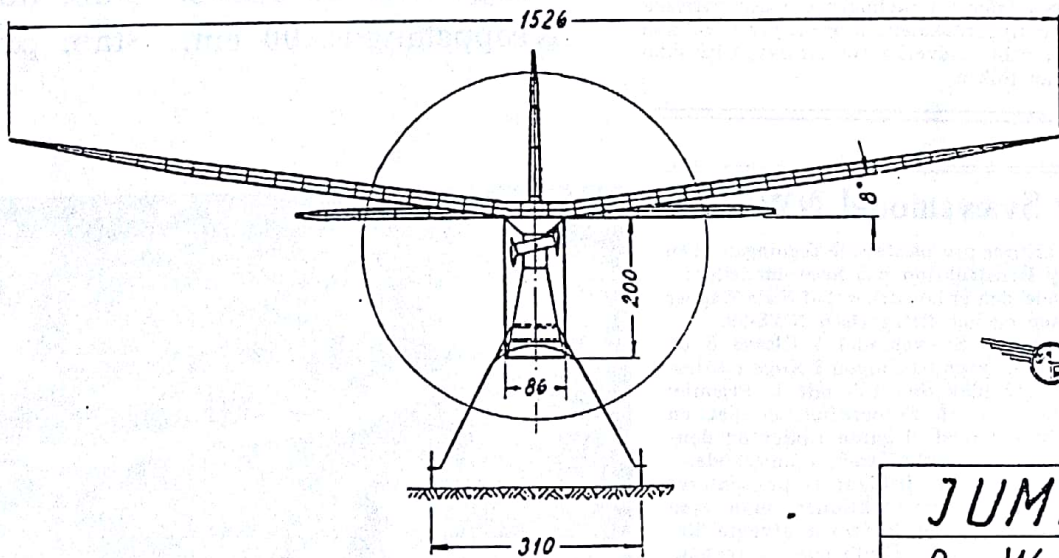
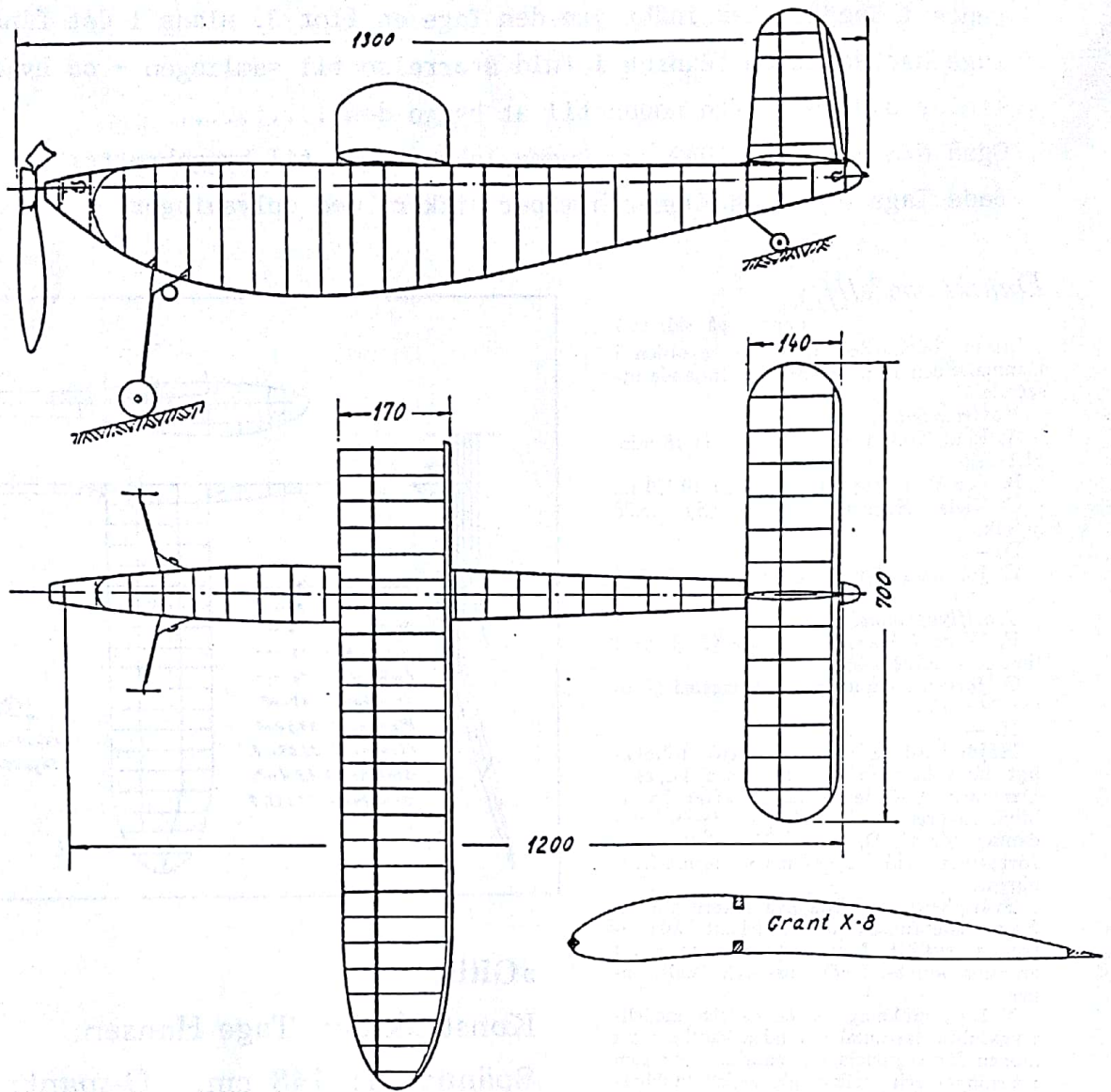
Intill år 1935 utövades modellflygning så gott som uteslutande inom sektioner av de köpenhamnska segelflygklubbarna och förde därvid en tydande tillvaro. Så utkom 1934 Flensted Jensens bok »Modellflygning», den första i sitt slag i Danmark. Den gav impulsen till bildandet av O. M. F., den äldsta av nu existerande modellflygklubbar i Danmark, som i närmaste samarbete med tidskriften »Flyv» ordnade en effektiv propaganda för nya klubbbyggnader. Resultatet blev gott. I augusti 1937 var tiden mogen för de många klubbarnas sammanslutning i M. F., vilken också var O. M. F:s verk. I mars 1939 anslöt sig M. F. till det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab.

De danska modellflygarna ha med uppmärksamhet följt utvecklingen inom svenskt modellflyg. LEN:s artikelserie i FLYGNING väckte mycket intresse, särskilt Sigurd Isacson's artikel i nr 9/1940 om »Nya idéer för svenskt modellflyg», där LEN:s organisation och dess principiella grund behandlades. OMF och LEN ha många likheter med varandra.

Utom de vanliga styrelsemedlemmarna finns i OMF en flygledare, som ordnar och leder tävlingar m. m. Under styrelsen lyda en lokalchef och en materielförvaltare. Den förstnämnda övervakar ordningen i klubblokalen, i vilken också finns ett bibliotek, och till en början också i verkstaden, som emellertid snart uthyrdes, då klubbmedlemmarna föredrogo att bygga hemma. Materialförvaltaren handhar de kollektiva inköpen av material för modellbygget.

Klubbens ekonomi har säkrats genom medlemsavgiften, 1 kr. per månad, samt genom inkomster av möten, utställningar, amerikanskt lotteri m. m.

Varje onsdag hålls klubbafton, vilket skett så punkligt att den endast inställts en



JUMBO	
Per W-26	
1940	12.11.40

Konstruktör: Per Weishaupt, Danmark.

Tage Hansen deltog i 1947 med sin "Giti" i en stor international konkurrence i Svejts. Her indbragte den Tage en flot 3. plads i det fine selskab. Tage har sendt en tegning i fuld størrelse til samlingen - så hvis de smukke linier skulle friste nogen til at bygge den.....

Også NWS - 29 fra 1942 bør kunne lokke nogen til byggebrættet?

Både Tage og Niels Wagner hjælper sikkert med oplysninger!

Danskt modellflyg

(Forts. på sid. 16.)

Listan över de nationella rekorden i Danmark den 10 november har följande utseende.

Motormodeller:

A. Poul Kuniss, Köpenhamn (S) 18 min. 51,1 sek.

B. Per Weishaupt, Odense (S) 19.250 m.

C. Niels Hassing, Holte, (S) 15,38 m/sek.

D. —

E. Johannes Thinesen, Odense (S) 34,8 sek.

Segelflygplanmodeller:

F. Wedorf Hansen, Slagelse (F. J. 6) 1 tim. 16 min. 22 sek.

G. Jørgen Dommergaard, Rungsted (Pluto) 32,300 m.

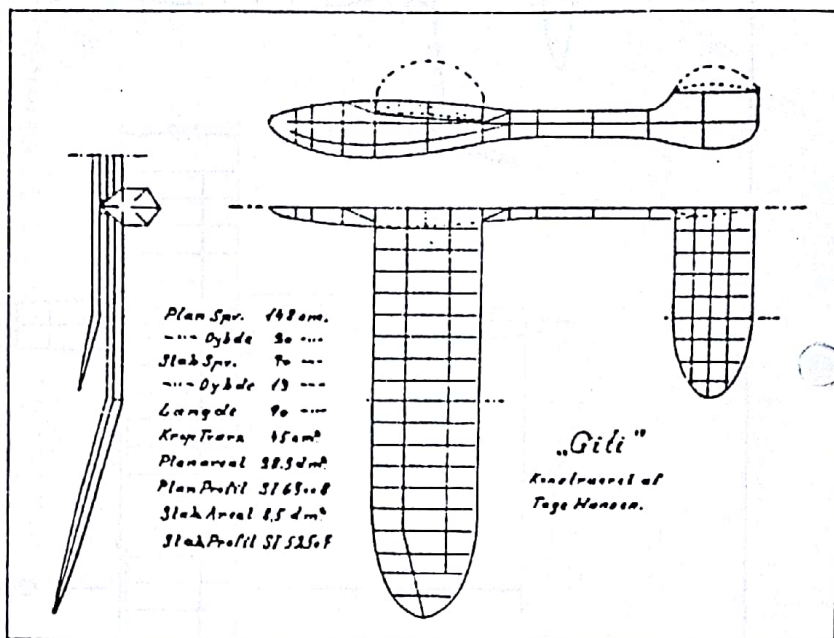
H. —

Höjdrekor ha aldrig satts, enär tillräckligt lätta barografer icke kunna köpas i Danmark. Vad de andra beträffar ha de blivit så pressade i höjden, att de med undantag för C, D, E och H endast kunna förbättras vid gynnsamma termikflygningar.

Svårigheten att sätta nya rekord gör att man måste finna andra medel att hålla inresset levande. Detta kan ske genom att anordna klubb-, landskaps- och landskamper.

Vid en utökning av de danska modellflygklubbarnas antal blir tiden kanske snart mogen för regionala sammanslutningar som förenings- och mellanlänk mellan klubbarna och M. F. Härigenom skulle flera tävlingar kunna ordnas och arbetet lättas för M. F.

När Europa åter får fred hoppas vi att Danmark i större utsträckning än vad hittills varit fallet kan delta i utländska tävlingar, främst i tävlingen om den nordiska modellflygarpokalen. Modellflygningen kan i sin mån medverka till att skapa vänskap mellan folken.



»Giti».

Konstruktör: Tage Hansen.

Spännvidd: 148 cm. O-spant: 45 cm².

Korda: 20 cm. Stab. spv.: 70 cm.

Vingyta: 28,5 dm². Stab. yta: 8,5 dm².

1. Vingprofil: SI 63008. Stab. korda: 13 cm.

Kroppslängd: 90 cm. Stab. profil: SI 52507.

Ny Svævemodel NWS-29.

VI bringer paa næste Side Tegningen til en ny Konstruktion paa Svævemodellernes Omraade, den er konstrueret af Niels Wagner Sorensen og har Betegnelsen NWS-29.

Det er en Svævemodel i Klasse 8 og paa Modellflyveudstillingen i Køge i Efteraaret 1942 blev den tilkendt 1. Præmie; som det ses af Fotografiet, er det en Svævemodel med elegante Linier og dens Flyveegenskaber skal være udmærkede.

Det er jo kun sjældent vi præsenteres for danske Nykonstruktioner, man maa derfor med særlig Interesse afvente Resultaterne, naar nu Klubberne — forhaabentlig — begynder at bygge NWS-29, særlig for de mange nye Modellflyveklubber ligger der en interessant Opgave og venter, men tag straks fat paa Bygningen, saa Svævemodellen kan være færdig til Flyvesæsonen begynder.



Niels Wagner Sorensen med sit selvkonstruerede Svæveplan NWS-29.

Tage Hansen deltog i 1947 med sin "Giti" i en stor international konkurrence i Svejts. Her indbragte den Tage en flot 3. plads i det fine selskab. Tage har sendt en tegning i fuld størrelse til samlingen - så hvis de smukke linier skulle friste nogen til at bygge den.....

Også NWS - 29 fra 1942 bør kunne lokke nogen til byggebrættet?

Både Tage og Niels Wagner hjælper sikkert med oplysninger!

Danskt modellflyg

(Forts. på sid. 16.)

Listan över de nationella rekorden i Danmark den 10 november har följande utseende.

Motormodeller:

A. Poul Kuniss, Köpenhamn (S) 18 min. 51,1 sek.

B. Per Weishaupt, Odense (S) 19.250 m.

C. Niels Hassing, Holte, (S) 15,38 m/sek.

D. —

E. Johannes Thinesen, Odense (S) 34,8 sek.

Segelflygplanmodeller:

F. Wedorf Hansen, Slagelse (F. J. 6) 1 tim. 16 min. 22 sek.

G. Jörgen Dommergaard, Rungsted (Pluto) 32,300 m.

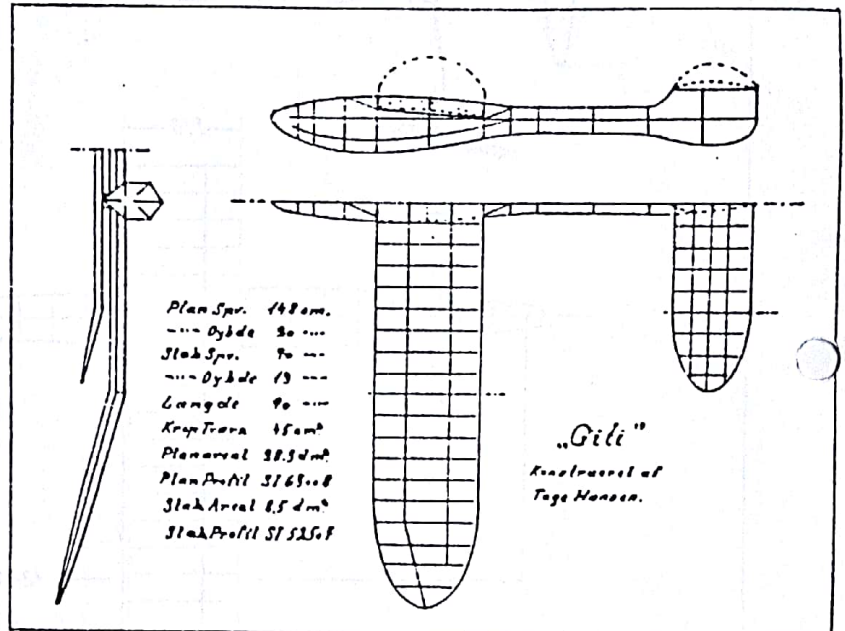
H. —

Höjdrekor ha aldrig satts, enär tillräckligt lätta barografer icke kunna köpas i Danmark. Vad de andra beträffar ha de blivit så pressade i höjden, att de med undantag för C, D, E och H endast kunna förbättras vid gynnsamma termikflygningar.

Svårigheten att sätta nya rekord gör att man måste finna andra medel att hålla intresset levande. Detta kan ske genom att anordna klubb-, landskaps- och landskamper.

Vid en utökning av de danska modellflygklubbarnas antal blir tiden kanske snart mogen för regionala sammanslutningar som förenings- och mellanlänk mellan klubbarna och M. F. Härigenom skulle flera tävlingar kunna ordnas och arbetet lättas för M. F.

När Europa åter får fred hoppas vi att Danmark i större utsträckning än vad hittills varit fallet kan delta i utländska tävlingar, främst i tävlingen om den nordiska modellflygarpokalen. Modellflygningen kan i sin mån medverka till att skapa vänskap mellan folken.



»Giti».

Konstruktör: Tage Hansen.

Spännvidd: 148 cm. O-spant: 45 cm².

Korda: 20 cm. Stab. spv.: 70 cm.

Vingyta: 28,5 dm². Stab. yta: 8,5 dm².

Vingprofil: SI 63008. Stab. korda: 13 cm.

Kroppslängd: 90 cm. Stab. profil: SI 52507.

Ny Svævemodel NWS-29.

VI bringer paa næste Side Tegningen til en ny Konstruktion paa Svævemodelernes Omraade, den er konstrueret af Niels Wagner Sørensen og har Betegnelsen NWS-29.

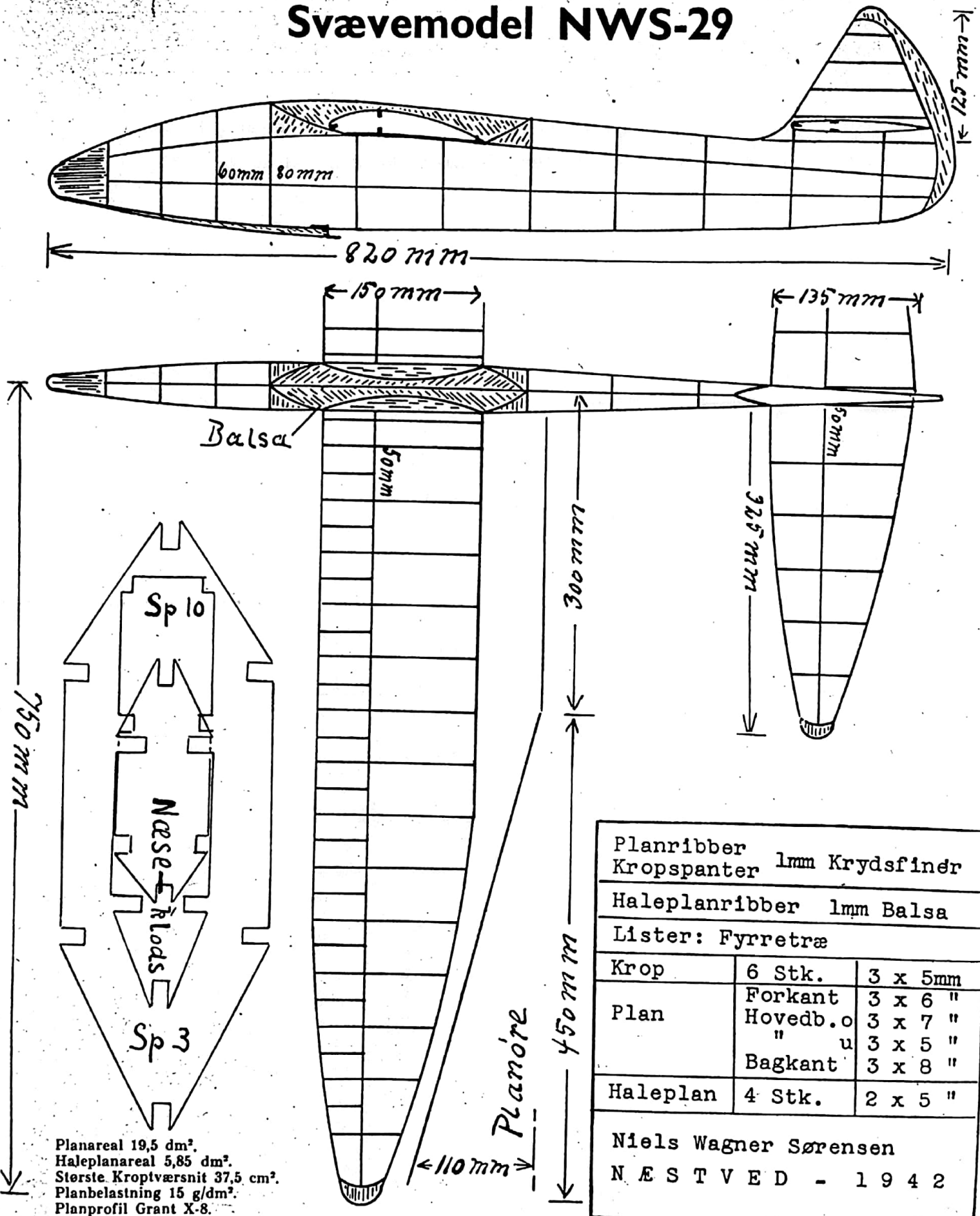
Det er en Svævemodel i Klasse 8 og paa Modellflyveudstillingen i Køge i Efteraaret 1942 blev den tilkendt 1. Præmie; som det ses af Fotografiet, er det en Svævemodel med elegante Linier og dens Flyveegenskaber skal være udmærkede.

Det er jo kun sjældent vi præsenteres for danske Nykonstruktioner, man maa derfor med særlig Interesse afvente Resultaterne, naar nu Klubberne — forhaabentlig — begynder at bygge NWS-29, særlig for de mange nye Modellflyveklubber ligger der en interessant Opgave og venter, men tag straks fat paa Bygningen, saa Svævemodelen kan være færdig til Flyvesæsonen begynder.



Niels Wagner Sørensen med sit selvkonstruerede Svæveplan NWS-29.

Svævemodel NWS-29

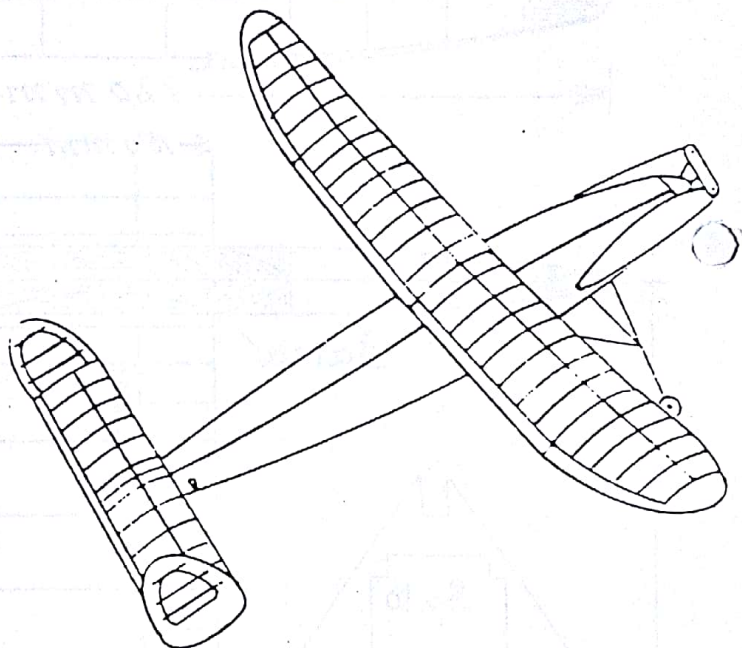


Planribber		
Kropspanter	1mm	Krydsfiner
Haleplanribber 1mm Balsa		
Lister: Fyrretræ		
Krop	6 Stk.	3 x 5mm
Plan	Forkant	3 x 6 "
	Hovedb.o	3 x 7 "
	" u	3 x 5 "
	Bagkant	3 x 8 "
Haleplan	4 Stk.	2 x 5 "
Niels Wagner Sørensen		
NÆSTVED - 1942		

Tidlige danske wakefieldmodeller.

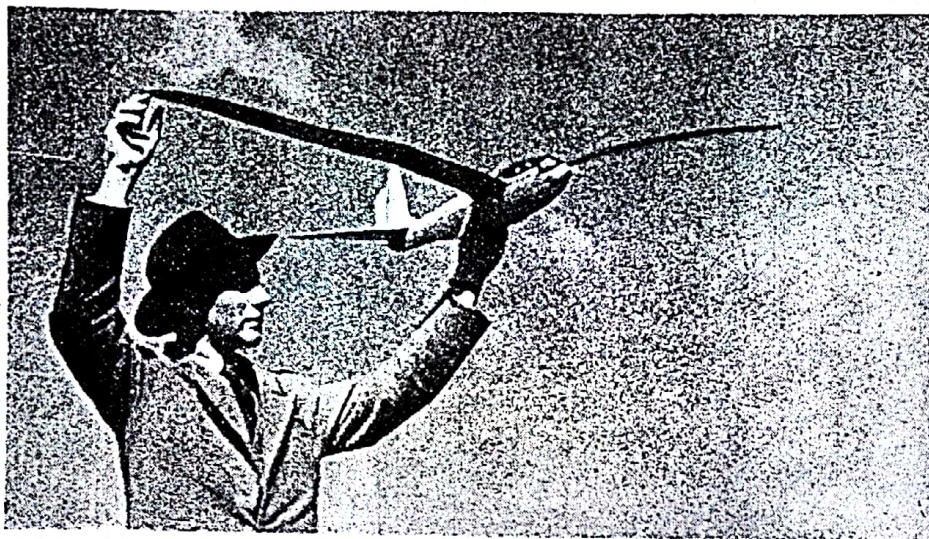
I det store udland er man stærkt interesseret i gamle danske wakefieldmodeller. Jørgen Larsens "Victory" og Peter Christiansens 1940? model er bygget i adskillige eksemplarer rundt om i verden og ses tit ved oldtimerstævner. Tegningen af Peters model er fundet i det engelse blad "SAM 35 speaks". Fotografiet er udlånt af Peter selv. Årsangivelsen på det nederste billede passer ikke længere - det er nu nogle år gammelt.

Frank Dahlin er ved at bygge Peters model, og jeg selv er i fuld gang med "Victory". Så hvis nogen bygger Hart - 40 , vil vi måske en dag kunne se 3 danske 1940 - wakefields i luften igen. Og Niels Hassing havde vel også en 1940-model?



C H R I S T I A N S E N W A K E





G. V. Binderkrantz med sin »Reiher«.

Klasse 8:
 Nr. 1. Boy Konstmann, »Frem«, 1,38,2.
 Nr. 2. Thorvald Møller »Eagle«, 0,57,3.
 Klasse 9:
 Nr. 1. Boy Konstmann, »Frem«, 1,23,0.

Udstillingen i Roskilde den 4. Okt. blev en stor Dag for M. F. »Maagen«. Til stor Glæde for de 350 betalende Gæster, der besøgte Udstillingen, blev der fløjet hele Dagen, lige fra om Formiddagen, da Udstillingen aabnede. Vindere af Konkurrencerne blev Formanden for Roskilde M. F. Erik Sørensen og Chr.

Udstillingen i Svendborg. Paa en Udstilling, der var arrangeret af Klubber for forskellige Sportsgrene, vakte Svendborg M. F.s Stand stor Opmærksomhed hos Publikum. Især var dette Tilfældet med en Benzinmotor-model, som er bygget af et af Klubbens flittigste Medlemmer, Saxo Larsen, Udstillingen, der først var blevet fastsat til vare 2 Dage, den 16. og 17., blev forlænget een Dag, og dermed kan man fastslaa, at det var en stor Succes.

M. F. »Agaton« meddeler: I Anledning af Formanden, Finn Skjold-Nielsen's Afrejse til København, blev der afholdt Generalforsamling d. 8.—8.—42. Dagsordenen lod: 1) Valg af Formand og 2) Eventuelt. Den nye Bestyrelse blev følgende: Kasserer Chr. Kock, Sekretær Henning Kunkel.

Odense Model-Flyveklub afholdt Onsdag den 11.—10.—42 sin aarlige Generalforsamling med Deltagelse af 32 aktive Medlemmer. Dirigenten Jørgen Nissen gav straks Ordet til Klubbens Formand Gustav Binderkrantz, som bød Velkommen og aflagde Beretningen for Aaret. I denne oplyste han, at det havde været et af Klubbens bedste Aar, præget af Fremgang; Medlemstallet for aktive var steget fra 34 til 66 og for passive fra 18 til 19.

Følgende Bestyrelse valgtes: Formand: Gustav Binderkrantz (Genvalg). Næstformand: Herman Jensen (Nyvalg). Kasserer: Jørgen Raarup (Nyvalg). Sekretær: Erik Enevold Nielsen (Nyvalg). Flyveleder: Svend Skou (Genvalg).

Ethvert aktivt Medlem faar D. M. U.s

Lommebog i nyeste Udgave. I denne skal Medlemmets Model eller Modeller indføres, med nøjagtige Oplysninger om Modellens el. Modellernes Konstruktion og Indregistreringsbogstaver. — Ved Konkurrencer eller Stævner samt Flyvninger, som er angivet af Bestyrelsen, skal der indføres Tider i D. M. U.s Lommebog.

Efter Generalforsamlingen var hævet, blev ved det traditionelle »Kaffe-bord Vandrepræmier og Pokaler uddelt. Pokalen for de flest satte Klubrekorder vandtes af Svend Skou til Ejendom med 5 Rekorder. Pokalen for største Varighed med Svævemodeller tilfaldt Poul Brandstrup, der har opnaaet Tiden 10 Min. 12,04 Sek. Bent Roms Pokal for størst indendørs Tid vandtes af Otto Jespersen, og endelig tilfaldt Bent Rom Pokalen for smukkeste udført Model Aage Høst-Aaris for sin snart velkendte Svævemodel A-HA-2 med rund Krop.

Opfordring fra Lederen af Propagandaafdelingen. Paa Foranledning skal man herved kraftigt opfordre de Klubber, som laaner Unionens Propagandamateriel til 1) Saa god Tid som muligt i Forvejen at rekvirere de onskede Genstande. 2) Behandle Genstandene med største Omhu og 3) Saa hurtigt som muligt efter Afbenyttelsen at returnere Genstandene og kun saafremt en Meddelelse fra Lederen, Helge Gamst, fremkommer, maa vedkommende Klub vidresende Genstandene til en ny af Lederen opgivet Adresse. Da der er temmelig stærk Rift om Genstandene i Øjeblikket, og da helst saa mange som muligt skal gøre Brug af Unionens Propagandagenstande, opfordres Klubberne altsaa indtrængende til at rette sig efter ovenstaaende.

»Jyllandslaget« d. 27. September 1942. I Lighed med Stævnet i September i Fjor havde M. F. »Agaton« indvarslet til jysk Landsdelsstævne i Aarhus d. 27. Sept.

Tilslutningen til Stævnet var ikke saa stor som sidste Aar, idet en hel Del jyske Klubber tilsyneladende er sygnet hen eller gaaet i Stykker. — Der var tilmeldt 22 Mand fra Klubberne: Eagle, Frem, Swift, H. M. K. (Hobro), Randers M. F. og Agaton.

De enkelte uhyre svage Vindbolger, der

af og til indtraf, blev udnyttede til sidste »Draabe«, og Gennemsnittet for Stævnet maa siges at være temmelig ordentligt.

Klasse 7:
 Boy Konstmann, »Frem«, BK-191, 1,10,0.
 Jørgen Madsen, »Agaton«, JM-7.

Klasse 8:
 Bøge Hansen, »H. M. K.«, BPH-30, 2,08,0.
 Henning Klok, »H. M. K.«, »Klok-7«, 1,36,4.

Klasse 9:
 Poul Klarskov (ikke Gartner), »Jens«, 2,05,0.

Boy Konstmann, BK-130c, 1,05,0.

Motormodeller:
 Boy Konstmann, BK-214, 0,43,0.
 Poul A. Salomon, Randers MF., RX-1+, 0,31,2.

Til næste Aar paa samme Tid mødes Jyderne atter i Aarhus. »Jyllandsstævnet« skal, om Forholdene vil tillade det, blive en fast Tradition. Næste Gang, vi samles til jysk Stævne, bliver til Indendørsstævne engang efter Jul.

Børge Danielsen.

Det 3. Sjællandsstævne d. 28.—9. en Succes.

ATTER i Aar blev Sjællandsstævnet den store Begivenhed. Vejret var det helt fine, dog maaske lidt for svag Vind, og Modelflyverne fra Klubberne »Cirrus«, »Kondor«, K. M. K., »Komet«, »Pegasus«, »Stratus« og »Termik«, der var Arrangør, og Vanløse Modelflyveklub beredte sig paa at faa en god Flyvedag uden generende Publikum, men med en Række fine Flyvninger. Og saadan blev det.

Vindere blev:

Kl. 1. Arne Sparre, Condor, 0,30,0 Min.
 Kl. 2. P. Christiansen, Condor, 1,22,8
 Kl. 3. Jørgen Larsen, Cirrus, 3,03,8.
 Kl. 7. Knud Johansen, Stratus, 1,28,5.
 Nr. 2. E. Knutzen, K. M. K., 1,08,8.
 Kl. 8. J. Juncher Jørgensen, Vanløse, 3,38,8
 Nr. 2. Bernhard Jensen, Vanløse, 3,32,1.
 Kl. 9. Børge Johansen, Stratus, 2,28,7.
 Nr. 2. Michael Seedorf, Termik, 1,28,3.

I Tilslutning til Stævnet i Hillerød afholdtes et Sydsjællandsstævne i Næstved, hvor Køge Modelflyveklub og Næstved Modelflyveklub deltog, og der opnaaedes udmærkede Resultater.

Kl. 1. Emil Reill, Køge, 0,14,1.
 Kl. 3. Niels Wagner Sørensen, Næstved, 0,46,8.
 Kl. 7. Emil Reill, 1,10,8.
 Kl. 8. Erik Olsen, Køge, 2,35,5.
 Kl. 9. Niels Wagner Sørensen, Næstved, 1,15,6.

Bedste Tid for Svævemodeller:

Niels Wagner Sørensen, 3,46,9.

Bedste Tid for Motormodeller: 1,15,6.

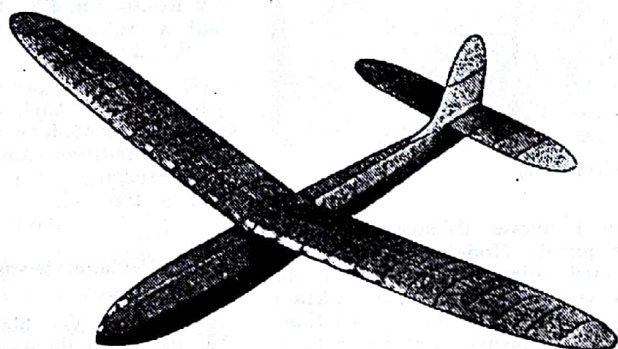
Det er Unionen en Glæde at se, at Næstved Modelflyveklub, som arrangerede Stævnet, atter er i Gang med at forbedre et nyt Stævne. Saa mange Klubkonkurrencer som muligt, det er hvad der styrker Sammenholdet mellem Modelflyverne, og det har vi Brug for, ikke mindst nu.

Jørgen Mortensen,
 Distriktsleder for Sjælland.

Hvordan var egentlig de regler, som bestemte de gamle modelleres udseende?

På de følgende sider findes kopier fra "Modelflyvesport". Her findes Dansk Modelflyver Unions love samt rekordreglerne fra 1. januar 1942. I rekordreglerne er indeholdt de gamle klasseinddelinger, som hele tiden dukker op, når man læser om begivenhederne dengang. I næste nummer vil vi bringe de almindelige konkurrenceregler samt regler for eliteflyverprøverne.

Andre regelsæt fra før og efter 1942 vil dukke op efterhånden i bladet.



Byg en F-J-Model!

*Anerkendte Tegninger
Bedste Materialer
Rimelige Priser*

- F-J-1a.** Svævemodel i Klasse 7, Planspændvidde 99 cm, Kropslængde 80 cm. Planareal 11 dm². Planbelastning 16 g/dm². Modellen er en forbedret Udgave af Familie Journalens store Succes F-J-1 og er konstrueret efter de internationalt anerkendte Mål.
- F-J-2.** Klasse 8, Svævemodel med Planspændvidde 149 cm. Kropslængde 125 cm. Vægt 460 g.
- F-J-4.** Den billige Svævemodel. Termikmodel. 65 cm's Planspændvidde. Let at bygge.
- F-J-5.** Motorkropmodel med Propel-Frileb. Planspændvidde 49,5 cm. Motoren trækkes op bagfra.
- F-J-6.** Den store Svævemodel i F. A. I. Klassen (efter internationale Mål). Planspændvidde 223 cm, Kropslængde 160,5 cm, Vægt ca. 780 g.

Familie Journalens Modelservice

KØBENHAVN . VALBY

Nogle af de modeller, som i første omgang burde bygges til udstillingsbrug:

2 verdensrekordmodeller:

1. Mogens Erdrups ME - 14
2. Kurt Rechnagels flyvende vinge
KR - 52

Findes der tegninger, fotos og beretninger om dem?

Hans Hansens VM - vinder fra 1953

A - 2 modellen Aurikel.

Den findes der tegninger og fotos af.

Mange flere burde naturligvis bygges igen og deres historie skrives.

For eksempel:

FJ - 6

Pluto

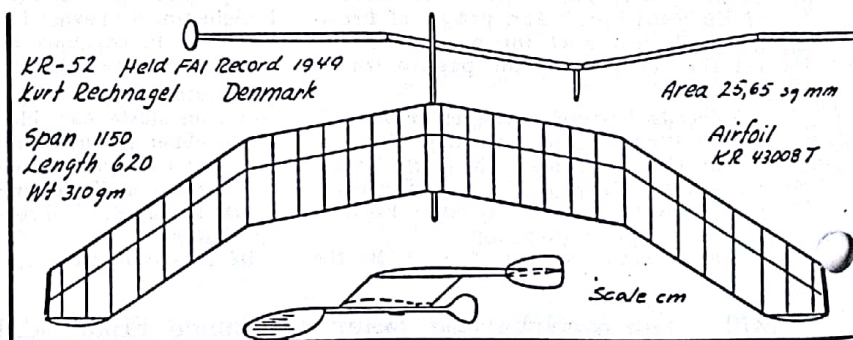
Jumbo

OSV.

OSV.

OSV.

Fra Frank Zaic's årbog
1951 - 52:



DANSK MODELFLYVER UNION

D. M. U.

Stiftet 29. August 1937.

Tilsluttet

DET KONGELIGE DANSKE AERONAUTISKE

SELSKAB

anerkendt af Fédération Aéronautique Internationale
(F. A. I.).

Postgirokonto Nr. 52.084.

Bestyrelse valgt den 2. August 1941.

Formand: Sven Wiel Bang, Gardes Allé 4, 1. Sal, Hellerup.
Næstformand: Richard Jensen, Ahlmannsvej 12, St. tv.,
Odense.

Sekretær: Jørgen Gamst, Paradisgaarden, Avedøre pr.
Glostrup.

Pressesekretær: Arne Bengtson, Rosenvej 5, Glostrup.

Kasserer: Boghandler J. Weishaupt, Hempelske Boghandel,
Odense.

Rekordprotokolfører: Willy Olsen, Ejlersvej 24, Kolding.

Bestyrelsesmedlemmer:

Jørgen Dommegaard, Sdr. Strandvej 32, Rungsted Kyst.

Jørgen Mortensen, Slangstrupgade 20, Hillerød.

Jørgen Lindgreen, c/o Aage Havemanns Eftf., Postgaarden,
Holstebro.

Tilsluttede Modelflyveklubber:

Aarhus Modelflyveklub, Fmd. A. Kodahl, Mejlgade 67,

Aarhus.

Modelflyveklubben Agaton, Fmd. Finn Skjold-Nielsen, Ndr.

Ringgade 102, Aarhus.

Als Modelflyveklub, Fmd. Jørgen Petersen, Palæet, Graa-
sten.

Assens Modelflyveklub, Fmd. J. Christensen, Adelgade 21,
Assens.

Aviators Modelflyveklub, ved Alf Houlberg, Fredericiag. 24,
Aalborg.

Modelflyveklubben Aero, ved Lasse Budtz, Classens-
gade 15, 4. Sal, København Ø.

Modelflyveklubben Cirrus, Fmd. Jørgen Larsen, »Brinken«,
Stationsstien, Holte.

Modelflyveklubben Condor, Fmd. P. Christiansen, Sabroes-
vej 10, Helsingør.

Modelflyveklubben Fredericia II, Fmd. Eigil Jensen, Dale-
gade 37, Fredericia.

Modelflyveklubben Frem, Fmd. Boy Konstmann, Sdr. Vol-
lum, Bredebro.

Glostrup Modelflyveklub Stratus, Fmd. Jørgen Gamst,

Paradisgaarden, Avedøre pr. Glostrup.

Herning Modelflyveklub, Fmd. H. N. Johnslev, Finsensg. 13,
Herning.

Hobro Modelflyveklub, Fmd. Henning Klok, Nyvej 10,
Hobro.

Kolding Modelflyveklub, Fmd. Willy Olsen, Ejlersvej 24,
Kolding.

Københavns Modelflyver Klub, Fmd. Sven Wiel Bang, Gar-
des Allé 4, Hellerup.

Køge Modelflyveklub, Fmd. E. Schmidt, Lille Sandmarks-
vej 3, Køge.

Næstved Modelflyveklub, Fmd. N. W. Sørensen, Præstø-
vej 190, Næstved.

Modelflyveklubben OZ, Fmd. Jørgen Dommegaard, Sdr.
Strandvej 32, Rungsted Kyst.

Odense Model-Flyveklub, Fmd. Gustav W. Binderkrantz,
Klaregade 27, Odense.

Ringkøbing Modelflyveklub Tyfon, Fmd. Ejner Lund, Øster
Strandgade 15, Ringkøbing.

Roskilde Modelflyveklub, Fmd. Erik Sørensen, Gl. Lande-
vej 14, Roskilde.

Silkeborg Modelflyveklub, J. Chr. Henriksen, Solbakkevej 5, Silkeborg.
 Modelflyveklubben Swift, ved Vagn Nöhr Nielsen, Blichersvej 19, Viborg.
 Modelflyveklubben Sølvfalken, Fmd. Wedorf Hansen, Munkevænget 4, Slagelse.
 Modelflyveklubben Termik, Fmd. Jørgen Mortensen, Slangerupgade 20, Hillerød.
 Vanløse Modelflyveklub, Fmd. J. Juncker Jørgensen, Peter Bangsvej 250, 2. Sal, Valby.
 Modelflyveklubben Zephyr, Fmd. S. O. Sørensen, Boulevarden 45, Vordingborg.

LOVE FOR DANSK MODELFLYVER UNION

Ændret den 2. August 1941.

1. Unionens Navn er Dansk Modelflyver Union (D. M. U.).
2. Unionens Formaal er at udvikle Interessen for Modelflyvningen i Danmark, at være Bindeled mellem de danske Modelflyveklubber, at være disse Klubbers officielle Fællesrepræsentation og derved varetage dansk Modelflyvnings Interesser.
3. Som livsvarige Æresmedlemmer af D.M.U. udnævnes Personer, der af Unionens Bestyrelse skønnes at have fremmet Modelflyvesporten i Danmark ved stor personlig og uegennyttig Indsats. De indstilles til Udnævnelse paa Generalforsamlingen og er kontingentfrie.
4. Unionen optager som Medlem ikke Enkeltpersoner (Æresmedlemmer undtaget), men kun Modelflyveklubber. Enhver Modelflyveklub paa mindst 5 aktive Medlemmer kan optages som Medlem af Unionen, naar dens Formaal og Love ikke staar i Strid med Unionens. Klubberne bestemmer ellers selv deres egne Love, fastsætter deres Kontingent o. s. v.
5. Klubberne betaler Kontingent til D.M.U. efter Antallet af Medlemmer i Klubben. Pr. aktivt Medlem betales aarligt Kr. 2,00. I Kontingentet er indbefattet det mel-

lem Unionen og Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab aftalte Kontingent for Klubmedlemmer. Klubbernes Kontingent opkræves skriftligt hvert Aars 1. Februar, og Kontingentet skal være indbetalt inden Udgangen af Februar. I Indskud til Unionen betales pr. aktivt Medlem Kr. 2,00. Naar Indskud og Kontingent er betalt, kan Unionsemblemet købes for Dagsprisen.

Klubbernes passive Medlemmer skal ikke betale Kontingent eller Indskud til Unionen og maa ikke bære Unionens Emblem.

6. En Klub eller et Medlem ophører at være Medlem af Unionen: 1. Ved Udmeldelse, der maa finde Sted skriftligt til Bestyrelsen. 2. Ved Kontingentrestance i over 1 Maaned, trods skriftligt Paakrav. 3. Ved Eksklusion, der kan finde Sted, naar en Klub eller et Medlem skønnes at have gjort sig skyldig i en Handlemaade, der kan skade Unionens Anseelse eller Interesser, eller hvis Unionens Love og andre Regler ikke overholdes. Bestemmelsen om en Klubs eller en Enkeltpersons Eksklusion træffes af en Generalforsamling, og den er vedtaget, hvis $\frac{3}{4}$ af de tilstedeværende stemmer derfor.

Spørgsmaalet om saaledes vedtagne Eksklusioners Berettigelse kan ikke indtages for Domstolene.

7. Unionen ledes af en Bestyrelse paa 9 Mand, der hvert Aar vælges paa en Generalforsamling, der holdes skiftevis i forskellige centralt beliggende Byer. Til Generalforsamlingen kan enhver Klub sende en Repræsentant for hver paabegyndt Gruppe paa 25 aktive Medlemmer.

Generalforsamlingen afholdes aarligt i Juli eller August Maaned. Den indkaldes med 1 Maanedes Varsel. Forslag i Tilknytning til Dagsordenen skal være indsendt senest 14 Dage før. Generalforsamlingen er beslutningsdygtig uden Hensyn til det mødte Antal Repræsentanter. Vedtagelse af et Forslag sker ved simpel Stemmeafstemning. Æresmedlemmer samt Medlemmer af Bestyrelsen, der ikke repræsenterer deres Klub, er stemmeberettigede. Staar Stemmerne lige, er Formandens Stemme den afgørende. Paa blot een Repræsentants Forlangende er al Afstemning skriftlig.

Paa Generalforsamlingen kan enhver ikke repræsenteret Klub afgive Stemme skriftlig eller ved Fuldmagt.

Generalforsamlingen ledes af en af den selv valgt Dirigent, der ikke behøver at være Medlem af Unionen. Ekstraordinære Generalforsamlinger kan finde Sted efter Bestyrelsens Ønske, eller naar mindst $\frac{1}{3}$ af Klubberne forlanger det ved skriftlig Henvendelse til Bestyrelsen. Der indkaldes til ekstraordinære Generalforsamlinger med 14 Dages Varsel med Opgivelse af Dagsorden.

8. Paa den ordinære Generalforsamling skal følgende Dagsorden behandles:

1. Valg af Dirigent.
2. Aarsberetning fra Bestyrelsen.
3. Aflæring af Regnskab.
4. Ændringer i Love og Regler.
5. Valg af Bestyrelse samt 2 Suppleanter (Genvalg kan finde Sted).
6. Valg af Revisorer (Genvalg kan finde Sted).
7. Eventuelt.

Over Generalforsamlingen føres Protokol af den afgaaende Sekretær, og den underskrives af den afgaaende Formand samt af Dirigenten.

9. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, naar 5 af dens Medlemmer, deriblandt Formanden eller Næstformanden, er til Stede.

Bestyrelsesmøde indkaldes, naar det skønnes nødvendigt. Egnede Sager afgøres ellers ved Rundskrivning til Bestyrelsesmedlemmerne. Alle Afgørelser træffes ved simpel Stemmeafstemning. Staaar Stemmerne lige, har Formanden den afgørende Stemme (i hans Sted Næstformanden). Over Bestyrelsesmøder føres Protokol af Sekretæren, og den underskrives af Formanden eller Næstformanden.

10. Unionens Kassebog og Regnskaber med Bilag afgives af Kassereren hvert Aar senest den 14. Juni til Revisorerne, der senest den 30. Juni sender Regnskabet med Paategning videre til Formanden. Revisorerens Antal skal være to. De vælges blandt de paa Generalforsam-

lingen mødte Medlemmer. Forbundets Regnskabsaar er fra 1. Juni til 31. Maj.

11. Unionens Formue skal altid og udelukkende tjene Unionens Formaal. Formuen, med Undtagelse af den til enhver Tid nødvendige Kassebeholdning, skal altid være anbragt i et solidt Pengeinstitut (Bank eller Sparerkasse). Alle Unionens Pengemidler skal lyde paa Unionens Navn.

12. Unionens Opløsning kan kun finde Sted, naar $\frac{3}{4}$ af Repræsentanterne paa en Generalforsamling, ordinerer eller ekstraordinær, hvor mindst Halvdelen af det samlede Antal er til Stede, stemmer derfor. Er Halvdelen ikke til Stede, indkaldes til en ny Generalforsamling, der med $\frac{3}{4}$ af Stemmerne er beslutningsdygtig, uanset det mødte Antal Repræsentanter. Ved en eventuel Opløsning skal Unionens Formue og Ejendele overgaa til et særligt Fond til Modelflyvningens Fremme, forvaltet af Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab.

13. Unionen er upolitisk.

14. Unionens Emblem bør bæres af alle Medlemmer af de tilsluttede Klubber ved Møder, Stævner etc. Emblemerne kan først købes efter at Indskuddet er betalt. Ved Tab af Emblem kan et nyt rekvireres mod Betaling af Emblemets Dagspris + Porto Kr. 0,50.

15. Unionen fører de officielle Danmarksrekorder efter nærmere fastsatte Rekordregler.

REKORDREGLER.

Gældende fra 1. Januar 1942.

1. Dansk Modelflyver Union fører de officielle Danmarksrekorder. Betingelsen for Anerkendelsen af en Rekord er, at Modellens Præstation kontrolleres af to Personer, der er Medlemmer af en Organisation under F.A.I. Modellens Ejer maa ikke være Kontrollant.

2. Klasserne er:

Kl. 1: Gummimotormodeller under 4 Kvdm. Planareal.

- Kl. 2: Gummimotormodeller mellem $4\frac{1}{4}$ og 12 Kvdm. Planareal.
- Kl. 3: Gummimotormodeller over 12,3 Kvdm. Planareal.
- Kl. 4: Gummimotormodeller, specielle (Ande-, Tandem-, haleløse og Vingelagsmodeller, Mølleplaner, Helikoptere etc.).
- Kl. 5: Indendørs Gummimotormodeller (Se Paragraf 10).
- Kl. 6: Benzinmotormodeller eller andre Modeller med andet Fremdriftsmiddel end Gummi (Se Paragraf 11).
- Kl. 7: Svævemodeller under 13 Kvdm. Planareal.
- Kl. 8: Svævemodeller mellem $13\frac{1}{2}$ og $29\frac{1}{2}$ Kvdm. Planareal.
- Kl. 9: Svævemodeller over 30 Kvdm. Planareal.
- Kl. 10: Specielle Svævemodeller. (Ande-, Tandem- og haleløse Modeller).
- Kl. 11: Styrede Svævemodeller. (Se Paragraf 12).

3. Rekorderne er:

- a. Jordstart (Klasserne 1—6).
- b. Haandstart (Klasserne 1—5, 7—11).
- c. Højstart (Klasserne 7—11).
- d. Vandstart (Klasserne 1—4 og 6).
- e. Hastighed (Klasserne 1—4 og 6).
- f. Højde (Klasserne 3—4 og 6—11).
- Wakefieldrekord. (Se Paragraf 9).

For a, b og c deles Rekorderne i Tid og Distance, bemærk dog specielle Undtagelser.

4. Indenfor Gummimotor- og Svævemodeller noteres følgende absolutte Danmarksrekorder:

Gummimotormodeller (Klasserne 1—4):

- A. Størst Tid.
- B. Størst Distance.
- C. Størst Hastighed.
- D. Størst Højde.
- E. Størst Tid efter Vandstart.

Svævemodeller (Klasserne 7—11):

- F. Størst Tid.
- G. Størst Distance.
- H. Størst Højde.

5. Varighedsrekorder kontrolleres med to Stopure, idet Middeltiden bliver Rekord.
- Distancerekorder kontrolleres med Maalesnor eller Generalstabskort, sidstnævnte dog kun, naar Distancen er over 300 Meter.
- Hastighedsrekorder kontrolleres for Gummimotormodeller over en Distance paa 50 Meter, for Benzinmotormodeller over 100 Meter. Distancen gennemflyves i hver Retning een Gang indenfor en halv Time. Middelhastigheden af de to Flyvninger bliver Rekord. Den angives med 1 Decimal.
- Højderekorder maales med en anerkendt Barograf. Som Højde angives Maksimalhøjden over Startstedet.
6. For at slaa en staaende Rekord skal Varigheds- og Distancerekorder forbedres med mindst 10 %, Hastighedsrekorder med mindst 3 m/Sek. og Højderekorder med mindst 50 Meter. Flyvninger under 30 Sekunder, 100 Meter, 6 m/Sek. og 50 Meters Højde anerkendes ikke som Rekord.

7. a. Almindelige Bestemmelser for Normalmodellerne (Svæve- og Motormodeller):

Minimumplanbelastning: 15 g/dm².

Maksimumspændvidde: 350 cm.

Hvis Haleplanet overskrider $33\frac{1}{3}$ % af Planarealet, regnes det samlede Areal som Bæreflade, der skal medregnes ved Udregning af Planbelastningen. Planarealet er ved Modeller med løst Plan beliggende over, paa eller under Kroppen, det samlede Areal af Planet. Ved Modeller, hvor Planet gaar gennem Kroppen, regnes kun det uden for Kroppen liggende Areal som Planareal. Ligger Planet umiddelbart oven paa eller neden under Kroppen (uden Mellemrum), regnes den Del af Planet, der danner naturlig Fortsættelse af Kroppen, set i Tværsnit, for hørende til Kroppen ved Udregningen af dennes Tværsnit.

b. Særlige Bestemmelser for Motormodeller:
 Udendørs Motormodeller skal kunne jordstarte.
 Stokmodeller: Propellernes Antal og Anbringelse ligegyldig. Gummisnoren (-e) maa kun anbringes uden for Stokken (-e).
 Kropmodeller: Propellernes Antal og Anbringelse ligegyldig. Gummisnoren (-e) skal ligge helt inde sluttet i Kroppen (-e). Kroppen (eller Kroppene tilsammen) skal have et største Tværsnitsareal, der mindst er $L \times L : 100$, hvor L er Modellens Total-længde.

c. Særlige Bestemmelser for Svævemodeller:
 Kroppen (eller Kroppene tilsammen) skal have et største Tværsnitsareal, der mindst er $L \times L : 200$, hvor L er Modellens Totallængde.

8. Bestemmelser for Modellerne i Klasse 4 og 10:
 Ved Kropmodeller skal største Kroptværsnit mindst være $L \times L : 100$ for Motormodeller, $L \times L : 200$ for Svævemodeller, hvor L er Modellens Totallængde. Ved en Ande-Model forstaas en Model, hvis Forplans Areal ikke overstiger $33\frac{1}{3}\%$ af Bagplanets. Ved en Tandem-model forstaas en Model, hvor Arealet af det mindste Plan højst er 10 % mindre end Arealet af det største. Det største Kroptværsnit af haleløse Modeller med en Krop, der er en Udvidelse af Planet, regnes som Arealet af en Ellipse, indskrevet i Udvidelsen. Lillcaksen skal mindst være en Trediedel af Storaksen, idet Storaksen er den vertikale Højde af Udvidelsen. (Arealet er saa $\frac{\pi \times a^2}{3}$, hvor a er den halve Storakse).

9. Bestemmelser for Wakefieldmodeller:
 Modellen skal være en Gummimotormodel med en eller flere Propeller. Planarealet skal ligge mellem 12,3 og 13,5 Kvdm., og Haleplanarealet maa ikke overstige $33\frac{1}{3}\%$ af Bæreplanets.
 Modellens samlede Vægt skal være mindst 227 Gram.
 I denne Specialklasse noteres kun Jordstarts-Varighedsrekord, der skal være den samlede Tid for 1, 2

eller 3 Flyvninger samme Dag, divideret med 3, sat efter almindelige Konkurrenceregler. Hvert Aar begynder paa ny.

10. Bestemmelser for indendørs Modeller (Klasse 5):
 Maksimumplanbelastning: 2 g/Kvdm. Maksimumspændvidde 100 cm. Der noteres kun Rekord for Jordstart/Varighed og Haandstart/Varighed. Rekorderne skal flyves indendørs.

11. Bestemmelser for Benzinmotormodeller:
 Maksimumplanbelastning: 50 g/Kvdm. Kun Kropmodeller med største Tværsnit mindst $L \times L : 100$, hvor L er Modellens Totallængde, tillades. Haleplanarealet maa højst være $33\frac{1}{3}\%$ af Planarealet.
 Foruden Vandstartrekord anerkendes kun følgende 4 Jordstartrekorder: Varighed, Distance, Hastighed og Højde.

(Flyvning med Benzinmotormodeller maa kun foretages, naar Ejeren har faaet udstedt Certifikat fra Unionen (d. v. s. fra DKDAS), og Ejeren skal kunne dokumentere at have tegnet Ansvarsforsikring, der dækker eventuelle Skader, forvoldt ved Flyvning med Benzinmotormodeller).

12. Bestemmelser for styrede Svævemodeller (Klasse 11):
 De styrede Modeller skal være forsynet med en automatisk Styring eller Fjernstyring, der skal være effektiv. Kontrollanterne skal bekræfte, at Styringen fungerer. Vindfanestyring, Pendulstyring og lign. anerkendes ikke.

13. Bestemmelser for Startmetoderne:

a. Jordstart skal foregaa fra en vandret Flade i et fladt Terræn. Startbanen maa højst ligge 30 cm over det omliggende Terræn. Modellen skal starte udelukkende ved egen Motorkraft, og ved Starten holdes i Propel og Vingespids.

b. Haandstart af Motormodellerne skal foregaa i fladt Terræn. Ved Haandstart af Svævemodeller er det kun tilladt at benytte naturlige Højdeforskelle i Terrænet, ikke Bygninger eller Taarne.

c. Ved Højstart maa Højstartsnorens Længde ikke

være over 200 m, af hvilke højst 20 % maa være Gumi. Den største Løbedistance er 75 m.

d. Ved Vandstart, der skal foregaa i fladt Terræn, skal Modellen starte udelukkende ved egen Hjælp som ved Jordstart. Landingen behøver ikke at foregaa paa Vand; men Modellen skal bestaa en Flydeprøve paa mindst 5 Minutter, overvaaet af to Kontrollanter.

14. Flyvetiden regnes fra det Øjeblik, da Modellen slippes af Starteren, eller (ved Højstart) da den mister al Forbindelse med Jorden, til det Øjeblik, da den afgørende rører Jorden igen efter Flyvningen. Tidtagerne skal gøre alt for at se Modellen saa længe som muligt; men naar den er ude af Sigte, skal de regne Flyvetiden for endt.

Distancerekorder regnes i lige Linie fra det Sted, hvor Modellen forlader Starterens Haand, eller (ved Højstart) hvor Snorens Forbindelse med Jorden er i Udløsningsøjeblikket, til det Sted, hvor Modellen ligger efter Landingen. Kan Landingsstedet ikke omgaaende kontrolleres af Kontrollanterne, men Modellen først senere findes, skal Landingsstedet attesteres af en voksen bona fide Person paa Stedet.

15. Rekorden tilkendes Modellens Ejer, der skal være Medlem af en Klub, tilsluttet Unionen. Modellen skal være fremstillet af Ejeren, herunder ogsaa Propel og Hjul, dog ikke Tandhjul, Bremsedløser o. l. Denne skal ved Jord-, Haand- eller Vandstart selv slippe Modellen og ved Højstart løbe sin Model op. Undtagelser herfra kan i særlige Tilfælde godkendes af Rekordprotokolføreren. For at Rekorden kan godkendes, maa Unionens Rekordprotokolfører senest 10 Dage efter, at Flyvningen har fundet Sted, have modtaget en Anmodning fra den Klub, Modellens Ejer er Medlem af, om Anerkendelse af Rekorden, skrevet paa en af Unionens Rekordanmodningsblanketter, der ogsaa i Tilfælde af nye Rekorder med samme Model skal være fuldstændig udfyldt.

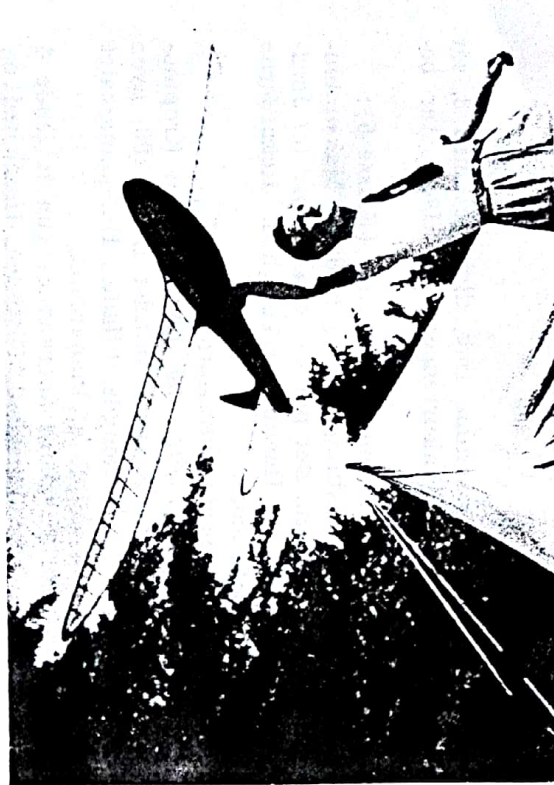
Hvis Modellen ikke findes straks, faas Henstand

m. H. t. de 10 Dages Frist ved Henvendelse til Rekordprotokolføreren.

Efter at have forvissat sig om, at alle Unionens Bestemmelser er overholdt, og efter at have kontrolleret Modellens Data, skal de to Kontrollanter underskrive den udfyldte Anmodning, der opbevares i Unionens Arkiv. Kontrollanterne skal foretage Kontrollen af Modellen umiddelbart efter Flyvningen og ligeledes kontrollere eventuel Maalesnor. Rekorder anerkendes tidligst 10 Dage efter Rekorddatoen.

Med Rekordanmodningen skal i særlige Tilfælde paa Rekordprotokolførers Anmodning medfølge et Fotograf, mindst 6 × 9 og højst 9 × 14 cm, eller en Oversigtstegning.

Sven Wiel Bang med
sin S. W. B. 29,
senere F. J. 6. Denne
Type har absolut
Danmarksrekord
1 Time 16 Min. 22 Sek.



Liste over tegninger.

Hermed en foreløbig liste over tegninger, som jeg enten selv har, eller som jeg kender ejermændene til. Senere vil jeg lave en mere systematisk liste med flere oplysninger. Med hensyn til kopiering må vi prøve at finde en billig måde, så vi ikke skal tegne dem af for at kunne lave lystryk. Forslag?

Vil du gerne bruge en af dem - så ring eller skriv. Prisen er kopieringsprisen.
Erik Knudsen.

Tegninger til linestyrede følger næste gang.

NAVN	Konstruktør	Type	Spdv. i cm	Årgang
Hangvind	Tarm mat.	skræntmodel	126	1936
Mågen	"-	gummim.	93	"
Baby	"-	"-	49	"
TH-25 Giti	Tage Hansen	kl.8 svævemodel	153	1945
Calle 16D	Carl J. Petersen	D-1 dieselmodel(Thorning 3)	148	1948?
Olympia	"-	A-1 svævemodel	105	1947
Calle-11	"-	"-	110	1948
Calle 8	"-	svævemodel		før 5
Calle 18W	"-	C-3 wakefield		1950
Diogenes	Kurt Rechnagel	A-3 svævemodel	225	1948?
Grimponimus	SP.	kl.7 "-	100	1944
Ølhunden	"-	svævemodel	?	før 5
Cleo	"-	C-1 gummin.	70	1950
FJ. 2a	Sven Wiel Bang	A-2 svævemodel	172	1949?
Ah-19 Prima	Arne Hansen	C-1 gummin.	76	1948
AH-20 Cumulus	"-	A-2 svævem.	172	1949
AH-24	"-	"-	180	før 5
Fidusia	Fritz Neumann	A-1 svævem.		1950?
Pjerri 75	Børge Hansen	"-	103	1952?
Victory	Jørgen Larsen	wakefield		1940
1940 W	Peter Christiansen	"-		1940
ME-26 Suomi	Mogens Erdrup	A-2 svævem. ny udg. m.bremse		1952
	har nogen den gamle tegning?			
EK-11	EK.	A-1 svævem.	125	1951
EK- 9	"-	C-3 wakefield	110	1951
Cæsar V	SP	C-1 gummin.	90	tegnet 54
Qivitoq	"-	A-1 svævem.	120	"- 54
Sussie II	"-	C-3 wakefield	125	"- 57
Cleo-58	"-	C-1 gummin.	73	"- 58

Udenlandske og forhåbentlig flere danske i næste nummer.

Når man nu skal i gang, hvor får man så materialer fra?

Blandt andet hos:

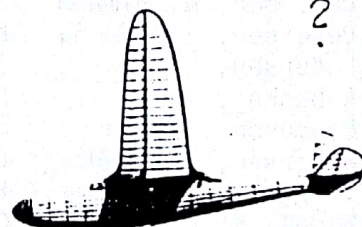
MODEL og HOBBY, Frederiksborggade 23, DK 1360 København K. Tlf.: 33143010

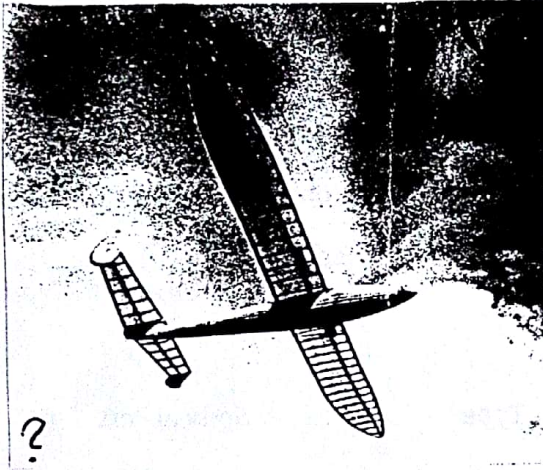
Leif O. Mortensen HOBBY, Nørremarksvej 61, DK 9270 Klarup. Tlf.: 98319422

Ben Buckle katalog over byggesæt til mange udenlandske vintagemodeller fås hos Lars Korup, Lundeager 1, DK 2791 Dragør. Tlf.: 32538828.

Udenlandske adresser følger næste gang.

Er du interesseret i at besøge Fritflyvningsunionens SOMMERLEJR på FSN Aunø i tiden 4.juli til 12. juli, så kontakt snarest EK. for nærmere oplysninger. International deltagelse.





Nye medlemmer

kan melde sig ind i foreningen ved henvendelse til Erik Knudsen, Amagervej 66, DK 6900 Skjern. Telefon: 97 351767.

Kontingent for 1992 -100 kr.- kan indbetales på min girokonto 2 43 54 97.

Det indbefatter levering af alle 3 medlemsblade for 1992.

Alle, der interesserer sig for foreningens arbejde, er naturligvis velkomne uanset køn og alder.

Medlemmernes efterlysninger:

Carl Åge Andersen: Viking 0,75 Red Helm købes.

Poul Rasmussen: Viking diesel samt tegninger til svævemodellen "Holger Danske" af Hans Kløve Lassen, svævemodellen "Pelikan af Henning Jønsson og svævemodellen SV.H-1 fra DMI søges.

Allan Rasmussen: Gamle modelflyveblade og Modelflyvesport søges - gerne i kopi.

Erik Knudsen: Mikro II diesel, Viking diesel og Thorning III købes. Eventuel tegning eller oplysninger om detaljer og listedimensioner til Per Weishaupts "Jumbo" søges.

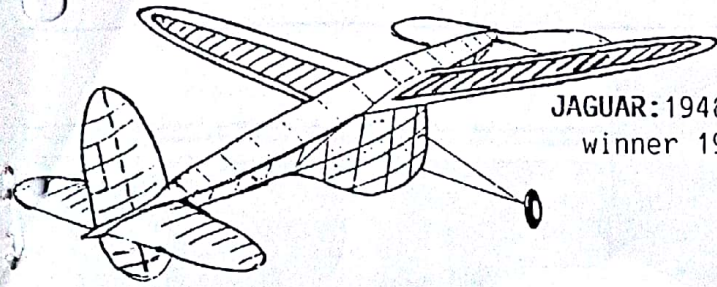
Medlemsliste pr. 1.02.92.

Navn	Adresse	Postnr.	By	Telefon
Agner, Steen	Hallingparken 1, 6-4	2660	Brøndby Strand	43 545262
Andersen, Carl Åge	Kingosvej 4	3000	Helsingør	42 100455
Bang, Sven Wiel	Grønnevej 88 1. tv.	2830	Virum	42 857494
Binderkrantz, G.-V.	Ådalsvej 63	3600	Frederikssund	
Dahlin, Frank	Gjerager 7	6880	Tarm	97 372442
Hansen, Arne	Amagerbrogade 295, 3. tv.	2300	København S	31 511322
Hansen, Børge	Toftevangen 61.	4130	Viby	42 393351
Hansen, Tage	Lunavej 11	5800	Nyborg	65 311888
Hassing, Niels	Toftegårdsvænget 316	3480	Fredensborg	42 281535
Holten, Erik	Sandholmsgårdsvej 41	3450	Allerød	47 2731
Jensen, Hartvig	Vadstrupvej 4	2880	Bagsværd	42 981135
Knudsen, Erik	Amagervej 66	6900	Skjern	97 351767
Kring, Bertel	Solmarksvej 34	8240	Risskov	86 174102
Kristiansen, Peter	Kongedammen 24, 1st. a	3000	Helsingør	42 200353
Kuniss, Paul	Gl. Strandvej 408 C	3060	Espergærde	42 234402
Larsen, Jørgen M.	Folehaven 11	3520	Farum	42 950700
Madsen, Egon Briks	Herningvej 12, Bækkelund	8800	Viborg	86 638100
Neumann, Fritz	Kjærsvej 73	4220	Korsør	53 572376
Nielsen, Benny Steen	Solvænget 8	2791	Dragør	32 536014
Nielsen, Eli	Danmarksvej 53 A	2800	Lyngby	
Nielsen, Hans F.	Klemivej 4	8355	Ny Solbjerg	86 927876
Nielsen, Harry	Axel Juels allé 56	2750	Ballerup	42 971440
Nienstædt, Erik	Strandvejen 242 B	2920	Charlottenlund	31 643719
Nyhegn, Henning	Industrivænget 28	3400	Hillerød	42 263525
Pedersen, H. Elmann	Frederiksborggade 23	1360	København K	33 143010
Petersen, Jørgen S.	Kongelysvej 3	5000	Odense	66 126437
Petersen, Luis	Østergårds allé 28	2500	Valby	36 300551
Rabhøj, Hans	Skolesvinget 3, Kragelund	8723	Løsning	75 893404
Rasmussen, Allan	Smedegårdsvej 23	3700	Rønne	
Sørensen, Niels W.	Danavej 33	3700	Næstved	53 723626
Vang, Oscar L.	Fyrreholmen 9	2630	Taastrup	42 995993
Widell, K. E.	Granbakken 9	9210	Ålborg SØ	98 145492
Rasmussen, Poul	Fr. Andersensvej 65 1. th.	4400	Kalundborg	53 516211

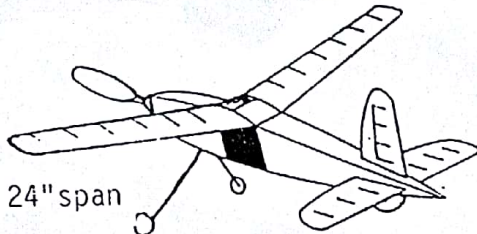
The Model Shop

230 Wellingborough Road
Northampton
NN1 4EJ

Telephone: (0604) 31223

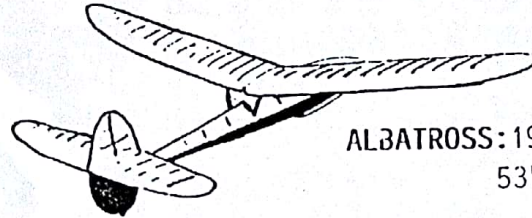


JAGUAR: 1946 Wakefield
winner 1948 44" span

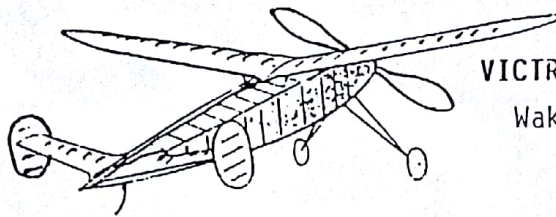


24" span

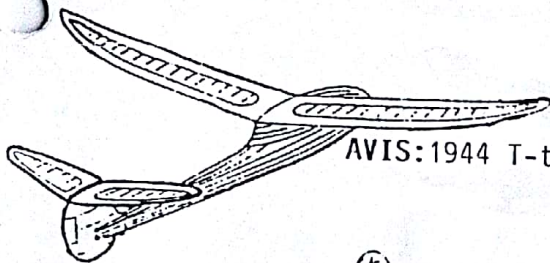
LINK: 1945 High performance



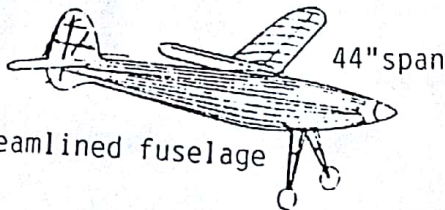
ALBATROSS: 1938 Fauch Cup winner
53" span



VICTRACE: 1939 Twin fin
Wakefield 44" span

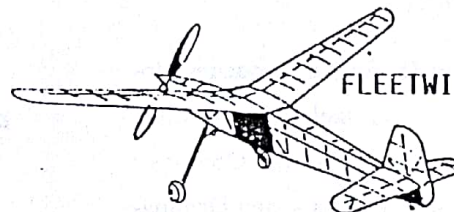
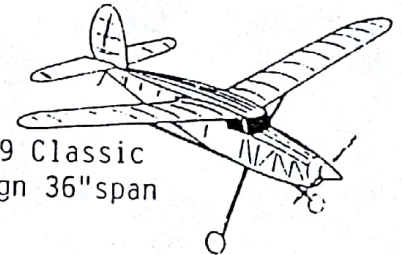


AVIS: 1944 T-tail sailplane 53" span

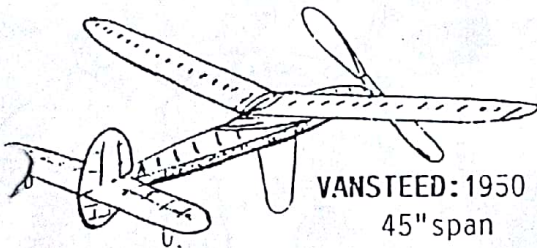


ROCKET: 1938 Streamlined fuselage
44" span

EUREKA: 1939 Classic
cabin design 36" span

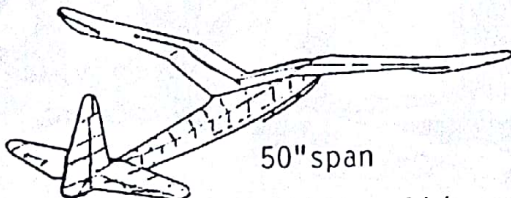
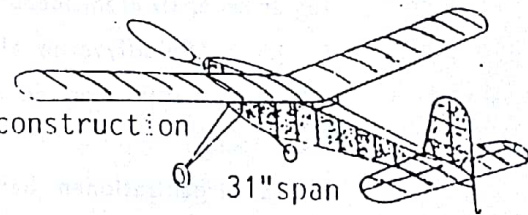


FLEETWING: 1938 Larger than EUREKA
45" span

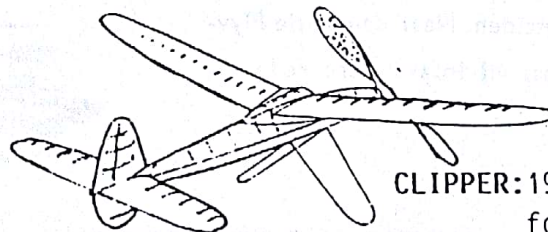


VANSTEED: 1950 diamond fuselage
45" span

FIREFLY: 1937 Easy construction
31" span



GULL: 1936 Open cockpit glider
50" span

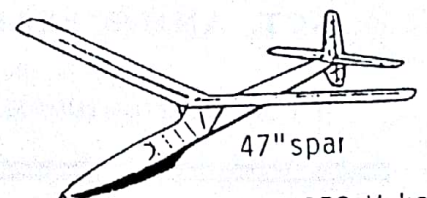


CLIPPER: 1948 Vansteed
forerunner 43" span

TED EVANS' PLANS

Available exclusively from
THE MODEL SHOP,
230 WELLINGBOROUGH RD.,
NORTHAMPTON NN1 4EJ.

PRICE £5.55 each
Post. free in U.K.



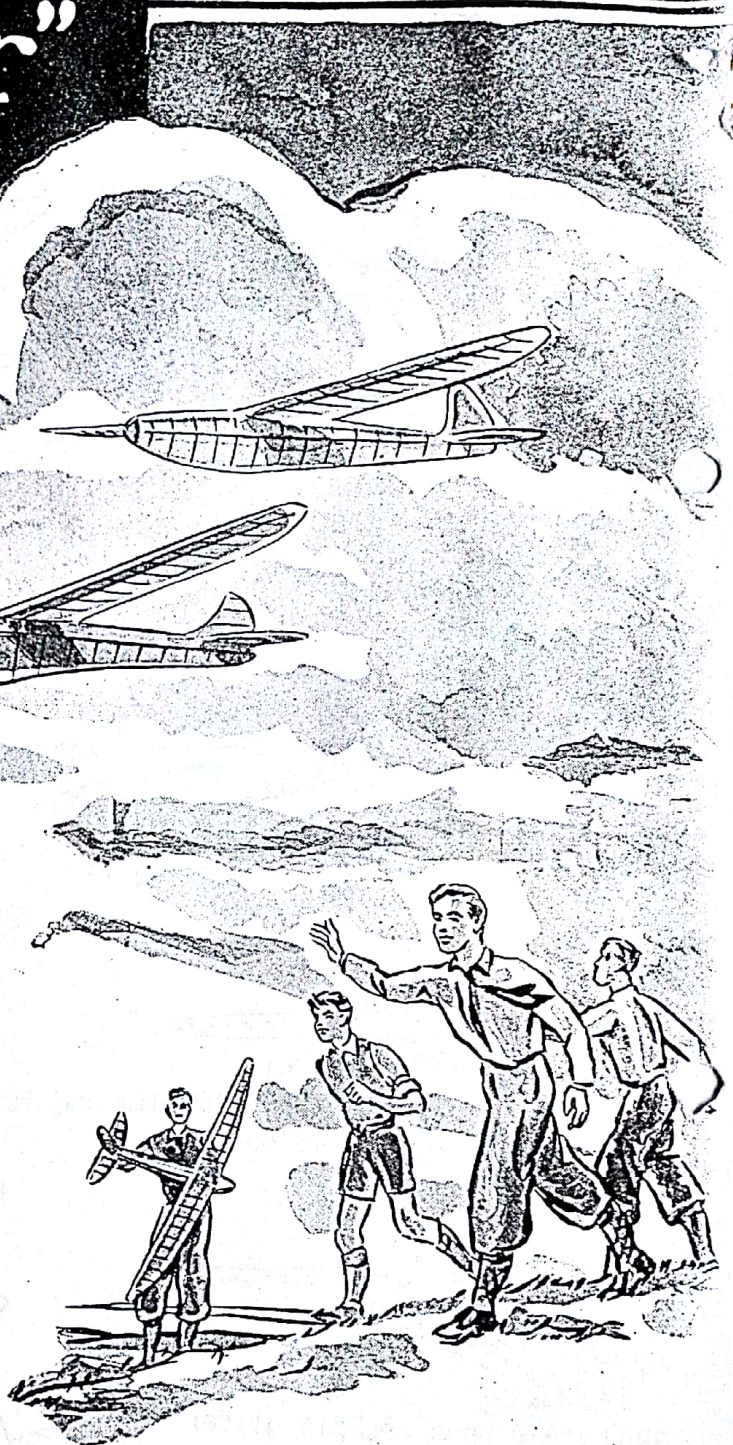
UNNAMED: 1952 9th in 1952 Wakefield

FLYV

De „leger“ men bygger samtidig Fremtiden

Paa Række tager de smukt byggede Modeller Luften - - - og sagkyndigt drøftes „Retningsstabilitet“, „termiske Opvinde“ og andet fagligt. Kun Leg, ja - men Drengelig er Fader til Fremtidens Stordaad. Derfor fortjener Modelflyverne al mulig Opmuntring; de leger, men de bygger samtidig Fremtiden.

Intava Organisationen har ogsaa Blikket rettet mod Fremtiden. Naar den civile Flyvning genoptages, vil Intava være rede - - Verden over.



INTAVA AVIATION PRODUCTS
SCT. ANNÆ PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S

