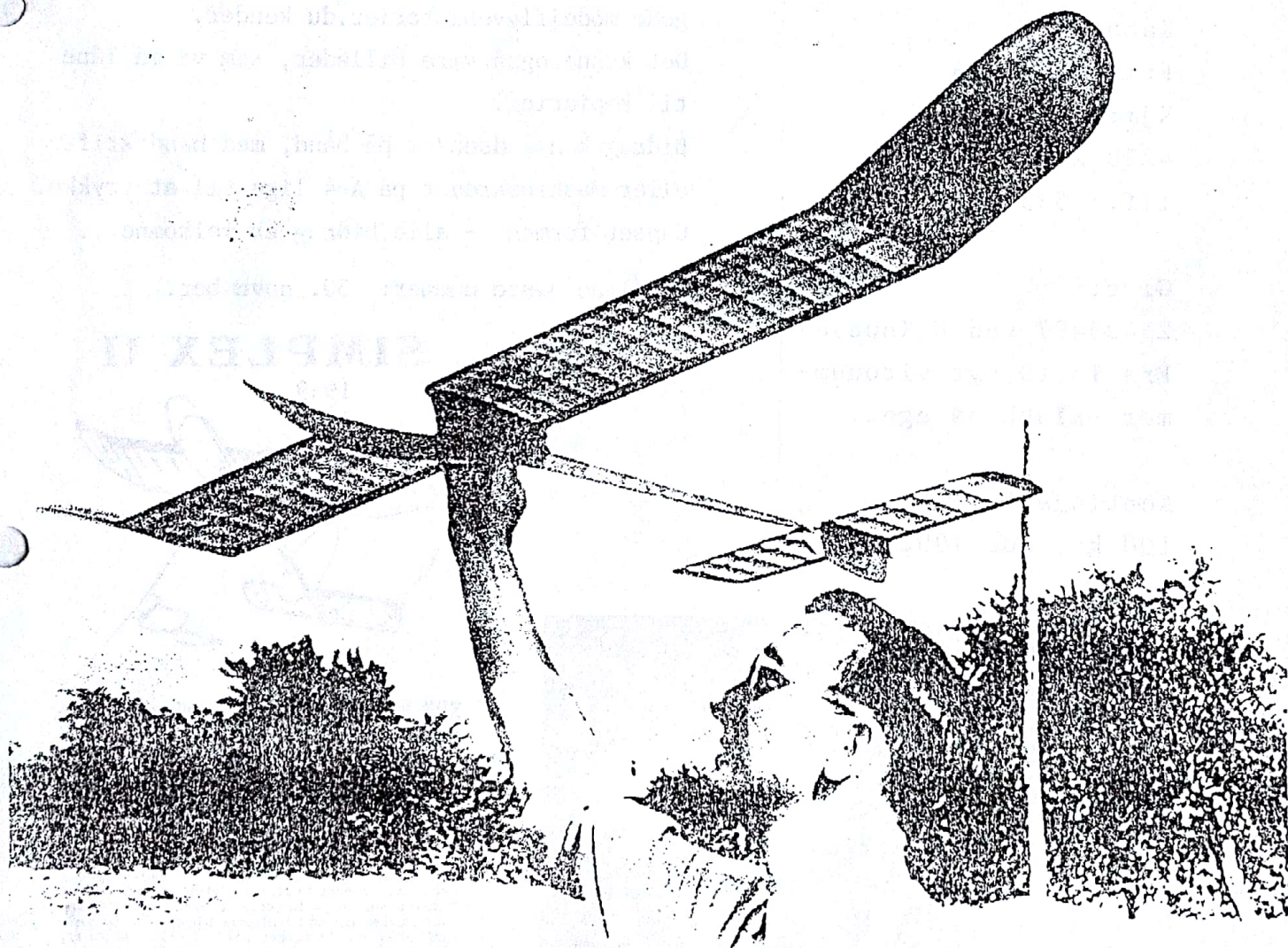


ØLDTJMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2

1992



Børge Hansen med sin Pjerri 69 - mand og model bag udviklingen af de sejrrige danske modeller i 1953.

Formand:

Erik Knudsen
Amagervej 66
6900 Skjern.
Tlf.: 97351767.

Sekretær:

Poul Rasmussen
Fr. Andersensvej 65, 1. th.
4400 Kalundborg.
Tlf.: 53516211.

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærvej 73
4220 Korsør.
Tlf.: 53572376.

Giro:

2 435497 ved E.Knudsen
Fra 15.10 nyt gironum-
mer -klubbens eget.

Kontingent:

100 kr. for 1992.

I næste nummer formodentlig:

Erdrups og Rechnagels verdensrekorder.

Mere om andemodeller

"Calles" dieselmotorer

Wakefieldkonkurrencen 1949

Jens Arne Lauridsens NM-49 vindermodel

og meget andet - måske dit bidrag...

Dit bidrag kunne f. eks handle om personer, modeller, begivenheder eller nogle af de gode modelflyvehistorier, du kender.

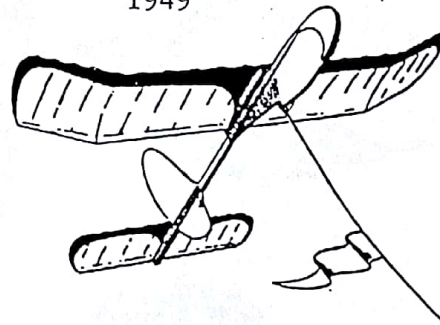
Det kunne også være billeder, som vi må låne til kopiering.

Bidrag kan indsendes på bånd, med håndskrift eller maskinskrevet på A-4 lige til at trykke. Uanset formen - alle bidrag er velkomne...

Deadline næste nummer: 30. november.

SIMPLEX II

1949



EK - 11

SOM bebudet i nr. 3 er der fremkommet en ny 9 begyndersevemodel i Dansk Modelflyver Unions serie, nemlig en forbedret udgave af den populære Simplex, som er bygget i tusinder af eksemplarer.

Simplex II, som Dansk Modelflyveindustri i Odense nu har udsendt i et fuldstændigt samlesæt, er væsentlig lettere at bygge end sin forgænger, den udnytter de gældende regler bedre, og dens flyveegenskaber er bedre.

Igennem de senere år har klubinstruktørerne fundet ud af, at en begynderes første model skal være meget hurtig og let at bygge. Det er ligesom nutidens begynderer er mindre tålmodige og dygtige end tidligere tiders. En tid hældede man til de meget enkle finske modeller, såsom ESA, men disse har for ringe vejrbestandighed og holdbarhed samt er for delikate at trimme.

Løsningen er derfor en »rigtig« model, som kan bygges hurtigt. Man er forlængst gået over til særdige ribber, som sparer begynderne for det lange løvsavsarbejde, som alligevel ikke blev tilfredsstillende, og »Simplex II«-byggesættet indeholder desuden trekantede bagkantlister, ligesom alle krydsfinérdele leveres udskåret, således at arbejdet reduceres til en afpudsning og samling samt beklædning af modellen.

Der er næppe tvivl om, at vi i sommer vil få mange A- og B-diplomer samt se mange konkurrenceresultater med »Simplex II«, som måske vil kunne overgå »Suomies popularitet« sidste år.

Data: Planareal 17 dm² (hovedplan 13,5, haleplan 3,5), spændvidde 900 mm, længde 700 mm, planprofil Calle 83008.

Stiftende årsmøde den 14. juni 1992.



Foto: Hartvig Jensen.

Forreste række fra venstre: Arne Hansen , Fritz Neumann og Karl Erik Widell.
Bageste række: Harry Nielsen , Hartvig Jensen , Tage Hansen , Poul Rasmussen,
Erik Knudsen og Oscar Vang med sin A-2 model fra 1945.

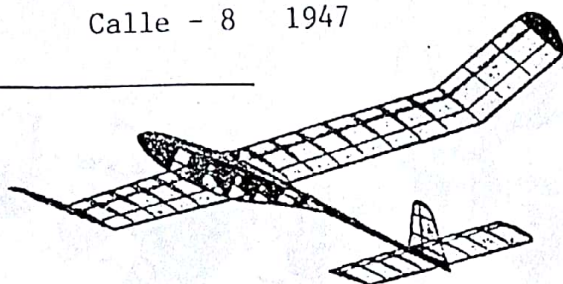
Kære medlem af Dansk Modelflyve Veteranklub...

Klubben er nu dannet, har fået et sæt vedtægter og er efterhånden oppe på mellem 40 og 50 medlemmer - så tiden er inde til at begynde vore aktiviteter. Sommeren er forbi, efteråret er over os og vinteren venter med tid til hyggelige aftener ved byggebrættet, tegnebrættet og skrivemaskinen - ivrigt optaget af vor "last" , modelflyvning.

Hvad angår "museumsmodellerne" må vi snarest have planlagt hvilke modeller, vi skal begynde med, så vi kan starte i vinter med bygning og indsamling af oplysninger til udstillingstekst. Det siger sig selv, at disse modeller skal være så autentiske som muligt - gerne originale...

Fortsættes næste side...

Calle - 8 1947

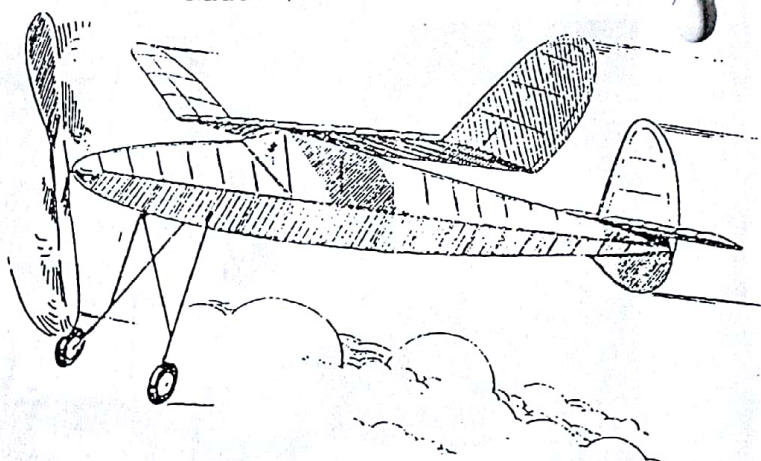


Olympia

er konstrueret saaledes, at selv nybegyndere, der ellers må begynde med mindre modeller, kan bygge den.

Spændvidde 105 cm
Samlesæt med tegning kr. 6,85
Tegning alene kr. 1,00

Kadet / Prima 1948



For os, der var med til de svenske oldtimermesterskaber og så med hvilken entusiasme 80 svenske modelflyvere præsenterede og fløj med deres oldtimermodeller - ja, for os er der ingen tvivl om, at vi kan få stort udbytte af den slags fascinerende stævner. Så det må vi prøve næste år her i Danmark.

Det er vigtigt at få så mange forskellige af de gamle modeller i luften som muligt, så derfor skal vi passe på ikke at lave begrænsende regler, der udelukker nogle former for flyvning med oldtimermodeller.

Efter min mening drejer det sig om at få vist de gamle modeller og måden, de flyver på - men jeg ved også udmærket, at "konkurrencedjævelen" let får tag i nogle af os, så vi går til grænserne inden for vore regler for at få "vindermodeller" frem...

Vi bliver altså nødt til at udforme rimeligt klare regler for modelklasser og konkurrencer.

To forslagsskitser er vedlagt. Det ene handler om flyvning med modeller, hvor RC-udstyr tages til hjælp. Det andet drejer sig om fritflyvning. Det er udformet tæt på de svenske regler, som ser ud til at fungere godt.

Meget tyder på, at der er interesse for i alt fald 3 konkurrenceformer:

1. modeller med RC-assistance
2. "ren" fritflyvning
3. modeller med linestyring

På årsmødet bør vi derfor vedtage "foreløbige" regler for de 3 former, så vi kan begynde bygning og flyvning snarest. Reglerne kan så justeres, når de er afprøvet i praksis.

Der vil nok blive brug for 4 arbejdende udvalg - et for museumsmodellerne, et for fritflyvende modeller, et for linestyrede modeller og et for modeller med RC-assistance. Nogle vil selvfølgelig være interesseret i at deltage i flere grupper.

Mød op til årsmødet - der bliver også tid til at snakke gamle dage.

Erik Knudsen.

En modelflyver fortæller.

I sidste medlemsblad fortalte Hartvig Jensen om sit begivenhedsrige liv med modelflyvning. Denne gang er det Børge Hansens tur med en beretning om sin deltagelse i modelflyvning fra 1938 til 1954. Indtil 1970 deltog han aktivt i fritflyvningskonkurrencer - vi håber at høre mere om det senere.

I tiden fra 1942 til 1965 har Børge 27 gange i træk deltaget på landshold til nordiske mesterskaber og verdensmesterskaber...

I 1962 tildelte FAI ham det fornemme Paul Tissandier diplom.

Aktiv konkurrenceflyver er Børge stadig - i konkurrenceresultater for 2-meter RC-svævere ses hans navn jævnligt blandt topplaceringerne. Og - forhåbentlig - ser vi ham snart med en oldtimer "Pjerri" og et højstartsspil i hånden...

Børge fortæller:

1938 - fløj jeg med små helbalsa svævemodeller og var en lidt bange tilskuer til modelflyveklubben "Svalen"s medlemmers flyvning med store tyske modeller - det var "Strolch" og lignende.

1939 - jeg byggede FJ-1 og fløj med den.

1940 - medstifter af "Hobro Modelflyveklub af 1940". Jeg byggede FJ-2 og FJ-6 samt de første selvkonstruktioner.

1941 - tog eliteflyverbevis nr. S 17, de første rigtige termikflyvninger helt op i de hvide cumuluskyer i juni måned sammen med storkene. Jeg deltog også i DMU's sommerlejr i Fuglsø.

1942 - deltog i den anden sommerlejr på Mols med det første DM. Desuden var jeg med til konkurrencer med Aviator fra Aalborg, Agaton fra Aarhus og Swift fra Viborg.

1943/44 - i disse år byggede jeg en række selvkonstruktioner, som jeg havde mange aftenflyvninger med på 200 m line - som regel efterfulgt af en vild jagt på cykel for at forhindre de mange køer i at spise af modellerne...

1945 - i juni måned deltog jeg i 2 konkurrencer i Stockholm. Allerede i 1942 var jeg udtaget til landskamp mod Sverige på Amager fæled den 13/9. På grund af rejseforholdene kunne de svenske modelflyvere ikke komme - i stedet blev der arrangeret opvisning for tusindvis! af tilskuere. Under opholdet i Stockholm fik jeg kontakt med de bedste svenske modelflyvere - bl. a. ingeniør Sigurd Isacson, som i 1947 skrev bogen "Modellplankonstruktion", som gav mig den første indsigt i konstruktion af modeller.

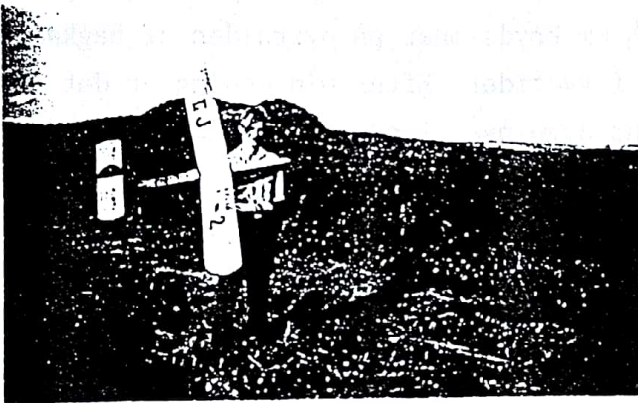
(samme Sigurd Isacson deltager aktivt i oldtimerstævner, selv om han nu nærmer sig de 70 - se referat. red.'s kommentar).

- 1946 - jeg flyttede til Kbh. for at studere på Niels Brochs handelsskole og blev her medlem af Sportsflyveklubbens modelsektion. Vi byggede modeller i klubbens mødelokale - først på Østerbro, senere i Mysundegade over en vaskekælder, hvor dopning af modellerne var næsten umulig på grund af fugtig luft. Dette år tog jeg også C-diplom nr. 1 med svævemodel.
- 1947 - på grund af studier havde jeg ikke megen tid til modelflyvning, jeg deltog dog i DM og en konkurrence i Sverige.
- 1948 - modellerne blev nu bygget efter de nordiske regler for A-2 med totalt vingeareal på 32-34 dm², vægt minimum 410 gram og et mindste kropstværsnit på 34 cm². Jeg deltog i de nordiske mesterskaber på den isbelagte sø Mjøsen i Norge. Vi havde lækre flyvninger under trimning lørdag på den store isklædte sø, men inden konkurrencen var vejret skiftet til blæst og tø, og sneen på isen var blevet til vand. Resultaterne blev derefter. (Høst-Aaris, Odense, vandt - red.). I oktober deltog jeg også i en konkurrence ved Haag.
- 1949 - indkaldt som soldat fra oktober 48 til oktober 49, men fik orlov til at deltage i NM ved Helsingfors i juli måned. Det var lyst nok til at flyve hele døgnet rundt. Da termikbremsen endnu ikke var opfundet, var jeg så uheldig at flyve min bedste model væk før konkurrencen. Holdsejr til Danmark med Jens Arne Lauridsen som vinder og en 7. plads til mig selv.
- 1950 - efter gode placeringer ved tidligere DM havde jeg chancen for at vinde på Roskilde ekcerserplads. Allerede før konkurrencen gjorde jeg konkurrenceledelsen opmærksom på, at 1½ time til hver periode var for lidt. Jeg nåede kun 2 flyvninger og fløj efter protest den 3. flyvning efter konkurrencen med et samlet resultat bedre end vinderresultatet. Vinder blev iøvrigt Donald Thestrup, senere jetpilot og chef for FSN Avnø. 1950 var året for det første VM for A-2 modeller. FAI havde vedtaget de nordiske regler, dog først rigtigt gældende for VM i 1951. Konkurrencen blev afholdt i Trollhättan. Igen var jeg uheldig med at flyve min bedste model væk inden konkurrencens start, og efter en forpustet hjemkomst blev det kun til en 20. plads. Dette blev også den sidste konkurrence uden termikbremse...
- 1951 - efter soldatertiden fik jeg en stilling i et forsikringselskab delvist ejet af F.L. Smidth koncernen, og jeg kom til at bo på Amagerbrogade. Amager fælled var dengang fri for træer og buske på arealet ind mod Københavns centrum. Jeg havde så megen gang i bygning af modeller og flyvning i fritiden, at jeg måtte opgive mine studier på handelshøjskolen til anden del af HD. Da Stjepan Bernfest havde vundet i Trollhättan, havde FAI bestemt, at VM skulle holdes i Jugoslavien. Jeg deltog med mine Pjerri 69 modeller, det var før-

1951 fortsat:

ste gang under sydlige himmelstrøg. Modellerne var sendt som fragtgods til den østrigske by Villach tæt ved den jugoslaviske grænse. Holdet bestod af Arne Hansen, Kai Hansen og Henry Ekelund samt undertegnede. Vi benyttede lejligheden til en ferietur derned med ophold i Salzburg og Wien. Da vi nåede Villach, var modellerne ikke i toldpakhuset. Vi fik dem opsporet til selve grænsestationen, og medens toget holdt, lykkedes det os at få modelkasserne udleveret.

Konkurrencen foregik på en stor græsklædt flyveplads ved Lesce Bled. Danmark vandt dette første "rigtige" VM i hold med Arne Hansen som nr. 3, Kai Hansen nr. 9 og jeg som nr. 12. (Østrigeren Ossie Czepa vandt individuelt med en meget særpræget stillevejrsmodei med lang krop og største tværsnit liggende i finnen.).



Har nogen en tegning til den? ↑↑



De 2 billeder herover viser Børge med de 2 FJ-modeller, som han byggede i 1940 : FJ-2 og FJ-6

Her med en model typisk for tiden omkring 1945 - måske Børges første A-2 model? ←←

1952 - dette år lykkedes det mig endelig at vinde DM. Så vidt jeg husker startede vi kl. 5 om morgenen for at undgå for megen vind og termik. Hans Hansen var flyttet fra Svendborg til en villa på Amager. Han deltog for første gang i DM og blev nr. 10. Vi fik et nært samarbejde i de næste mange år. En fast bygge-

1952 fortsat:

aften hele året rundt og mange flyveaftener på Amager fælded blev reglen. Da Czepa havde vundet i Bled, blev VM afholdt i Graz den 13.-17. august. Der skulle flyves over 2 dage mellem kl. 5 og 7 om morgenen.

I første periode lagde Ove Nesdam sig i spidsen med den eneste max på 5 minutter. Uden at nævne det til os lagde han desværre et stykke ekstra papir under bagkanten på haleplanet - modellen stallede i 2. periode, tid 1.39... Jeg blev nr. 4, Arne nr. 12 og Ove nr. 14.

1953 da næste DM og VM i Lesce-Bled skulle flyves om morgenen, var vi klar over, at der skulle bygges modeller til stille diset luft og med en beklædning, der kunne holde til det våde græs. Den Pjerri 69, som Ove Nesdam fløj med under VM i 1952, havde under bygningen fået bagkanten bøjet ca 2 mm for meget nedad. Det gav meget fine flyveegenskaber i stille tung luft... For at være godt forberedt til næste DM og VM blev modellerne forsynet med Stilbare flaps i midtersektionen. Forsøg med at lime $\frac{1}{2}$ mm krydsfiner på oversiden af bagkanten gav ikke på mine modeller forbedrede flyvetider. Efter min mening er det vigtigere det-vigtigere at gøre mere ud af bygningen, undgå skævheder, bruge megen tid på afslibning, så det er muligt at få en glat beklædning.

Hans Hansens originale model "Aurikel" havde stilbare flaps på midtersektionen. Flapsene blev dog ikke åbnet under flyvningerne til DM og VM, som han begge vandt. I vinteren var vi i gang med forberedelserne til sommerens konkurrencer baseret på prøvede konstruktioner som min Pjerri 69. Modellerne blev dopet 7-8 gange, kroppene, der var beklædt med silke, kunne gøres superblanke, mens de papirbeklædte vinger og haleplaner måtte slibes forsigtigt med ståluld mellem hver gang dope. Dopning sidste gang var med nogle dråber amerikansk olie i dopen for at undgå for store spændinger i papiret.

Modellerne var nu forberedt til at modstå morgenduggen, og det blev effektivt afprøvet. I forsommeren 1953 mødtes vi, når vejret tillod det, kl. 5 på Amager fælded. Vi fløj så til kl. 7 og derefter tog vi på arbejde. Det gav en masse erfaring i at starte og trimme til de forhold, som vi forventede i Jugoslavien - tillige med en god kondition, da cyklen var datidens transportmiddel.

Mindst 2 modeller, helst 3, skulle være klar. Gode transportkasser, lette og med rem til at bære over skulderen og med indmad, der passede til modellernes form, blev også bygget i løbet af vinteren. Startgrejet med 100 m line skulle være i perfekt orden, så linen hurtigt kunne rulles ind for at undgå linekryds. Med de hundredvis af starter, som vi havde indøvet sammen, var vi altid sikre på at få en fin start.

Det var også vigtigt at have egen bil til rådighed til transport af modelkasserne til flyvepladsen fra hotellet, så vi tog toget til München og lejede et folkovognsrugbrød til transporten til Lesce Bled.

1953 fortsat:

Alle vore forberedelser bar som bekendt frugt. Hans vandt både DM og VM, og det danske hold med Fritz Neumann og Ove Nesdam fra samme klub vandt også holdkonkurrencen.

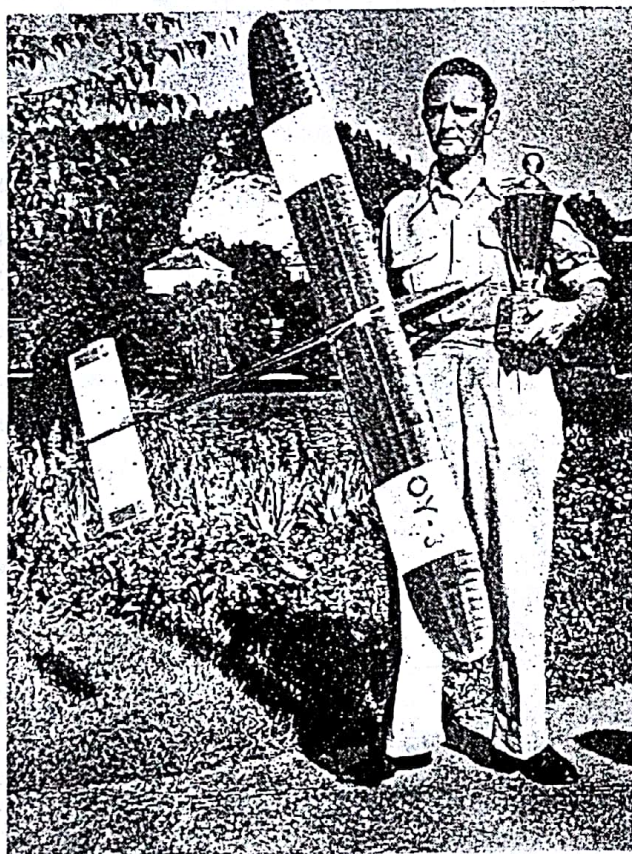
1954:- Danmark holdt dette år VM - det jeg husker bedst var deltagernes undren over, at smørlandet Danmark kun kunne servere margarine til morgenmaden...

Børge Hansen.

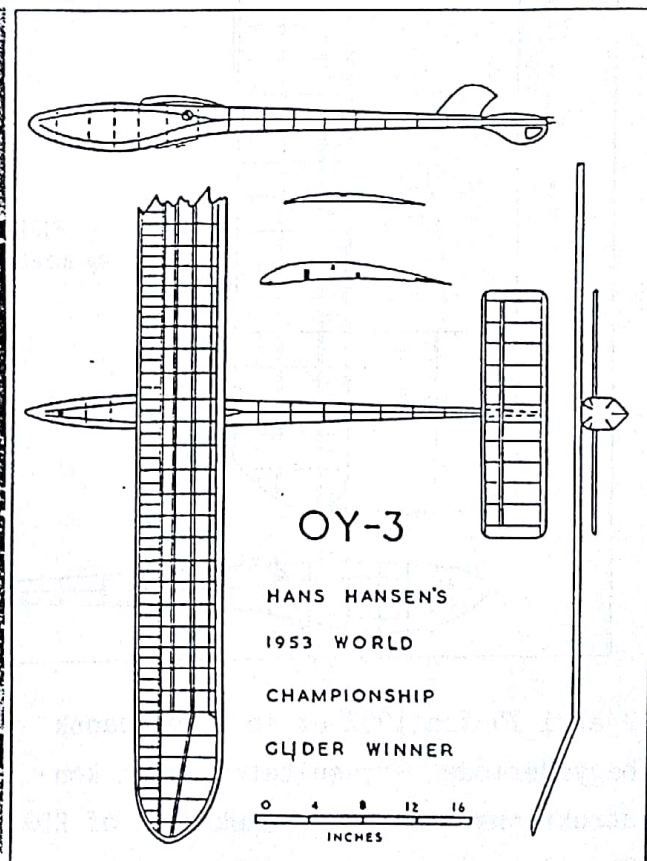
Red.: Dette var beretningen om, hvordan en målbevidst, grundig og velgennemtænkt forberedelse førte til en af de store triumfer i dansk modellflyvning - fortalt af ildsjælen bag den ...

Vi må så glæde os til næste afsnit - tiden fra 1954 og frem.

Hans Hansen - verdensmester 1953



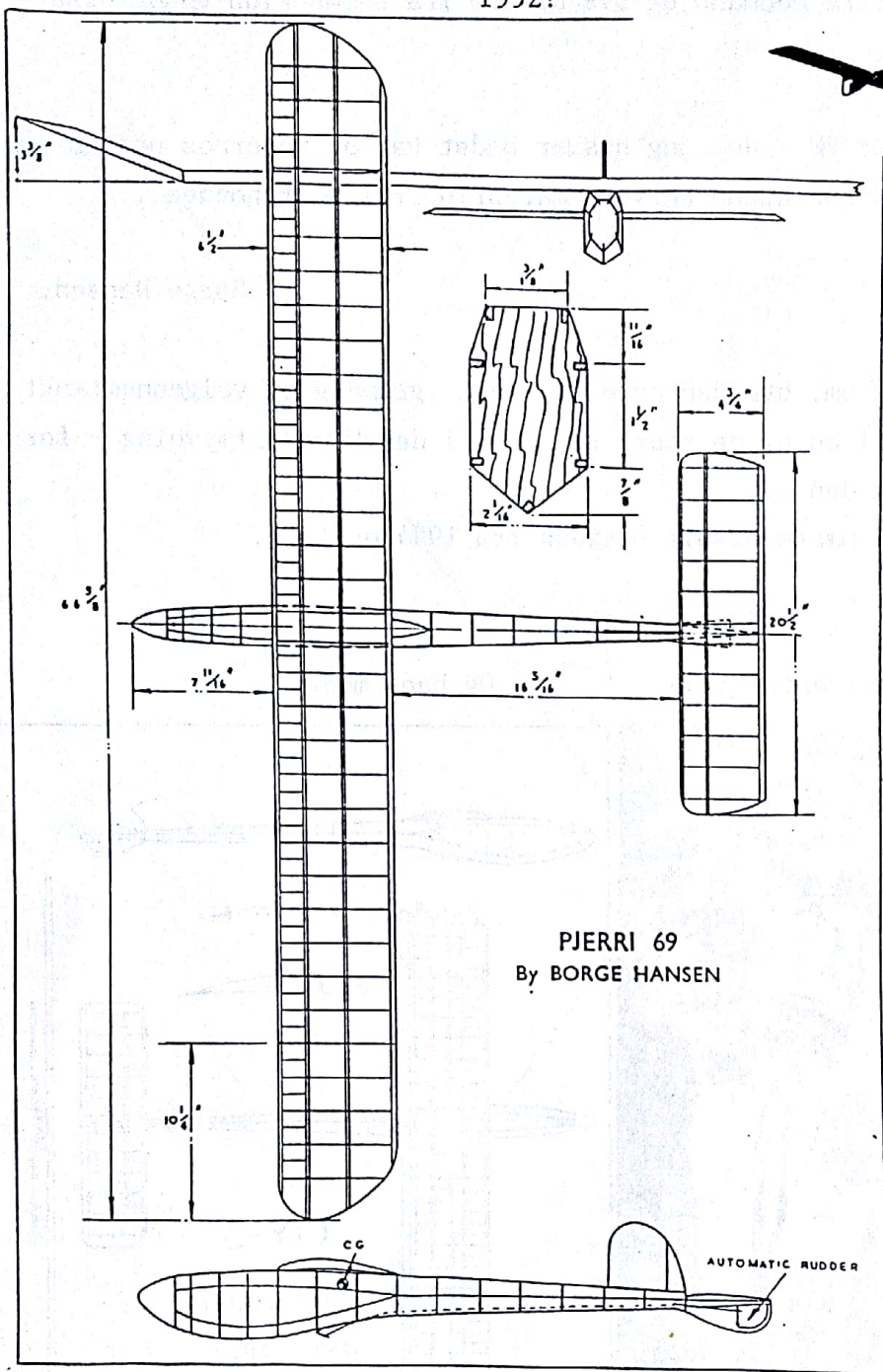
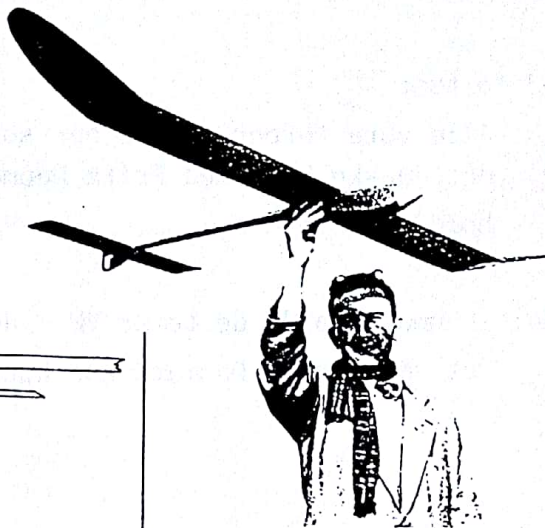
Og hans model



Modellen var som bekendt "Aurikel" - den blev senere i lidt ændret udgave solgt som byggesæt under navnet "Victory" .

Tegning til den originale "Aurikel" blev udgivet af det engelske "Model Aircraft" i februar 1954 - skulle nogen have den i sine gemmer - så kender jeg en, der gerne vil låne den til kopiering....

En nyere udgave af Pjerri-69 ⇒
1952?



PJERRI 69
By BJORGE HANSEN

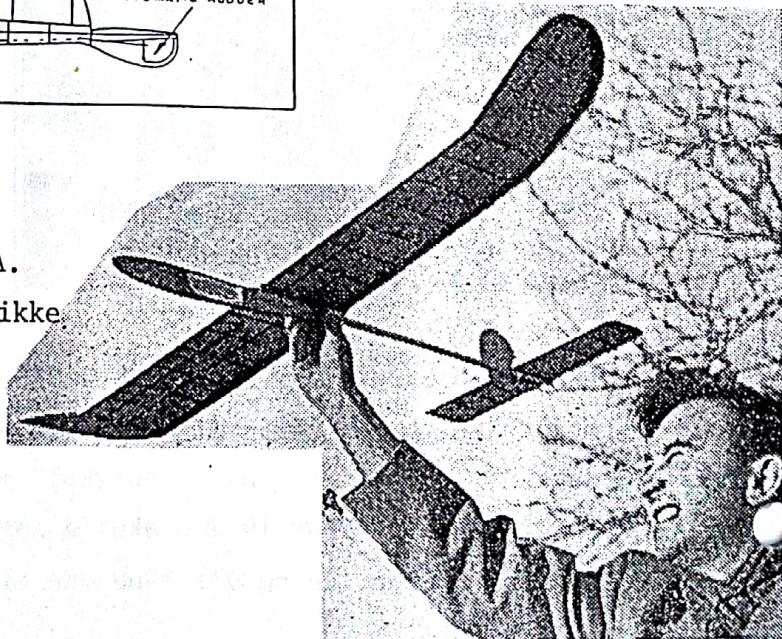
Tegningen fra Aeromodeller Annual 1950 viser den ældste Pjerri-69.

En engelsk oldtimerflyver er i fuld gang med at lave byggetegning til den - i samråd med Børge.

Englænderne er utroligt optaget af de ældre danske A-2 modeller. Arne Hansens AH-24, som blev nr. 3 i Trollhättan ved det første (uofficielle) verdensmesterskab i A-2, er også under bygning i England - efter Arnes originalning.

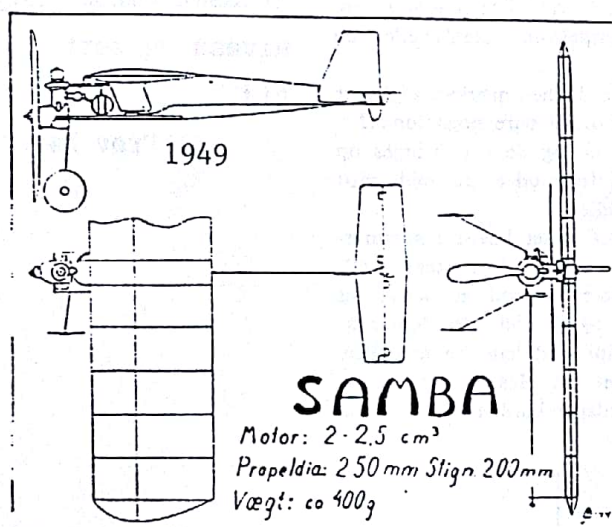
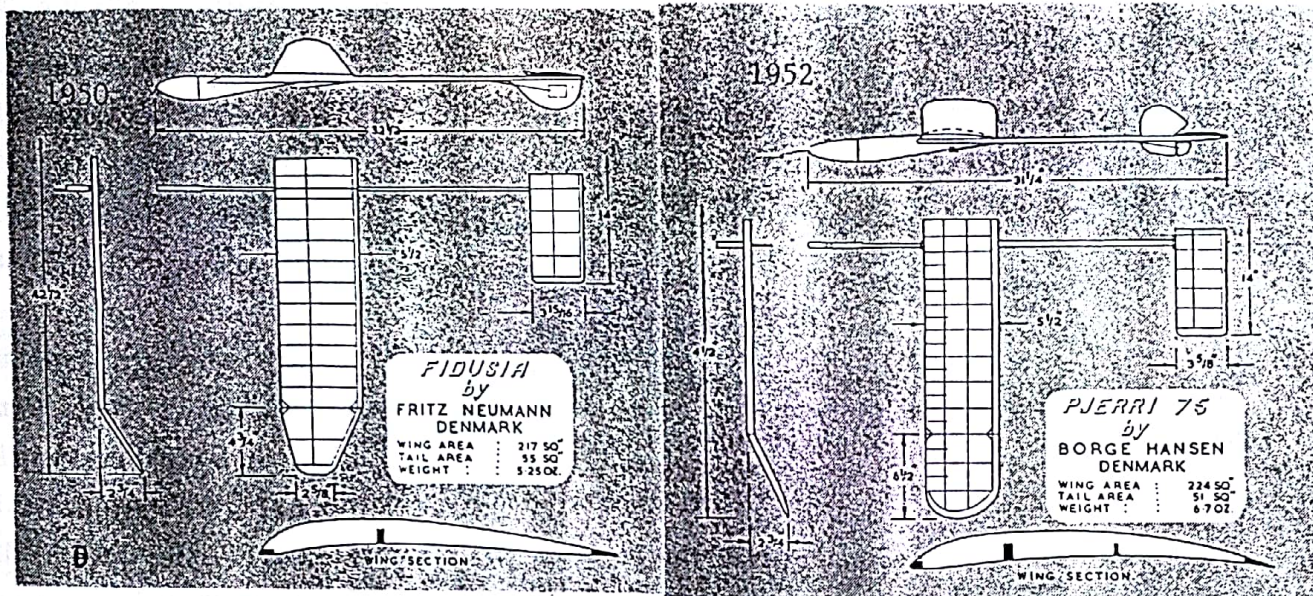
Pjerri 75 fra 1952 er en kendt dansk begyndermodel - resultatet af en konstruktionskonkurrence udskrevet af KDA. Utrolig god begyndermodel - hvis man ikke har mødt den i form af et byggesæt fra de senere årtier med profiler støbt i plastic ... !!!

Hvilken vandalisme !

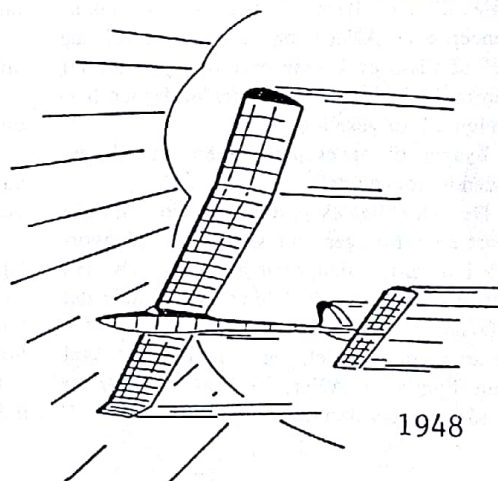


Hvad skal jeg bygge i vinter???

Altid en svær afgørelse, men herunder - og andre steder i bladet - findes billeder / skitser til nogle af de modeller, som vi kan låne tegninger til. Se også listerne over tegninger.



Vinderen af DMU's konstruktionskonkurrence om en linestyret model er Borge Jørgensens Samba.



Cumulus

Spændvidde 172 cm. Den eneste model, der ved officiel flyvekoneurrence har opnået over 6 minutter på hver flyvning. Konstr. Arne Hansen, OMF.

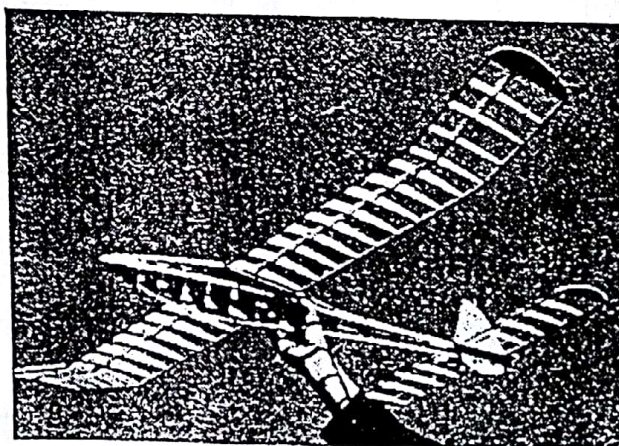
Samlesæt med tegning kr. 10,85
Tegning alene kr. 2,35

MODELFLYVE- NYHEDER 1947

Suomi

Suomi er Dansk Modelflyver Unions nyeste Svævemodel. Den er konstrueret af Verdensmesteren, Mogens Erdrup, og bearbejdet af DMU's Førsteinstruktør Per Weisaupt. - Byggesættet leveres med udsavede Profiler til Plan og Haleplan. Alle Spanter og Rundbuer er trykt paa 1 mm Aeroplankrydsfinér, hvilket gør, at Modellen kan bygges baade hurtigt og nøjagtig. Lister, Bøkkledning, Højstartskrog m. m. medfølger. Spændv. 145 cm.

Samlesæt m. Tegn. Kr. 8.25.
Tegn. i hel Størr. Kr. 1.75.



Ande-modeller

Gennem næsten to år har vi rykket en af dansk modellflyvnings »veteraner«, Jørgen Surlykke Petersen, Odense, for en artikel om andemodeller — et område af modellflyvesporten, han har studeret mere end nogen anden herhjemme, og på hvilket han uden tvivl er en af verdens største specialister!

På vor foranledning gik »SP« (som han kaldes i daglig tale) i gang med konstruktion og bygning af en moderne andemodel, men hans stadig voksende arkitektforretning har medført, at modellen kun yderst langsomt tager form.

Derfor har vi allerede nu fået tegningen til modellen overladt — og enhver vil for-

håbentlig give os ret i, at PAPRICANARD er en ualmindelig velformet og tiltalende model.

Samtidig har »SP« lånt os et par skitser af sine gamle succesrige modeller, ligesom vi har »fisket« et par stykker fra et heden-gangent svensk hobbyblad.

Må vi lige påpege, at flyvemaskinekonstruktører i øst og vest for tiden arbejder på at skabe fremtidens flyvemaskiner efter andeprincippet, samt — hvad der mere er af interesse for modellflyverne — at alle former for modelplaner, skala-, radio-, line-styrede osv., kan laves som andemodeller.

Vi håber med »SP«, at hans artikel må skabe:

Denne artikel om andemodeller, som første gang bragtes i "Hobbybladet" omkring 1960, er skrevet af SP på opfordring af bladets modellflyverredaktør gennem en år-række:

Egon Briks Madsen.

RØRE I ANDEDAMMEN

Når en emeritus, der ikke har deltaget i modellflyvning den sidste snes år, vil til at genoptage sin hobby, opdager han, at der er sket en enorm udvikling i den forløbne tid.

Men han vil sikkert ikke føle sig tiltalt af det uniformelle præg, der er over svæve-modellerne af i dag. Han ser, at fire femte-dele af modellerne i fritflyvningskonkurrencerne er A2'ere, og at den overvejende del af disse er konstrueret og bygget efter samme principper — og derfor ligner hinanden til forveksling.

Lysten til at eksperimentere er tilsyneladende forsvundet.

De såkaldte eksperter har jo allerede gjort de erfaringer, der skal gøres, så hvorfor i alverden skal man byde sig selv den anstrengelse at tænke? Man har jo hele det erfaringsmateriale til disposition, som eksperterne har samlet, og det siger, at skal man bygge en A2'er, så skal den spørme se sådan og sådan ud.

At deltage i en konkurrence med for eksempel en haleløs model vil vist være utilrådeligt på grund af faren for massechok hos de øvrige deltagere.

— Har jeg stillet sagen for meget på spidsen?

NEJ! Prøv noget nyt, prøv at arbejde selvstændigt med din hobby, lad dog være med at synke helt væk i A2-monotonien.

Byg for eksempel en haleløs eller en andemodel.

Jamen, kan sådanne mærkværdigheder da bringes til at flyve bare nogenlunde?

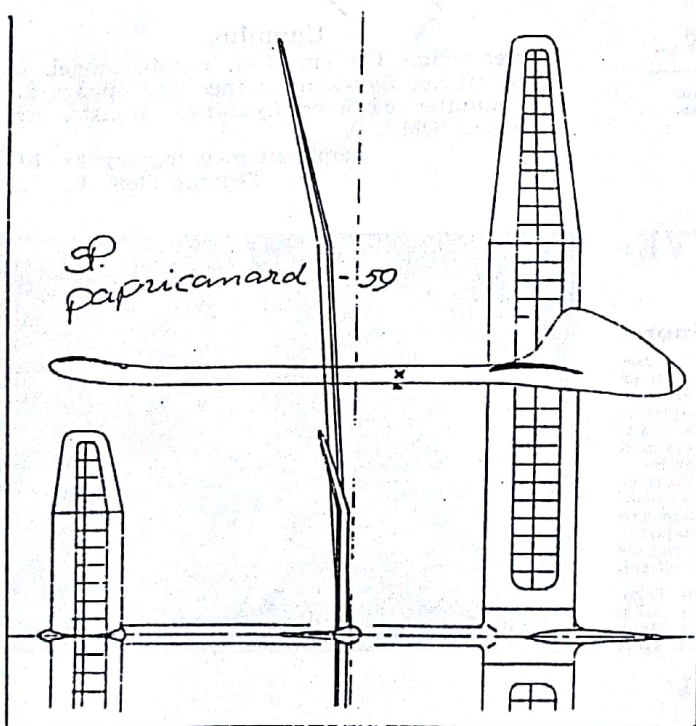
Javist kan de så, og de kan bringes op på resultater, der fuldt ud er på højde med almindelige modeller.

Det blev blandt andet bevist i sommerlejren 1948, hvor et par schweizere vandt en nationskonkurrence mod et dansk, et norsk, et svensk og et hollandsk tomandshold — og de fløj med haleløse modeller.

Kurt Rechnagel fra Haslev var engang indehaver af verdensrekorden for haleløse

Når man har læst artiklen, vil man straks søge efter en tegning til en andemodel. Jeg har fundet en med begrænset omkostningsniveau og kort byggetid.

Prøv Bare!!!



På den nykonstruerede A2 PAPRICANARD er spændvidden på planet 2000 mm og midterplanetets dybde 150 mm med et samlet areal på 27,3 dm². Forplanet er 660 mm i spændvidde, midterplanet har en dybde på 110 mm og arealet er 6,6 dm². Kroplængden er 1020 mm og modellens samlede vægt skal være mindst 410 gram.

modeller (med tugt at melde var den dog ikke imponerende). Oscar Vang fra Odense og undertegnede excellerede i andemodeller, og udover klasserekorder i den daværende klasse for specielle modeller omfattede vore resultater såvel årsrekorder for svævemodeller som eliteprøverne (dagens diplomer) og sejre i de løbende distriktskonkurrencer.

Folk, der første gang ser en andemodell flyve, påstår med megen nidkærhed, at den flyver baglæns!

Arsagen er, at den flyver med stabilisatoren (haleplanet) foran planet.

Konstruktionsprincipperne for andemodeller adskiller sig fra almindelige svæve-

modeller på flere punkter, men hvad trimning og flyvning angår, er de lige så lette at have med at gøre.

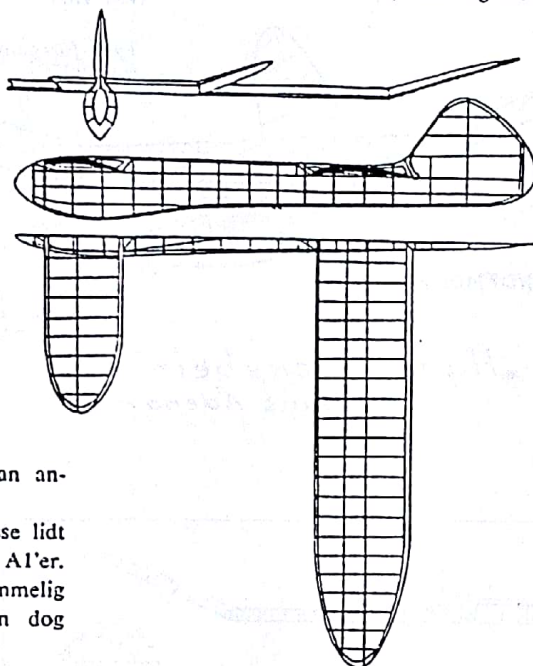
Den største konstruktive forskel er, at stabilisatoren, der her kaldes forplanet, har større indstillingsvinkel end planet.

Forplan og plan udføres begge lige med rør eller med almindelig V-form, og forplanets areal skal helst være 25—30 % af planet.

Afstanden mellem forplan og plan kan passende sættes til tre—fire gange planet dybde.

Profilerne kan være almindelige planprofiler, men man kan på grund af typens store egenstabilitet benytte tyndere og mere

Selvfølgelig har »SP« også haft en andemodell ved navn »Anders And«. Den er hele 2200 mm i spændvidde og har et samlet planareal på 67 dm². Den bestod den eftertragtede »Elite-flyveprøve« med tiderne 5' min. 35 sek., 4,22 og 5,43 med 150 m højstartssnor.



hvælvede profiler, der ellers kun kan anvendes til rene godtvejrsmodeller.

Forplansprofilet skal man dog passe lidt på — specielt hvis man bygger en A1'er. Det skal være spidst, tyndt og temmelig hvælvet. Af styrkehensyn skal man dog ikke overdrive.

Indstillingsvinklerne er som sagt noget for sig selv. Vinkelforskellen skal være 4—5°, men for at modellen ikke skal få en forkert flyvestilling med næsen arrogant mod sky, så må man ikke gå den vej at give planet negativ indstillingsvinkel. Den skal være fra 0—2°, og følgelig skal forplanets være fra 4—7°.

Tyngdepunktet. Tjah, man kan få en andemodell til at flyve med de mærkværdigste variationer af tyngdepunktets beliggenhed. For at kunne angive en nogenlunde rigtig beliggenhed til afvejningen skal vi kende trykcenterafstanden, der måles fra plankordens forreste trediedel til det tilsvarende punkt på forplanets korde.

En tommelfingerregel, jeg tit har brugt, lyder:

Afstanden = $F : 0,9 : (100 + F)$,
hvor F er forplanets areal, udtrykt i % af planet areal.

Som eksempel har vi et forplan på 28 % og får så:

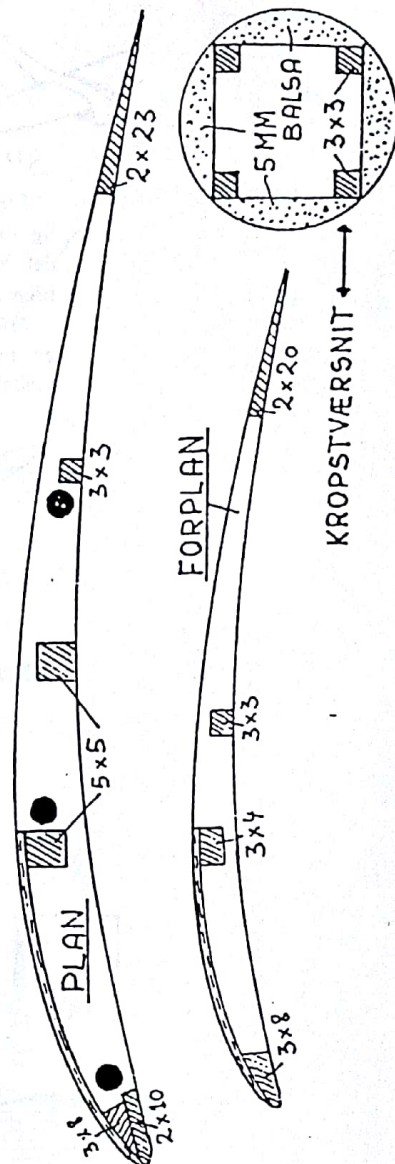
Afstanden = $28 : 0,9 : (100 + 28)$
= ca. 25 % af Tc-afstanden
fra planet Tc.

Lateralcentret (Lc) skal ligge noget bag tyngdepunktet. Hvis man således placerer Lc 5—10 % af Tc-afstanden bag det fundne Tp, skulle det være passende (angående modelleres lateralcenter henvises til HB nr. 16, side 49). Det skal lige bemærkes, at en kurveklap er nødvendigt understyr, idet modellerne i sig selv er temmelig retningsstabile.

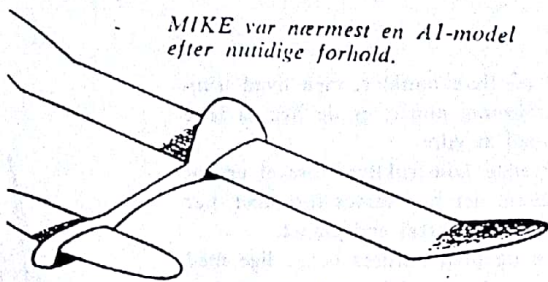
Kroppen skal være helt vridningsstiv mellem forplan og plan. Det kan således ikke anbefales at anvende en »pind«. En krop med kvadratisk (lodret diagonal) eller rundt tværsnit og en sidelinie, respektive diameter, på 2—3 cm og udført med balsabeklædning vil være at foretrække til en model i A2-størrelse.

Planerne skal monteres, så de sidder ordentlig fast. Hvis der under en højstart sker en lille vridning af kroppen, eller forplanet rækker lidt i forhold til planet, skrider modellen uvægerligt ud og vil ikke kunne rettes op.

Højstartskroge placeres som ved en almindelig model i forhold til Tp.



Her er de meget krumme profiler til midterplanet på henholdsvis plan og forplan. Planet er adskilleligt og samles med 3 stk. 3 mm planotråd, stukket ind i indbyggede rør. Endvidere ses et givet kropstværnsnit mellem forplan og plan.



MIKE var nærmest en A1-model efter nuværende forhold.

SP 90 "Mike"

Termikbremserne kan udføres på forskellig måde, men efter mine overvejelser er det tilsyneladende simplest at benytte en bremsefaldskærm.

Trimningen foregår fuldstændig som ved en normal model med afvejning og små vinkelrettelser.

Modellens tyngdepunkt før afvejningen ligger umiddelbart i nærheden af det endelige tyngdepunkt. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at udføre modellen med ikke mindre end tre blykamre: et foran, et i halen og et i tyngdepunktet.

Hvis det »uafvejede« Tp ligger foran det rigtige, benytter man det bageste blykammer.

Da der er tale om små mængder afvejningsbly, er man tilbøjelig til at bygge modellen for let, og er derfor nødt til at bruge Tp-blykammeret til ballast for at opnå minimumsvægten.

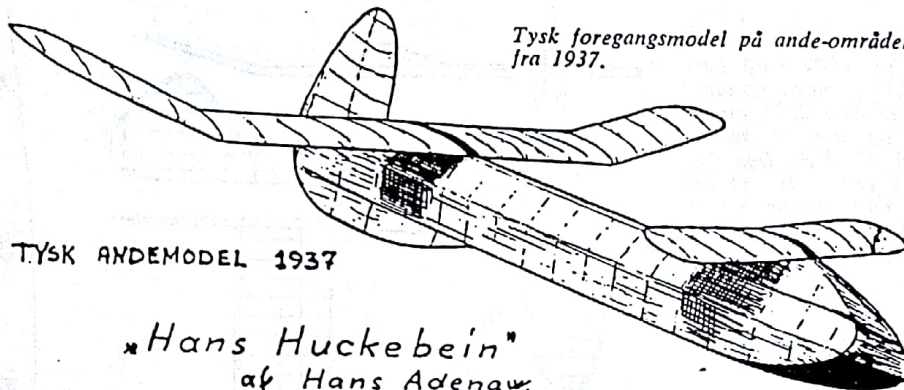
Herudover har jeg kun ét godt råd:

Husk endelig at kaste modellen den rigtige vej!

God vind!

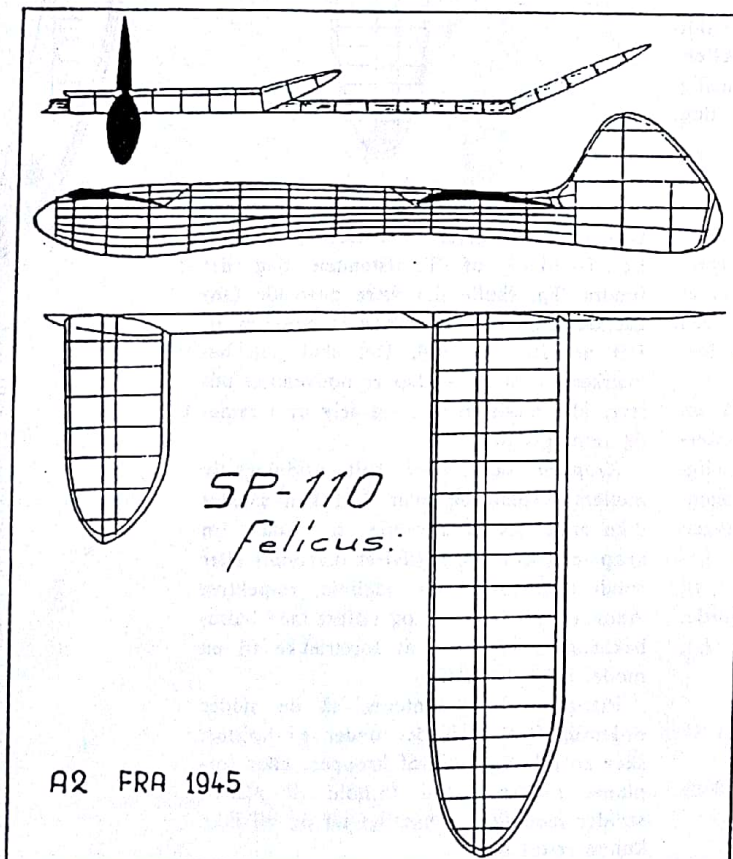
S. P.

Tysk foregangsmodel på ande-området fra 1937.



TYSK ANDEMODEL 1937

»Hans Huckebein«
af Hans Adenauer



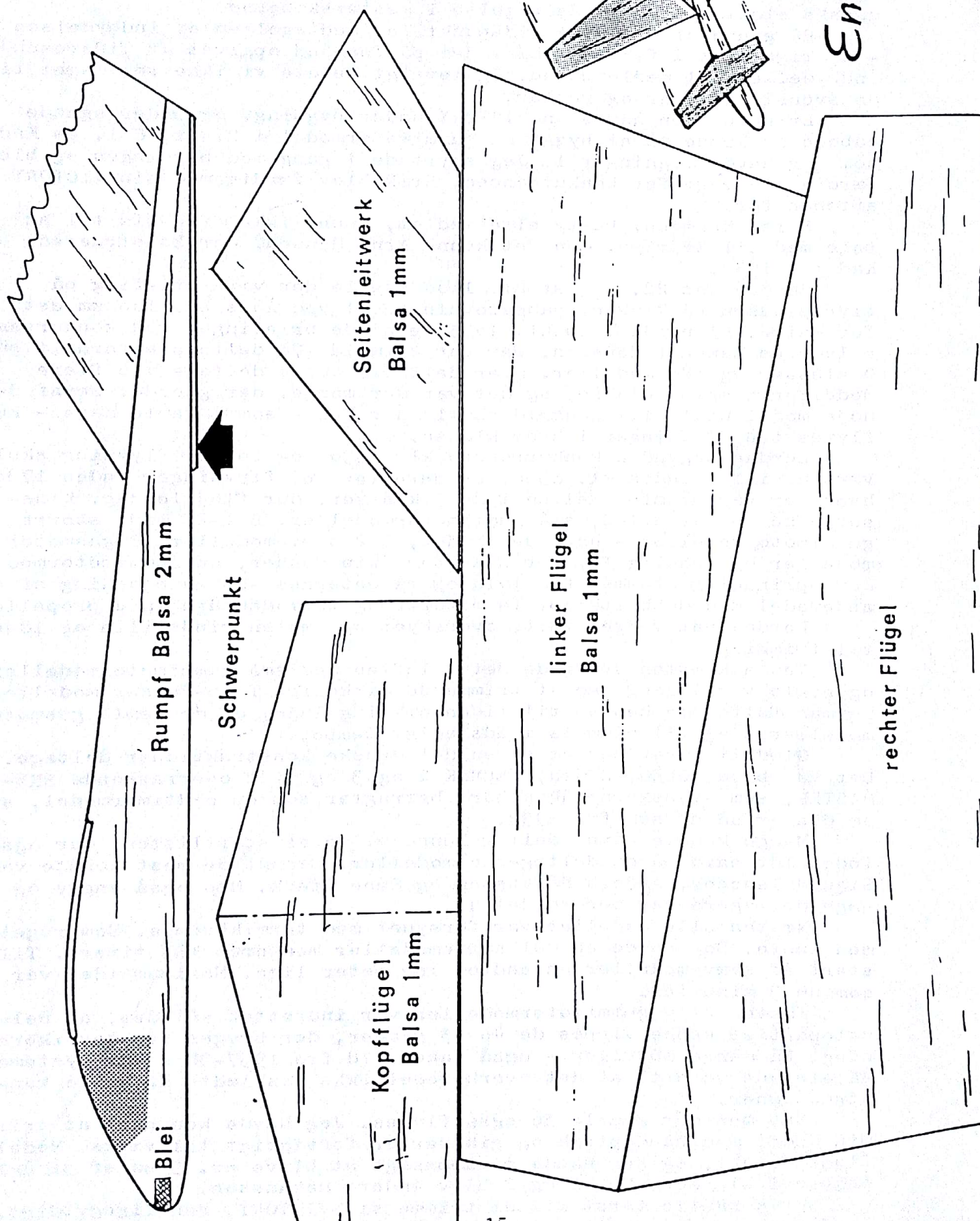
SP-110
Felicus.

A2 FRA 1945

Andemodellen på næste side er naturligvis testet af den gamle redaktør og kan anbefales. V-formen på hvert øre bør være ca 4 cm. Modellervoks kan anvendes til afbalancering i stedet for bly.

GOD fornøjelse...

← En velformet andemodel fra 1945 FELICUS. På daværende tid krævedes, at kroppen havde et vist tværsnit.



Ente

Dansk deltagelse i de svenske Oldtimer-mesterskaber.

En god måneds tid før afholdelsen af de svenske Oldtimer-mesterskaber i dagene 22. og 23. august kom der indbydelse til den danske oldtimerklub om deltagelse i mesterskaberne.

På grund af det sene tidspunkt for modtagelsen af indbydelsen - og lige midt i ferien - blev det på forhånd opgivet at videresende indbydelsen til medlemmerne. Og iøvrigt kendte vi ikke ret meget til de svenske klasser og regler.

Erik Knudsen havde en VICTORY under bygning, og undertegnede håbede at kunne nå at bygge en gummimotormodel i klasse C 1, en Kadet, som jeg havde tegning til. Jeg styrtede i gang med bygningen og blev færdig tre dage før konkurrencen. Erik blev færdig med sin VICTORY aftenen før.

Fritz Neumann, bestyrelsesmedlem, kunne ikke afse tid til at tage med til Sverige, men det kunne Arne Hansen, der konstruerede Kadet i 1949.

Lørdag den 22. august kl. 1100 skulle der være briefing på flyvepladsen på Rinkaby panserøvningsfelt ved Åhus ca. 100 km øst for Malmø. Vi nåede frem kl. 1055 og nåede briefing ved konkurrencelederen Lennart Hansson. Der var tilmeldt 70 deltagere fordelt på 9 klasser og 180 modeller. Hver deltager kunne deltage med flere modeller i samme klasse, og det var der mange, der gjorde. Deraf det høje modelantal. Til gengæld skulle der kun - som i gamle dage - kun flyves tre flyvninger i hver klasse.

Lørdag begyndte konkurrencen kl. 1130, og første flyvning skulle være afviklet inden kl. 1330, og derefter to flyvninger inden 1730, hvor der var præmieuddeling i de 5 klasser, der fløj lørdag. Klasserne bestod af A 1-2, små gummimotormodeller, B 1-2, lidt større gummimotormodeller - herunder Kadet, S 2 svævemodeller, F gasmotor-modeller og endelig TP, der står for Twin Pusher, en gummimotormodel, der oprindeligt stammer fra 1916 og må betegnes som en blanding af en andemodell med dobbeltkrop, to motorer og to modsatdrejende propeller.

Lørdag var vejret tørt, overskyet og næsten vindstille og ideelt til trimning.

Ved ankomsten svirrede det i luften med små gummimotormodeller, og nogle var i gang med at trimme de mærkelige T in-Pusher modeller. Og man følte sig hensat til tiden omkring 1950, da de gamle gasmotor-modeller steg til himmels i adstadigt tempo.

Glædeligt var det at se en del danske konstruktioner deltage. Det var bl.a. CLEO, HUGIN, TERMIK 2 og 3 og lidt overraskende SKY-MASTER, som svenskerne åbentbart betragter som en oldtimermodel, selv om den er så ny som fra 1953.

Mange kendte navne deltog kunne vi se af startlisten, der også indeholdt navn på de deltagende modeller. Blandt de mest kendte var Sigurd Isacson, Anders Håkansson og Sune Stark. Men også yngre og unge deltagere var der en del af.

Næsten alle modeller var forsynet med termikbremse. Som regel med lunte. Dog havde en del svævemodeller monteret KSB timere. Til start af svævemodeller anvendtes 100 meter lige. Maximumtiden var som nu 3 minutter.

Næsten alle gummimotormodeller var indrettet således, at hele halepartiet kunne vippe de 40-45 grader, der bruges ved termikbremsning. På mange modeller - også wakefield fra 1937-38 - var systemet så elegant udført, at det overhovedet ikke misklædte de gamle konstruktioner.

Na, men der skulle jo også flyves. Jeg havde kun nået at trimme min Kadet med håndoptræk og gik derfor forsigtigt til værks. Modelen fløj perfekt, og jeg nåede tidsmæssigt at blive nr. 3 ud af 31 deltagere i klassen. Nr. 1 og 2 blev Anders Håkansson.

Erik skulle først til at trimme sin VICTORY, Men ligegyldigt, hvad Erik gjorde, ville modellen ikke flyve og blev derefter pakket

ned. - Det har senere vist sig, at TP skulle ligge noget længere tilbage end antaget. Og vi forhåbentlig snart modellen at se i luften

Søndag oprandt med klar himmel og svag vind. Der skulle flyves fra 0900 til 1600 og med $2\frac{1}{2}$ minut max p.g.a. skov i flyveretningen. Der skulle flyves i klasserne C 2, en mellemstørrelse i gummimotormodeller, i klasse D wakefield, i klasse S 1, små svævemodeller og i klasse Sint, svævemodeller - herunder SKYMASTER.

Interessen samlede sig isæt omkring wakefield, der skulle jordstarte. Der var mange kendte modeller imellem - nogle udstyret med kraks. Mange brugte snoede motorer for at få så meget gummi puttet i modellen som muligt. Bl.a. fløj Sigurd Isacson med kraks og fik også ret god højre - og landede en enkelt gang i skoven.

Også modeller i klassen under wakefield var forsynet med kraks - bl.a. Anders Håkanssons. Utroligt at modellerne kunne holde til det kraftige optræk. Men det kunne de heller ikke alle sammen. Af og til hørtes lyden af en knust bagkrop.

Vinden tiltog op ad dagen og et skydække nærmede sig. Alle fik travlt med at fuldføre de tre flyvninger, og konkurrencen sluttede kl. 1500 - en time før beregnet.

Præmieuddelingen foregik på bedste olympiadestil med de tre bedste på flamingoklodser. De tre bedste i hver klasse fik overrakt en meget flot plakette, og i et par klasser var der meget store vandrepokaler. Om lørdagen fik jeg på lige fod med den svenske nr. 3 overrakt en plakette, og søndag fik vi tre danskere overrakt en plakette som minde om konkurrencen.

Under præmieuddelingen søndag var det begyndt at regne og to dage med utroligt mange oplevelser var slut.

Poul Rasmussen.

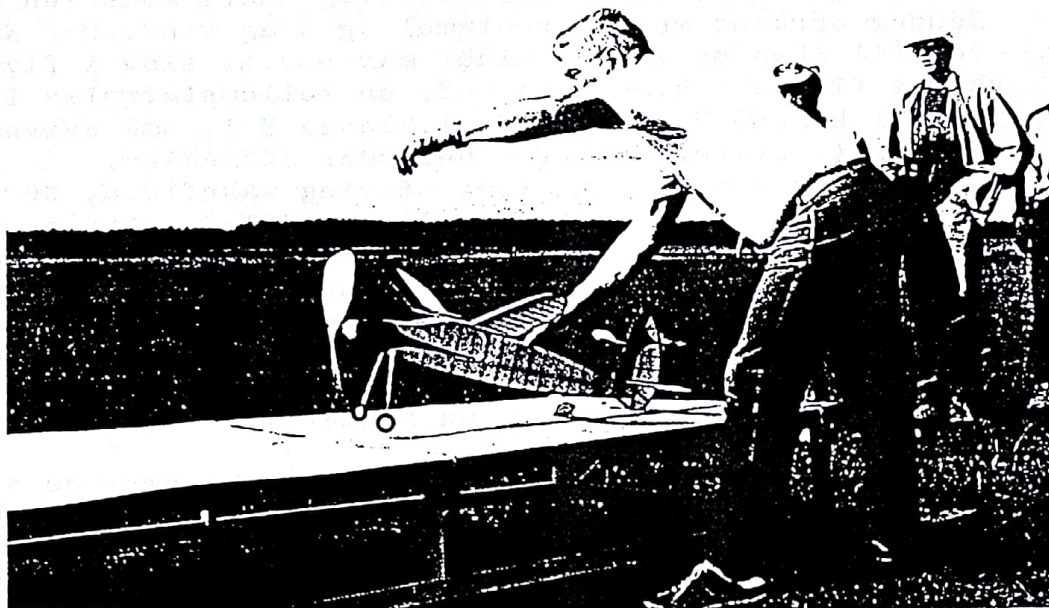


Billedet viser Poul med sin Kadet, som er konstrueret af Arne Hansen i 1948. Arne ses iøvrigt også på billedet. Han tog forresten det første danske C-diplom med gummimotormodel med Kadet.

Den kendes også under navnet Prima, og blev solgt som byggesæt af Dansk Modelflyveindustri i Odense.

Modellen er velflyvende og lettrimmet, så med Poul - gammel wakefieldflyver - som pilot og Arne som vejledende konsulent kom modellen ind på en 3.de plads (uofficiel) i den svenske klasse B 1/2. Det er modeller med spændvidde mellem 75 og 100 cm spændvidde.

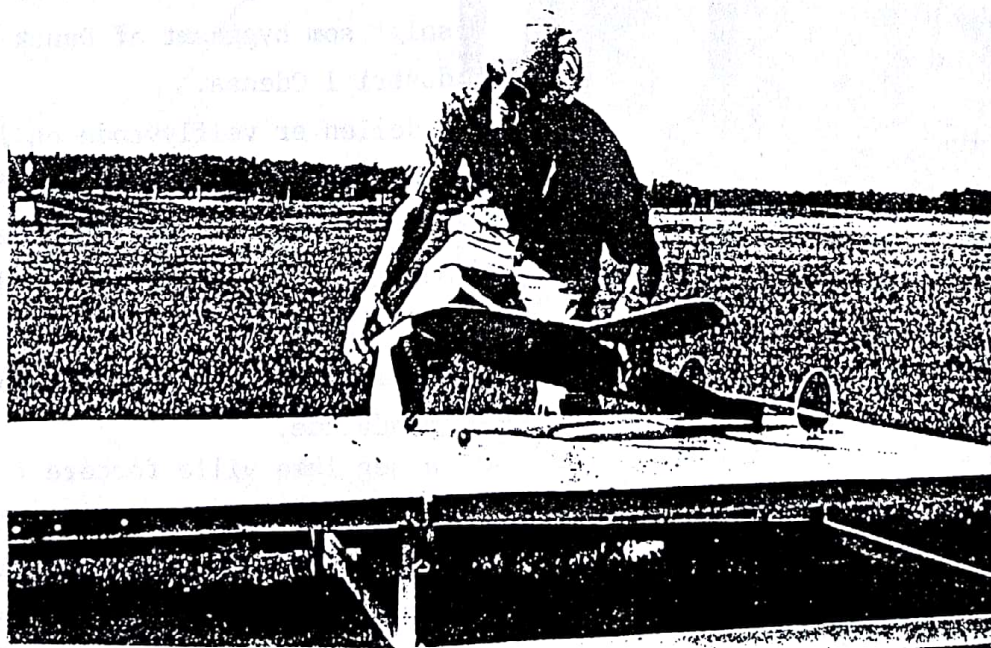
Da jeg ikke ville forcere trimningen af min Victory, som drillede mig lidt under trimningen, - ja så havde jeg tid til at snakke og fotografere. Resultatet blev ca 60 farvebilleder, hvoraf de bedste vil dukke op efterhånden.



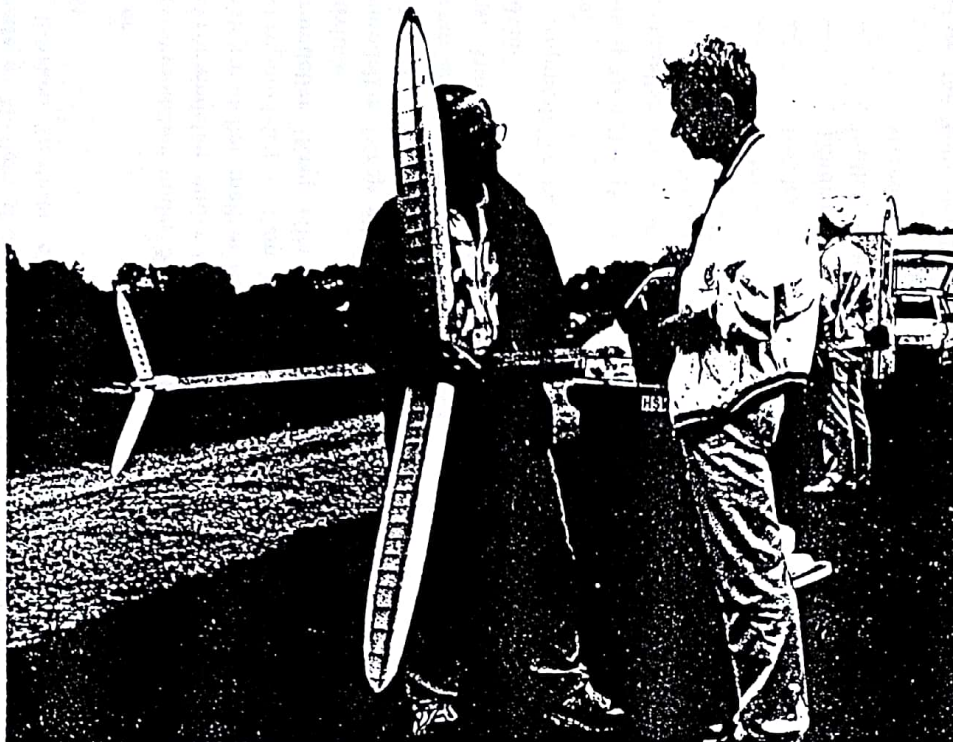
Wakefieldmodellerne - svensk klasse D - skulle jordstarte. Øverste billede viser formanden for den svenske oldtimerforening Sven-Olov Lindén under Start af sin flotte Kordamodel årgang 1937.

Allerede i 1972 tog Sven-Olov initiativ til den svenske organisation der nu har omkring 200 medlemmer!

Den mand, der anspændt starter sin wakefieldmodel i nederste billede, er såmænd ingen anden end Sigurd Isacson, der som 16-årig -i 1939- konstruerede modellen på billedet. Det er den berømte "Rimfaxe", der ved landskampe har besejret finnen Ellilä flere gange. Flere detaljer i næste blad.



Dette billede viser 2 "flyveresser" fra A-2 modellernes glansperiode først i 50'erne. Det er konkurrencearrangøren Kurt Sandberg i samtale med Arne Hansen. De to har tit konkurreret - jeg tror, de havde meget at tale om... Modellen, som Kurt står med, er hans udgave af Oscar Czepas VM vinder fra 1951 - den er god i stille vejr.



Her ses redaktøren med Victory-Jørgen Larsens kendte Wakefield fra 1940. Den var færdig aftenen før stævnet (ak ja - også dette var som i gamle dage). Med sin fældbare propel og optrækkelige understel var den meget moderne på sin tid.



Forbundets Regler

for

Anerkendelse af Danmarksrekorder.

1) Dansk Modelflyverforbund fører de officielle Danmarksrekorder. Betingelsen for Anerkendelsen af en Rekord er, at Modellens Præstation kontrolleres af 2 Personer, der direkte eller indirekte er Medlem af Forbundet eller Aeronautisk Selskab, idet hverken Starteren eller Modellens Ejer maa være Kontrollant.

2) Klasserne er:

- 1) Motorstokmodeller under 50 cm Spændvidde.
- 2) Motorkropmodeller under 50 cm Spændvidde.
- 3) Motorstokmodeller mellem 50 og 100 cm Spv.
- 4) Motorkropmodeller mellem 50 og 100 cm Spv.
- 5) Motormodeller (Krop eller Stok) mellem 100 og 150 cm Spændvidde.
- 6) Motormodeller (Krop eller Stok) mellem 150 og 350 cm Spændvidde.
- 7) Motormodeller, specielle (Enter, Haleløse, Tandems, Vingelags, Autogyros, Helicopters o. lign.) fra 0—350 cm Spændvidde.
- 8) Motorkropmodeller med andel Fremdriftsmiddel end Gummi.
- 9) Wakefield Modeller (Se Reglerne om Wakefield Modeller).
- 10) Sæve-modeller under 100 cm Spændvidde
- 11) — mellem 100 og 150 cm Spv.
- 12) — mellem 150 og 350 cm Spv.
- 13) — Enter.
- 14) — Haleløse.
- 15) — Tandems.
- 16) — Radiofjernstyrede, pendulstyrede, mekanisk styrede.

I disse Klasser er der Rekorder for:

- a) Jordstart (kun Motormodeller).
 - b) Haandstart (Sæve- og Motormodeller).
 - c) Højstart (kun Sæve-modeller).
 - d) Vandstart (Klasserne 1—9 som Sommodeller).
 - e) Hastighed (kun Motormodeller).
 - f) Højde (både Motor- og Sæve-modeller).
- For a) b) c) og d) deles Rekorderne i Tid og Distance.

1937/38

Endvære noteres følgende absolute Danmarksrekorder.

- 1) Motormodeller: A) Størst Tid.
B) Størst Distance.
C) Størst Hastighed.
D) Størst Højde.
- 2) Sæve-modeller: E) Størst Tid.
F) Størst Distance.
G) Størst Højde.

3) Ved Varighedsrekorder skal Tiden kontrolleres med 2 Stopure, idet Middelliden bliver Rekord. Distancerekorder maales kun paa Kort (Generalstabskort), naar Distancen er over 300 m. Hastighedsrekorder kontrolleres over en Distance paa 50 m. Distancen gennemfluges i begge Retninger indenfor 1/2 Time. Højderekorder maales med en af Forbundet anerkendt Barograf, der forinden Flyvningen skal forsegles af Forbundet. Som Højde angives Maximum-Højden over Startstedet.

4) For at slaa en staaende Rekord skal Varigheds- og Distancerekorder forbedres med mindst 5 %, Højderekorder med mindst 50 m og Hastighedsrekorder med mindst 1,5 m i Sekundet. Flyvninger under 10 Sekunder anerkendes ikke som Rekord.

5) Bestemmelser for Modelterne:

Motormodeller (Krop):
Spændvidde: Maxim. 350 cm.
Planbelastning Minimum 10 g/dm² (Gram pr. Kvadratdecimtr.).
Propellernes Antal og Andringelse ligegyldig.
Gummisnorene skal ligge helt indestulset i Kroppen, og Kroppens totale Længde maa ikke overstige Planets Spændvidde.
Paa Kroppens lykkeligste Sted skal Tværsnittet (Areal) være mindst $Kropplængde \times Kropplængde$.

200

Motormodeller (Stok):

Spændvidde: Maxim. 350 cm.
Planbelastning: Minimum 10 g/dm² (Gram pr. Kvadratdecimtr.).
Propellernes Antal og Andringelse ligegyldig.
Gummisnoren maa kun anbringes uden paa Stokken.

Sæve-modeller:

Spændvidde: Maximum 350 cm.
Planbelastning: Minimum 10 g/dm² (Gram pr. Kvadratdecimtr.).

a. **Jordstarter** skal foregaa fra en vandret Flade i et fladt Terræn. Startbanen maa højst ligge 30 cm over Overfladen

ved egen Motorkraft.

b. *Haandstart af Motormodeller* skal foretages i Terræn, hvor Højdeforskellen mellem Start og Landingsstedet ikke maa overstige 2 % af Distancen. Det samme gælder Jordstart. Ved Haandstart af Modeller skal Modellens Højde over Jorden være under 2 m.

Ved Haandstart af Sævemodeller er det kun tilladt at udflytte naturlige Forskelle i Terrænet, saasom Bakker, Skrænter, Klitter. (Ikke Bygninger eller Taarne).

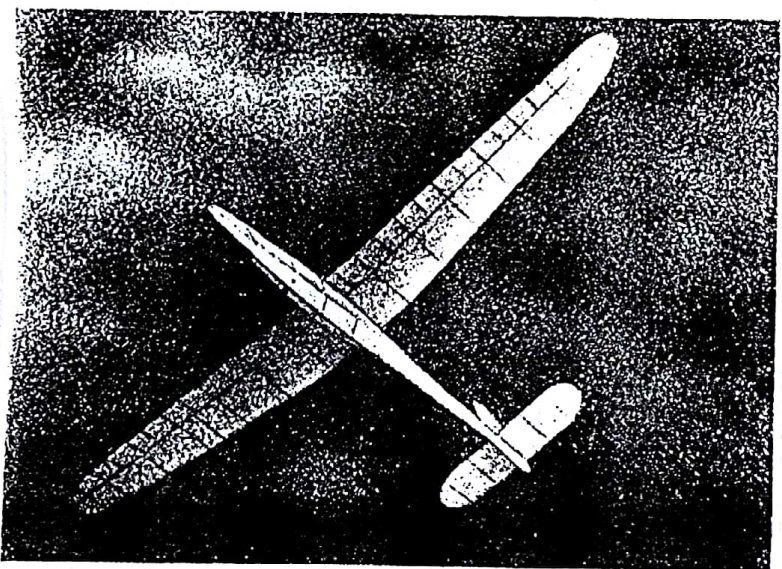
c. *Ved Højsstarter* maa Højsstartsnorens Længde ikke overstige 200 m og kun indtil 25 % deraf maa være af Gummi.

7) Flyvetiden regnes fra det Øjeblik, da Modellen mister al Forbindelse med Jorden, til det Øjeblik da den afgørende rører ved Jorden igen. Tidtagerne skal gøre alt, for at se Modellen i saa lang Tid som muligt, men naar den er ude af Sigte, skal de regne Flyvetiden for endt. Distancerrekorder regnes fra det Sted, hvorfra Modellen hæver sig fra Overfladen, eller hvor den forlader Starterens Haand, eller (Ved Højsstart) hvor Snorens Forbindelse med Jorden er i Udløsningsøjeblikket, til det Sted, hvor Modellen ligger efter Landingen.

8) Rekorden tilkendes Modellens Ejers, der skal være Medlem af en Klub, der er tilsluttet Forbundet.

9) For at Rekorden kan godkendes, maa Forbundets Rekordprotokollfører senest 10 Dage efter at Flyvningen har fundet Sted, have modtaget en Anmodning fra den Klub, Modellens Ejers er Medlem af, om Anerkendelse af Rekorden. Anmodningen skal indeholde Dato og Tid for Rekorden, Rekordens nøjagtige Størrelse, Modellens Ejers Navn, Modellens Type (Er det ikke en almindelig kendt Type, maa Modellens Dimensioner: Spændvidde, Længde, Tværsnitareal, Planareal og Vægt nøjagtigt angives) samt eventuelle Bemærkninger. De to Kontrollanter skal underskrive Rekorden. Anmodningen skal opbevares i Forbundets Arkiv. Ved Højderekorder skal den i Forvejen af Forbundet forseglede Brevgræf indsendes i forsejlet Tilstand til Rekordprotokollføreren. Desuden angives foruden de tidligere nævnte normale Opgivelser, Højsstartsnorens Længde, hvis Rekorden er sat efter Højsstart, jævnt for Punkt 6 c.

10) Bestemmelser fra Wakefield Modeller: Største Kroplængde (Propel og Ror inclusive) maa ikke overstige Planets Spændvidde. Modellen skal være forsynet med Gummimotor-(motor) og drives ved Hjælp af Propel (Propeller). Modellen skal



meter) og Højt 13,5 dm². Som bærende Planareal regnes Horisontalprojektion af Bæreplanet, inklusive de profilerede Dele af dette, som evt. hviler direkte paa Kroppen. Haleplanets Areal maa ikke overstige 33 % af Bæreplanets Areal. Modellen skal være forsynet med helt indkredt (lukket) Krop. Paa Kroppens lykkeligste Sted skal Tværsnittet (Areal) være mindst $\frac{\text{Kroplængde} \times \text{Kroplængde}}{100}$. Gummimotoren (-motorerne) skal ligge inde i Kroppen, fuldstændigt omsluttet af denne. Modellens Vægt skal være mindst 227 g, alt inklusive.

Alm. Konkurrencebestemmelser og Regler for Eliteflyveklasser: se Side 23.

Skriv i Dag efter **SV-H1** —

den videnskabeligt konstruerede Kæmpemodel
med 10 Danmarksrekorder

Profiler fra "Modelflyvesport".

282

Tabell over Beregningsprofiler.

% af Korden fra Fork.	R. A. F. 32		S. M. 1		S. M. 3		M. 9		N. A. C. A. 6412	
	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu
0,00	3,42	3,42	0,30	0,80	0,00	0,00	1,80	1,80	0,00	0,00
1,25	5,56	1,96	2,80	0,20	1,10	4,10	0,40	2,73	-1,23	2,73
2,50	6,52	1,50	3,80	0,00	1,60	5,10	0,10	3,80	-1,64	3,80
5,00	7,84	0,88	5,40	0,00	2,30	6,80	0,00	5,36	-1,99	5,36
7,50	8,83	0,50	6,70	0,00	2,80	8,00	0,00	6,57	-2,05	6,57
10,00	9,72	0,30	7,80	0,00	3,30	9,10	0,20	7,58	-1,99	7,58
15,00	11,02	0,08	9,60	0,00	4,00	10,70	0,40	9,18	-1,67	9,18
20,00	11,92	0,00	10,80	0,00	4,50	11,70	0,60	10,34	-1,25	10,34
30,00	12,98	0,30	12,00	0,00	5,00	12,70	0,80	11,65	-0,38	11,65
40,00	13,10	0,70	12,00	0,00	5,00	12,50	0,70	11,80	-0,20	11,80
50,00	12,46	1,10	11,00	0,00	4,60	11,40	0,40	11,16	+0,55	11,16
60,00	11,06	1,46	9,30	0,00	3,90	9,80	0,10	9,95	0,78	9,95
70,00	9,10	1,60	7,30	0,00	3,10	8,00	0,00	8,23	0,85	8,23
80,00	6,56	1,46	5,00	0,00	2,30	6,10	0,30	6,03	0,73	6,03
90,00	3,60	0,92	2,60	0,00	1,30	4,50	1,30	3,33	0,39	3,33
95,00	1,98	0,52	1,40	0,00	0,70	3,90	2,00	1,79	0,16	1,79
100,00	0,12	0,00	0,20	0,00	0,10	3,50	3,10	0,00	0,00	0,00

% af Korden fra Fork.	N. A. C. A. 23012		Clark Y		Grant X		Grant X-8		Grant X-9	
	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu
0,00	0,00	0,00	3,50	3,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1,25	2,67	+1,23	5,45	1,93	2,73	-1,33	2,40	-1,20	2,17	-1,07
2,50	3,61	+1,71	6,50	1,47	4,27	-1,87	3,73	-1,67	3,37	+1,50
5,00	4,91	-2,26	7,90	0,43	6,20	-2,67	5,40	+2,33	4,87	+2,10
7,50	5,80	-2,61	8,85	0,63	7,67	-3,00	6,73	-2,67	6,17	+2,40
10,00	6,43	+2,92	9,60	0,42	8,80	-3,07	7,73	-2,73	6,97	+2,48
15,00	7,19	+3,50	10,69	0,15	10,33	-2,93	9,07	-2,53	8,17	+2,30
20,00	7,50	+3,97	11,36	0,03	11,20	-2,20	9,80	-1,93	8,84	+1,73
25,00	7,60	+4,28	11,70	0,00	11,73	-1,53	10,27	-1,33	9,24	+1,20
30,00	7,55	-4,46	11,70	0,00	12,00	-1,00	10,53	-0,87	9,47	+0,80
35,00			12,00	0,00	12,00	-0,73	10,53	-0,67	9,47	+0,60
40,00	7,14	-4,48	11,40	0,00	11,80	-0,60	10,33	-0,53	9,30	+0,47
50,00	6,41	-4,17	10,52	0,00	10,80	-0,67	9,53	-0,60	8,57	+0,54
60,00	5,47	+3,67	9,15	0,00	9,47	+0,93	8,27	-0,80	7,44	+0,74
70,00	4,36	+3,00	7,35	0,00	7,60	+1,07	6,60	-0,93	5,97	+0,83
80,00	3,08	+2,16	5,22	0,00	6,33	+0,80	4,67	-0,73	4,24	+0,63
90,00	1,68	+1,23	2,80	0,00	2,80	+0,47	2,47	+0,40	2,20	+0,37
95,00	0,92	+0,70	1,49	0,00						
100,00	0,00	0,00	0,12	0,00	0,07	-0,07	0,05	-0,05	0,05	+0,05

RAF. 32.

S.M. 1.

S.M. 3.

M. 9.

NACA 6412.

NACA 23012.

Clark Y.

Grant X.

Grant X-8.

% af Korden fra Forkant	Grant G-7		Grant G-10		Grant M-8	
	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1,25	4,00	-1,36	2,80	-0,95	3,50	-1,00
2,50	5,79	-1,79	4,05	-1,25	5,06	-1,29
5,00	8,20	+2,21	5,74	-1,49	7,18	-1,38
7,50	10,00	-2,22	7,00	-1,50	8,75	-1,20
10,00	11,38	+2,00	7,96	-1,40	9,95	-0,89
13,00	13,00	+0,93	9,10	-0,65	11,39	+0,33
20,00	13,85	+0,43	9,70	0,30	12,12	1,74
25,00	14,29	1,54	10,00	1,08	12,50	2,98
30,00	14,18	2,22	9,93	1,55	12,41	3,68
35,00	13,84	2,57	9,69	1,80	12,11	4,20
40,00	13,21	2,54	9,25	1,78	11,57	4,43
50,00	11,29	2,03	7,90	1,42	9,89	3,88
60,00	8,94	1,14	6,35	0,80	7,82	3,11
70,00	6,22	0,57	4,35	0,40	5,44	1,94
80,00	3,78	0,14	2,65	0,10	3,31	0,83
90,00	1,57	0,07	1,10	0,05	1,38	0,00
100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Grant X-9.

Grant G-7.

Grant G-10.

Grant M-8.

Gött. 239.

Gött. 497.

Gött. 602.

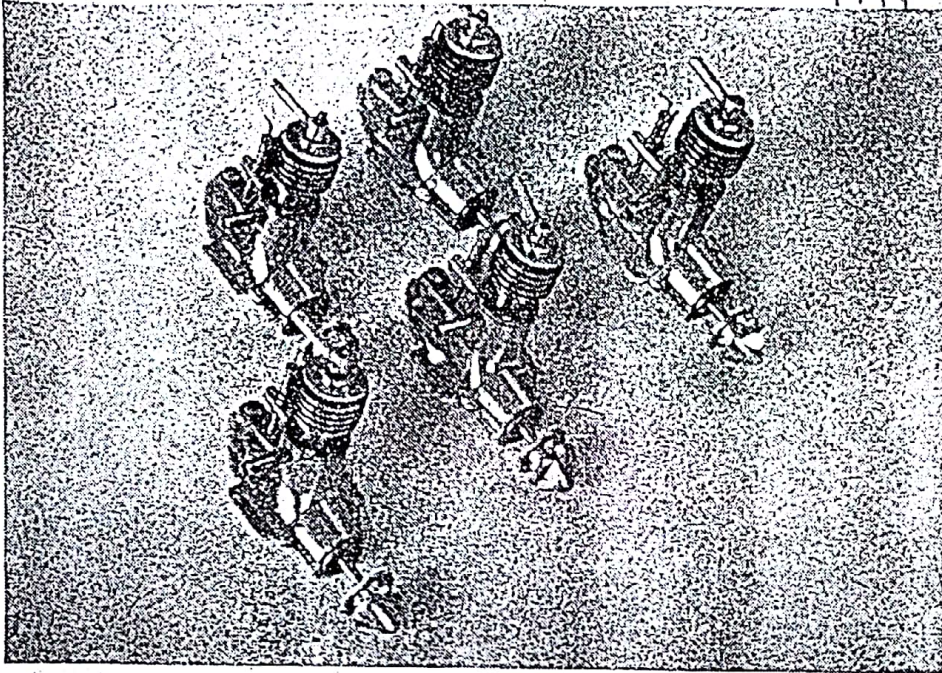
Eiffel 400.

Eiffel 437.

% af Korden fra Fork.	Göttingen 239		Göttingen 497		Göttingen 602		Eiffel 400		Eiffel 431	
	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu	Yo	Yu
0,00	2,03	2,03	3,70	3,70	2,50	2,50	4,80	4,80	3,00	3,00
1,25	4,00	0,90	6,15	2,10	4,00	1,48	6,63	3,39	5,00	1,16
2,50	5,49	0,38	7,25	1,45	4,85	1,15	7,48	2,85	5,78	0,56
5,00	6,98	0,08	8,70	0,75	6,20	0,75	8,77	2,03	7,10	0,14
7,50	8,22	0,00	9,75	0,35	7,05	0,50	9,79	1,41	8,11	0,00
10,00	9,18	0,00	10,60	0,15	7,75	0,40	10,50	1,00	8,90	0,30
15,00	10,40	0,22	11,90	0,00	8,80	0,20	11,85	0,42	10,45	0,82
20,00	11,54	0,44	12,65	0,10	9,45	0,00	12,50	0,10	11,40	1,50
30,00	12,47	1,43	13,40	0,70	10,00	0,05	13,10	0,10	12,30	2,50
40,00	12,29	2,37	13,10	1,45	9,80	0,15	12,60	0,60	12,20	2,80
50,00	11,23	2,75	12,25	2,10	9,10	0,25	11,60	1,30	11,50	2,50
60,00	9,89	2,82	10,70	2,40	8,00	0,35	9,90	2,00	10,00	1,80
70,00	8,16	2,58	8,65	2,35	6,55	0,45	8,00	2,40	8,00	1,20
80,00	5,88	1,84	6,10	2,00	4,75	0,40	5,80	2,20	6,70	0,80
90,00	3,30	1,10	3,20	1,25	2,55	0,30	3,10	1,30	3,00	0,40
95,00	1,88	0,55	1,64	0,70	1,35	0,20	1,69	0,71	1,52	0,14
100,00	0,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Danmarks første Dieselmotormodel

1944



Den første Serie Dieselmotorer fra Kolding er nu parat til at starte.

DA man i den senere Tid i udenlandske Flyvetidsskrifter har kunnet læse om Forsøg, foretaget med Dieselmotormodeller bl. a. i Sverrig og Tyskland, vil det sikkert være paa sin Plads at oplyse, at Danmark heller ikke paa dette Omraade er bagefter noget andet Land.

Der har i November 1943 i Kolding været foretaget de første Provetflyvninger med Dieselmotor. Modellen, der blev benyttet, var en to Aar gammel Svævemodel, en S.F. 19, som fik Forpartiet kappet af, blev forsynet med Landingsstel og fik Planet sat op paa en stromlinieformet Støtte, hvorved den kom til at ligne de amerikanske parasolvingede Modeller.

Motoren, der blev vendt, var en 2,5 cm³ Dieselmotor, konstrueret og bygget af to unge Mekanikere, E. Andersen og A. Jepsen, Kolding, de to Herrer har bygget Modelmotorer i de sidste 5 Aar, bl. a. Benzinmotorer i alle Størrelser fra 1/10 til 1 1/2 HK. Forsøgene med Dieselmotoren blev paabegyndt for ca. 1 Aar siden og har resulteret i den foreliggende, udmærkede Motor.

Resultatet, der blev opnaaet, var over al Forventning, Modellens Glideflugt var udmærket og Motorslugten rent ud fenomenal, Modellen sleg næsten lodret, med en enorm Stigehastighed, ca. 600 m/min. Da der ikke var nogen Afbryder til Motoren, maatte der opmaalles Brændstof paa Øjemaal, hvad der jo gjorde Flyvningerne mere hasarderede. Brændstoffet rakte til knapt et Minut, men forinden var Modellen forsvundet i Skyerne, den blev dog fundet igen et Par km fra Startstedet. Andre Flyvninger blev foretaget i stærk Blæst, men de forløb alle uden Uheld. Under den sidste Flyvning forsvandt Modellen atter i Skyerne, men blev igen fundet uskadt efter en større Efterforskning.

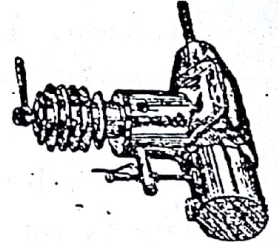
Enhver, som har prøvet at svæve i Ti-

mevis over en stridig Benzinmotor, vil blive forbløffet over Dieselmotorens Driftssikkerhed, naar man kender Indstillingen starter den i al Slags Vejr. En af Dieselmotorens største Fordele er Forholdet Ydelse—Vægt, en Benzinmotor med samme Ydelse vejer mindst dobbelt saa meget som en Diesel, hovedsageligt fordi Benzinmotoren kræver Tændspole, Kondensator og tunge Batterier, hvad Dieselmotoren som bekendt ikke behøver.

Motorens Data er følgende: Boring 13 mm, Slaglængde 18 mm og yder ca. 1/10 HK ved 4000 Omdr./Min., Cylinder og Stempel er af specialstøbt Staal og er tilpasset med uhyre Nøjagtighed af Hensyn til den nødvendige, kraftige Kompression. Krumtap-hus med Tank er støbt i Aluminium. Krumtapakslen gaar paa Kuglelejer og er bedre sikret mod Stød end paa nogen anden Maade. Reguleringen af høj og lav Tænding sker ved et indstilleligt Stempel i Toppen af Cylinderen, med hvilket man kan øge eller mindske Kompressionen. I flyveklar Stand vejer Motoren 200 gr, og den drives af en Blanding af Olie, Petroleum og Æter.

Dieselmotoren bliver nu fremstillet i Serie og kommer i Handelen i Løbet af Vinteren, saa der er maaske Haab om, at vi snart kan afholde D.M. for Brændstofmotormodeller.

Peter Christiansen.



1946

Grejs 1/10 HK Dieselmotor

kan bygges af enhver Fagmand, der har Adgang til en Drejbænk. Den ideelle Hobby for Maskinarbejdere. Arbejds tegninger..... Kr. 1,65
Tilhørende Aluminiumstøbegods . . . 15,00

★

1945

Byggesæt for Dieselmotorer

2,5 ccm. Støbegods og Cylinder er afdrejet og alle vigtige Dele færdige
Komplet med Arbejds tegning Kr. 45,00

„Diesella“

Fabrik for Modellflyvemotorer
Indehaver E. Andersen
Sydbanegade 8, Kolding

Siden sidst.

Nye Medlemmer:

Sørensen, Finn	Skåphusvej 13, Ilskov	7451 Sunds
Skoven, Kurt	Carit Etlarsvej 61	8210 Århus V
Rechnagel, Kurt	Skodsborgvej 174	2840 Holte
Jørgensen, Erik V.	Nordvænget 12	3520 Farum
Lauridsen, Jens Arne	Stubdrupvej 228	7100 Vejle
Buø, Finn Olav	Krillåsv. 42	1392 Vettre, Norge
Sundvall, leif	Odenvägen 1 B	181 32 Lidingö, Sverige
Nilsson, Lars	Kummingatan 8 A 1:2	75448 Uppsala, Sverige
Johansen, Svend Åge	Åhusene 20, Hareskoven	3500 Værløse

En adresseændring: Erik Holten bor nu:
Geelsvej 21 B, 2840 Holte.
Tlf.:42420105

Nye tegninger:

Oplysningerne er ikke så udførlige denne gang - det kommer næste gang - men du er velkommen til at rihge, hvis du har brug for flere oplysninger - måske kan jeg hjælpe.

SVH-1	svævemodel	Svend Herborg (Greig).
Holger Danske	"	Hans Kløve Lassen
Pelikan	"	Henning Jønsson
Calle 6	"	Carl Johan Petersen
Calle	"	" " "
FJ-6	"	Sven Wiel Bang
Hugin	gummimotormodel	Paul Kuniss
FJ-5	"	Henning Schrøder
Typhoon	gasmotormodel	Mogens Erdrup
Korda 37	wakefield	
Korda 39	"	
Samba	linestyret	Børge Jørgensen
Prim	"	Holm Jørgensen
h-68 Artist	"	henning Jønsson
Sportsman	"	

Udenlandske næste gang - ring eventuelt.

Vedtægter for Dansk Modelflyve Veteranklub (DMV).

A. Klubbens formål er at bevare dansk modelflyvehistorie for eftertiden ved blandt andet:

1. at sikre at modelflyvehistoriske værdier bliver registreret, indsamlet og opbevaret på forsvarlig måde.
2. at arrangere udstillinger af modelflyvehistorisk interesse.
3. at organisere bygning af og flyvning med historiske modeller.
4. at søge kontakt med organisationer, museer og enkeltpersoner, der kan fremme klubbens formål.
5. at arrangere møder og sammenkomster af fælles interesse.
6. at oprette en samling af bøger, tidsskrifter, tegninger, fotos m.m. til brug for medlemmerne.
7. at erhverve brugsret eller ejerforhold til historisk materiale til udstillingsbrug.

B. DMV tilknyttes Dansk Modelflyveforbund.

C. Som medlemmer kan optages alle personer med interesse for klubbens arbejde.

D. DMV ledes af en bestyrelse bestående af formand, sekretær og kasserer, der vælges på et landsmøde for et år ad gangen. Desuden vælges en suppleant og en revisor.

Bestyrelsen kan nedsætte udvalg til at tage sig af særlige opgaver.

E. Landsmødet er klubbens øverste myndighed og afholdes hvert år i september eller oktober. Det indkaldes med mindst 4 ugers varsel.

Mødets dagsorden:

1. valg af dirigent og referent.
2. formandens beretning.
3. klubbens regnskab, budget og kontingent. Regnskabsåret er kalenderåret.
4. indkomne forslag.
5. valg af formand, sekretær og kasserer. Desuden vælges suppleant og revisor.
6. eventuelt, herunder tid og sted for næste landsmøde.
7. beslutningsprotokol.

Landsmødet er beslutningsdygtigt, når det er lovligt indkaldt.

Forslag til behandling skal være formanden i hænde inden udgangen af august. Bslutninger træffes ved almindeligt flertal. Ved stemmelighed er formandens stemme afgørende. Der kan stemmes ved fuldmagt.

Ændringer i vedtægterne kan kun foretages, når et landsmøde vedtager dem med et flertal på mindst 2/3 af de afgivne stemmer.

Ekstraordinært landsmøde kan kun indkaldes, hvis bestyrelsen eller 1/4 af medlemmerne skriftligt forlanger det.

F Opløsning af klubben kan kun ske, når mindst 3/4 af de afgivne stemmer er for opløsningen på 2 på hinanden følgende landsmøder med mindst 2 måneders mellemrum. Opløsning kan dog ikke ske, hvis der på et af disse møder har været mindst 5 stemmer mod opløsningen.

Det sidste landsmøde afgør, hvad der skal ske med klubbens værdier.

Vedtaget på stiftende landsmøde i Kalundborg den 14. juni 1992.

Arne Hansen Tage Hansen Knud Hartvig Jensen Erik Knudsen

Fritz Neumann Harry Nielsen Poul Rasmussen Oscar Vang

Karl Erik Widell

EN FLYVER BLIVER TIL —



Modelflyvning.

Alerede i de smaa Klasser i Skolen var han dygtig til at lave og kaste Papirpile, og tidligt fik han ethvert løst Stykke Papir til at flyve helt godt ved Hjælp af Clips og Knappenaale eller bare ved at folde det paa den rigtige Maade. Men det var dog først, efter at have slugt alt læseligt om Flyvning, han kom i Nærheden af, at han kom ind i »Klubben« og fik fat paa en rigtig Tegning og noget Materiale at bygge af; med gode Raad fra Kammerater og Modelflyvebøger fik han virkelig sin første lille Model til at glide rigtig pænt. Det var noget helt andet end Papirmodellerne, men lidt skæv var den, saa da han en Dag var uheldig med den, og en større Reparation var nødvendig, gik den i Kakkelovnen, og han sparede sammen til en ny og større Model. Den tog Tid at bygge, da Lektierne m. m. ogsaa skulde passes, men heldigvis var han i Stand til at hjælpe Kammeraterne ved Højstartsnoren engang imellem, saa det smagte da altid af Flyvning.

Endelig var den færdig til Prøveflyvning, og pæn var den at se paa, — ja, nærmest smuk. Men det pæne gik nu hurtigt af den, for Trimningen forløb ikke uden Rifter og Smaareparationer; Lapperne gav ganske vist Bevis for, at den havde været brugt, men pynte gjorde de ikke.

Ved Eftersommerens store Stævne i »Klubben« skulde den vise, hvad den duede til; han var nok klar over, at den kunde flyve, men lidt Held vil man jo ogsaa gerne have i en Konkurrence. Og heldig var han. Ganske vist blev han kun Nr. 2, men da Nr. 1's Model fik Termik og forsvandt i de lyse Skyer paa den blaa Himmel, ja, da stod han og drømte sig med, baaret paa Luften, uden spærrende Grænser, over Land og Vand, — Flyveren i ham vaagnede.



Indrykket af

INTAVA AVIATION PRODUCTS

SANKT ANNE PLADS 13 — KØBENHAVN K.

Repræsenterende

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB og VACUUM OIL COMPANY A/S.

